

ISSN 0206—3867



SPARNAI

3
1985



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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Aleksandras ICIKAVI-
CIUS [atsakingasis sekreto-
rius], Aleksandras JONUSAS,
Kazys KILČIAUSKAS [vyriausio-
jo redaktoriaus pavaduotoja-
s], Savelljus LEVCENKA,
Vytautas PAKARSKAS, Riman-
tas RAKAUSKAS, Stanislas
RAMOSKA, Vitas RAVINS-
KAS, Sėrėnas SKAPCEVICIUS
[vyriausiasis redaktorius].

Atiduota rinkti 1985.08.19.
Pasirašyta spaudai 1985.09.17.
LV 14439. Popieriaus for-
matas 60x92/8. Gillaspauėė.
4,9 sąlyg. sp. lanko, 5,76 leid.
lanko Uėžs. Nr. 1920. Tiraėas
22 450 egz.

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

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

Rankrašėiai nęgrąėinami.

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

Редактор Шėрунас СКАП-
ЦЯВИЧЮС.

Выходит четыре раза в год.

На литовском языке

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

NAUJO ETAPŲ PRADėIA

ATASKAITOS IR RINKIMAI PATRIOTINėJE DRAUGIJOJE

Pagal TSRS savanoriėkos drau-
gijos armijai, aviacijai ir laivynui
remti įstatus baigiasi šiuo metu
dirbanėjų draugijos pirminių bei
miestų ir rajonų organizacijų komi-
tetų ir revizijos komisijų įėa-
lijėjimais. Naujų komitetų ir revi-
zijos komisijų rinkimus nutarta
surengti pirminėse organizacijose
spalio—lapkriėio, miestų ir ra-
jonų organizacijose lapkriėio—
gruodėio mėnesiais. Kaip įprasta,
susirinkimuose ir konferencijose
prieė naujų organų rinkimus bus
išklaistos senųjų ataskaitos ir
duotas jų darbo įvertinimas. Tad,
savaime aiėku, kokia didelė yra
šios ataskaitinės rinkiminės kam-
panijos svarba.

Pagrindinė šių metų ataskaitų
ir rinkimų ypatybė yra ta, kad
jie vyksta tada, kai pasiroėimas
TSKP XXVII suvaėžiavimui yra pa-
siekęs patį plaėiausią masėą. Todėl
ir reikalavimai patriotinės
draugijos organizacijų vadovams
šios kampanijos metu — ypatingi.
Juk išaugęs suvaėžiavimo iš-
vakarėse tarybinės visuomenės
aktyvumas yra labai palanki sąly-
ga dalykiškai ir kritiškai apsvars-
tyti nuveiktą darbą, numatyti bū-
dus ir galėes šiam darbiui gerinti.
TSKP CK 1985 m. balandėio
plenumo buvo akcentuota, kad
visos veiklos leitmotyvu turi būti
kūrybiėkas darbas, žodžių ir
veiklos vienybė, iniciatyva ir at-
sakomybė, reiklumas sau ir drau-
gams.

Nėra abejonių, kad ataskaitos
ir rinkimai patriotinės draugijos
organizacijose atliks savo vaid-
menį ir duos tinkamą impulsą
tolesniam darbiui, jei jiems bus
laiku, planingai ir kruopėčiai pa-
siruėšta. O šio pasiroėimo pa-
grindu turi tapti partijos reikala-
vimas, kad viso to, kas nuveikta,
rezultatai būtų susumuoti bei
dirbtinio idealizavimo ir tuėcia-
žodėiavimo, kad po maėiausia
kruopelytė būtų sukaupėas visas
teigiamas patyrimas, o trūkumai
būtų atskleisti be jokios baimės.
Visu tuo vadovaujantis turi būti
atskleistos bei kokios galimybės
ir konkretūs būdai komitetų veik-
lai pagerinti.

Mūsų draugijos organizacijos
respublikoje jau turi neblogą
tokio darbo patirtį. Kaip rodo
praėjusių ataskaitų ir rinkimų ana-

lizė, jų metu paimitas geras tem-
pas daėnai išlaikomas ir tolesnia-
me kasdieniniame šių organų
darbe. Tuo mus įtikina draugijos
Panevėėio miesto komiteto (pir-
mininkas S. Jalnionis), Akmenės
(pirmininkė E. Vaitekūnienė) ir
Prienų (pirmininkas V. Kazlaus-
kas) rajonų komitetų veikla. O
šiuo metu tai, kas anksėiai bu-
vo prieinama pirmaujantiems,
turi tapti norma visiems kolek-
tyvams.

Pirmaujanėiose pirminėse or-
ganizacijose jau daug nuveikta,
kad jos taptų tikrais gynybinio
masinio darbo centrais, kad patri-
otinis auklėjamasis ir sportinis
darbas jose virė virtų. Šiandien
drėusiai galima tvirtinti, kad to-
kios pirminės organizacijos yra
kiekviename respublikos mieste
ir rajone. Ir ne po vieną ar dvi.
Taėiau dar labai daėnas reiėki-
nys, kad šalia jų, visai greta, yra
ir tokie kolektyvai, kurie jau
daugelį metų nesugeba pakilti iš
atsiliekanėjų. Kur šių kontras-
tų prieėstys? Kas kaltas, kad
pirmaujanėjų patyrimas neprisi-
beldėia į apsnūdusio kaimyno
duris? Draugijos miestų ir rajonų
komitetų vadovai savo ataskaito-
se į šiuos klausimus privalo ats-
kyti aiėkiai ir nedviprasmiškai.

Praėjusios ataskaitinės rinki-
minės kampanijos metu susirinki-
muose ir konferencijose kalbėjo
kas deėimėtas respublikos SDAALR
narys. Sunku net įsivaizduoti, kad
pro jų akis galėjo praspūsti
nepastebėta nors menkutė pro-
blemėlė, jaudinanti vietos aktyvą.
Taėiau, kaip rodo praktika, kai
kuriose organizacijose nepalies-
tų problemų dar slūgso iėtisi
klodai. O tai reiėkia, kad dar ne
vienas tų kalbėtojų kilo į tribūną
atlikti formalią „pareigą“, sąmo-
ningai užmerktomis akimis, arba
jeigu ir kėlė savo organizacijos
darbo trūkumus, tai nesugebėjo
nieko pasiūlyti, kaip jį padaryti
įdomų ir efektyvų. Ir kaip čia
vėl neprisiminti pastarojo partijos
plenumo medėiagos?

Tuo tarpu gerų pavyzdžių toli
ieėkoti netenka. Turiningai ir da-
lykiškai ataskaitos ir rinkimai vy-
ko Vilniaus skaiėiavimo maėinų
gamyklos, Alytaus 54-osios pro-
fesinės technikos mokyklos, Laz-
dijų rajono Salomėjos Nėries ko-

lėio, Švenėionių rajono Adutiė-
kio tarybinio ūkio, Kaiėiadorių
pauėštyno ir daugelyje kitų ko-
lektyvų, Kauno ir Panevėėio mies-
tuose, Rokiėškio, Maėeikių, Uk-
mergės ir kituose rajonuose. Vi-
sada teigiamą įtaką ataskaitiniams
susirinkimams pirminėse organiza-
cijose turi šių kolektyvų vadovų
dalyvavimas juose. Ir jeigu drau-
gijos ataskaita yra principinga,
aėtri, be abejonių, tokiu atveju
uėzimezga turiningos diskusijos.
Ir daugelis klausimų išsprendėia-
mi čia pat vietoje — konferen-
cijos ar susirinkimo salėje.

Apėvelgiant ankstesnių atėskai-
tų ir rinkimų rezultatus, vis dar
pasitaiko susidurti su pavirėuti-
niėka analize ataskaitiniuose pra-
neėimuose, konkretumo stoka
priimtuose nutarimuose, o kai kur
netgi su visiėku vadinamo-
jo „aktyvo“ pasyvumu. Viena
kalba, jei tokios pirminės orga-
nizacijos arba rajono komiteėo va-
dovas dar jaunas, jam trūksta pa-
tirties. Tokie trūkumai nuosekliai
dirbant daėniausiai išnykėsta, o jų
vietoj atsiranda ir organizacinis
patyrimas, ir kiti sugebėjimai. Ta-
ėiau jeigu jokių proėvaisėių or-
ganizacijos darbe nematyti jau
nebe pirmi metai, rinkiminė kam-
panija — pats tinkamiausias mo-
mentas padaryti atitinkamas išva-
das. Vadovaujanėius draugijos or-
ganus reikia sustiprinti drausmi-
nėiais, iniciatyviais etatiniais dar-
buotojais ir aktyvistais, sugeban-
ėiais tokį pasitikėjimą pateisinti.
Privalu renkamuose organuose
suderinti karo veteranų patirtį ir
tvirtumą su jaunimo entuziazmu ir
energija. Ir jokių būdu ten netu-
rėtų atsirasti vietos žmonėms, ku-
rie sugeba kai kuriuos savo ga-
bumus ar iškalbą „suderinti“ su
tarybinio gyvenimo normų paėei-
dimu.

Mums skirto darbo svarba ne-
leidėia ramiai laukti šio svarbaus
momento, palikus viską saveigai,
arba nusiraminus ankstesniais lai-
mėjimais. Laikas nelaukia, gyve-
nimas kelia vis didesnius reikala-
vimus. Visur reikalingas operaty-
vumas, tikslumas, iniciatyva ir
planinė drausmė. Tai pagrindas
ne tik sėkmingai rinkimų ir at-
skaitų eigai, bet ir visai tolesnei
draugijos organizacijų veikai, bū-
tina sąlyga garbingai sutikti TSKP
XXVII suvaėžiavimą bei toliau
ėengti jo nurodytu keliu.

Pionieriška vasara su „Zylėmis“ ir „Strazdais“



Vasara moksleiviams — pats dėkingiausias sportinės veiklos metas. Neslegia mokslo bei kitokie rūpesčiai. Išsėkis ir sportuok! O kad jų poilsis būtų turiningas, daroma labai daug. Vieni kviečiami į sveikatingumo stovyklas, kitiems organizuojamos įvairių sporto šakų treniruotės ir varžybos, o bene didžioji dauguma jaunesnio amžiaus moksleivių turi galimybę keletą savaitių praleisti pionierių stovyklose. Pirmą kartą respublikoje jauniems sklandytojams šią vasarą buvo organizuota profilinė Laurų pionierių stovykla netoli Vilniaus. Trijų aviacijos sporto klubų jaunųjų sklandytojų mokyklų auklėtiniai visą jos darbo laiką išnaudojo savo sugebėjimams pamėgtoje sporto šakoje lavinti ir teorinėms žinioms gilinti. Nėra ko slėpti, iš patriotinės draugijos bei švietimo darbuotojų tai pareikalavo daug energijos ir rūpesčių, didelių organizacinių ir praktinių pastangų. Bet, kaip sakoma, kas nori ką padaryti — ieško priemonių, o kas vengia veiklos — ieško pasiteisinimo. LTSR aviacijos sporto federacijos darbo su jaunimu tarybos pirmininkas Raimondas Zaluba, pritariant respublikos SDAALR CK, Aviacijos sporto federacijai, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Liudas Buitkus, įveikdami įvairiausius „slenksčius“, drąsiai siekė įgyvendinti jau seniai puoselėjamus, o šių metų pradžioje ne kartą aptartus troškimus — organizuoti pionierių stovykloje jaunųjų sklandytojų būrį. Kur tik kreipėsi jie, visi geranoriškai padėjo. Ypač jie dėkingi Vilniaus miesto Lenino rajono liaudies švietimo skyriui, kuris suliko tokį profilinį būrį organizuoti švietimo darbuotojų profsąjungos „Laurų“ pionierių stovykloje. Buvo paskirtas ir skraidymams patogiausias laikas — birželio 29 — liepos 19

dienomis. Vilniaus ATSK nupirko keliais į stovyklą, davė vaikiškus treniručių sklandytuvus „Strazdus“, išskyrė specialią automatinę jauniems sportinin-

kams į treniruotes vežioti, o praktiniam treniručių darbui su keturiolikmečiais sklandytojais paskyrė prityrusį lakūną instruktorių Rimantą Balį.



Vaikinų iš Silalės skrydį stebi jų bendraklasės bei instruktorius R. Balys.

Pradžią visada būna sunki, juo labiau šioje veikloje, kai net „takai“ dar neprašyti. Į stovyklą buvo pakviesti 29 jaunieji sklandymo entuziastai iš Vilniaus ir Silalės. Kodėl būtent iš Silalės? Čia juk nėra aviacijos sporto klubo, net sklandymo sekcijos, nekalbant jau apie jaunųjų sklandytojų mokyklą.

Daugelio Silalės moksleivių svajonėse ruseno troškimas skraidyti. Keturiolikmečiai pirmos vidurinės mokyklos aštuntokai Rosita Vaičiulytė, Snieguolė Raudonytė, Aidas Bagdonas ir kiti moksleiviai rašė laiškuose „Sparnų“ redakcijai, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubui, respublikos Aviacijos sporto federacijai, kad jie labai mėgsta aviaciją, lanko rajono Pionierių namuose aviamodeliuotojų būrelį, konst-



Lauruose su jaunaisiais sportininkais susitiko Vilniaus ATSK viršininkas L. Buitkus (dešinėje), instruktorius R. Balys ir pionierių būrio vadovė V. Belevič (viduryje).

ruoja aitvarus ir sklandytuvų modelius, ir norėtų bent keletą savaitių atostogų metu praleisti aerodrome, o labiausiai — išmokyti skraidyti. Tokio moksleivių entuziazmo negalima buvo palikti be dėmesio. Jie, susidarius galimybėms, ir buvo pakviesti į šią pirmąją jaunųjų sklandytų stovyklą Lauruose.

Vilniaus ATSK vadovybė su pionierių stovyklos darbuotojais sudarė veiklos programą, masinių, kultūrinių renginių, treniruočių grafikus, auklėjimo priemonių planą. Mat jaunieji sklandytų, kurie sudarė vieną atskirą

būrį, gyveno stovykloje kartu su kitų būrių pionieriais, aktyviai dalyvavo pionierių stovyklos visuomeniniame ir sportiniame gyvenime, leido savo sienlaikraštį, rengė kultūrines programas, dalyvavo talkose. Tik skraidymų treniruotėms klubo autobusu buvo nuvežami į Vilniaus ATSK aerodromą Paluknyje. Čia treniruo-tėse praleisdavo visą dieną. Kartu su jais būdavo ir pionierių būrio vadovė Vera Belevič, su kuria jaunieji aviatoriai labai susidraugavo. Ji net teisėjavo stovyklos jauniems sklandytųjams surengtose varžybose. Po treni-

ruotės vakare „sklandukai“, kaip juos vadino stovyklos draugai, vėl grįždavo į Laurus. Stovykloje jie pusryčiaudavo ir vakarieniaudavo, priešpiečius ir pavakarius gaudavo sausu davinium, o pietus valgydavo aviacijos sporto klube, netoli aerodromo esančioje valgykloje.

Ne tik jauniems sklandytųjams, bet ir visiems antrosios pa-mainos pionieriams malonius prisiminimus paliko iškilmingas stovyklos atidarymo ceremonias. Į Laurus buvo atvežtas paauglių apmokymui skirtas sklandytuvas „Strazdas“, su kuriuo vėliau

skraidė. Daugumai pionierių tai buvo pirmoji akivaizdi pažintis su skraidymo aparatu. Todėl įvertėje dalyvavusiems LTSR aviacijos sporto federacijos pirmininkui A. Karpavičiui, SDAALR Centro komiteto Aviacijos skyriaus viršininkui, buvusiam karo lakūnui V. Ravinskui, Vilniaus ATSK viršininkui, respublikos nusipelnusiame treneriui L. Buitkui ir instruktoriui R. Baliui ilgai teko pasakoti smalsiems moksleiviams apie aviaciją, turtingas ir labai įdomias sklandymo sporto tradicijas, apie Prienuose statomus sklandytuvus, garsiuosius mūsų sportininkus ir jų laimėtų pergalės istorijas.

Turiningas Lauruose buvo ir kasdienis jaunųjų sklandymo entuziastų stovyklos ritmas. Čia jie surado naujų draugų, išsiugdė aktyvių kolektyvinio darbo ir tarpusavio bendravimo įgūdžių, o per tas dienas, kada išvažiuodavo į klubo aerodromą, čia „užmezgė pažintį“ su sportiniais lėktuvais bei sklandytuvais ir ypač susidraugavo su „Strazdu“, kuriuo, pramokę valdymo meno, kelias dienas paskraidė.

— Pirmą kartą čia pamačiau lenkiškos konstrukcijos sportinį lėktuvą „Vilga“, sklandytuvą „Lietuva“, apie kurį daug buvau skaitęs, — su neslepia džiaugsmu pasakojo šilalietis aštuntos klasės moksleivis Edgaras Kiaulakis. — Neužmiršiu niekada tą minučių, kai pats atsisėdau į sklandytuvo LAK-12 „Lietuva“ su kuriuo respublikos sklandyto-



Kaune stovyklavusių jaunųjų sklandytų instruktoriai A. Vaicekuskas (kairėje) ir J. Rimkevičius.

M. KURAIČIO nuotr.

„MALONU BUVO RUNGTYNIAUTI“

Taip kalbėjo po varžybų jaunieji sklandymo entuziastai, dalyvavę Panevėžyje surengtose respublikinėse jaunųjų sklandytų mokyklų sportininkų varžybose. Panevėžio ATSK kolektyvas sveikintai sutiko jaunuosius sklandytus, rungtyniavimui parūpino net trijų tipų mokomuosius sklandytuvus: „Strazdą“, „Zylę“ ir „Garnį“. Kita vertus, jauniems sklandytųjams iki tol buvo surengtos treniruotės stovyklos Vilniuje, Kaune bei Panevėžyje, kur jie tobuliau pramokę valdyti šiuos paklusnius bėmatorius skraidymo aparatų. O į varžybas buvo susirinkęs nemažas būrys skraidymo entuziastų — 25, patys aktyviausi, labiausiai ištrėniruoti iš Vilniaus, Kauno, Panevėžio, Kėdainių jaunųjų sklandytų mokyklų, o taip pat grupė šio sporto mėgėjų iš Šilalės.

Įdomi buvo ir varžybų programa. Jauniems sklandytųjams teko pademonstruoti meistriškumą skrendant vieno, penkių ir dešimties metrų aukštyje, be to, išbandyti taiklumą šaudant mažojo kalibro šautuvu. Pastarojoje rungtyje taikliausi buvo panevėžiečiai Renatas Poška (išmušė 43 taškus) ir Aušra Markuckytė (31 taškas). Skridimuose geriausiai pastovumą

pademonstravo panevėžietė Regina Rudzinskaitė, užėmusi pirmąsias vietas visuose keturiuose skridimuose. Iš berniukų geriausiai pasirodė panevėžietis Rimas Zimavičius, laimėjęs skridimus 1 ir 5 metrų aukštyje bei jo komandos draugas Renatas Poška, gavęs geriausią įvertinimą už antrą skridimą 5 metrų aukštyje, taip pat kėdainietis Egidijus Surma, drąsiausiai ir gražiausiai skridęs 10 metrų aukštyje. Pažymėtina, kad tris antrąsias vietas skridimuose užėmė kaunietė Goda Bičkauskaitė ir kėdainietis Ričardas Rutkauskas. Viena skridime 5 metrų aukštyje prizininkais tapo šilalietė Snieguolė Raudonūtė ir kėdainietis Rasius Banevičius. Trečiojo laipsnio diplomai už skridimus buvo įteikti šilalietei Rositai Vaičiulytei, kėdainietei Irenai Vaitkevičiūtei, Godai Bičkauskaitėi ir Snieguolei Raudonūtėi, o taip pat Renatui Poškai, panevėžiečiui Audriui Vaineikiui, Rimui Zimavičiui ir Rasiui Banevičiui.

Absoliučiais nugalėtojais tapo R. Rudzinskaitė ir R. Zimavičius.

Komandomis pirmąsias vietas visose rungtyse ir bendroje įskaitoje užėmė Panevėžio jaunųjų sklandytų mokyklos eki-



Varžybų nugalėtojai panevėžiečiai R. Rudzinskaitė ir R. Zimavičius su savo treneriu V. Mikeliūnu.

M. ALYČIO nuotr.

pa, kurią varžyboms ruošė instruktorius Vincas Mikeliūnas. Panevėžiečiai surinko 504 taškus. Kitas vietas komandos pasidalino taip: 2. Kėdainiai (454), 3. Kaunas (442), 4. Vilnius (425), 5. Šilalė (109).

Varžybose visi jaunieji sklandytųjais parodė gerą pasiruošimą, nuovoką ir sugebėjimus, didelį entuziazmą ir norą skraidyti. Sveikinant nugalėtojus ir prizininkus, geru žodžiu būtina pažymėti komandų trenerius instruk-

torius Vincą Mikeliūną (Panevėžys), Juozą Rimkevičių (Kėdainiai), Arvydą Vaicekuską (Kaunas) ir Rimantą Balį (Vilnius), kurie negailėjo triūso ir rūpesčio, ruošdami sportininkus ir komandas šioms jaunimo tarpe didelį populiarumą turinčioms varžyboms. Beje, po kelių dienų Panevėžyje vykusiose jaunųjų sklandytų sąjunginėse pirmenybėse mūsų respublikos čempionai bei prizininkai taip pat pasiekė geriausių rezultatų.



ai pasiekė ne vieną pergalę sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose, gerino rekordus. O kai į rankas paėmė vairalazdę, jaučiausi, lyg ir aš skrendu, kaip tie garsieji mūsų sklandytojai.

— Aš labai laiminga ir ilgai atsiminsiu dienas, praleistas stovykloje, o ypač skraidymus aerodrome, — kupina džiaugsmo pasakojo Snieguolė Raudonytė. — Kai atvežė mane tėveliai, iš pradžių dvejojo. Bet kai pakalbėjo su vadovais, sužinojo, kaip bus organizuojamas mokymas skraidyti, nusiramino. O kada parašiau apie mums surengtas ir man labai patikusias varžybas — apsi-džiaugė...

— Stovyklai baigiantis surengtos varžybos ir mums labai patiko, — kalbėjo vilniškiai Ugnius Smulskis, Dovydas Buitkus, Rasa Burneikaitė ir jos broliukas Darius.

— Kokios tai buvo varžybos, kad taip visiems patiko? — paklausiau.

— Tokiose pirmą kartą teko dalyvauti, — atsakė visi vienu balsu. — Su „Srazdu“ atlikome du pratimus — praskridę palei žemę, parodydami, kaip mokame jį valdyti, antrą kartą, tėpiant buksyri, tą patį nuotolį skriejome trijų metrų aukštyje. Sustojus sklandytuvui, išlipę iš jo, bėgome iki rasto, kuriuo reikėjo pereiti, po to — bėgti dar 50 metrų iki sklandytuvo „Blanikas“, paimti iš jo kabinos parašutą ir užsidėti jį. Viską greičiausiai atliko — per 3 min. 25 sek. — Edgaras Kiaulakis, o iš mergaičių — sostinės 22 vidurinės mokyklos devintokė Ramunė Miltakytė. Jiems ir buvo įteikti Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo vaikų sklandymo varžybų laimėtojo diplomai.

Tomis pat dienomis Kauno Juono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome Pociūnuose jauniejiems sklandytojams buvo surengta treniručių stovykla, į kurią buvo pakviesta trisdešimt 14—15 metų sklandymo entuziastų iš Kauno, Panevėžio ir Kėdainių. Čia jie, vadovaujami lakūnų instruktorių Juozo Rimkevičiaus, Vinco Mikeliūno ir Arvydo Vaičekausko, skraidė su trijų konstrukcijų mokomaisiais sklandytuvais: „Srazdas“, „Zylė“ ir „Garnys“. Jaunieji sportininkai gyvenė klubo bazėje aerodrome.

Plačiau papasakojau apie pionierių stovyklos profilinį sportinį būrį. Stovykla vaikams atnešė visokeriopą naudą. Tokias stovyklas moksleiviams, mėgstantiems technines sporto šakas, vasaros atostogų metu tikslinga ir būtina organizuoti taip pat kituose miestuose bei rajonuose. Ir ne tik jauniejiems aviacijos sporto entuziastams. Kadangi per mokslo metus vaikams sudėtinga rasti daugiau laisvo laiko treniruotėms, tokių techninių sporto šakų, kaip sklandymas, parašiutizmas, kartingas, mopedai entu-

ziastams mokomąsias pratybas labai naudinga organizuoti jiems atostogaujant pionierių stovyklose. Todėl dar šiais metais SDAALR technikos sporto klubams, kultivuojantiems minėtas sporto šakas, reikėtų rasti bendrą kalbą su švietimo įstaigų vadovais bei profsąjunginėmis organizacijomis. Įvertinant Laurų pionierių stovyklos profiluoto būrio veiklos patirtį, reikėtų iš anksto sudaryti veiklos planus, numatyti būsimų stovyklų vietą, laiką, stovyklautojų skaičių bei stovyklos profilį. Jauniesiems aviacijos entuziastams, pavyzdžiui, tokias pionierių stovyklas reikėtų organizuoti kaimo mokyklose, esančiose netoli klubų aerodromų, kur taip pat šalia yra ir valgyklos. Tokias pionierių stovyklas galima būtų steigti Paluknyje, Kapliuose, Kartenoje, Akmenėje, Pociūnuose ir daug kur kitur. Jos, kaip ir kitos pionierių stovyklos, vadovaujant viršininkui, būrių vadams, sporto instruktoriams, auklėtojams, turėtų dirbti pagal esamą vieningą veiklos planą, neužmirštant poilsio, kultūrinio ir auklėjimo klausimų. Vienos ar kitos sporto šakos treniruotės čia — tik specifinės dalykas.

Tokios pionierių stovyklos — galbūt naujas, dar nelabai praktikuojamas dalykas. Panašūs yra tik jaunųjų milicijos draugų bei autoinspektorių sąskrydžiai. Tačiau, kaip diktuoja šiandieninis gyvenimas, naujovėms visur — „šalia gatvės“, juoba kad ir nauja mokyklų reforma tuo grindžiama. Lėšas organizuojant tokias pionierių stovyklas, mūsų manymu, galėtų kooperuoti SDAALR technikos sporto klubai ir švietimo skyriai.

Straipsnyje minėjau tik tris aviacijos sporto klubus, apie juos įkurtų jaunųjų sklandytojų mokyklų auklėtiniams organizuotas stovyklas. Klaipėdos, Šiaulių, Šilutės, Akmenės, Telšių klubuose kol kas tik nuogastaujama, kad trūksta mokomųjų sklandytuvų. Tai tiesa. Bet, kaip matome iš pasakojimo, kam rūpi jaunių sklandymo reikalai, tie randa išeitį. Kol kas niekas nepanaikino Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto prezidiumo, priimto nutarimo dėl jaunųjų sklandytojų mokyklų prie aviacijos sporto klubų steigimo. Todėl patriotinės draugijos CK Aviacijos skyriaus darbuotojams šis nutarimas buvo ir lieka įpareigojimas veiklai. Jo nurodymus būtina įgyvendinti.

Norisi tikėti, kad ateinančių metų vasarą į tokias profilines pionierių stovyklas, kurias pasiūstengs organizuoti SDAALR technikos sporto klubai ir švietimo skyriai, bus pakviesta dešimtytis ir šimtai sklandymo, parašiutizmo, mopedo, kartingų ir kitų techninių sporto šakų jaunųjų entuziastų.

K. KILČIAUSKAS

PASEKMĖS IR IŠVADOS

[Atkelta iš 3 psl.]

koma, jog nugalėtojai neteisi. Bet prizininkus klaidėdėčius, nestartavusius jūrų daugia-kovės varžybose, vargu ar galima palikti už kritikos ribų. Ir tai, beje, nebe pirmi metai. Kažin, kam gi dar kultivuoti šią sporto šaką, jeigu ne uostamiesčio jaunimui? Šiaulių ir Panevėžio miestų komandos dalyvavo atitinkamai septynių ir šešių sporto šakų varžybose, kas, be abejo, šių miestų SDAALR komitetams bei TSK garbės nedaro.

Rajonų grupėje pergalę šventė Anykščių sportininkai. Jie rungtyniavo šešiose sporto šakose. Panevėžio rajono jaunieji patriotinės draugijos nariai jėgas bandė penkiose sporto šakose ir buvo antri, o trečioje vietoje liko alytiškiai, rungtyniavę tik 4 sporto šakose. Vargu ar galima kalbėti apie aukštą mūsų rajonų sportininkų lygį, apie jų įsiliejimą į respublikos rinktines, jeigu rajonui, startavusiam mažiau nei pusės programos numatytų sporto šakų varžybose, pavyko tapti nugalėtoju. Bet, matyt, dar blogiau, jog net devynių sporto šakų varžybose rungtyniavo vos po 6—7 rajonų komandas. Na, o Palangos miesto, Klaipėdos, Molėtų, Pakruojo, Pasvalio, Skuodo, Šakių bei Šalčininkų rajonų atstovai išvis nedalyvavo žaidynėse. Kokia didžiulė skriauda padaryta jaunimui, koks smūgis suduotas draugijos autoritetui! Tad kyla klausimas: kas veikiama šiuose bei vos vienos sporto šakos varžybose dalyvavusiuose rajonuose, ar pajėgūs ten esantys SDAALR komitetai, kai kurie technikos sporto klubai organizuoti pratybas, varžybas, kaip jie rūpinasi karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų vystymu, jaunimo ruošimu TSRS Ginkluotiesiems Pajėgoms. Dalyvavimas varžybose — tai savotiškas visos komiteto ir klubo veiklos veidrodis. O jis, sprendžiant iš respublikos finalinių žaidynių, kuriose dalyvavo 812 žmonių, nekoks... Gal iš dalies dėl to mūsų respublikos sportininkams sąjunginėse žaidynėse ir teko šeštoji vieta. Ne, ji nėra žema. Bet, matyt, dar niekad nebuvo tokių realių galimybių užimti aukštesnes pozicijas, kaip šiose žaidynėse, kurios, beje, yra IX TSRS tautų spartakiados sudėtinė dalis ir kurių kiekvienas taškas bus įskaičiuojamas bendrame respublikos „balanse“.

Vertėtų pagirti kartinio mėgėjų, gerokai pralenkė mūsų lūkesčius povandeninio plaukimo, daugiakovės su tarnybiniais žuimimis mėgėjų. „Savo“ vietas užėmė sportinė radijopelengiacija bei karinę taikomąją daugiakovę kultivuojantys sportininkai, radijo sporto šakų mėgėjai. Geriau ga-

lėjo pasirodyti motociklininkai. Žymiai silpiau, negu tikėtasi, startavo automodeliavimo komanda, kuri paprastai šalies jaunių varžybose užimdavo vietas pirmame šešetuke. Kaip paprastai, silpnai pasirodė laivų modeliutojai. Stebina nepaprastai blogas šaulių pasirodymas. Penkioliktoji vieta, kurią užėmė komanda, verčia rimtai susimąstyti ir reikalauja imtis rimtų priemonių. Juk jaunieji — viso mūsų sporto ateitis. Su jais dirba pakankamai daug trenerių, sudarytos sąlygos, bet... Matyt, spragos pedagoginiame bei treniruocių rengimo darbe pernelyg didelės ir be radikalių priemonių šios sporto šakos lygį vargu ar bus galima pakelti. Pagaliau ko vertas faktas, kad per respublikos žaidynes ukmergiškiai, turintys toli gražu ne per geriausias sąlygas, sugebėjo pralenkti Vilniaus bei kitų miestų sportininkus ir užėmė antrąją vietą!

Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto karinių techninių sporto šakų skyrius, glbiai išnagrinėjęs kiekvienos komandos pasirodymą, kiekvieno trenerio indėlį, imsis reikiamų priemonių padėčiai taisyti. Laiko įsibėgėjimui nebėra. Čia pat IX TSRS tautų spartakiada ir, ko gero, nemažą dalį jaunųjų sportininkų — žaidynių dalyvių — teks ruošti naujam, dar atsakingesniajam jėgų išbandymui ginant Tarybų Lietuvos sporto garbę.

TSRS ir respublikos jaunųjų žaidynių finaliniai startai įtikinamai pademonstravo karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų populiarumą tarp jaunimo, jų įtaką profesiniam orientavimui ir paruošimui tarnauti TSRS Ginkluotiesiems Pajėgoms.

Daugelis jaunųjų sportininkų parodė labai aukštus rezultatus, buvo kovingi, ryžtingi, demonstravo tikrą sportinę draugystę. Per radijo-telegrafijos varžybas Smolenske staiga sugedo mūsų komandos dalyvės elektroninis raktas. Mergina žvilgsniu teškojo pagalbos. Ir ji atėjo visiškai netikėtai iš... RTFSR komandos. Simboliškai Neliko skolingi ir mūsėškiai, mielai laikinę ir karinę taikomąsias, ir kitų sporto šakų atstovams iš kitų respublikų ir didžiųjų šalies miestų, kai to reikalavo aplinkybės.

Žaidynės finišavo. Matyt, pirmosios išvados nėra galutinės, jos dar bus gilinamos, analizuojami rezultatai. Ir jau tikrai imtasi priemonių miestų ir rajonų komitetų, TSK veiklai pagyvinti karinėse taikomose bei techninėse sporto šakose, plečiant masiškumą ir ypač keltant meistriškumą. O laisvino ne taip jau mažai.

A. ŠURKUS

ATSIGRĘŽTI Į JAUNIMĄ

Ką pasėsi, tą ir pjausi, — sako liaudies išmintis. Kaip paruošim jaunimą, taip atrodys respublikos parašiutinio sporto „aukso fondas“, iš kurio ateina kandidatai į šios sporto šakos respublikos rinktinę. Šiame rinktinėje ypatingai atjaunėjo. Ir štai dėl ko. Pastarųjų metų direktyviniai nurodymai dėl sporto treniruotėlių derinimo su gamyba sąlygojo rinktinės sudėties pasikeitimą. Besimokantis jaunimas galėjo daugiau laisvalaikio skirti treniruotėms, negu gamybininkai. Pagrindinis respublikos rinktinės trenerių rūpestis buvo — siekti, kad sparčiai augtų jaunų parašiutininkų sportiniai rezultatai.

Laikas bėga greit. Mes jau vel pusiaukelėje tarp spartakiadų. O kaip atrodo respublikos rinktinė šiandien kiekviniui ir kokybiniu požiūriu? Vyrų rinktinėje — jauni kandidatai į sporto meistrus. Moterų reprezentacinėje komandoje likusi tik viena veteranė kapsukietė sporto meistrė Birutė Kailiuvienė, o kitos merginos — pirmo ir antro atskyrio parašiutininkės. Pagrindiniai rinktinės komplektavimo kriterijai buvo: kiekvieno sportinio rezultato ir perspektyvumas, atsižvelgiant į rezultato augimo tempus, pareigingumą, amžių, galimybes sistemingai treniruotis. Tokiu būdu rinktinės likimas tiesiogiai priklauso nuo to, kaip ugdomas jaunimas, meistrų pamaina respublikos parašiutiniuose klubuose. Parašiutizmo entuziastų netrūksta, masiškumas pakankamas, gabaus jaunimo taip pat yra, tačiau respublikos aviacijos sporto klubuose parašiutinės grandys šiam jaunimui neužtikrina galimybių nei atlikti kuo daugiau šuolių, nei siekti šuolių kokybės ir tobulėti. Rezultatų augimas nepatenkina.

Mes, respublikos rinktinės tren-

neriai, be pallovos prašome, reikalaujame, kad respublikos SDAALR CK Aviacijos skyrius atkreiptų dėmesį į priežastis, smukdantį mūsų sporto šaką. Bet per pastaruosius dvejus metus pasirodė tik vienas direktyvinis nurodymas dėl kandidatų į LTSR rinktinę ruošimo pagerinimo klubuose. Tačiau ir jo kontrolė užmiršta. Už šio iš esmės gero direktyvinio nurodymo nevykdymą niekas nebuvo nubaustas. Klubų parašiutinės grandys teisinasi, kad jų darbo krūvis nustatomas neatsižvelgiant į sportinio darbo planus. Pagaliau kieno gi kompetencijoje yra priemonės išauginti jauną sportininką iki kandidato į respublikos rinktinę? Tik klubų. Todėl visų pirma reikia reorganizuoti sportinį darbą tiek klubuose, tiek rinktinėje, semiantis patyrimo iš dar taip netolimos praeities, turtingos aukštais sportiniais rezultatais. Juk tada parašiutininko šuolių skaičius per metus siekdavo 400—500, o pirmaujančiųjų sportininkų — net iki 700 šuolių. Todėl mūsų parašiutininkai pasiekdavo aukštų rezultatų ne tik sąjunginėje, bet ir tarptautinėje arenoje. Dabar metinis sportininko parašiutinio šuolių vidurkis — 120. Tuo tarpu vien parašiutininko sportinei formal palaikyti yra būtinas 300—500 šuolių minimumas.

Mes, treneriai, esame bejėgiai sukomplektuoti rinktinę. Ką atsiimsi iš jaunimo, jeigu jis ateina iš klubų visai neparuošęs. Viskas, ką galime padaryti — išnagrinėti treniruotėse atliekamų šuolių klaidas, patarti, kaip jas taisyti, pamokyti, užtikrinti gerą fizinį, teorinį bei antžeminį paruošimą. Tačiau parašiutininko meistriško augimas tiesiogiai priklauso nuo atliekamų parašiutinio šuolių skaičiaus. Mūsų sporte vien ant žemės treniruodamasis

pergalės nenukalsi. Darbo metodai tobulėja. Todėl būtina užtikrinti treniruotėse per metus bent minimalų šuolių skaičių (350) rinktinės nariams ir nors 50—60 šuolių — pirmus metus klubuose besitreniruojantiems sportininkams. Kiekvė šiuo atžvilgiu — ne mūsų, trenerių, galioje ir valioje. Todėl mums belieka apeliuoti į LTSR SDAALR CK pirminko pavaduotoją aviacijos reikalams V. Ravinską ir Aviacijos skyriaus lakūną inspektorių-parašiutininką R. Maciulevičių, į pagarbą senoms respublikos parašiutizmo tradicijoms ir laukti, kad bus reikiama vertinama parašiutizmas — svarbi techninė ir karinė taikomoji sporto šaka.

Reikėtų nevengti pasižvalgyti po kaimynines respublikas, pasisemti patyrimo iš Briansko, Bar-naulo, Baltarusijos, Ukrainos aviacijos sporto klubų veiklos, kur jau pirmamečiai parašiutininkai atlieka po 180—200 šuolių, o tapę pirmaatstikininkais net gauna teisę dalyvauti sąjunginėse varžybose. Todėl neatsitiktinai šie klubai yra pastovūs perspektyvių sportininkų šalies rinktinėje tiekėjai.

Mūsų respublikoje pirmųjų metų jaunimas pernai atliko tik po 10—20 šuolių. Dešimt kartų lėtesni darbo tempai susidarė dėl blogai paskirstytų darbo krūvių klubų parašiutinėse grandyse, nėra įvesta kokybinio darbo rodiklio, palikti platūs vartai „popieriniams rodikliams“, stinga dalykinės kontrolės ir geranoriškos vadovaujančių aviacijos specialistų paramos. Bėda ir ta, kad į respublikos rinktinės trenerių nuomonę visai neatsižvelgiama. Manychiau, kad šiomis temomis „Sparnuose“ turėtų pasidalinti mintimis klubų parašiutininkų grandžių vadai, instruktoriai, parašiut-

izmo meistrai ir visuomenininkai. Nejaugi visus patenkina esama padėtis? Vien tik tas faktas, kad šiame respublikos rinktinėje klubai pasiūlė tik 1 sporto meistrą ir 4 kandidatus į sporto meistrus (kiti 15 kandidatų į rinktinę — atskyrininkai) rodo, jog rinktinės treneriams užkrautas didžiulis papildomas darbas ir susidaro užburta ratas. Respublikos rinktinės treneriai vietoj to, kad šlifuoti ir tobulinti aukštesnės kvalifikacijos sportininkų meistriškumą, ruošia kadrus klubų rinktinėms, kada tam nėra nei specialių lėšų, nei galimybių, nei laiko.

Kodėl šiandieninio parašiutizmo mėgstančio jaunimo lemtis pas mus — tik pirmas sportinis atskyris, ir tai pasiekiamas per 4 metus atliekant 400 šuolių? Gerai atsimename, kai respublikos parašiutinio sporto istorijoje buvo laikotarpis, kada per 4 metus jaunimas turėjo galimybę išaugti iki tarptautinės klasės sporto meistro, atlikti 2000 šuolių. Todėl negalima susitaikyti su esama dabartine padėtimi. Juk klubuose dirba beveik visi tie patys treneriai, kurie parašiutiniam sportui atidavė ištisus gyvenimo dešimtmečius, entuziazmą, aukojo laisvalaikį, išaugino didelį būrį sporto meistrų, LTSR ir pasaulio rekordininkų, respublikos, šalies ir tarptautinių varžybų čempionų. Staigaus regreso respublikos parašiutiniame sporte pagrindinė priežastis yra ta, kad direktyvinis nurodymas dėl parašiutizmo sporto raidos leidžianti instancija — LTSR SDAALR CK Aviacijos skyrius — visiškai atmeta praeities darbo patyrimą.

A. BELOVAS,
LTSR parašiutinio sporto
vyr. treneris, sporto meistras

DĖL ASF TAURĖS

Kasmet rengiamose tradicinėse parašiutininkų varžybose Lietuvos aviacijos sporto federacijos (ASF) taurėi laimėti rungtyniauja visi pajėgiausi respublikos sporto organizacijų ir žinybų parašiutininkai. Šią vasarą šios varžybos buvo surengtos Kapsuke. Jose startavo 55 sportininkai, atstovavę penkioms komandoms. Tarp jų buvo 2 tarptautinės klasės sporto meistras, 21 sporto meistras ir 9 kandidatai į sporto meistrus. Vertinant pagal patyrimą, dau-

giausia šuolių iki tol turėjo tarptautinės klasės sporto meistras kaunietis Eugenijus Ušovas — 6872 ir prienietė Jūratė Gutnikienė — 5703, o mažiausiai — 79 šuolius — kapsukietė antro atskyrio parašiutininkė Daiva Maldonytė.

Asmeninėse varžybose sportininkai atliko šešis pavienius tikslumo šuolius ir tris pavienius akrobatinius šuolius. Geriausių rezultatų pasiekė prienietė sporto meistrė Elena Razina, šešių šuo-

lių sumoje nutolusi nuo rato centro 8 cm, bei kapsukietis Audrius Mačiulis, nutolęs 19 cm, ir Jūratė Gutnikienė, atlikusi trijuose šuoliuose akrobatines figūras per 25,83 sek., bei jos komandos draugas sporto meistras Nikolajus Papokas, sugaišęs 23,3 sek. Maloniai staigmeną pateikė vilnietis Darius Brundza, praeityje žinomo parašiutizmo meistro Petro Brundzos sūnus. Jis tris akrobatinius šuolius atliko per 26,89 sek. (8,8+8,86+9,23) ir pirmą kartą įvykdė sporto meistro normatyvą.

Dvikovėje nugalėjo J. Gutnikienė ir kaunietis A. Meškovas.

Grupinius šuolius (4 vyrai ir 3 moterys) geriausiai atliko Kauno parašiutininkų trejetas, nutolęs nuo rato centro 61 cm, ir Prienų parašiutininkų ketverlūkę, nutolusi nuo rato centro 23 cm.

Bendroje komandinėje įskaitoje pirmąją vietą užėmė ir ASF taurę iškovojo Prienų ekipa, aplenkusi Kauno komandą ir Kapsuko ATSK parašiutininkus. Varžybų metu sportininkai atliko 882 šuolius.

V. AŠMENSKAS,
Lietuvos ASF atsakingasis
sekretorius

ALA-TAU PAMOKOS

Pavasarij vykęs TSRS skraidylių čempionatas padiktavo laukiamas naujoves — skraidymus terminėse srovėse. Neatsitiktinai varžybų vieta buvo pasirinkti Kazachijoje esantys Ala-Tau kalnai, o laikas — gegužės mėnuo. Netoli Alma-Atos įkurta skraidykla „Uškunur“ įgalino startuoti nuo 970 m aukščio, o gegužėje vyravo palankiausia skraidymams meteorologinė situacija.

Tokiomis naujomis sąlygomis išbandyti jėgas į čempionatą susirinko 57 skraidūnai, atstovaujantys 13 komandų. Mūsų respublikai atstovavo pilotai R. Dudas iš Vilniaus, kaunietis G. Kazakevičius ir G. Mackonis su V. Černiausku iš Raudondvario.

Čempionato programa taip pat dvelkė naujumu. Nebebuvo skridimų laikui ir į tikslą, nereikėjo tūpti į įskaitinį kvadratą. Varžyboms buvo parinkti trys pratimai: skridimas į tikslą ir atgal, skridimai trikampiui bei į tolį, kaip sklandytojų varžybose.

Pirmas pratimas — skridimas į tikslą ir atgal. Kiekvienam reikėjo atlikti po du įskaitinius skridimus. Nesant aktyvios terminės veiklos, skrendant prieš vėją, šio pratimo neįveikė nė vienas skraidūnas. Nugalėtojas buvo išaiškintas pagal nuskrįstą atstumą. Juo tapo pilotas iš Alma-Atos O. Zaporozhenka, įveikęs 25 km. Šį nuotolį jam pavyko nuskrįsti su šiuolaikine modernia skraidykle, kurią pats susikonstravo ir pasigaminio. Vėliau ši skraidyklė buvo pripažinta geriausia sezono konstrukcija. Jos sparno plotas — 16,2 m², mosias — 11,6 m, priekinis kampas — 140 laipsnių.

Atliekant pratimą pilotams teko spręsti naujus taktinius ir techninius uždavinius. Pirmiausia — laikui, dar turint aukščio atsargą, pasirinkti tūpimui tinkamą aikštę.

lę. Anksčiau visi skridimai baigdavosi tūpimu į teisėjų visam varžybų laikui skirtą kvadratą, todėl minėta problema neegzistavo.

Įveikiant antrą pratimą — skridimą trikampiui, oro sąlygos pagerėjo. Kai kurie pilotai nuskrįdo visą 37 km trasą. Tuoju po starto maršrutas nusidriekė virš lygumų. Mokėjimas atrasti termikus lemė sėkmę. Skridimą apsunkindavo tik tai, kad dangus būdavo giedras giedrutėlis, be jokio debesėlio, rodančio termiko veiklos zoną. Tačiau termikai pulsavo. Tik jų teko ieškoti ne pagal debesis, o pagal kontrastingus žemės reljefo plotus. Šiame pratime nelaukta nugalėjo skraidūnas iš Estijos I. Fedorenka. Aukščiausiai pakilęs, jis ilgai ieškojo kylančių srovių. Paskui, įsidrąšinęs ir patikėjęs savo jėgomis, pasuko skraidyklę į maršrutą. Nusileido jau pavakaryje, sugaišęs skridime virš 4 valandų. Tik kilometrą mažiau nuskrįdo praėjusių metų šalies vicečempionas A. Sutiaiginas. Pradėjus skraidyti termikais, šis sportininkas pastoviai visuose startuose demonstravo aukštus rezultatus, tuo įrodėdamas, kad naujomis sąlygomis sugeba pilotuoti ne prasčiau, kaip ankstesnėmis.

Mūsų respublikos atstovai tiek pirmame, tiek šiame pratime pasirodė silpnai. Pirmame pratime geriausiai rungtyniavęs G. Mackonis buvo 16-tas. Antrame kiek geriau pasirodė R. Dudas. Jis nuskrįdo 17 km ir užėmė 11-ą vietą.

Trečiąjį pratimą — skridimą į tolį — skraidūnai sutiko su džiaugsmu. Toliau, įveikti kilometrai visus labai vilioja. MAI studentas S. Ignatovas nuskrįdo net 60,6 km. Šie kilometrai užtikrino jam pratimo nugalėtojo laurus. Tiesa, šis nuotolis jau nėra įspū-



G. MACKONIO nuotr.

dingas, nes Sąjungoje yra atliktas skrydžių iki 148 km.

Iš mūsų skraidūnų geriausiai termikus įvaldęs yra ir toliausiai skrido V. Černiauskas, įveikęs 28 km. Deja, netinkamai užpildžius dokumentus, Vytautas negalėjo startuoti pirmajame pratime, tad jo rezultatai nedavė komandai taškų.

Tarybų Sąjungos absoliutaus čempiono vardą iškovojo RTFSR komandos narys A. Sutiaiginas. Antrą vietą užėmė O. Zaporozhenka iš Kazachijos. Mūsų respublikos rinktinės nariai užėmė tokias vietas: G. Kazakevičius — 21, G. Mackonis — 28, R. Dudas — 31, V. Černiauskas — 47.

Komandinės pirmenybės baigėsi Rusijos Federacijos rinktinės pergale. Po jos sekė Maskvos, Kazachijos, Uzbekijos ekipos. Lietuvos komanda tenkinosi septinta vieta, pernykštę penktą užleidusi Ukrainos sportininkams.

Įvykęs čempionatas ne tik išaiškino nugalėtojus, bet ir daug ką užklupo nepasiruošiusius terminiams skraidymams, atskleidė

treniruočių trūkumus. Mes beveik nemokame skraidyti naujomis sąlygomis. Treniruotėms reikia kuo greičiau pasigaminti motoišvilktuvą. Užsienyje tam naudojamos motorinės skraidyklės. Stovyklų metu būtina dirbti kryptingai. Respublikoje nekuriama naujausia, perspektyviausia skraidylių technika, o pasitenkinama pasenusių užsieninių kopijų gamyba. Vedančiųjų konstruktorių K. Zelnio, V. Černiausko sukurti aparatai iš esmės neatskleidžia nieko naujo, o yra jau esamų konstrukcijų interpretacija. Neišspręstas ir medžiagų, visų pirma lavsano liekimo klausimas, kai tuo tarpu dauguma Sąjungos skraidūnų jau naudoja dakronines dangas. Silpnai ugdomi jauni skraidūnai. Čia didelis stabdis yra tai, kad dar iki šiol neiški Kauno skraidylių klubo padėtis. Gavus sąjunginio SDAALR CK leidimą steigti etatinį klubą, jau metai nerandama galimybės paskirti klubo viršininko etatą. Tad ar gali klubas normaliai dirbti, organizuoti planuojamus renginius?

M. GINTAUTAS

SKRAIDYKLIŲ IŠVILKTUVAS

Pradedančiojo apmokymui skrieti skraidykle Kauno skraidylių technikos sporto klubo (STSK) kolektyvas sukūrė nuoseklų metodiką, kurioje numatytas kiekvienas naujoko žingsnis. Tvarkingai paruošta klubo instruktoriaus A. Grikšo medžiaga susidomėjo daugelis šalies klubų. Patartina ją įsigyti ir kiekvienai mūsų respublikos skraidylių sekcijai.

Kaipgi vyksta skraidūno apmokymas? Žinoma, visko pradžia — tai teorinis pasiruošimas: susipažįstama su skraidykle, įprantama ją valdyti ant žemės, pasikabinus ant treniruoklio. Toliau prasideda startai lygioje vietoje, o po to — nuo neaukšto šlaito.

Šalies čempionato metu buvo pasiūlyta nauja priemonė, leidžianti paspartinti skraidūno pradinį apmokymą, panaudojant ran-

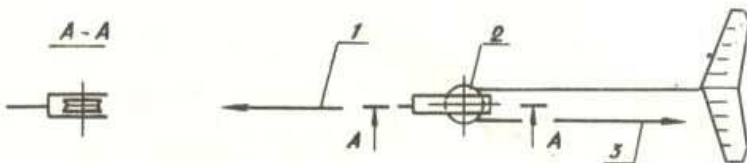
kinį skraidyklės išvilkimą. Imama 4—6 mm storio ir 60—120 metrų ilgio virvė. Ji prie piloto pasikabinimo sistemos ties krūtine pritvirtinama automatine spyňa, kurios pagalba, esant reikalui, galima būtų atsikabinti. Išvilkimui paspartinti, naudojama skridinio

sistema. Velkama taip: pilotui prisikabinus, 3—4 žmonės tempia už virvės (1), pritvirtintos prie skridinio (2). Virvę (3) paprastai tempia du žmonės. Galimas variantas, kada virvės (3) vienas galas būna pritvirtintas prie žemės. Pradedant skriejimą loku išvil-

kimu, naujokas skraidūnas jau turi būti gerai pramokęs valdyti skraidyklę ant žemės, startuoti lygioje vietoje. Pirmus startus patartina atlikti esant ne didesniai, kaip 3—5 m/sek. stiprumo vėjui. Būtina, kad per startą du patyrę pilotai prilaikytų skraidyklę už šoninių lynų, tuo užtikrindami skrydžio saugumą. Vėliau, įgijus pradinių įgūdžių, galima skraidyti ir pučiant mažesniai bei didesniai vėjui.

Naudojant rankinį išvilkimą, apmokant naujus skraidymo meno entuziastus, visiškai išeliminuojamas vėjo krypties faktorius, atsiveria galimybės treniruotis praktiškai kiekvieną dieną, nepaisant vėjo greičio ir krypties.

G. MACKONIS.
Kauno STSK visuomeninis treneris



Akmenės padangėje

Liepos 21—30 dienomis Akmenės padangėje gaudė sportiniai lėktuvai JAK-52, brėždami įvairias pilotazių figūras. Čia vyko Tarybų Lietuvos pirmenybės, kuriose rungtyniavo dvi Kauno, Vilniaus, Alytaus komandos, taip pat Maskvos antrojo aviacijos sporto klubo, Valerijaus Ckalovo centrinio aeroklubo bei Alma Atos sportininkai, bei Lietuvos ir Maskvos rinktinės mačas ir tradicinės varžybos Dariaus ir Girėno taurėi laimėti. Pastarosiose varžybose startavo dešimt pajėgiausių respublikos pilotazių, taip pat trys svečių atstovai, patekę į pirmąjį dešimtuką, rungtyniaudami atvirose respublikos pirmenybėse (vienas iš Centrinio aeroklubo ir du iš Alma Atos). Nepalankūs orai neleido įvykdyti visos programos. Buvo atlikti tik trys pratimai: privalomas bei laisvas aukštojo pilotazių figūrų kompleksai ir skridimas maršrutu, o Dariaus ir Girėno taurės varžybose — dar ir skridimas pagal prietaisus uždengtoje kabinoje bei nežinomas kompleksas.

Tarybų Lietuvos XVII čempionatą laimėjo pajėgi Vilniaus komanda, kurioje startavo sporto

meistrai Vytautas Lapėnas, Robertas Noreika, Eltonas Maleckas ir Rolandas Paksas. Asmeninėje įskaitoje respublikos aukštojo pilotazių absoliutaus čempiono vardą iškovojo 1982 metų pirmenybių laimėtojas V. Lapėnas. Antrąją vietą užėmė R. Noreika, o trečiąją — E. Maleckas. Už pasiektus geriausius rezultatus atskiruose pratimuose aukso medaliai buvo įteikti R. Paksui (privalomas kompleksas ir skridimas maršrutu) bei kauniečiui Leonui Joniui (laisvas kompleksas).

Draugišką Lietuvos ir Maskvos komandų mačą laimėjo mūsų respublikos ekipa, kurioje startavo kauniečiai pilotazių rinktinė Palmira Girskutė, Vaclovas Kalpavičius, Algimantas Jurgelevičius ir Leonas Jonys. Praėjusių metų respublikos čempionas sporto meistras A. Jurgelevičius surinko daugiausia taškų bendroje asmeninėje įskaitoje, nors atskiruose pratimuose jis ir nepateko į prizininkus. Už privalomą figūrų kompleksą didžiausią įvertinimą gavo V. Kalpavičius, o laisvą kompleksą — L. Jonys.

Dariaus ir Girėno taurės varžybas atskirus pratimus laimėjo: L.

Jonys — atliekant privalomo komplekso figūras, V. Lapėnas — atliekant nežinomo ir laisvo kompleksų figūras bei skrendant maršrutu, E. Maleckas — skrendant pagal prietaisus uždengtoje kabinoje. Susumavus kiekvieno sportininko rezultatus, pasiektus visuose penkiuose pratimuose, buvo išaiškintas Dariaus ir Girėno prizo laimėtojas. Jis atiteko Vytautui Lapėnui. Beje, vilnietis šį garbingą sportinį trofėjų iškovojo jau antrą kartą (pirmą sykį — 1982 metais). Varžybų nugalėtojas ir atskirų pratimų laimėtojai buvo apdovanoti Dariaus ir Girėno atminimo medaliais bei specialiais diplomais.

Pagerbiant varžybų laimėtojus ir prizininkus, norisi taip pat geru žodžiu pažymėti darnų ir kvalifikuotą teisėjų kolegijos darbą, kurioje buvo net keturi sąjunginės kategorijos teisėjai (vyriausiasis teisėjas kauniečiai V. Drupas), gerą vadovavimą varžyboms (skraidymų vadovas — Kauno ATSK viršininkas V. Stankevičius) ir pavyzdinę organizuotumą (varžybų viršininkas K. Inta).

V. ARŪNAS

„ŽUVĖDRA“
SVEIKINA

PILOTAŽININKUS

Daug oro akrobatikos naujovių, žyminių aukštojo pilotazių progresą, per savo amžių regėjo Kijevo sportinis aerodromas „Čaika“ („Žuvėdra“). Jame nesiekė vyko šalies čempionatui, stambios tarptautinės varžybos. Šią vasarą virš „Žuvėdros“ išmėgino jėgas pajėgiausieji socialistinių šalių lakūnai pilotazių rinktinė. Prieš porą metų šios tradicinės varžybos buvo surengtos Vilniuje, tad Kijeve galėjome ne tik pasigrožėti meistriškais skrydžiais, bet ir palyginti varžybas su ankstesnėmis, patirti, kurlink suka aukštasis pilotazių.

Tiek dalyvių, tiek organizatorių rikiuotėje matėme pažįstamų veidų. Teisėjų kolegijai, kaip ir Vilniuje, vadovavo Kulbyševio aviacijos instituto prorektorius, technikos mokslų daktaras Jurijus Tarasovas, vyr. sekretoriaus pareigas vėl buvo patikėtos vilniečiui lakūnui Antanui Unikauskui. Nepasikeitė ir Čekoslovakijos pagrindinės pajėgos: P. Irmus, P. Čiča, I. Saleris. Jie šį kartą atsivežė ir antrą komandą, sudarytą iš jaunų, kol kas mažesnį varžybų patyrimą turinčių lakūnų. Nedalyvavo Bulgarijos lakūnai, mažesnės sportinės delegacijos atvyko iš Lenkijos ir Vengrijos. Permainų įvyko ir mūsų šalies rinktinėse. Šios varžybos — tai Onutės Motiejūnaitės ir Vytauto Lapėno, startavusių už mūsų šalies antrąsias komandas, tarptautinis debiutas. Jurgis Kairys — pirmosios rinktinės senbuvis. Daugelis svečių pasigedo Rolando Pakso. Teko aiškinti, kad dabar jis — respublikos SDAALR CK vyr. lakūnas inspektorius.

Pirmąjį pratimą — privalomąjį kompleksą geriausiai atliko maskvietis N. Nikitiukas. Dešimtas buvo Vytautas Lapėnas. Tokią pat vietą užėmė ir Onutė Motiejūnaitė (nugalėjo Liubovė Nemkova).

Kitą dieną, atliekant laisvąją programą, už vakarykštį pralaimėjimą atsigriebė Peteris Irmus, antroje vietoje palikdamas Jurgį Kairį. Tarp moterų pasižymėjo Halida Makagonova. Vienu laipteliu turnyrinėje lentelėje palypėjo mūsų debiutantai Onutė ir Vytautas — abu buvo devinti.



Respublikos aukštojo pilotazių čempionai — vilniečiai. Iš kairės: R. Noreika, E. Maleckas, V. Lapėnas ir R. Paksas.

AUTORIAUS nuotr.



Sugedus orams, lakūnai vargais negalais užbaigė trečiąją pratimą. Jurgiui Kairiui, skridusiam pradžioje, neteko pamatyti, kaip nežinomą kompleksą atlieka kiti pilotai. Sužinojęs apie užimtą ketvirtą vietą, Jurgis pasakė, jog geresnio įvertinimo ir nesitikėjo. Ir šįsyk nugalėjo Peteris Irmus, o moterų grupėje — Valentina Jai-kova. Taigi po vieną pratimą laimėjo visos TSRS pirmosios rinktinės lakūnės. Onutės Motiejūnaitės užimta ketvirtoji vieta daug ką nustebino ir nudžiugino.

Po trijų pratimų išaiškėjo komandiniai rezultatai. Nugalėjo TSRS vyrų ir moterų pirmosios rinktinės, antros buvo Čekoslovakijos komandos, tretė — vengrai ir rumunės.

Finalinis 4 minučių pratimas dar galėjo pakoreguoti asmenines vietas, ir, atrodo, labiausiai jo laukė Jurgis Kairys. Bet finalo dieną be perstojo pylė lietus. Ir kitas rytas išaušo permirkęs. Finalas neįvyko.

Belieka pasidžiaugti, kad šalies rinktinėje — nauji veidai, o tarp jų — Onutė Motiejūnaitė ir Vytautas Lapėnas. Tačiau maža vadintis rinktinės nariu — kiekvienas nori prabilti visu balsu, parodyti tokį skridimą, kurį deramai įvertintų ir teisėjai, ir varžovai.

Neįvykus finalui, absoliučiu nugalėtoju po trijų pratimų pripažintas absoliutus Europos ir pasaulio čempionas Peteris Irmus, prieš 12 metų pradėjęs skraidyti savo šalies sklandytuvu „Blanik“. Iš profesijos — ekonomistas, augina sūnų Tomą. Gausią sportinių trofėjų kolekciją didžiuoju sidabro medaliu papildė leninogradietis Viktoras Smolinas, o trečią vietą bendroje įskaitoje užėmė vilnietis Jurgis Kairys.

Moterų grupėje nugalėjo Hali-da Makagonova, aplenkusi kitas tarybines lakūnes Liubovę Nemkovą ir Iriną Adabaš.

Sporto meistrai Onutė Motiejūnaitė ir Vytautas Lapėnas užėmė aštuntas vietas.

E. GANUSAUSKAS

TRYŠ MEDALIAI IR KUKLIOS VIETOS

Birželyje į Kauno J. Ziburkaus aviacijos sporto klubo bazę Pociūniuose buvo susirinkę geriausi šalies sklandytojai, iš jų atstovai mūsų respublikos sportininkai. Čia vykusiam TSRS sklandymo 47-ame čempionate rungtyniavo pirmosios lygos dalyviai laisvos klasės (vyrų) bei standartinės klasės (vyrų ir moterų) sklandytuvais. Nepastovūs šios vasaros orai apvylė. Tik trečiąją varžybų dieną sklandytojams nusišypsojo saulė. Laisvos klasės sklandytuvai pirmame pratime skrido trikampį maršrutą Pociūnai — Marcinkony — Simnas — Pociūnai du kartus, įveikdami 338 kilometrus. Atidarius startą, ilgasparniais startavę „laisvūnai“ tartum gandrai paeiliui skrido ant starto linijos ir, nukreipę sparną į „žemės laikrodį“, fotografavo jo parodymus. Jau antri metai mes per varžybas naudojame „žemės laikrodį“ — tarp atitinkamai išdėstytų dvilikos didelių marškų, pagal laiką periodiškai keičiama jų padėtis. Šis starto fotografavimo būdas visiškai pasiteisino, jis žymiai palengvino teisėjų kolegijos darbą ir iki minimumo sumažino starto atžymėjimo netikslumus.

Pirmąjį ratą beveik vienu metu praskrido didelė grupė sklandytuvų. Iš jų ir visi mūsų šalies. Antroje ratų grupė išsisklaidė. Pagaliau pasirodė pirmieji sklandytuvų siluetai. Didžiuliu greičiu, beveik braukdamas šlaito briaunas, tartum reaktyvinius, paskui save palikdamas išleidžiamo vandens balasto pūslus, pirmasis finišo liniją perkirto Prienų ESAG lakūno bandytojo tarptautinės klasės sporto meistro V. Sabeckio valdomas sklandytuvais „Lie-tuva“. Įkandin jo finišavo mūsų respublikos atstovai sporto meistrai A. Jonušas ir V. Liniauskas. V. Sabeckis distancijoje išvystė didžiausią 95,29 km/val. greitį ir laimėjo čempiono aukso medalį. Antrąją vietą užėmė Oriolo centrinio sklandymo aeroklubo sportininkas J. Kuznecovas (95,00 km/val.), o trečioji vieta atiteko kauniečiui A. Jonušui (94,81 km/val.).

Aštri sportinė kova vyko ir tarp standartinės klasės sklandytuvais skridusių dalyvių. Tiek vyrai, tiek moterys įveikė 190 kilometrų trikampį maršrutą Pociūnai — Druskininkai — Kapsukas

— Pociūnai. Gaila, bet šios klasės sklandytuvais nerungtyniavo čempionato įskaitoje nė vienas mūsų respublikos sklandytojas. Be konkurencijos sklandytuvu „Nida“ startavęs Prienų ESAG sklandytojas V. Mačiulis šiame pratime buvo antras (97,02 km/val.). Nugalėjo V. Dombrovskis iš Ukrainos. Moterų „standartininkių“ varžybose rungtyniavo dvi mūsų respublikos sklandytojos. Išvysčiusi 88,01 km/val. greitį, J. Leonavičienė gavo 1000 taškų įvertinimą ir užėmė pratime pirmąją vietą. R. Stašaitytė buvo penkta.

Sugedus orui, vėl sekė priverstinė pertrauka. Keletas sklandytojų, iš jų ir mūsų respublikos atstovai, tarptautinės klasės sporto meistras A. Rukas, išvyko dalyvauti socialistinių šalių sklandymo pirmenybėse Lenkijoje ir iš čempionato pasitraukė. Antrame pratime „laisvūnams“ reikėjo du kartus apskristi trikampio maršrutą Pociūnai — Jurbarkas — Druskininkai — Pociūnai, įveikiant 306 kilometrus. Laukdami optimalių meteorologinių sąlygų, mūsų sklandytojai V. Sabeckis ir V. Liniauskas bei Ukrainos atstovas V. Gribanovas startavo pasuktiniai. Jie pavijo ir pralenkė anksčiau išskridusius sklandytojus. Pirmas finišavo V. Gribanovas, išvystęs 92,55 km/val. greitį. Antras buvo V. Sabeckis (91,63 km/val.), likęs lyderiu ir po dviejų pratimų.

Standartinėje klasėje nugalėjo taip pat Ukrainos komandos atstovas V. Sevčenko (98,57 km/val.). Antras vėl finišavo V. Mačiulis (92,88 km/val.).

Silpniau šiame pratime skrido mūsų respublikos sklandytojos. R. Stašaitytė buvo devinta (69,64 km/val.), o J. Leonavičienė liko dešimtoje vietoje (66,80 km/val.). Nugalėjo Latvijos sklandytoja D. Vilnė, skridusi 80,20 km/val. greičiu.

Po šių startų visą savaitę lietus be gailėsčio „skriaudė“ sklandytojus ir jau rodėsi, kad čempionato nepavyks užbaigti, nes TSRS sklandymo federacijos nutarimu būtina įvykdyti ne mažiau trijų pratimų. Tik paskutinę varžybų dieną, numatytą varžybų uždarymui ir dalyvių išvykimui, kai daugelis jau buvo susiruošę kelionei lagaminus, per žviničius debesis nedrąsiai pasirodė saulutė. Dau-

gumas su pašaipa palydėjo instruktazė varžybų viršininko Aleksandro Jonušo duotą nurodymą tempti sklandytuvus į startą. Kai pirmieji sklandytuvai buvo pakelti į orą, debesų padas siekė tik 700 metrų aukštį. Visoms klasėms buvo paskirtas vienodas 174 kilometrų trikampio maršrutas Pociūnai — Alytus — Alvtas — Pociūnai. Nesitikėdami oro pagerėjimo, pirmieji į maršrutą laisvos klasės sklandytuvais iškrido V. Sabeckis ir vilnietis S. Smilgevičius. Ir čia, matyt, buvo padaryta taktinė klaida. Vėliau meteorologinės sąlygos pagerėjo, ir paskiau startavusieji galėjo išvystyti didesnius greičius. Pavyzdžiui, pratimo laimėtojas J. Kuznecovas, startavęs net 52 minutėm vėliau už mūsų šalies, išvystė 76,39 km/val. greitį, o V. Sabeckio, likusio šeštoje vietoje, pasiektas greitis buvo 73,90 km/val. Šis nedidelis skirtumas daugiakovėje išvedė J. Kuznecovą į pirmąją vietą (2959 taškai). Garbingą absoliutaus TSRS čempiono vardą J. Kuznecovas iškovojo trečią kartą. Sidabro medaliu apdovanotas V. Sabeckis (2922), o trečiąją vietą užėmė Ukrainos sklandytojas V. Gribanovas (2880).

Sėkmingai paskutiniame pratime skrido vilnietė R. Stašaitytė. Ji distanciją baigė 65,11 km/val. greičiu ir pratime iškovojo čempionės aukso medalį. Antrąją mūsų respublikos atstovę J. Leonavičienę ištiko nesėkmė. Ji, nebaisi distancijos, buvo priversta nusileisti į aikštelę. Nuskridusi 146 kilometrus, gavo tik 324 taškus. Susumavus trijų pratimų rezultatus, TSRS čempione tapo Estijos sklandytoja A. Charak (2781). Sidabro medalis atiteko Moldavijos sportininkei E. Kama-jevai (2574), o bronzos — latvei D. Vilnei (2573). R. Stašaitytė turėjo tenkintis ketvirtą vietą (2567), o J. Leonavičienė — devintą (1911 taškų).

Standartinėje klasėje pratime nugalėjo V. Sevčenko, iškovojo pirmąją vietą ir daugiakovėje. Antrąją vietą užėmė V. Dombrovskis, o bronzos medalis bendroje įskaitoje atiteko kijeviečiui E. Rudenskiui.

Čempionato metu sklandytuvais buvo nuskieta 23000 kilometrų.

A. ARBACIAUSKAS

UŽSIPRENUMERUOKITE „SPARNUS“ 1986 METAMS!

PRENUMERATOS KAINA METAMS — 1 RB. 60 KAP. NUMERIO KAINA — 40 KAP.
PRENUMERATA 1986 METAMS PRIIMAMA BE APRIBOJIMŲ IKI 1985 M. LAPKRIČIO 1 D.

SU „STANDARTAIS“

Gražus sklandymo meistry būrys su standartinės klasės baltasparniais sklandytuvais rikiavosi Akmenės aviacijos technikos sporto klubo aerodrome kovoti dėl respublikos čempionato apdovanojimų. Iš 27 sklandytojų tik šeši buvo pirmo atskyrio, kiti gi — sporto meistrai ir kandidatai į meistrus, o vienas jų — kauniečiai Vytautas Sabeckis — tarptautinės klasės sporto meistras, prieš tai jau iškovojęs Tarybų Lietuvos absoliutaus čempiono vardą, rungtyniaudamas laisvos klasės sklandytuvu, bei TSRS čempiono medalius atskiruose pratimuose.

— Kas nekeiksnos šios vasaros orų? Sklandytojai — labiausiai. Štai ir dabar, sinoptikams patarus, šios varžybos rengiamos birželio pabaigoje. Jau antra savaitė baigiasi, o pakilti vis negalime, nes rudeniški lietaus debesys gaubia padangę, — taip į varžybas susirinkusių mintis išsakė šalies čempionas.

Vytautas Sabeckis buvo visų dėmesio centre. Ne dėl to, kad labiausiai tituluotas ir daugiausiai aukščiausių sportinių apdovanojimų jau yra iškovojęs. Savotišku magnetu buvo jo didelė skraidymų patirtis ir tai, kad vien su sklandytuvu ore yra išbuvęs jau daugiau kaip tris tūkstantčius valandų. Beje, šiose pirmenybėse buvo keletas „tūkstantininkų“. Daugiau kaip po tūkstantį valandų ore yra praleidę Vilniaus ir Kauno sklandyto-

jai sporto meistrai A. Miklaševičius ir A. Sarpalius, pusantrų kartų daugiau — sporto meistrai panevėžietis L. Ramanauskas, kauniečiai R. Koronkevičius, vilniečiai A. Račiūnas. V. Sabeckis šį kartą ryžosi skraidyti Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukonstruotą ir pastatytą sklandytuvu „Nida“. Kol kas jų serijinė gamyba neprasidėjo, bet pagal jo paties, kaip bandytojo stebėjimus, naujasis sklandytuvus turėtų darniai papildyti standartinės klasės konstrukcijų šeimą.

V. Sabeckis dėmesio centre buvo ne tik žemėje. Ore — net labiau. Kiekvienas apsidžiaugia, kai burtai lemia į orą kilti greitai prityrusio sklandytojo. Per startui duotą valandą, dažnas taip pat stengiasi prisigretinti prie Vytauto sklandytuvo. Jei nepavyksta startuoti greita, jei anas dingsta iš akiračio, tada per radiją išgirstama: „Kur Sabeckis?“ Kaip ieškant termiko puikus orientyras yra sklandantis gandaras, taip „debesų gatvė“ greičiau padeda surasti padangių aso skriejimas.

Ne be netikėtumų buvo šio čempionato pradžia, įveikiant pirmą pratimą, kada trikampį maršrutą Telšiai — Kuršėnai — Akmenė reikėjo apskristi du kartus. Vieną kartą maršrutą sėkmingai įveikė visi. O štai skrendant trikampį antrąsyk, Telšių padangę privertė absoliučiai visus pasi-



Absoliutus respublikos čempionas standartinės klasės sklandytuvais kauniečiai R. Koronkevičius. A. ŠARKIO nuotr.

duoti. Kelia pastoję tamsūs, liūti nešantys debesys. Vienas kitas sportininkas bandė ieškoti properšų. Bet... vis dėlto nesekmingai. Kas nusigręžė nuo aerodromo, buvo priversti tūpti į pievas. Nugalėtoju buvo pripažintas respublikos sostinės atstovas vilniečiai S. Stasiūnas, nusikridęs toliausiai — 167 kilometrus. Porą kilometrų mažiau įveikė kauniečiai D. Liaugaudas ir R. Kniepa, pasidaliję 2—3 vietas. Abu — vieni jauniausių varžybų dalyvių.

Vis dėlto saulė nusišypsojo paskutinėmis čempionato dienomis. Buvo atlikti trys greičio pratimai. 170 km trikampį greičiausiai įveikė kauniečiai R. Koronkevičius. Nors varžybose startavęs maskvietis D. Rakickis jaunas ir amžiumi, ir skraidymo stažu, jam

pavyko pasiekti geriausių rezultatų, įveikiant trečią pratimą — 300 km trikampį. Ketvirtame pratime — 200 km skridime trikampiu nugalėjo V. Sabeckis. Antras buvo šiais metais savo jubiliejų švenčiantis vyriausias čempionato dalyvis panevėžietis L. Ramanauskas.

Ant aukščiausio nugalėtojų garbės pakylės laiptelio atsisėjo sporto meistras R. Koronkevičius, iškovojęs bendroje įskaitoje pirmąją vietą ir absoliutaus čempiono vardą. Antroje vietoje — V. Sabeckis. Jam paskirtas ir specialus Akmenės tarpkolūkinės statybos organizacijos prizas, skirtas geriausiai skraidžiusiam žemaičiui. Trečiuoju prizininku bendroje įskaitoje tapo R. Kniepa.

V. RUSKYS

KLAUSIATE—ATSAKOME

V. VAICEKAUSKAS iš Tau-
ragės rajono Adakovo kaimo
norį sužinoti apie lėktuvą
MiG-15.

PAGRINDINIAI LĖKTUVO MiG-15 TECHNINIAI DUOMENYS

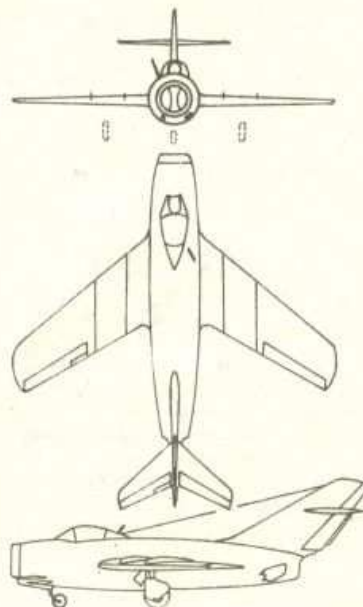
Sparnų ilgis	10,08 m
Lėktuvo ilgis	10,04 m
Lėktuvo aukštis	3,70 m
Nešančių plokštumų plotas	20,6 m ²
Skridimo svoris	5028 kg
Maksimalus skridimo greitis	1100 km/val.
Kelionės greitis	970 km/val.
Tūpimo greitis	190 km/val.
Vertikalus kilimo greitis	55 m/sek.
Didžiausias pasiekiamas aukštis	16000 m
Skridimo laikas	2 val.
Kilimo distancija	570 m
Prabėgimas nutūpus	740 m



Konstruktorių A. Mikojauno ir M. Gurevičiaus sukurtas reaktyvnis naikintuvas MiG-15 pirmąjį bandomąjį skridimą atliko 1947 metų birželio 2 d. Vėliau, pradėjus gerinti serijinę šių lėktuvų gamybą, jie tapo populiariausiais pasaulyje.

Lėktuvas MiG-15 — metalinės

konstrukcijos vienvietis naikintuvas, pritaikytas koviniams veiksams sudėtingose meteorologinėse sąlygose ir skraidymams naktį. Liemuo sudarytas iš plieninių ir diuraliuminio špančių, dengtas diuraliuminio skarda. Užpakalinėje liemens dalyje įstatytas turboreaktyvinis variklis, o liemens priekyje — oro įtekeji-
mo anga. Pilotų kabina — hermetiška, dengta organinio stiklo



gaubtu. Lėktuve yra modernūs skridimo kontrolės prietaisai. Avarijos atvejui lakūno sėdynė turi katapultavimo įtaisą.

Sparnai turi du plieninius lonžonus, dengti diuraliuminiu. Sparno profilis — laminarinis CAGI — S-10s. Sparnas turi 35 laipsnių strėlės formą ir — 3 laipsnių „V“ formą. Vertikalios uodegos plokštumos turi 56 laipsnių, o horizontalios — 40 laipsnių strėliškumą.

Vaziuoklė — triratė, su priekiniu ratuku. Skridimo metu priekinis ratukas įtraukiamas į liemenį, o pagrindiniai vaziuoklės ratai įtraukiami į sparnus.

Ilgą laiką naikintuve MiG-15 buvo naudojamas 2270 kg traukos turboreaktyvinis variklis RD-45FA. Vėliau buvo naudojamas 2700 kg traukos konstruktoriaus V. Klimovo variklis VK-1. Pagrindiniai 1250 litrų talpos lėktuvo bakai įtaisyti liemenyje. Sparnų apačioje pakabinami papildomi 600 litrų talpos bakai.

Apmokymui buvo gaminamas ir dviviečio lėktuvo MiG-15 UTI variantas.

Lėktuvo ginkluotę sudarė 37 mm patranka NS-37 (40 šovinių) ir dvi 23 mm patrankos NS-23 (po 80 šovinių).

A. BACINIS

„STRAZDAS“ PALAUŽTU SPARNU

Maskvos jaunųjų sklandytojų mokykloje buvo paprasta vasaros diena. Į padangę mokomaisiais sklandytuvais ruošėsi kilti pirmamečiai, neseniai užbaigę teorinį kursą. Pirmasis „išmėginti oro“ pakilo mokyklos viršininkas N. Malinovskis.

Sužė suktuvus, įsitėpė trosas, ir LAK-12 „Strazdas“ grakščiai pakilo. Staiga, 15 metrų aukštyje, pilotas išgirdo brakštelėjimą. Sklandytuvą vertė į šoną, į kairę. Prityręs lakūnas jį vos nutūpdė. Pasirodo, trūko kairysis eleronas. Sklandytuvąs priminė paukštį palaužtu sparnu.

Lūžimo priežastį greit nustatė: konstruktoriaus darbo trūkumas ir gamybinis brokas. Galbūt tai atsitiktinumas?

Norėdami atsakyti į šį klausimą, apsilankėme ten, iš kur „Strazdai“ iškrenda — Lietuvos TSR SDAALR CK Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje.

Jaunieji sportininkai ne taip seniai treniravosi prieniškių statytais mediniais sklandytuvais BRO-11M. Lengvai valdomi ir pigūs, praktiškai jie buvo prieinami visoms draugijos organizacijoms, net ir mažiausiems sklandytuvų būreliams. Nesunku buvo juos ir pataisyti čia pat, aerodrome.

Naujasis sklandytuvas „Strazdas“, pagamintas iš stiklasčio, yra penkis kartus brangesnis už BRO-11M „Zylę“. Nors iš esmės jie ir vienodi — toks pat aerodinaminis komponavimas, tas pats sparnas. Beveik išliko ir senojo modelio skraidymo savybės. Eksploatavimo laikas — irgi toks pat.

Zinoma, teisingas sprendimas buvo pradėti naujo modelio gamybą iš šiuolaikinių medžiagų ir pagal pažangią technologiją. Bet ar šis naujasis sklandytuvas pakankamai geras? Ar vertėjo pradėti šio modelio serijinę gamybą?

Praktika parodė, kad „Strazdo“ konstrukcija yra netobula. O juk stikplastis — tai medžiaga, iš kurios galima gaminti kur kas lengvesnius ir kartu patvaresnius aparatus. O gamykloje nueita pačiu lengviausiu keliu — buvo nukopijuotas senas modelis.

Dar prieš ketverius metus gamyklos direktoriaus pavaduotojas V. Mekšriūnas straipsnyje „Šešiolikmečių dangus“, kuris buvo išspausdintas žurnale „Modelist-konstruktor“, rašė: „Gamyklos mokomųjų sklandytuvų skyrius ruošia dar vienos mašinos — grynai iš plastmasės — projektą“. Praėjo jau nemažai laiko, o naujojo sklandytuvo nesulaukėme. Ar gamykloje ruošiamas perspektyvus modelio projektas? Šis klausimas buvo pateiktas gamyklos konstruktorių biurui. Atsakymas — tik ironiškos žypsenos. Tarp konstruktorių darbų nematėme nieko panašaus į naujo modelio projektus. Esą nėra kam šito imtis. Argi taip yra iš tikrųjų?

Prisimename saviveiklinės gamybos skraidymo aparatų sąjunginį konkursą-apžiūrą, vykusį praėjusiais metais Kryme. Pirmąją vietą laimėjo patys lengviausi lėktuvai — iš esmės sklandytuvai su motoreis — „Hamletas“ ir „Hidra“, pastatyti Igoriui Vachruševui vadovaujant. Jis dirba Prienų gamykloje technologu. Prienuose gyvena ir dirba ir inžinierius mechanikas Juozas Valūnas, pirmąją premiją laimėjęsios savos gamybos sraigtasparnio autorius. Taigi talentingų žmonių netrūksta. Ir dargi čia pat, gamykloje.

Tačiau nuo šių metų gamykla nutraukė mokomųjų-treniruočių sklandytuvų gamybą. Kodėl? Juos gaminti neapsimoka. Gamyklai jie kainuoja beveik septynis tūkstančius rublių, o parduodami už penkis su puse tūkstančio. Kodėl sklandytuvai tokie bran-

gūs? Paprasčiausi skaičiavimai rodo: gaminant mokomuosius sklandytuvus išlaidos medžiagoms ir darbo sąnaudoms neviršija pusantro tūkstančio rublių. Iš kur tad atsiranda likusi suma? Žinoma, kad kiekvienas naujas darbas pradedamas nuo paraiškos, kur nurodomi techniniai reikalavimai gaminiui ir jo limitinė kaina. O šito kaip tik nebuvo padaryta. Beje, nė vienam gaminiui nenustatyta limitinė kaina. Nėra ir atitinkamu būdu patvirtintos dokumentacijos.

Tuo naudodamiesi, gamyklos vadovai sujungė projektavimą ir gamybą: įvedė KB, skraidymų ir bandymų stotį, taip pat kitus gamyklos projekte nenumatytus padalinius. Visa tai reikia finansuoti. Todėl išlaidos išaugo iki 400 procentų. Taip tęsiasi metų metais, ir visą šį laiką Lietuvos SDAALR CK darbuotojai tik tylėdami stebi, nenorėdami keisti esamos tvarkos. Nors tuos pažeidimus jiems priminė respublikos Liaudies kontrolės komiteto atstovai.

Kita bėda — gamybos daugia-profiliskumas. Čia gamina ne tik sklandytuvus ir jų įrangą. Labai daug dėmesio skiriama neprofilinei produkcijai. Jai eikvojamos deficitinės medžiagos, nuo tiesioginio darbo atitraukiami kvalifikuoti darbininkai.

Kaip gamykloje su tuo susidorojama?

— Susidorojam, — žvaliai atsako direktoriaus pavaduotojas V. Mekšriūnas. — Dabar pas mus sparčiai vyksta darbai prie motosklaidytuvo „Nemunas“...

Šie darbai vyksta jau nuo 1977 metų, keliems sklandytuvo egzemplioriams ir varikliui pagaminti išeikvota 4,5 milijono rublių, o motosklaidytuvo vis dar nėra.

— O štai čia surenkamas mūsų laisvos klasės sklandytuvų LAK-12 „Lietuva“, — tęsia V.

Mekšriūnas.

Ką gi, sklandytuvąs įspūdingas. Tik jo resursas — iš viso 500 valandų, o kaina — baisu ir pasakyti — 57 tūkstančiai rublių. Lenkiškas „Janar-3“ — tos pačios klasės sklandytuvas, bet jo resursas triskart didesnis, o kaina nepalyginamai mažesnė.

Be abejo, gera turėti savą konstrukciją, skirtą aukštesnės kvalifikacijos sportininkams. Tik tai kas tuo sklandytuvu skraidys?

Jaunuosius sportininkus iš pradžių ruošia mokomaisiais sklandytuvais. Dabar į jaunųjų sklandytojų mokyklas priimama nuo 15 metų amžiaus. Tačiau nei gamykloje, nei Lietuvos TSR SDAALR CK apie tai niekas nenori galvoti.

Nutraukti jaunimo apmokymui skirtų sklandytuvų gamybą — tai klaida. Nors to, kiek buvo gaminama anksčiau — po penkiolika mokomųjų sklandytuvų per metus, ir tokios kokybės, — irgi negalima tęsti.

Negalima sutikti su tuo, kad „Strazdus“ realizuoja pati gamykla. Gamyklai nedera imtis prekiautojo vaidmens. Juk kitų konstrukcijų sklandytuvai užsakomi ir skiriami klubams centralizuotai.

Tikriausiai gamyklai verta pagalvoti apie stambų, garantuotą ir ilgalaikį užsakymą, o planavimo organams — apie centralizuotą šių jaunimo pradinių mokymui reikalingų sklandytuvų pasiskirstymą. Jei sklandytuvų bus pagaminta po 200-300 per metus, tai jie bus visiškai rentabilūs ir pigūs.

Manytume, kad įmonės konstruktoriams reikia iškart imtis naujos konstrukcijos mokomųjų skraidymo aparatų projektavimo. Kitu atveju gamyklos statomų gražuolių LAK-12 „Lietuva“ po kelerių metų nebus kam skraidinti į padangę.

N. PLISKA

„Sovetskij patriot“

13 TŪKSTANČIŲ ŠUOLIŲ

Dušanbėje surengtose varžybose tarybinis sportininkas J. Baranovas, kultivuojantis parašiutizmą nuo 1956 metų, atliko trylikatūkstantinį šuolį su parašiotu. Iki šiol jis yra gerinęs 47 pasaulio ir 48 Tarybų Sąjungos rekordus.

REKORDAS — 680 KILOMETRŲ

Tuo metu, kai Oriole vyko žaliųjų komandinės sklandymo pirmenybės, tarptautinės klasės sporto meistras, šių metų Tarybų Sąjungos absoliutus čempionas, skrendant laisvos klasės sklandy-

tuvu, maskvietis Jurijus Kuznecovas ryžosi pakilti rekordiniam skrydžiui. Jis sklandytuvu LAK-12 „Lietuva“ nuskrido 680 kilometrų ir 26 kilometrais pagerino ankstesnį Tarybų Sąjungos rekordą, skrendant į tikslą ir atgal.

MEISTRIŠKIAUSIAI — KAPSUKIEČIAI

Kapsuko aviacijos technikos sporto klubo parašiutininkai jau kelinti metai dominuoja beveik visose respublikinėse varžybose. Rugpjūčio pirmomis dienomis Vilniuje surengtose Tarybų Lietuvos SDAALR parašiutizmo pirmenybėse Kapsuko ATSK ekipa taip pat nugalėjo komandinėje

įskaitoje, o klubo nariai sporto meistras B. Kailiuvienė ir A. Mačiulis varžybose meistriškiausiai atliko šuolius ir tapo daugiakovės nugalėtojais.

TAURĘ IŠKOVOJO ŠIAULIEČIAI

Kuršėnų apylinkėse vyko respublikos radijo pelengacijos taurės varžybos. Komandomis nugalėjo Šiaulių miesto sportininkai. Toliau sekė Kuršėnų ir Kauno sportininkai. Tarp rajonų sėkmingiausiai pasirodė mokytojo S. Kobiliūno paruošti Biržų atstovai.

Asmeniškai taurės laimėtojais tapo I. Bartkutė, L. Tomkūnaitė, A. Simonavičius ir R. Sutkus.

Varžybose dalyvavo per 70

sportininkų. Gaila, kad tarp jų nebuvo N. Akmenės ir Vilkaviškio atstovų, kurie buvo pranešę apie savo atvykimą.

MEDALIAI IŠ LENKIJOS

Net aštuonis medalius Tarybų Sąjungos jaunių rinktinės sudėtyje pelnė jaunieji mūsų respublikos karinės taikomosios daugiakovės mėgėjai, startavę Lomžos tradicinėse socialistinių žaliųjų varžybose „Už draugystę ir brolybę“. Kaunietis Darius Rogelskis iškovojo du sidabro ir du bronzos, o Daugų žemės ūkio technikumui auklėtinis Alvidas Sakalauskas buvo apdovanotas keturiais sidabro medaliais.

AR IŠKOPSIME?



Iki 100 km/val išvysto jaunių valdomi mažieji automobiliai.



Šalies jaunių I žaidynių nugalėtojas Edvinas Valiukaitis su draugais.



Šis neįprastas „ceremonialas“ būdingas vien kartingo varžyboms: sveriamas sportininkas ir jo technika, kurių bendras svoris turi viršyti 120 kg.

A. VASINAUSKO nuotr.

Dar niekad kartingų sportas mūsų respublikoje nebuvo įgijęs tokio populiarumo, kaip pastaraisiais metais. Mažaisiais automobiliais lenktyniaujama kolūkiuose ir tarybinuose ūkiuose, įmonėse ir profesinėse techninėse bei vidurinėse mokyklose, technikuose, technikos sporto klubuose. Ir kas svarbiausia — organizacijų, pageidaujančių išsiųsti kartingus, kultivuoti šią sporto šaką vis gausėja. Na, o sena tiesa mus moko: bus masiškas, bus ir meistriškumas.

Kad yra būtent taip, regėjome šį sezoną. Lietuvos jaunieji kartingo mėgėjai, dalyvaudami „Pionerskaja pravda“ laikraščio sąjunginėse „Sidabrinio karto“ varžybose, iškovojo pagrindinį komandinį prizą. Per respublikos jaunių I žaidynes, vykusias Vilniuje, į sostinę suplaukė tiek dalyvių, jog reikėjo rengti parengiamuosius važiavimus. Finaliniai išryškino nemažai jaunų sportininkų, kurie tikrai verti trenerių dėmesio. Tai ne tik žaidynių laimėtojas Kauno 38-osios vidurinės mokyklos Saulius Girdauskas bei jo komandos draugas, antrąją vietą užėmęs 49-osios VPTM auklėtinis Edvinas Valiukaitis, trečioje pozicijoje likęs vilnietis, 50-osios vidurinės moksleivis Darius Jonušis. Nudžiugino ir klaidėdžiai, alytiškiai, Jurbarko, Trakų, Prienų rajonų sportininkai, daugelis kitų. Kai kas jau ir tokią techniką įsigiję, jog ir suvaldyti jos negali...

Būtent technika neleido minėtam vilnietui D. Jonušiui tapti prizininku per TSRS jaunių I žaidynių finalines varžybas Minske. Gaila, kad šalia jo nebuvo tokio operatyvaus ir rimtai startu besirūpinančio žmogaus, kaip Sauliaus Girdausko tėvas Kastytis — žymus ralistas, puikiai suprantantis, kad jaunas išmokęs gerai važinėti kartingu, ir automobilių sporto asu greitai taps... Kai varžybų išvakarėse sulūžo Sauliaus kartingo sankaba, tėvas „sulakstė“ mašiną į Kauną, atvežė naują, ir S. Girdauskas pasipuošė pirmuoju savo gyvenime TSRS jaunių pirmenybių bronzos medaliu bei žaidynių žetonu. Na, o aukščiausią apdovanojimą žaidynėse bei jaunių pirmenybėse pelnė Edvinas Valiukaitis.

— Auga gera, kovinga pamaina, — dalijosi mintimis TSRS sporto meistras, respublikos kartingų vyriausiasis treneris Vytautas Vencius. — Manau, jog ne tik šie vaikinai greitai papildys suaugusiųjų rinktinę. Nauja kartingistų karta auga ir Tauragėje, Alytuje, Anykščiuose, nekalbant jau apie tradicinius šios sporto šakos mėgėjų ruošimo centrus — Raguvą bei Smalininkus. Todėl tikimės, kad jau sekančiais metais per TSRS IX spartakiadą turėtume pasirodyti sėkmingiau negu 1983-aisiais. O tuomet likome šeštoje vietoje...

Trenerio žodžius patvirtino varžybos. Smalininkų tarybinio ūkio

technikumo direktoriaus Algirdo Gluodo rūpesčiu puikiai sutvarkytoje vietos trasoje, kuri, beje, geriausia respublikoje, jėgas bandė tiek šalies čempionato antrojo etapo dalyviai, tiek respublikos pirmenybėse dalyvavę sportininkai. Į pirmųjų varžybų startą stojo geriausi Tarybų šalies kartingo meistrai, TSRS rinktinės nariai. Sunkiai buvo iškovota teisė dalyvauti šiame jėgų išbandyme ir mūsų respublikos sportininkams. Bet jie — kauniečiai Algimantas Snaras ir Arvydas Bartusevičius, startavę „B“ klasėje, bei Žilvinas Sakalauskas, bandęs jėgas C-2 klasės kartingu — pasirodė esą tikri kovotojai.

Algimantas laimėjo trečiąją vietą (tai rimta paraiška į šalies rinktinės kandidatus), ir užėmė bendrą devintąją vietą. Arvydas tenkinosi septyniolika vieta, o Žilvinas buvo dvyliktas. Tai išties geri rodikliai.

Kad A. Snaras šiuo metu geriausias respublikos kartingistas, patvirtino Tarybų Lietuvos čempionatas. Algimantas startavo dviejose — C-2 ir „B“ — klasėse ir abiejose nugalėjo. C-2 klasės varžybose „sidabrą“ pelnė Ž. Sakalauskas, o „B“ klasėje — alytiškis V. Surdokas. Nudžiugino tauragietis O. Mirauskas, sugebėjęs abiejose minėtose klasėse iškovoti bronzos medalius. Pirmą kartą respublikos čempionu („sąjunginėje“ klasėje) tapo kaunietis S. Juknevičius, o R. Vikarauskas savame kartodrome pirmą kartą pasipuošė bronzos apdovanojimu. Sidabro medalis įteiktas tauragiečiui V. Lazdauskui — prityrusiam sportininkui, po pertraukos vėl sėdusiam į kartingą.

Čempionato „geografija“ rodo, jog pajėgūs sportininkai tikrai auga visoje respublikoje. Kaip tik tai ir teikia vilčių, kad Tarybų Lietuvos atstovai vėl gali iškopti į šalies čempionatų bei spartakiadų prizininkus. Tačiau tam reikia dirbti. Išsėti ant laurų nėra nei ko, nei kada. Ir, matyt, čempionatų dalyvių atranka turėtų būti rimtesnė.

Per čempionatą dabar susirenka tiek sportininkų, kad ir teisėjams, ir sportininkams sunku. Kasmet respublikoje rengiama pakankamai varžybų, kurios turėtų tapti savotišku balų rinkimo čempionatui objektu. Tuokart ir pirmosios sezono varžybos susilauktų didesnio dėmesio, jose būtų gausiau dalyvaujama, ir dirbama būtų nuo pat pavasario iki vėlyvo rudens.

Kartingų sportą kultivuojančios organizacijos, visuomenininkai, treneriai, atrodo, surado bendrą kalbą. Imtasi dalykiškų priemonių padėčiai ištaisyti, meistriškumui kelti. Pirmieji rezultatai akivaizdūs. Belieka laukti darnaus darbo, susiklausymo, naujovių, kurios padėtų Tarybų Lietuvos kartingų sporto mėgėjams iškopti į geriausiųjų šalies lenktynininkų mažaisiais automobiliais gretas.

A. JANKUS

KAIP SEKASI,
PIRMININKE!

SAVAS BRAIŽAS

Kiek patriotinės draugijos komitetų, tiek ir darbo stilių. Kiekvienas pirmininkas jį, regimai, pasirenka priklausomai nuo savo įgūdžių, darbo patyrimo, charakterio. Ne pasakytiną vaidmenį čia vaidina ir pirmininko profesija. SDAALR komitetų pirmininkų niekas specialiai neruošia. Visi jie — žmonės, anksčiau dirbę vienokį arba kitokį darbą. Ir tai, suprantama, turi įtakos komiteto veiklai. Tuo įsitikinau ir apsilonkęs Ukmergėje.

Rajono SDAALR komiteto pirmininkas Vaclovas Pažėra 1976-aisiais baigė Vilniaus valstybinį pedagoginį institutą. Įgijo istorijos ir fizinio lavinimo mokytojo specialybę. Paskirtas į Ukmergę, dirbo vidurinėje. Į energingą, operatyviai klausimus sprendžiantį mokytoją atkreipė dėmesys. Juk ne tik gerai dirbo, vaikus mokė, bet ir pats aktyviai sportavo — ypač autoturistų varžybose mėgo reikštis. Ir kai 1982-ųjų pabaigoje per rajono patriotinės draugijos konferenciją Vacloviui pasiūlė vadovauti komitetui, niekas nenustebo. Juk savoje mokykloje Pažėra buvo karinio patriotinio auklėjimo, karinių taikomųjų sporto šakų kultivavimo siela. Bet rajonas — ne mokykla. Ne tik darbų apimtis, bet ir profilis bei spūstinų problemų ratas kitas. O mokyti Vaclovą nebuvo nei kam, nei kada.

„Bandysi iš karto daug aprėpti, nieko nepeši“, — samprotavo Vaclovas. Ir jam būdingu ramaus svarstymo, bet tolimo taikymo stiliumi ėmėsi drauge su patikimais padėjėjais — komiteto nariais, aktyvistais, visuomenininkais spręsti, kas realiausia. Juk respublikos spartakiada buvo nebe už kalnų.

Ukmergiškiai bandė jėgas septyniosios sporto šakose. Tose, kurias žmonės kultivavo ir seniau. Autoralis, trys radijo sporto ir dvi modeliavimo šakos, autodaugiakovė — štai ir viskas. Bet kiekviena komanda buvo gerai pasiruošusi, viskas apgalvota, tad ir iškovojo Ukmergės sportininkai penktąją vietą. Aukštai!

Liūto dalis šioje pergalėje — ralistų, kurie sugebėjo tarp rajonų užimti antrąją vietą. Bet ne ką prasčiau pasirodė ir radijo sporto mėgėjai, užėmę visose trijose šakose geras — trečią, penktą ir šeštą vietas, autodaugiakovininkai, likę septinti. Gal modeliavimui galėjo geriau pasirodyti... Na, ir apskritai tobulumui — nėra ribų, kaip ir siekti!

Kaip tik dėl to, pasibaigus spartakiados kovoms, ir buvo nutarta stiprinti tai, kas jau prigiję, kelti meistriškumo lygį, o antroje eilėje plėsti kultivuojamų sporto šakų skaičių. Plėsti, vertinant realią padėtį, sąlygas, materialinę bazę.

Kaip ir anksčiau radijo sporto sekcijai vadovauja Tautienų vidurinės mokyklos fizikos mokytojas Kazimieras Narkevičius. Prityręs pedagogas lengvai randa bendrą kalbą su kitų mokyklų, Jaunųjų technikų stoties radistais. Tad rajono patriotinės draugijos komitetui belieka pasidomėti sekcijos reikalais, rūpintis finansine parama, bazės stiprinimo klausimais. O visa kita — visuomenininkai patys padaro. Reikia paramos — kreipiasi, nereikia — dirba, kelia meistriškumą, plečia savo gretas, dalyvauja varžybose ir vis nudžiugina pirmininką naujais diplomais, garbės raštais.

Modeliavimas taip pat liko Jaunųjų technikų stoties bazėje. Niekur kitur jo neperkelsi — čia ir dirbtuvės, ir kas svarbiausia, nuolatinė modeliavimo sekcijos pirmininko, JTS direktoriaus Kazio Naraškevičiaus globa. Tiesa, būrelių vadovai keičiasi. Aišku, tokie „priėmimai-perdavimai“ — sportininkams ne į naudą. Bet laimei direktorius Naraškevičius — prityręs vadovas. Na, o gauti medžiagų, variklių, kiško — SDAALR komiteto pirmininko pareiga. Ir jis ją atlieka sąžiningai, nuolat palaikydamas glaudžius ryšius su SDAALR CK smulkaus urmo parduotuve.

Autoralio sekcija tebėra įsikūrusi ATJ. Ir pirmu smuiku čia groja geriausias rajono autoralio specialistas, kandidatas į sporto meistrus Gintas Skeirys. Įmonės vairuotojų ruošimo instruktorius drauge ir sporto metodininkas, ralio siela. Drauge su savo nuolatinio šturmano, Gelžbetoninių konstrukcijų gamyklos vairuotoju Kęstučiu Prokopavičiumi šis ekipažas ne viename ralyje atkreipė į save specialistų dėmesį. Nenori atsilikti ir antrojo ekipažo pilotas Vytautas Grinius — dirbantis Valstybinio banko inkasatoriumi. Tiesa, po VIII spartakiados įgulos pasikeitė. Ką gi, tai natūralu — norinčių kultivuoti autorali daug, o mašinų — mažai. Gal kaip liko dėl to taip paplito tarp ukmergiškių autodaugiakovė, kurios sekcijai vadovauja Vaclovas Pažėra.

Nepasakysi, jog šioje sekcijoje labai daug narių. Iki dvidešimties. Bet visi jie — prityrę, daug laiko skiriančys automobi-

liui. Kai vyksta rajono varžybos, dėl prizinių vietų kovoja 11—14 sportininkų. Dažniausiai tie, kurie nuolat tobulina savo meistriškumą, siekia patekti į rinktinės sudėtį. O čia „ankšta“. Ketvertas jos nuolatinis narių tuo tarpu nepalenkiami, ir įsisprausi į geriausiųjų pirmaatskyrininkų kvartetą kitiems tuo tarpu nepavyksta.

Kultivuoti autodaugiakovę galėtų daugelio organizacijų ir ūkių žmonės. Bet ne visi linkę savomis mašinomis lenktyniauti, ne visiems pakanka atkaklumo. O štai Pažėra, rajono Valstybinio draudimo inspekcijos viršininkas Vilius Troška, TSO vairuotojas Kazys Sereikis bei ATJ dispečerinėje dirbantis Vytautas Vaičiūnas būtinai ateis į kiekvieną treniruotę, kad ir koks būtų oras. Ir, ko gero, dėl to jie — nuolatiniai respublikinių varžybų dalyviai. Tiesa, ne visad vyrai patenkinti savo pasirodymais. Bet, matyt, kaip tik tai ir skatina dar labiau ruoštis, treniruotis. Juk ne be reikalo sakoma, jog juo sunkiau pratybose, juo lengviau kovojo... Vaclovas, bene seniasias daugiakovininkas pagal stažą, tai puikiai įsisavinęs. Juk šalia autodaugiakovės dar ir autoturizmą kultivuoja, Pabaltijo čempionu tapo.

Džiugu, jog nelieta pamirštos ir naujos sporto šakos. Remonto mechaninėje gamykloje, cecho viršininkui Česlovui Gričiūnui vadovaujant, antri metai veikia ryžtinga autokroso mėgėjų grupė. Ištekiniojus Liudas Rudys, autošaltkalvis Vytautas Bogda, mechanikai Valdas Buragas, Vilius Skapas, autošaltkalvis Giedrius Jėsonis — štai toli gražu nepilnas sąrašas vyrų, kurie pasišventę lenktynėms. Vieni už vairo, kiti — ruošia techniką. O laimėjimai — bendri. Ir jų vis gausėja. Net respublikos mastu. Todėl šios sekcijos pavyzdys — užkrečiantis: tai vienur, tai kitur atsiranda norinčių. Ir pamokyti, patarti jau yra kam.

Prie Jaunųjų technikų stoties įsikūrė kartingistai. Tiesa, spėlaus kartodromo Ukmergėje nėra. Bet asfalto dangos daugėja, o tai — treniruotėms tinkamas plotas. Tačiau šį kartingistų sekciją vertinama kaip pradinio mokymo. Daugiausia tikimasi iš bazinio kolektyvo — Ukmergės tarybinio ūkio-technikumo. Jame žadama ugdyti geriausius. Mat, į technikumą ateina ir tie, kurie jau JTS susipažino su pirmiesiais kartingų sporto reikalavimais.

„Lenino keliu“ kolūkio patriotinės draugijos veikla nebloga.

Kasmet žiemą jo hipodrome rengiamos lenktynės lengvaisiais automobiliais, čia ir šaudymas gerai išvystytas. Bet kolūkio pirmininkas Zigmas Sadleckas seniai pastebėjo, jog jaunimą traukia technika. Na, o automobilį ne kiekvienas turi ir ne kiekvienam duosi. Kas kita — motociklai. Ūkis nupirko jų septynis. SDAALR pirminės organizacijos pirmininkas ir motosekcijos vadovas, mechaninių dirbtuvių vedėjas Kazys Maknavičius su vaikinais greitai įsirengė trasą. Prasidėjo ir motosporto treniruotės, varžybos. Dabar vyrai nutarė ją rekonstruoti — nori sunkesnės, labiau atitinkančios respublikinių varžybų reikalavimus. Tad ir dirba, negailėdami laisvalaikio, kad sėkmingiau spratkiadai pasiruošų.

Na, o šauliai, vadovaujami Vitalijaus Špankausko, jau ir pirmus laurus nuskyne. Per respublikos jaunių žaidynių finalą tik Kauno komanda pralaimėjo! Kandidatės į sporto meistrės Rita Družilauskaitė, Renata Čiukšytė, daugelis kitų nuolat tobulina savo meistriškumą.

SDAALR komiteto aktyvistų — „Lenino keliu“ kolūkio vairuotojo Gintaro Jakščio, „Vienybės“ gamyklos technologo Vytauto Vaitiekūno, Autoserviso šaltkalvio Pauliaus Milvydo, Valstybinio draudimo inspekcijos viršininko Viliaus Troškos, sekcijų pirmininkų, daugelio kitų visuomenininkų padedamas Vaclovas Pažėra tikisi, kad kitais metais ukmergičiai startuos respublikos spartakiadoje jau dešimčia komandų. O gal jų bus net vienuolika — juk vis labiau plečia savo veiklą ir Vygando Laužadžio vadovaujami skraidūnai...

Sportinė veikla Vaclovui — prie širdies. Bet negali jis pamiršti ir kitų sričių. Antai neseniai komitetas persikėlė į naujas patalpas. Tokių ukmergičiams kai kas ir didžiuliuose respublikos miestuose pavydėti gali! Tai puikus pastatas, kuriame drauge įsikūrė ir Vilniaus pavyzdinės automokyklos filialas. Dėka Ukmergės LDT vykdomojo komiteto, kitų organizacijų rūpinimosi ir paramos čia dabar įrengtos klasės ir auditorijos būsimiesiems vairuotojams, posėdžių salė, svečių kambariai. Atsirado patalpa ir skraidūnams. Netrukus išaugs ir šešių boksų garažas. Ne juokai tokia statyba. Pirmininkui suktis reikia...

Didėja, auga SDAALR komiteto ūkis. O drauge ir pirmininko rūpesčiai. Nebetoli patriotinės draugijos sistemos atskaitos ir rinkimai. Pirmininkas su komiteto nariais, aktyvistais „perkratė“ pirminių organizacijų vadovų sąrašą. Kai ką nutarė pasiūlyti keisti. Tad ir apsižiūrėti, su žmonėmis pasitarti reikia. Kad nauji žmonės ne popieriuose figūruotų, o veikėtų, rajono patriotinės draugijos vardą garsintų.

A. ANTANAITIS

TO DAR NĖRA BUVĘ

Kauno sporto mėgėjai savo mieste yra sutikę su pergalėmis sugrįžusius daugelio sporto šakų atstovus. Bet kad geležinkelio stoties perone būtų laukiami povandeninio plaukimo mėgėjai — dar nėra buvę.

Be to ne veltui sakoma, jog laikas ir darbas įneša savo korektyvas į daugelį mūsų gyvenimo sričių. Viena iš jų — ši Tarybų Lietuvos sporto istorijoje nauja šaka.

Apie povandeninio plaukimo greituminių pratimų mėgėjus daugelis yra girdėję veikiau neigiamus, negu teigiamus atsiliepimus. Kažkaip „nėjo“ ši sporto šaka. Vietos pirmojo dešimtuko pabaigoje TSRS tautų spartakiadų varžybose ilgainiui tapo įprastinėmis. O pasirodo, būta ir Tarybų Lietuvoje talentų. Tik rasti juos nebuvo paprasta. Be to, ir laiko reikėjo kelintai povandenininkų kartai subręsti. O buvo taip.

Ne vienerius metus paskyrė povandeniniam plaukimui Valdas Poludnevičius ir Rytas Ramanaavičius. Daugkartiniai respublikos čempionai ir rekordininkai. Patirties, kaip sakoma, nors riešukėmis semk. Žinių? Savos sporto šakos — pakankamai. O fiziologijos, pedagogikos, daugelio kitų sričių? Mokėsi vyrai, Kauno valstybinį kūno kultūros institutą baigę. Ir papildė palyginti negeisusią povandenininkų auklėtojų šeimą.

Pradėjo dirbti Kauno specializuotoje vaikų ir jaunų technikos sporto mokykloje. Iš vyresnių darbo stažu trenerių mokėsi, savus uždavinius užsibrėžė, savas auklėtinių grupes parinko. Pradėjo kasdieninis sunkus triušas. Juk ne vien mokyti, bet ir stebėti reikia, krūvius parinkti. Kau-

no 7-osios vidurinės mokyklos Darius Glemža netruko patraukti trenerio V. Poludnevičiaus dėmesį. Sekė individualios treniruotės, užduotys. Vaikinas tapo kandidatu į TSRS sporto meistrus. Už gerus pasiekimus, kovingumą buvo pakviestas kandidatu į šalies rinktinę.

Tokį pat kelią „nuplaukė“ per neilgą savo gyvenimą ir 21-osios vidurinės vienuoliktokas Ramūnas Sipavičius. Dar daugiau — per pernai Kaune vykusias šalies jaunių pirmenybes Ramūnas nugalėjo plaukdamas 100 m su akvalangu — 38,9 sek. Jis — pirmasis Tarybų Lietuvos povandenininkas, tapęs šios sporto šakos Tarybų Sąjungos čempionu. Pagerino Ramūnas ir dar vieną mūsų respublikos rekordą, įvykdė TSRS sporto meistro normatyvą. Žinia, toks plaukikas šalies rinktinės treneriams neprošal. Tad ir pakvietė jį į geriausiųjų povandenininkų šeimą. O ji — darbšti, reikli, nuolat rungyniaujanti. Ir ne tik namie.

Esant tokioms aplinkybėms abu jaunieji kauniečiai drauge su kitais TSRS povandenininkais — rinktinės nariais — išvyko ginti mūsų Tėvynės sporto šlovę į Europos jaunių pirmenybes, kurios vyko Hanoveryje. Šis Vokietijos Federatyvinės Respublikos miestas tapo jaunųjų tarybinių plaukikų triumfo vieta. Iš 32 apdovanojimų komplektų, kurie buvo išdalyti čempionate, mūsų šalies atstovai pelnė 31 aukso, 22 sidabro ir 2 bronzos medalius. Net septynis aukso, du sidabro medalius parsivežė į Kauną Darius Glemža ir Ramūnas Sipavičius. Pirmasis laimėjo 25 m nėrimą bei 100 m plaukimą su pelėkais. Dar du aukso apdovanojimai Dariusi įteikti už indėlį į TSRS komandos pergalės plau-



Laimingi jaunieji kauniečiai Darius Glemža (kairėje) ir Ramūnas Sipavičius gimtojo miesto geležinkelio stotyje. R. ROŽICKO nuotr.

kiant 4X100 m ir 4X200 m estafetes. Be to, Glemža buvo antras plaukiant 100 m po vandeniu.

Ramūnas Sipavičius tauriausio metalo medaliais apdovanotas už 50 m nėrimą, 100 m plaukimą po vandeniu, estafetę 4X100 m. Įveikiant 100 m su pelėkais Sipavičius parodė antrą rezultatą, už ką buvo apdovanotas sidabro medaliu.

Sėkmingiau negu Darius Glemža mūsų šalies rinktinėje pasi-

rodė tik A. Fominas, pelnęs penkis aukso medalius.

Tarybų Lietuvos jaunųjų povandenininkų pasirodymas Europos čempionate — džiugi naujovė. Tokių laimėjimų ne daug kas tikėjosi. Tad norėtusi palinkėti, kad pirmoji povandeninio plaukimo pergalė tarptautinėje arenoje „kregždutė“ būtų ilgalaikio šios sporto šakos „pavasario“ pranašė!

J. SAKAVIČIUS

IR VĖL PIRMI!

Paprastai trumpabangininkai vienas kitą pažįsta tik iš eterio. Tokia jau šios įdomios sporto šakos specifika — kiekvienas dirba namie arba kolektyvinėje radijo stotyje, dalyvauja daugelyje varžybų vos ne su viso pasaulio trumpabangininkais, baigia jas ir... ilgokai laukia rezultatų. Suprantama, jog toks „neakivaizdinis“ varžovų konkuravimas neleidžia susitikti akis į akį su tais, kuriuos pažįsti tik iš savito „braižo“.

Sąjunginio žurnalo „Radijo“ redakcija nutarė pajavairinti mūsų šalies trumpabangininkų veiklą, sukviesti juos į akivaizdinę kovą. Taip atsirado pirmosios pasaulio

radijo sporto istorijoje akivaizdinės varžybos. Vyko jos Giruliuose. Klaidėdos radijo sporto federacijos pirmininkas E. Zigelis, kiti aktyvistai padarė tuomet viską, kad „blynas neprisviltų“. Maža to, mūsų respublikos atstovai tapo šių varžybų nugalėtojais, pelnė žurnalo „Radijo“ taure. O Tautvydas Misiūnas parodė geriausią asmeninį rezultatą. Tai buvo 1981-aisiais.

Pradedant šiomis varžybomis jų mėgėjai dabar susitinka kasmet. Kiekvieną vasarą burtų keliu ištraukiama vieta, keliamos antenos ir... į eterį sklinda žurnalo „Radijo“ varžybų dalyvių signalai. Nebuvo išimtis ir ši vasara. Ir vėl — kaip paprastai — į mūsų pajūrį sugužėjo radijo mėgėjai. Iš 12 sąjunginių respublikų bei Maskvos ir Leningrado mies-

tų. Varžybos vyko ir dėl antrojo apdovanojimo — už geriausius rezultatus mezgant ryšius per dirbtinius Žemės palydovus.

Kaip matome, darbo trumpabangininkai, susirinkę Giruliuose, turėjo per akis. Ir gal dėl to taip greitai prabėgo varžyboms skirtas laikas. Bet dar greičiau tarp sportininkų pasklido žinia, jog mezgant tradicinius radijo ryšius trumpųjų bangų siųstuvais sėkmingiausiai pasirodė šeiminkai — Tarybų Lietuvai atstovavę vilnietis sporto meistras R. Žumbakis ir šiauliečiai J. Paškauskas bei V. Peteraitis. Jie tapo žurnalo „Radijo“ prizo laimėtojais, eilės tvarka pasiekę ir geriausių asmeninių rezultatų. Darnus kolektyvas buvo žymiai pranašesnis už varžovus.

„Kosminėse“ varžybose, deja,

pasirodė kukliau. Čia Lietuvos sportininkai į prizininkus nepateko. Nugalėjo, eilės tvarka, RTFSR atstovai J. Grebniovas, A. Vlasovas ir N. Miasnikovas.

Ką gi, vadinasi, dar yra ir rimtai pažeidžiamų vietų mūsų trumpabangininkų veikloje. Sėkmingai pasirodome daugelyje šalies ir pasaulio, Europos varžybų, tampame nugalėtojais asmeniškai ir kolektyvais. Tad, matyt susidorsime ir su radijo ryšių mezgimu per Žemės palydovus. „Galvočių mūsųose daug“, — sakė dar 1981-aisiais TSRS tarptautinės klasės sporto meistras V. Vafeikis. Reikia manyti, jog per praėjusį penketį jų nesumažėjo. Tad... su viltimi lauksime naujo akivaizdinio starto!

V. MAKSIMAVIČIUS

Sportiniai lėktuval, didžiuliai oro laimeriai, su kuriais be nutūpimo galima nusukti tūkstančius kilometrų, mūsų gyvenimo „pelza“ įsirašė kaip kasdienis, nieko jau nestebinančias štrichas. O štai, kai kartais pasiseka pastebėti padangėje dūzgiantį nediduką, nematytų formų lėktuvėlį ar į jį panašų skraidantį aparatą — žvilgsnio ir dėmesio ilgai neatitraukiamas.

Beveik pora dešimčių tokių lengvų, grakštų formų skraidymo aparatų birželio 29-30 dienomis, kada šalis pažymėjo išradėjų ir racionalizatorių šventę, galima buvo matyti ir grožėtis jais žaliuojančioje Nemuno lankoje Netonyse, Kauno skraidyklių technikos sporto klubo bazėje. Tiesa, jie tada nekilo į žydrynę. Bet matant, kaip kruopščiai šiuos skraidymo aparatus sukonstravo ir pagamino auksarankiai ir sumanūs aviacijos sporto entuziastai iš Vilniaus ir Šiaulių, Prienų ir Tauragės, kiek jie įdėjo darbo ir širdies, minčių ir svajonių — galima buvo tik stebėtis ir pavydėti jiems. Vilniečių K. Baltrėčio, J. Jakavičiaus, N. Babenkos ir R. Šlekštelės sukonstruotą ir pastatytą labai lengvą lėktuvą „Laumžirgį“ stebėjo daugiausia žvilgsnių. Jis paprastos konstrukcijos, bet klasikinio tipo, patrauklios išvaizdos. Ir skrenda, kaip tvirtino kūrėjai, neblogai. Gal todėl čia vykusios ultralengvų skraidymo aparatų pirmosios respublikinės apžiūros-konkurso pagrindinis prizas ir buvo paskirtas „Laumžirgiui“ kūrėjams. Nemažiau populiarus buvo ir prieniškio J. Valūno sukonstruotas ir pastatytas sraigatasparnis, kuris jau susilaukė pripažinimo ir sąjunginėje apžiūroje. O štai vilniečio R. Aleksiejaus, praeityje garsaus pilotazhininko ir civilinės aviacijos lakūno, sukurtas biplanas buvo visiškai priešinys „Laumžirgiui“: paprastas, lengvai valdomas, pagamintas iš aliuminio vamzdžių, audeklo ir faneros. Kaip savotiška priešinys savo paprastumu buvo ir tauragiškio E. Žiliaus sukurtas sraigatasparnis, antras šio tipo aparatas apžiūroje.

Beveik kiekvieną sudomino savo grakštumu atskiramo kampe lyje apžiūrai išsirikiavusios motorizuotos skraidyklės. Įvairiausių konstrukcijų ir formų. Buvo vienviečių ir dviviečių, pritaikytų kristi ir skraidyti išvilkti į

Lengvi, grakštūs ir skraido

orą. Už originaliausios konstrukcijos sportinę skraidyklę kauniečiui Kęstučiui Želiniui buvo paskirtas specialus „Sparnų“ redakcijos prizas ir garbės raštas.

Vertinimo komisija buvo autoritetinga ir reikli. Jai vadovavo civilinės aviacijos inžinierius vilnietis Antanas Osteika, o įvertinant apžiūrai pristatytus skraidymo aparatus, taip pat aviacijos motorus talkino respublikos Skraidyklių sporto federacijos pirmininkas Saulius Prialgauskas, aviacijos inžinierius Ceslovas Balčiūnas, vienas šio renginio organizatorių Vladimiras Kondratjevas, grupė Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos specialistų. Kaip jau minėjau, pagrindinis prizas atiteko Vilniaus saviveiklinių aviakonstruktorių grupei, sukūrusiai „Laumžirgį“. Pagal nuostatus antros klasės lėktuvų konkurse pirmoji vieta buvo pripažinta „anties“ tipo skraidymo aparatui, kurį sukūrė kauniečis G. Končius. Buvo įteikta ir daug kitų apdovanojimų. Lietuvos LKJS CK, respublikos SDAALR CK, LTSR aviacijos sporto federacijos, Civilinės aviacijos valdybos, Skraidyklių sporto federacijos, respublikinių laikraščių bei žurnalų diplomai, garbės raštai ir prizai buvo paskirti broliams Vaineikiams iš Pakruojo, saviveikliniai jau sukūrusiems net septynias konstrukcijas, kauniečiams broliams Lėkšiams, anykštėnui A. Kavoliūnui, kauniečiui C. Kišonui, šiauliečiams R. Bėkštai ir K. Juodėnui, birštoniškiui A. Kučinskui, savo sukurtu „Kėkštu“ jau skraidžiusiam beveik 400 valandų, ir daugeliui kitų apžiūroje dalyvavusių ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų.

Beliau laukti, kad šioje apžiūroje-konkurse matytus lėktuvėlius, sraigatasparnius, motorizuotas skraidykles, o gal net ir tauragiškių kuriamą piasnoklį netolimoje ateityje pamatysime panašioje šventėje, bet jau skraidinančius padangėje savo kūrėjus. O šie — tam ir stato šiuos skraidymo aparatus, kad skraidytų!

K. KAZIŪNAS



Vilniečių konstruktorių „Laumžirgis“.



R. Aleksiejaus lėktuvas.



Broliai Romas ir Bronius Vaineikai prie savo lėktuvo.



Ukmergiškių motorizuotas skaidytuvas „Strazdas“.



Kauniečių sukurtos motorizuotos skraidyklės.

Tauragiškių kuriamas piasnoklis.



Motorizuotas sklandytuvas BRO-23 KR.



Kauniečio J. Kučinsko amfibija.



Siauliečių konstrukcijos: K. Juodėno skraidyklė ir R. Bėkštos „Antis“.



E. Žilčiaus sraigtasparnis.



J. Valūnas [dešinėje] šalia savo sraigtasparnio. M. KURAIČIO nuotr.

G. KONČIAUS „ANTIS“



Pastarajame dešimtmetyje pasaulyje sparčiai kurlami skridimo aparatai, tarp jų ir ultralengvieji lėktuvai (ULL). Iš tikrųjų — tai mūsų amžiaus pradžios aviacijos pionierių atviros konstrukcijos sportinių lėktuvų, tiesa, gerokai patobulintų ir modifikuotų, atgimimas. ULL dažniausiai konstruojami pagal „antis“ tipo schemą (aukštumos vairai įrengti prieš sparnus).

1985 m. birželio 29—30 d. Netonyse, kur vyko pirmoji ULSA respublikinė apžiūra-konkursas, buvo pademonstruotas kauniečio, Radijo gamyklos konstruktoriaus Ginto Končiaus sukurtas tokio tipo aparatas, pelnęs laureato vardą antroje ULL klasėje.

„Antį“ jis pradėjo konstruoti 1980 m. Prieš tai buvo pagamintas 1:12 mastelio skraidantis modelis, kurio pagalba ištirtos būsimos aparato aerodinaminės savybės. Statant lėktuvą, konstruktoriui talkino jo bičiulis, tos pat Radijo gamyklos šaltkalvis Petras Šakalys. Sumontuotas aparatas sekančiais metais buvo išbandytas, nors abu statytojai dar neturėjo lėktuvo valdymo įgūdžių (iki tol jie skraidė tik skraidyklėmis). ULL kilo tik į poros metrų aukštį ir, paskridęs apie 20 m, tūpdavo, nes propelerio trauka buvo per menka. Pagaminus naują sraigą ir slides, bandymai buvo tęsiami. Kad vasarą būtų saugiau skraidyti, lėktuvui buvo pritaisytos plastmasinės plūdės.

1982—1983 m. žiemą „Antis“ su slidėmis 3—4 kartus per savaitę sėkmingai kildavo virš marių. G. Končius ir P. Šakalys gerokai pramoko skraidyti, per dieną išbūdavo ore po porą valandų, pasiekdami maždaug 100 m aukštį. 1984 m. vasarą startuodavo su ratukine važiuokle.

Ištyrus konstrukcijos ypatybes,

G. Končius padarė kai kurias aparato mazgų ir agregatų pakeitimus bei patobulinimus. Buvo atsisakyta aukštumos vairo, kurio funkciją atlieka visa stačiakampio formos stabilizatoriaus plokštuma, pagaminti nauji dvigubai lengvesni ir didesnio skersmens ratai, dėl kurių palengvėjo važiuoklės konstrukcija. Sukonstravus naują variklio reduktorių, buvo padidinta sraigto trauka, o padarius naujos formos kilį — sumažėjo aerodinaminis pasipriešinimas ir atsirado galimybė pilotui skraidyti su parašutu. Sustiprinta taip pat buvo sparno konstrukcija.

Sio gana pavaldaus ir pastovaus aparato konstrukcija — išties metalinė, pagaminta iš diuralio vamzdžių, jų sujungimo detalės — iš diuralio ir titano. Stačiakampį sparną sudaro du vamzdiniai lonžeronai, sujungti su diuralio profilinėmis nerviūromis. Išardžius, sparno konstrukcija suglaudžiama ir užima nedaug vietos. Kabinos nėra, pilotas sėdi iš audeklo ir kaprono diržų padarytoje sėdynėje.

Posūkio ir pokrypio vairų valdymo perdavimas — trosinis, aukštumos — diuralio vamzdelio traukėmis. Išardyta „Antis“ gali būti pervežama lengvuju automobiliu.

Variklio — sraigto agregatą sukonstravo G. Končius, pagrindu paėmęs skysčiu aušinamą 25 AJ galingumo valties motorą „Vichry“. Radiatorius padarytas iš automobilio „Žiguli“ šildymo sistemos, kur aušinamąjį skystį varinėja originalios konstrukcijos siurblys. Ši sistema gerai veikia bet kuriuo metų laiku.

Sraigas — medinis, apklijuotas stiklasčiu, stumiantis. Jo judesys perduodamas nuo alkūninio veleno per vieno laipsnio savos konstrukcijos reduktorių.

KAI KURIE TECHINIAI IR SKRIDIMO DUOMENYS:

Lėktuvo ilgis
Sparnų ilgis
Sparnų plotas
Stabilizatoriaus ilgis
Stabilizatoriaus plotas
Kiljo plotas
Aerodinaminė kokybė
Tuščio lėktuvo svoris
Skridimo svoris
Variklio-sraigto agregato svoris
Didžiausias greitis
Mažiausias greitis
Skridimo nuotolis su 6 litrų degalų baku.

5,94 m
9,40 m
12,20 m²
4,00 m
3,00 m²
0,75 m²
6—7
80 kg
170 kg
25 kg
70 km/val.
40 km/val.

40 km
V. JURKSTAS

VIETOS, PRIEŽASTYS IR REALIOS GALIMYBĖS

Per TSRS tautų VIII spartakiadą Lietuvos laivų modeliotojai buvo priversti tenkintis negarbinga 16-ąja vieta. Per neseniai pasibaigusias TSRS jaunųjų žaidynės mūsų komanda liko 13-ta. Iš pirmo žvilgsnio gali susidaryti įspūdis, jog šioje mūsų respublikos sąlygomis jaunoje sporto šakoje vyrauja netvarka, nėra rimto darbo, kad aplink palaidą balą... O juk taip nėra. Pabandyti truputį išanalizuoti minėtų nesėkmingų pasirodymų priežastis.

Technikos sporte niekas neapdraustas nuo atsitiktinumų. Ypač tokiose šakose, kaip modeliavimas. Užtenka čia ir smulkiausio defekto. Būtent taip atsitiko per VIII spartakiados finalą. Net trys mūsų rinktinės nariai, kurie paprastai startuoja stabiliai ir galėjo pelnyti vertingų taškų, gavo „riestainius“. Kaunietis A. Rimkus, dalyvavęs varžybose kordiniu modeliui su oro sraigto, privalėjo plukdyti savo kūrinį penkis ratus. Bet... ketvirtame variklis užgeso. O juk išvakarėse tikrinta, žiūrėta, tartasi. Lygiai tas pat nutiko labai patikimam sportininkui vilniečiui S. Znamerovskiui, kuris plukdė vandens sraigto kordinį modelį. Nesėkmė iškilo ir kaunietį A. Sermukšnį. Išvakarėse per treniruotes jo radiju valdomas greitlaivis plaukė meistrišku greičiu. O per varžybas perkaityęs variklis sprogo. Šie trys nuliniai įvertinimai paverė niekais visus kitų komandų narių mėginimus atsigriebti. O juk buvo gerų pasekmių — A. Overto vienuoliktoji vieta, I. Gorpinco — dešimtoji...

Per jaunųjų žaidynės nė vienas komandos narys negavo „riestainio“. Visų laivai įveikė distancijas. Bet... pasekmės buvo žemesnės, negu nuostatų numatyti atskirų reikalavimai, ir nepaisant aukštų individualių vietų (kandidatas į sportsmeisterį kaunietis J. D. Sporskis — šeštas) nedavė taškų. Jeigu šiose žaidynėse būtų taikoma įprastinė balų sistema, komanda tapytų dešimta, kaip, beje, ir planavome. Tarp kitko, tokias vietas mūsų respublikos jaunieji modeliotojai ir užima per TSRS jaunųjų pirmenybes.

Zinoma, dešimta vieta nėra geras rodiklis, bet reikia būti objektyviems ir realiai žiūrėti į padėtį — aukščiau mūsų komandos artimiausiu laiku nepajėgs pakilti. Ir štai dėl ko.

Seniai praėjo tie laikai, kai modeliotojams pakako medžio, faneros, noro ir vandens telkinio. Šiandien reikalavimai kitokie. Reikalingas stikplastis, anglies pluoštas, naujausi plastikai,

epoksidinės dervos. O jų paruošime negauname, šios medžiagos netiekiamos ir centralizuotai. Tad nėra ko stebėtis, kad iširo kadaise buvę gan geri Tauragės, Lazdijų, Šiaulių būreliai. Kai kur, tiesa, dar bando mąstyti senais metodais. Aukštų rezultatų nepasiekiami, bet leidžiama rusenti modeliavimo ugnelei. Tai, žinoma, gerai. Bet ir naudos iš tokio vegetavimo nedaug. Tuo pat metu susiduriame su labai rimta problema — laivų modeliavimas dalykiškai kultivuojamas tik Kaune, prie Respublikinio technikos sporto jūrų klubo esančioje sekcijoje, na ir šiek tiek Vilniuje, Respublikinėje jaunųjų techniku stotyje. Čia išaugo net respublikos rinktinės narys Vygandas Adomaitis. Bet stoties interesai neatitinka patriotinės draugijos interesų, ir rasti bendrą kalbą sunku. Blogiausia, kad nematyti pastangų problemoms išspręsti. Tuo tarpu ryšiai tarp Vilniaus miesto ir RJTS turėtų būti tvirti, dirbti reikėtų ranka rankon. Laikas miesto komiteto vadovams rimtai dėlto susimąstyti. Nepaisant daugelio mūsų mėginimų įpiršti Vilniaus technikos sporto klubui laivų modeliavimą, nepaisant susitarimų su patriotinės draugijos miesto komiteto pirmininku J. Kinduriu, reikalai į priekį juda vėžio tempais. Radome mes ir sekcijos vadovą, galintį vadovauti užsiėmimams. Tai prityręs modeliotojas ir daugkartinis respublikos čempionas, sąjunginių varžybų dalyvis Borisas Gorpinecas. Žmogus turi techniška mąstyseną, puikus specialistas, bet Vilniaus TSK negali rasti modeliutojams patalpų, sudaryti sąlygų normaliai treniruotis, plėsti savo veiklą, kelti meistriškumą. O kaip be visa to kopti aukštyn meistriškumo laipteliais?

Gal ir keista, bet tik prie trijų TSK — Kleipėdos jūry, Kauno miesto Panemunės rajono ir Šilutės — yra laivų modeliutojų sekcijos. Ar galima tokiu atveju tikėtis greito persilaužimo meistriškumo srityje? Juolab, kad šilutiškiai žengia tik pirmuosius žingsnius. Tiesa, per respublikos jaunųjų žaidynės į Kauną atvažiavo nemažai komandų. Bėda tik ta, kad jos „proginės“: sudaromos ypatingais — spartakiadų, žaidynių — atvejais, ir po to vėl nustoja egzistavusios. Mat vietos jaunųjų techniku stotys nėra pakankamai aprūpinamos net ta standartinė technika, kurios netruksta. Stengiamės, kad kiekviena paraiška būtų visiškai patenkinama. Bet jų paraiški iš patriotinės draugijos miestų ir rajonų komitetų labai jau mažai... O juk aukštam

meistriškumui modeliavime pasiekti, standartinės technikos negana. Reikia ją dar ir tobulinti, reikia daug savos kūrybos, darbo sąlygų.

Kaip matome, pagrindinis laivų modeliavimo rinktinės ruošimo centras yra RTSJK. Jo sekcija turi dar ir tris būrelius prie butų eksploatavimo tarnybų. Bet... išskyrus patalpas, šie būreliai nieko negauna. O juk kiek reikiai Dar blogiau, matyt, tai, kad ir RTSJK sekcijos nariai neturi normalių dirbtuvių. Tai, kas yra pačiame klube — kamarelė su keliomis staklytėmis — tėra užuomazga normaliam darbui. Kaip verčiamės? Laimei, Panemunės TSK modeliavimui vadovauja nepaprastai nagingas ir sumanus žmogus, Kauno 33-osios vidurinės darbų mokytojas Algimantas Repečka. Dėka jo, dėka mokyklos vadovybės, kuri maloniai sutiko leisti naudotis įrengimais, respublikos rinktinės nariai gali šį bei tą pasidaryti, išbandyti, patobulinti. Tik deja, ne viską.

TSRS tautų IX spartakiados modeliavimo varžybose teks dalyvauti šešių klasių laivais. Tai EK — karinio laivo kopija; A3 — greitlaivis su 10 ccm darbinio tūrio varikliu ir vandens sraigto, F2—A — radiju valdoma laivo kopija, plaukianti figūriniu kursu; F3—V — radiju valdomas greitlaivis, plaukiantis figūriniu kursu; F1—V6,5 — radiju valdomas greitlaivis su 6,5 ccm darbinio tūrio vidaus degimo varikliu, plaukiantis trikampiu ir FSR—6,5 — radiju valdomas greitlaivis su 6,5 ccm darbinio tūrio vidaus degimo varikliu, plaukiantis grupinėse lenktynėse. Manau, jog tokia pradinė pažintis su laivų modeliavimu pakankama, kad skaitytojai susidarytų nuomonę apie darbą, kuris mūsų laukia, ruošiantis tautų spartakiados kovoms. O jis ištis didžiulis.

Spartakiados varžybų nuostatai numato, kad bus galima dalyvauti mūsų šalies arba savos gamybos varikliais. Tai reiškia, jog atsiveria neribotos galimybės kūrybinei minčiai. Mąstančių, kūrybingų žmonių turime nemažai. Modeliuotojai jau seniai įprato į standartinį korpusą, kurio nulieta patys negali, įdėti savos gamybos patikimą ir pajėgų variklį, kurio darbinis tūris neturi viršyti 10 ccm. Bet štai su tais korpusais — problema: ne visada telpa tai, kas reikalinga. Ir būtent todėl norėčiau kreiptis paramos į vilniečius: sostinėje gaminami mikrovarikliai buitinei technikai, kurių patikimumas labai didelis. Matyt, čia turėtų būti ir galimy-

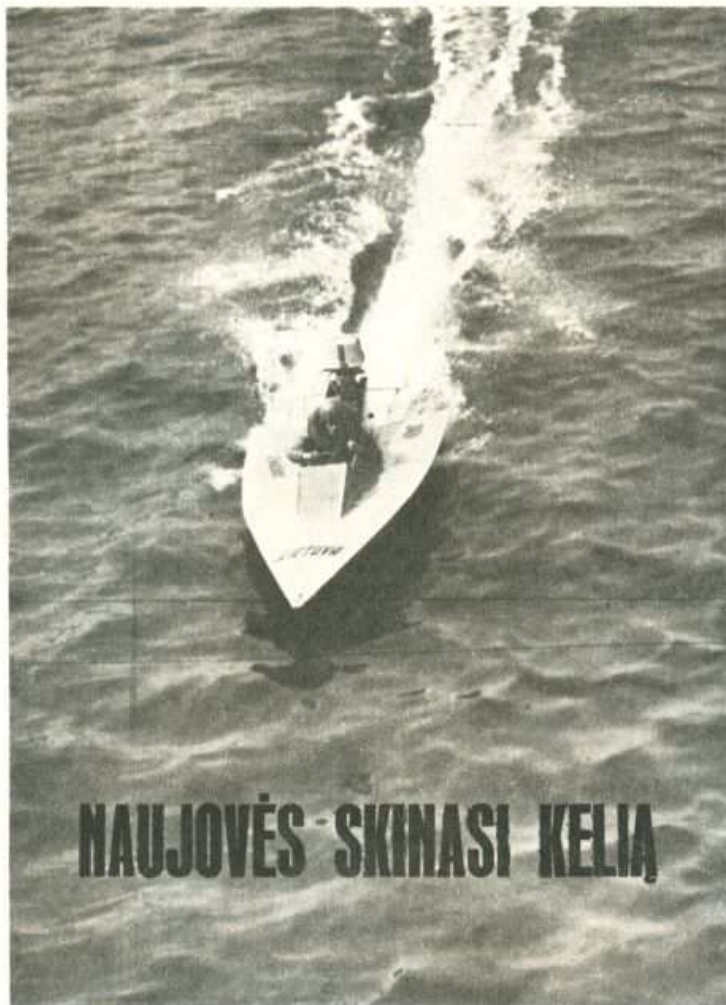
bė nulietai variklių korpusus, o gal atsirastų ir nuosirdžių modeliutojų rėmėjai, kurie padėtų sukonstruoti, pasigaminti arba pagamintų 10 ccm tūrio patikimus variklius. Štai jeigu šis prašymas susilauktų teigiamos reakcijos, jeigu mūsų balsas būtų išgirstas, pradėtume galvoti ir apie aukštesnę vietą negu planuojamoji dešimtoji.

Kai dėl rinktinės sudėties, ji, žinoma, nuolat keičiasi. Kai kas išėjo, o į jų vietas atėjo jaunoji pamaina. Be to, tikimės, kad iki spartakiados mūsų gretas vėl papildys Tarybinėje Armijoje savo pilietinę pareigą atliekantys prityrę modeliutojai broliai A. ir R. Overtai, D. Pranys, J. Guoga ir kiti. Bet žmonės, technika — dar ne viskas. Mums reikia ir didelio vandens baseino, kuriuo būtų galima nuolat naudotis. Mat, kordiniams modeliams reikia vos ne 100 m skersmens vandens ploto, kurio centre būtų buomas kordai tvirtinti. Kur rasti tokį vandens telkinį? O juk būtų labai gerai, jeigu galėtumėte dirbti ne tik vasarą, bet ir žiemą...

Turime ir daugiau problemų. Manau, jog dalį jų pavyks išspręsti. Tačiau būtina pagaliau rimtai susimąstyti dėl modeliavimo ateities: masiškumo plėtimo, dėl jo įdiegimo respublikos TSK, mokykloje įsteigos. Ypač, mano supratimu, keista, kad nemodeliuoja būsimieji inžinieriai, variklių ir mechanizmo specialistai, darbų mokytojai. Kurgi jie ras galimybę savo kūrybinei minčiai pritaikyti, geresnę praktiką, kaip mūsų žemos ratė? Tai rimta preferencija KPI, VSI ir VVPI patriotinės draugijos organizacijoms.

Manau, jog vertėtų susimąstyti ir dėl laivų modeliavimo būrelių vadovų ruošimo. Tai turėtų būti organizuojama drauge su LTSR žvietimo ministerija, prideramai aptarus aprūpinimo klausimus, parinkus bazę. Naudo tokie kursai duotų labai daug. Na, o jeigu Vilniuje išspręstume jau minėtą variklių gamybą, galima būtų kalbėti ir apie naujas laivų modeliavimo komandų pasirodymų šalies varžybose perspektyvas, apie didesnius laimėjimus. Bet, kaip jau minėta, visa tai susiję su klausimais, kuriuos spręsti visuomenininkai nėra pajėgūs. Tam reikalinga patriotinės draugijos karinių techninių sporto šakų skyriaus darbuotojų, vadovų rimta parama.

G. KAČIAUSKAS,
Lietuvos TSR laivų modelizmo
federacijos prezidiumo
pirmininkas



NAUJOVĖS SKINASI KELIĄ

Motorinėje valtyje — Matelionių „dinastijos“ tradicijų tęsėjas jaunasis Algirdas.

Kiekvienas motorlaivių sporto sezonas atneša ypatumų ir naujovių. Pagal juos mūsų sportininkai sezonus ir vadina. Užpernai buvo variklių tobulinimo, pernai — naujo skuterio korpuso kūrimo, na o šiemet...

1985-ųjų sezonas visoje šalyje gavo „nacionalinio“ pavadinimą. Mat nuo šių metų įsigaliojo naujos nacionalinės laivų klasės, papildžiusios laivų ir gliserių flotiliją. Iki šiol raidė N, reiškianti nacionalinę klasę, buvo rašoma tik žymint skuterius. Mat čia šalia mūsų gamybos serijinių variklių buvo naudojami ir importiniai lenktyniniai. Tačiau jų gaunama labai mažai, ir per šalies spartaklaidas, taurės arba komandines varžybas šių klasių skuteriais nelenktyniaujama.

Dabar per varžybas nugalėtojai bus išaiškinami net 13 laivų klasių, vietoj anksčiau buvusių devynių. Naujovė liečia jauniams skirtas SA ir SB klasių valtis, prie kurių tvirtinami 250 ir 350 ccm varikliai, ir R-2 ir R-4 klasių gliserius, kuriuos vandens paviršiumi neša atitinkamai 1500 ir 2500 ccm darbinio tūrio varikliai. Turint galvoje, kad keturių „naujų“ variklių atitinka „senbuvių“, nacionali-

nės klasės motorvalčių jauniams bei gliseriams ypatumas yra jų korpusai.

Per dvi savaites stambiausias šio sezono varžybas — Tarybų Lietuvos taurę bei respublikos čempionatą — nacionalinėse klasėse konkurencija tarp sportininkų ir kolektyvų nebuvo itin didelė. Per taurės varžybas abi SAN klasės rungtis (3XS jūrmylių serijos ir 5 jūrmylių plaukimus) laimėjo KPI atstovas Z. Stuogis. O čempionu šiose rungtyse tapo Alytaus „Poringės“ sportininkas A. Silalė. Įdomiai susiklostė kova SBN klasės valtimis. Per taurės varžybas serijos plaukimą laimėjo RTSJK komandos narys E. Dzialtuvė, o 5 mylių — „Kelininko“ sportininkas A. Klepackas. Per respubli-

kos čempionatą ir vėl dominavo šie jaunieji. Bet dabar jie tapo nugalėtojais priešingose rungtyse. Net keturis kartus — ir per taurę, ir per čempionatą padaręs „dublius“ — R2N klasėje nugalėjo „Poringės“ sportininkas A. Rakauskas. Tokį pat rezultatą parodė ir Kauno „Pergalės“ komandos atstovas E. Kuprevičius, lenktyniaavęs R4N klasės gliseriu.

Aukščiau pateiktos pasekmės leidžia drąsiai teigti, kad kai kurie motorlaivininkai jau spėjo sėkmingai įsisavinti naujųjų nacionalinių klasių laivus, rodo jais stabilius rezultatus, pademonstravo greičius, kurie sudaro 80—90 proc. įprasto toms klasėms greičio. Kaip tokiu atveju reikia vertinti naujuosius korpusus, kokios jų ypatybės, kas gerai ir kas taisytina?

Šiuos klausimus paprašėme išanalizuoti TSRS sporto meistrą respublikos nusipelnusį trenerį ir valčių bei skuterių korpusų kūrėją Valdemarą PETRONĄ.

X X X

Siekiant toliau populiarinti motorlaivių sportą ir plėsti jo masiškumą pradėtos rengti varžybos ir nacionalinės klasės laivais jauniams bei gliserininkams. Nacionaliniais šie motorlaiviai vadinami dėl to, kad jie pagaminti mūsų šalies pramonės. Jiems privaloma gamyklos lentelė su išleidimo data ir numeriu, laivo pasas — kitaipariant, šiose klasėse savos kūrybos nepritaikysi.

Varžybų taisyklės leidžia atlikti tik neįprastus pakeitimus: sustiprinti ir perdirtinti važinėjimo ir variklio tvirtinimo bei valdymo įrengimus, lenktynininko sėdėjimo vietą, galima sumontuoti papildomus prietaisus greičiui ir temperatūrai matuoti. Gliseriams galima keisti denio (kokpito) konfigūraciją. Visiems nacionalinių klasių motorlaiviams draudžiama keisti dugno formą.

Naujasias nacionalinių klasių valtis ir gliserius gamina Leningrado gamybinis susivienijimas „Patriotas“ bei (valtis) Salčininkų gamybinis kombinatas. Iki šiol iš Leningrado gauti tik gliseriai, kurie save pateisina. Jais sportininkai patenkinti, pasiekia neblogų greičių. Pagaliau, turint galvoje galingus variklius ir palyginti mažą varžybų skaičių, nacionalinių klasių korpusais startuojantys gliserininkai, ko gero, dar visko

ir neįsisavino. Kas kita su jauniams skirtomis valtimis.

Iš „Patrioto“ dar nesame gavę nė vieno SAN klasės valties korpuso. Tad abiejose jaunių klasėse tenka naudotis Salčininkų kombinato gaminamais SBN klasės valčių korpusais, kurių gamybinis pavadinimas — SC-82. Tai geros konstrukcijos valtis. Dugno forma gali laiduoti greitą ir stabilų važinėjimą. Bet kelios gamybos klaidos trukdo visiškai išnaudoti konstrukcijos privalumus.

Visų pirma, dugnas prie transo turi baigtis idealiai tiesia linija. O mūsų nagrinėjamoje valtyje dugnas transo srityje atlenktas truputį žemyn. Dėl to dugnas įgauna neigiamą atakos kampą, ir valtis per daug spaudžiama prie vandens. Tokiu būdu dalis variklio galingumo sunaudojama bereikalingam vandens pasipriešinimui nugalėti, ir valtis negali išvystyti maksimalaus greičio.

Antras trūkumas — tai nepakankamas kraštutinių, didžiųjų redanų tvirtinimas. Jau po pirmo plaukimo jie įtrūksta skersai, maždaug pusės metro atstumu nuo transo. Redanai gaminami tuščiaaviduriai, o reikėtų juos iš vidaus pripildyti putplasčiu ir tik po to užklijuoti stiklo audiniu.

Jeigu kombinatas pašalintų minėtus jau pastebėtus trūkumus, pakeltų bendrą gamybos kultūros lygį, mūsų šalies klubai bei sekcijos gautų tikrai gerą motorlaivį. Be to, sportininkams bei treneriams nereikėtų gaišti laiko, šalinant gamyklos darbo trūkumus.

X X X

Sporto mėgėjas pagrįstai paklaus: o kas vyksta tarp motorlaivininkų, startuojančių įprastų mums klasių laivais? Keturis kartus minėtose varžybose nugalėjo OCN klasės skuteriu startuojantis „Pergalės“ susivienijimo atstovas R. Zaikauskas, tris kartus — SB motorvalte lenktyniaujantis A. Bakšys, SC klasės valtimi — „Bangos“ atstovas A. Pudzevičius ir gliserininkas V. Laurinaitis (R-2) iš „Poringės“. Daug sportininkų, kaip paprastai, pasiekė „dublius“.

Beje, keturis kartus nugalėtojų sąrašė R-1 klasėje figūruoja A. Grigaravičius. Bet... tai ne vieno sportininko pasiekimas, o po du tėvo ir sūnaus „dublius“. Respublikos technikos sporto jūrų klubo komandos narys sporto meistras Alfonsas Grigaravičius nutarė išmokyti savo sūnų motorlaivių sporto paslapčių. Jis sugebėjo puikiai paruošti aštuoniolikmetį Arnoldą. Įdomu, jog Grigaravičius jaunesnysis žengė į gliserį iš karto, aplenkęs tradicinį lenktyniaimą motorvaltimis ir skuteriais. Grigaravičius pavyzdys — tai naujas puslapis mūsų respublikos motorlaivių istorijoje. O kiek jų dar bus, ir kokių?

A. IČIKAVIČIUS

GERIAUSI ŠALYJE

Novomoskovske vyko Tarybų Sąjungos sporto draugijų bei žinybų motorlaivių sporto čempionatas. Sėkmingai jame pasirodė jaunas gliserininkas „nacionalininkas“ alytiškis A. Rakauskas. Jis tapo nugalėtoju R-2N klasėje ir įvykdė TSRS sporto meistro reikalavimus. Nugalėtojų laurus pasipuošė ir SA jau-

niams valtimi lenktyniaavęs S. Kulieša bei Europos vicečempionas TSRS tarptautinės klasės sporto meistras A. Bakšys (SB). Ne ką teatsiliko kiti komandos nariai, ir tai geriausiai patvirtina „Žalgirio“ motorlaivininkų komandinė pergalė šiame TSRS čempionate.

KETVIRTA KARTA ALYTUJE

Alytaus aviacijos technikos sporto klube įrengta aikštelė skraidinti radiju valdomiems modeliams garsėja visoje šalyje, kaip ir alytiškių sugebėjimas puikiai organizuoti šalies aviamodelizmo čempionatus. Siemė čia vėl buvo vykdomos (jau ketvirtą kartą) TSRS asmeninės-komandinės pirmenybės radiju valdomais aviamodeliais. Jos vyko pagal naujus nuostatus: įskaiton buvo imamas ne žemesnis kaip pirmo atskyrio rezultatas. Šio barjero neįstengė peržengti net septynios komandos.

Varžybas pradėjo pilotaižininkai. Čia nuo pirmo turo išėjo į priekį gorkietis V. Nefedovas, kuris neužleido pirmavimo iki pat finišo. Vilniečio pilotaižininko A. Narkevičiaus aviamodelio pilotavimo technika, atliekant sudėtingų figūrų kompleksą, visuose trijuose turuose buvo meistriška, ir tai leido jam iškopti aukštą antrąją vietą. Tuo pačiu jis įvykdė sporto meistro normą.

Labai aštri sportinė kova dėl čempiono titulo užvirė daugiakovės varžybose sklandytuvų modeliais. Čia irgi buvo rungtyniaujama pagal naujas taisykles,



Šalies vicečempionas A. Narkevičius.

kur visų trijų turų rezultatai buvo imami įskaiton. Vienas nesėkmingas pratimas atimdavo sportininkui galimybę kovoti dėl prizinių vietų. Taip atsitiko ir varžybų favoritui triskart šalies čempionui vilniečiui J. Adamoniui. Jis turėjo tenkintis penkta vieta. Nugalėjo visuose turuose labai lygiai skraidinęs savo modelius A. Smolencevas iš Kaza-

nės. Gerais pasirodė be konkurencijos varžybose dalyvavęs vilnietis J. Kanišauskas, parodęs ketvirtą rezultatą.

Didelį žiūrovų susidomėjimą sukėlė varžybos lėktuvų kopijomis. Pirmajame etape modeliai vertinami stende pagal mastelio išlaikymą ir darbų atlikimo kokybę, o antrame etape teisėjai vertino modelio įvairių skridimo elementų atlikimo kokybę. Vėl nugalėjo daugkartinis ša-

lies čempionas kaliningradietis V. Zuvarelis. Mūsų respublikos komanda lėktuvų kopijų varžybose nedalyvavo.

Bendroje komandinėje įskaitoje nugalėjo RTFSR ekipa, surinkusi 3597 taškus. Antroje vietoje — Maskva (3083), trečioje — Latvija (2202). Mūsų respublikos komandai atiteko aukšta ketvirta vieta (2050) taškų.

A. PRANSKĖTIS



Lėktuvų kopijos paruoštos varžyboms.

K. MINČIAUS nuotr.

VISI ČEMPIONAI IŠ VILNIAUS

Devintą kartą geriausi respublikos aviamodeliuotojai rungtyniauti čempionate laisvo skridimo modeliais susirinko į Biržų ATSK aerodromą, kuris respublikoje vienintelis atitinka visus reikalavimus, vykdant stambesnio masto varžybas laisvo skridimo modeliais. Varžybose dalyvavo 14 komandų, kurias pagal pajėgumą galima suskirstyti į dvi grupes. Pajėgesnių komandų grupei atstovavo (pagal užimtas vietas) Vilniaus I (surinko 3 taškus), Vilniaus II (9), Kaunas (14), Panevėžys (15) ir Utenos rajonas (15 taškų). Likusios komandos buvo menkesnio pajėgumo. Paskutinę vietą užėmė Trakų rajono komanda. Visai neatsiuntė komandų Alytaus, Kapsuko, Šiaulių miestai ir Telšių rajonas, kuriuose yra aviacijos technikos sporto klubai.

Vilniečiai čempionate dominavo ne tik komandomis, bet ir asmeniškai. Sklandytuvų modeliais nugalėjo Vilniaus pedagoginio instituto absolventas R. Žilinskas, pasiekęs visus septynis „maksimumus“. Jis pirmą kartą įvykdė sporto meistro normatyvą. Lėktuvų modeliais su gumos varikliu varžybose pirmavo L. Malachatka, o taimeriniais

lėktuvų modeliais — A. Bukauskas.

P. AUKŠTUOLIS

CHARKOVE RUNGTYNIAUTA PAGIRTINAI

Pagal šalies čempionato laisvo skridimo modeliais nuostatus mūsų respublikai šiais metais buvo leista dalyvauti dviem komandomis, nes pernai buvo užimta antra vieta. Antrąją komandą sudarė jaunimas, kuris garbingai rungtyniavo su prityrusiomis ekipomis. Respublikos pirmoji komanda užėmė septintą vietą. Nors antroji komanda surinko keliasdešimtą taškų mažiau už pirmąją, ir ji pasirodė neblogai (įskaiton buvo imama komanda, surinkusi daugiau taškų). Nugalėjo Leningrado rinktinė.

Sklandytuvų modeliais šalies čempionas paaiškėjo po aštunto turo. Juo tapo leningradietis A. Makarovas. Praėjusių metų šalies vicečempionas mūsikiškis R. Indrišonis šį kartą užėmė šestą vietą.

Lėktuvų modeliais su gumos varikliu varžybose nugalėtojai iškaiškinti prireikė net vienuolikos turų. Čempiono vardas atiteko J. Guluganovui (Ukraina). Taimeriniais lėktuvų modeliais pri-

reikė dvylikos turų. Ilgiausiai skraidė daugkartinio šalies čempiono E. Verbickio iš Ukrainos modelis. Iš mūsikiškių geriausiai skraidė A. Bukauskas, užėmęs tryliką vietą.

T. VISKANTAS

ŽAIDYNĖSE — BE PRIZININKŲ

Birželio pabaigoje Tuloje vyko TSRS jaunimo pirmųjų žaidynių aviamodelizmo varžybos. Mūsų respublikos komanda į jas išvyko gerokai atnaujintos sudėties. Komandinėje įskaitoje nugalėjo RTFSR rinktinė. Mūsų respublikos komanda liko devintoje vietoje.

Sklandytuvų modeliais žaidynių čempionu tapo estas T. Lepas. Mūsikiškis A. Palskys liko septintas. Lėktuvų modeliais su gumos varikliu nugalėjo Latvijos atstovas A. Koltuškinas. Mūsikiškis R. Gumbelevičius — ketvirtas. Taimeriniais lėktuvų modeliais geriausiai pasirodė Ukrainos sportininkas G. Dobrovolskis. Vilnietis K. Kojalis užėmė šeštą vietą. Radiju valdomu sklandytuvų modelių daugiakovės varžybose buvo pasiekti tikslai du įskaitiniai rezultatai. Žaidynių čempiono titulą iškovojo A. Sibiriakovas (RTFSR) — 1796 taškais. Nepavyko mūsikiškiui V. Mačiūnui. Atsisakius radijo aparatūrai, sudužo modelis, ir Mačiūnas turėjo tenkintis vienuolika vieta. Pilotaižininkais lėktuvų modeliais penktos komandos gavo įskaitinius taškus. Nugalėjo leningradietis S. Filipova. Mūsikiškis A. Stankevičius užėmė devintą vietą.

„Oro kautynių“ rungtis neįėjo į komandinę įskaitą. Žaidynių

čempionais tapo Armėnijos ekipa — T. Azizianas ir G. Avetisianas. Mūsikiškiai A. Rastencas ir G. Kuskys užėmė penktą vietą.

Pagal šalies jaunųjų čempionatą įskaitą Lietuvos komanda būtų užėmusi ketvirtą vietą. Griežti jaunimo žaidynių nuostatai neleido to padaryti.

A. DAUGIRDAS

KLAUSIATE — ATSAKOME

R. MOLAŠKEVIČIUS iš Alytaus ir kiti „Sparnų“ skaitytojai klausia, kur galima įsigyti plastmasinių aviamodelių ir ar galima juos gauti paštu iš „Posyltorgo“.

Plastmasinius aviamodelius galima įsigyti „Jaunojo techniko“, žaislų ir „Vaikų pasaulio“ parduotuvėse. „Posyltorgas“ plastmasiniais aviamodeliais neprekiauja. Modeliais galima keistis su kitais kolekcionieriais, kurių pagėdavimu adresu spausdiname „Sparnuose“.

NORI KEISTI MODELIAIS

Sergejus STAMBROVSKIS (462351 Orenburgo sritis, Novotroitskas 51, Zelonaja g-vė 67 bt. 25) nori keistis įvairių mastelių lėktuvų, automobilių, motociklų, tankų ir traukinių modeliais.

NUOTRAUKA PRIMENA

Rinkdamas medžiagą Lietuvos spaustuvių istorijai, pas seną po-
ligrafikiną P. Vocolką tarp kitų
dokumentų radau ir šią penkias-
dešimties metų senumo nuotrauką.

Kaip žinoma, 1935 metų rug-
sėjo 21—22 dienomis Amerikos
lietuvis Feliksas Vaitkus lėktuvu
„Lokhid LSC Vega“ (pavadintu
„Lituanika II“) perskrido Atlanto
vandenyną. Skrydis nebuvo itin
sėkmingas, nes pilotas, nepa-
lankiomis oro sąlygomis perskri-
dęs vandenyną, pristigo degalų
ir buvo priverstas nusileisti Ai-
rijijoje. Leisdamasis duobėtoje
pievoje, aplaužė lėktuvą, kuris
tik vėliau buvo atgabentas į
Kauną.

F. Vaitkus spalio 2 d. Lietu-
vos kariniu lėktuvu atskrido į
Kauną ir buvo iškilmingai sutik-
tas. Viešėdamas Kaune, lakūnas
lankėsi įvairiose įstaigose
bei įmonėse, taip pat ir Lietuvos
„Spindulio“ spaustuvėje. Atmin-
čiai svečias nusifotografavo su
spaustuvių vadovybe.

Nuotraukoje: pirmoje eilėje iš



kairės į dešinę — „Spindulio“
spaustuvių direktorius rašytojas
Kazys Puida, lakūnas Feliksas
Vaitkus, Lietuvos aeroklubo pir-
mininkas profesorius Zigmas Ze-
maitis; antroje eilėje — „Spin-
dulio“ bendrovės valdybos nari-
ai dramaturgas Jonas Strazdas
ir kultūros veikėjas Antanas Ru-

čevičius bei vienas spaustuvių
techninių vadovų Pranas Vocol-
ka (dabar pensininkas, gyvena
Vilniuje).

Nuotraukos autorius — pen-
kiasdešimt metų poligrafijoje
išdirbęs cinkografas ir fotogra-
fas J. Murauskas (dabar pensi-
ninkas, gyvena Kaune).

Beje, minint šio skrydžio pen-
kiasdešimtmetį, reikėtų priminti,
kad F. Vaitkus Antrojo pasaulinio
karo metais ir po karo tarnavo
JAV karo aviacijoje, turėjo pul-
kininko laipsnį. Mirė 1956 m.
liepos 25 d. Vakarų Vokietijoje,
Visbadene.

Vilius UZTUPAS

LIETUVIŠKOS AVIACINĖS KONSTRUKCIJOS

Nuo pat pirmųjų „Sparnų“ numerių šiame skyrelyje pa-
stoviai buvo spausdinami pažintinė reikšmę turintys
straipsniai su brėžiniais ir nuotraukomis apie Lietuvoje įvai-
rių konstruktorių, o taip pat ir savamokslių mėgėjų konst-
ruotus, sukurtus bei pastatytus lėktuvus ir sklandytuvus.
Mūsų aviacijos istorikų ieškojimai atskleidžia vis naujus
nežinomus šios veiklos puslapius. Šiame numeryje spaus-
diname neseniai surastą medžiagą apie Jono Čepaičio
konstruotą sportinį lėktuvą.

J. ČEPAIČIO LĖKTUVAS

[domų mūsų krašto aviakons-
travimo istorijos puslapij sudaro
inžinieriaus Jono Čepaičio mo-
komojo sportinio lėktuvo pro-
jektas.

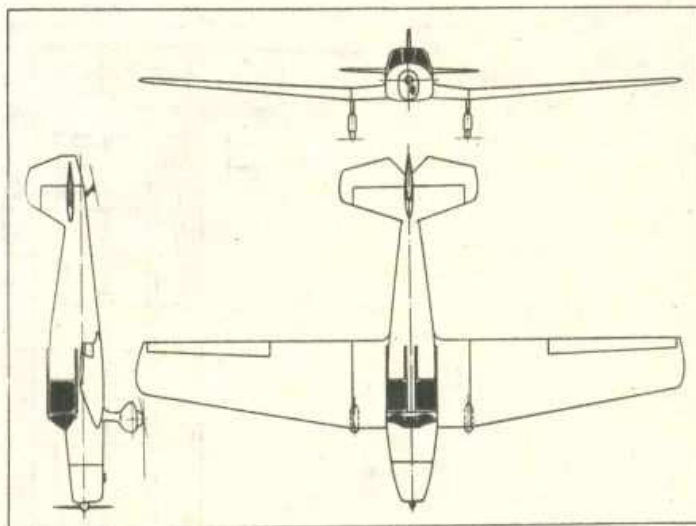
J. Čepaitis (dabar pensininkas,
gyvenantis Vilniuje) yra vienas
nedaugelio vyresniosios kartos
lietuvių inžinierių, ėjusių specia-
lius aviacijos mokslus. 1937 m.
baigęs Kauno aukštesniąją techn-
nikos mokyklą, dirbo Kauno
aviacijos dirbtuvių techniniame
konstravimo skyriuje. Čia jam
teko konstruoti atskirus aviacijos
inžinieriaus A. Gustaičio kūry-
bos lėktuvo ANBO VIII agregat-
tus. J. Čepaitis studijavo Berly-
no aukštosios technikos mokyklos
aviacijos skyriuje, vėliau —
Kauno universiteto technologijos
fakultete, o transporto mašinų
katedroje apgynė diplominį
darbą „Mokomasis lėktuvas“
(projekto vadovas aviacijos inž.

Z. Rimša), įgydamas inžinieriaus
mechaniko specialybę. Reikia
pažymėti, kad tai buvo pirmasis
savarankiškas lėktuvo projektas
šios aukštosios mokyklos istorijo-
je.

Pagal komponavimo schemą J.
Čepaičio kūrinio prototipu buvo
greitasis turistinis lėktuvas BFW
M 108 „Taifun“. Šio grakščių ir
aerodinamiškų formų skridimo
aparato sparnai — mediniai,
trapečijos formos, dviejų lonžer-
onų. Liemuo — modernios ke-
valinės konstrukcijos, kljuotas
iš daugiasluoksnio žpono. Visi
skaičiavimai atlikti pagal labai
ekonomišką, su žemai išdėstytais
keturiais cilindrais 85/106 AJ ga-
lingumo variklį HIRTH HN 500A,
100 km sunaudojantį tik 12,45 l
benzino. Kiti agregatai: dviejų
menčių 1,6 m skersmens medinis
propeleris, paprasta dviejų ratų
važiuoklė su profiliuotais gaub-
tais. Turint galvoje, jog lėktuvas

skirtas ne tik pradiniam moky-
mui, bet ir aklojo skridimo tren-
iruotėms, kabinoje suprojektuo-
tas visas aeronavigacinių bei
variklio kontrolės prietaisų kom-
plektas. Gerą matomumą užti-

krina organinio stiklo gaubtu
uždengta gana erdvi kabina,
kurioje instruktoriaus ir mokinio
sėdėjimo vietos įrengtos viena
šalia kitos. Valdymo įrengimai
— dvigubi.



PAGRIDINIAI TECHNINIAI DUOMENYS (skaičiuoti)

sparnų ilgis	11,20 m
sparnų plotas	17,50 m ²
lėktuvo ilgis	7,50 m
lėktuvo aukštis	1,80 m
tuščio lėktuvo	
svoris	517 kg
pakrauto lėktuvo	
svoris	825 kg
didžiausias pakilimo	
aukštis	3 400 m

didžiausias greitis	208 km/h
kelionės greitis	192 km/h
tūpimo greitis	78 km/h
skridimo tolis	800 km
	(4,24 val.)

prabėgimas kylant 476 m
prabėgimas tupiant 272 m
J. Čepaičio lėktuvo projektas
nebuvo realizuotas ir liko tik
kaip istorinis savo laikmečio
aviakonstravimo dokumentas.

V. JURKŠTAS

GERBIAMAS TECHNIKOS SPORTO MĖGĖJAU!
AR JAU ĮSIGIJOTE SDAALR LOTERIJOS BILietų?
1985 metų antrasis lošimas įvyks
gruodžio 21-ąją Tbilisyje



ŠIAME LOŠIME 76320 DAIKTINIŲ IR 7603680
PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ. TAI — 2080 AUTO-
MOBILIŲ „VOLGA“, „ŽIGULI“ ARBA „ZA-
POROŽEC“ BEI ĮVAIRIŲ MARKIŲ MOTOCI-
KLŲ, 17600 TURIZMO IR SPORTO REIKMENŲ,
10560 MAGNETOFONŲ IR ELEKTROFONŲ,
8000 LAIKRODŽIŲ, 6400 RADIO APARATŲ,
6080 FOTOAPARATŲ, 3200 KINO KAMERŲ
IR ŽIURONŲ, 2080 KILIMŲ, 800 TELEVIZORIŲ,
800 MAGNETOLŲ, DAUG KITŲ PREKIŲ BEI
PINIGINIAI LAIMĖJIMAI NUO 1 IKI 100 RU-
BLIŲ.

PASKUBĖKITE ĮSIGYTI 1985 METŲ SDAALR
LOTERIJOS ANTROJO LOŠIMO BILietŲ!

LINKIME SĖKMĖS!

„OKA“ — NAUJAS TARYBINIS AUTOMOBILIS



Nors nuo pirmųjų „Zaporožiečių“ pasirodymo praėjo jau ketvirtis amžiaus, dar ir dabar keliuose bei miestų gatvėse galima sutikti ne vieną tokį mažą automobilį, o kėbulo atsparumu korozijai šių laikinių jo irgi nepralenkia. Zaporožės automobilių gamykloje jau seniai gaminami kiti modeliai (apie naujausiąjį „ZAZ-1102“ rašėme „Sparnų“ Nr. 1 1984 m.). Tačiau nemažai automėgėjų vis dar svajoja apie itin mažą automobiluką. Ir jau sekančiame penkmetėje jie galbūt galės įsigyti labai mažos klasės automobilį „Oka“.

Tai Volgos automobilių gamyklos konstruktorių kūrinys, kuris bus gaminamas kooperacijos būdu, padedant Serpuchovo ir Kamos gamykloms. Automobilis turi visus šių laikinų mašinų bruožus: aerodinamiškai patogų kėbulą, priekinius varomuosius ratus, patogias duris. Sveria jis tik 650 kilogramų. Beje, ir variklis jo nedidelis. Tai — „pusė“ automobilio VAZ-2108 variklio, du cilindrai. Variklis tvirtinamas automobilio priekyje skersai. Čia pat telpa ir atsarginis ratas. „Oka“ bus komplektuojama naujais lengvesniais ir mažesniais akumuliatoriais (jų talpumas nėra sumažėjęs), kurie skirti visiems naujų serijų VAZ-o automobiliams.

Nepaisant didelio kompaktiškumo, atsirado vietos ir nedidelei bagažinei, kuri padidėja sulenkus užpakalinę sėdynę. Bagažinė patogiai prieinama per užpakalines duris, o šoninės automobilio durys (jų yra dvi) pakankamai plačios atsisesti tiek priekyje, tiek ir gale.

Labai svarbu, kad „Oka“ bus ekonomiškasis automobilis. Vairuodamas po miestą jis naudos iki šešių litrų benzino 100 kilometrų kelio, o užmiestyje šios sąnaudos sumažės iki 3,5—4 litrų.

Naujasis automobilis labai pa-

togus važinėti miesto kamiatyje, nes yra net šiek mažesnis už pirmąjį „Zaporožietį“. Tiesa, juo galima gana patogiai keliauti keturiose. O svarbiausia, kad savo dinamizmu jis nenusileidžia net „Žiguliams“. Taigi, užsidegus žaliajam šviesoforo signalui, nebus kliūtis už jo išsiriškiavusiems automobiliams.

TIESIAI IŠ GRĘŽINIO

Gamtinių dujų verslovėse gaminamas ir šalutinis produktas — dujų kondensatas. Išvaizda ir kvapu jis labai primena benziną, tačiau kitomis pagrindinėmis savybėmis yra nuo jo labai tolimas. Todėl daugelyje verslovių būdavo paprasčiausiai sudeginamas.

Taškento mokslininkai, padedant kolegoms iš Maskvos, Omsko, Uchtos, rado būdą, kaip šią žaliavą naudingai panaudoti. Tam tikromis proporcijomis dujų kondensatai būna labai skirtingų savybių. Mokslininkai sukūrė metodiką, kaip sudarinėti mišinius priklausomai nuo kondensato savybių.

BRANGU

Individualių transporto priemonių skaičiaus augimo tempai Anglijoje paskutiniu metu sulėtėjo. Kai kas mano, kad tam įtakos turi ir padidėjęs mokestis už apmokymą vairuotojo teisėms įsigyti. Šiuo metu tai kainuoja vidutiniškai 350 svarų sterlingų.

DAUGIAU NEBUS

Danijos specialistai ėmėsi tyrinėti automobilių transporto perspektyvas iki šio amžiaus pabaigos. Jų išvada tokia: 2000 metais krovinių pervežimas automobiliais liks maždaug tokio pat lygio kaip dabar, o ke-

leivių pervežimas tesudarys 70—80 procentų dabartinio lygio.

DAUGUMA MODERNIZUOTA

Modernizuotas Lenkijoje gaminamas automobilis FIAT-126 P. Pakeitus cilindro bloko galvutės konstrukciją, suspaudimo laipsnis padidėjo nuo 7,5 iki 8,0. Kuro sunaudojimas sumažėjo vidutiniškai 12 procentų.

Įdomu, kad iš 290 tūkstančių lengvųjų automobilių, per metus pagaminamų Lenkijoje, FIAT-126P sudaro 200 tūkstančių. Kiti gaminami automobiliai: FSO-125 P — 61 tūkstantis, „Polonezas“ — 29 tūkstantai.

DAR VAIRUOS

Vairuotojas iš Olandijos J. Bandersas labai supyko, kai medicininė komisija atsisakė pratęsti jam teisę vairuoti automobilį. Šio sprendimo motyvas buvo ne vairuotojo sveikatos sutrikimai, o jo amžius, nes tikrinamasis jau buvo pradėjęs 102-sius gyvenimo metus. Automobilį jis vairavo 60 metų ir per tą laiką nebuvo patekęs nė į vieną avariją. Seniausias Olandijos vairuotojas žurnalistas pareiškė: „Važinėju ir važinėsiu. Gydytojų sprendimas — tai aiški diskriminacija. Nėra tokių taisyklių, kurios neleistų vairuoti automobilį dėl amžiaus...“

TILTAI

Sicilijoje baigtas statyti aukščiausias Europoje tiltas auto-transportui. Jo važiuojamoji dalis yra 155 metrų aukštyje virš upės vandens lygio.

O Turkijoje gegužės mėnesį buvo padėtas kartinis akmuo antram tiltui per Bosforą sąsiaurį statyti. Šio darbo ėmėsi trys japonų ir viena turkų firmos. Tiltas ilgis 1090, o aukštis — 56 metrai. Abi važiuojamosios dalys turės po keturias eismo juostas. Antrojo Europą ir Aziją jungiančio tilto statyba truks trejus metus. Jo vertė (kartu su privažiavimo keliais, kurių reikės nutiesti apie 200 km) — 550 milijonų dolerių.

„IKARUSAI“ ARABIJOS PUSIASALYJE

Kuveitas nupirko naują partiją vengriškų „Ikarus“ markės autobusų. Pradedant 1977 metais tokių mašinų ši nedidelė arabų valstybė jau įsigijo 250. Autobusai kursuoja tiek miestuose, tiek tolimuosiuose reisuose. O

šįkart nupirkti autobusai yra specialūs užsakymas. Trys jų skirti emyro asmeninei apsaugai vežioti, o ketvirtasis — kilnojamoji konferencijų salė (aštuonių vietų). Šio užsakymo vertė — pusė milijono dolerių. Nereikia pamiršti, kad prieš tai „Ikarus“ turėjo nugalėti nelengvoje konkurencinėje kovoje, kur jo varžovėmis buvo ne viena garsi Vakarų Europos firma, tarp jų ir „Fiatas“ bei „Mercedesas“.

DĖL TAIKOS IR DRAUGYSTĖS TAURĖS

Socialistinių šalių autorialio varžybos šiemet baigėsi kaip niekada anksti. Labai atkakli kova vyko dėl nugalėtojų vardo individualioje įskaitoje. Tik paskutiniame etape „Rajd Polski“ čekai Svatopulkas Kvaizaras ir Iržis Janečekas užsitikrino nugalėtojų vardus, kai pagrindiniai jų varžovai Marianas Bublevičius ir Rišardas Žiškovskis iš Lenkijos buvo priversti sustoti automobiliui sugedus. Sportininkai iš Čekoslovakijos rungtyniavo nauju savo automobilių pramonės kūriniu — „Skoda 130 LR“, o lenkai — jau žinomu „Polonezu 2000“.

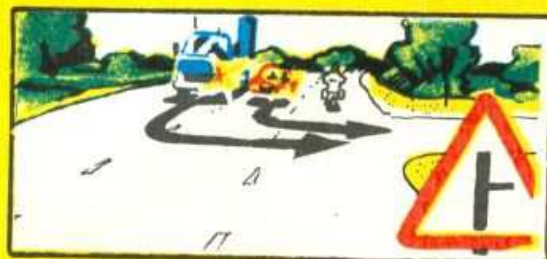
Ne mažiau aštri konkurencija buvo rungtyniaujant ir dėl trečios vietos absoliučioje įskaitoje. Estai Vello Sotsas ir Tomas Putmakeris tik nedidele persvara aplenkė mūsiškius Eugenijų Tumalevičių ir Praną Videiką. Pirmame dešimtuose daugiausia buvo tarybinių sportininkų, kurie ir komandomis rungtyniavo sėkmingiausiai. Mūsiškiai laimėjo šešis šių varžybų etapus iš septynių, ir tik Vengrijoje nelaukiant nugalėjo trasos šeimininkai. TSRS rinktinė startavo automobiliais „Lada“ VFTS, kurie ruošiami Vilniuje.

Labai silpnai pasirodė Čekoslovakijos rinktinė, kurioje praktiškai tik varžybų nugalėtojai S. Kvaizaras ir I. Janečekas rungtyniavo be sutrikimų. Kiti automobiliai dar nebuvo paruošti tokioms atsakingoms varžyboms. Tačiau ateityje „Skoda 130 LR“ bus labai rimtas mūsiškių varžovas ir komandomis.

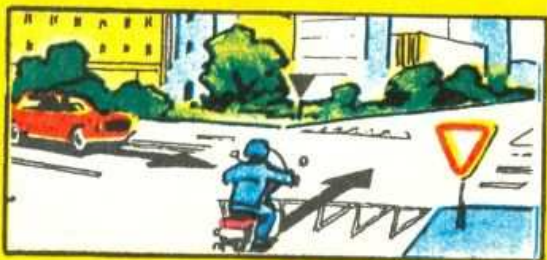
VARŽYBŲ REZULTATAI. INDIVIDUALIAI: 1. S. Kvaizaras — I. Janečekas (CSSR) — 140 tšk.; 2. M. Bublevičius — R. Žiškovskis (LLR) — 121; 3. V. Sotsas — T. Putmakeris — 72; A. Tumalevičius — P. Videika — 69; 5. S. Vukovičius — A. Zvingevicas 59; 6. N. Bolšychas — I. Bolšychas (visi TSRS) — 51. **KOMANDOS:** 1. TSRS — 45; 2. Lenkija — 28; 3. Bulgarija — 18; 4. VDR — 17; 5. Rumunija — 11; 6. Vengrija — 10; 7. Čekoslovakija — 6 taškai.

KAIP VAŽIUOJAM

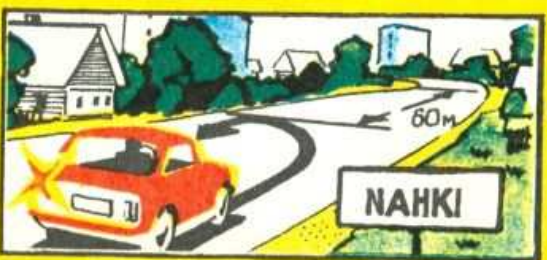
KUR SUSTOJAM?



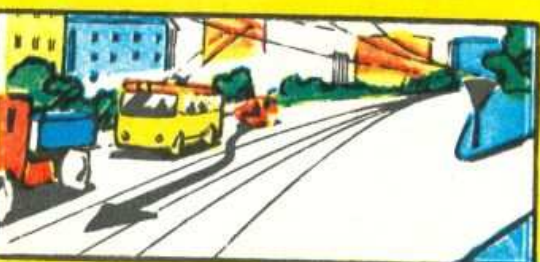
IV



V



VI



I. Kuris vairuotojas užsiėmė teisingą padėtį posūkiui į kairę?

1 — lengvojo automobilio vairuotojas; 2 — sunkvežimio vairuotojas; 3 — abu vairuotojai.

II. Ar šioje situacijoje motociklininkas privalo sustoti prie linijos?

4 — privalo; 5 — gali elgtis savo nuožiūra.

III. Ar galima automobilio vairuotojui šioje vietoje apsiskuti?

6 — galima; 7 — negalima.

IV. Kokia tvarka transporto priemonės turi pravažiuoti šią sankryžą?

8 — motociklas ir autobusas; tramvajus, lengvasis automobilis; 9 — tramvajus ir autobusas; motociklas; lengvasis automobilis.

V. Kuris automobilis A ir B gali be jokių apribojimų stovėti nurodytoje vietoje?

10 — abu automobiliai; 11 — tik automobilis A; 12 — tik automobilis B.

VI. Ar šiame kello ruože leidžiama lenkti, kaip nurodyta piešinyje?

13 — leidžiama; 14 — draudžiama.

Atsakymai spausdinami 27 puslapyje.

„VAZ-2108 RALI 4x4“

Lygiagrečiai su naujojo Volgos automobilio gamyklos kūrinio įsisavinimu buvo rūpinamasi ir jo pritaikymu sportui. Toks automobilis „VAZ-2108 RALI 4x4“ jau pasirodė TSRS pirmenybėse tarp IX klasės automobilių.

Gamyklos konstruktoriai automobilio variklį perkėlė į kėbulo vidų. Nuo vairuotojo ir šturmano jis atskirtas garso ir šilumos nepraleidžiančia siena ir užima likusią salono dalį. Jo galingumas 150 AJ (tikimasi jį dar padidinti). Sukamasis momentas perduodamas į abu tiltus.

Pirmieji startai parodė, kad naujasis automobilis sportinis variantas ypač gerai užsirekomendavo slidžiuose keliuose. Tačiau varikliui dar trūksta galingumo. Kaip žinoma, pernai TSRS čempio-



nais IX klasėje tapo vilniečiai E. Tumalevičius ir P. Videlka, startuojantys Vilniuje ruošiamu automobiliu VAZ-2105 VETS. Šiemet jau įvyko pirmasis iš dviejų šios klasės čempionato etapų, ir vėl pirmieji finišavo E. Tumalevičius ir P. Videlka.

VERTA ŽINOTI

Lenkijoje įvesta nauja tvarka vairuotojų pažymėjimams gauti. Dabar čia numatyta ir egzaminų tvarka visų kategorijų vairuotojams, tarp jų ir kinkomojo transporto bei dviračių.

Vakarų Vokietijos policija ypatingai kontroliuoja pradedančiuosius vairuotojus. Jei per dvejus metus jie padaro per daug eismo taisyklių pažeidimų, egzaminus turi laikyti iš naujo.

VDR atlikti apskaičiavimai parodė, kad tokiam automobiliui, kaip VAZ-2102, mažiausiai kuro tenka sunaudoti judant pastoviu 50—60 km/val. greičiu. Be to, šiuo atveju išmetamose dujose būna mažiausiai kenksmingų medžiagų.

Kiekvieno norvegų, neblaivaus sėdusio už vairo, laukia iškart trys bausmės: didelė piniginė bauda, diskvalifikacija 12 mėnesių ir laisvės atėmimas 21 dienai, pasiunčiant į komunalinius darbus.

Prancūzijos [kaip ir daugelio kitų šalių] specialistai mano, kad rekomendacija važiuojant uždaryti iš vidaus duris fiksuotais, yra klaidinga. Avarijos atveju atėjusieji į pagalbą dėl tos priežasties negali greitai patekti į automobilio vidų.

Už greitį viršijimą baudžiama visur. O Prancūzijos policija bauda, diskvalifikacija 12 mėnesių buvo šlapia. Tokiu atveju, greičio viršijimas kainuoja 1200 frankų.

Pirmame 1985 m. numeryje šioje skiltyje rašėme, jog Šveicarijoje maksimalus greitis gyvenvietėse sumažintas nuo 60 iki 50 km/val., o ankstesnis paliktas tik miestų magistralėse, kur eismas itin gerai organizuotas. Po pusmečio jau paaiškėjo, kad eismo nelaimių po to sumažėjo dešimtadaliu. Lengvesnės lapo ir avarių pasekmės.

Japonijos specialistai nustatė, jog vaikai dažnai papuola po automobilio ratais todėl, kad jų regėjimo sektorius vertikaliai sudaro tik 70 laipsnių (suaugusių — 120), o horizontaliai — 90 (suaugusių — 150). Vidutiniškai tik 60 procentų vaikų teisingai nustato triukšmo šaltinio kryptį (suaugusių — 90 proc.). Prieš pusmetį rašėme apie panašius duomenis, gautus iš Austrijos.

TRUMPABANGI- NINKO SKILTIS

Pastaruoju metu viso pasaulio radijo mėgėjai pamėgo ryšį per dirbtinius Žemės palydovus. Populiariausi — orbitoje aplink Žemę skrendantys tarybiniai „Radijo“ serijos palydovai (jų 1981 m. buvo paleista šešetas) ir JAV radijo mėgėjų sukonstruotas palydovas „OSCAR-10“ (išvestas į orbitą 1983-aisiais). Kaip palaikomi ryšiai per mėgėjų palydovus?

„Radijo“ serijos palydovai skrenda apskritimine orbita, kurios apogėjus (didžiausias atstumas nuo Žemės) yra 1794 km, o perigėjus (mažiausias atstumas nuo Žemės) — 1685 km. Dėl to radijo matomumo zona — Žemės paviršiaus dalis, apibrėžta apskritimu, kurio centre — jų gyvenamoji vieta — yra maždaug 8400 kilometrų skersmens. Tad vidutinių platumų (tarp 35 ir 75 laipsnių šiaurės platumos), kurios apima didžiąją TSRS teritoriją dalį, radijo mėgėjai gali susisiekti su šiaurės Amerikos, Vakarų ir šiaurės Afrikos, Artimųjų Rytų, Pietryčių Azijos šalimis. Norint užmegzti ryšį, reikia susidaryti palydovo sekimo diagramą (plačiai aprašyta žurnaluose „Radijo“ 1979 m. Nr. 1 ir 1982 m. Nr. 3). Žinoti, kada palydovas „pateks“ ir „nusileidžia“. Ši informacija reguliariai spausdinama laikraščio „Sovietский патриот“. Palydovų „Radijo-5“ ir „Radijo-6“ signalų klausytis reikia 29,410–29,450 Mhz dažnumais, o savo signalus siųsti 145,910–145,950 Mhz dažniais. „Radijo-7“ ir „Radijo-8“, atitinkamai — 29,460–29,500 Mhz ir 145,960–146,000 Mhz. „Radijo“ serijos palydovai jau baigia tarnauti jiems apskaičiuotą laiką, todėl šiuo metu, taupant jų energijos resursus, įjungiami ne kasdien.

Amerikiečių palydovas „OSCAR-10“ yra išvestas į labai aukštą eliptinę orbitą (apogėjus — 35765, perigėjus — 1500 kilometrų). Todėl palydovo, kai jis apogėjuje, radijo matomumo zona labai didelė — praktiškai visas šiaurinis pusrutulis. Šis palydovas apskrieja Žemę per vienuolika valandų, t. y. maždaug 2,3 karto per parą. Tai reiškia, kad europinėje TSRS dalyje jis per tą laiką yra „matomas“ apie šešiolika valandų. Todėl jo signalus galima priimti net ir nesinaudojant specialiomis sekimo diagramomis. Pamėginkite kas vakarą kiekvienos valandos ir kiekvieno pusvalandžio pirmąsias penkias minutes pasukioti anteną į valrias puses ir klausytis palydovo švyturio. Jis siunčia signalus 145,810–145,812 Mhz dažniu. Ryšiai mezgami 145,828 — 145,978 Mhz (klausymosi kanalai) ir 435,025 — 435,175 Mhz (savo signalų siuntimo kanalai) dažniais.

Pavyzdžiui, pasiuntę savo signalą 435,075 Mhz dažniu, išgirsime jį palydovo retransliuotą 145,938 Mhz dažniu. Patiklimam ryšiui per šį palydovą reikia turėti keliaisdešimt vatų galinumo 70 cm diapazono siųstuvą ir dvi (70 cm ir 2 m diapazonų) kryžminės polarizacijos antenas, kurių stiprinimas nemažesnis 10–13 decibelų.

L. BALSYS (UP2BHP)

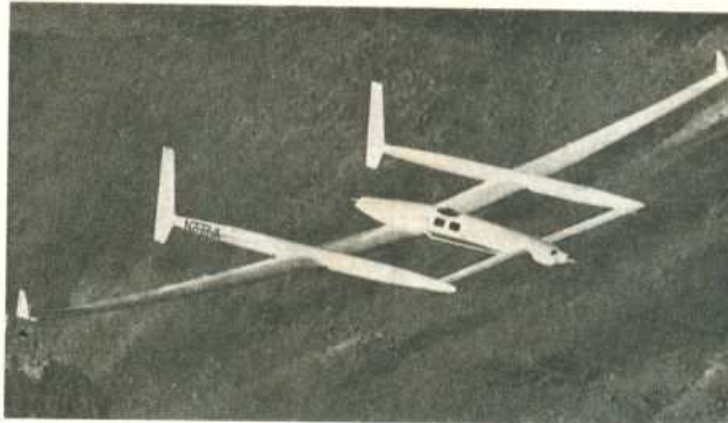
APLINK PASAULĮ BE NUTŪPIMO

Šių metų pirmame „Sparnų“ numeryje rašėte apie tai, kad žinomas JAV lengvų konstrukcijų lėktuvų kūrėjas Bartas Ratenas sukūrė lėktuvą „Vojadžeris“, skirtą pasiekti naują pasaulio rekordą — apskrieiti Žemės rutulį be nutūpimo.

Prašau plačiau papasakoti apie šį lėktuvą, jo ypatybes, skrydį, lakūnus.

Kaunas

A. VASILIAUSKAS



Atsakome į viską iš eilės.

„Vojadžeris“ — ištis unikalus lėktuvas. Ir, kaip teisingai pastebėjo skaitytojai, kuriant jį didelį vaidmenį suvaidino rezervuarai, kuriuose turi būti laikomi palaipsniui naudojami tokiam tolimam skrydžiui reikalingi degalai. Kaip matome iš pateikiamos „Vojadžerio“ nuotraukos, Bartas Ratenas rado originalų sprendimą.

Neįprastos formos dvimotoris lėktuvas pagamintas iš organinės medžiagos. Tai grafito pluoštas, sukomponuotas su stipriausiomis rišančiomis medžiagomis. Pilno jame panaudota labai nedaug — vien tvirtinimams. Todėl jis ir toks lengvas — be variklių ir važiuoklės konstrukcija sveria 425,37 kg, o su jais — 841,67 kg, esant sparnų mostui 33,5 m, o liemens ilgiui 7,7 m. Ir štai į šio lengvučio skraidančio aparato „rėmą“ bus įpilta 5637,86 litro arba kitaip tariant 3810 kg degalų. Pasak konstruktoriaus, šio kiekio degalų visiškai pakaks skrydžiui aplink pasaulį — naujam tolio rekordui. Pastarasis priklausys koncerno „Boing“ lėktuvui B-52H. 1962 metais šis JAV KOP strateginės aviacijos lėktuvas nuskrido nuo Kadenos karo aviacijos bazės Okinavoje (Japonija) iki Ispanijos sostinės Madrido, įveikęs be nutūpimo 20164 km nuotolį.

„Vojadžeryje“ įmontuoti du nedideli Tedelyne Continental varikliai, kurie pajėgia išlaikyti 240 km/val. skridimo greitį, kai supilti visi degalai. Kai dauguma jų bus sunaudoti, žymiai palengvėjęs lėktuvas skris tik

„Žinutė apie lėktuvą, kurio tikslas nenutūpus apskrieiti pasaulį, sukėlė daugelio aviacijos mėgėjų susidomėjimą. Jeigu „Vojadžeris“ skris aplink Žemės rutulį nenutūpdamas ir nepapildydamas degalų ore, vadinasi, jo konstrukcija nepaprasta“, — rašo klaidpėdintis S. SIDARAVIČIUS.

130 km/val. greičiu ir naudos per valandą 7 litrus degalų. Mat abu „Vojadžerio“ varikliai naudojami vien starto ir pakilimo metu. Skrendant naudojamas tik vienas — užpakalinis. Panašiai naudojami ir abu mediniai propeleriai, pagaminti MT Propeller Gerd Muechlhauzen bendrovės VFR. Vienas jų, pasiekus reikiamą aukštį, išjungiamas, ir skrendant automatiškai pakreipiamas į bures padėtį. Jis įjungiamas tik ruošiantis tūpti. Numatoma, kad skrydis vyks 3650–4670 m aukštyje.

„Vojadžerio“ pilotais patvirtinti Barto Rateno brolis Dikas, kuriam 46-eri metai, ir 32-ėjų metų lakūnė mėgėja Džana Džaiger. Pasak konstruktorių, jie pasikeisdami privalėtų apskrieiti pasaulį per 12–14 dienų.

Dikas Ratenas aviacijoje ne naujokas. Dvidešimt metų jis skraidė JAV karinių oro pajėgų lėktuvais. 1978 metais išleistas į atsargą Dikas pradėjo dirbti savo brolio firmoje „Raten eirkraft korporeišn“. Jam buvo patikėtos produkcijos realizavimo bei pagrindinio lakūno bandytojo funkcijos.

Dikas Ratenas dalyvavo bandant lėktuvo variklius ir visą konstrukciją stende, jis išbandė jį ir ore. Duodamas „Vojadžeriui“ teigiamą charakteristiką jis nurodė, jog nepaisant lengvumo, lėktuvas labai patvarus. „Ir vis dėlto „Vojadžerį“ būtina skraidinti labai atsargiai, nes lėktuvo struktūra išlaiko palyginti nedidelį krūvį“, — pareiškė Dikas. Piloto brolis Bartas Ratenas pridūrė šiuos žodžius:

— Mūsų lėktuvas labai lengvas ir trapus. Jo skraidymo kokybės ribotos. Bet jų visiškai pakanka įvykdyti šiam vieninteliui skrydžiui aplink pasaulį. Manau, jog baigus skridimą, lėktuvas su jame likusiais degalais svers 1031 kg.

Per skrydį abiems pilotams teks valdyti lėktuvą pasikeičiant. Tuo metu, kai vienas jų bus 170 cm ilgio ir 55 cm pločio kabinėje, kitas ilsėsis žalia esančioje 228 cm ilgio ir 60 cm pločio poilsio patalpoje.

Visa degalų atsarga bus įpilta į 16 rezervuarų — po aštuonis kairėje ir dešinėje nuo liemens esančiuose „rėmuose“. Du specialūs siurbiai tiek degalus į centrinį baką, esantį ties lėktuvo svorio centru. Iš čia degalai pateks į variklius.

Skrydžio, numatyto šių metų rudenį, bendras nuotolis sudaro 40 000 km. Startavęs Majovės dykumoje (Kalifornija, JAV) „Vojadžeris“ skris pro Havajus, virš Ramiojo vandenyno, Australijos žemyno, Indijos vandenyno, pasiekis Afrikos pietinį krantą, viršum Atlanto, pro Pietų Amerikos žemyno rytinę dalį, virš Kubos, po to vėl Majovės dykuma Kalifornijos pakrantėje. Net 95 procentai trasos — virš vandens plotų. Tai nėra labai saugu, bet...

Tiek konstruktorius, tiek ir pilotas numatė viską — palankias oro sroves, magnetofoną su mėgiamos muzikos juostomis, deguonies balonus bei maisto atsargas, netgi radijo ryšį su „Lokhido“ koncerno elektronine orų ir galimų trasos pakitimų apskaičiavimo sistema. Tik vieno jie ne numatė: viskam reikia daug pinigų. O jų lėktuvo skrydžiui aplink Žemės rutulį, medžiojant naują pasaulio rekordą, autorius bei atlikėjai pakankamai neturi. Būtent dėl šios priežasties, o ne tiek dėl palankaus vėjo ir vadinamojo „oro lango“, esančio rugsėjo—gruodžio mėnesiais, skrydis nukeltas į vėlyvą rudenį. Juk antrasis bandymų etapas prasidėjo kovo 20-ąją...

— Mums oficialiai niekas nepadeda, niekas mūsų nepalaiko, — pareiškė spaudai broliai Ratena. — Teko įkurti neapmokėtiną „Vojadžerio“ firmą aukoms rinkti. Į jos sąskaitą plaukia atskirų asmenų bei korporacijų, koncernų aukos.

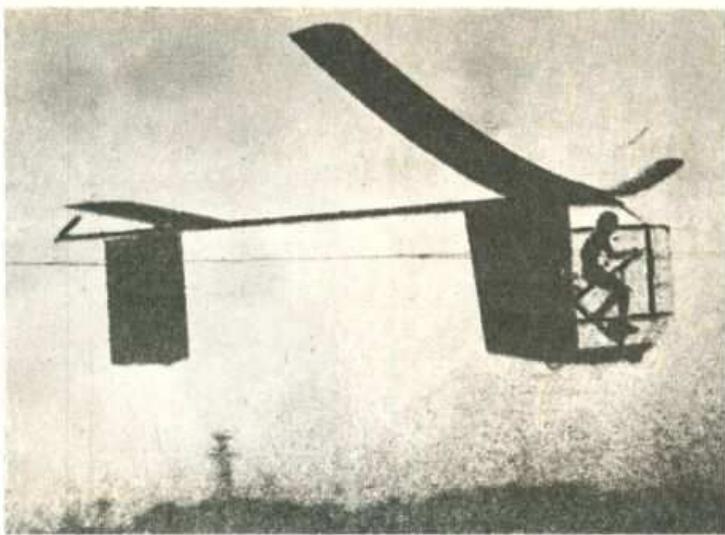
Tikimasi, jog jų užteks visiems paruošiamiesiems darbams bei skrydžiui. Beje, vargu ar broliai Ratena ir Džana Džaiger gali tikėtis daug pajamų iš skrydžio. Juk šis savotiškas mėginimas apskrieiti Žemės rutulį, jeigu jis pavyks, bus „tik“ naujas pasaulio rekordas, kurių Barto Rateno kolekcijoje nemaža...

NAUJAS APARATAS, NAUJAS REKORDAS

Aviacijos konstruktorius Giunteris Rochelfas iš Miuncheno (VFR) susidomėjo anglų pramonininko Henrio Kramerio konkurso sąlygomis žmogaus jėga varomo skraidymo aparato skrydžiui bei greičio rekordui pasiekti. Jis ėmėsi kurti tokį aparatą ir organizuoti jį skrydį, per kurį turėjo būti atlikta „aštuoniukė“. Kuriant „Muskular-1“ konstruktoriui talkino inžinierius E. Šoberlis, kuris, kaip žinome, suprojektavo saulės energija varomo lėktuvo „Solar“ sudedamą propelerį, taip pat profesorius F. K. Vortmanas ir D. Althauzas.

Stebint oficialiai komisijai pilotas Holgeris Rochelfas atliko minėtąją „aštuoniukę“. Jo skrydis truko 2 min 38 sek., esant vidutiniam 35,67 km/val. greičiui. Per šį skrydį pilotas uždirbo 15 tūkstančių svarų sterlingų — 10 tūkstančių už skrydį ir 5 tūkstančius — už naują greičio rekordą.

Manydami, jog šis superlengvas skraidymo aparatas gali sudominti „Sparnų“ skaitytojus, pateikiame smulkesnį G. Rochelfo

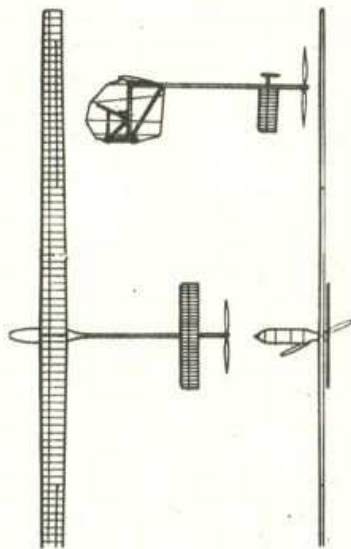


aparatą „Muskular-1“ aprašymą. Jo sparnų mostas — 22 m, sparnų plotas — 14,8 kv. m, prailgėjimas — 29,3 m, sraigtas žingsnis — 2,75 m. Aparato svoris — 27,5 kg. Maksimali kokybė — 30.

Aparatas pagamintas iš organinių medžiagų, naudotas daug anglies pluošto. Priekyje esanti pilotų kabina sudaro bazę, ant kurios

tvirtinamas sparnas. Kabinos viduje — kėdė pilotui sėdėti ir pagrindinis varomasis mechanizmas — ašis, ant jos — dantratis su pritvirtintais pedalais. Prie kabinos primontuotas vamzdis, kurio gale — uodega. Ją sudaro laisvai nešantys aukščio ir krypties vairai, o gale — dviejų menčių propeleris.

Pilotas suka pedalus, kaip



važiuojant dviračiu. Jo raumenų jėga suka dantrą, o ant šio esanti grandinė — propelerį. Pastarasis įrengtas tolokai nuo vairų.

Sparnas — šešių dalių. Panaudotas Fx76 MP 160 profilis. Sparnų galai užriesti iki 16 proc. Šio žmogaus raumenų jėga varomo skraidymo aparato sparnų prailgėjimai labai artimi sklandytuvų konstrukcijoms.

IVAIRENYBĖS

KOVINEI DRAUGYSTEI ATMINTI

Aviacijos pulko „Normandija-Nemunas“ lakūnai petys į petį su tarybiniais pilotais kovėsi prieš hitlerinius fašistus. Daugelis jų buvo apdovanoti tarybiniais koviniais ordinais ir medaliais.

Minint Pergalės Didžiąją Tėvynės karą 40 metų, tarybinės vyriausybės nutarimu visi karo veteranai apdovanoti ordinais ir medaliais. Nebuvo užmiršti ir mūsų aviatorių kovos draugai. Paryžiuje, iškilmingoje aplinkoje, trisdešimčiai prancūzų nacionalinio pulko „Normandija-Nemunas“ veteranų įteikti Tėvynės karo pirmojo ir antrojo laipsnio ordinarai bei Pergalės Didžiąją Tėvynės karą keturiasdešimtmečio jubiliejiniai medaliai.

SUGRAŽINTA RELIKVIJA

Lėktuvas R-5 tarybinų aviatorių su pasididžiavimu buvo vadinamas žvalgo svajone. Patopus, patvarus bei apsukrus, jis gelbėjo želiuskiničius, kovojo su Ispanijos dangumi, prie Chasano ežero, Chalchín-Gole. Įnešė šis tarybinis skraidantis aparatas savo indėlį ir į pergalę prieš hitlerinius grobikus Didžiąją Tėvynės karą. Dabar šių lėktuvų beveik neberasime. Net muziejuose. Bet...

Apie vieną R-5 sužinojo Rygos civilinės aviacijos inžinierių instituto kursantai. O buvo taip. Švenčiant Didžiojo Spalio dvidešimtmetį tarybiniai alpinistai nutarė šturmuoti Pamyra. Jiems padėjo aviatorių grandis, kuriai vadovavo lakūnas bandytojas M. Lipkinas. Šis asas buvo plačiai žinomas skrydžiais kalnų vietovėse. Ir tikrai, M. Lipkino vadovaujami aviatoriai daug padėjo alpinistams, aprūpinant juos maistu, kitais kroviniais. Viskas vyko kuo puikliausiai, kol ties

Pamyru neįsigalėjo stichija. Per vieną skrydžių vėselas prispaudė lėktuvą prie Lenino aukštumos, o paskui nematoma jėga trenkė į žemyn. Pilotui M. Lipkinui pavyko išsigelbėti, bet lėktuvas liko qulėti beveik 5000 m aukštyje.

Nelengva buvo po beveik 50-ies metų organizuoti ekspediciją R-5 išgelbėti. Alpinistai daug pasidarbavo, numatydami maršrutą bei būdus prieiti prie lėktuvo. Juos rėmė Tadžikijos ir Kirgizijos sraigtasparnininkai. Alpinistai gan greitai užkopė. Vietoj susidūrė su sunkumais — kaip išplėsti iš ledo galybės lėktuvą? Buvo prisiminti kirtikliai ir laužtuvai, kastuvai ir kita tokiais atvejais talkoma rankinė „technika“. Na, o vėliau pakisio po lėktuvu brezentas, faneros lakštus, kuriuos tempė iki lygesnės alkstėlės. Iš čia sraigtasparniais relikvija nuleista į žemę.

Dušanbės aerodrome R-5 buvo pakrautas į šiuolaikinį IL-76, kuris įj pristatė į Rygą. Čia studentai padarys viską, kad relikvija vėl sublizgėtų visu grožio ir skaidrytų.

„LOIDAS“ APDRAUDŽIA VISKĄ

Atstumas tarp Didžiosios Britanijos sostinės ir JAV esančio Kanaveralo iškyšulio nėra mažas. Na, o nuo Londono sičio, kur įsikūręs draudimo bendrovės „Loidas“ pagrindinis ofisas, iki kosmoso — keliolika kartų toliau. Tad ko taip jaudinasi „Loido“ menedžeris Stefanus Marretas, kai JAV daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Diskaveris“ kone aštuonias paras skraidė Visatoje?

Mislė įmenama paprastai: „Loidas“ investavo į šį skrydį 10 milijonų dolerių, tikėdamasis uždirbti keliolika kartų daugiau. Ir štai kaip.

1984-aisiais, per vieną Jungtinių Valstijų kosminio kelto skrydžių, į orbitą aplink Žemę turėjo būti išvesti Žemės palydovai „Palapa“ ir „Vestar siks“. Tačiau šis mėginimas nepavyko

— palydovai „neįsitvirtino“ aerostatinėje orbitoje ir negalėjo atlikti jiems patikėtų užduočių. Dėl to „Loidas“, kuris buvo apdraudęs palydovus, privalėjo sumokėti 175 milijonus.

Per sekantįus „Diskaverio“ skrydžius „bėglius“ pavyko aptikti, nubuksytuoti į kosminio laivo krovinį skrydį ir po to grąžinti į Žemę. Už tai „Loidas“ pažadėjo apdovanoti JAV astronautus, išskridusius į atvirą kosmosą autonominiiais varikliais ir išgelbėjusius abu palydovus, bendrovės sidabro medaliais „Už ypatingus nuopelnus“.

Ką gi, negalia 1893 metais įteigtų medalių, kurie, beje, įteikti labai retai. Juk JAV astronautų sėkmingas darbas kosmose padėjo „Loidui“ tapti... dviejų Žemės palydovų šeimininku. Abu kosminiai aparatai dabar remontuojami. O po to jie bus parduoti toms šalims, kurios daugiau pasiūlys!

„Loidas“ apdraudžia įvairiausius aparatus, techniką, žmones, skrendančius į kosmosą nuo astuntojo dešimtmečio pradžios. Apdraudžia, imdamas didelį mokestį. Tai ir suprantama: juk apdraudžiamas ne motociklas, ir netgi ne skraidyklių Kosminis bižnis šiai žinomai draudimo kompanijai jau davė didžiulį pelną. Pernal jis sudarė per pusantro šimto milijonų svarų sterlingų...

BALIONAI TAMPA VIS POPULIARESNI

VFR žurnalas „Adler“ paskelbė duomenis apie balionų sporto vystymąsi pasaulyje.

FAI balionus skirsto į dvi grupes — pripildomus pašildyto oro ir dujų. Pirmosios grupės balionų gerbėjų žymiai daugiau.

1983-aisiais FAI balionų komisija užregistravo 3861 balioną ir 4488 pilotus. Jie atliko 47990 skrydžių, kurių trukmė 71505 val. Pernal šie skaičiai gerokai išaugo ir sudarė atitinkamai 3906, 5190, 53594 ir 62662. Tuo pat metu mažėja

skaičius skrydžių dujomis pripildomais balionais. 1983-aisiais balionų buvo 161, pilotų — 425, atlikta 1707 skrydžiai, kurių trukmė 9437 val. Pernal atitinkamai — 156, 536, 1314 ir 7652.

VIENAS KARTAS NEMELAVO

Deivido Parlejaus pavardė ir nuotrauka ne kartą stambiomis raidėmis spausdintos laikraščių pirmuose puslapiuose bei žurnalu viršeliuose. Jo greituminių skrydžių lėktuvais buvo tokie nepakartojami, jog „greičiausias pasaulio lakūnas“ įrašytas net į Gineso rekordų knygą.

Tiesa, ne visada viskas sekėsi, lyg sviestu patepus. 1977-aisiais Deividas Parlejus pateko į sunkią aviakatastrofą. Gydytojai nustatė 29 lūžius. Ir vis dėlto sugebėjo jį „sulopyti“, išleisdami Deividą po eilinių traumų gydymo iš ligoninės, gydytojai jį perspėjo, jog laikas keisti profesiją, atsisakyti oro ekvilibristikos. Bet Parlejus reikėjo gyventi. O išskyrus skraidymą dideliais greičiais ir kvapą gniažiantį pilotazą, jis nieko nemokėjo. Neseniai per „oro šou“ surengtą Anglijos pietuose, Parlejus nesuvaldė lėktuvo ir žuvo.

TEISINGI ATSAKYMAI I KLAUSIMUS

1, 4, 6, 9, 12, 14.

Skaitytojams, norintiems savarankiškai išnagrinėti pateiktas situacijas, nurodome, kuriais taisyklių punktams reikia vadovautis, sprendžiant užduotis:

I — 10.5 ir 11.5; II — 15.7;
III — 11.7; IV — 1.8 ir 15.3;
V — 13.5; VI — 10.7.

SVEČIUOSE

KRYLE

BULGARIJOS AVIACIJOS SPORTUI – 40 METŲ

Aviacijos sportas Bulgarijoje plačiai pradėjo vystytis tik po Rugsėjo 9-osios revoliucijos 1944 metais. Buvo įkurta aviacijos sporto draugija ir jos skyriai apygardose. Draugija ėmė vadovauti aviacijos sporto sekcijų veiklai. Jaunimui buvo pradėti organizuoti sklandymo, lėktuvų sporto ir aviamodelizmo, taip pat parašiutinio pradinio mokymo kursai. 1946 metų sausio 14 dieną apygardų draugijos buvo sujungtos į vieną Respublikos aviacijos sporto liaudies sąjungą. Pradedami kurti aviacijos sporto klubai, kuriems praktinę paramą teikė karinės aviacijos darbuotojai. Jaunimas entuziastingai ėmėsi kurti klubų materialinę bazę, mokytis skraidymo įgūdžių, nors ir stigo skraidymo aparatų. Sklandytojai būdavo pakeliami į orą guminiu trosu. Lygiagrečiai buvo organizuojami skraidymai ir sportiniai lėktuvais. Buvo sukurti lakūnų ir sklandytojų ruošimo

ruošiant nacionalinę komandą 1965 metų pasaulio pirmenybėms. Niekada neužmiršime tos praktinės pagalbos, kurią jautė Bulgarijos lakūnai pilotazhininkai Vilniuje per socialistinių šalių aukštojo pilotozo varžybas. Čia mūsų sportininkai daug treniravosi stebint ir padedant Tarybų Sąjungos rinktinės vyriausiajam treneriui Kasimui Nažmutdinovui ir pasaulio čempionui vilniečiui lakūnui Jurgiui Keinui. Sklandytojai taip pat negali pasigirti dideliais pasiekimais. Norinčių skraidyti yra, bet kol kas trūksta aukštos klasės sklandytuvų. Ir čia didelę pagalbą mūsų sportininkams suteikė Tarybų Sąjungos sklandymo rinktinės treneris Olegas Pasičnikas, Centrinio sklandymo klubo Or'ole viršininko pavaduotojas Aleksandras Maslovas. Iki šiol paruošti 136 sklandymo sporto meistrai ir septyni nusipelnę sporto meistrai. Planuojame pradėti statyti klubi-

Žurnalas „Kryle“ („Sparnai“), kurio pirmas numeris buvo išleistas 1980 metais, nuo 1981-ųjų išleista kiekviena mėnesio ir jau turi turtingas tradicijas. Daugumą straipsnių ir informacijų jame sudaro rašiniai apie aviaciją ir aviacijos sportą, taip pat kosmonautiką. „Kryle“ turėjo nemažą būrį pirkėjų. Pirmasis aviacijos žurnalas, 1911 metais išleistas Bulgarijoje, buvo „K nebu“ („[pa]dange“). Ypač pagausėjo aviacinio pobūdžio leidinių po 1944 metų. Šiuo laikotarpiu buvo leidžiami periodiniai žurnalai „Letai“ („Skrisčiai“), „Vozdušna obrana“ („Oro gynyba“), „Vozdušen pregled“ („Oro laivynas“), „Aviaciono delo“ („Aviacija“), „Rodni kryle“ („Tėvynės sparnai“). Bene ilgiausiai buvo leidžiamas žurnalas „Aviacija i kosmonavtika“ („Aviacija ir kosmonautika“). Tačiau dėl nedidelės apimties jame mažai buvo rašoma apie aviacijos sportą. Tai ir buvo viena svarbiausių priežasčių, dėl kurios vietoj šio daugiau mokslinio žurnalo, pradėtas leisti periodinis mėnesinis žurnalas „Kryle“. Skaitytojas leidinyje randa daugiausia medžiagos ir apie aviacijos sportą, ir apie civilinę bei karinę aviaciją. Žurnalas yra originalaus formato, kiekvienas numeris gausiai iliustruojamas. Vienkarštinis tiražas siekia 23 tūkstančius egzempliorių.

Šiandien „Kryle“ svečiuojasi pas „Sparnų“ skaitytojus. Rinkinyje, kurį paruošė specialus korespondentas Georgijus Dymančevs, spausdiname tik keletą „Kryle“ žurnalo autorių straipsnių, reportažų, įdomesnių foto nuotraukų bei piešinių. Manome, kad šie rašiniai padės daugiau sužinoti apie Bulgarijos aviaciją ir jos vystymosi keliu, aviacijos sportininkų pasiekimus, bus geri šaltai stiprinant socialistinės sandraugos šalių, taip pat ir Lietuvos jaunimo bei sportininkų draugystę. „Kryle“ ir „Sparnų“ kolektyvų kūrybinį bendradarbiavimą „Sparnai“ viešė o šių metų „Kryle“ 2 nr. puslapiuose.



Lėktuvai Zlin-526 „Trener Master“ ir Z-42 MV, kuriais skaido Bulgarijos sportininkai.



Tiktus nusileidimas. P. CHRISTOVO nuotr.

metodiniai dokumentai, kurie reglamentavo klubų veiklą. Iš klubų auklėtinių vėliau išaugo garsūs aviatoriai, lėktuvų vadai, aviacijos sporto treneriai.

Parašiutinis sportas pradžią gavo Liaudies armijos gretose. Padedant Tarybinės Armijos sportininkams parašiutininkams, šios sporto šakos lygis ypač sparčiai pradėjo kilti. Didelį indelį ruošiant Bulgarijos parašiutininkų rinktinę įdėjo tarybinis parašiutinio treneris Sergejus Mišinas, kuris paruošė respublikos komandą dalyvaui 1953 metais trečiojoje pasaulio parašiutinio pirmenybėse. Mūsų parašiutininkės Lilija Angelova ir Penka Nedialkova tada tapo pirmosiomis pasaulio čempionėmis grupiniuose žuoliuose ir pirmomis Bulgarijos rekordininkėmis. Šešdamiesi patyrimi iš tarybinio parašiutininkų, Bulgarijos sportininkai v's labiau tobulėjo ir jau ketvirtsios pasaulio parašiutinio pirmenybėse Bratislavoje Kirilas Vodeničarovas tapo pasaulio žuolių tikslumo čempionu.

Ryškų meistriškumo žingsnį Bulgarijos parašiutininkai demonstravo 1966–1970 metais. Šiuo laikotarpiu jie pasiekė 24 absoliutių pasaulio rekordus, taip pat atliko vienuolika žuolių iš stratosferos. Ne nuostabu, kad du kartus (penktą ir penktolikto) pasaulio čempionatų istorijoje Bulgarijai buvo patikėta organizuoti šias svarbiausias parašiutininkų varžybas. Jos vyko Sofijoje ir Kazanlyke. Šiuo metu Bulgarijoje yra 44 nusipelnę parašiutinio sporto meistrai. Su Vilniaus aeroklubo sportininkais ne kartą yra rungtyniavę Plovdivo parašiutininkai.

Su dideliu rūpestiu mes žvelgiame į lėktuvų sporto ir sklandymo raidą. Kol kas mums dar trūksta pilotazhininkų, geros materialinės bazės, netobula ir lakūnų pilotazhininkų ruošimo metodika. Todėl iki šiol aviacijos sporto klubuose buvo paruošti tik 23 lėktuvų sporto meistrai ir tik vienas tarptautinės klasės sporto meistras. Dėkingi esame tarybiniam treneriui J. Zučkovui, kuris produktyviai padirbėjo

nės klasės sklandytuvus. Tai padės plėsti sklandymo masiškumą, augti sklandytojų meistriškumui.

Skraidytelių sportas — pats jauniausias mūsų šalyje. Jis kultivuojamas tik aštunti metai. Reguliariai vykdomos respublikos pirmenybės, o pajėgiausi mūsų skraidytelininkai jau ne kartą startavo ir Europos čempionatuose, nors aukštais pasiekimais dar negalime pasigirti.

Džiaugiamės, kad Bulgarijoje vis populiarenes mēgėjiska lengvų skraidymo aparatų statyba. Jauni aviacijos sporto entuziastai jau turi sukūrę daugiau kaip dvidešimt konstrukcijų. Nuo šių metų lengvų skraidymo aparatų statybos ir skraidymų organizavimo kontrolės ėmėsi Organizacija gynybai remti.

Didelę įtaką aviacijos sporto šakų plėtimui šalyje turi Bulgarijos aviacijos sporto federacija. Ypač daug dėmesio ji skiria naujausios technikos diegimui praktinėje veikloje, trenerių kadro ruošimui ir aukšto meistriškumo sportininkų ruošimo metodikos tobulinimui. Šiandien Bulgarijoje turime 16 apygardinių aviacijos sporto klubų. Trys jų yra pirmiausiai: ruošiant aukšto meistriškumo parašiutininkus — Kazanlyke, sklandytojus — Šumine ir lakūnus pilotazhininkus — Michailovgrade.

Kalbant apie Bulgarijos aviacijos sportininkų pasiekimus, negalime nepaminti kasmel rengiamų socialistinių šalių sklandytelių, parašiutininkų ir lakūnų pilotazhininkų varžybų. Čia mes siames patirties.

Dėmesys, kurį skiria Bulgarijos aviacijos sporto federacija visoms aviacijos sporto šakoms, federacijos praktinė veikla jau susilaukė gero bičiulių iš socialistinių šalių ir tarptautinių aviacijos sporto organizacijų įvertinimo. Bulgarijos aviacijos sporto federacija yra aktyvi Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) narė.

Avgustas KABAKČIEVAS, Bulgarijos Socialistinio Darbo Didvyris, Bulgarijos aviacijos sporto federacijos pirmininkas, generolas pulkininkas

ORBITOJE — PASAULIO ČEMPIONAI

1984 metų pabaigoje Bulgarijos geriausių techninių sporto šakų atstovų dešimtu buvo pažymėti ir trys raketų modeliavimo įrašai: Georgijus Lulevas (antra vieta), Jordanas Pavlovas (šešta vieta) ir Toško Dragovas (septinta vieta). Trejetos susibūrimas geriausiųjų dešimtuje — ne atsitiktinis. Tai tiesioginis įrodymas, kaip pastarieisiais metais augo ši jauna sporto šaka. Kol kas nėra kitos tokios sporto šakos Bulgarijos patriotinėje gynybinėje organizacijoje, kurios atstovai taip triumfuotų pasaulinėje arenoje. Nuo 1972 metų raketų modeliutojų čempioniška orbita tampa vis galingesnė.

Pastarosios pasaulio raketų modeliavimo pirmenybės Lenkijoje Bulgarijos komanda ketvirtą kartą tapo čempione. Rinktinėje buvo dvylikia sportininkų, kurie rungtyniavo prieš visas kitas ekipas, iškovojo 14 aukso medalių iš 24 galimų. Komandinėje klasifikacijoje Bulgarijos rinktinė užėmė pirmąją vietą, surinkusi 41 tašką, aplenkusi antrąją vietą likusių pajėgią TSRS ekipą, kurios „šakaitejo“ buvo 12 taškų.

Neseniai Rumunijoje vykusiose Europos pirmenybėse Bulgarijos rinktinė vėl iškovojo pirmąją vietą, laimėjusi 11 aukso, 7 sidabro ir 1 bronzos medalių.

Kas lemė Bulgarijos raketų modeliutojų sėkmę? Svarbiausia dabar, o taip bus ir daugeliu metų, kad Bulgarijos komanda sudaryta iš užsigrūdinsiu, darbščiu ir kūrybingu sportininku, sugebėjusiu spor-

tinėse kovose pažinti visas taktines ir technines peripetijas. Rinktinėje komandoje dabar nėra sportininko, kuris neturėtų savo sportinių troščių kolekcijoje pasaulio arba Europos čempiono medalo.

Džiugina ir tai, kad labai teisingai koordinuojamas raketų modeliavimo būrelių veikla, didelis dėmesys skiriamas kiekvienam jaunam modeliutojui, atskleidžiant jo būrį. Bulgarijoje raketų modeliavimą kultivuoja per 20 tūkstančių vaikų ir paauglių. Kasmet rengiamos respublikinės varžybos pionieriams ir vyresnių klasių moksleiviams. Nė vienoje aviacijos sporto šakoje nėra tokios konkurencijos suaugusiųjų varžybose, kokia yra raketų modeliavime. Visos be išimties apygardos siunčia savo komandas į respublikinės varžybas. Tad suprantama, kad dėl tokios konkurencijos į nacionalinę rinktinę gali ateiti ir ateina tik patys geriausi, pasiekę jau labai aukštą meistriškumo lygį sportininkai.

Pažymėtina ir tai, kad raketų modeliavime visi sportininkai, tiek būriuose, tiek rinktinės nariai, daugiausia naudoja tik Bulgarijoje gaminamas modeliams statyti medžiagas. Bulgarijos rinktinė turi specialią taikomųjų sporto šakų laboratoriją, kuri atitinka visus šiaandieninius šios sporto šakos meistriškumo reikalavimus.

Bulgarijos nacionalinės rinktinės treneris nusipelnęs sporto meistras Angelas Jankovas pasakoja: „Mūsų raketų modeliavimo sporto šaka jau turi savo mokyklą, kuri, ruošiant kandidatus rinktinėje ir kompleksuojant nacionalinę komandą, yra paties aukščiausio lygio. Kiekvienose pasaulio ir Europos pirmenybėse mes vis sugebame žengti priekyje kiti. Suprantama, būna ir tam tikros ribos. Kai kuriose modelių klasėse viršūnė, galima sakyti, jau pasiekta, nes dabartiniame etape technologiniu požiūriu modeliai būna lygiavertiniai. Šiuo atveju lemiamas vaidmuo tenka sportininkui ir priklauso nuo to, kaip jis sugeba pasiruošti varžyboms, kokią pasirinkta taktiką, kaip sugeba jo paleista raketa startuoti, pagaliau koks paties sportininko fizinis ir psichologinis pasiruošimas. Nugalt čempionatuose vis sunkiau ir sunkiau. Juolab, kad būsimame pasaulio čempionate, vykstančiame Jambolo mieste Bulgarijoje, teks rungtyniauti pagal naujas taisykles. Tai pasunkins varžybų sąlygas. Bet mes tikimės išlaikyti tą tempą, kuris sportinėje kovoje su varžovais dėl aukščiausių apdovanojimų visada atvedavo į pergalę“.

K. DZORGAVAS



Raketodrome...



Bulgarijos nusipelnęs sporto meistras Georgijus Lulevas, startuojantis raketų kopijų klasėje.

Dar gyvos liaudies legendos apie kūrybinę mintį meistrų, kurie sukurdavo skrajojantčius kilimus arba skrisdavo ant lekiščio žirgo... Jaudinantis yra padavimas apie laisvę mylintį, išmintingą Bulgarijos liaudies meistrą Manolą, kuris pasidare sparnus ir nuskrido į gimtąjį kraštą iš pavergetų turkų jungo.

Su šia drąsia ir nenugalima idėja gyveno mūsų protėviai, ją laikomiesi širdyse šimtmečius. XIX amžiaus pabaigoje virš senosios Bulgarijos į erdvę baliūnų pakyla du drąsuoliai bulgarai poručikas Jordanas Kynčevs ir podporučikas Vasilis Zlatarovas. Tai įvyko 1892 metų rugpjūčio 19 d. Drąsios mintys ir troškimai pildėsi. Buvo sukurta pirmasis Bulgarijos skraidymo aparatas ir aviacinis vienetas — balionais skraidančių grandis. Metais vėliau bulgarai pasistatė oro balioną „Sofija-1“.

1912 metų rugpjūčio 13 dieną virš Sofijos į padangę lėktuvu „Blerio“ pakilo pirmasis bulgaras poručikas Simeonas Petrovas. Jo skrydis sukėlė Sofijos gyventojų

SPARNUOTOS ISTORIJOS KŪRĖJAI

pasididžiavimą ir nuostabą. Iše pirmą kartą išvydo drąsų žmogaus kūrinį, nematytą iki tol Bulgarijoje žmogaus žygdarbį. Po dviejų mėnesių, vykstant Balkanų karui, poručikas Radulas Milkovas ir poručikas Prodanas Tarakčijevs nustebo visą pasaulį drąsa ir savo išradimu. Jie, skridami lėktuvu, sugebėjo atakuoti turkų tvirtovę Odriną ir apmėtė ją bombomis. Visi to metu žurnalai ir laikraščiai vieningai tvirtino, kad pirmoji ir pati didžiausia kovinė šlovė aviacijoje priklauso Bulgarijos oreiviams. Tai įvyko 1912 m. spalio 16 d. Bulgarijos Ministrų Tarybos 1963 metų nutarimu ši diena pažymima kaip Bulgarijos karinių oro pajėgų diena.

Didelis indėlis Bulgarijos aviacijos raidoje priklauso lakūnams Zlatarovui, Milkovui, Petrovui, Tarakčijevui, Sakelarovui, Minkovui ir Bogdanovui. Jų vardai aukso

raidėmis įrašyti į Bulgarijos aviacijos istoriją. Šių drąsuolių plejadoje yra ir poručiko, pirmojo karo lakūno, markisto Christo Toprakčijevio, didvyriškai žuvusio 1912 metų spalio 19 d. Balkanų karo metu, vardas.

Siandien sparnuota Bulgarijos karta pagristai didžiulioji liepsningais patriotais, drąsuoliais ir skraidymo aparatų kūrėjais, kurie garbingai įvykdė savo pareigą ir pelnė savo tautai šlovę. Vieni jų žuvo karo ugnyse, kiti krito kovose už Bulgarijos liaudies laisvę. Daugelis Bulgarijos lakūnų kovėsi su fašistais Ispanijos padangėje ir pasukojo gyvybes kaip internacionalistai.

Didvyriškas bulgarų aviatorių tradicijas Antrąjo pasaulinio karo metais praturtino drąsūs Bulgarijos sūnūs, skraidymo meno imokę Tarybų Sąjungoje, kurioje gyveno

kaip emigrantai. Tai Tarybų Sąjungos Didvyris Zacharijus Zacharijevas, Borisas Ganevas, Kirilas Kirilovas, Avgustas Kabakčijevs. Karo metais jie tarnavo tarybinėje aviacijoje ir kovėsi su fašistais.

Dabartinė Bulgarijos jaunoji aviacijos entuziastų karta drąsiai semiasi žinių, mokosi iš savo tautiečių karo lakūnų išvėmė ir skraidymo meistris. Salyje gerai žinomi Bulgarijos Liaudies armijos pirmos klasės karo lakūnai Georgijus Vladimirovas, Ivanas Dočevs, Michailas Michovs. Didžiuliojo ir lais, kurie garsino šalį ir aviacijos sporte. Tai Bulgarijos nusipelnę sporto meistrai Angelas Doinksis, Marija Veličeva, Deležo Radevas, Todorka Radeva ir sporto meistrai Angelas Milanovas, Emilas Kyrlėvas, Peteris Gulemanovas.

Bulgarijos sparnuotoji jaunoji karta su didžiuliu atsidavimu siekia naujų sportinių aukštumų, visada yra pasirėngusi budriai saugoti savo gimtosios Tėvynės žydriją padangę nuo neprašytų įsibrovėlių.

M. KALCEVAS

TOKIA BUVO PRADŽIA

Tai įvyko 1910-aisiais, prabėgus daugeliui metų po to, kai bulgarai Kynčevs ir Zlatarovas pirmieji iš savo tautiečių baliūnų pakilo į orą. Rusų lakūnas konstruktorius B. Maslennikovas buvo pakviestas į Bulgariją pademonstruoti skridimoose lėktuvų galimybes. Mat po sėkmingo Lamanšo sąsiaurio perskridimo 1909 metais, prancūzų aviatorius L. Blerio, skridamas virš Stambulo, patyrė katastrofą. Po to jis pareiškė, kad katastrofos priežastis buvo ta, jog Balkanų pusiasalyje nėra skridimams lėktuvų palankių klimatinėlių sąlygų. Maslennikovas 1910 metų lapkričio 15 dieną šį teiginį paneigė, sėkmingai atlikęs keletą skridimų. Su juo kartu skrido ir bulgaras V. Zlatarovas.

Ivertinusi didelę aviacijos reikšmę ir jos panaudojimo koviniuose veiksmuose galimybes, Bulgarijos karinė vadovybė netrukus paskelbė konkursą norintiems mokytis lakūno ir aviamechaniko specialybių. Po poros metų keturios jaunų aviacijos entuziastų grupės buvo pasiūstos mokytis į Vokietiją, Prancūziją, Angliją ir Rusiją. Mokėtis Lui Blerio aviacinėje mokykloje, vieno skridimo metu Simeonui Petrovui virš Estampo aerodromo nustojo veikti lėktuvo variklis. Lakūnas, kaip rasė to meto spauda, pirmą kartą tokiomis aplinkybėmis sugebėjo sėkmingai nutupdyti lėktuvą su neveikiančiu motoru.

Netrukus prasidėjo Balkanų karas. Jame

kovos veiksmuose pradėti naudoti lėktuvai. Lėktuvais lakūnai skrisdavo žvalgyti priešų pozicijų (pirmą kartą fada panaudojo ir aerofotožvalgyba), iš lėktuvų buvo metamos bombos ant Andrianopolio tvirtovės, aviacijoje savanoriai tarnavo lakūnai ir iš kitų šalių: Anglijos — Snoudonas, Heldejus, Šveicarijos — Ernestas Biuris, Italijos — Džovani Sabelis, Rusijos — Timolejus Jelimovas, Piotras Ievsiukovas, Nikolajus Kostinas, Jakovas Sedovas ir Fiodoras Kolčinas. Apie jų skridimus ir priešų pozicijų bombardavimus iš lėktuvu tuo metu rasė daugiau kaip 120 karinių korespondentų daugelio šalių laikraščiuose. 1912 metų spalio 19 dieną koviniame skridime žuvo pirmasis Bulgarijos karo lakūnas Toprakčijevs.

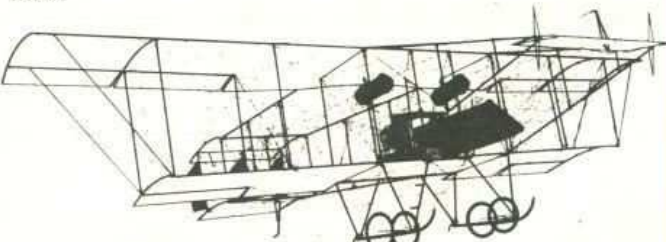
Pirmą karo lakūnų šturmane buvo bulgaras Raina Kasabova.

Viskam būna pradžia. Be minėtų faktų, pažymėtini ir kiti novatoriškumo bei drąsos atvejai. 1913 metų kovo 14 dieną Simeonas Petrovas, skridamas virš Stambulo, apliko strateginius priešų pajėgų rezervus. Tų pat metų sausyje bulgaras Milčo Milevas ir Italas Džovani Sabelis perskrido Marmuro jūrą ir atliko pakrančių žvalgybą. Šis įvykis laikomas pirmuoju perskridimu iš vieno žemyno į kitą. Jo reikšmę didina ta aplinkybė, kad lakūnai skrido karo metu ir netobulų lėktuvu.

C. CAKOVAS



Poručikas Simeonas Petrovas lėktuve „Blerio-XI“, prieš pirmąjį skrydį virš Sofijos 1912 m.



Rekonstruotas biplanas „Albatros F-2“, iš kurio per Balkanų karą pirmą kartą pasauslyje buvo metomos bombos.

SKRAIDYMO APARATŲ STATYBA BULGARIJOJE

Šio šimtmečio pirmaisiais dešimtmėčiais prasidėjęs sparūs aviacijos vystymasis ir ypač aviacijos sporto populiarėjimas paskatino pradėti lėktuvų, taip pat ir sportinių, statybą Bulgarijoje. Šis sąjūdis tęsėsi ištisus tris dešimtmečius. Pirmoji įmonė Bulgarijoje, kurioje pradėta statyti lėktuvus, buvo 1924 metais įkurta Božurigitė, netoli Sofijos. Ji veikė iki 1941 metų. Vėliau panašios gamyklos veikė Kazanlyke (1926—1946 metais) ir Loveče (1941—1945 me-



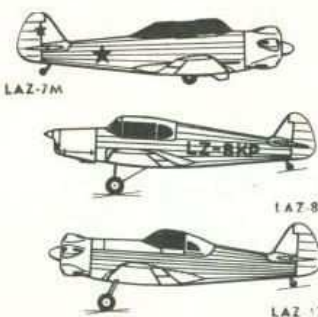
tais). Visose šiose įmonėse ir gamyklose buvo statomi įvairios paskirties vienmotoriai lėktuvai: mokomieji, žvalgybiniai, naikintuvai, lengvieji bombonešiai, sportiniai.



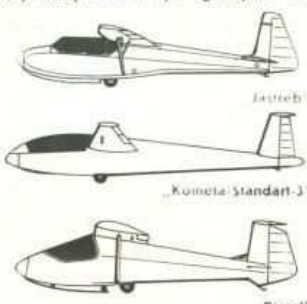
Pirmoje nuotraukoje matome DAR-1 lėktuvą, kuris 1926 metais buvo pradėtas statyti Božurigitė. Tai dvivietis mokomasis ir treniruojantis dviparnis lėktuvas, turintis 60 AJ galingumo Walter-NZ tipo variklį, o jo paprastoje konstrukcijoje buvo naudojami medis ir metalas. Tokių lėktuvų buvo pastatyta dvylika.

Antrą nuotrauką parodytas žvalgybai skirtas lėktuvas DAR-3 „Garvan“, kurio 1933—1939 metais buvo išleisti trys serijos. Jis turėjo 670 AJ galingumo motorą Alfa Romeo.

Trečioje nuotraukoje — Kazanlyke statytas paskutinės konstrukcijos lėktuvas KB-5 „Cučuliga III“ („Lakštingala“). Tai buvo dvivietis mokomasis lėktuvas, turintis 450 AJ galingumo variklį Walter Polux.



Kalbant apie lėktuvų statybą Bulgarijoje, pirmiausia reikėtų pažymėti didelį lėktuvų konstruktoriaus Izetano Lazarovo (1896—1961) indėlį. 1913 m. jis gimtajame Ple-



vene patistatė lengvą sklandytuvą ir pats juo skraidė. Vėliau mokėsi Božurigitė aviacijos mokykloje ir įgijo lėktuvų statybos specialybę. 1926 metais, pradėjęs dirbti aviakonstruktoriumi Božurigitė aviacijos mokykloje, jis sukonstravo mokomąjį vienvietį sklandytuvą „D. akonas“, o pirmas jo konstrukcijos divietis treniruojantis lėktuvas LAZ-1 (DAR-6) pakilo į orą 1932 metais. 1933—1936 metais Lazarovas dirbo Kazanlyko lėktuvų gamykloje techniniu direktoriumi ir tęsė darbus statant lėktuvus „Cučuliga“. Be to, 1941-aisiais baigė konstruoti naują divietį lengvą bombonešį ir žvalgybai tinkantį lėktuvą DAR-10A. Po Antrąjo pasaulinio karo 1946 metais L. Lazarovas per 40 dienų sukūrė naują mokomąjį lėktuvą LAZ-7 projektą ir su juo dalyvavo Jugoslavijoje vykusiame lengvų lėktuvų tarptautiniame konkurse. Buvo pastatyti du šio lėktuvo prototipai. Antrasis jų — LAZ-7.2 Loveče buvo gaminamas serijomis. Iki 1954 metų buvo pastatyta 150 modifikuotų šio lėktuvo tipų ir jais skraidė Bulgarijos karinės aviacijos lakūnai. Bene reikšmingiausias šio konstruktoriaus kūrinys buvo 1949 metais sukonstruotas ir pastatytas keturmotoris keleivinis lėktuvas LAZ-8. Paskutinis L. Lazarovo kūrinys buvo vienvietis sportinis lėktuvas LAZ-12, pastatytas 1953 metais.

1948—1956 metais L. Lazarovas Sofijos valstybiniam politechnikos institute vadovavo lėktuvų statybos katedrai, jam buvo

suteikta Dimitrovo premija ir profesoriaus vardas.

1926—1967 metais kai kuriuose Bulgarijos miestuose buvo statomi ir sklandytuvai. Pirmasis sklandytuvas buvo pastatytas 1926 metais Božurigitė, su kuriuo, o vėliau ir su „Drakonu“, skraidė pirmosios sklandytų mokyklos, įkurtos netoli Sofijos, kursantai.

Keli neblogi sklandytuvai Bulgarijoje buvo pastatyti vadovaujant talentingam konstruktoriui Liubenui Panovui (1926—1980), Sofijos elektrotechnikos masinių instituto profesorius. 1952 metais, Savanoriškos organizacijos gynbai remti Centro komitetui užsakius, buvo sukurta divi-čio sklandytuvo „Jastreb“ („Vanagas“) projektas. Dešimt šių sklandytuvų buvo pastatyta Musačiovo gamykloje. Ten pat 1957 metais buvo sukurta vienvietis sklandytuvas „Kometa-Standard“, kuriuo galima buvo siekti aukštų sportinių rezultatų. Buvo pastatyta iš viso 22 šios konstrukcijos sklandytuvai (trys serijos). Nuo 1965 iki 1967 metų buvo statomas vienvietis sklandytuvas „Biser“ („Gandras“).

Siuo metu skraidymo aparatus Bulgarijoje daugiausia stato konstruktoriai megejai. 1972 metais į orą pakilo pirmas tokios konstrukcijos mėgėjiškas motorizuotas sklandytuvas „Moto-Biser“.

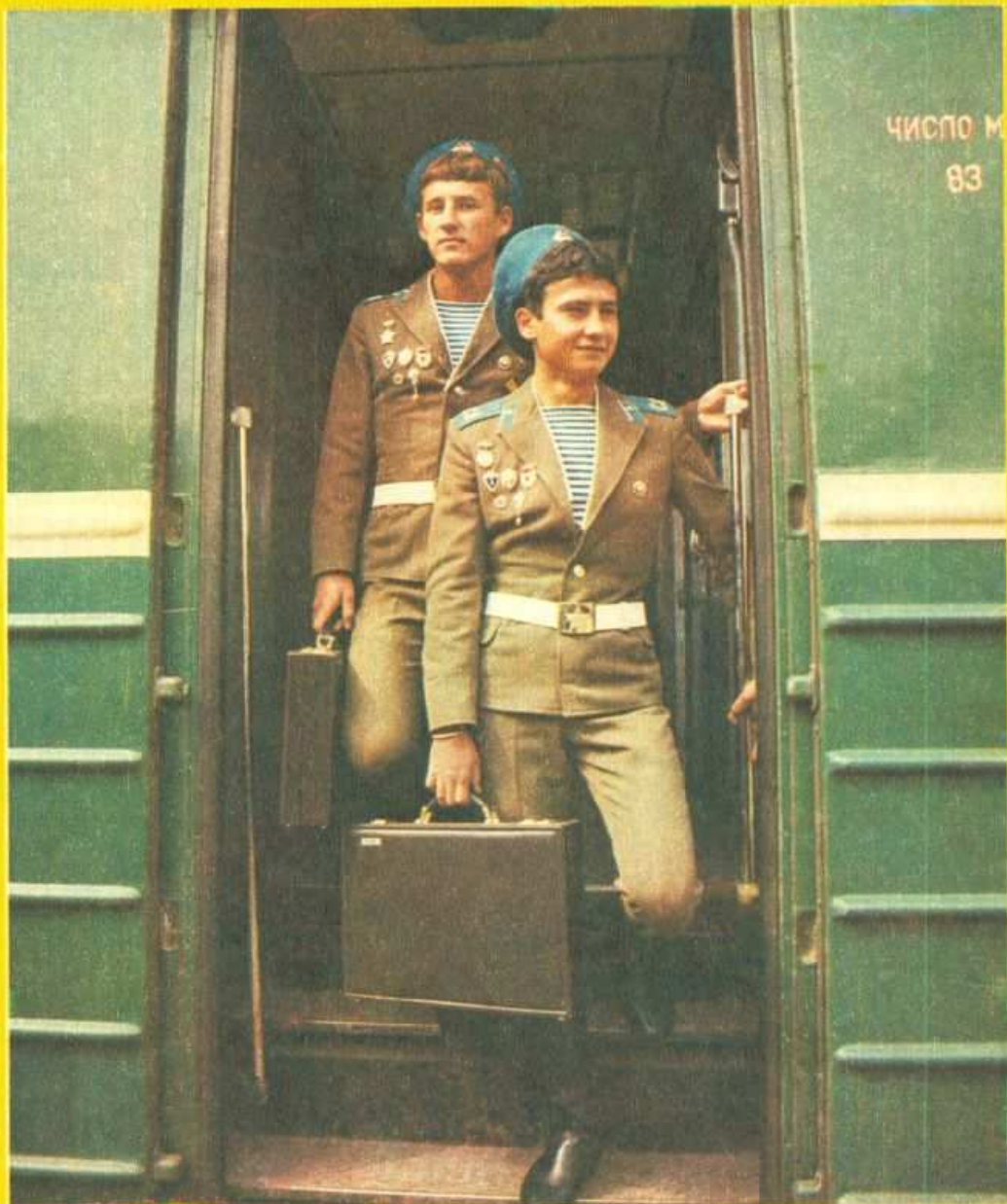
Šių metų gegužę Plovdive buvo surengtas mėgėjų konstruktorių sąskrydis, kurį jie atvyko su savo sukurtais skraidymo aparatais. Ta proga vyko šių skraidymo aparatų paroda. Joje buvo demonstruojamos 5 motorizuotos skraidyklės, 1 lėktuvas, 1 autožiras ir 2 aviaciniai motorai.

G. DYMANČEVAS



Rinkinyje pateikti aktyvaus žurnalisto „Kryle“ bendradarbio dailininko Vladimiro RUSIAŅSKIO piešiniai. 34-erių metų architektas piešėsi domisi nuo vaikystės. Jo karikatūros ir šaržus spausdina daugelis Bulgarijos laikraščių ir žurnalų.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI | ATSARGA!



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

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

TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!

KREIPTIS:

VILNIUS, Komjaunimo g. 60;
KAUNAS, Lenino pr. 12;
KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, Spalio g. 8;
PANEVĖŽYS, Sodų g. 3;
ALYTUS, Komjaunimo a. 9a
KAPSUKAS, Černiachovskio g. 50;
KĖDAINIAI, Josvainių g. 5;
MAŽEIKIAI, Pramonės g. 5;
UTENA, Molėtų g. 23;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
ROKIŠKIS, Respublikos g. 82;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6;
JONAVA, Žemių g. 13.

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

