

ISSN 0206—3867

SPARNAI

1
1988



1988 m. Nr. 1 [78]

LIETUVOS TSR SAVANORIS-
KOS DRAUGIJOS ARMIJAI,
AVIACIJAI IR LAIVYNUI
REMTI (SDAALR) CENTRO
KOMITETO VISOUMENINIS-
MOKSLINIS-PRAKTINIS IR
SPORTO INFORMACINIS BIU-
LETENIS.

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

Yriausiasis redaktorius
Sarūnas SKAPCEVIČIUS

Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Rimgaudas EINORIS,
Aleksandras ICIAVIČIUS,
Aleksandras JONUŠAS, Kazys
KILČIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Duota rinkti 1988.01.21. Pasi-
rašyta spaudai 1988.02.16.
LV 16050. Formetas 60x90/8.
Popierius giliauspaudinis. Gi-
liaspaudė. 5,2 sąl. ap. l. 4,6
sąl. spalv. atsp. 4,82 apsk. l.
Tir. 21 580. Užsakymas 101.
Kaina 40 kap. Redakcijos ad-
resas, 232007 Vilnius, Poloc-
ko 16. Spausdino LKP CK
I-os sp., 232656 Vilnius, Mai-
ronio 1/9.

Rankraščiai negrąžinami

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

Редатор
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.
На литовском языке.

Сдано в набор 21.01.1988.
Подано в печать 16.02.
1988. ЛВ 16050. Формат
60x90/8. Бум. глубокопечат-
ная. Глубокопечат. Усл.
печ. л. 5,2. Усл. кр.-отт. 4,6.
Усл.-изд. л. 4,82. Тираж
21580. Заказ 101. Цена 40
коп. Адрес редакции,
232007 Вильнюс, ул. По-
лоцко, 16. Отпечатано в
тип. изд-ва ЦК КП Литвы,
232656 Вильнюс, ул. Май-
ронё, 1/9.

© „Sparnai“, 1988

VIRŠELYJE: sportinis pilotas
žinis lėktuvas SU-26M pa-
klusnus tarptautinės klasės
sporto meistriui Jurgiui Kairiui.
M. KURAČIO nuotr.

LIETUVOS TSR SDAALR III SUVAŽIAVIMAS



Sausio 22 d. Vilniuje, Lietu-
vos TSR vidaus reikalų ministe-
rijos kultūros ir sporto rūmuose,
įvyko respublikos SDAALR
trečiasis suvažiavimas.

Lietuvos KP Centro Komiteto
sveikinimo laišką suvažiavimui
perskaitė Lietuvos KP Centro
Komiteto administracinių organų
skyriaus vedėjas S. Apanavičius.

Pranešimą apie respublikos
SDAALR Centro komiteto nu-
veiktą darbą per ataskaitinį laikotarpį
ir pagrindines gynybinės draugijos
persitvarkymo kryptis padarė
Lietuvos SDAALR Centro komiteto
pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas.

SDAALR CK revizijos komisijos
ataskaitą padarė revizijos komisijos
pirmininkas Specializuotos vaikų ir
jaunių povandeninio plaukimo mokyklos
direktorius P. Virbickas.

Diskusijose pasisakė suvažiavimo
delegatai: SDAALR Vilniaus miesto
komiteto pirmininkas J. Kindurys,
Alytaus pavyzdinės technikos mokyklos
viršininkas K. Medvedevas, SDAALR
Biržų rajono komiteto pirmininkas

S. Eitavičienė, Širvintų 2-os
vidurinės mokyklos pradinio karinio
ringimo vadovas L. Valcechauskas,
Karinių techninių sporto šakų aukštojo
sportinio meistriškumo mokyklos
treneris-dėstytojas B. Maknauskas,
Lietuvos KP Kretingos rajono komiteto
pirmininkas sekretorius V. Kubilius,
Prienų eksperimentinės sportinės
aviacijos gamyklos direktorius A. Jonušas,
SDAALR Klaipėdos miesto komiteto
pirmininkas V. Pulkauskas, Vilniaus
vairuotojų mokyklos kursantas A. Martinecas,
Kauno „Bangos“ susivienijimo SDAALR
organizacijos pirmininkas J. Marculanas,
Lietuvos LKJS CK sekretorius A. Kumža,
respublikos karinis komisaras A. Visockas
ir TSRS sklandymo rinktinės kandidatė
E. Smilgevičiūtė.

Mandatų komisijos pranešimą
padarė Lietuvos TSR SDAALR Centro
komiteto pirmininko pavaduotojas R. Elnoris.
Suvažiavimą sveikino Vilniaus 7-os
vidurinės mokyklos jaunarmiečiai ir
geriausieji SDAALR sportininkai.
Sportininkų vardu kalbėjo TSRS
tarptautinės klasės sporto meist-

ras A. Girdauskas.

Suvažiavime kalbėjo Lietuvos
TSR Ministrų Tarybos pirmininko
pavaduotojas A. Cesnavičius ir
TSRS SDAALR Centro komiteto
valdybos viršininkas kontradmirolas P. Griščiuksas.

Delegatai išrinko Lietuvos TSR
SDAALR Centro komitetą, revizijos
komisiją ir delegatus į TSRS SDAALR
dešimtąjį suvažiavimą.

Suvažiavimo darbe dalyvavo
Lietuvos KP Centro Komiteto
antrasis sekretorius V. Mitkinas,
kiti atsakingi partiniai, tarybiniai,
komjaunimo darbuotojai, Tarybinės
Armijos atstovai.

Įvyko Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto plenumas, ap-
svarstęs organizacinį klausimą.
Respublikos gynybinės draugijos
Centro komiteto pirmininku
išrinktas generolas majoras G. Taurinskas.
Pirmininko pavaduotojais išrinkti R. Elnoris,
N. Fomenka, P. Radzevičius, V. Ravinskas,
A. Speičys.

Revizijos komisijos pirmininku
išrinktas S. Jalnionis, SDAALR
Panevėžio miesto komiteto pirmininkas.



PO LIETUVOS TSR SAVANO-
RISKOS DRAUGIJOS ARMIJAI,
AVIACIJAI IR LAIVYNUI REM-
TI III SUVAŽIAVIMO „SPARNŲ“
KORESPONDENTAS SUSITIKO
SU LIETUVOS TSR SDAALR
CENTRO KOMITETO PIRMININ-
KU GENEROLU MAJORU GI-
NUČIU TAURINSKU IR
PAPRAŠĖ JO ATSAKYTI Į KLAU-
SIMUS, LIEČIANCIUS DRAUGI-
JOS VEIKLĄ.



liucinįs Tarybų šalies gyvenimo
pertvarkymas būtinai reikalingas
tokios garantijos, kokia yra Gin-
kluotųjų Pajėgų kovinė parengtis.
O SDAALR pirmutinis ir tiesio-
ginis uždavinys yra visokeriškai
tiekinti šios parengties gerinimui.
Kad vykdytume jį kuo efekty-
viau ir persitvarkoma mūsų pa-
triotinėje draugijoje. O tolesnės
jo veiklos geires kaip tik ir nu-
matė draugijos III suvažiavimas.

Suvažiavimo išvakarėse visa-

Kai Kupiškio rajono partiniai
ir tarybiniai organai rimtai susi-
rūpino gynybinio darbo organi-
zavimu, vadovauti rajono
SDAALR organizacijai buvo pa-
vesta R. Kvietkauskui, iki tol
dirbusiam vieno kolūkio partinės
organizacijos sekretoriumi. Ir
reikalai netrūkus ėmė gerėti.
Ūkio būdu pastatytas gynybinis
sportinis kompleksas, kuriame
įsikūrė technikos sporto klub-
as, dirbtuvės, garažai, šaudymo
tiras. Dabar statomas kartodro-

dažnai dar tenka įsitikinti, kad
ne visų mūsų draugijos gran-
džių sąveika yra be trūkumų.

Pasitaiko ir visai piktavališkų
tarnybinių bei finansinės draus-
mės pažeidimų, kokių buvo
Vilniaus ATSK, Kauno Panemū-
nės rajono TSK, Alytaus techni-
kos mokykloje, „Salduvės“ vieš-
butyje ir dar keliuose organizaci-
jose.

Į savo draugijos trečiąjį suva-
žiavimą susirinkome po ataskaitų
ir rinkimų visose žemesnėse
draugijos grandyse. Pirminėse
bei miestų ir rajonų organizaci-
jose suformuoti nauji komitetai,
kai kur pasikeitė jų vadovai.
Naujos jėgos turėtų dar akty-
viau šalinti buvusius trūkumus,
ypač inertiškumą ir iniciatyvos
stoką. Tiesa, mūsų pareiga
jiems padėti, ir čia draugijos
Centro komitetui reikės dar daug
padaryti.

SDAALR jau nebe pirmi metai
siekiama kuo daugiau veiklos
akcentų perkelti į pirmines or-
ganizacijas, padaryti jų gyven-
imą pilnakraujį, įdomų ir tinka-
mai atliekantį savo patriotinės
draugijos padalinių funkcijas. Ta-
čiau šis darbas ne visada atne-
ša laukiamų rezultatų!

Respublikinėje apžiūroje kas-
met išaiškinamos geriausios pir-
minės organizacijos. Jų yra ne-
mažai, ir kasmet tokių pavyzdžių
daugėja. Norėčiau paminėti Vil-
niaus radijo komponentų, Kauno
„Bangos“ televizijos gamybinio
susivienijimo, Alytaus medvilnės
kombinato, Šiaulių VPTM-43, Za-
rasų M. Melnikaitės vidurinės
mokyklos, Biržų rajono „Tarybi-
nio artojo“ kolūkio kolektyvus.
Jie ir dar daug kitų tapo res-
publikinės apžiūros nugalėto-
jais. O Alytaus ENSK, Vilniaus
V. Kapsuko valstybinio universi-
teto, Klaipėdos 16-osios viduri-
nės mokyklos pirminės organi-
zacijos nugalėjo sąjunginėje ap-
žiūroje.

Kiekvienais metais tokių orga-
nizacijų daugėja. Tačiau dar
negalima sakyti, kad pažangus
patyrimas pakankamai greit plin-
ta. Jei daugumoje rajonų
padėtis geresnė, tai to ne-
galima pasakyti apie Kapsuką,
Palangą, Kėdainius, Raseinius,
Salčininkus. Nėra kuo pasigirti
ir tokioms etatinėms SDAALR
organizacijoms kaip Kapsuko ir
Klaipėdos vairuotojų mokyklos,
Respublikinis technikos sporto
klubas ir Respublikinis šaudymo
sporto klubas.

Nors ir pasiekta daug lai-
mėjimų patriotiniame darbe, pa-
daugėjo jaunimo, stojančio į
aukštąsias karines mokyklas, for-
malizmo ir čia neišvengiama. Tad
dirbti reikės dar labiau susitelkus
ir apgalvotai.

NUKELTA Į 12 P.

Į NAUJĄ ETAPĄ

da sumuojami nuveikto darbo
rezultatai, paruošiamas įvertini-
mas to, kas jau padaryta. Kokiais
poslinkiais galima charakterizuoti
patriotinės draugijos gyvenimo
persitvarkymo etapą!

Teigiamų tendencijų pastebi-
ma jau visose mūsų respublikos
SDAALR veiklos sferose. Ana-
lizuodami mūsų Centro komiteto,
jo prezidiumo ir prezidiumo
biuro veiklą, randame, kad or-
ganizacinis darbas yra pagerė-
jęs. Senstėjęsios valdymo siste-
mos pertvarkymas, viešumo
elementai kai kurių vadovų dar-
be, konkrečios veiklos persvara
prieš tuščiažodžiavimą — visa
tai kuo plačiau ėmė atsiskleisti
pastaruoju metu.

Beje, sustiprintas ir dėmesys,
kurį draugijai rodo LKP CK ir
respublikos vyriausybė bei parti-
niai ir tarybiniai vadovai mies-
tuose ir rajonuose. Todėl suak-
tyvėjo darbas Biržų, Ignalī-
nos, Skuodo ir kituose rajonuose.
Jau nebe pirmi metai pir-
maujančių gretose Vilnius ir
Kaunas, Akmenės, Kauno, Kupiškio,
Prienų ir Radviliškio rajonai.
Produktyviai dirbama Kauno vai-
ruotojų ir Šiaulių jungtinėje tech-
nikos mokyklose, Kauno RTSJK
ir Jono Žiburkaus ASK, Salči-
ninkų gamybiniame kombinate,
Klaipėdos ir Kupiškio TSK.

Pagerėjo SDAALR CK darbas
su kadrais. Dabar daugeliui komi-
tetų ir organizacijų vadovauja
didelį patyrimą turintys va-
dovai: J. Kinduryš, S. Jalinionis,
J. Davidsonas, E. Vaitiekūnienė,
V. Kazlauskas, V. Volikas, S.
Noreika, S. Mačeniūnas ir daugelis
kitų.

mas. Ir gynybinės draugijos au-
toritetas rajone iškart išaugo,
jaunimas patraukė į sekcijas ir
būrelius.

Panašių priemonių buvo imtasi
Biržų ir Skuodo rajonuose, Vil-
niaus Dariaus ir Girėno aeroklub-
e, Vilniaus vairuotojų mokyk-
loje, kur atėjus naujiems ener-
gingiems vadovams S. Eitavičienėi,
A. Nomgaudienėi, R. Paksui,
A. Korablikovui, laimėjimų kreivė
iškart šoktelėjo į viršų.

Teigiamos įtakos darbui su
kadrais turėjo SDAALR darbuotojų
atestacija. Buvo tobulinamas
ir socialistinis lenktyniavimas.
Jo pertvarkymas turėjo įtakos
darbo pagerėjimui Vilkaviškio,
Jonavos, Lazdijų, Trakų ir ki-
tuose rajonuose.

Tiek draugijos Centro komite-
te, tiek miestų ir rajonų organi-
zacijose ryški tendencija su-
stiprinti veiklą pirminių kolektyvuose,
atsisakyti daugelio posėdžių ir popierių kūrimo.
Centro komiteto pradžioje biu-
ro posėdžių mes sumažinome 2,5
karto. Mažiau ir vadovaujančiųjų
darbuotojų pasitarimų. Ir reikalai
nuo to ne tik kad nepablogėjo,
o atvirkščiai — įgavę daugiau
savarankiškumo CK skyriai turi
daugiau teigiamos įtakos pa-
valdžioms organizacijoms. Su-
mažėjo tik pasikeitimas raštais.
Žinoma, tai tik pirmieji žings-
niai atnaujinant mūsų veiklą. Ta-
čiau būtų neteisinga manyti,
kad jokių trūkumų mūsų darbe
nebeliko ir su jokiais proble-
momis nesusiduriame. Atvirkščiai.
Kuo daugiau norisi pada-
ryti, tuo daugiau kliūčių iškyla
sprendžiant visus klausimus, ir

Kaip buvo pabrėžta TSKP CK
1987 m. birželio plenumo, persi-
tvarkymo pagrindai šiuo metu
jau paruošti, tarybinė liaudis
jiems pritaria. Todėl dabar
svarbiausia — praktinis darbas
pertvarkant visas veiklos sferas,
taip pat ir visuomeninę. O
SDAALR darbas didžiule savo
dalimi remiasi visuomene, jos
aktyvumu ir patriotiniais jaus-
mais.

TSRS gynybinės galios stip-
rinimas ir taikos užtikrinimas pa-
saulyje — neatsiejami dalykai.
Tarybų Sąjungos ir Jungtinių
Amerikos Valstijų vadovų susita-
rimas dėl mažojo ir vidutinio
nuotolio veikimo raketų likvida-
vimo yra svarbus žingsnis, sie-
kiant normalizuoti politinę pa-
dėtį planetoje. Jis susilaukė pla-
taus pritarimo visame pasaulyje,
mūsų šalies visuomenėje ir,
žinoma, mūsų gynybinėje drau-
gijoje.

Tačiau tai dar jokių būdu ne-
reiškia, jog dėmesys mūsų gy-
nybiniam pajėgumui gali būti
sumažintas. Atvirkščiai — revo-

Lietuvos aviacijos muziejus
Inv. Nr. 9843
BIBLIOTEKA

Dariaus ir Girėno vardu pavadintame



Už laimėjimus, pasiektus 1987 metais patriotinės gynybinės draugijos aviacijos mokomųjų organizacijų ir aviacijos sporto klubų sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime, planinių užduočių įvykdymą, aviacijos sportininkų ugdymą, jaunimo ruošimą tarnybai Tarybinėje Armijoje, pirmosios vietos pripažintos: tarp aeroklubų — Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubui (viršininkas R. Paksas), o tarp aviacijos technikos sporto klubų — Alytaus ATSK (viršininkas T. Matukonis). Vilniaus ir Alytaus kolektyvams paskirtos TSRS SDAALR Centro komiteto ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro komiteto pereinamosios raudonosios vėliavos.



Maloniai sutiko atsakyti ir į klausimus.

— Kas labiausiai įsimintina liko iš praėjusio sportinio sezono?

— Žmogiškai pajutau, kad mano ir viso kolektyvo interesai pasiekė, jeigu taip galima pasakyti, susilietimo tašką. Visi gyvename viena mintimi, bendrais siekiais. Kiekvieną jaudina ir džiaugsmas, ir rūpesčiai. Dirbdami negalvojome apie įvertinimą. Todėl dvigubai malonus šis mūsų veiklos pripažinimas.

Neišblėso dar ir Maskvoje, Tušino aerodrome vykusios aviacijos sporto šventės, skirtos Spalio revoliucijos 70-mečiui, įspūdiai. Buvau šventės dalyvis. Su klubo skraidymo meistrais sportiniais lėktuvais atlikome aukštojo pilotazo skridimus. Įsiminė ne tik startas, bet ir pasirušimas šiam didžiuliam renginiui.

— Ar įvyko klube kokių pasiekimų?

— Baigiame rinkti aeroklubo istoriją. Numatome įsirengti nedidelį muziejų. O kol kas istorines nuotraukas, dokumentus, kitą išliekamąją vertę turinčią medžiagą eksponuojame specialiuose stenduose. Tegu žiūri jaunimas, tegu žino, į kokią kolektyvą atėjo, kokių pergalių reikia siekti.

Labai praturėjome techniką; įsigijome du naujus pilotazinius lėktuvus JAK-55, specialių automašinių ir agregatų, sniego valytuvų, traktorių, benzovežių, kranų. Dabar jokios, kad ir didžiausios žiemos pūgos nebaisios. Todėl mes skraidymų sezoną tęsiame ir vasarą, ir žiemą.

— Susiklausęs kolektyvas — laimėjimų laidas. Ką galėtumėte pažymėti?

— Praėjusių metų sportinis sezonas kolektyvui nebuvo lengvas. Į planingą sportinio darbo ritmą įsiterpė nemažai renginių, kurių organizavimui reikėjo daug jėgų, išradingumo, neretai atidedant vėlesniam laikui net poilsį. Klubo aerodrome Kyviškėse vyko Tarybų Sąjungos lėktuvų sporto aukštojo pilotazo čempionatas, dvi respublikinės aviacijos sporto šventės. Malonu, kad visuomenė ir sportininkai liko patenkinti, dėkojo mums. Be to, klubo sportininkai patys dalyvavo šešiose aviacijos sporto šventėse kituose respublikos miestuose.

Parašutininkai atliko pusantro tūkstančio žuolių daugiau, negu ankstesniais metais. Keliolika jaunų lėkunų baigė apmokymo

skraidyti programą, tiek pat paruošėme stojimui į aukštąsias karines aviacijos mokyklas, o penkis kursantus — į SDAALR ir civilinės aviacijos mokyklas. Du klubo parašutininkai pirmą kartą įvykdė sporto meistro, dešimt sportininkų — pirmo atskyrio ir daugiau kaip 600 — kitų sporto atskyrių normatyvus.

Aktyviai ir kruopščiai pasidarbavo grandies vadas Alvydas Šumskas, lakūnas-instruktorius Stasys Civilis, grandies vadas Leonidas Trukšinas, inžinierius Konstantinas Šluinskas, aviatechnikas Česlovas Mikulevičius, instruktorius-metodininkas Edmundas Genusauskas, vairuotojai Romanas Padleckis ir Adolfas Lapėnas, medicinos felčerė Roma Civilienė, sandėlio vedėja Kristina Dodela ir daugelis kitų. Atvirai pasakius, galima būtų išvardyti beveik visus aeroklubo darbuotojus.

— Įdomu būtų išgirsti apie aeroklube kultivuojamų trijų aviacijos sporto šakų — aukštojo pilotazo, parašutininkų ir aviamodelizmo atstovų meistriskumo augimo tendencijas.

— Apskritai kalbant, pastaraisiais metais išskirti nieko nenorėčiau. Ir pilotazininkai, ir parašutininkai, pagaliau ir aviamodeliuotojai yra iškovoję ryškių pergalių, bet jų meistriskumo augimo kreivė lyg ir stovi vietoje. O juk per sportinį sezoną parašutininkai atliko be-

Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubas — vienas skaitlingiausių kolektyvų respublikos Savanoriškoje draugijoje armijai, aviacijai ir laivynui remti. Klube praėjusiais metais sportavo beveik 700 lakūnų pilotazininkų, parašutininkų, aviamodeliuotojų. Klubas ruošia jaunuolius stoti į aukštąsias karo aviacijos mokyklas.

Klubas kantriai, bet planingai siekė šių didelių laimėjimų bei visuotinio pripažinimo. 1986 metų SDAALR kolektyvų sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime tarp nugalėtojų buvo parašutinės grandies vadas Leonidas Trukšinas, o kolektyvui tarp aeroklubų buvo paskirta trečioji vieta. Ir štai po metų — naujas, didžiausias darbo įvertinimas.

Suprantama, šiems darbo laimėjimams ir klubo sportininkų pergalems pamatus dėjo, patriotinę masinę ir sportinę klubo veiklą puoselėjo daug žmonių: visų pirma — buvęs aeroklubo viršininkas, instruktoriai, techniniai darbuotojai. Jų indėlis, jų įdėtas triušas klube žinomas ir vertinamas. Pastarųjų metų laimėjimai siejami su veikla praėityje žinomo aukštojo pilotazo aso, buvusio klubo auklėtinio TSRS sporto meistro Rolando Pakso, kuris trečius metus vadovauja Dariaus ir Girėno aeroklubui.

Pirmomis naujų 1988 metų dienomis „Sparnų“ korespondentas susitiko su aeroklubo viršininku. Jis, kaip visada, — draugiškas ir įdomus pašnekovas. Apie save vengia kalbėti. Daugiausia apie kolektyvo žmones, apie sportininkus pasakoja.



Ir žiemą treniruojasi Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo parašutininkai bei lakūnai pilotazininkai. M. KURAIČIO nuotr.

veik 12 tūkstančių šuolių, o lakūnai pilotажininkai priskraidė daugiau kaip 3600 valandų. Optimistiškai nuteikia tai, kad mūsų kolektyvo šeši parašiutininkai ir du lakūnai pilotажininkai yra kviečiami į Tarybų Sąjungos rinktines. Jurgis Kairys, TSRS rinktinės sudėtyje startuodamas Europos lėktuvų sporto aukštojo pilotажo čempionate, pelnė aukso medalį už komandinę pergalę, socialistinės sandraugos šalių pirmenybėse bendroje įskaitoje iškovojo sidabro medalį, o Vytautas Lapėnas tapo trečiu priziniu ir bronzos medalio laimėtoju Vilniuje vykuso šalies aukštojo pilotажo čempionato bendroje įskaitoje. Jeigu sumuotume visus Tarybų Sąjungos, Pabaltijo ir respublikos pirmenybėse aeroklubo sportininkų iškovotus medalius, jų „balansas“ būtų toks: 27 aukso, 15 sidabro ir 8 bronzos. Bet, pasakysiu atvirai, visiškai pasitenkinimo nejaučiame. Yra visos galimybės ir sąlygos gausinti šiuos laimėjimus. Manau, kad patriotinės draugijos respublikos CK vadovybės nutarimas rinktinės narių ir kandidatų ruošimui bei meistriškumui tobulinti skirtas lėšas pervesti tiesiogiai tiems klubams, kur šie sportininkai treniruojasi, o ne naudoti „bendro katilo“ principu, bus palankus akstinas gerinant mokomąjį sportinį darbą apskritai ir sprendžiant sportininkų meistriškumo kėlimo problemas konkrečiai.

— Aeroklubo kolektyvo darbo rezultatai sulaukė pripažinimo. O ką, pavyzdžiui, šiandien galėtum pasakyti arba ką norėtum pasiūlyti sportininkas Rolandas Pakšas!

— Norėčiau, kad kiekvienas — ir instruktorius, ir aviatechnikas, ir ypač skraidymų vadovas, lygiai taip pat, kaip ir sportininkas, o gal net dar daugiau stengtųsi ir rūpintųsi išnaudoti kiekvieną treniruotę skirtą mi-

nutę, kad reikliai būtų tenkinami sportininkų poreikiai aprūpinant nauja technika, sportine apranga, aparatūra, o kasdieniame gyvenime, treniruotėse bei varžybose viskas būtų daroma laiku ir sklandžiai, neužmirštant poilsio ir kitų socialinių gyvenimo klausimų.

— Ką norėtum pafarti sportininkui treneris Rolandas Pakšas!

— Pirmiausia pasiteiraučiau atėjusio į klubą sportininko, ar tikrai jis pasiryžęs negailėti valios ir jėgų pamėgtai aviacijos sporto šakai, ar pasiruošęs dideliui ir nelengvam darbui? Treniruotės, varžybos, kitokie sporto renginiai nėra kažkoks atskiras, išskirtinis dalykas, o užima gyvenime vietą kartu su šeimos, mokslo arba darbo rūpesčiais. Todėl patarčiau pamąstyti ir viską gerai apsvarstyti. Ypač akcentuočiau privalumą — vertinti vyresnių nuomonę, patarimus, net ir pabarimus ar priekaištus, bet niekada nebūti klusniu pamėgdžiotu, o pačiam viską daryti ir spręsti „savo galva“.

— Kokie Rolando Pakso, aeroklubo viršininko, planai, svajonės ir siekiai ateičiai!

— Pirmiausia, — kad kolektyvas tikėtų manimi, kad pavyktų taip jį sucementuoti, jog kiekvienas į darbą ateitų kaip į šventę, o darbe ir kasdieniuose rūpesčiuose visada jaustų draugišką vienas kito petį. Svajoju apie naujo modernaus mokomojo korpuso aerodrome statybą šiame penkmete, kuriame būtų ne tik erdvios klasės, bet ir tobulos sportininkų mokymo, aukšto meistriškumo lakūnų bei parašiutininkų ruošimo priemonės, naujausia aparatūra, ir nemažiau svarbu, — kad būtų geros ir darbo, ir poilsio sąlygos. Mūsų aeroklubas turėtų būti pavyzdinis.

Kalbėjosi K. KAZIŪNAS

KYVIŠKIŲ LAUKO ISTORIJA



Dariaus ir Girėno aeroklubo tarybos pirmininkas G. Saltenis (viduryje) kalbasi su buvusiais aeroklubo viršininkais F. Seliviorstovu ir J. Zilioniu.

AUTORĖS nuotr.

Dažnas to žmogaus žingsnis buvo istorija. Mažytė ar didelė, reikšminga žmonėms ar jam pačiam. Ir šiandien pažinti šį žmogų lengviau, kai jis — įvykių sūkurys.

TSRS aukštojo pilotажo čempionatas vyko praėjusių metų vasarą Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklube. Mažai jam tada rūpėjo klubo užkulisiai. Kiekvienas turėjo savo pareigas. Pavyzdžiui, klubo šturmanas S. Mačiakas vadovavo skraidymams. Jis bene labiausiai ir gailėjosi, nepakalbėjęs su Tarybų Sąjungos Didvyriu Fiodoru Seliviorstovu.

Dabartinio aeroklubo viršininko Rolando Pakso kabinete pirmą kartą ir pamačiau Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo pirmąjį viršininką. Ant stalo gulėjo pakvietimas į čempionatą. Svarioje šio lapelio pusėje F. Seliviorstovas buvo bebaigiąs rašyti keletą sakinių. Jų turinį po poros valandų varžybų atidaryme išgirdo visi.

Kalbėdamasi su Fiodoru Petrovičium, užsiminiau apie jo oro mūsų Didžiojo Tėvynės karo frontuose. Fiodoras Seliviorstovas apdovanotas dviem Raudonosios žvaigždės ordinu ir daugeliu medalių. 1945 metais vasario 22 d. jam suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas už 157 kovinius skridimus lėktuvu Il-2, įteikti Lenino ir Raudonosios žvaigždės ordinarai. Bet yra ir kita, ne mažiau reikšminga tėkmė — Lietuvos aviacijos sporto istorija. Ne be F. Seliviorstovo pagalbos buvo ji atgaivinta pokario metais Lietuvoje.

1947 metais paskirtas vadovauti Vilniaus aviacijos sporto klubui, jau pirmomis darbo dienomis Fiodoras Seliviorstovas pastebėjo, kad Lietuvos jaunimas veržiasi skraidyti. Priešasčių toli ieškoti nereikėjo. Kalta istorija, Darius ir Girėnas, šaunios aviacijos tradicijos. Viršininkas prisimena du jaunuosius, atvykusius į klubą net iš kunigų seminarijos. Jie taip pat panoro skraidyti. Daugeliui drąsulių skraidyti neleido medikai. Ta-

čiau pirmieji 36 lakūnai pasiekė savo tikslą. Tarp jų buvo ir pirmoji pokario metų lakūnė Lietuvoje Eglė Kupstaitė, vėliau — Danutė Dilytė ir kitos merginos.

Sklandytojai tais metais buvo įsikūrę Kaune. Pirmaisiais metais skraidė 15 sklandytojų.

Daugiausia klube buvo parašiutininkų — net 102. Tačiau viršininkui visuomet buvo artimesni lėktuvai. Karo skrydžiuose jis stebėjo Lietuvą. Čia sunkiausius mūsų patyrė, čia daugiausia kartų ir sužeistas buvo. Pasibaigus karui, po sunkių traumų medikai lakūnui rekomendavo pereiti prie lengvesnio darbo. Fiodorui Seliviorstovui pasiūlė aeroklubo viršininko kėdę. Reikėjo rinktis Taganrogą, Nižnij Tagilą, Rostovą arba Vilnių. Tada ir prisiminė karo lakūnas Lietuvos miškus, ežerus, žmones. Pasirinko Vilnių.

Aviacijos sporto klubo buveinėje, trijų aukštų pastate sostinės Jaunimo sode, F. Seliviorstovui vadovaujant buvo padarytos remontas. Čia ir susirinko pirmoji lakūnų laida. Šis pastatas, deja, seniai jau ne lakūnų globojamas. Bet iš to paties Kyviškių lauko kyla sportiniai lėktuvai. Pirmasis klubo viršininkas, žvelgdamas į jo tolius, didžiulio jausmo kyla daugiau kaip keturis dešimtmečius Kyviškių aerodromo ramunių žiedai kasmet sveikina po keliasdešimt sportininkų, atlikusių pirmuosius savarankiškus aukštojo pilotажo skrydžius.

F. Seliviorstovo akis čempionato iškilmingo atidarymo metu greit pastebėjo pilotavimo asų J. Kairio, V. Lapėno, garsiosios trijulės: aeroklubo viršininko R. Pakso, trenerio L. Jonio ir grandies vado R. Noreikos meistriškus skrydžius. Kai Jurgio Kairio lėktuvas Su-26M vinguriavo suktukinių „statinių“ verpete, mano žvilgsnis, atsitokėjęs nuo reginio, užkliuvo už fotografų. Jų aparatai nespragėjo. Visų laikų didžiausieji Kyviškių lauko liudininkai kabaravo „užsimerkę“.

Zinia, pats laikas daugiau pasakytų apie pirmąjį ir kitus klubo viršininkus. Pasakytų, jei prekaltų... R. SARPALIOTĖ



KOVINĖ BROLYBĖ

Antrojo pasaulinio karo istorija mena nemažai tikros tautų draugystės pavyzdžių kovojant su bendru priešu — vokiškuoju fašizmu. Vienas tokių ryškių pavyzdžių yra Prancūzijos savanorių iš naikintuvų aviacijos pulko „Normandija—Nemunas“ dalyvavimas drauge su tarybiniais lakūnais kovoje prieš hitlerininkus.

Rytų Prūsijos padangėje susikryžavo „Normandijos—Nemuno“ ir pikirojančių bombonešių pulko, vadovaujamo Tarybų Sąjungos Didvyrio gvardijos papulkininkio D. Valentko, keliai. Šiame pulke tarnavo ir gvardijos vyresnysis leitenantas S. Jakubovas.

1944 metų spalio 17 dieną gvardijos aviacijos pulkas gavo užduotį: smogti priešui galingą smūgį bombarduojant geležinkelio stotį Eitkūnuose, kur buvo

sukaupta daugybė priešų ešelonų, gabenančių techniką ir kariuomenę. Vykdamas šią kovinę užduotį raudonžvaigždžius bombonešius pridengė pulko „Normandija—Nemunas“ naikintuvai.

Fašistai pasifiko mūsų lėktuvus uraganine zenitinės artilerijos ugnimi. Užsiliepsnojo trys pikirojančios bombonešiai, kliudyti sviedinių tiesiu pataikymu. Užtat likusieji suspėjo numesti bombas į nurodytą vietą ir pridaryti priešui didelių nuostolių. Grįžtančius tarybinius lėktuvus atakavo priešų naikintuvai „Messeršmitai“. Jie ėmė įnirtingai pliekti iš visų pabūklų. Prancūzų lakūnai lėktuvais JAK-3 žaibiškai puolė atakon. Apgaubtas liepsnos liežuvių jau neria žemyn vienas „meseris“. Ilga dūmų uodega nusidriekia ir įkandina kito.

Bet štai išėjo iš rikiuotės ir mūsų lėktuvai, pilotuojamas gvardijos jaunesniojo leitenanto Vasilijaus Kovalio: užsilieps-

nojo kairysis mašinos motoras. Lėktuvo įgulos vadas vargais negalais dar sugebėjo su vienu veikiančiu motoru nusigauti iki fronto linijos. Bet kai lauktoji linija pagaliau šmėkstelėjo apačioje, lėktuvai buvo pernelyg žemai. Lėktuvo vadas perduoda paskutinį įsakymą šturmanui S. Jakubovui ir šauliui radistui: palikti degantį lėktuvą. Kai S. Jakubovas jau buvo išskleidęs parašutą, staiga išvydo priešais tiesiai į jį atsikrentantį „meserį“. Kažkur greta šią akimirką ilgas ugnies žaibas perskrodė dangų... Po kelių sekundžių „meseris“ jau degė, kliudytas taiklios raudonžvaigždžio „Jako“ pabūklų serijos, o pats „Jakas“ sklاندė viršum parašutininko galvos, pridengdamas jį savo ugnimi ir lydėdamas parašutininką kone iki žemės. Bet netrukus priešų sviedinys pataikė į „Jaką“, užsiliepsnojo jo motoras. Lakūnas spėjo išsokti su parašutu. Nusileidęs Jakubovas perplovė parašuto stropą ir tekinas pasileido prie besileidžiančio netoliese kito parašutininko — savo išgelbėtojo. Tai buvo prancūzų lakūnas Zanas Emonsas. Jis nusileido neutralioje zonoje. Buvo sužeistas į abi kojas ir į petį. Visas apsiplieskęs kraujais, negalėjo paeiti.

Prisiršęs sužeistąjį parašuto stropom, Jakubovas užsivertė jį ant nugaros. Pašliaužė keletą metrų. Ir staiga sužeistasis kažką suriko jam nesuprantama gimtąja kalba, sugriebė jį už

peties ir pakišo pistoletą. Jakubovas apsidairė. Įkandin šliaužė du fricai. Du taiklūs žaibiški šūviai — ir fašistai sukiūbo.

Kariai toliau tęsė savo nelengvą kelią šliaužė pas savuosius. Šitaip jie pagaliau nusigavo iki priešakinio pozicijų. Vieno mūsų šaulių bataliono pėstininkas viršila, pamatęs, kaip Jakubovas vargsta, pasiūlė jam pasinaudoti grįžtančiu iš kautynių lauko tanku, kad kuo greičiau nusigautų iki sanitarijos bataliono.

Po valandos Emonsas jau gulėjo ant operacinės stalo. O Jakubovas, įbrukęs jam į kišenę laiškutį su savo pavardės ir lauko pašto numeriu, nuskubėjo tenai, kur buvo numuštas jo lėktuvai.

1945 metų sausį į dalinį, kuriame tarnavo S. Jakubovas, atėjo laiškas iš „Normandijos—Nemuno“ pulko. Jame buvo rašoma: „Mano mielas draugel! Džiaugiuosi, galėdamas asmeniškai padėkoti Jums už Jūsų kovinę draugystę ir už Jūsų žygdarbį, kurio metu 1944 metų spalio 17-ąją Jūs išplėšėte iš mirties nagų Žaką Emonsą, „Normandijos—Nemuno“ pulko lakūną. Jūsų poelgis dar labiau sutvirtino Prancūzijos—Tarybų Sąjungos bendradarbiavimą kovoje su bendru priešu. Džiaugiuosi, galėdamas Jums pranešti, kad turėjau garbės pristatyti Jūsų apdovanojimui, kuris buvo patvirtintas. Kai prancūzų karinės misijos vadovas man jį įteiks, tučiuojau persiųsiu Jums.“

LIETUVOS AVIACIJOS RAIDĄ 1940—1945 metais

Tarybų Lietuvos civilinė aviacija gavo menką palikimą iš buržuazijos valdymo laikotarpio. Lietuvos buržuazinė vyriausybė oro susisiekimą buvo atidavusi į užsienio kompanijų rankas. Tik entuziastų, susibūrusių į Lietuvos aeroklubą, pastangų dėka buvo populiarinamas aviacijos sportas, ruošiami civiliniai lakūnai. O 1939 metais, nupirkus lėktuvus ir apmokius įgulas, buvo pradėtas susisiekimas oro linija Kaunas—Palanga.

Atkūrus Lietuvoje Tarybų valdžią ir Tarybų Lietuvai įstojus į TSRS sudėtį, mūsų civilinė aviacija įsijungė į visos Tarybų Sąjungos civilinės aviacijos sudėtį, susidarė naujos sąlygos Lietuvos aeroklubo veiklai. 1940 m. spalio 29 d. buvo sudaryta Pabaltijo teritorinė civilinės aviacijos valdyba, kuri sujungė Lietuvos, Latvijos ir Esti-

jos oro transportą. Valdybos centras buvo Rygoje, o Kaune veikė aerouostas. Lėktuvai „S. Darius“ ir „S. Girėnas“ buvo perduoti į Rygą, iš ten skraidė į Maskvą su tarpiniu nutūpimu Velikije Luki. 1940 m. lapkričio mėnesį TSRS vyriausioji civilinės aviacijos valdyba atidarė oro linijas, jungiančias visas Pabaltijo respublikas. Be to, 1941 metų pavasarį „Aeroflotas“ įsteigė oro linijas Kaunas—Minskas—Maskvą ir Kaunas—Rygą. Prasidėjo reguliarus susisiekimas su Ryga, o iš Rygos — su Talinu ir Leningradu.

Tarybų valdžios metais buvusi Lietuvos liaudies kariuomenė buvo įjungta į Tarybinės Armijos sudėtį kaip atskiras 29 korpusas. Iš buvusių Lietuvos karo aviacijos dalinių 1940 m. spalio mėnesį buvo sudaryta žvalgybos Tautinė eskadrilė. Ji įsi-

kūrė Ukmergėje.

1941 m. kovo 19 d. Lietuvos Komunistų partijos (bolševikų) Centro komitetas ir respublikos vyriausybė priėmė nutarimą organizuoti Lietuvos OSOAVIACHIMO draugiją. Sukūrus šią draugiją, į ją įėjo ir Lietuvos aeroklubas, kuris netrukus iš Kauno persikėlė į Aukštągirį netoli Vilniaus. Kartu persikėlė ir sklandymo mokykla. Tarybų Lietuvos vyriausybės nutarimu aeroklubui buvo perduoti buvusios Liaudies kariuomenės lėktuvai, jų varikliai, atsarginės dalys ir mokomosios priemonės. Be to, sklandymo mokykla gavo iš OSOAVIACHIMO organizacijos sklandytuvų. Šios mokyklos viršininkas B. Karvelis sukūrė ir sėkmingai išbandė naują sklandytuvą BK-2. Buvo panaikintos mokesčiai už mokslą, sudarytos geresnės sąlygos darbui. Smarkiai ėmė vystytis aviamodeliavimas.

Didysis Tėvynės karas 1941 metų vasarą nutraukė Lietuvos TSR aeroklubo veiklą. Prasidėjus karui, Lietuvos civilinės aviacijos lakūnai įsijungė į Raudonosios Armijos gretas. Tarp jų buvo ir Tautinė eskadrilė. Civilinė aviacija iš Rygos persikėlė į Velikije Luki. Čia buvo

organizuojama sanitarinė aviacija, kuri turėjo aptarnauti frontą. Aviamechanikas B. Karvelis kartu pasitraukė į Velikije Luki. Čia jis toliau vykdė užduotis, remontavo bei prižiūrėjo aviatechniką, o susikūrus sanitarinei aviacijai, jis aptarnavo lėktuvus Po-2.

29-ojo korpuso Tautinė eskadrilė jau pirmą karo dieną gavo įsakymą trauktis iš Ukmergės į šalies gilumą. Kartu traukėsi ir lėktuvus aptarnaujantis personalas: mechanikai A. Jankus, J. Serbenta, J. Grigas ir kt. Į Maskvą atvykę aviamechanikai buvo pasiųsti į Krasnodarą kraštą. Lietuviai aviamechanikai Armaviro aeroklube aktyviai įsijungė į naują darbą. Pradžioje aptarnavo lėktuvus Po-2, kuriais buvo ruošiami lakūnai. Vėliau, aeroklubui persikėlus į Krasnodarą, mechanikai A. Jankus ir J. Serbenta pateko į Sočį. Čia jie vykdė kovines užduotis, lėktuvais pristatydami kelnuose kovojantiems partizanams ginklus, maistą, medikamentus. Vaduojant Krymą, sanitarinės aviacijos lėktuvais jiems prisiėjo gabenti iš fronto sužeistuosius. Po Krymo išvadavimo civilinės aviacijos pulkas buvo pervestas į Antrąjį Baltarusijos frontą.

Su nuoširdžiais koviniais linkėjimais — kovojančiosios Prancūzijos „Normandijos—Nemuno“ pulko vadas majoras Delfino. 1945 metų sausio 9 d.“

Balandžio 24-ąją S. Jakubovas buvo iškviestas į „Normandijos—Nemuno“ pulką. Čia, priešais prancūzų lakūnų rikiuotę, gvardijos vyresniajam leitenantui S. Jakubovui buvo įteiktas Prancūzijos „Kovinio kryžiaus“ ordinas.

X X X

Baigėsi karas. Į namus išskrido tarybinės vyriausybės dovanotais lėktuvais „Normandijos—Nemuno“ pulko prancūzų lakūnai. Tačiau kovos brolių draugystė nenutrūko ir po Pergalės šventės. Kovinė karių brolybė neišardoma, nes ją sutvirtino drauge pralietas kraujas kovoje su bendru priešu. 1948 metais Ž. Emonsas žuvo lėktuvo katastrofoje. Jakubovas ir toliau palaiko glaudžius ryšius su kovos draugo šeima: žmona Polete, dukra Edita, o dabar ir su anūkais Elode ir Emanueliu. Jie susirašinėja, keičiasi suvenyrais, dovanėlėmis. Stepanas Jakubovas buvo susitikęs ir su pačia Edita, kai ji viešėjo Maskvoje drauge su prancūzų jaunimo delegacija.

Įdomi dar viena detalė. Pasirodo, po karo, iki 1949 metų, S. Jakubovas gyveno Kėdainiuose, kur šiuo metu gyvena ir šių eilučių autorius.

T. LAMBAJEVAS

Prieš vokiškuosius fašistus kovėsi ir kiti lietuviai lakūnai. Lakūnas naikintojas P. Dargis atliko 160 kovinių skridimų, dalyvavo 63 oro mūšiuose, per kuriuos pats numušė 7 priešo lėktuvus.

Nemažą vaidmenį Didžiajame Tėvynės kare suvaidino eskadrilė „Tarybų Lietuva“. Ji susikūrė 1943 m. vasario 20 d., kai aviacijos būriui buvo įteikti 12 lėktuvų JAK-7, pastatytų iš lietuvių, kurie evakavosi į Tarybų Sąjungos gilumą, surinktų lėšų. Aviaeskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnai jau per pirmą mėnesį numušė 52 priešo lėktuvus. Sėkmingai kovėsi jie mūšiuose Oriolo—Kursko lanke, kartu su kitomis eskadrilėmis vykdė kovines užduotis priden-giant persikeliančią per Nemuną tarybinę kariuomenę, dalyvavo Vyslos—Oderio ir Berlyno operacijose.

Pasibaigus Didžiajam Tėvynės karui, Lietuvos aviatoriai sėkmingai tęsė taikų darbą civilinėje aviacijoje, aktyviai dalyvavo veikloje kuriant respublikos aeroklubus.

O. STASIUKAITIENĖ,
Vilniaus valstybinio V. Kapsuko universiteto Istorijos fakulteto aspirantė

TARIAMĖS VISI KARTU

„SPARNŲ“ SKAITYTOJŲ ANKETOS
GRĮŽO Į REDAKCIJĄ

Paskutiniame 1987 m. „Sparnų“ numeryje skaitytojams pateikta anketa susidomėjo, matyt, daugelis. Tačiau ne kiekvienas ryžosi pranešti savo nuomonę apie leidinį. Bet kai redakcijos gautų užpildytų anketų skaičius persirito per tris šimtus, pasidarė aišku, kad pasitarimas su skaitytojais vyksta gerai. Tai jau pakankamas atsakymų skaičius, kad būtų galima susidaryti tikrą vaizdą apie „Sparnų“ skaitytojus, jų poreikius ir pretenzijas savo leidiniui.

Tai, ką mūsų žurnalistai perskaitė redakcijai atsiųstose anketose, nebuvo netikėta. Susitikimuose su savo skaitytojais, kurie būdavo ir anksčiau rengiami, pageidavimai dėl leidinio ateities irgi skambėdavo panašiai. Tačiau tai būdavo susitikimai su vieno kolektyvo, geriausiu atveju — vieno rajono skaitytojais. O škart atsakymų susilaukėme iš visos respublikos ir iš už jos ribų. Aišku, kad vadaudamiesi gerokai platesnio skaitytojų rato pageidavimais, galėsime leisti „Sparnus“, atitinkančius Jūsų pageidavimus, kiek tai įmanoma.

Deja, visiems įtikti yra sunku. Skirtingi skaitytojų interesai, skirtingos jų pamėgtos veiklos sritys, galų gale, skirtingi skoniai. O dėl skonio, kaip sakoma, nesiginčijama. Taigi, Jūsų dalia — reikšti pageidavimus, o mūsų — stengtis kuo geriau juos patenkinti. Beje, iš anksto žinant, kad visko patenkinti neįmanoma.

Pirmiausia, dėl „Sparnuose“ nagrinėjamų temų. Šis klausimas visų pirma skamba taip: „Ar vien aviacija, ar aviacija ir kitos sporto šakos?“ Norime priminti, kad tokios aistros nenu-rimsta jau visas dešimtmetis, kai „Sparnuose“ šalia aviacijos atsirado ir kitos techninės sporto šakos. Regis, nesunku suprasti, kad „Sparnų“ leidėjui, t. y. Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetui, labiau rūpi reikalai automobilių, motociklų, motorlaivių ir kt. sporte, kuo ši draugija tiesiogiai ir vienintelė respublikoje užsiiminėja (lygiai kaip ir aviacijos sportu), negu civilinės ir karinės aviacijos technika, jos istorija ir pan. Nepamirškime, kad „Sparnai“ — žinybinis leidinys ir be SDAALR, paramos iš niekur daugiau negauna.

Deja, jau seniai aišku, kad tokia temų įvairovė neį sveikatą leidiniui. Kaip žinia, kitomis kalbomis tiek aviacijos, tiek automobilių, tiek motorlaivių, tiek radijo, tiek modeliavimo-konstravimo klausimais leidiniai atskiri specializuoti leidiniai, kurie yra ir storesni už „Sparnus“, ir išeina kartą per mėnesį, o ne per ketvirtį. Aišku, tokie leidiniai, išeinantys rusų ar socialistinių šalių kalbomis, yra prieinami Lietuvos skaitytojams ir, reikalui esant, gali jiems pasitarnauti. „Sparnams“ tokiu atveju belieka leidinio, skirti sirgaliams, vaidmuo. Informacija ir reportažai iš varžybų, svarbiausi statistiniai duomenys, geriausi techninių sporto šakų atstovai, pagrindinės problemos, kylančios plečiant šio sporto sąjūdį, pagalba daugiatūkstantiniam modeliotojų būriui — štai numeris jau ir pilnas.

Be abejonės, „Sparnų“ žurnalistai deda daug pastangų, kad leidiniui būtų patenkinti kuo daugiau skaitytojų. Tarp jų ir kolekcionieriai, ir saviveikliniai konstruktoriai, ir istorijos mėgėjai. Beveik nebuvo numerio, kad pagal Jūsų pageidavimus nebūtų spausdinta tokio pobūdžio straipsnių. Bet būna, kad kai ką domina itin specifinis klausimas. Būna, kad atsakymas reikalauja labai daug vietos, kurios „Sparnuose“ taip trūksta. Tada skaitytojams atsakome laišku. Taigi rašykite mums visais Jums rūpimais klausimais. Atsakysime kaip galėdami.

Tačiau aišku, kad toks susirašinėjimas nėra gera išeitis. Į redakciją atsiųstose anketose siūloma: „Padidinti „Sparnų“ apimtį“, „Leisti „Sparnus“ kiekvieną mėnesį“, „Jeigu negalima atsakyti neaviacinių temų, tai nors pakeisti leidinio pavadinimą“ (beje, gan dažnas pasiūlymas). O dažniausiai siūloma „Sparnus“ palikti tik aviacijai.

Visiems, susirūpinusiems tuo, kokie bus „Sparnai“ ateityje, reikia paaiškinti, kad jau nebe pirmi metai bandoma pakeisti mūsų leidinio periodiškumą. Tačiau šios pastangos laukiamų rezultatų dar nedavė. Gal daugiausia čia lemia tai, kad kitos respublikos netgi tokio periodiškumo panašių leidinių visai neturi. Ir vis tik norisi kartu su

Jumis tikėti, kad nebetoli tas laikas, kai „Sparnų“ leidimas padažnės.

Tačiau negalima laukti geresnių laikų nieko nedarant. Jau dabar, šiame numeryje, mes atsižvelgime į dažniausiai anketose paminėtus pageidavimus, o daugelis kitų Jūsų pasiūlymų bus panaudoti rengiant sekančius šių metų numerius. Kartu kviečiame tuos „Sparnų“ leidinio draugus, kurie turi konkrečių pasiūlymų (įdomių idėjų, įdomios medžiagos) rašyti mums, skambinti telefonu, užėti į redakciją. Visus norinčius kviečiame prisidėti prie „Sparnų“ leidimo.

Reikia pasiaiškinti ir dėl iliustracijų kokybės mūsų leidinio puslapiuose. Tiems skaitytojams, kurie prenumeruoja ne vien „Sparnus“, kartais atrodo, kad iliustracijos galėtų būti daug geresnės. Mes irgi esame tokios pat nuomonės, tačiau turime paaiškinti, kad pakeisti nedaug ką galime. „Sparnų“ redakcija neturi net fotokorespondento etato.

Daug priekaištų susilaukėme dėl „Sparnuose“ spausdinamos reklamos. Manome, kad daugelis skaitytojų supranta, jog reklama — rimta finansinė pasipirtis redakcijai. Blogiau yra tai, kad reklamai ilgą laiką naudojamos tos pačios nuotraukos. Bet jeigu jos patenkina reklamos užsakovą, nieko baisaus čia nėra.

„Sparnų“ redakcija dėkinga visiems, radusiems galimybę atsakyti į anketos klausimus. Nepaisant visų jau minėtų sunkumų, šie atsakymai mums padės išlaikyti tinkamesnes leidinio proporcijas, greičiau apčiuopti pageidaujamą jo kryptį. Jūsų atsakymai leido mums geriau įsivaizduoti „Sparnų“ skaitytoją. Pasirodo, juo gali būti ir ketvirtokas, ir pensininkas. Skaito „Sparnus“ ir darbininkai, ir inžinieriai, ir studentai. Vieni pripažįsta tik aviaciją, kiti pripažįsta ir taikų jos sambūvį su kitokia technika. Dar kitus domina vien automobiliai, motociklai arba motorlaiviai. Jų padėtis, reikia pripažinti, yra liūdniausia, nes jeigu aviacijos sporto reikalai respublikoje „Sparnuose“ yra nušviečiami pakankamai, kitos sporto šakos tuo pasidžiaugti jokių būdu negali. Taigi visiems neįmanoma įtikti netgi teoriškai. Tiesa, įtikti gal ir nebūtina, tačiau tarnauti savo skaitytojams reikia. Norint tai padaryti kuo geriau, ir buvo surengta „Sparnų“ skaitytojų anketa. Ji savo užduotį atliko, padėjo redakcijai geriau suprasti savo skaitytoją. Jeigu ši apžvalga ir joje pareikštos mintys sukėlė Jums dar kai kurių minčių, sėskite ir parašykite mums. Darbams, kuriant „Sparnus“, galo nėra.

S. SKAPCEVIČIUS,
vyriausiasis redaktorius

„SPARNAMS“ — FAI garbės diplomatas



Stokholme įvyko Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) 80-oji generalinė konferencija. Joje apsvaistytas praėjusių metų FAI veikla, patvirtintas šių metų sportinių renginių ir kitų priemonių planas. Be tradicinių Europos ir pasaulio čempionatų, numatoma surengti varžybas motorizuotais sklandytuvais ir ultralengvaisiais skraidymo aparatais. Planuojama surengti pirmąsias tarptautines skraidyklių (buksyruojamų motorizuotomis skraidyklėmis) varžybas.

Priimtas nutarimas olimpinį žaidynių pavyzdžiu kas ketveri metai rengti Ikaro žaidynes, kuriose valstybėms įvairių aviacijos sporto šakų varžybose atstovaus nacionaliniai aeroklubai (šiuo metu FAI nariai yra 82 šalių aeroklubai). Pirmąsias Ika-

ro žaidynes numatyta organizuoti 1990 metais Prancūzijoje.

Ypatingas dėmesys dabar skiriamas ir naujoms olimpinėms sporto šakoms — parašiutizmui bei sklandymui. Per XXIV olimpinės žaidynių atidarymą Seule šuoliuose su parašiais iš kiekvienos šalies dalyvaus po du sportininkus. Laisvai krisdami 80 sportininkų grupė sudarys spalvotus olimpinis žiedus ir rei-

KETURIŲ „PROFESIJŲ“ PARAŠIUTININKAI

Parašiutinė daugiakovė — jauna aviacijos sporto šaka. Mažiau, kad ją pamėgo mūsų respublikos sportininkai. Keturių „profesijų“ parašiutininkai, kaip vadinami parašiutinės daugiakovės mėgėjai, jau nebe vienerius metus džiugina gražiais sportiniais pasiekimais. Vienos populiariausių ir tiksliausių nusakančių ne tik atskirų sportininkų, bet ir komandų pasiruošimą bei meistriškumą, yra sąjunginės klubinių komandų parašiutinės daugiakovės varžybos. Reikalingas tas, kad tokiose parašiutinės daugiakovės varžybose dalyvauja visi pajėgiausi aviacijos sporto klubų keturių „profesijų“ parašiutininkai, kuriems tenka demonstruoti meistriškumą ne tik su parašiu atliekant šešis šuolius iš 1000 metrų aukščio, bet ir laisvu stiliumi plaukiant 100 metrų distanciją, šaudant mažo kalibro šautuvu iš 50 metrų nuotolio ir bėgant krosą — 5 kilometrų vyrams ir 3 kilometrų moterims. Kaip matome, parašiutinės daugiakovės meistrai turi būti visapusiškai gerai pasiruošę sportininkai.

Vilniaus Dariaus ir Girėno

aeroklubo parašiutininkai daugiakovininkai praėjusių metų pabaigoje vykusiose sąjunginėse varžybose pasirodė pagirtinai. Jaunas šio sporto mėgėjas Žilvinas Giedraitis laimėjo plaukimą, o antrąsias vietas užėmė Vilniaus pedagoginio instituto trečiakursė Jūratė Štrubelytė (šaudyme) ir vilnietis inžinierius Vidmantas Zubė (plaukime, krosse ir bendroje įskaityje). Prieš šias varžybas vilniečiai užėmė pirmąją komandinę vietą Pabalčio parašiutinės daugiakovės pirmenybėse.

Kiekvienos varžybos, ypač sąjunginės, sportininkų pasiekti rezultatai teikia savotišką „peno“ apmąstymams ir treneriams, ir patiems sportininkams. Šalies rinktinės trenerių dėmesį atkreipė jauno vilniečio Žilvino Giedraitio startai visose rungtyse. Jis moka greitai ir gerai plaukti, neblogai šaudo, rodo stabilius rezultatus atliekant šuolius su parašiu. Deja, lengvosios atletikos krosas jam kol kas lieka „sprendžiama problema“. Manychiau, kad pasitelkęs didelį norą ir ryžtą, Žilvinas, aktyviai patariant ir vadovaujant treneriams, gali jau

šiais metais pašalinti šį „nelygumą“ keturių rungtių parašiutinės daugiakovės meistriškumo kelyje.

Plaukimo rungtyje visi mūsų sportininkai sugeba pasiekti aukštų rezultatų. Vadinas, matyti ir trenerių trūkas bei darbo rezultatas.

Šaudyme atrodome kukliau. Pavyzdžiui, respublikos čempionate užimant prizinę ir net pirmąją vietą užteko išmušti 187—190 taškų, o štai sąjunginėse varžybose, norint pasiekti tokių

laimėjimų, reikia išmušti beveik dešimčia taškų daugiau. Tai rodo, kad šios rungties treniruotėse dar daug reikia padirbėti. Ypač svarbu pasiekti ne tik aukštų, bet ir stabilių rezultatų.

Lengvosios atletikos krosso bėgime turime ir lyderių, ir autsaiderių. Manychiau, kad čia aukšti rezultatai visų pirma priklauso nuo paties sportininko individualaus darbo. Jūratės Štrubelytės ir Vidmanto Zubės pasiekimai krose dar kartą patvirtina, kad vien tik per ko-



Parašiutinės daugiakovės komandos nariai Žilvinas Giedraitis ir Kristina Sudzienė.

K. MINCIAUS nuotr.

des FAI. O 1992 metų olimpiados Barselonoje parašiotininkų startai jau vyks kaip olimpinės sporto šakos parodomosiose varžybose.

Generalinėje konferencijoje buvo paskirti specialūs apdovanojimai. FAI aukso medaliu apdovanotas šios federacijos viceprezidentas, Tarybų Sąjungos Didvyris S. Charlamovas, J. Gagarino aukso medaliu apdovanotas TSRS lakūnas kosmonautas V. Solovjovas. Kosmonauto V. Komarovo diplomas paskirtas laivo „Sojuz T-15“ ekipažo vadui L. Kizimui.

Tarybų Lietuvos SDAALR CK informacinis biuletenis „Sparnai“ už didelį indėlį propaguojant aviacijos sportą ir biuletenio leidinio dvidešimties metų proga apdovanotas FAI garbės diplomu. Tokiu pat diplomu apdovanotas ir TSRS Jurijaus Gagarino kosmonautų ruošimo centras.

Susumuoti ir vaikų piešinių aviacijos tema FAI tarptautinio konkurso rezultatai. Aukso medaliais ir diplomais apdovanotos moksleivės P. Guskova iš Volgogrado ir N. Silkina iš Sočio.

mandines treniruotes norimų rezultatų sunku pasiekti; kad sėkmę lemia atkaklus ir nuoseklus darbas per individualias treniruotes.

Kaip bebūtų keista, bet šiuo su parašiotininkais beveik visi mūsų daugiakovininkai atlieka ne per geriausiai. Ypač merginos daro daug grubių klaidų. Ne ką geriau šokinėja ir vaikinai. Per treniruotes daugiakovininkai šuolių atlieka nemažai. Bet, kaip rodo rezultatai, dar daug ką būtina tobulinti. Ir čia reikia žymiai didesnę dėmesį skirti ne atliekamų šuolių skaičiui, o kiekvieno sportininko šuolio atlikimo kokybei ir meistriskumo tobulinimui. Matyt, treneriams daugiau reikėtų dirbti su kiekvienu sportininku individualiai. Meistriskumo tobulinimui daug galėtų pasitarnauti pasidalijimas darbo patirtimi per bendras treniruotes su prityusiais parašiotininkais. Mūsų meistriskumo tobulinimui. Matyt, treneriams daugiau reikėtų dirbti su kiekvienu sportininku individualiai. Meistriskumo tobulinimui daug galėtų pasitarnauti pasidalijimas darbo patirtimi per bendras treniruotes su prityusiais parašiotininkais. Mūsų meistriskumo tobulinimui.

Neketinu peikti mūsų parašiotinės daugiakovės mėgėjų startų respublikinėse bei sąjunginėse varžybose pastaraisiais metais. Tačiau, kaip sakoma, tobulumui nėra ribų. Dar daug ką galima ir reikia gerinti. Respublikos rinktinės komandos treneriams S. Veličko ir V. Ivanauskui yra apie ką pamąstyti. Jie daug padirbėjo, bet, siekiant naujų meistriskumo aukštumų, darbų visada daugėja.

O. HORODNICIŪTĖ



Mintimis dar dažnai grįžtame į šalies jaunių žaidynes, jose pasiektą puikų Tarybų Lietuvos sportininkų rezultatą — užimtą penktąją vietą. O prieš akis — jau naujas jėgų išbandymas. Prasidėję metai — TSRS jaunių II žaidynių metas. Kovo—rūgpiūčio mėn. vyks respublikos varžybos, lygia greta — ir šalies žaidynių startai.

Turint galvoje, kad II jaunių žaidynės — drauge ir antrasis TSRS tautų X spartakiados etapas, jam privalome skirti labai didelį dėmesį. Juk per respublikos varžybas pasiekti atskirų vietovių sportininkų rezultatai bus įskaitomi baigiantis metams, kai sumuosime SDAALR padaliniiu socialinio lenktyniavimo rezultatus, jie turės įtakos ir respublikos spartakiados varžybų rezultatams. Pagaliau dar viena — šalies, o drauge ir respublikos jaunių žaidynės — tai savotiška mūsų ateities rezervų jėgų apžiūra, nes iš šiandieninių jaunių mes laukiame išaugiant naujus respublikos čempionus, TSRS sporto meistrus, šalies rinktinės narius ir kandidatus.

Šalies jaunių žaidynių programa numato startus 18 sporto šakų mėgėjams. Ji nepakeičia ir respublikos žaidynių finalinių varžybų dalyviams. Mat turime visas galimybes startuoti pagal visas 18 — jos mūsųose nėra naujos, kultivuojamos, o turint galvoje, kad respublikos įskaitai bus skaičiuojami 10 sėkmingiausių startų rezultatai, jėgas būtina bandyti visose techninėse ir karinėse taikomosiose sporto šakose. Juk visų daugiakovių pasekmės bus vertinamos koeficientu 0,5 taško, o apskritai vietos bus išaiškinamos pagal mažiausiai surinktų taškų skaičių.

Kas kita respublikos varžybos. Čia dalyvaujančios miestų ir rajonų komandos suskirstytos į tris grupes. Pirmą jų sudaro Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos miestai, antrą — Alytaus, Šiaulių,

DĖMESIO: ANTRASIS SPARTAKIADOS ETAPAS

Panevėžio ir Kapsuko miestai, o trečią — rajonai ir kurortiniai miestai, kurie suskirstyti į du pogrupius. Bendrakomandinė įskaita pirmos grupės dalyviams bus skaičiuojama pagal 12 sporto šakų rezultatus, antros — pagal aštuonių, o trečios — atitinkamai pagal penkių ir trijų sporto šakų rodiklius. Pastarieji bus taikomi tiems rajonams, kuriuose nėra patriotinės draugijos etatinio sporto organizacijų

Štai kaip atrodo respublikos jaunių II žaidynių finalinių varžybų tvarkaraštis:

| | | |
|--|------------------------|-------------|
| Automodeliavimas | birželio 25—26 | Vilnius |
| Aviamodeliavimas | liepos 1—4 | Biržai |
| Daugiakovė su tarnybiniais šunimis | liepos 21—24 | Klaipėda |
| Greituminė radiotelegrafija | kovo 24—27 | Anykščiai |
| Irlavimas jūrų valtimis (jėlais) | liepos 30—31 | Kaunas |
| Jūrų daugiakovė | birželio 22—27 | Kaunas |
| Karinė taikomoji daugiakovė | birželio 2—5 | Kaunas |
| Kartingas | balandžio 30—gegužės 1 | Smalininkai |
| Laivų modeliavimas | gegužės 19—22 | Kaunas |
| Lotociklų daugiadienės lenktynės | birželio 18—19 | Panevėžys |
| Lotociklų krosas | gegužės 21—22 | Šiauliai |
| Lotociklų triklas | gegužės 28—29 | Kaunas |
| Parašiotinė daugiakovė | liepos 26—31 | Mažeikiai |
| Povandeninis plaukimas (greituminių pratimų) | balandžio 15—17 | Kaunas |
| Povandeninis plaukimas (orientavimasis) | birželio 29— | |
| Radio daugiakovė | liepos 4 | Elektrėnai |
| Sportinė radiopelengacija | birželio 24—27 | Šiauliai |
| Saudymas | gegužės 7—9 | Biržai |
| | rugpjūčio 14—16 | Ukmergė |

Atskirų grupių kompleksinių varžybų prizininkų laukia tradicinės dovanos. Be to, kiekvienam žaidynių dalyviui bus įteiktas specialiai pagamintas ženklelis, o asmeninių varžybų prizininkams — diplomai, medaliai, atminimo dovanėlės.

Norisi išreikšti įsitikinimą, kad visų respublikos miestų ir rajonų SDAALR komitetai, sporto visuomenininkai padarys viską, kad nepasikartotų moksleivių žaidynėse pasitaikęs atvejis, kai net 14 vietovių sportininkai nedalyvavo varžybose. Tokiai pažiūrai būtina paskelbti ryžtingą

(TSK, VJTSM ir pan.). Kiekvienos grupės dalyviai už startus respublikos žaidynių finalinėse varžybose bus vertinami taip: už pirmą vietą — 100 taškų, antrą — 95, trečią — 90, ketvirtą — 88, penktą — 86, šeštą — 84 taškai ir t. t. Be to, miestų ir rajonų komandos galės pelnyti papildomus taškus. Jie bus priskaičiuojami už startus didesniame varžybų skaičiuje, negu numatyta reikalavimų.

Privalome įsisąmoninti, kad nuo startų respublikos žaidynių varžybose žymia dalimi priklausys ir Tarybų Lietuvos sportininkų pasirodymas TSRS tautų X spartakiadoje, mūsų respublikos sporto garbės.

R. GOGELIS,
Lietuvos TSR SDAALR CK
treneris

KLAIPĖDIEČIAMS — 10 IŠ 12!

Sausio 5—8 dienomis Svenčionių 2-os vidurinės mokyklos saleje vyko respublikinės moksleivių varžybos kambarinių aviamodeliavime. Jose dalyvavo 70 aviamodeliuotojų, atstovavusių penkiems miestams ir šešioms rajonams. Šiomis varžybomis prasidėjo respublikinė moksleivių techninių sporto šakų IX spartakiada.

Rajonų grupėje pirmą kartą nugalėjo Mažeikių rajono komanda (vadovas — Jaunių techninių stoties direktorius Vytautas Bulvydas). Antrą vietą užėmė Utenos (vadovas — Ro-

mualdas Zaranka), o trečiąją — Plungės (vadovas — Bronius Klova) rajonų komandos.

Miestų grupėje, nepalikusios jokių vilčių varžovams, pirmą ir antrą vietas užėmė Klaipėdos I ir II komandos (vadovas — Vladimiras Butkinas). Trečioje vietoje liko Kauno komanda (vadovas — Rolandas Jasmontas).

Asmeninėje įskaitoje iš 12 medalių net 10 atiteko klaipėdiečiams. 350 mm klasės modeliais visas prizines vietas iškovojo uostamiesčio atstovai. Nugalėjo S. Pribylovas (dviejų geriausių skridimų rezultatas 9 min. 9 sek.). Atviroje (tarptautinėje) klasėje dvi pirmas vietas iškovojo taip pat klaipėdiečiai. Nugalėjo V. Feoktistovas (13 min. 35 sek.), 650 mm klasėje

modeliais čempionu tapo šiaulietis R. Kunys (12 min. 3 sek.), o antrą ir trečią vietas užėmė klaipėdiečiai. Eksperimentiniais modeliais visi prizininkai — klaipėdiečiai: R. Mataitis (5 min. 46 sek.), F. Butkinas (5 min. 35 sek.), ir G. Premeneckas (5 min. 11 sek.).

Dėl neaiškių priežasčių į varžybas neatvyko pajėgus Kapsuko (praėjusių metų varžybų prizininkė), Anykščių, Telšių rajonų komandos. Man nesuprantama šių vietovių liaudies švietimo skyrių pozicija — jei nesiruošiama siųsti komandos arba padėti jai atvykti į varžybas, kam tada siųsti paraškas apie norą jose dalyvauti?

S. LUKSYS,
varžybų vyriausiasis teisėjas

Sėkmingai baigtas ilgiausias kosminis skridimas



Iš kairės: V. Titovas, M. Manarovas ir A. Levčenko.

Pagal kosminės erdvės tyrimo programą, 1987 metų gruodžio 21 dieną 14 valandą 18 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas „Sojuz TM-4“, kurį pilotavo įgula — laivo vadas TSRS lakūnas kosmonautas pulkininkas Vladimiras Titovas, bortinžinierius Musa Manarovas ir kosmonautas tyrėjas Anatolijus Levčenko.

TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Titovas gimė 1947 m. sausio 1 d. Citos srities Sretensko mieste.

V. Titovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1971 metų.

J kosmonautų būrį buvo priimtas 1976 metais. Pirmą kartą į kosmosą skrido 1983 metų balandžio mėnesį kaip laivo „Sojuz T-8“ vadas.

1987 metais V. Titovas, neatitrukdamas nuo pagrindinio darbo, baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Musa Manarovas gimė 1951 m. kovo 22 d. Baku mieste. 1974 metais baigęs Maskvos Sergo Ordžonikidzės aviacijos institutą, dirba konstravimo biure. Rūpėja ir atlieka kosminės technikos bandymus, analizuoja atliekamų eksperimentus. Kaip skridimo vienos pamainos vadovas dalyvavo orbitinės stoties „Mir“ skridimo valdyme.

M. Manarovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1980 metų.

J kosmonautų būrį buvo priimtas 1978 metais. Išėjo visą pasiruošimo skridimams laivu „Sojuz TM“ ir orbitiniu kompleksu „Mir“ kursą.

TSRS nusipelnęs lakūnas bandytojas Anatolijus Levčenko gimė 1941 m. gegužės 21 d. Charkovo srities Krasnokutsko mieste. 1964 metais baigęs Cernigovo aukštąją karo aviacijos lakūnų mokyklą, tarnavo karo aviacijos pajėgose.

A. Levčenko — Tarybų Są-

jungos Komunistų partijos narys nuo 1965 metų.

Nuo 1971 metų, baigęs lakūnų bandytojų mokyklą, Anatolijus Levčenko dirba bandytoju. Turi 1 klasės lakūno bandytojo kvalifikaciją. Kosminiams skridimams A. Levčenko pradėjo ruoštis nuo 1978 metų. Išėjo visą pasiruošimo skridimams laivu „Sojuz TM“ ir orbitiniu kompleksu „Mir“ kursą.

1987 m. gruodžio 23 d. 15 val. 51 min. Maskvos laiku pilotuojamas laivas „Sojuz TM-4“ susijungė su mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“, kuriame dirbo kosmonautai Jurijus Romanenka ir Aleksandras Aleksandrovas.

17 val. 20 min., patikrinę susijungimo mazgo hermetiškumą, Vladimiras Titovas, Musa Manarovas ir Anatolijus Levčenko perėjo į stoties patalpas.

1987 metų gruodžio 29-osios 12 valandą 16 minučių Maskvos laiku, sėkmingai įvykdę mokslinių-techninių tyrimų ir eksperimentų pilotuojamame komplekse „Mir“ programą, kosmonautai Jurijus Romanenka, Aleksandras Aleksandrovas ir Anatolijus Levčenko grįžo į Žemę.

Laivo „Sojuz TM-3“ nuleidžiamasis aparatas nusileido už 80 kilometrų nuo Arkalyko miesto. Darbą orbitoje tęsia Vladimiras Titovas ir Musa Manarovas.

Pirmą kartą kosmonautikos istorijoje J. Romanenka atliko 326 paras trukusį pilotuojamą skridimą. Mokslinio tyrimo komplekso „Mir“ nenutrūkstamo funkcionavimo metu visiškai pakeista jo įgula.

Darbų orbitoje programa apėmė astrofizikinius, geofizinius ir medicininius-biologinius tyrimus, techninius, technologinius ir biotechnologinius eksperimentus, taip pat montavimo operacijas atvira kosmose, kurių tikslas buvo įrengti eksperimentinę saulės baterijų įpusėjus skridimui buvo iš dalies pakeista įgula — bortinžinierių Aleksandrą Laveikiną pakeitė

Aleksandras Aleksandrovas, ir šis jo skridimas truko 160 parų.

Daug tyrimų atlikta pagal tarptautinio bendradarbiavimo programas. Savaitę komplekse dirbo Tarybų Sąjungos ir Sirijos įgula.

Papildžius kompleksą moksliniu modulių „Kvant“, buvo galima pagal plačią programą atlikti astrofizikinius tyrimus, panaudojant orbitinę observatoriją „Rentgen“, kurią sukūrė Tarybų Sąjungos, Didžiosios Britanijos, Olandijos, Vokietijos Federacinės Respublikos ir Europos kosminės agentūros mokslininkai, taip pat ultravioletinį teleskopą „Glazar“, sukurta Tarybų Sąjungoje kartu su Šveicarijos specialistais.

Modulio „Kvant“ teleskopai pirmą kartą pasaulyje užregistravo supernovos Didžiajame Magelano Debesyje rentgeninį spinduliavimą. Iš viso atlikta daugiau kaip 500 įvairių astrofizikinių objektų tyrimų seansų. Pasinaudojant ultravioletiniu teleskopu „Glazar“ gauta 270 žvaigždėto dangaus sričių nuotraukų.

Pagal žemės gamtos išteklių ir aplinkos tyrimo programą buvo reguliariai atliekami vizualūs sešumų ir pasaulio vandenyno akvatorijos stebėjimai, fotografavimas ir spektrometravimas.

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsakais už sėkmingą kosminį skridimą orbitiniu mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“ ir parodytą narsumą bei didvyriškumą TSRS lakūnas kosmonautas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris Jurijus Romanenka apdovanotas Lenino ordinu, Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Aleksandras Aleksandrovas apdovanotas Lenino ordinu ir antruoju „Aukso žvaigždės“ medaliu, o Anatolijui Levčenkai suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas ir įteikti Lenino ordinas bei „Aukso žvaigždės“ medalis, o taip pat suteiktas TSRS lakūno kosmonauto vardas.

ĮKURTAS TSRS SDAALR KOSMONAUTIKOS KOMITETAS

Nuo pirmojo pasaulyje dirbtinio Žemės palydovo paleidimo praėjo trisdešimt metų. Tačiau jau 1651 metais išleistoje mūsų tautiečio Kazimiero Simonavičiaus knygoje „Didysis artilerijos menas“ randame daug įdomių minčių apie raketų konstrukcijas ir jų pritaikymą. Čia pirmą kartą randami ir daugiapakopinių raketų sukūrimo projektai.

Dirbtinių Žemės palydovų paleidimo ir tarplanetinių skridimų teoriją kūrė žymusis rusų mokslininkas Konstantinas Ciolkovskis.

Dabar kosminėse orbitose aplink Žemę jau yra skridę daugiau kaip 200 kosmonautų. Žemės gyventojai jau apsilankė ir Mėnulyje.

Apie skridimų į kosmosą istoriją, šiandieninius kosmonautikos mokslinių tyrimų pasiekimus ir perspektyvas plačiai buvo kalbama Maskvoje, Sąjungų namų Kolonų salėje vykusiame sąjunginiame SDAALR Kosmonautikos komiteto steigiamajame susirinkime. Komitetas vadovaus respublikų, sričių kosmonautikos komitetams, propaguos raketinės technikos ir kosmonautikos pasiekimus, rengs parodas, jaunųjų techninės kūrybos raketinės ir kosminės technikos konkursus, padės mokykloms kurti „Jaunųjų kosmonautų“ būrelius.

Susirinkime kalbėjęs mūsų respublikos SDAALR Kosmonautikos komiteto pirmininkas Juozas Žilionis papasakojo apie raketų modeliavimo entuziastus iš Radviliškio (vadovas Vytautas Karmonas), Alsėdžių (vadovas Juozas Gurevičius), Kauno jaunųjų technikų stoties (vadovas Zigmas Augėvičius) ir kitų būrelių pasiekimus, apie respublikoje rengiamus konkursus „Visata ir žmogus“ bei kitas priemones.

Išrinktas TSRS SDAALR Kosmonautikos komiteto prezidiumas. Komiteto pirmininku išrinktas Valentinas Fadejevas. Į Komiteto biurą išrinktas ir Lietuvos SDAALR kosmonautikos komiteto pirmininkas Juozas Žilionis.

A. ARBAČIAUSKAS

Per susitikimą su šalies Kosmonautikos komiteto prezidiumo nariu V. Gorbatką jis perdavė mūsų respublikos aviacijos mėgėjams — „Sparnų“ skaitytėjams — nuosirdžius sveikinimus.

Членом СДАНР
„SPARNAI“ или назем-
ных и космических авиаци-
онных с нашей авиацией СССР
1988: и достигшими в
нашей авиации и космонавтике
ЛЕНТИН-КОСМОНАВТ СССР
[Подпись]

„Sparnams“ atsako

LIETUVOS TSR SDAALR CENTRO KOMITETO PIRMININKO PAVADUOTOJAS N. FOMENKA:

„Sparnų“ 1987 metų 4 nr. išspausdinta korespondencija „Laimėjimai ir... nerimas“ apsvaistytą Centro komiteto karinių techninių sporto šakų skyriuje. Faktai, pateikti publikacijoje, atitinka tikrovę.

Lietuvos TSR SDAALR CK partiniame susirinkime apsvaistyti 1987 metų sportinės veiklos rezultatai. Pažymėti teigiami poslinkiai draugijos miestų ir rajonų komitetų, sporto, mokymų bei aviacijos organizacijų darbe plėtojant sportą, atskleisti šios veiklos trūkumai. Prilimas išsamus nuorodas, kuris numato konkrečias priemones esamiesiems trūkumams pašalinti.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS IGNALINOS RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS G. MAŠIULIS:

Lietuvos Komunistų partijos Ignalinos rajono komitetas praneša, kad kritika, pareikšta rajono SDAALR komiteto adresu publikacijoje „Laimėjimai ir... nerimas“, yra teisinga.

Patikrinus nustatyta, kad draugijos rajono komiteto pirmininkė V. Stropuvienė neskyrė reikiamo dėmesio moksleivių žaidynėms. Dėl jos apalaidumo nesurengetos karinės taikosios daugiaakovės varžybos, neišaiškinti kandidatai į rajono moksleivių rinktinę.

Rajono SDAALR komiteto pirmininkei nurodyti esami trūkumai, į kuriuos reikia atkreipti dėmesį ir pareikalauta ateityje užtikrinti sportininkų siuntimą į sekantį X spartakiados varžybų etapą.

Artimiausiu laiku prie rajono liaudies švietimo skyriaus numatoma įsteigti jaunųjų technikų stotį. Tai sudarys geresnes galimybes karinėms taikosios sporto šakoms kultivuoti.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS JONISKIO RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS A. VAITIEKAITIS:

Lietuvos Komunistų partijos Joniškio rajono komitetas, susipažinęs su kritinėmis pastabomis, išspausdintomis 1987 m. „Sparnų“ 4 numeryje rajono SDAALR komiteto adresu, pažymi, kad jos iš dalies pasitvirtino. Partijos rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriuje surengtas pokalbis su rajono SDAALR komiteto pirmininku A. Punevičiumi, kai kurios darbo gerinimo problemos buvo analizuojamos draugijos XIV rajoninėje konferencijoje. Rajono komitetui nurodyta sistemingai rengti karinės taikosios daugiaakovės varžybas, dalyvauti respublikinėse spartakiadose, ruošti aukštesnio meistriškumo sportininkus.

Numatytos konkrečios priemonės techninių ir karinių taikosios sporto šakų materialinei bazei plėsti iki 1990 metų.

Tačiau SDAALR rajono komitetas turi priekaištų — SDAALR CK smulkaus urmo parduotuvei, kad gaunami nepakankami kiekiai „SM-2“, „Ural“ tipo šautuvų, kartingų, geresnės kokybės motociklų. Rajono komitetas 1986 m. spalio 3 ir 8 d. paršė paraišką dėl kartingų ir sportinių motociklų skyrimo, tačiau šie prašymai nebuvo patenkinti. Be to, perkant prekes iš smulkaus urmo parduotuvės, neleistinai į

sąskaitą įrašomos neužsakytos ir rajonui nereikalingos prekės (pradinio karinio rengimo kabinetai, plakatai-komplektai). Suprantama, tokiomis priemonėmis vykdyti parduotuvės realizavimo planus yra neteisinga.

Partijos rajono komitetas teikia ir ateityje teks konkrečią pagalbą rajono SDAALR komitetui, sustiprins jo darbo kontrolę, kad esama padėtis būtų ištaisyta ir trūkumai pašalinti.

KAIŠIADORIŲ RAJONO LIAUDIES DEPUTATŲ TARYBOS VYKDOMOJO KOMITETO PIRMININKO PAVADUOTOJA I. NAVICKIENE:

Pranešame, kad kritika, pareikšta mūsų rajono atžvilgiu 1987 m. „Sparnų“ 4 numeryje, yra teisinga.

Neturėdami rajone tinkamos sportinės bazės techninėms sporto šakoms kultivuoti, negalėjome gerai paruošti komandų minėtoms žaidynėms. Nors rajone veikia kartingo, aviamodeliavimo, šaudymo, automobilių sporto sekcijos, jų darbo rezultatai ir sportininkų paruošimo lygis dar neatitinka keliamų reikalavimų, todėl moksleivių žaidynėse dalyvauti nesiryžome. Tenka pripažinti, kad ruošiantis varžyboms reikiamo ryžtingumo ir atkaklumo nepadarė SDAALR rajono komitetas ir techninių sporto šakų sekcijų vadovai. Jiems, taip pat vidurinių ir kaimo profesinių technikos mokyklų vadovams bei partinių organizacijų sekretoriams nurodyta geriau ir reikliau spręsti techninių sporto šakų vystymą.

Padėčiai gerinti rajono Liaudies deputatų tarybos vykdomojo komiteto sprendimu patvirtintas priemonių planas dėl techninių ir karinių taikosios sporto šakų vystymo rajone. Kaišiadorių mieste projektuojamas technikos sporto klubo pastatas, kuriam stojus į rikiuotę, susidarys geresnės galimybės ir sąlygos techninėms sporto šakoms vystyti ir populiarinti.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS LAZDIJŲ RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS K. STONCELIŠ:

Kritinės pastabos, pareikštos dėl rajono SDAALR komiteto veiklos 1987 m. „Sparnų“ 4 nr. apsvaistytos LKP Lazdijų rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus posėdyje. Išklaušyta patriotinės draugijos rajono komiteto pirmininko J. Orliuko informacija apie atliekamą darbą šalinant veiklos trūkumus. Aptartos pagrindinės SDAALR komiteto darbo kryptys.

1988 m. numatyta išklaušyti SDAALR rajono komiteto pirmininko atskaitą Lazdijų rajono Liaudies deputatų tarybos vykdomojo komiteto posėdyje.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS MOLETŲ RAJONO KOMITETO SEKRETORĖ E. BLAZEVIČIUTĖ:

1987 metų „Sparnų“ 4 nr. teisingai rašoma apie mūsų rajono komandų nedalyvavimą respublikos moksleivių žaidynėse. Informuojame, kad rajone šiuo metu kultivuojamos 5 techninės sporto šakos. Tačiau moksleiviai kultivuoja tik dvi technines sporto šakas — šaudymą ir kartingą. Dėl silpnos techninių sporto šakų materialinės bazės, taip pat nepakankamos kvalifikacijos trenerių kad-

rų (ypač kartingų sporto), nėra galimybės paruošti reikiamo lygio sportininkų moksleivių, kurie gautų dalyvauti respublikinėse varžybose.

Sekantiais metais rajone numatoma technikos sporto klubo pastato statyba, žymiai išplėsimas ir pagerinsime šaudymo, kitų techninių sporto šakų materialinę bazę. SDAALR rajono komitetas numato organizuoti žymiai daugiau techninių sporto šakų varžybų, pakviečiant į jas kitų rajonų geriausias komandas. Moksleiviai papildys rajone veikiančių radijo sporto (trumpabanglininkų) mėgėjų būrį. Numatome, kad ateityje respublikinėse techninių sporto šakų varžybose dalyvaus trijų sporto šakų komandos.

Su naujuoju SDAALR rajono komiteto pirmininku P. Pliuška šiuo klausimu surengtas pokalbis partijos rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriuje, nurodyta atkreipti dėmesį į trūkumus ir aptarti kelias padėčiai pagerinti. Šie klausimai taip pat buvo nagrinėjami rajono SDAALR atskaitinėje rinkiminėje konferencijoje.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS PAKRUOJO RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS J. CEPULIS:

„Korespondencijoje „Laimėjimai ir... nerimas“ (pastabos apie moksleivių žaidynes) keliama trūkumai buvo aptarti partijos rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriuje, dalyvaujant rajono SDAALR komiteto darbuotojams.

1987 metų gruodžio 8 dieną [vykusioje] patriotinės draugijos rajono atskaitinėje rinkiminėje konferencijoje buvo giliai išanalizuotos nedalyvavimo respublikos moksleivių žaidynėse priežastys. Griežtos kritikos susilaukė Zelmelio 66 VPT mokyklos, rajono liaudies švietimo skyriaus vadovai.

Rajono SDAALR komiteto pirmininkas dr. M. Karpavičius, liaudies švietimo skyriaus vedėjas dr. A. Biknius [pareiškė], kad rajono moksleivių komandos aktyviai dalyvauja 1988 metų respublikos jaunųjų, 1989 metais — jaunimo žaidynėse, kad rajono rinktinės startuotų spartakiados finale, kuris bus surengtas 1990 metais.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS SILALĖS RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS J. JAGMINAS:

1987 m. „Sparnų“ 4 nr. išspausdintoje korespondencijoje „Laimėjimai ir... nerimas“ iškeltos mintys dėl moksleivių neišvykimo į respublikines žaidynes yra teisingos. Taip atsitiko todėl, kad rajono SDAALR komitetas nesirūpino techninių sporto šakų materialinės bazės plėtojimu, kad būtų kompleksavimu, aukštesnio meistriškumo sportininkų ruošimu. Šie klausimai apsvaistyti 1987 m. gruodžio 11 d. [vykusioje] rajono patriotinės organizacijos atskaitinėje ir rinkiminėje konferencijoje. Šiuo metu Pajūrio VPTM Nr. 86 atidaryta 50 metrų uždaro tipo šaudykla. Technikos sporto klubui įkurti „Naujo gyvenimo“ košūkyje ir Pajūrio VPTM Nr. 86. Ateityje SDAALR rajono komitetas, Liaudies švietimo skyriaus skirs nuolatinį dėmesį sportinių techninių sporto šakų plėtojimui, sportininkų dalyvavimui varžybose.

Su publikacijoje „Bendraukime sporto laibui“ keliamomis mintimis dėl prekių įsigijimo smulkaus urmo parduotuvėje visiškai sutikti negalima. 1986 m. parduotuvėje įvairių prekių įsigyta už 8536 rb. 1987 m. už 3473 rb. ir ateityje SDAALR pirminės organizacijos, kiek leis galimybės, naudosis parduotuvės paslaugomis.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS SVENCIONIŲ RAJONO KOMITETO PROPAGANDOS IR

AGITACIJOS SKYRIAUS VEDEJAS J. SEMASKA:

Partijos rajono komitetas nutarė kontroliuoti rajono komandų dalyvavimą respublikinėse techninių sporto šakų varžybose. Rajono SDAALR komiteto nariai, jo pirmininkas F. Bobrovas supažindinti su kritinėmis pastabomis, pareikštomis „Sparnuose“. Jie [pareiškė] parengti 1988 m. respublikinėms varžyboms šaudymo, kartingo ir motociklų kroso komandas.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS TELSIŲ RAJONO KOMITETO SEKRETORĖ V. SADZEVICIUTĖ:

Lietuvos Komunistų partijos Telsių rajono komitetas praneša, kad 1987 m. „Sparnų“ leidinyje nr. 4 pareikštos kritinės pastabos Telsių rajono SDAALR komiteto adresu yra teisingos.

Rajono SDAALR komiteto pirmininkui V. Perskaudui taip pat duotas nurodymas laiku pateikti paraišką dėl prekių gavimo.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS UKMERGES RAJONO KOMITETO SEKRETORĖ B. GUDELIAUSKIENE:

Atsiliepdama į biuletenio „Sparnai“ publikaciją „Laimėjimai ir... nerimas“ LKP rajono komitetas ėmėsi priemonių jame keliamiems trūkumams šalinti.

Straipsnyje nurodyti faktai ir rajone esama padėtis tuo klausimu išnagrinėta LKP rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus pasitarime, numatytos priemonės techninėms sporto šakoms vystyti. Vykstant šias priemones rajono Liaudies švietimo skyriui nurodyta sustiprinti jaunųjų technikų stoties darbą ir šio darbo kontrolę, operatyviau spręsti klausimą dėl kadro, sugebantių vadovauti minėtoje stotyje kultivuojamų sporto šakų būreliams. Esant silpnai šios stoties materialinei bazei, pritarta Liaudies švietimo skyriaus nuomonei dėl kai kurių būrelių perkėlimo dirbti į miesto mokyklas.

Kalbėtasi su SDAALR rajono komiteto pirmininku V. Pažėra. Jam nurodyta ateityje užtikrinti rajone kultivuojamų techninių sporto šakų komandų dalyvavimą respublikinėse varžybose.

Kartu išreiškėme pagėdavimą, kad SDAALR Centro komitetas kuo skubiau spręstų klausimą dėl technikos sporto klubo atidarymo Ukmergėje. Tai leistų žymiai pagerinti darbą vystant technines sporto šakas.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS ZARASŲ RAJONO KOMITETO SEKRETORIUS K. SINKEVIČIUS:

1987 metų „Sparnų“ ketvirtame numeryje pareikšta kritika dėl Zarasų rajono SDAALR komiteto veiklos teisinga. Kritinė medžiaga buvo apsvaistyta Lietuvos Komunistų partijos Zarasų rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus posėdyje, išklaušyta rajono SDAALR komiteto pirmininko dr. P. Šilpakovo atskaita, jis griežtai įspėtas už nepakankamą vadovavimą pirminės organizacijos, už apalaidumą ruošiant rajono komandas respublikinėms varžyboms.

SDAALR pirminių organizacijų pirmininkai informuoti apie SDAALR smulkaus urmo parduotuvę Vilniuje, kur galima įsigyti reikalingų prekių.

Siekiant užtikrinti geresnį komandų paruošimą respublikinėms varžyboms, peržiūrėti rajoninių varžybų nuostatas. Jie parengti vadovaujantis respublikiniais.

Rajono šaudymo sekcijai Zarasų mokyklos internato bazėje visuomeniniais pagrindais ėmė vadovauti milicijos majoras F. Traškinas.

Rajono kartingistai negalėjo dalyvauti respublikinėse varžybose, nes neturėjo padanų, nors buvo stengtasi jų įsigyti.

I NAUJA ETAPA

ATKELTA IS 3 P.

Jaunimo parengimas tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgos pirmiausia ir tiesioginis draugijos indėlis į šalies gynybinės galios stiprinimą. Gyvenimas ir čia kelia kaskart didesnius reikalavimus. Kaip draugijos mokymo organizacijoms sekasi vykdyti savo užduotis!

Pastarųjų metų rezultatai liudija, kad Lietuvos TSR SDAALR mokymo įstaigos stengiasi didinti pastangas, kad kuo geriau atliktų savo pareigą. Daug pasako jau tas faktas, kad pusė visų mokyklų mūsų respublikoje yra pavyzdinės. Geriausių rezultatų yra pasiekusios Kauno ir Panevėžio pavyzdinės vairuotojų mokyklos, Šiaulių ir Alytaus pavyzdinė jungtinės technikos mokyklos. Alytiškiai ir šiauliečiai apdovanoti pereinamomis vėliavomis, kurias įsteigė Saugomos kariuomenės ir Pabaltijio karinės apygardos vadovybės.

Tai pasiekta nuolat stiprinant mokyklų materialinę bazę, tobulinant jų techninį aprūpinimą naujausiomis mokymo priemonėmis, keliant dėstytojų ir gamybinio apmokymo meistrų kvalifikaciją. Žinoma, trūkumų neišvengiama ir čia. Nors vidutinis mokyklų kursantų balas — 4,4, Valstybinėje automobilių inspekcijoje egzaminus pirmą bandymą išlaiko tik 94,1 procento būsimųjų vairuotojų. Blogesni šie rodikliai Vilniaus ir Kapsuko vairuotojų mokyklose. Blogiausia, kad dėl netinkamos profesinės psichologinės atrankos nemažai kursantų tenka iš mokyklos pašalinti. Pradedant naujaisiais mokslo metais visose SDAALR vairuotojų mokyklose šaukiamojamajam amžiaus jaunimas bus psichofiziologiškai ištiriamas, kiek jis tinkamas valdyti techniką. Metodika tam reikalui paruošta Vilniaus vairuotojų mokykloje.

Tarp kitų priemonių, kurios turi pagerinti specialistų ruošimą — naujos materialinės bazės kūrimas ir esamos tobulinimas, praktinio kursantų paruošimo gerinimas.

Nepamirštame, kad didelis rezervas yra specialistų ruošimas liaudies ūkiui, iš kur, reikalui esant, jie šaukiami tarnybai armijoje.

„Sparnų“ skaitytojus labiausiai domina sporto padėtis draugijoje. Tai milžiniškas rezervas šalies gynybinei galiai stiprinti, nes niekas kitas turbūt nedrįsa tokiais ekstremaliois

sąlygomis ir tokiais krūviais kaip sportininkas.

Taip, fizinės ir moralinės sportininkų savybės šlifuojamos sudėtingomis treniruočių ir varžybų sąlygomis. Techniką išmokstama ne tik valdyti, bet ir tobulinti. Žinoma, tarp sportininkų taip pat gali pasitaikyti amoralių poelgių, bet tai retenybė.

Manau, kad skaitytojai sutiks su mintimi, kad techninėse sporto šakose mes žengėme tam tikrą žingsnį į priekį. Per laikotarpį iki III SDAALR suvažiavimo Lietuvos sportininkai TSRS tautų IX spartakiados finalinėse varžybose iškovojo labai aukštą IV vietą. Deje, kompleksinėje įskaitoje mus kiek nustumė silpnas moksleivių pasirodymas 1984 m. moksleivių spartakiadoje, kurioje mūsų pasiuntiniai liko XIV vietoje.

Nuo to laiko su artimiausiu sporto rezervu pradėta dirbti daug rūpestingiau. Pernai įvykusiose moksleivių žaidynėse jau iškovota V vieta, ir tai gera paraiška užimti aukštą vietą TSRS tautų X spartakiados kompleksinėje įskaitoje. Bet išsilaikyti iškovotose pozicijose nebus lengva. TSRS tautų spartakiados programa vis plečiamasi. Dabar ją sudaro 35 sporto šakų varžybos, iš kurių 20 rezultatų bus įskaitoma komandai. Geriausia išėltis būtų, kad likviduotume tokį atsilikimą, koks dabar yra jūrų daugiakovėje, povandeniniame orientavime, kai kuriose radijo sporto šakose, netgi šaudyme. Tačiau tai padaryti nėra lengva, nes šios sporto šakos neturi netgi pagrindų, nematyti net artimiausio rezervo, labai menkas masiškumas. Vargu ar čia įmanoma pataisyti padėtį per trumpą laiką.

Taip pat nemažiau svarbu pasitempti tose sporto šakose, kurios pas mus laikomos vidutiniškomis. Norint išlaikyti aukštą bendrą vietą, reikia, kad įskaitai būtų pasiekti rezultatai ne žemesni, kaip šeštosios vietos atskirose sporto šakose. O daug kam tai pasiekti bus nelengva.

Turime pasirūpinti ir tuo, kad išliktų aukšto lygio ir tos mėgiamos sporto šakos, kurios visada atnešdavo mums daugiausiai šlovės: sklandymas, aukštasis pilotazas, autoralis, karinė taikomoji daugiakovė, motobolas, motorlaivių sportas. Žinoma, suvažiavime sprendėme strateginius sporto klausimus, nuo to, kaip su jais susidorosime, labiau priklausys rezultatai ateityje. Bet laikotarpis dabar svarbus, liaudies ūkis persitvarko ūkiskaitos pagrindais, ir labai daug reikšmės ateičiai turės tai, kokią vietą technikos sportas užims naujai persitvarkančio visuomeninio gyvenimo struktūroje.

Ypač tai svarbu ten, kur bent kiek tvirtesnės sportinio gyvenimo tradicijos taip ir nebuvo iki šiol sukurtos. Yra rajonų, kurie jau daugelį metų nepasirodo nė vienoje respublikinėse varžy-

bose. Ten karinės-taikomosios ir techninės sporto šakos išvis mažai žinomos. Taip dirbant ne tik kad nesirūpinama respublikos sportiniu prestižu, bet ir neatliekama platesnė technikos sporto funkcija — plačiu mastu neugdomi tėvynės gynybai reikalingi įgūdžiai.

Štai kokie svarbūs darbai mūsų čia dar laukia.

Zvelgiant į SDAALR materialinę techninę bazę, per ataskaitinį laikotarpį ji smarkiai ūgtelėjo, nors pastebima, kad dar liko kas veikti, siekiant sudaryti sąlygas, atitinkančias laikmečio reikalavimus.

Kapitalinės statybos apimtys per ataskaitinį laikotarpį sudarė 1,5 milijono rublių daugiau, o pagrindinių fondų įvesta už 2,5 milijono rublių daugiau negu praėjusį penketį. Didžiausi objektai Prienų sportinės aviacijos gamyklos pirmoji eilė, Panevėžio vairuotojų mokyklos mokomasis korpusas, pagrindiniai „Nemuno žiedo“ objektai ir kt. Daug padaryta techniškai pertinkamų gamybinės gamybinės įmonės, ypač Šalčininkų gamybinį kombinatą.

Daug objektų šiuo metu yra statoma. Iš jų svarbiausia yra Vilniaus jungtinės technikos mokykla. Vykdančios partijos ir respublikos vyriausybės nutarimus, kaip niekada išsiplėtė statybos daugelyje miestų ir rajonų. Statomi technikos sporto klubai, dirbtuvės, garažai, šaudyklos, varžybų trasos ir kiti objektai, kurie itin svarbūs sportui periferijoje vystyti.

Lietuvos TSR SDAALR II suvažiavime buvo priimtas nutarimas, kad visi draugijos rajonų ir miestų komitetai, kitos organizacijos bus aprūpintos patogiomis šiuolaikinėmis patalpomis. Bet šią problemą mes, matyt, nenuosekliai kėlėme vietiniams partiniams ir tarybiniais vadovams, nes daug kur padėtis nepasikeitė.

Neišvengėme trūkumų ir mūsų draugijos gamybinėje veikloje. O tai, kad nepradėta serijinė sklandytuvų jaunimui LAK-16 gamyba, visiškai nesiderina su reikalavimu plėtoti jaunių sklandymą, su sparčiais didėjančiu jaunųjų sklandytojų mokyklų skaičiumi. Labai laukiami ir nauji tobulesni sklandytuvai respublikos ir TSRS rinktinėms.

Svarbiausia šiuo metu yra kuo geriau išnaudoti visas galimybes tų naujovių, kurias teikia persitvarkymas šalies gyvenime. Tuomet draugija atliks tuos uždavinius, kurie keliama jai kariniame patriotiniame ir internacionaliniame auklėjime, jaunimo rengime tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgos, techninių sporto šakų vystyme, materialinės bazės stiprinime. Padaryti reikės dar daugiau, negu buvo nuveikta iki suvažiavimo.

AČIŲ UŽ POKALBĮ.

Atsiskaitė aviacijos sporto federacijos

Maskvoje įvyko aviacijos sporto šakų federacijų ataskaitiniai-rinkiminiai plenumai. Apie Jungtinės sąjunginės aviacijos sporto federacijos veiklą per pastaruosius ketverius metus pranešimą padarė federacijos pirmininko pavaduotojas aviacijos konstruktorius S. Mikojanas. Pranešėjas pažymėjo, kad per ataskaitinį laikotarpį šalyje įsteigti 9 nauji aviacijos sporto klubai, pagerinti 237 TSRS rekordai, kurių 148 viršija pasaulinius pasiekimus. Devyniolika TSRS aviacijos sportininkų yra iškovoję pasaulio čempionų vardus.

Išrinktas naujas TSRS aviacijos sporto federacijos biuras.

Federacijos pirmininku išrinktas Tarybų Sąjungos Didvyris S. Charlamovas. Į federaciją išrinktas Lietuvos TSR aviacijos sporto federacijos pirmininkas A. Karpavičius.

Atskirų aviacijos sporto šakų federacijų pirmininkais išrinkti: aviamodelizmo — V. Brusovas, lėktuvų sporto — A. Kosas, parashutizmo — N. Guskovas, sklandymo — E. Carskis, skraidyklių — O. Anisimovas, sraigatarnių — A. Fedotovas. Į minėtų federacijų biurus išrinkti šie mūsų respublikos atstovai: J. Adamonis — aviamodelizmo, V. Drupas — lėktuvų sporto, P. Navalinskas — parashutizmo, A. Arbačiauskas, A. Jonušas ir V. Sabeckis — sklandymo, R. Dudas — skraidyklių sporto.

Sklandymo federacijos biure buvo patvirtinti 1987 metų geriausiųjų Tarybų Sąjungos sklandytojų dešimtukai. Tarp moterų yra dvi mūsų respublikos sportininkės: vilnietės sporto meistrės Edita Smilgevičiūtė ir Rima Stašaitytė, vyrų — TSRS tarptautinės klasės sporto meistrai prieniškiai Antanas Rukas, Vytautas Mačiulis ir Vytautas Sabeckis bei kaunietis Algis Jonušas, taip pat Panevėžio ATSK sklandytojas sporto meistras Vytautas Liniauskas.

Tarp geriausių šalyje teisėjų yra sąjunginės kategorijos arbitrai vilnietis Antanas Mikutis bei šiaulietis Rimas Plungė.

Algiui Jonušui ir Vytautui Mačiuliui suteikti TSRS tarptautinės klasės sporto meistrų vardai, o Antanui Mikučiui — sąjunginė teisėjo kategorija.

A. BAČINIS

„Negrižti ten, kur buvo gera“

SKLANDYTOJOS, TSRS SPORTO MEISTRĖS JANINOS PAPLAUSKAITĖS LAIŠKAS RESPUBLIKOS SKLANDYMO REKORDININKEI, SKRAIDYMŲ DRAUGEI ALGIMAI KRYŽANAUSKAITEI

Erdvės vilioja ir moterį. Pasiklausykite: dar 1921 metais prancūzė Adriana Bolan trapiu sklandytuvėliu G3 perskrieja svaiginančio aukščio Kordiljerų kalnus; 1960 metais lenkų sklandytojai Pelagijai Majevskai įteikiamas Lilientalo medalis už skrydžius, kurių galėjo pavydėti ne vienas pasaulinio garso sklandytojas vyras; 1979 m. JAV sklandytoja S. Zakintel sklandytuvu pakyla į beveik 13 kilometrų aukštį, o neįtikėtina 1128 km atstumą sklandytuvu [be variklio] nuskrenda kita tos šalies sklandytoja 1980 metais. Ar po viso to dar gali moteris kuo nors nustebinti! Pasirodo, taip! 1986 metais TSRS organizuotoje mokslinėje arktinėje ekspedicijoje EKSPARK-86 lietuvių sportininkė Beta Matutytė-Vasina su grupe parašiutininkų poliarininkų atlieka nepaprastai sudėtingą žuolį į Šiaurės ašigalį.

Tad kuo žavi erdvė, kuo ji mums atsilygina! Atlyginimo, matyt, ir nereikia. Gana ir to, kad nors vienintelį kartą turi galimybę pajusti, kaip tavo neša sklandytuvo sparnai. „Link debesų vėsos ir nekasdienio grožio...“ — šie žodžiai iš TSRS sporto meistrės Janinos Paplauskaitės laiško respublikos sklandymo rekordininkei, skraidymų draugei Algimai Kryžanauskaitei taip pat daug ką pasako.

Ko trokšta sklandytojas? Pakilti balandy ir įkvėpti dar tik juntamą žemės žviežumą, pamatyti putojančius pavasario upelius. Pakilti birželių ir priartėti prie audros debesies, kad pajustum gamtos galybę. Pakilti rugpjūtį ir gult su gandrais vieno spiralinė, kad pasijustum sava tarp jų. Pakilti, kai žemė ankšta, kai nieko kito nenori, tik vienvatvės, vienvatvės ir... tylos. Dar debesies vėsos, dar nekasdienio grožio. Tebūna vienas toks pakilimas metuose, bet tegul jis būna...

Jei gamta moteryje sukūrė moteriškos kantrybės ir darbštumo bei vyriškos drąsos ir logikos harmoniją, ji pakils. Jei ne, — vaikiškuose sapnuose pajaus skrydžio svaigulį ir gyvens, kaip gyvena dauguma.

Zymus pasaulio aukštojo pilotazo lakūnas Igoris Jegorovas rašė: „Jei moteris ateina į aviaciją ir patenka į rinktinę, su ja drąsiai gali eiti į žvalgybą...“ Kiek Tau daug dėl tos teisės reikėjo atsisakyti gyvenime, žinai tik Tu savyti. Gal tik akys silpną minutę išduodavo... Gražiausi jaunystės metai atiduoti aviacijai — sportui, kur niekas neapipila gėlėmis ir plovimais, kur vien alinantis nuovargis ir prakaitas, kur dažname skridime nerandi minutes laisvos pasigrožėti ežerų veidrodžiui.

Nežinau, kada Tu pirmą kartą sėdai į sklandytuvą, netvirtinsiu, kad iš vaikystės atsinešei svaiglonę skristi. Nežinau. Niekada apie tai nekalbėjom. Sename „Sparnų“ žurnale skaičiau, kad Tu 1968 metais tapai pirmojo Lietuvos moterų čempionato nugalėtoja. Tik trumpa žinutė statistikos mėgėjams. Nė žodžio

apie jausmus, apie nuovargį. Ne tik niekur apie tai nėra, ir aerodrome nepriimta glėbesčiuotis gerai finišavus, šokinėti iš džiaugsmo, skėryčioti rankomis, nei jei tu — moteris.

Susitikom mes 1974 metų pavasarį. Pociūnuose. Tu buvai viena stipriausių Lietuvos sklandytų. Kad žėsis kartus Tavo pavardė įrašyta į respublikos rekordų lentelę, irgi nežinojau. Į ją tada dar nesižvalgiau. Mokiausi teisingai sklandytuvu pakilti ir nutūpti. Tu išsiskyrei iš kitų ypatingu moteriškumu — išoriniu ir vidiniu. Prie Tavęs prisirišau beatodairiškai ir ilgam. Nepamenu, kaip Tu startuodavai, finišuodavai, nors talkindavau teisėjams varžybose, kad tik būti visada šalia jūsų. Bet pamenu vakarus Pociūnuose, kai klajodavom po miškus, braidydavom po aerodromo rūką. Tu versdavai prancūziškas Daseno dainas apie meilę, pasakodavai apie gyvenimą Paryžiuje, paskui Alžyre. Kaip Tu visur suspėjai, ir kiek dar galėjai suspėti, jei nebūtum atsiskyrusi nuo sporto. Bet tikiu Tavim, — nesakysi, kad išbrauktum iš savo gyvenimo aviaciją, jei galėtum pradėti iš naujo. Tik norėčiau pasveikinti su jubiliejum.

Prieš 15 metų Tavo pasiekti respublikos rekordai dar tebesipuikuoja lentelėje, nepasiduoda įveikiami. Dabar žinau, kiek jėgų reikėjo ir ištvermės su dviem „Blanik“ nuskristi virš trijų šimtų kilometrų. Skraidom dabar mes greitais, patogiais sklandytuvais. Jau keturios moterys Lietuvoje įveikė 500 kilometrų atstumą, bet kiekviena iš mūsų sunkiai ryšis vėl grįžti į seną „Blaniką“, ir leistas su juo į tolimą debesų kelią. Jūs



TSRS sklandymo sporto meistrė Algima Kryžanauskaitė.

su tokiais sklandytuvais lenktyniaudavote net Sąjungos čempionatuose! Ir dar turėdavot jėgų vakarais rinktis prie laužo, iki vėlomos juokauti, pasakoti būtas nebūtas padangių istorijas.

Moterų Lietuvos sklandyme niekada nebuvo per daug. Per švelniai pasakiau. Tai trenerių nemigos priežastis. O Tavo bendrų skrydžių draugės viena po kitos beveik vienais metais aštuntojo dešimtmečio pabaigoje pasitraukė iš didžiojo sporto. Dar spėjau pasimokyti iš Elvyros, su Regina kartu skraidėm TSRS tautų VIII spartakiados varžybose. Kilo į dangų jaunos, nepatyrusios sklandytojos. Tvirtėjo Rimos, Liusės sparnai, 1981 metais Liusė — jau antra Lietuvos sklandytoja. Tu kažkada teisingai įvertinai simpatinę merginą iš Šiaulių. Ji skraidė protingai, lengvai ir greičiai, kokia ir pati buvo.

Paskui jau be Liusės sėdom į sklandytuvus. Aš niekada Tavęs neklausiau, ar esi patyrusi tikrą baimą — nesuvaldomą, nenugalimą. Aerodrome nepriimta kalbėti apie tai. Anksčiau galvojau — aviacijoje tokios baimės ir nėra, negali būti. Treneris po kelių dienų rinktinės moterims davė užduotį skristi į Liškiavą pro tuos pačius Savilionis. Nemanau, kad maršrutas buvo parinktas atsitiktinai. Tikėjo mumis treneris, ar norėjo įsitikinti? Virš tos nemtos pievos pamačiau besisukančią sklandytuvą. Berniokiška, akplėšiška drąsi Dalia prisigretino prie mano „Jantario“, natarusi nė žodžio, abi apsigrįžom ir pasukom atgal. Slinkom tyliai, atsargiai nuo debesies prie debesies. Taip gera buvo jausti

šalia gyvą sparną iki pat aerodromo, iki pat žemės. Nekalbėjom apie tai niekada daugiau nei pačios, nei su treneriu. Kitą dieną vėl lenktyniajom, skubėjom, apie baimą neprisiminėm.

Tu teisėjavai Oriole per TSRS Tautų VIII spartakiados finalines varžybas, kai trečiame pratime nepasisekė Tatjanai iš Kazachstanu. Mačiau, kokiom liūdnom akim likai žemėje laukti mūsų, grįžtančių iš paskutinio, lemiamo maršruto. Tau buvo baisiau nei mums. Žinai, kokia kaina iškovota ta didelė, graži pergalė spartakiadoje.

Taip, dabar jau Tu teisėja. Tu lauki manęs. Aš Tau pasakoju vakarais padangių nuotykius. Sakai, gerai, kad nebeskraidai. Tik Estijoje, Ridalį aerodrome, kalbėjai tiesą. Sakai: „Geriau negrižti ten, kur buvo gera...“

1975 metais ten taip pat vyko Pabaltijo čempionatas. Tik tu tada pati skraidėj Lietuvos komandos sudėty, ir jau pirmą pratimą — 300 km atstumą Tu nuskridai greičiausiai. Komanda tapo Pabaltijo čempione. Nuotraukoje stovit su Baleika ir Serpalium — jauni ir laimingi...

Tokius aš Jus, Tavo kartos sklandytojus, ir dabar dar sutinku respublikos aerodromuose. Vienus su anūkėliais vaikščiojančius apie sklandytuvus, kitus dar tebeskraidančius — su savais vaikais rungtyniaujančius, trečius — su ilgesiu palydinčius kylantį skrydžiui „Jantarį“ ar „Lietuvą“. Viena mus jungia visus — tas nenumaldomas troškimas skristi, kad grįžę į žemę iš naujo atrastume ir pajustumė žolės kvapą, duonos skonį, žmogaus artumą.

Prisipažinsiu iš karto: parašyti apie Panevėžio rajono patriotinės draugijos komiteto pirmininko Juliaus Ambrozevičiaus darbą ruošiausi seniai. Per daugelį metų atkreipiau dėmesį į vieną nemenką rodiklį: vyksta kokios kompleksinės varžybos — Panevėžio rajono rinktinė visada tarp prizininkų! Štai ir knietėjo išsiaiškinti, kur glūdi priežastys Juliaus Ambrozevičiaus vadovaujamo patriotinės draugijos padalinio laimėjimų, kuriuos pasiekia visokio amžiaus komandos. Jaučiau, kad taip sėkmingai startuojančių sportininkų vadovas tikriausiai naujovių mėgėjas, žmogus, kuris nekenčia ramybės ir rutinos, kuris nuolat ieško, atkakliai siekia užsibrėžto tikslo. Ir džiugu, kad neapsirikau.

— Dabar daug „galvotų“ žmonių atsirado. Kai reikalas liečia netolimą praeitį, daugelis visą kaltę dėl nepakankamo sporto darbo bando suvesti stagnacijos periodui. Ką gi — kas tiesa, tas tiesa: toks periodas buvo. Bet ar ne pernelyg dažnai bandome dangstyti šiuo periodu, lyg figos lapeliu? Susidūręs su tokiu žmogumi, bandai aiškintis, kodėl jis daug metų dirbo bet kaip, nieko naujo neieškojo ir nerado, nesugalvojo ir neįdiegė, o jis tau ir drožia: „Tai kad buvo toks laikmetis... Pabandyk tuomet veržtis į priekį, rodyti iniciatyvą, ir... Na, dabar kas kita. Pradėsiu, kaip ir visi kiti, persitvarkyti...“

— Pradės. O kada rezultatai tokiu atveju bus? Žinoma, liaudies išmintis mus moko, kad geriau kažko imtis vėliau, negu niekada. O kad buvo galima gerai dirbti ir anksčiau, daug daugiau padaryti — faktas. Reikėjo tik noro ir ryžto. Juk niekas nedraudė rengti rajono ar tarprajonines varžybas, dalyvauti draugiškuose susitikimuose, startuoti respublikinėse varžybose. To tai jau tikrai nebuvo! Tad kam atsakomybę už savo ansleidimą kažkam suvesti? Ir be to būna pakankamai rūpesčių, nesusipratimų, dogmatizmo. Buvo daugelyje patriotinės draugijos veiklos sričių. Bet tik ne masių sporto klausimu. Kas per daug — nesveika...

Štai tokiais samprotavimais pradėjo pokalbį su manimi Julius Ambrozevičius. O jis tikrai turi moralinę teisę taip vertinti draugijos padalinių vadovų veiklą. Juk vadovauja Panevėžio rajono SDAALR komitetui štai jau dvidešimt antrus metus!

Miesto prie Nevėžio hidromelioracijos technikumui absolventas, mechanikos specialistas dirbo žemės ūkyje. Buvo tarybinio ūkio skyriaus valdytojas. Darbas sekėsi gerai, nes nuo pat savo darbo veiklos pradžios Julius buvo principingas ir planingai veikiantis žmogus. Niekad neužsimodavo vienu metu nuveikti daug darbų. Būdavo, viską gerai apgalvos, apsvaistys, o jau po to imasi darbo. Ir mėgo jį už tai žmonės. Darbštų, galvotų jaunuolių ūkio darbo žmonės į partiją priėmė. Atrodė, tik dirbk jėgų negailėdamas. Bet atsitik tu man taip, kad arklys Juliui koją sužalojo.

Sunku buvo. Apie ankstesnį darbą nebebuvo ko galvoti. Štai ir pasiūlė jaunam komunistui partijos rajono komitete laikinai padirbėti patriotinės draugijos komiteto pirmininku. Sutiko.

— Nelengva, labai nelengva buvo išjudinti žmones, — prisimena Julius. — Paprasčiausiai,

Juolab, kad pirmųjų organizacijų rajone net 72. Ir kiekvienai jų — savos problemos, savi klausimai. Bet yra ir bendrų — tai, visų pirma, gyvas sportinis darbas, organizacijų kovingumas, be kurio ir pati draugijos veikla tampa formali, merdinti.

Zinia, kad ir kaip besistengia komiteto pirmininkas, visos organizacijos dar nedirba taip, kaip norėtųsi. Todėl per ataskaitinę-rinkiminę kampaniją organizacijose labai kruopščiai išanalizuotos visos pirmininkų kandidatūros. Juk tiesa paprasta: nėra aktyvaus, iniciatyvos kupino pirminės vadovo — nėra ir tikros veiklos.

— Mes dabar gyvename ypač įdomų, galima sakyti, revoliucinių peritvarkymų laikotarpi, — dėsto Julius Ambrozevičius. —

PERSITVARKYMAS — PAŽANGA — PROBLEMOS

VISADA PRIEKYJE



Julius Ambrozevičius (antras iš dešinės) su rajono motociklininkais.

niekas ankstesniais metais klausimo dėl masių sporto nekėlė, niekam techninės bei karinės taikomosios sporto šakos nerūpėjo. Mieste — kas kita. O kaimė...

Julius puikiai pažino kolūkinio kaimo jaunimo buitį, niekam tikusį laisvalaikio naudojimą. Tad ir ėmėsi...

— Laikina padirbėsi, man tuomet sakė, — porina Julius. — Na, o tas „laikina“ štai jau net nuo 1966-ųjų tęsiasi!

Kiek visko padaryta, kiek su žmonėmis, ūkių, įstaigų, organizacijų vadovais, aktyvistais perkalbėta! Gal dėl to Juliui Ambrozevičiui taip paprasta dabar ir sunkiausius klausimus spręsti. O tų klausimų nemažėja. Veikiausiai priešingai — ieškančiam, naujoviškai dirbtin norinčiam žmogui jų vis daugiau.

Jaunimo domėjimasis draugijos veikla, jos plėtojimu labai auga. Viskas svarbu eiliniam SDAALR nariui. Tad ir reikia įsiklausyti į kiekvieno samprotavimus, nuomonę, norus. Jų vykdymas — mūsų, vadovų, tiesioginė pareiga. O tos nuomonės kartais labai skirtingos. Pagaliau taip ir turi būti. Ir mes turime prie to priprasti. Juk tiesa gimsta besiginčijant.

Antai kad ir savos motociklų kroso trasos įrengimas. Juk motociklininkų rajone daug, o dera mai išbandyti jėgas nėra kur. Nelengva buvo, daug triūso reikėjo įdėti, kol rajono vykdomasis komitetas paskyrė 16 ha plotą. Bet žemės plotas — dar ne trasa. Buvo sutarta kooperuotis drauge su Panevėžio „Ek-rano“ gamykla, bendromis pastangomis ją įsirengti. Kol vyko

kalbos dėl ploto, partneriai buvo gana dalykiškai nusileikę. Buvo pradėtas jau ir trasos projektavimas. Bet dabar, kai plotas paskirtas — ekraničių entuziazmas prislopo.

— Nežinau, kaip bus, — sako Julius. — Jeigu nerasime bendros kalbos, reikės naujo partnerio ieškoti. Ir vėl laikas nu-eis veltui... Bet trasą būtina įsirengsime. Ji mūsų sportininkams kaip oras reikalinga.

Vadinasi, ir šis rūpestis vėl guls ant pirmininko pečių. O juk jis ne vienintelis.

Rajone suskaičiuotum apie 50 kartingų. Iki šiol pagrindinė šios sporto šakos bazė buvo Raguva. Mat čia jau seniai pastatytas kartodromas, sėkmingai darbuojasi rajono VJTSM treneris mokytojas J. Strazdas. Tik išaugo kartingų sportas iš „trumpų kelnaičių“. Dabar techniką turi ir Hidromelioracijos tarybinis ūkis technikumai, ir Smilgių, Paistrio vidurinės, Eriškių nepilna vidurinės mokyklos. Na, o Ramygalos kolūkis jų net 9 turi. Zinia, ne taip lengvai tie kartingai įgyjami. Lėšų reikia. Juliui sekasi sutarti su vadovais tų ūkių, kurių teritorijose yra mokyklos. Nuperka ūkiai techniką nedvejodami — juk sau per tuos kartingus, motociklus, mechanizatorius, mechanikus ruošia. Bet, kaip sakoma, vien duona sotus nebūsi. Jeigu yra kartingų, reikia ir sporto bazės jiems. Tad po daugelio vaikščiojimų, įrodinėjimų pagaliau pavyko susitarti, kad Ramygalos kolūkio teritorijoje būtų pradėtas statyti modernus, tarptautinio masto kartodromas. Užsimota plačiai, bet realiai. Didelę paramą vyk-dant šią statybą teikia Ramygalos kolūkio pirmininkas V. Velikonis bei jo pavaduotojas J. Leščinskas. Kooperuojant ūkio lėšas drauge su Lietuvos TSR SDAALR CK, rajono vykdomoju komitetu, tikimasi, kad naujoji, moderniausia respublikoje sporto bazė stos į rikiuotę dar šiemet. Tuo rūpinasi kolūkio inžinierius mechanikas A. Kazlauskas. Tai jo pastangomis į būsimą kartodromo vietą vežama skalda, jau atliekami ir žemės darbai. O Julius Ambrozevičius jau į priekį žiūri.

— Prie kartodromo pastatysime kelis Alytaus ENSK namelius. Tiesa, reikės kai ką keisti. Bet užtat turėsime 250 kv. m naudingo ploto sporto bazę. Čia ir sporto stovyklas rengti galėsime, ir į varžybas atvykstančius apgyvendinsime, — pasakoja J. Ambrozevičius. Ir aš regiu pažekovo veide pasididžiavimą.

Gera, kai žmogus didžiujasi savo darbu ir užmojais. O juk jų — tų užmojų — dar ne vienas.

Rajono vykdomajam komitetui paskyrus lėšų, baigiami statyti rajono vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokyklos garažai.

Cia ras vietas ne tik sunkvežimiai, lengvieji automobiliai, bet ir naujai gautas autobusas LAZ. Dabar nebebus problemų, kai reikės sportininkus vežti į varžybas. Juolab, kad rajone kultivuojama daug techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų. Dėl to panevėžiečiai į respublikos spartakiadų arba žaidynių varžybas nuolat deleguoja kone daugiausia komandų.

Rajono vidaus varžybos, tarp-
rajoniniai susitikimai, dalyvavimas respublikos renginiuose — visa tai išjudina pirminės organizacijos, daro jų veiklą įdomią ir patrauklią.

Hidromelioracijos tarybinio ūkio technikumui pirminė organizacija sėkmingai kultivuoja karinę taikomąją daugiakovę. Tai trenerio — pirminio karinio rengimo vadovo B. Jasikevičiaus nuopelnas. Jo auklėtiniai per respublikos čempionatą tarp rajonų iškovojo antrąją vietą. Bet tuo nesitenkinama. Kad rezultatai būtų dar geresni, statomas šiai daugiakovei reikalingas klūčių ruožas. Neatsilieka ir automodeliuotojai, vadovaujami V. Valinsko. Tad suprantama, kad būtent ši organizacija atsakinga už abiejų sporto šakų rajono rinkinių parengimą. Kartingų, motociklų kroso bei daugiakovės rinkinių ruošimas varžyboms — rajono VJTSM žinioje, laivų modeliavimo komanda — Krekenavos vidurinės mokyklos. Daugelį metų čia našiai dirbo prityręs būrelis vadovomas mokytojas P. Kurlinkus. Kai didelį patyrimą turintis specialistas nutarė išeiti į pelnytą poilsį, dėl tolesnės būrelio veiklos jaudintis neteko. Jaunimą mokyti modeliavimo ėmėsi patirtį turintis abiturientas V. Vaičaitis.

Na, o su šaulių rinkine ištis rūpesčių nėra. Šalia jau minėto tarybinio ūkio technikumui pirminės, turinčios savą uždaro tipo 50 m šaudyklą, sėkmingai šaunius ruošia „Pergalės“ kolūkio organizacija, kuriai vadovauja V. Galvelė. Kolūkio pirmininkui B. Striškai remiant lėšomis bei technika, čia įrengta pusiau uždaro tipo 50 m šaudyklą, yra savas ginklų sandėlis. Treneruojasi čia ne tik kolūkiečiai, bet ir ūkio teritorijoje esančios Paistrio vidurinės mokyklos auklėtiniai.

Beje, nebepatenkina ūkio jaunimo pirminės organizacijos statusas. Pergaliečiai rūpinasi, kad šiemet ūkyje būtų įkurtas visuomeninis technikos sporto klubas. Mat sekčių ūkyje daug, o norint sėkmingai kultivuoti šaudymo, motociklų, kartingų bei automobilių sportą reikia organizaciniu ir sporto požiūriu tobulėsio vadovavimo. Šį klausimą tikimasi išspręsti klubo pastangomis. Šią mintį ypač remia entuziastingas technikos sporto mėgėjas, kolūkio partinio biuro sekretorius B. Zaronkis,

kuris rajono patriotinės draugijos ataskaitinėje rinkiminėje konferencijoje buvo išrinktas delegatu į Lietuvos TSR SDAALR III suvažiavimą.

Nebetelpa pirminės ribose jau ir M. Melnikaitės kolūkio aktyvas. Ūkio pirmininkas S. Klovas, teikiantis didelę materialinę paramą patriotinės draugijos narių sporto veiklai, apie tai užsiminė. Tad — reikės padėti šio ūkio jaunimui, energingai kultivuojančiam motociklų sportą, įsteigti savo visuomeninį technikos sporto klubą. Tokiu keliu žada žengti ir tarpukinė gyvulininkystės įmonė „Santaka“. Jos direktorius P. Pekeliūnas skiria pakankamai lėšų motociklų bei automobilių sportui. Tad naujai įsteigtas technikos sporto klubas — dar viena prielaida naujiems laimėjimams pasiekti.

Iškilo būtinumas ir modeliutojus suburti po vienu stogu. Juo taps naujai įkurta Jaunųjų technikų stotis. Komiteto pirmininkas jau sutarė su jos direktoriumi K. Marcinkumi, kad visi modeliavimo rinkinių nariai bazuosis JTS. Stotis skirs trenerius, o komitetas — medžiagas, būtiniausią techniką. Ir dar — rengti kuo daugiau varžybų. Tegul ūkių, mokyklų, organizacijų sportininkai per metus rungtyniauja bent penkiose rajono masto varžybose. Iš to — tik nauda. Lygiai kaip ir drauge su komjaunimo rajono komiteto rengiamu jaunimo sąskrydžių. Jų sporto programa numato sukarintą krosą, figūrinių motociklų vairavimą, šaudymą iš pneumatinių šautuvų. Tokie varžybose nuolat dalyvauja apie keturias dešimtis komandų. Dabar uždavinys — pasiekti, kad šio renginio masiškumas būtų dar didesnis.

Gyvenimas nuolat siūlo naujovių. Antai respublikoje pradėtas kultivuoti motociklų trias. Atsilikti nuo kitų panevėžiečiai nenori. Tad sutarė komiteto pirmininkas su VJTSM direktoriumi V. Krištaponiui, jog bendromis pastangomis įsirengs trasą, vaikų sporto mokyklos auklėtiniai pirmieji bandys įsivinti naujos sporto šakos paslaptis. Na, o po to — rengs parodomąsias varžybas. Sukvies visų organizacijų, kultivujančių motociklų sportą, atstovus, parodys, patars — ir laimingo tau kelio, mototriale!

O kaip panevėžiečiai galvoja pasirodyti svarbiausiame šių metų jėgų išbandyme — respublikinėse jaunių žaidynėse?

— Pagrindinių sporto šakų rinkinių nariai ruošiasi, treniruojasi. Komandų branduoliai jau susiformavę.

Ką gi, ir vėl — pagal gerą tradiciją. Panevėžio rajono sportininkai žada būti priekyje. Jų laimėjimais nė kiek neabejoju. Prielaida tam — įdomi kasdieninė sporto veikla.

A. IKIČIAVIČIUS

AVIACIJOS ISTORIJOS PAMINKLŲ APSAUGOS KLUBAS

Per palyginti neilgą Lietuvos aviacijos istorijos raidos laikotarpį mūsų respublikoje atsirado nemaža saugotinių istorinių paminklų. Viekšniuose yra namas, kuriame gyveno Lietuvos oreivybės pradininkas, „žemaičių garlėkio“ kūrėjas A. Griškevičius, o šio miestelio kapinėse yra jo kapas. Daug istorinių vietų Kaune. Aleksoto Žagaraiškių aerodromas, kuris susijęs su ištisa istorija, namai, kuriuose gyveno žinomi lėktuvų konstruktoriai J. Dobkevičius ir A. Gustaitis. Karių kapinėse, Aukštuosiuose Sančiuose, palaidoti Atlanto nuagaletojai S. Darius ir S. Girėnas. Namas Mickevičiaus gatvėje Nr. 2, kuriame veikia 1983 metais įkurtas visuomeninis aviacijos muziejus.

Skridimo per Atlantą 50-osioms metinėms pažymėti S. Dariaus tėviškėje Judrėnuose (Klaipėdos raj.) buvo supiltas pilkapis ir pastatytas paminklinis akmuo, Vytgaloje (Silašės raj.). S. Girėno tėviškėje likusioje kiltelėje įrengta muziejinė ekspozicija, pastatytas paminklinis akmuo.

Nidoje, kur 1933 metais buvo įkurta pirmoji Lietuvos sklandymo mokykla, atstatyta angaro konstruktyvinė arka ir pastatytas paminklinis akmuo.

Reikėtų sutvarkyti ir įamžinti

vietas, susijusias su sklandymo sportu Tarybų Lietuvoje, Aukštaigirėje, netoli Vilniaus ir Kulautuvoje, Alytaus ir Pociūnų aerodromuose, kuriuose bazavosi naikintuvų eskadrilė „Tarybų Lietuva“ ir pulkas „Normandija—Nemunas“.

Įpusėtas S. Dariaus ir S. Girėno tėviškių gyvenamųjų namų atstatymas. Juose bus įkurtos pastovios ekspozicijos apie drąsius lakūnus.

Apie visus istorinių aviacijos paminklų apsaugos ir vietovių įamžinimo reikalus buvo plačiai kalbama Lietuvos kultūros fondo aktyvo susirinkime. Numatyta artimiausiu laiku paskelbti konkursą S. Dariaus ir S. Girėno paminklų sukurti ir pastatyti šį paminklą Kaune, minint 60-ąsias skridimo metines.

Atsižvelgiant į būtinumą įamžinti įvykių, vietų, garsių lakūnų atminimą, išsaugoti Lietuvos aviacijos istorijos paminklus, prie Lietuvos kultūros fondo (LKF) įsteigtas paminklų apsaugos klubas „Oreivybės“. Klubas, remiamas atskirų organizacijų, o taip pat ir visuomenės aukojamomis lėšomis prižiūrės esančius paminklus, rūpintis naujų paminklų statymu.

STENDINIŲ MODELIŲ KONKURSAI

Prie Lietuvos TSR aviacijos sporto federacijos veikianti lėktuvų stendinių modelių sekcija ir „Sparnų“ redakcija Kauno profsąjungos rūmuose (Kęstučio g. 1) šių metų gegužės 8 dieną rengia pirmąjį respublikinį stendinių aviamodelių konkursą. Jame gali dalyvauti visi pageidaujantys stendinių modelių kolekcionieriai. Atskirai bus vertinami aviamodeliai, pagaminti jaunimo iki 14 metų amžiaus ir vyresnių kaip 14 metų. Klevienas aviamodeliuotojas konkursui gali pateikti ne daugiau kaip du modelius — po vieną F41B (mastelis 1:48) ir F41C (mastelis 1:72) klasių. Kartų su modeliais pateikiama ir lėktuvų dokumentacija (konkurso vertinimo komisija dirbs nuo 10 iki 17 valandos).

Norintys dalyvauti konkurse iki balandžio 10 dienos į „Sparnų“ redakciją atsiunčia paraišką, kurioje nurodoma pavardė, vardas, tėvavardis, gimimo metai, adresas, taip pat konkursui pateikiamų lėktuvų modelių tipai bei jų mastelis.

STENDINIŲ LEKTUVŲ MODELIŲ VERTINIMO Taisyklės

I. BENDRAS VAIZDAS IS TOLI (1–2 M) — 8 BALAI.

II. MODELIO PAGAMINIMO KOKYBĖ:

1. Modelio geometrija (silueto tikslumas, atskirų dalių išdėstymo tikslumas) ir surinkimo kokybė (suleidimai, užglaistymas, šlifavimas ir kt.) — 13 balų.

2. Išorinių funkcinių detalių modeliavimas (judančios plokštumos, dangčiai, kapotai; veikiantys kabinų gaubtai ir kt.) — 12 balų.

3. Modelio sudėtingumas (konversija). — 6 balai

4. Modelio detalizacija:
a) kabinų interjeras (priešais lentos, sėdynės, valdymo įrenginiai), radijo aparatai, dequonios aparatūra, konstruktyvinės korpuso dalys ir kt. — 8 balai

b) motorai, dujų išmetimo vamzdis, propeleriai ir jų mentys. — 5 balai

c) važiuoklė (pištės), jos dangčiai, stabdžių sistema, ratų diskai. — 6 balai

d) ginkluotė ir papildoma įranga: atatompos, išorinės traukės ir trosai, kulikosvaidžiai, pabūkliai, bombos, raketos, pakabinimo mazgai, papildomi bakai, kameros, elektroninė įranga, antenos, radarai ir kt. — 12 balų

III. DAŽYMAS IR ŽENKLINIMAS:

1. Atskirų paviršiaus dalių spalva, forma ir išdėstymas — 15 balų

2. Valstybiniai atpažinimo ženklai, junginiai, taktiniai bei serijiniai numeriai ir kodai, asmeninės emblemos. — 8 balai

3. Eksploataciniai užrašai — 3 balai

4. Eksploataciniai pėdsakai — 3 balai

IV. DOKUMENTACIJA — 1 balas

NAUJOVĖS IR PATYRIMAS - VISADA GRETA

Saulė vis arčiau horizonto sviro. Jau ir ruduo dalino metų derlių. Tik aerodromo ramybę vis dar drumsnė lėktuvų gausmas. Jaunimas skraidė: vieni suko ratus virš aerodromo, kiti skubėdavo į maršrutus. Pirmamečius sklandytojus slėgė dvigubas rūpestis: šuoliams artėjo naujieji mokslo metai ir jiems reikėjo ruoštis, o 1987 metų sportinės vasaros spalvingoje drobėje kiekvienam norėjosi „nupiešti“ savarankiško skrydžio štrichą.

O prieš tai, pavasarį, sportinio sezono pradžioje, kaip niekad daug naujų jaunų veidų sušvito Biržų aviacijos technikos sporto klube. 26 pirmamečiai lankė sklandytojų ruošimo teorinius užsiėmimus. Iš jų net septynios merginos. Tokiu reginiu džiaugėsi ir klubo viršininkas, ir instruktoriai. Ypač — sporto meistras Gediminas Venckus. Jis klube dirba nuo pat jo įsikūrimo. Ateidavo, būdavo, kiekvieną pavasarį į klubą po

keletą jaunuolių, bet kad daugiau kaip dvi dešimtys susirinktų ir net trečdalis jų — merginų, įvykis nekasdieniškas. Todėl šis džiaugsmas visiems buvo malonus. Gediminas Venckus, per visus instruktoriavimo klube metus paruošęs daugiau kaip porą šimtų sklandytojų, kurių šešetas dabar jau sklandymo sporto meistrai, drąsiai tvirtino, kad iš šio gražaus jaunųjų sklandymo entuziastų būrio neabejotinai išaugs ne vienas meistras.

Gediminas, pasakodamas apie jaunosius pirmamečius sklandytojus, su neslepia pasitenkinimu dėstė planus ateičiai, ryškiom spalvom įsivaizduodamas perspektyvą. Jis tiki, kad ir jų klube galima išugdyti gabius jaunus sklandytojus, sugėbančius deramai pakeisti šian dieninius sklandymo lyderius ir pasiekti dar didesnio meistriškumo.

Pasiteiravau, — kas skatina tokias viltis? Prityręs sklandymo instruktorius papasakojo apie



Skraidymų džiaugsmus ir rūpesčius nusinešė sportinė vasara. Nuotraukoje matome Biržų ATSK jaunosius sportininkus po sklandymo varžybų (iš kairės): Ričardas Marinskas, Nida Zekaitė, Jurga Kvedaravičiūtė, Raimondas Jaundzemas, Ina Blučiūtė, Gina Urbonaitė, instruktorius Gediminas Venckus, Ramunė Dominaitytė, Linas Onaitis, o už sklandytuvo stovi Anatolijus Solovjovas, Asta Kliugaitė ir Vytautas Vegys. K. KAZIŪNO ir K. MINCIAUS nuotr.

naujus, produktyvesnius darbo metodus, apie šią vasarą klube surengtą jaunųjų sklandytojų treniručių stovyklą. Jau birželyje penkiolika pirmamečių buvo išleisti pirmam savarankiškam skrydžiui. Jų rūpestingas triūsas treniruotės, sėkmingo darbo pradžia buvo savotiškas akstinas, paskatinęs ir kitus neatsilikti. Visi stengėsi mokytis iš vyresniųjų, o per treniruotes lygiuotis į Gilmą Urbonaitę iš Vabalninko vidurinės mokyklos, Biržų 2-os vidurinės mokyklos abiturientą Ramūną Karavaltį, svajojančią apie mokslą aukštojoje karo aviacijos mokykloje, tos pačios mokyklos auklėtinę Jurgitą Kvedaravičiūtę, vienuoliktąją iš Nemunėlio — Radviliškio Mgičių Brilių, jo mokslo draugą Algį Bagdoną, Biržų 1-os vidurinės mokyklos abiturientą Arūną Miežanską ir jo bendrklasę Astą Kiaugaitę.

Trijų savaitžių treniručių stovyklą liepos mėnesį klubas suorganizavo ne iš gero. Klube treniravosi ir skraidė daugiau kaip 40 sportininkų. O čia dar sugužėjo nemažai jaunimo, kuriam, mokantis skraidyti, taip pat reikalingi sklandytuvai, kita technika. Deja, jos tokiu skaičiumi entuziastų jau nebeužteko. Ir instruktoriai nepersiplėš. Jų galimybės taip pat ne beribės. O laikas! Šis lemtingas faktorius — labiausiai imlus ir nesileidžiantis į jokių kompromisus. Ką daryti! Padėtis neramino ir klubo viršininką Vidmantą Jukną, ir instruktorių. Visi galvojo, tarėsi ne vieną dieną. Buvo prieita išvada — vasarą treniruotes ir pratības organizuoti dviem pamainom.

Treniručių stovykla jauniems sklandytojams ir skraidymų organizavimas klubo senbuvams sportininkams įrodė pasirinkto darbo metodo teisingumą. Nuo ankstyvo ryto iki vidudienio instruktoriai skraidydavo su jaunaisiais ir pirmamečiais sklandytojais. Jie atlikdavo po keletą skridimų. Popiet, kai treniruotes pradėdavo susirinkę senbuviai sportininkai bei klubo rinktinės nariai, jaunimas pora valandų dirbdavo kitus, nemažiau svarbius darbus, puošdavo klubo aplinką, tvarkydavo stendus, kurdavo reikalingiausias naujas mokymo priemones. Po šios „darbinės popietės“ būdavo rengiamas rytą vykusių skraidymų aptarimas. Kartu su instruktoriais, skraidymų vadovu.

— Dirbti dviem pamainom — nelengva, — pasakojo grandies vadas Romas Žiemelis. — Bet planingai organizavus skraidymus ir visą klubo veiklą tuo laikotarpiu, išvengiama ir skubotumo, ir nuovargio, o svarbiausia — geriau galima išnaudoti techniką, kiekvienam sportininkui treniruotėse sudaryti palankias sąlygas ir mokytis skraidyti, ir tobulinti meistriškumą.

Kai jau rudenėjo, buvo orga-

nizuotos klubo sklandytojų varžybos. Jų nekantriai laukė visi, nors jauniausius prieš mokslo metų pradžią ir slėgė dvigubas rūpestis. Treneriai-instruktoriai liko patenkinti savo auklėtinių pasiektais rezultatais. Visi varžybose skraidė drąsiai ir gerai. Skriejimo braižu, sumanumu, mokėjimu, atsizvelgiant į konkrečias sąlygas, pasirinkti varžybose palankiausias sportinės kovos taktiką išsiskyrė Gintaras Drevinskas, 1986 metų respublikos spartakiados sklandymo varžybų „Blanikais“ laimėtojas. Jis, beje, jau antrus metus renkamas į geriausių respublikos sklandytojų, skraidančių „Blanikais“, dešimtuką, taip pat kviečiamas į LTSR rinktinę. Gintarui darbštumo galima pavydėti. Grįžęs iš tarnybos Tarybinėje Armijoje, jis toliau tęsė treniruotes pamėgtoje aviacijos sporto šakoje, o kai klube atsirado aviatechnikos vieta, pasiprašė priimamas į šias pareigas. Nagingas, nuovokus technikoje, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto neakivaizdinio skyriaus trečio kurso studentas Gintaras Drevinskas jau antrus metus stropiai ir be priekaištų prižiūri visą klubo turimą aviacijos sporto techniką, sugebėdamas sumaniai derinti darbą ir sklandymo treniruotes. Jaunieji sklandytojai darbštumo, patirties mokosi ir iš klubo senbuvių. Butų ūkio eksploatavimo valdybos viršininko sporto meistro Rimanto Kėželio, skraidančio klube jau daugiau kaip šešiolika vasarų.

— Turėtume daugiau „baltos technikos“ [taip sportininkų vadinami aukštos kokybės sklandytuvai, pavyzdžiui, „Jantar-standard“ arba „Lietuva“], su-



Aviatechnikas Gintaras Drevinskas apžiūri sportinį lėktuvą „Vilga“.

gebėtume ir daugiau kandidatų į respublikos sklandymo rinktinę paruošti, — kalbėjo klubo viršininkas Vidmantas Jukna. — Gabaus jaunimo, kaip matote, nemažai. Su „Blaniku“ galima kiekvieną išmokyti skraidyti. O

štai aukšto meistriškumo pasiekti, pretenduoti į respublikos rinktinę sugeba tie sklandytojai, kurie ir treniruotėse, ir varžybose skraidė „baltąja technika“. Vilniaus, Kauno klubų sportininkams čia — pirmenybė. Todėl mums sunku su jais respublikinėse varžybose rungtyniauti. Bet stengiamės nenuleisti rankų...

Biržų aviacijos technikos sporto klubas sėkmingai užbaigė praėjusių metų sportinį sezoną ir įvykdė visas planines užduotis. Vien tik sklandytuvais klubo sportininkai priskraidė apie 1400 valandų, net dviem šimtais valandų daugiau, negu per 1986 metų sportinį sezoną. Tad sklandytojai treniruotėse ir skridimuose maršrutais įveikė ne vieną šimtą kilometrų daugiau. Užtat ir rezultatai akivaizdūs: vienas klubo sklandytojas įvykdė sporto meistro normatyvą, paruošti keturi pirmo atskyrio ir daugiau kaip dešimt kitų sportinių atskyrių sklandytojų. Kolektyvas visada stengiasi darbe ieškoti naujų, rūpinasi, kad jaunas sportininkas, pamilęs sklandytuvus, surastų klube naujų draugų, išmokyti darbštumo, atkaklumo, ugdyti ištvermę ir drąsą. Šios savybės — neįkainojamas kiekvieno žmogaus turtas.



Klubo viršininkas Vidmantas Jukna (kairėje) ir grandies vadas Romas Žiemelis darbo rūpesčius aptaria drauge.

K. KILČIAUSKAS

REIKIA PERSIORIENTUOTI

Dvidešimt antri metai kultivuoja automodeliavimą. Per tuos metus pažengiau į priekį nuo pradedančio sportininko iki TSRS rinktinės kapitono, respublikos automodeliuotojų radiju valdomais modeliais rinktinės trenerio. Kelias nemažas, ir juo žengiant buvo laiko daug pažinti ir susimąstyti, pasidžiaugti ir pasielvartauti, pagaliau pagalvoti apie mėgiamos sporto šakos ateitį. O ji, mano akimis žiūrint — bent šiuo metu — gan miglota.

Automodeliavimas — tai sportas, reikalaujantis pomėgio technikai, kūrybinės minties, auksinių rankų ir — svarbiausia — kantrybės. Juk sportininkai labai daug privalo padaryti savomis rankomis, kurti, ieškoti. Nekurdamas pats, nedarydamas variklio, kėbulo, netobulindamas to, kas padaryta net pažangiausios pramonės — greitai atsiliksi, nes technikos amžiuje modeliavimas žengia į priekį tikrai dešimtmilyiais žingsniais. Per tuos metus, kuriuos sportuoju, vien variklių galingumas išaugo net šešis kartus. O ką kalbėti apie naujas medžiagas, technologiją!

Automodeliavimas jungia trijų pagrindinių grupių modelius. Tai — radiju valdomi, kordiniai ir trasiniai. Kiekvienos grupės modeliai skirstomi į klases. Koks skirtumas tarp atskirų grupių modelių? Kordiniai modeliai nėra sportininkų valdomi. Jie korda tvirtinti prie centrinio guolio ir važiuoja betoniniu žiedu, kurio ilgis 62 metrai. Tikslas — išvystyti maksimalų greitį. Ši grupė modelių mūsų sąlygomis turi kone geriausias galimybes progresuoti. Mat jai variklius gamina patys sportininkai. O kad galima savomis rankomis daug ką padaryti, geriausiai byloja toks pavyzdys. Estijos sportininkas Jakas Ringmää kordiniu modeliu E-3 pasiekė pasaulio rekordą. Jo modelis išvystė 290 km/val. greitį! Europos čempionate, tarptautinėse varžybose mūsų šalies kordininkų rinktinė nuolat būna pirmą.

Radiju valdomų modelių ypatybė ta, kad modeliuotojas radijo siųstuvo bangomis valdo savo modelį. Svarbu ne tik tai, kad modelis skrietų dideliu greičiu, bet ir sugebėti jį preciziškai valdyti. Beje, su valdymu susijęs ir trasininkų meistriškumas. Mat trasiniai modeliai lenktyniauja patalpoje, kurioje

įrengta žiedinė trasa su daugeliu posūkių. Ji turi nuo 4 ir 8 takelių. Kiekvienas jų turi lovėlį, kuriuo išvedžiota elektros maitinimo sistema. Dalyvis, stovėdamas prie pulto, gali reguliuoti savo modelio greitį, o ties posūkiais, atleisdamas rankenėlę, leidžia modeliui judėti iš inercijos. Šios varžybos vyksta bendru startu ir svarbiausia trasininkui kuo greičiau įveikti trasą, pasiekti finišą. Pastaroji automodelių grupė yra kone paprasčiausia, ji labiausiai prieinama pradedantiesiems modeliuotojams.

Kai žvilgtelime į respublikos automodeliuotojų startus pastarosiose trejose TSRS tautų spartakiadose, matome aukštyn kylančią kreivę. 1979 metais LTSR rinktinė buvo aštunta, 1983 — septinta, o 1986 metais jau ir penkta. Atrodytų — vien džiaugtis reikial! Bet toks optimizmas — apgaulingas, ir būtent tai privertė mane imtis plunksnos.

Respublikos rinktinės narių parengimas šiuo metu, nepaisant besiplečiančios automodeliavimo geografijos, remiasi trim „banginiais“. Tai Raseiniai, su čia dirbančiu nenuilstančiu automodeliavimo entuziastu Juozu Miliumi, Kaunas, kuriame nuoširdžiai darbuojasi iš tėvo perėmęs estafetę Raimundas Bagdonavičius, bei Vilnius. Sostinės vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokykloje sėkmingai darbuojasi kordininkų ruošimo specialistas Eduardas Stelingas, Respubli-

nėje jaunųjų technikų stotyje — Antanas Bielinis, o šių eilučių autoriui tenka atsakomybė už radiju valdomais modeliais startuojančių rinktinės narių parengimą.

Kai vykdomos respublikos pirmenybės arba čempionatai, į varžybas susirenka vos kelios dešimtys sportininkų. Na, o kur kiti? Juk esama automodeliuotojų ir Panevėžyje, ir Kretingoje, Nidoje, daugelyje kitų vietovių. Reikalas paprastas: masių lygis taip skiriasi nuo čempionatų dalyvių meistriškumo, kad pirmieji paprasčiausiai nesirytža startuoti. O juk vien Respublikinėje jaunųjų technikų stotyje modeliuoja per 120 būsimųjų konstruktorių, inžinierių, fizikų!.. Per čia vykstančias moksleivių varžybas dalyvių skaičius gerokai padidėja. Bet meistriškumas, deja, žemas. Ir dar. Žymi dalis moksleivių varžybų dalyvių atvyksta į respublikos varžybas tik dėl to, kad čia turi progos išbandyti savo gamybos modelius. Jie dirba, ieško, konstruoja, triūšia, bet rungtyniauti negali — kordodromai kaip ir trasos automodeliams yra tik Vilniuje ir Kaune.

Manau, kad siekiant išsklaidyti kai kurių asmenų vaizduotėje susidariusias optimistines iliuzijas, padėtų reikia vertinti realiai. Respublikos modeliuotojų padėtis yra labai sunki. Ir ar tik dėl jau minėtų nepakankamo skaičiaus kordodromų, trasų? Negalima gauti kokybiškų detalių, medžiagų, skirtų modeliuotojams, nėra staklių, metalo. Tai gali skambėti paradoksaliai, bet man pradėjus sportuoti, centralizuotas tiekimas aprūpindavo sportininkus kokybiškesnėmis medžiagomis, negu dabar, kai pasaulis gerokai pažengė į priekį, kai tarptautiniai modeliavimo katalogai sensta anksčiau, negu subręsta sportininkas. Kaip tokiomis sąlygomis žengti į priekį, kaip siekti aukštų rezultatų?

Automodeliavimas dėl to ir

nėra masinė sporto šaka. O kas gali ryžtis iš anksto pasakyti, kokio berniuko galvoje bręsta tikrai genialios mintys, kuris talentingas. Vadinas, bandyti modeliuoti turi labai daug jaunių, na, o tikrais modeliuotojais taps tie, kurie parodys sugebėjimą kurti, ieškoti, kurie negailės laiko, kruopščiai padarys kiekvieną smulkmeną, rūpinsis savo sporto šaka, seks pasaulio naujoves, bandys jas ne tik taikyti savo modeliuose, bet ir tobulinti.

Kaip jau minėjau, paprasčiausia siekti laimėjimų kordininkams. Bet norint sukurti variklį, reikia naujausių medžiagų. Jų niekas neteikia, gauti jas iš šalies sunku. Vadinas, būtina visų pirma susimąstyti, kaip padėti kordininkams, kaip juos aprūpinti deficitinėmis medžiagomis, kurių yra mūsų įmonėse. Pabrėšiu, ne importinėmis, bet mūsų medžiagomis. Bet ir to dar mažai. Reikia jiems, lygiai kaip ir bet kuriam kitam modeliuotojui, dar ir naujausios technologijos, įrengimų, su kuriais būtų galima pasigaminti tuos superpatikimus, mažus, bet galingus variklius. Mūsų pramonės gaminiuose žaisluose naudojamus elektros variklius modeliuotojas geriausiu atveju gali vartoti tik 10 minučių! Tad apie kokius rezultatus galima kalbėti?

Trasininkų ir radiju valdomų modelių mėgėjų padėtis sunkesnė. Kėbului pagaminti reikalinga labai deficitinė medžiaga, vadinama leksanu. Jos respublika per centralizuotą tiekimą negauna. Tad kiekvienas modeliuotojas priklauso nuo savo valios ir, kaip sakoma, „organizacinių gabumų“. Sugebėjai kai ką kur nors gauti — džiūgauji, turi galimybę pirmauti. Nesugebėjai, automatiškai iškrenti iš lyderių gretų. Pripažinti respublikos automodeliavimo lyderiai nesikeičia kone dešimt metų dėl to, kad jie prityrę, landūs, žino, kur ir ką galima gauti, negaili savo lėšų ir tokiu būdu iriasi į priekį. Tik ar ilgai?

Reikalas tas, kad netgi turėdami savo arba tėvų lėšomis įgytą užsienio techniką, daugelis vidutinio lygio modeliuotojų dar nepajėgūs tobulinti ją, padaryti tai, ką su ja galima padaryti. O geram sportininkui reikia ne taip mažai, ir kainuoja visa tai gerokai. Jam reikia patikimos japoniškos modelio valdymo technikos — radijo siųstuvo, itališkų variklių, JAV gamybos padangelių, VFR gamybos akumuliatorių. Keli žmonės, kurie yra TSRS rinktinės nariai, šį bei tą iš minėtų komponentų gauna. Bet toli gražu nepakankamai, ir ne visada deramos kokybės. Pagaliau medžiaga, technika dar nieko nereikia. Ją reikia tobulinti, derinti, savomis rankomis viską pernarstyti, kad modelis taptų patikimas. Juk mūsų sporto šakos varžybose



Automodeliuotojų treniruotės nenutraukiamos išisus metus. Nuotraukoje treneris H. Visockas su modeliuotojų grupe (iš kairės): antraatskyrininkiu E. Barkausku, sporto meistras G. Grinmanu, R. Michnevičiumi, kandidatu į meistrus R. Baužiu ir sporto meistru S. Baniu respublikiniame lengvosios atletikos manieže.

K. ALYČIO nuotr.

nėra „atsarginių“ — kiekvieno sportininko startas yra įskaitinis. Užtenka bent viename gauti „riestainį“, ir komanda... Antai pernai, per šalies moksleivių žaidynes, mano auklėtinis Vilniaus VPTM Nr. 2 mokinys Saulius Banys iškovėjo aukso medalį. O komanda buvo aštunta. Kodėl? Būta „riestainių“. O kad jų negautų nei moksleiviai, nei žiomet jaunių žaidynėse startuojantys, nei jaunuoliai ir besimokantis jaunimas (iki 16 metų), kurių laukia varžybos 1989 metais, nekalbant jau apie respublikos rinktinę, kuriai teks kovoti TSRS tautų X spartakiados finalinėse varžybose, sukrusti reikia jau šiandien, nedelsiant.

Mano supratimu, siekiant garantuoti deramą respublikos automodeliuotojų pasirodymą, reikia skubiai spręsti kelis svarbiausius klausimus. Išdėstyti juos eilės tvarka.

Mūsų kaimynų Baltarusijos, Ukrainos ir RTFSR pavyzdžiu, respublikoje būtina įsteigti automodeliuotojų laboratoriją. Ji privalo būti aprūpinta šiuolaikiniais preciziniais staklynais, naujausiomis medžiagomis. Tai viena. Būtina pradėti statyti kordininkams kordodromus, o trasininkams padėti įsirengti trasas. Be šių mūsų sporto šakos „aikščių“ — tikėtis rezultatų nėra ko. Reikia taip pat susitarti su mūsų pramone, kad būtų pradėti gaminti kokybiški varikliai, rinkiniai modeliuotojams (juos komplektuoti galėtų šalčininkiečiai). Ir ne iš atliekų, o kokybiško metalo, gumos ir t.t. Juose turėtų būti varikliai, ratukai, kitos medžiagos — pradedant patikimomis varžlėmis ir baigiant „radistams“ reikalingais siųtuvais. Pateikti pramonei pavyzdžius nesunku — kiekvieno respublikos rinktinės nario modelis — puikiasia vaizdinė priemonė būsimiesiems jos gamintojams. Reikia tik susitarti. Juk mūsų respublikoje gamina mos aukštos kokybės precizinės staklės. Turime Lietuvoje gerai išvystytą elektrotechnikos, radijo ir elektronikos pramonę. Esama įmonių, kurios naudoja mums reikalingą aukštos kokybės metalą, kitas medžiagas.

Suprantu, kad padaryti tai nėra ir nebus paprasta. Bet būtina, jeigu norime ir ateityje džiaugtis modeliuotojų pasiekimais, jeigu norime išvengti fiasko artėjančių metų varžybose.

Yra dar vienas — bet laikinas — kelias, norint užtikrinti sėkmingą automodeliuotojų pasirodymą, jų rezultatų augimą. Tai — aukščiausios kokybės modeliuotojų rinkinių, atskirų detalių ir technikos įgijimas už valiutą. Siekiant operatyviau likviduoti mūsų atsilikimą, ko gero, pradžioje reikėtų žengti būtent šiuo keliu.

H. VIŠOCKAS,
TSRS tarptautinės klasės sporto meistras

Pergalė Didžiajame Tėvynės kare pareikalavo daug aukų. Deja, ne visos šios aukos buvo neišvengiama būtinybė. Įsivyravus viešumo dvasiai, vis mažėja baltų dėmių mūsų šalies istorijoje. Sužinome vis daugiau pasiaukojimo pavyzdžių, parodytų netgi slogiomis asmenybės kulto aplinkybėmis. Daugelį mūsų skaitytojų domina Didžiojo Tėvynės karo aviacija. Iš „Moskovskije novosti“ perspausdinami (kiek sutrumpinti) Leonido Kerberio prisiminimai padės susipažinti, kokiomis aplinkybėmis tarybiniais aviacijos konstruktoriams teko siekti lemiamo persilaužimo žūtinėje kovoje už iniciatyvą karo padangėje. Prisiminimų autorius vėliau dirbo Andrejus Tupolevo pavaduotoju. Dabar jam 84 metai, jis pensininkas.

— 1937 metų spalio 21 dieną buvo suimtas Tupolevas. — prisimena Leonidas Kerberis. — Jo sekretorė, Natalija Archangel'skaja — žinoma aviakonstruktoriaus, Tupolevo bendražygio, žmona — pasakojo man, kaip tai įvyko. 23 valandą į priimamąjį atėjo trys žmonės ir nužingsniau į kabineta. Padarę krata ir išvertę popierius, jie išsivedė Tupolevą, kuris pirmą kartą pažiūrėjo į sekretorę tokiu liūdnu žvilgsniu.

Po kelių laiko mes sužinojome: jam iškeltas slaugingas kaltinimas — esą jis padaręs Meseršmitui „Me-110“ lėktuvo brėžinius.

„Netoli Jauzės upės, aštuonių aukštų bandomojo lėktuvų konstravimo skyriaus (KOSOS) pastate, buvo apgyvendinta daugiau kaip 150 žmonių — rinktiniai aviacijos pramonės kadrai. Daugelis jų, iškentę vargus, grįžo į tą patį namą, kuriame dirbo prieš suėmimą. Dabar jis skyrėsi tuo, kad platus langai buvo attraukti pynutėmis. — Išorėje jų neįrengė, nes tada paaiškėtų pastato paskirtis.

„Firmoje“ dirbo trys konstruktorių kolektyvai, vadovaujami Andrejus Tupolevo, Vladimiro Petliakovo ir Vladimiro Miasiščevo (vėliau atsirado dar vienas KB). Atitinkamai jie projektavo pikirojančių bombonešių su indeksu „103“, aukštuminių naikintuvų „100“ ir tolimiems bei aukštiesiems skrydžiams skirtą bombonešį „102“.

Leonidas Kerberis: „Mūsų gyvenimas buvo reglamentuotas iki smulkmenų. Karul artėjant, darbo diena pailgėjo iki 10 valandų, o jam prasidėjus — iki dvylikos. Maitino mus, reikia pripažinti, gerai: pusryčiams — kefyras, košė, sviestas, arbata, pietūs — dviejų patiekalų, su kompotu; tiems, kurie dirbo iki vėlumos, 10 val vakaro — rūgpienis su duona.

Su artimausiais susitikti nebuvo leidžiama, mes neturėjome teisės klausyti radijo, skaityti naujus laikraščius ir netgi nešioti laikrodį. Laikas mums taršino sustojo. Tiesa, buvo puikl techninė biblioteka, bet grožinė literatūra mes gaudavome ribotai iš Butyrkos kalėjimo „fondų“. Kai kada pasitaikydavo leidinių su antspaudu: „iš Bucharino knygu“, „iš Rudzutako knygu“...

Ant stogo buvo įrengtas didžiulis narvas pasivaikščiojimams: grotos iš žonų ir viršuje, virš galvos. Jis iškart buvo pakrikštytas „beždžionių narvu“. Vaikščiodami ant stogo daugelis mūsų matė namus, kuriuose gyveno iki suėmimo, ir tai buvo sunkiausia.

Kokių tik žmonių nebuvo per prievartą atsidūrusių „firmoje“... Kazkas vėliau suskalčiavo: šeši būsimi akademikai ir nariai korespondental, dvylika mokslų daktarų ir profesorių, septyniolika vyriausiųjų konstruktorių, aviacijos gamyklų direktoriai ir vyriausieji inžinieriai, vadovaujantys specialistai, didvyriai, laureatai... Visa tai dar buvo jų ateitis — aukštos

KAIP IKIKARINIAIS METAIS BUVO KURIAMI LĖKTUVAI

pareigos, vardai, o kol kas iš jų buvo reikalaujama kuo greičiau ir geriau daryti naujus lėktuvus. Nuo šito tiesiogiai priklausė jų buvimo „firmoje“ laikas.

Tarp jų atsirado ir iš Kolyomos atvežtas Sergejus Koroliovas, būsimasis tarybinių kosminių laimėjimų kalvis, žymus mokslininkas ir konstruktorius. Stebuklas, kaip jį surado la-geryje už tūkstančių kilometrų nuo Maskvos. Žmogus trumpu kaklu, nuolaidžiais pečiais ir skvarbiu tamsių akių žvilgsniu nerodė didelio optimizmo dėl buvimo „firmoje“, „Nudobs mus visus be nekrologų, broliai!“ — kartą pesimistiškai ištare jis. Tardytojas, vedęs jo bylą, sakė Koroliovui: „Mūsų šaliai jūsų pirotechnika nereikalinga. Raketas — ar tik ne pasikėsinimui į vadą?“

Kai kurie žmonės „firmoje“ pasikeisdavo — linksmi tapdavo užsidarę, linkusius svajoti apimdavo depresija. Kai kas likdavo ir pačiu savimi. Tupolevas, visada tolstojškas marškiniais, turkiskai sukryžiautes kojas, apautas šiltomis kojineis, laisvą valandą sėdavo ant lovos, o aplink jį, kaip paprastai, būriuodavosi žmonės. Žmonių būryje nesunkiai pažindavai Miasiščevą — buvo artistiškos išvaizdos ir išdidžios laikysenos. Išbandymai jo nesugniuždė, ir jis, pabrėžtinai nepriklausomas, tiesiomis kojomis žingsniavo po „beždžionių narvą“. O štai Petliakovo veide tartum sustingo kankinantis klausimas: už ką, kodėl?

Tačiau, kaip ten bebuvę, visi jų interesai buvo pajungti darbui, todėl visi suprojektuoti lėktuvai išėjo puikūs. Petliakovo „šimtinė“ pasižymėjo esmine naujove — hermetiška kabina. Pirmą kartą mūsų aviatybos praktikoje joje buvo pritaikytas distancinis elektrovaldymas. Vėliau perdirtas į pikirojančių bombonešių Pe-2. Jis perdavė pastarajam dalį savo privalumų, visų pirma greitį. Aukštuminis tolimų skrydžių Miasiščevo bombonešis pirmą kartą pasaulinėje praktikoje buvo su dviem hermetiškais kabinomis — iš priekio ir uodegoje. Jo patrankoms buvo pritaikytas distancinis valdymas.

Kai dėl Tu-2, tai su juo iš pat pradžių buvo nelengva. Gavęs Tupolevo pareiškimą, kad lėktuvą sukurtas, Berija pranešė Stalinui iškreiptus faktus ir jį įtikino: reikalingas visai kitoks lėktuvas — aukštuminis keturmotoris pikirojančios bombonešis. „Tam, kad žveris būtų su-naikintas savo urve“, — paaiškino Berija. Tupolevas griebsi už galvos. Keturmotorė stambiaqabaritinė mašina — puikus taikynis prieš žeminius. Kai dėl „žveries urvo“ bombardavimo, tai toks lėktuvas jau buvo sukurtas — Ant-42, tik reikia pradėti jo serijinę gamybą. Tupolevas, nebijodamas Berijos pykčio, išdėstė savo nuomonę — statyti tai, ko jis reikalavo, atrodė tikra beprotybė. Pikirojančias lėktuvus turi būti ne-

didelis, manevringas, o to neįmanoma pasiekti keturmotoriu lėktuvu.

Berija perpyko ant Tupolevo. Juk jis buvo įtikinęs Staliną savo teismu, o dabar reikia trauktis.

— Gerai, skubiai darykite pikirojančių dvimotorių, — maloningai sutiko jis, — bet paskui imsitės keturmotorio, jis mums labai reikalingas.

Visi trys KB susidūrė su didžiuliais sunkumais. Pavyzdžiui, kokius įrengimus numatyti Tu-2? Ką šiandien turi pramonė? Sėdėdamos už grotų, šito nesusižinosi. Vieną kartą grupę konstruktorių, tarp jų ir Kerberis, buvo nuvežta į Maskvos gamyklą. Vėliau tokias išvykas uždraudė. Visą informaciją, brėžinius pristatydavo patys.

O mašinų surinkimas cehuose? Kiekvienam kaliniui buvo skirtas vienas prižiūrėtojas, o jų trūko. Vieną — dvilms? Viršininkai nesutiko — nesusekė. Tada buvo priimtas „salliamoniškas sprendimas“ — sutrumpinti kalinių buvimo cehuose laiką. Ir prasidėjo skuba, iš to kylančios klaidos, netikslumai ir apsirikimai, kuriuos lengvai buvo galima pripažinti sąmoningų kenkimų.

1940 metų gegužės pirmosios karinį paradą konstruktoriai matė iš „beždžionių narvo“. Gražią saulėtą dieną Kremliaus bokštai buvo gerai matyti. Iš Baltarusijos stoties pusės danguje pasirodė taškeliai. Jie augo tiesiog akyse. Žemiau, pralenkdamą juos, nuo Raudonosios aikštės skrido Petliakovo „šimtinė“ — sidabrinė, cigrų formos fluzelazū, elegantiška ir veržli. Reikėjo tada matyti Petliakovo vėdai! Mačlusieji tvirtina, kad jis švytėjo. Bet kas tai? Kažkokios juodos dėmės po fluzelazū. Nejaugi lakūnas darė „kalnelį“, pamiršęs įtraukti važiuoklę? Taip ir buvo iš tikrųjų. Sunku net įsivaizduoti, kas galėjo atsitikti, jei važiuoklė sulūžtų. Laimeli, to neatsitiko.

Petliakovo biuro žmonės pirmieji paliko „tirmą“. Tai atsitiko 1940 metų vidurvasarį. KB vadovą stačiai po pranešimo Lubiankovo naktį nuvežė namo. Petliakovą įdintieji sargybiniai kartu su juo nuvažiavo į VRLK specparduotuvę ir aprenę jį nuo kojų iki galvos. Eidamas pro savo namo duris jis užpakalinėje kelnų kišenėje užčiuopė pakelį pinigų.

Netrukus buvo išleistas ir Miasiščevas. Tupolevo ir jo draugų eilė atėjo vėliau, kai jau vyko karas.

„Firmoje“ sukurtas pikirojančias Pe-2 dalyvavo kovų veiksmuose, tapęs vienu pagrindinių tarybinių lėktuvų Didžiojo Tėvynės karo laikotarpiu. Iš viso jų buvo pastatyta apie vieną milijoną su puse tūkstančiu. Deja, Vladimiras Petliakovas Pergalės nesulaukė. Jis buvo aviacijos katastrofoje 1942 metų sausį. Jo KB vėliau paveldėjo Vladimiras Miasiščevas, tapęs pasaulinio garso konstruktoriumi. Suspėjo pakariauti ir Tu-2.

Neramaus gyvenimo maršrutai



Nuo seno sakoma, kad moters pasaulis yra namai. Ar paneigė tą taisyklę tolimos klajonės po planetą, drastiškai moterų mėginimai panirti į gelmes, pakilti į stratosferą? Ar pakeitė ką neramus laikmetis?

Betos Matutytės-Vasinos namai yra svetingi ir jauki. Maskvos gatvių šurmulyje pamažu nutolsta, gal susigeria į šio būsto tylą, ir ima atrodyti, jog girdi, kaip iš lėto sruva laikas. Dar nesugrįžę abu vyrai: Aleksandras, kuris kažkada, sąjunginės spartakiados vakaronėje, pakvietė ją šokiui, ir Romanas, kuris rimtais, laiku subrendusio jaunuolio poelgiais dažnai nudžiugina mamą. Negarsi Betos kalba dera prie kambarių ramybės: „Mėgstu siuvinėti ir megzti“. Akys nejuociam stabtelėjo ties uždengta siuvalmąja „Zinger“. „Jeigu būtų daugiau laiko, viską pasisiūčiau pati“.

Tokie tad namai gal ir išlikty atmintyje, jei nežinotum apie kitą jų gyvenimą, kurį liudija alpinistai arba poliarininkai įrankiais, ženkliai iš ekspedicijų, iškalbinga nuotrauka, čempionatų gairės, Tarptautinės aviacijos sporto federacijos diplomai, įvairūs ekipuotės reikmenys, buvojė arba labai aukštai, arba labai toli. Taip į tuos namus sugrįžta visi neramaus Betos gyvenimo maršrutai — iš tolimų aerodromų, padangių platumų, kitų šalių.

„Sešių šimtų metrų aukštyje kartu iššokome visos septynios merginos. Išskleisti parašiusius reikėjo taip, kad iki žemės liktų ne mažiau kaip keturi šimtai metrų. Buvo nelengva „pasidailinti“ erdvę, kad viena kitai netrukdytume nusitaikyti į rato centrą. Tada, 1963-ais, dar ne-

buvo ir tokių parašiutų kaip dabar PO-9. Vis dėlto antrasis bandymas pavyko“, — pasakoja Beta apie vieną jos pasiektų pasaulio rekordų.

1975-aisiais — šuoliai iš stratosferos: „Aukštai kritimo greitis didelis, o patekus į suktuką, sunku sustabdyti sukimąsi. Kad nenušaltume veidų, oro srautui atsukdavome nugaras. Taip ir supiesi, kol nukrenti dešimt kilometrų. 800 metrų aukštyje išskleisdavom kupolus“.

Buvo daug varžybų, kuriose ji buvo ir sportininkė, ir teisėja, ir vyriausioji teisėja. Buvo Elbrusas ir Italija, po to savo eilės laukė Šiaurės ašigalis. Ir štai 1986 metų gegužės 23 dieną už tūkstančių kilometrų nuo žemyno ji po kupolu nusileido ant dreifuojančios ledo lyties, kurią kiek anksčiau, įkurdami stotį SP-28, pasirinko poliarininkai. Ji vėl buvo pirmoji. Iki tol moterys į žemės ašigalį nešokinėjo, tačiau tą rizikingą šuolį Beta atliko ne biografijos pajvairinimui. Jai, poliarinės ekspedicijos EKSPARK-86 dalyvei, rūpėjo, kad viltingos eksperimento išvados greičiau prigyty kasdieniame gyvenime. Tai reiškė, kad poliarinių mokslinių stočių aprūpinimui būtina kuo plačiau naudoti parašiusius

ir jų sistemas. Būtent dėl to ji dar du kartus nukako į Šiaurę, ant ledjūrio kranto sutiko pirmąją 1987 metų dieną, o balandžio mėnesį vėl nusileido su parašiotu ant ledo lyties. Taigi tokios gijos driekiasi iš jos namų ir vėl sugrįžta į tą jaukų būstą V. Čkalovo gatvėje.

Tuose namuose gyvena ir dar tolimesnė praeitis. Senoje fotografijoje įamžintas pirmasis Betos šuolis: 1957-ieji metai, Kyviškių aerodromas netoli Vilniaus, aerostatas, jos parašiotą tikrinantis instruktorius Zinovijus Javičius. Štai čia, Vilniaus aeroklube, ir buvo visų odisėjų pradžia! Kitame albumo puslapyje užsiliko dar viena jos ateitį pranašaujanti nuotrauka. Universiteto studenčiukė Beta Matutyte Ciurlionis (keip ir dabar jaunimas tebevadina) bendrabutyje skaito žurnalą „Krylja Rodiny“. „Buvau įsimylėjusi parašiutizmą, rūpėjo kiekvienas spausdintas žodelis“.

Argi galėjo jai tada dingtelėti, jog „Krylja Rodiny“ redakcijoje Beta Vasina ilgai ir vaisingai darbuosis, ir žurnalas taps jai dar vienu gaivių šaltinių, žadinančiu norą kurti, raginančiu keliauti, veržtis į patį gyvenimo įvykių sūkūrį.

E. GANUSAUSKAS

KLAUSIATE — ATSAKOME

Skaitytojai R. SELENIS iš Saukėnų ir A. AGANAUSKAS iš Kauno prašo papasakoti apie lėktuvų sporto aukštojo pilotazo figūras ir jų žymėjimą. Apie tai pasakoja TSRS nusipelnęs sporto meistras J. KAIRYS.

Nuo pat pirmųjų skridimų lakūnus erdvėje skatina nauji pažinimai. Tobulėjant lėktuvams, skridimuose įvairius posūkius, horizontalius viržius ir spirales, lakūnai ieškojo naujų lėktuvo panaudojimo galimybių. Rusų lakūnas P. Nesterovas 1913 metais pirmasis pasaulyje lėktuvu atliko vadinamąją mirties kilpą. Tais pačiais metais prancūzas A. Pegu (A. Pégoud) demonstravo skridimo suktukus, „statines“ ir kilpas. Jis atliko skridimą, vertikalioje plokštumoje nupiešdamas raidę S, kas ir dabar dar laikoma sudėtingu skridimu.

Atliekant naujas ir sudėtingesnes skridimo figūras, prireikė jų grafiškai žymėjimo simbolių. Dažniausiai figūrų žymėjimo simboliai atitinka atliekamų erdvėje figūrų piešinį. Grafiškai vaizduojamos figūros pradžia žymima tašku, o brūkšnelis reiškia jos pabaigą.

Piešinyje 1 — pavaizduotas normalus horizontalus lėktuvo skridimas. 2 — atvirkščias (galva žemyn) horizontalus lėktuvo skridimas. 3 — horizontalus lėktuvo skridimas šonu.

Piešinyje 4 linijomis žymima lėktuvo padėtis atliekamos figūros kampuose, vertikalėje ir skridimuose lanku. Išsitiesinė lini-

Skaitytojas Vladas JASINSKAS iš Kauno klausia: „Ar tiesa, kad tarybinė žinyba „Glavkosmos“ žada pradėti bendradarbiavimą su kitomis valstybėmis — padėti joms tirti visatą ir iškelti į kosminę erdvę jų žemės palydovus?“

Jungtinės Valstijos buvo pasirošiusios šią vasarą surengti nepaprastą kosminį šou: per penkiasdešimtąjį (!) kosminio „Speis šatl“ sistemos laivo skrydį buvo numatyta paskraidinti visatoje žurnalistus ir meno darbuotojus. Buvo. Bet...

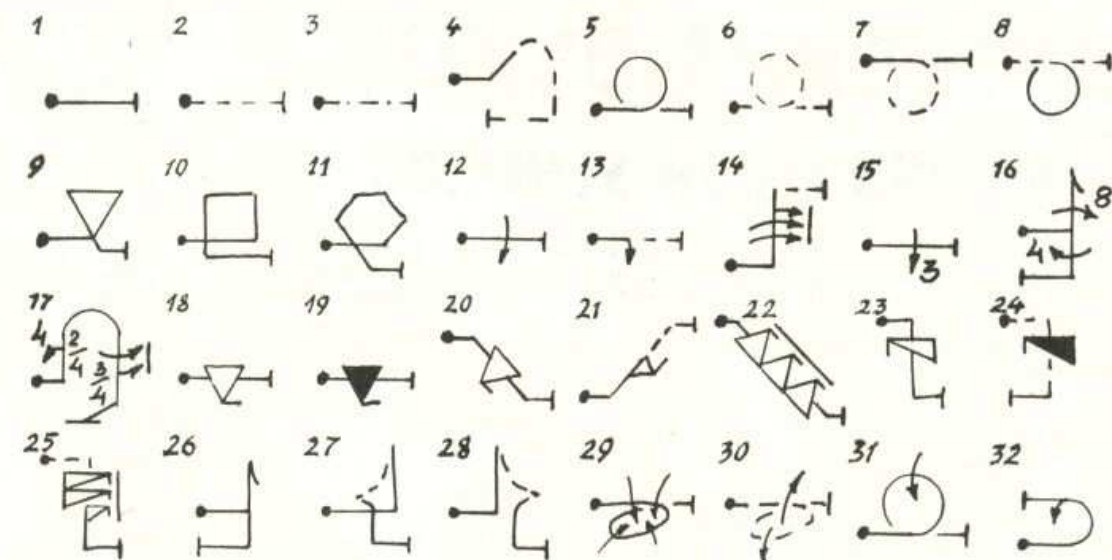
Paryžiaus aerosalonui skirtas specialus leidinys „Flai interneišn šou deili“ rašė: „Po ištisos katastrofų serijos — „Celandžio“, „Arian“ V-18, „Titan“ 34D, „Delta“ ir „Atlas Centaur“ — Vakarų veikla kosmose išgyvena gilią krizę...

ja pažymėtas teigiamas perkrovimas (lakūnas spaudžiamas į sėdynę), punktyrinė linija — neigiamas perkrovimas (lakūnas plėšiamas nuo sėdynės). 5 — normali teigiama kilpa. 6 — atvirkštinė kilpa iš nugarinio skridimo. 7 — atvirkštinė kilpa iš normalaus skridimo. 8 — teigiama kilpa iš nugarinio skridimo. 9 — trikampė kilpa. 10 — keturkampė kilpa. 11 — šešiakampė kilpa.

Pilotažinė figūra, atliekama lėktuvui sukantis apie išilginę ašį, vadinasi „statinė“. Pagal atlikimo pobūdį „statinės“ gali būti suktukinės ir valdomos. Piešinyje 12 — valdoma „statinė“. 13 — pusė „statinės“ horizontaliame skridime. 14 — dvi su puse „statinės“ vertikaloje aukštyn.

Valdomos „statinės“ gali būti ir fiksuotos. Fiksacijų skaičius užrašomas prie rodyklės. Piešinyje 15 — trijų fiksacijų „statinė“ horizontaliame skridime. 16 — viena vertikali „statinė“ su aštuoniomis fiksacijomis ir viena vertikali „statinė“ su keturiomis fiksacijomis atliekant figūrą posūkiu vertikaloje (ranversmanu).

Jeigu „statinė“ atliekama ne visu apsisukimu, sukimosi dydis nurodomas trupmena. Piešinyje 17 parodytas $\frac{2}{4}$ keturių fiksacijų „statinės“ vertikaloje, o persivertus vertikaloje žemyn atliekama viena visa „statinė“ ir $\frac{3}{4}$ antros „statinės“. 18 — suktukinė teigiama „statinė“. 19 — suktukinė neigiama „statinė“. 20 — suktukinė teigiama „statinė“ 45° plokštumoje. 22 — trys suktukinės „statinės“ 45° plokštumoje. Brūkšnis prie trikampio galo parodo, kad „statinės“ atliekamos be pertrūkių. Jei brūkšnio nėra, kiekviena „statinė“ atliekama atskirai. 23 — normalus, teigiamas suktukas (viena vija). 24 — atvirkštinis, neigiamas suktukas (viena vija). 25 — iš nugarinio suktuko dvi su puse teigiamo suktuko vijos. 26 — posūkis ver-



tikalėje (ranversmanas). 27 — „varpas“, tai figūra, kai lėktuvas apsiverčia žemyn per nugarą. 29 — keturios vidinės „statinės“ iš normalios padėties viršuje. 30 — dvi išorinės „statinės“ iš atvirkštinės padėties. 31 — kilpa su „statine“ viršutinėje figūros dalyje. 32 — kilpa su „pusstatine“ viršutinėje figūros dalyje (imelmanas).

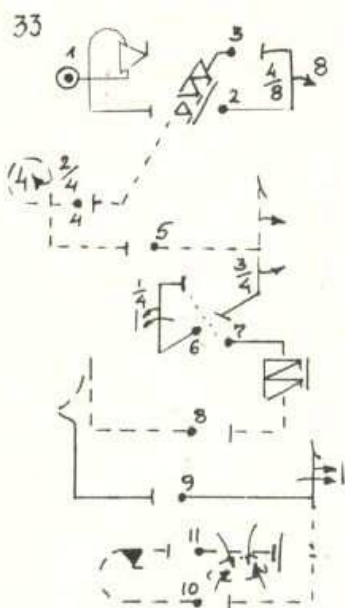
Iš atskirų figūrų sudaromas visas pilotažo kompleksas. Komplekso pavyzdys 33 piešinyje. Eilės tvarka pavaizduotos šios figūros: 1. „Aulinis batas“ su suktukine „statine“ vertikaloje; 2. Pusė aštuonių fiksacijų „statinės“ vertikaloje aukštyn. 3. Dvi su puse „statinės“ 45° kampu žemyn; 4. $\frac{3}{4}$ išvirkščios kilpos su keturių fiksacijų „pusstatine“ vertikaliai žemyn; 5. Posūkis vertikaloje. Kylant į viršų atliekama „pusstatinė“, o leidžiantis žemyn — $\frac{3}{4}$ „statinės“; 6. „Statinė“ ir vienas ketvirtadalis „statinės“ vertikaloje aukštyn. 7. Dvi suktuko vijos iš normalios padėties, išvedant į atvirkščią; 8. „Varpas“ iš nugarinio skridi-

mo apsiverčiant per priekį; 9. Posūkis vertikaloje kylant į viršų, atliekant pusantros valdomos „statinės“; 10. Atvirkščia puskilpa su neigiamu suktukine „pusstatine“ viršutinėje dalyje; 11. Atvirkščias viržas su keturiomis išorinio sukimosi „statinėmis“.

Figūrų skaičius gali būti įvairus iki dvidešimties, o kartais ir daugiau.

Kiekvienas lėktuvo manevras pagal sudėtingumą yra vertinamas atitinkamu koeficientu. Pavyzdžiui, kilpos su teigiamu perkrovimu koeficientas yra K-12. Kilpos su neigiamu perkrovimu koeficientas yra K-24. Teisėjai kiekvieną figūrą vertina 10 balų. Balų skaičius dauginamas iš figūros sudėtingumo koeficiento. Taškai, gauti už komplekso figūras sumuojami, ir tokiu būdu nustatomas lakūno pasiektas rezultatas.

Iki šiol varžybose buvo naudojama ispanų lakūno Z. L. Aresti sukurta figūrų vertinimo sistema. Vystantis aukštajam pilotazui, atsiranda naujos arba šio



pilotažo figūrų kombinacijos. Todėl nuo šių metų numatoma naudoti naują, tobulesnę, specialios komisijos sukurta taškų skaičiavimo sistemą.

NASA fiksi, kad pagaliau 1988-ųjų birželio mėnesį pavyks atlikti 26-ąjį kosminį skrydį, kuris patikėtas atnaujintam „Diskaveriui“. Bet, ko gero, šis terminas bus nukeltas... Naudodamiesi naujai susidariusia padėtimi JAV didieji koncernai tęsia kosminį biznį: „Makdonald Duglas“, „Martin Marieta“ bei „Dženeral Dainemiks“ skubiai kuria naujas raketas.

Tuo pat metu Buržė aerodrome veikusias parodos lankytojų rankose buvo prospektas, kurį išleido TSRS vyriausioji kosminės technikos liaudies ūkiui ir moksliniams tyrimams kūrimo ir naudojimo valdyba „Glavkosmos“. Iš jo Paryžiaus aerosalono (jame dalyvavo 31 šalies 1450 firmų ir koncernų; parodoje apsilankė 350 tūkstančių žmonių) lankytojai sužinojo, jog ta-

rybinė orbitinė stotis „Mir“ — unikalūs kosminis „pastatas“, kuriame atliekama daug eksperimentų. Per „Glavkosmos“ surengtą spaudos konferenciją žurnalistams buvo įteiktas dar ir savotiškas „kosminių prekių katalogas“, kurį siūlo mūsų šalies kosminė žinyba. Pasisėmęs iš jo informacijos, Vakarų spauda rašė, kad tuo metu, kai JAV ir Vakarų Europos kosminė veikla merdi, tarybinėje gigantiškoje laboratorijoje visatoje veikia kristalų gavybos krosnys „Splav 2“ ir „Zonda“, taip pat elektroforezės įrenginiai, kurie pagamina ypatingo sterilumo medikamentus. Ir visa tai galima išsinuomoti. Kosminiai transporto laivai „Progres“ gali pagal pageldavimą atgabenti iš visatos „fabrikų“ į Žemę 1 m ilgio ir 60 cm skersmens, o laivai

„Sojuz TM“ — 30 cm ilgio ir 20 cm skersmens gaminiai.

Partneriams norintiems sudaryti bendradarbiavimo sutartis su „Glavkosmosu“, siūloma per dvidešimt įvairiausių paslaugų. Tarp jų ir nuomojamos raketos bei palydovai. Štai kai kurių paslaugų pavyzdžiai: raketa „Vertikal“ kelia 860 kg naudingos svorio į 1500 km aukštį, „Ciklon“ — 4000 kg — į 200 km, „Sojuz“ — 7000 kg — į 200 km, „Molnija“ — 1500 kg — į 500–36000 km, „Proton“ — 21 toną į 200 km, 2,2 tonos — į 36.000 km, 5,7 tonos į Mėnulį, 5,3 tonos — į Venerą arba 4,6 tonos į Marsą. Baigus bandymus, bus galima naudotis ir galingiausia pasaulio raketa nešėja „Energija“.

Turint galvoje, kad užsakovas gali rinktis ir paslaugas kosmi-

nės veiklos srityje, „Glavkosmoso“ atstovai pareiškė, jog jų žinyba pasirengusi iškelti į visatą su tarybinėmis raketomis nešėjais kitų šalių Žemės palydovus bei kosminius keltus. Sąlyga partneriams viena — šie kitoms valstybėms priklausantys kosminiai aparatai turi būti taikaus naudojimo!

Taigi, kaip matome, „Glavkosmos“ pasirengęs bendradarbiauti, jis pasiūlė paslaugas. Na, o tolesnė bendra kosminė veikla priklausys nuo suinteresuotų partnerių. Reikia manyti, jog realiai vertinant susidariusią padėtį, jų bus nemažai. Juolab, kad užsienio šalių atstovai galės dalyvauti paleidžiant jų palydovus arba kosminius keltus, stebėti jų „elgesį“ visatoje tarybiniuose kosminiuose centruose.

MOTOSKRAIDYKLĖ: KOMONUOTĖ IR SCHEMOS

Atsakymuose į praėjusių metų „Sparnų“ ketvirtame numeryje išspausdintą anketą dauguma skaitytojų pageidavo spausdinti skraidyklų, motorizuotų skraidyklų aprašymus su brėžiniais, pagal kuriuos galima būtų patlems jas pasigaminti.

Pradedame spausdinti pasakojimą iš „Modelist konstruktor“ apie ultralengvus skraidymo aparatus.

Motoskraidyklės tapo viena populiariausių sporto rūšių. Sėkmės paslaptis aiškina visų pirma tuo, kad šie skraidantys aparatai yra paprastos konstrukcijos, o jų skraidymo techninės savybės unikalios. Skraidyklėms neprireikė ir dešimtmečio, kad taptų olimpine sporto šaka.

Pagal esamą tarptautinę klasifikaciją prie ultralengvų skraidymo aparatų priskirtini bėmatoriai skraidymo aparatai (SA), ne didesni kaip 60 kg svorio ir motoriniai skraidymo aparatai, ne sunkesni kaip 150 kg, kai sparno plotas ne mažesnis kaip 10 m². Šiuos apibrėžimus 1981 metais priėmė Tarptautinė aviacijos federacija, kad būtų galima registruoti rekordus. Iš bėmatorių ultralengvų skraidymo aparatų (ULSA) labiausiai paplito skraidyklės.

Motorinių ultralengvų skraidymo aparatų, arba, kaip juos dar vadina, ultralengvų lėktuvų plėtra vyksta dviem kryptimis: ULSA, kurie valdomi vairuojamomis aerodrominėmis plokštumomis (aukščio ir krypties vairai, interceptoriai, eleronai) ir ULSA su balansuojamu valdymu — motoskraidyklės.

1 pieš. parodytos pagrindinės motoskraidyklės schemos ir komponuotės, sutinkamos visais jų vystymosi etapais. Pirmą grupę sudaro motoskraidyklės, kuriomis startuojama pilotui įsibėgėjus. Šios grupės aparatų privalumai yra jų maža konstrukcija, galimybė įrengti juose mažo galimumo variklius ir startuoti nuo nelygių aikštelių.

Antros grupės motoskraidyklės būdingas požymis yra važiuoklė — ratinė arba plūdinė (kai star-

tuojama nuo vandens). Šiais aparatais galima vežioti naudingą krovinį, pakilti ir nusileisti jais palyginti nesudėtinga, o skridimo saugumas didesnis, negu pirmos grupės motoskraidyklėms.

Iš motoskraidyklų su važiuokle labiausiai paplitusi komponuotė (pieš. nr. 3). Motovežimėlis (prikabinamoji sistema) tvirtinamas prie sparno per šarnyrą, galintį laisvai judėti ne mažiau kaip dviejų laipsnių kampais. Jėgos įrenginys, piloto kėslas, važiuoklė, įranga ir kiti elementai yra įtvirtinti motovežimėlyje. Šių motoskraidyklų eksploatacija paprasta, jų konstrukcija nesudėtinga, todėl juos galima greitai išardyti ir sudėti, pakeisti sparną. Jie patogesni, o valdomi taip pat, kaip ir sportinės skraidyklės.

Kur kas įvairesnė motovežimėlių konstrukcija. Antrame piešinyje parodyti trys paprasčiausi šiuo metu naudojamų vežimėlių tipai. Pirmoje schemoje — vežimėlis, turintis mažiausiai metalinių strypų, sutvirtintų trosinėmis atampomis. Jis paplito dėl savo nedidelio svorio, geros gamybinės ir eksploatacinės technologijos.

Labai populiarius panelinės schemos motovežimėliai. Juose yra mažiausiai sutvirtinimo elementų — strypų, iš kurių daromi plokšti paneliai, paskui jie sujungiami. Panelinės schemos motovežimėliai yra labai patvarūs ir patikimi.

Ferminiai motovežimėliai visada sudaryti iš dviejų arba kelių erdvių fermų. Schema nelabai paplitusi, nors, palyginti su kitais, tokie vežimėliai patvarėsi.

Startas su važiuokle.



Startas įsibėgėjus.



PIEŠ. 1. Motoskraidyklų komponavimo schemos: 1 — su varikliu ant piloto nugaros; 2 — su varikliu po sparnu; 3 — su varikliu ant motovežimėlio; 4 — su varikliu ant sparno arba ant spyry.

Viena iš labiausiai vykusių vežimėlių su trosinėmis atampomis konstrukcijų — serijinis prancūziškas „Kosmos“ tipo motoskraidytuvas.

Beveik visi motovežimėlio strypai padaryti iš 53 mm skersmens vamzdžių, kurių sienelių storis — 1,3 mm, išilginis ir ver-

tikalus strypai per visą ilgį sutvirtinti 50x1,3 mm vamzdžiais, įdėtais į vidų. Be to, vertikalūs strypai turi apsauginį tamprą trosą, kuris iš vienos pusės tvirtinamas prie prikabinimo mazgo elementų, o iš kitos — prie fiksavimo mazgo varžto vertikaliame ir išilginiame strypuose.

MOTOSKRAIDYKLĖ „POISK-04“ (PO-4)

Kitas motoskraidyklės sukūrimo etapas yra motovežimėlio gamyba. Jis būna tetraedro (keturkampės) formos ir suprojektuotas pagal panelinę schemą, kuri yra saugesnė pilotui.

Motovežimėlio bendras vaizdas ir pagrindiniai matmenys parodyti 4 piešinyje. Jį sudaro jėgos karkasas, triratė važiuoklė su priekiniu vairuojamu ratu, piloto kėslas ir jėgos įrenginys. Jėgos karkasas sudarytas iš priekinio strypo, užpakalinio ir apatinio panelių iš strypų, pagrindinių važiuoklės ratų ašies, piloto kėslas ramsčių ir kitų jungiamųjų bei tvirtinamųjų elementų. Priekinis strypas yra iš vamzdžio su antgaliais — tam tikromis šakutėmis, kurių kiekviena lengvai įstatoma į vamzdį ir užfiksuojama dviem 6 mm skersmens kniedėmis. Visos detalės — iš lydinio D16T. Priekinis strypas varžtais su šiomis pritvirtintas prie priekinio mazgo plokščių ir mazgo pakabinamosios plokščių sistemos iš D16T lakšto, kurio storis 5—6 mm.

Vertikalių strypų užpakalinio panelio apatinėje dalyje įmontuotos kilpelės, kad būtų galima motovežimėly sudėti jį transportuojant arba laikant nenaudojamą. Grežimo vietose vamzdžiai sutvirtinti, o nupjovimo vietoje sutvirtinami kampuočiu.

Išilginiai apatinio panelio strypai sutvirtinti iš vidaus. Piloto kėslas paramščiai užsibaigia šakutėmis ir yra sustiprinti iš vidaus ties lakūno prisirišimo diržų tvirtinimo angomis. Kėslas paramščiai tvirtinami prie išilginių apatinio panelio strypų greitai išardomais 6 mm skersmens elementais. Ant apatinių išilginių strypų įtaisytas kuro

bako rėmas. Bakas prie jo tvirtinamas ant gruminių amortizatorių.

Priekinio rato važiuoklė sudaryta iš sutvirtintos judamos šakutės, sumontuotos kartu su pedalais ant skersinio, reguliuojamo pagal piloto ūgį. Surenkant skersinis įstatomas į apatinių išilginių strypų angas.

Šakutė įtaisyta priekinių vežimėlio plokščių mazge. Rato stebulė uždėta ant rato ašies, pritvirtintos ant šakutės M8 varžtais. Uždėtas ratukas tvirtinamas karūniniu varžtu.

Motovežimėlio tvirtinimo prie sparno mazge yra šarnyrinis gretasienis, kuris leidžia dviem kryptimis keisti sparno kampą motovežimėlio atžvilgiu. Jis pagamintas iš kaprono arba iš D16T medžiagos. Tvirtinimo mazgą sudaro perpjauta apkaba (D16T), plieninės plokštės ir sutvirtinimo varžtai.

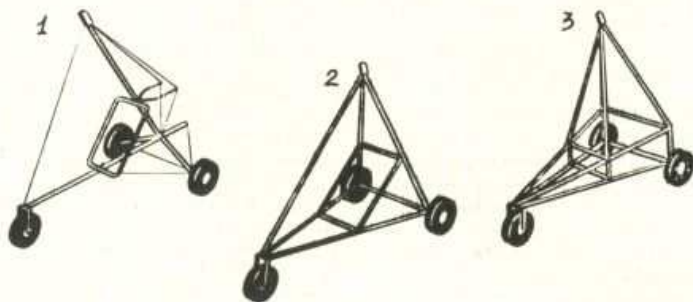
Atliekant skridimus, mazgas sustiprinamas kapronine virve, kuri gali atlaikyti ne mažiau kaip 1000 kg.

Brėžiniuose nurodyti dydžiai gali būti koreguojami, priklausomai nuo turimų vamzdžių.

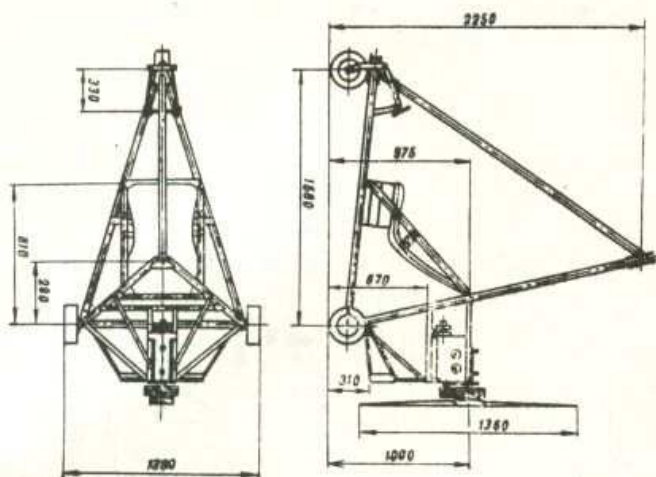
Pastačius motoskraidyklę, būtina reikia atlikti paprasčiausius atsparininius bandymus. Motoskraidyklės skridimo charakteristikos sudaromos po atsparininių bandymų skraidymų metu.

Atkreipkite dėmesį į tai, kad, panaudojus kitokias negu patariama medžiagas ir dėl netikslumų surenkant motoskraidyklę, motovežimėlio pakabinimo taškas (svorio centras) gali neatitikti padėties, kuri parodyta piešinyje. Todėl skrisdami ypatingą dėmesį skirkite balansavimui.

[Bus daugiau]

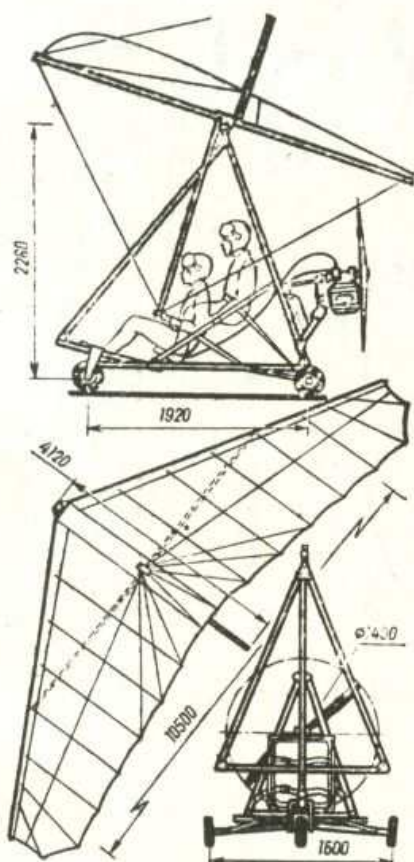
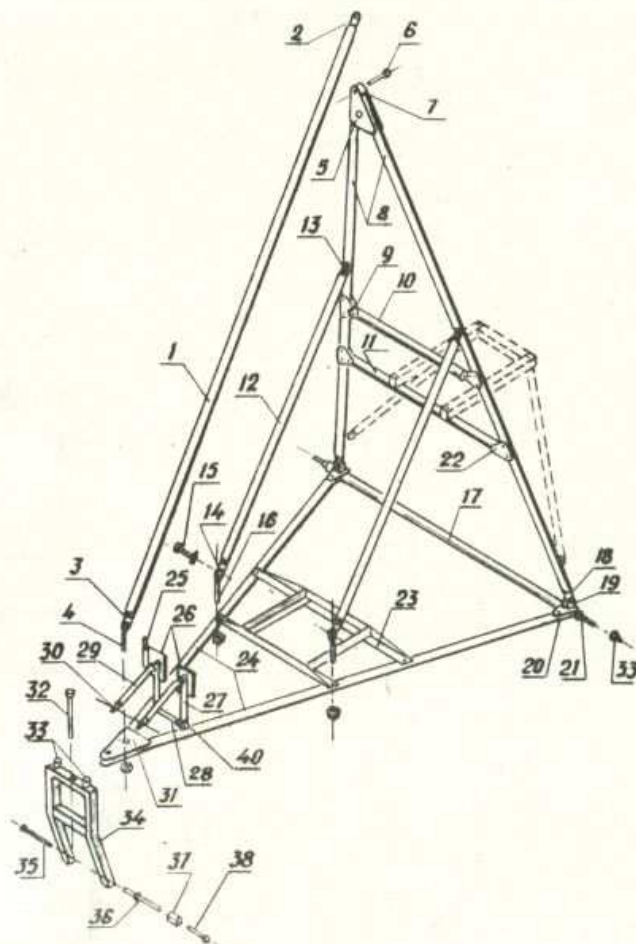


PIEŠ. 2.



PIES. 3. Motovežimėlis MDP „Poisk-04“.

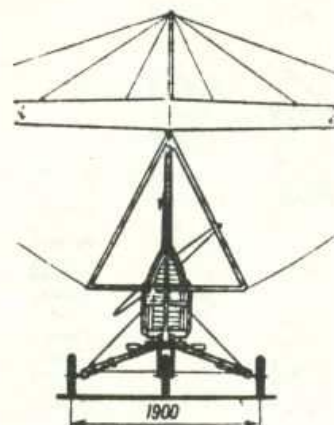
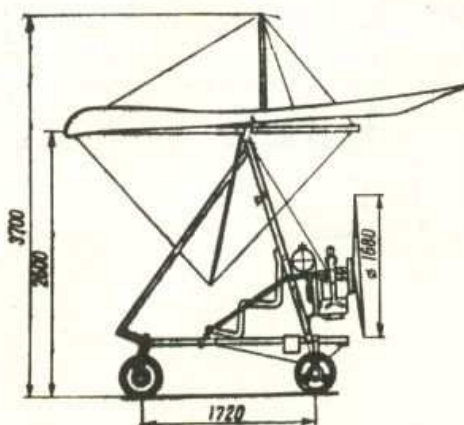
PIES. 4. Motovežimėlio karkasas. 1 — priekinis strypas; 2,3 — priekinių strypų antgaliai; 4, 5, 9, 16 — ašiniai srieginiai varžtai MB; 6 — išilginis pakabinimo mazgo varžtas; 7 — pakabinimo mazgo kampučiai; 8 — užpakaliniai vertikalus strypai; 10 — viršutinis horizontalus užpakalinio panelio strypas; 11 — apatinis horizontalus užpakalinio panelio strypas; 12 — piloto kėslė paramstis; 13, 14 — piloto kėslė antgaliai; 15 — užkabinimo spyna; 17 — pagrindinė važiuoklės ašis; 18 — šarnyro ašis; 19 — šarnyro šakutė; 20 — priešpriešinė šarnyrinio mazgo plokštė; 21 — pagrindinės važiuoklės rato pusašė; 22 — kamputis; 23 — kuro bako rėmas; 24 — išilginiai apatiniai strypai; 25 — variklio gazo rankenėlė; 26 — važiuoklės priekinio rato valdymo pedalai; 27 — pedalo stovai; 28 — pedalo valdymo skersiniai; 29 — valdymo traukė; 30 — traukės reguliavimo antgalis; 31 — pakabinimo sistemos apatinio panelio priekinės plokštės; 32 — važiuoklės ašis; 33 — valdymo svirtų tvirtinimo ašiniai varžtai; 34 — judamas priekinio rato stovas; 35, 38 — rato ašies tvirtinimo varžtai; 36 — ašis; 37 — distancinė įvorė; 39 — pagrindinės važiuoklės rato veržlė; 40 — ašies valdymo pedalų įvorė.



PIES. 5. Konstruktoriaus A. Rusako sukurta motoskraidyklė MAI-2 su paneliniu motovežimėliu.

PAGRINDINĖS MOTOSKRAIDYKLIŲ CHARAKTERISTIKOS

| | MAI-2 | „Kosmos“ |
|-----------------------------------|-------|----------|
| Didžiausias kilimo svoris (kg) | 330 | 330 |
| Variklio galia (kW) | 31 | 37 |
| Sparno plotas (m²) | 21,3 | 19,7 |
| Konstrukcijos svoris (kg) | | 135 |
| Naudingo krūvio svoris (kg) | | 185 |
| Kreiserinis greitis (km/val.) | | 65 |
| Skridimo trukmė (val.) | | 1 |
| Įsibėgėjimo-tūpimo distancija (m) | | 30/30 |
| Kilimo greitis (m/sek.) | 1 | 2,5 |



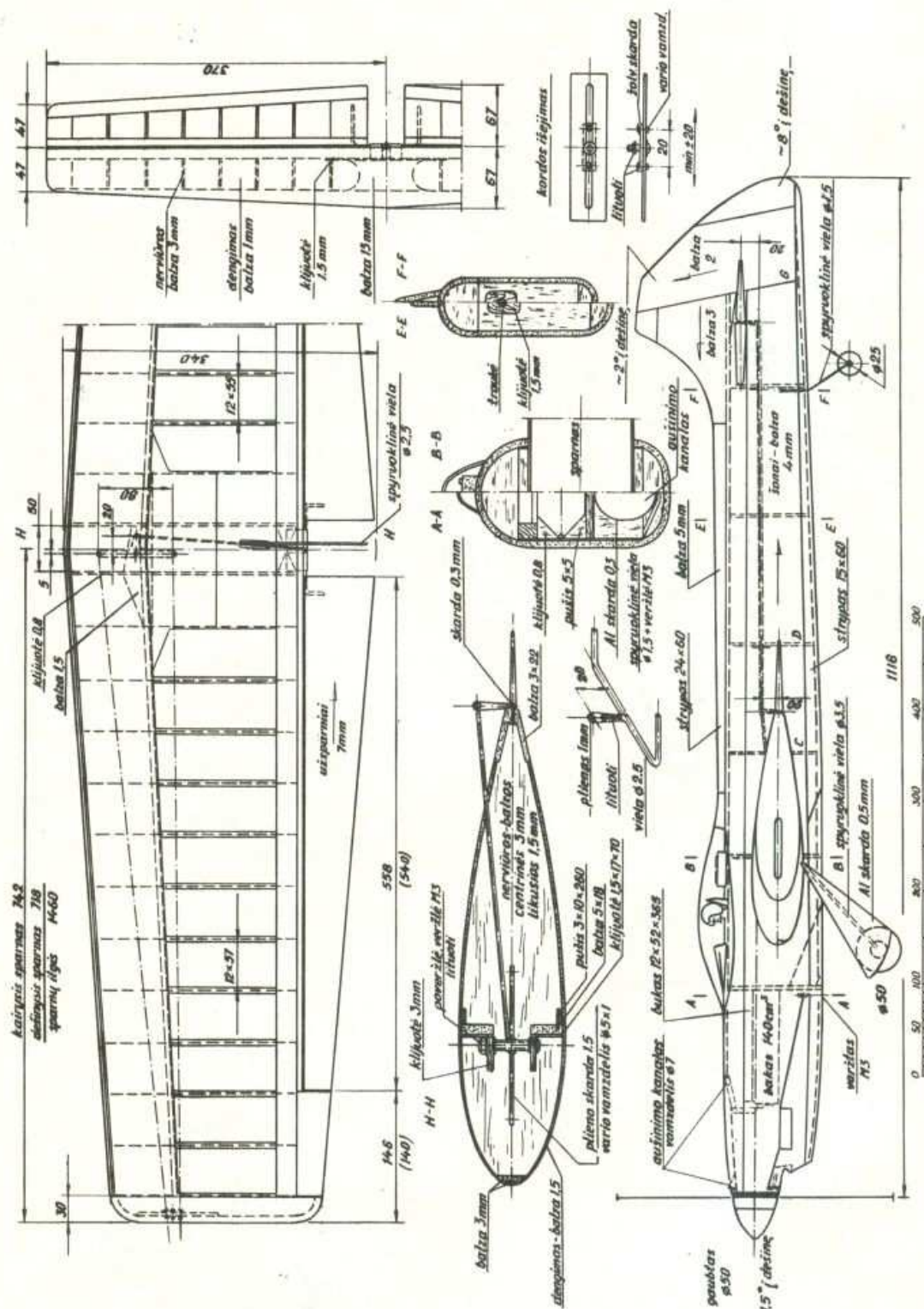
PIES. 6. Serijinė prancūziška „Kosmos“ tipo motoskraidyklė su trosinių atšilimų konstrukcijos motovežimėliu.

1.5 mm storio klijuote.

1,5 mm storio klijūte. Liemens šonai gamināmi atskirai ir sujungjami modelio surinkimo metu. Šonu priekšējās daļesī klijūojama 0,8 mm storio klijūte. Variklio tvirtinimo rēmas išpjaunamas priklausomai nuo konkretaus variklio iš buko lentelės.

Kordos tvirtinimo svėrtas pagamintas iš 1,5 mm plieno skardos. Sparno trosai supinti iš 7 gijų 0,22 mm plieno vielos. Visa valdymo sistema turi atlaikyti minimaui 20 kg įėigos apkrovimą. Kad valdymo sistema būtų standesnė ir patikimesnė, užsparnių ir gėilumos vario aukėkas pagamintos iš 2,5 mm skersmens plieno vielos.

Paruožė J. MISIONAS



AUTORALIS: SEZONAS-87

Paskutiniame „Sparnų“ numeryje buvo trupai informuota apie TSRS automobilių ralio čempionato eigą, likus paskutiniam šių varžybų etapui — lenktynėms antros grupės automobiliais. Deja, turėtos persvaros prieš savo pagrindinius ir amžinus varžovus — Estijos lenktynininkus — išlaikyti nepavyko. Konkurentai, rungtyniaudami savo respublikos keliais, paskutiniame čempionato etape laimėjo aukso ir sidabro medalius ir aplenkė iki tol pirmavusius Lietuvos sportininkus. Jau daugelį metų vykstanti senų varžovų dvikova baigėsi ne mūsų naudai.

Žinoma, antroji komandinė vieta TSRS čempionate yra labai aukšta. Daugeliui respublikų ji kol kas nepasiekama. Bet mes visada labiau džiaugiamės pirmąja. Su tokiais atspalviais ir autoraliu specialistų pasisakymais apie 1987 metų sezoną.

Automobilių ralio Lietuvos TSR rinktinės treneris A. CIPKUS: Sėkmingiausi pernai buvo startai Krymo keliais. Ten rungtyniaudami A-5 grupės IX klasės automobiliais E. Tumalevičius ir P. Videika tapo šalies čempionais, o R. Beresnevičius su A. Šalkausku laimėjo sidabro medalius.

Priozorske, Leningrado srityje, kur buvo rungtyniauta standartiniais automobiliais, irgi pelnyta apdovanojimų. K. Girdauskas su Š. Liesiu buvo antri, rungtyniaujant VIII klasės automobiliais, o I. Charitopula su G. Dovydėnu — treči, rungtyniaujant VII klasės automobiliais. Apie aukštą mūsų rezultatų lygį byloja ir tas faktas, jog pastarasis rezultatas į komandos įskaitą nepateko — užteko geresnių rodiklių. Labai pagirtinai Priozorske važiuojo V. Sabataičio — A. Bukmano ekipažas, kuriems mažai betruko iki šalies čempionato bronzos medalių. V. Sabataičis — žinomas kartingo meistras. Tai dar kartą įrodo, kad nuo jaunumo praveru užsiiminėti šia sporto šaka.

Šiame etape startavo ir daugiau jaunų lenktynininkų iš Lietuvos, nes rungtyniauti standartinėse klasėse jiems prieinamiausia. Štai A. Gruodis iš Kauno „Politechnikos“ neblogai važiuoja Lietuvoje, o ten nesusivaldė, ėmė karščiuoti ir greitai baigė varžybas nė nepajutęs jų skonio. Kiti jaunieji buvo pasimėtę dėl trasos sudėtingumo. Namie mes jau daugelį metų rungtyniaujame puikiai pažįstamais keliais, kai kam jau ir šturmanų nebereikia.

Respublikos rinktinės atjauninimo problema kasmet iškyla vis rimčiau. Tačiau dabar dar nema-



Ir vėl čempionai — Eugenijus Tumalevičius ir Pranas Videika.

tyti bent kiek patikimesnio rezervu ir paimnos veteranams. Štai rungtyniaujant A-2 grupės automobiliais Estijoje vėl patikimiausias buvo S. Brundzys ir A. Vadausko ekipažas. Stasio pastovumas yra tikrai nepakartojamas, ypač atsižvelgiant į tai, kad treniruotis jam jau beveik nėra kada. Vėl atkreipė į save dėmesį V. Sabataičis ir A. Bukmanas, kurie sugebėjo užbaigti tikrai sudėtingą rali. Na, o atlaikyti estų spaudimą ir išsaugoti pirmąją komandinę vietą daugiau nebuvo kam. Tuo labiau, kad E. Tumalevičius — P. Videikos ir R. Beresnevičiaus — A. Šalkausko ekipažai jau turėjo gerus rezultatus IX klasėje, o įskaitai įmamas tik vienas rezultatas, pasiektas tų pačių sportininkų.

Manau, kad dabar svarbu persitvarkyti savo vidaus reikaluose. Susiklostė tokia padėtis mūsų klubuose ir pirminėse organizacijose, kad jaunų lenktynininkų, išskyrus KPI, niekur daugiau nematyti. „Politechnikoje“ be jau minėto A. Gruodžio išsiskiria dar D. Manušis, o kitose komandose — jau dešimtmečiais mityti veidai.

Taigi šiuo metu, mano nuomone, svarbiausia atverti kelius į rinktinę jauniems sportininkams. Be to, daugiau rengti treniruočių rinktinės kandidatams. Ir ne tik treniruočių stovyklose, bet ir išeiginėmis dienomis. Ir dar — artimiausią rinktinės rezervą (tikiuosi, kad jis netrukus susiformuos) reikia pratinti prie svetimų trasų, siųsti į broliškų respublikų tradicines varžybas.

TSRS nusipelnęs sporto meistras S. BRUNDZA: Intensyviai sportuoti tenka vis rečiau. 1987 metais dalyvavau vos dvejose

varžybose: autoralyje Jordanijoje ir TSRS čempionate. Aišku, kad tai atsiliepia sportinei formai. Aukštesnės vietos sunku buvo ir tikėtis. Estijos sportininkai savo kelius pažįsta puikiai ir moka išnaudoti tą pranašumą, kurį teikia „namų sienos“. Gaila, kad iš gana gausios Lietuvos delegacijos šiame etape daugiau niekam nepavyko bent kiek reikšmingiau pasirodyti.

Dabar daugiausiai esu užsiėmęs gamybos reikalais. Sausio 12—22 buvau Briuselyje, kur tarptautiniame autosalone demonstravome savo „Ladą EVA“. Susidomėjimas jį didžiulis tiek specialistų, tiek spaudos. Daugybė klausimų: kiek kainuos, kur startuos ir panašiai. Su nauja mašina jau važiuojame Suomijoje „1000 ežerų“ ralyje porą greičiu ruožų, o vėliau pastatėme automobilį finišo vietoje sirgalių ir specialistų apžiūrai. Dabar gaminame dar du šio modelio egzempliorius, nes pirmojo jau nebeįmatome po Briuselio salono. Atrodo, jį vėl į kitas parodas. Šį tą jau tobuliname, keičiame, nes ir patyrimo atsirado bandant pirmąją mašiną.

Na, o respublikos automobilių sportui, ir ypač autoraliui, reikia jaunų ir gabių lenktynininkų. Dabar aukšto lygio reikalavimus, mano nuomone, atitinka tik Eugenijus Tumalevičius ir Pranas Videikos ekipažas. O reikia tokių dar keleto. Dabar respublikos rinktinę sudaro daugiausiai jau nebejauni lenktynininkai. Tik kaip atjauninti tą rinktinę? Klausimas gana nelengvas.

Lietuvos TSR SDAALR CK automobilių sporto treneris K. LAPE: Pagrindinės mūsų autoraliu rinktinės jėgos iš tikrųjų jau ne-

be jaunos. Vadinas, atrankos sistemoje kažkas yra ne taip. Tiksliau, jokios sistemos čia dar nėra. Jeigu mūsų padangėje sužiba nauja skaistesnė „žvaigždėlė“, tai ne planingo darbo, o atsitiktinumo rezultatas.

Varžybų kalendorius Lietuvoje pakankamai turiningas. Trim etapais vyksta respublikos čempionatas, be to, dar rengiama nemažai įvairių tradicinių varžybų. Norinčių dalyvauti tikrai netrūksta, tenka netgi riboti jų skaičių, atsižvelgiant į dalyvių sportinę klasifikaciją. Tačiau jaunų gabių lenktynininkų nėra daug netgi tarp pradedančiųjų. Tokia jau šio sporto specifika, kad leisti sau trankytis nuosavais automobiliais galėtų nebent „auksinis jaunimas“. O kol išsikvojama teisė startuoti klubo arba organizacijos automobiliu, gražiausi sportininko metai jau būna prabėgę.

Manau, atėjo laikas, skirstant sportinių automobilių limitus pirminėms organizacijoms, atsižvelgti į sportinio darbo lygį jose. Siekiant atjauninti automobilių ralio rinktinės kandidatų sudėtį, aktyvesnė turėtų būti ir Lietuvos TSR automobilių sporto federacija, kurios galimybės čia yra nemažos.

Redakcijos prierašas. Iš tikrųjų, daugelis mūsų visuomeninių technikos sporto klubų tapo užuovėja veteranams, o už jų nugaros sportinėmis mašinomis važinėja kiti toms organizacijoms reikalingi žmonės, kurių lenktynės surengus, reginys gal ir būtų įdomus, bet su sportu neturėtų nieko bendra.

Dar panagrinėkime, iš kokių komponentų sudaryta Estijos rinktinės pergalė. I vieta A-2 grupėje — 120 taškų; II vieta foje

PIRMOJO ŠUOLIO ĮSPŪDŽIAI

Prieš šešiasdešimt metų Kauno aerodrome oro žvalgas kapitonas Vladas Morkus italisku „Salvator“ tipo parašiotu atliko bandomąjį šuolį. Tai buvo pirmasis Lietuvos parašiotininko šuolis su parašiotu. Žemiau spausdiname šuolio metu patirtus lakūno įspūdžius, kuriuos jis aprašė 1928 m. Lietuvos periodikoje (kalba netaisyta).



„Pirmų pirmiausia gerai susipažinęs su parašiotais įsitikinau, kad gerai paruošto parašiotu neįsisiskleidimo galimumas yra labai mažas. Iš to, žinoma, seka, kad šokdamas aš neatsidursiu daug didesniame pavojuje už

paprastam gyvenime atsitinkančius pavojus. Jei jau galvoti apie visus nelaimingų atsitikimų galimumus, tai vargu būna rastųsi daug atsitikimų, kada žmogus gali būti visai ramus... Sakykim, plaukiant laivu, važiuojant traukiniu, automobiliu, motociklu, jojant, ir iš viso kitose, visai nekaitose gyvenimo apylostose, niekas gi nuo nelaimės jokios garantijos neduoda. Juk žinoma daugybė atsitikimų, kai žmogų ištinka nelaimė kaip tik ten, kur jos mažiausiai laukiama.

Vadinasi, šoku su parašiotu... O parašiotas gi ir yra apsisaukojimo priemonė nuo nelaimingų atsitikimų.

Tai gi dar tebebūdamas žemėje jaučiaus labai patenkintas, kad turėsiu galimybę išmėginti tą, ką daugelis aviatorių jau seniai išbandė ir kitiems papasakojo arba aprašė. Be to, man, kaip daug skraidančiam, ir reikalinga vertė pažinti tą jausmą, nes kai nelaimėj reikės šokti, jau ne laikas bus tada apie tai galvoti. Be to, man pirmajam mūsų aviacijoje teko laimėti padaryti tą įdomią kelionę iš padangių žemę. Tai buvo 1928 m. sausio mėn. 26 diena tarp 10.55 ir 11.15 val.

Visai gerai nusiteikęs, su parašiotu ant nugaros sėdau į lėktuvą. Pakilom, skridom ratu, pamažu artinos laikas, kai reikės šokti. Kad vėjo nešamas pataikytiau nutūpti aerodromo

ribose, turėjau praskristi aerodromą, o paskui iššokti. Žinoma, laiko tebuvo nedaug, ir visokios mintys bei jausmai mažai mane bejaudino. Aerodromas arti ir skubu lipiti iš lėktuvo sėdynės, kad laiku būčiau pasiruošęs šokti. Delsti nėra ko. Negi skraidysiu ir galvos: lipiti ar ne, kai žinai ir matai, kad žemėje stovintieji draugai ir gausūs svečiai žiūri į viršų galvas užvertę ir laukia atsiskiriant manęs juodu kamuoliu nuo lėktuvo. Negi lauksiu?..

Perspėjau lėktuvą valdantį lakūną ir rituosiu lauk. Tiesa, ne visai malonus jausmas kutena, bet lipu ir stoji viena koja ant sparno, o antrą statau ant ilipimo laiptelio. Reikia pastebėti, kad išlipus iš lėktuvo labai lengva laikytis šone iškilbus. Stoviu šalia lėktuvo ir žiūriu į lakūną. Jis atrodo labai ramus ir šypsoi. Žiūriu į žemę: ji gana toli, už 600 metrų. Šokimo vieta taip pat toli, nes turiau iššokti perskridęs aerodromą, o dabar tik jo pradžia. Paskutinį kartą tikrinu automatiškai parašiotą atidarančią virvutę, kad nebūtų kur nereik užkliuvusi, nes nuo jos veikimo pareina mano parašiotu atsidarymas.

Atsidarys, neatsidarys?.. Atsidarys! Stengiuosi save įtikinti ankstyvesnėmis, ramiose apylostose padarytomis išvadomis. Na, jelgiu ir neatsidarys... Tvirtai pasikabinu viena ranka, o kojas paleidžiu. Liko paleisti ranką ir...

Atleidžiu ranką ir... pajutau, kad po kojų tuščia, rodos, į šalto vandens duobę smunku. Oro lyg nebūtų, bet tuščia be-
duognė. Tuo laiku, tarytum šmėk-

la, juodu šešėliu virš galvos praūžė kriokdamas lėktuvas. Darosi trošku ir norisi įkvėpti kaip galima daugiau oro. Tai pats bjauriausias momentas ir tik toj akimirksniu pasidarė aišku, kad lėktuvui jau pasakyta sudiev. Aplinkui tyla — žavinti tyla. Jaučiu ant nugaros lyg gyvatė šiurendama iš lizdo šliaužia. Gal vėjas? Bet ne, tai parašiotas rangosi iš savo krepšio. Kaip bebūtų trumpas tas laikotarpis, bet aš puikiai jaučiau ir įvertinau tą pirmąją daug žadančio reiškinio kibirkštį. Staiga kažkas už apykaklės pastvėręs stipriai papurtė ir virš galvos pasirodė didžiulis skėtis. Keletą kartų pasitabalavęs į šonus, vis lėčiau ir lėčiau supamas, matau virš galvos gražiai išsipūtusį ir nuo oro spaudimo virpantį parašiotą.

Dairydamasis į visas puses, rankom atleidžiu vieną diržą ir galvoju, kur reiks tūpti. Pavėjui prieš mane didelė lygi aerodromo pieva. Lygus, malonus vėjelis šiurena iš apačios į viršų — tai oras, kuris liekasi man slenkant žemyn. Bežiūrėdamas pastebėjau, kad pradžioje pamažu, o juo tolyn, vis greityn ir greityn žemė bėga į mane. Skubiai atleidžiu dar vieną diržą, griebiu dešinę už paskutinio diržo sagties ir laukiu žemės.

Staiga kojom atsitrenkiu į žemę, bet neišsilaikau ir griūnu. Visi diržai paliuosuoti, tik aš, storais kailiniais apsvilkęs, negaliu iš diržų išsineri ir vėju pučiamas parašiotas velka mane per balą. Šitaip tempiamas šiaip ne taip išsineriu iš diržų ir parašiotas čia pat sudrimba.

pačioje grupėje — 112, I vieta A-2/1 gr. VIII klasėje — 110 ir I vieta A-2/1 gr. X klasėje — 100 taškų. Kaip matote, skaičiuojant rezultatus panaudotas koeficientas: A-2/1 gr. X kl. — 1; A-2/1 gr. VII ir VIII kl. — 1,1; A-5 gr. IX kl. ir A-2 gr. — 1,2.

Siemiet A-2 grupės čempionatą siūloma vykdyti Lietuvoje. Kol kas dar nesutariame, kur ir kada jis turėtų vykti. O juk ne tai svarbiausia. Dar svarbiau, kas ir kaip važiuos jo metu. Autoralyje tam ruoštis reikia labai iš anksto. Juk turbūt norėsimė įrodyti, kad galime nugalėti.

S. SARKA

AUTOMOBILIŲ RALIO TSRS ČEMPIONATAS

A-2 gr.: I. Raisaras — R. Tavaras — 13329, 2. H. Melsas — U. Melsas — 13414, 3. S. Brundza — A. Vadauskas — 13438... 14. V. Sabaitis — A. Bukmanas — 14662. R. Beresnevičiaus — A. Šalkausko, I. Charitopulos — G. Dovydeno, V. Rožuko — Š. Liesio, E. Tumailevičiaus — P. Videikos ekipažai varžybų nebaigė.

Komadinė įskaita: 1. Estija — 442, 2. Lietuva — 434, 3. RTSR — 382. Lietuvos TSR rinkinei taškus pelnė: E. Tumailevičius — P. Videika (I vieta A-5 gr. IX kl.) 120, R. Beresnevičius — A. Šalkauskas (II vieta A-5 gr. IX kl.) — 107, S. Brundza — A. Vadauskas (III vieta A-2 gr.) — 106, K. Girdauskas — Š. Liesis (II vieta A-2/1 gr. VIII kl.) — 101.

LIETUVIŠKOS LĖKTUVŲ KONSTRUKCIJOS

KJ-1, KJ-2 „VANDENIS“



1983 m. vasario mėnesį ant užsalusių Kauno marių buvo išbandytas mišrios konstrukcijos (medis ir metalas) aukšta-sparnis monoplanas — sportinis mokomasis motosklandytuvas KJ-1, kurį 1982 m. sukonstravo ir pastatė Kauno skirstomojo šaldytuvo automatininkas Juozas Kučiauskas. Pradžioje motosklandytuvas turėjo trijų slidžių važiuoklę su valdoma priekine slide. Tačiau per bandymus paaiškėjo, kad tokia važiuoklė per sunki nedidelio galinumo motociklo 12-56 „Planeta“ varikliui (be to, bandymų metu lūžo priekinė slidė). Vietoje slidžių važiuoklės buvo pritvirtintas sulenkiamas metalinis vamzdis-pavaza. Skraidymui vasarą reikėjo įrengti ne tik galiną variklį, bet ir paversti aparatą hidroplanu. Tobulinimo darbai vyko 1983 m. vasarą. Panaudojęs KJ-1 sparnus ir liemenį su uodegos valrais, J. Kučiauskas aparatą perkonstravo ir pavadino KJ-2 „Vandeniu“.

Kėblumų būta pasirenkant pakilimo-tūpimo įrangos schemą.

Konstruktorius nusprendė vietoje plūdžių statyti valtę. Ji buvo pagaminta su trimis išilginiais redanais per visą ilgį. Įrengus valtę, buvo pakeista aptakaus kabinos įtaiso forma, aukščiau pritvirtintas kitas variklis, su didesniu skersmens propeleriu ir rezonansinis vamzdis. Šis skraidymo aparatas išbandymo metu glisavo Kauno marių paviršiumi ir, pasiekęs 50 km/val. greitį, sklandžiai kito. „Vandeniu“ skraidė pilotai teigiamai įvertino geras hidroplano skridimo ir valdymo ypatybes. Su KJ-2 skraidytą keičiausias valandų. J. Kučiauskas su savo kūriniu dalyvavo 1985 m. I Lietuvos ultralengvųjų skridimo aparatų apžiūroje-konkurse Netonyse.

Sparnai — mediniai, aptraukti aviacine kiljuote, pagaminti pagal sklandytuvo BRO-11 M „Zylė“ brėžinius, bet pakeista jų forma, padidintas atsparumas. Sparnų spyriai — diuraliuminiai. Sparnų ilgis — 7,8 m, plotas — 11,8 m². Vairai — tradicinės konstrukcijos. Posū-

kio vairas valdomas trosais, aukštumos vairas — traukėmis. Rėmas — ferminio tipo, suvirintas iš metalinių vamzdelių.

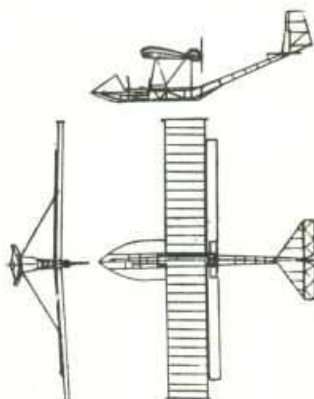
Valtelė — skuterio tipo, pagaminta iš aviacinės kiljuotės su šiais orų bakais iš 10 mm storio plieno, aptraukta stiklo audiniu su derva. Svoris — 29 kg. Variklis — 22/24 AJ galinumo (perdirbtas iš valtės variklio „Privet-22“ ir motociklo variklio „Voschod“). Diržinis reduktorius propelerio sukčius sumažina du kartus. Propeleris — medinis, dviejų menčių, stumiantis, 1,5 m skersmens. Benzino bakas — 5 litrų talpos, degalų atsarga — 30 min. skridimo.

Skraidymo aparato ilgis — 5,4 m, aukštis — 2,5 m, svoris (be piloto) — 150 kg.

Didžiausias greitis — 100 km/val, kilimo greitis — 1 m/sk.

Turi greičio, aukščio, variklio temperatūros ir posūkio-pokryplo matavimo prietaisus, vario-metrą, tachometrą.

V. JURKSTAS



JEIGU tomis rugpjūčio dienomis, kada Ternopolyje vyko pasaulio motorlaivių sporto čempionatas, kas nors būtų suskaičiavęs iš įvairių respublikų bei miestų atvykusius sirgalius, Lietuvos atstovai būtų tikrai pirmi. Bet vieno pasigedau: tarp pasaulio čempionato 500 ccm lenktyniniais skuteriais dalyvių nebuvo nė vieno Lietuvos atstovo. O juk Tarybų Sąjungos komandoje buvo penki sportininkai — RTFSR, Lenino, Ukrainos, net saulėtosios Armėnijos lenktynininkai. Tik ne mūsų gintarinės Baltijos pakrantės. O juk būdavo! Tiesa, 350 ccm skuterių klasėje TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Ričardas Matelionis ne kartą atstovavo šalies rinktinėje per socialistinės sandraugos šalių, kitas tarptautines varžybas, pasaulio čempionate Italijoje 1985 metais. Bet Ričardas Matelionis — šio draugiško, visada linksmo, pokštus nemažiau už techniką mėgstančio sportininko jau metai nebėra tarp mūsų. Skaudus netekimas. Ir nė kiek nemažiau skaudu dėl to, kad tuo tarpu iš gausios mūsų motorlaivinkų šeimos neatsirado tokio, kuris galėtų pakeisti Ričardą rinktinėje.

Buvo metas, kada rinktinėje nuolat startuodavo dar ir aukštesnis žmogus bei pavyzdinai techniką ruošęs varžybos sportininkas TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Matulevičius. Kai tarptautinėje „madroje“ dar buvo motorvaltės, Europos vicečempionu tapo Arvydas Bakšys. Taigi, buvo vyrų! Bet dabar...

Kas perims estafetę? Persėdęs į Ričardo Matelionio skuterį TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Arvydas Bakšys? O gal 500 ccm lenktyniniu skuteriu lenktyniaujantis šalies motorvalčių čempionas sporto meistras Artūras Taranda? Pagaliau gal motorvalte su 550 ccm varikliu respublikos čempionu tapęs ir šalies čempionate 250 ccm skuteriu įėgas bandęs TSRS sporto meistras Erikas Labanauskas? Galį būti. Visi jie dar palyginti jauni, visi išėjo gerą lenktyniavimo motorvaltėmis mokyklą, pelnę nemažai medalių. Bet aš kažkodėl linkęs tikėti, kad šalia šios jau minėtų sportininkų rikiuotės rimčiausias kandidatas į pasaulio čempionato dalyvius bus Kauno 40-osios vidurinės mokyklos abiturientas Algirdas Matelionis.

Kodėl taip manau?

Algirdas augo motorlaivinkų šeimoje. Ne tik tėvas, bet ir dėdė Danielius buvo puikus sportininkas, šalies čempionas, TSRS tautų spartakiados nugalėtojas. Kiek paūgėjęs, atėjo į specializuotą vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklą pas LTSR nusipelnusį trenerį Valdą Petrūną. Ir kibo į darbą, kaip rėta. Gan greitai įsisavino moto-

ro paslaptis, laivų statybos niuansus. Pradėjo lenktyniauti. Ne kartą tapo respublikos čempionato, šalies jaunių varžybų prizininku. Bet pernai, kai rinktinė vyko į Kiniją, į šalies spartakiados varžybas, kelyje į Maskvą įvyko tai, kas sukrėtė visus motorlaivinkus.

Ligoninės keitė viena kitą. Lygiai kaip ir operacijos. Greičiausiai iš sužalotųjų trejetas atsigavo Arvydas Bakšys. O štai Algirdas su LTSR nusipelnusiu treneriu Algimantu Bakšiu dar ilgai leido dienas ligoninėje. Juos vis „lopė“.

Prisimenu, kaip užpernai žiemą, per išplėstinį respublikos Motorlaivių sporto federacijos posėdį, kuriame pagal tradiciją pagerbiami geriausi sezono sportininkai, Algirdas atėjo atsiminti tėvui skirtą prizą. Ėjo vai-

Bėga dienos, mėnesiai, auga vaikai. Ryškėja jų pomėgiai, interesai. Algirdui šalia mokslo, svarbiausia — motorlaivių sportas. Jis tvirtai pasiryžo tapti puikiu sportininku, ne tik tęsti tėvo pradėtą kelią, bet ir nueiti juo toliau. Iš pagarbos tėvui, jo atminimui. Ne kartą prašė motiną suprasti, kad nelaimė kelyje atėjo per atsitiktinumą, o ne per sportą, dėl kažkieno neapsižiūrėjimo... „Kuo čia dėtas motorlaivių sportas“, — vis sėkė jis, nors pats puikiai žinojo, kokių situacijų pasitaiko.

Pavasarij Algirdas pradėjo treniruotis savame „Kelininko“ kolektyve, kurį kažkada įkūrė tėvas ir kurio treneris dabar yra TSRS sporto meistras Vidas Mozūra. Knibinėjo variklį, įvarkė laivą. Bet šis inventorių aiškiai neatitiko jo poreikių. Užtat

žybose. Algirdas Matelionis ilgą laiką buvo antras, plaukiant 4x5 mylių seriją. Tik patyrimo stoka neleido vaikui pelnyti sidabro medalio SB klasės motorvalčių varžybose. Teko tenkintis bronzą.

Pirmasis šalies čempionato apdovanojimas! Kiek daug sportininkų siekia jo. Ir kaip mažai pelno. Algirdas buvo patenkintas savo startu, nors ir vėliau, analizuodamas plaukimą, jaudinosi, kad nepadarė visko. Juk galimybė, reali proga buvo!

Bet visa tai — jau praeitis. O perspektyva?

X X X

...Ternopolio lenktyninė trasa nėra paprasta. Tai žino kiekvienas, kuris bent kartą bandė čia startuoti. Papūs iš priešingos ežero pusės vėjas, patraukus nuo kalvelių, ir banga taip pasišaužia, jog apie jokus startus ir galvoti netenka. O kai be žvarbaus vėjo dar ir lietus gūsišiais plaka, ne kiekvienas ryžtasi krante šalia laivų pasilikti. Algirdas nei pasaulio, nei lygia greta vykusiame šalies čempionate lenktyniniais skuteriais, nedalyvavo. Jis atvyko stebėti ir mokyti. Tad galėjo sau laisvai vaikštinėti, kur sumanydamas. O jau slėptis nuo lietaus ir vėjo, jam, kaip sakoma, paties dievo liepta. Bet vaikas nesitraukė nuo Arvydo Bakšio OA klasės laivo. Vyresnis draugas bandė įėgas dviem laivais. Tik į ant-rąjį, OB su 350 ccm varikliu, Algirdas kreipė mažiau dėmesio. Jau rūpėjo tas „mažiukas“ — pirmoji skuterininkų pakopa. Juk į ją žada persėsti. Motorinės valtytės tarptautiniu mastu perspektyvos nebūti. Todėl TSRS valstybinis motorlaivių sporto treneris Piotras Bogdanovas ir prikalbino Algirdą imtis mažių. „Esi įsitikinęs, kad tu sportuosi ne blogiau, dargi geriau negu tėvas“, — sakė jis Algirdui. „Žiūrėk, stebėk, mokykis, viską išsiaiškink, ir grįžęs sėsk į Arvydo OA, broliu!“ Ar galėjo po viso to Algirdas pasitraukti nuo laivo? Na tai kas, kad kiti stebėjo iš devynių šalių atvykusių sportininkų technika, ieškojo naujovių, kurių, beje, nebuvo, kone visą laisvą nuo savų varžybų laiką leido „kitoje stovykloje“. Algirdas „budėjo“ prie šiame čempionate Arvydui Bakšiu skirto laivo.

Tiesa, kai Didžiosios Britanijos žurnalo „Pover Boting“ atstovai kalbėdosi su juo, kai stebėjosi, kad po viso to, kas įvyko, sūnus žada žengti tėvo, kurį jie gerai pažinojo, pėdomis, vaikas stovėjo kukliai nuleidęs galvą. Padėkojo už linkėjimus siekti gerų rezultatų, suvenyrus. Nenorėjo ir negalėjo jis jiems sakyti, kad tuo tarpu tie „didieji“ — su 500 ccm varikliais — jam nelabai terūpi. Į čempionato dalyvius kreipė dė-

PAMAINA

kinas lėtai, pasiramščiuodamas lazdele. Sunku buvo žiūrėti į kiekvieną jo žingsnį, kurį žengti vaikui prireikė didelės valios. Užtat džiaugėsi širdis, žiūrint į ryžtingą jo veidą, žvalų žvilgsnį, kai Algirdui įteikė jo pelnytą diplomą.

Tuo metu daug kas jau buvo „nurašę“ Algirdą iš motorlaivinkų šeimos. Net asai nelabai tikėjo, kad po viso to, kas ištiko vaiką, jis ras savyje jėgų ir valios vėl įlipti į laivą. Bet dar ligoninėje jo nelaimės ir palatos draugas, prityręs treneris Algimantas Bakšys užsiminė apie tai, kad Arvydas jau į savo motorvaltę nebesės, kad pereina į skuterininkus, ir dabar jo valtis bei motoras galėtų pereiti kitam — žinoma, valingam ir rezultatų siekti pasiryžusiam sportininkui.

— Nežinau, kas ją perimti galėtų? Gal tu, Algirdai? — lyg tarp kitko paklausė treneris.

Vaikinas nieko konkretaus neatsakė. Jis laukė operacijos, gydytojo žodžio. Pagaliau reikėjo pakalbėti ir su mama, likusia su juo ir mažyle sesute ant rankų...

Ne, nelabai norėjo Loreta Matelionienė, kad Algirdas tęstų treniruotes. Juk, kaip žmonės sakė, „per tą sportą“, kurį ji, beje, pati labai mėgsta, neteko mylimo žmogaus, vaikų tėvo, šeimos galvos. „Nebūtų sportavęs, nebūtų su Algirdu į varžybas važiuavęs...“ vis primena kai kas. Bet juk vien graužatimi, abejonėmis viso gyvenimo nenugyvensi.

Aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos Kauno filiale, kuriam vadovauja Algimantas Bakšys, jo laukė puiki Arvydo Bakšio motorvaltė, gerai parengtas motoras, savo darbą įsimylėjęs treneris. Ramiai, be skubotumo buvo treniruojamasi. Reikalai judėjo į priekį, nors trukdė kojos ir rankos traumos, skausmas. Tik Algirdas į tai nekreipė dėmesio. „Praeis“, — sakydavo jis sau ir atsakydavo į trenerio klausimą. Pagaliau pirmas bandymas, antras — viskas lyg ir gerai. Kaip ir anksčiau. O čia ir TSRS jaunių pirmenybės Kaune. Ir pasitaikyk tu man, kad būtent liepos 11-ąją — tėvo žuvimo dieną — jam reikia startuoti.

Ką tą dieną jautė Algirdas — nežinau. Ir klausyti nenorėjau. Tik mačiau, kaip puikiai jis lenktyniavo, kaip šalies jaunių pirmenybių nugalėtoju tapo. Na, o toliau laukė kelionė į šalies čempionatą. Pirmą kartą vaikui buvo patikėta ginti respublikos garbę suaugusių rinktinėje. Juk jaunis dar!

Į Kiniją vyko drauge su visais geriausiais. Išvykdamis žinojo, kad gliserininkai startuos su išankstiniu „riestainiu“ — nėra varžybos tinkamos R-1 klasės technikos. Tad išlaikyti pernai TSRS tautų IX spartakiadoje iškovotą poziciją bus nelengva. Bet šito tikslą vyrai siekė. Ir komanda pozicijų neužleido. Tarybų Lietuvos rinktinė vėl tapo trečia šalyje, A. Rakauskas pelnė savo gliseriu auksą ir sidabrą, o V. Sokavičius — bronzą OBN klasės skuterių var-



mesį tiek, kiek stebėjo jų važiavimus, manevravimą ties posūkio bojomis, startą. Algirdas puikiai žino, kad, norėdamas sėsti į skuterį su „dideliu“ motoru, visų pirma privalai išeiti visus motorlaivininkų universitetus. Kelias į juos veda per „paruošiamuosius kursus“ — motorvaltes. Jis jau nužygiuotas. Nors dar ir tobulintis galima. Na, o pirmoji skuterių aukštosios mokyklos pakopa — laivas su 250 ccm varikliu. Tokį jam pažadėjo Piotras Bogdanovas. Ir savo pažadą, kaip paprastai, tesėjo. Laiko ruoštis 1987 metų TSRS taurės varžyboms Grozne buvo nedaug. O čia — nauja laivų klasė... Bet ne veltui sakoma, kad norintis — viską gali. Rado laiko išbandyti naują techniką ir Algirdas. Tik gal įsijausti nespėjo. Pagaliau ir varžybų vietos vanduo iki oficialaus starto tam skirtas. Na, o patirtis...

Plaukiant 4x5 mylios rungties pirmąją atkarpą Algirdas jautėsi lyg mokinukas universitete. Bet sekė antras, trečias mėginimai. Ir kiekvienas kai ko pamokė. Bendra aštunta vieta — ne taip jau blogai pradžia. O kai po



to buvo lenktyniaujama 10 mylių nuotolyje, Algirdas Matelionis jau ir paraišką į didįjį sportą pateikė — jis užėmė ketvirtą vietą. Gera pradžia!

Ir tai ne atsitiktinumas. Algirdas Matelionis siekia tapti geru lenktynininku. Vaikinas dirba išsijusęs, jis tvirtai pasiryžęs padaryti viską, kad

Matelionių pavardė dar ilgai būtų rašoma į varžybų protokolus. Ir ne tik respublikos. Sėkmės tau, Algirdai!

A. SURKUS

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



Skiriama poliariniams tyrinėtojams



Tarybinio lėktuvo N-209 skridimo per Siaurės ašigalį (jis paslaptinomis aplinkybėmis dingo) penkiasdešimties metų proga išleistas meninis vokas. Jame pavaizduotas lėktuvo va-

das, poliarinis lakūnas Tarybų Sąjungos Didvyris S. Levanevskis ir virš aisbergų skrendantis lėktuvas N-209.

Žymusis lakūnas gimė 1902 metais. Jaunystėje (1919—1923

metais) Raudonosios Armijos gretose kovojo fronte. 1925 metais Sevastopolyje baigė Jūrų aviacijos mokyklą ir kurį laiką dirbo lakūnu instruktoriumi. Nuo 1933 metų dirbo poliarinėje aviacijoje. Tais pačiais metais pasižymėjo ieškodamas avariją patyrusio amerikiečių lakūno, Siaurės ašigalio tyrinėtojo D. Materno.

S. Levanevskis 1934 metais Amerikoje pirkto lėktuvu dalyvavo čeliuskiniečių gelbėjimo operacijoje. Už tai jam buvo suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas, įteikiant antruoju numeriu pažymėtą „Aukso žvaigždės“ medalį. Vėliau Maskvoje studijavo N. Žukovskio karo aviacijos akademijoje. 1935 metais pirmasis aviacijos istorijoje išnagrinėjo skridimo iš Europos į Ameriką per Siaurės ašigalį galimybes.

Po sėkmingų V. Čkalovo ir M. Gromovo ekipažų skridimų į JAV per Siaurės ašigalį, 1937 metų rugsėjo 12 dieną M. Bolchovitino konstrukcijos keturių variklių lėktuvu N-209 startavo ir S. Levanevskio vadovaujamas ekipažas. Rugsėjo 13 dieną, kai lėktuvas praskrido Siaurės ašigalį, buvo gauta radiograma, kurioje buvo pranešama, kad sugedo vienas iš keturių variklių. Tolimesnis radijo ryšis su ekipa-

žu nutrūko. Lėktuvo ekipažas turėjo maisto atsargų pusantro mėnesio laikotarpiui.

Buvo sudaryta lėktuvo N-209 paieškų komisija. Iš Čiukotkos jūros į O. Smito iškyšulį išplaukė ledlaužis „Krasinas“. Prie jo prisijungė garlaivis „Mikojanas“. Paieškose dalyvavo I. Papanino vadovaujamos dreifuojančios stoties „Siaurės ašigalis“ dalyviai. Hidroplanu „SSSR N-2“ ir lėktuvais ANT-6 skraidė žymiausi poliarinės aviacijos lakūnai M. Vodopjanovas, V. Molokovas, A. Aleksejevas. Iš Aliaskos skrido ir paieškose dalyvavo JAV lakūnai. Beveik metus trukusios paieškos nesuteikė nė mažiausių žinių apie katastrofą patyrusį lėktuvą ir jo ekipažą.

Sverdlovskės susikūrus S. Levanevskio poliarinių tyrimų klubas RELEL pagamino ir specialų antspaudą, kuriuo, pažymint jubiliejų, buvo antspauduojami vokai.

Specialus pašto žymeklis ir du antspaudai sukurti ir laikraščio „Sovetskaja Rosija“ poliarinės ekspedicijos starto 50-ųjų metinių proga. Jais buvo žymimi vokai.

Praėjusių metų pabaigoje išleisti trys pašto ženklai kosmoso užkariavimo jubiliejams paminėti. Tai dešimties kapeikų vertės miniatiūros. Viena jų skirta pirmojo pasaulyje dirbtinio Žemės palydovo 30-mečiui, o kitos dvi — automatinės tarplanetinės stoties „Mars-1“ bei kosminių laivų „Vostok 3“ ir „Vostok 4“ pirmojo grupinio skridimo 25-mečiui pažymėti.

A. ANTANAITIS



I. Ar šiame kelio ruože leidžiama važiuoti tramvajaus bėgiais?

- 1 — leidžiama
- 2 — draudžiama



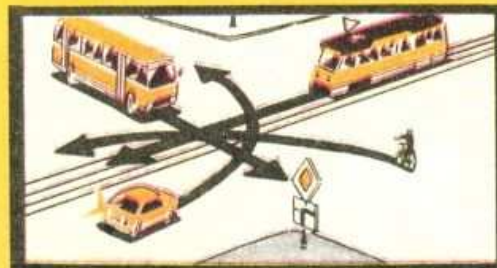
V. Ar greitosios pagalbos vairuotojas gali užimti šią eismo juostą?

- 11 — gali
- 12 — negali



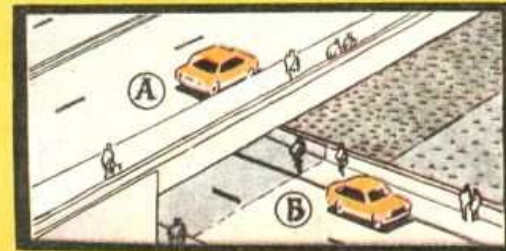
II. Kas šioje situacijoje turi užleisti kelią?

- 3 — lengvojo automobilio vairuotojas
- 4 — sunkvežimio vairuotojas



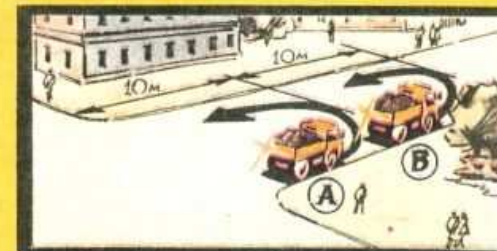
VI. Kokia eilės tvarka transporto priemonės turi pravažiuoti sankryžą?

- 13 — tramvajus, automobilis, autobusas, dviratis
- 14 — dviratis, automobilis, tramvajus, autobusas



III. Ar pažeidė vairuotojai stovėjimo taisykles?

- 5 — pažeidė abu
- 6 — pažeidė tik vairuotojas A
- 7 — pažeidė tik vairuotojas B
- 8 — nepažeidė niekas



VII. Ar vairuotojų veiksmai neprieštaruoja taisyklėms?

- 15 — taip
- 16 — tik vairuotojo B
- 17 — ne



IV. Ar galima lenkti tokioje situacijoje?

- 9 — galima
- 10 — negalima



VIII. Ar vairuotojas turi teisę važiuoti greičiu, nurodytu ženkle, jei viso automobilio svoris neviršija 3,5 t?

- 18 — turi
- 19 — neturi

Teisingi atsakymai 31 p.

VERTA ŽINOTI

X VFR specialistai apskaičiavo, kad jų šalyje yra per 14 milijonų kelio ženklų. Išsina, jog vienas kelio ženklas nuo kito yra vidutiniškai kas 35 metrai.

X Viena Šveicarijos firma pradėjo gaminti naują antikorozinę dangą. Rūdžių pažeistą kėbulo vietą pakanka ištepti nauju mišiniu, ir po 24 valandų jau galima dažyti. Nereikia nieko gramdyti nei trinti.

X Pietų Korėja 1975 metais eksportavo 30 automobilių, 1986 — 300 tūkstančių, o 1990 planuoja apie 700 tūkstančių. Viena tokio augimo priežasčių — darbininkų išnaudojimas. Automobilių pramonėje dirbama šešias dienas per savaitę, po 10 valandų kasdien. Darbo užmokestis sudaro vos dešimtąją dalį Vakarų Europos darbininko užmokesčio.

X Nuo 1989 metų Vakarų Yুক্তijoje planuojama įvesti diferencijuotą greičio apribojimą miestuose. Svarbiausiose magistralėse jis turėtų būti 50–60 km/val, šoninėse gatvėse — 30–40, o tankiausiai apgyvendintuose rajonuose — 10–20 km/val.

X Pensilvanijoje (JAV) veikia turbūt vienintelis tokios rūšies klubas. Jam priklauso vairuotojai, kurie automobilių avarijose išliko gyvi dėl saugos diržų. Klubu narių dabar yra 520.

X Vienam milijardui kilometrų, nuvažiuotų automobiliu autostradomis, Italijoje tenka 18 aukų, Austrijoje — 16, Prancūzijoje — 11, VFR — 7. Keisčiausia, kad būtent VFR autostradose greitis nėra ribojamas.

X Hartforto draudimo bendrovė Jungtinėse Amerikos Valstijose 5 procentais sumažino įvairių rūšių draudimo polisą moterims vairuotojoms. Praktika rodo, kad jas ištinka daug mažiau avarijų.

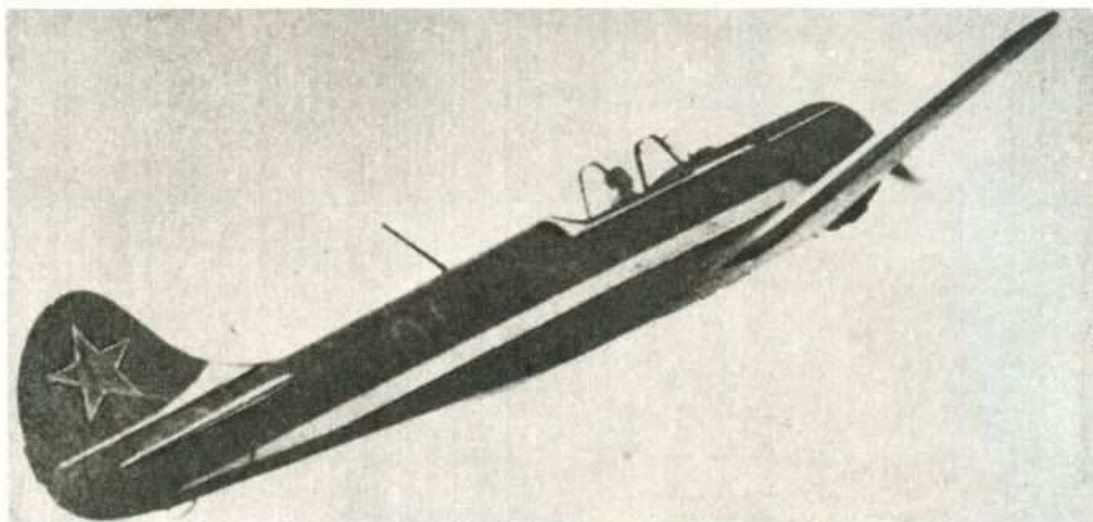
X Šveicarijos Bazelio kantone įsigaliojo reikalavimas išjungti variklius, laukiant sankryžose žalios šviesos. Bauda už šios taisyklės pažeidimą — 50 šveicariškų frankų.

Naujas konkursas aviacijos mėgėjams

Praėjusiais metais skelbtoje „Sparnų“ anketoje daugelis skaitytojų prašo atnaujinti lėktuvų pažinimo konkursą. Taigi aviacijos mėgėjams skelbiame naują užduotį.

Koks šioje nuotraukoje lėktuvas? Ką apie jį žinai?

Atsiuntę teisingus ir išsamius atsakymus bus apdovanojami.



„Didžioji pabaisa“ ir jos fiasko

Šią savotišką pravarde naujausiam Jungtinių Amerikos Valstijų strateginiam bombonešui B-1B davė patys amerikiečiai. Ir ne be pagrindo.

Lėktuvo ilgis — 44,81 m. Jis gali keisti sparnų konfigūraciją. Skridimo tolis — 12 000 km. Jo kovinis krūvis — 56 760 kg. Tai reiškia, kad „Didžioji pabaisa“ pajėgi nešti 30 „sparnuotųjų raketų“ su branduoliniu užtaisais. Tai 300 kartų viršija ant Hirosimos numestos atominės bombos griaujamąją galią! Papildytas ore degalais, lėktuvas gali apskrieiti su šiuo naikintuvu kroviniu Žemės rutulį!

Pasak koncerno „Rokvel interneišni“ atstovo Semo Takobelio, kas mėnuo pagaminama po keturis B-1B. Jie perduodami JAV strateginės aviacijos vadovybei, išskirstančiai bombonešius į savo keturias strateginės karo aviacijos bazes. Pagal planą, šių metų balandžio mėnesį „Rokvel interneišni“ perduos JAV KOP strateginės aviacijos vadovybei paskutinį — 100-ąjį pirmosios serijos lėktuvą. Kam juos numatoma panaudoti? Į šį klausimą geriausiai atsako JAV KOP penkių žvaigždžių generolas ir Jungtinių štabo viršininkas Deividas Džonsas: „Lemiantis šio lėktuvo veiksnys yra jo galimybė įsiveržti į priešų teritorijos gilumą, konkrečiai kalbant jo sugebėjimas per branduolinį puolimą įskristi į tarybinės oro erdvės gilumą. Bombonešis gali būti panaudotas ir kaip grąsinimo priemonė, juo galima demonstruoti jėgą (tempimo atvejais, pagaliau, jis gali kelias dienas anksčiau nei kinkluotosios pajėgos būti karinio teatro veiksmų vietoje“.

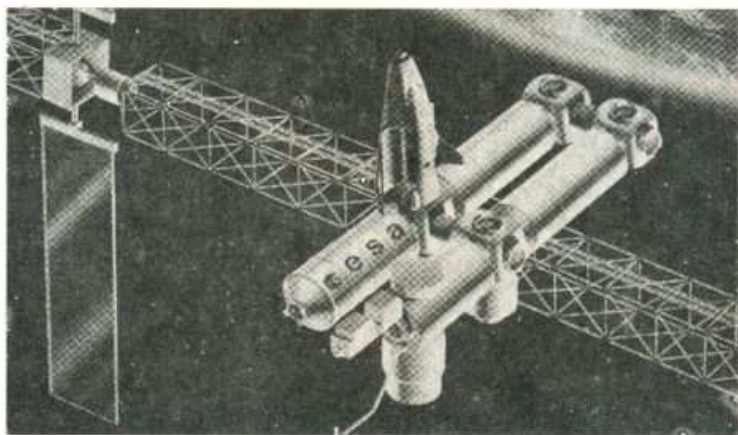
Štai kur taiko JAV karinę vadovybę! Bet ar ne veltui mėto-

mi JAV mokesčių mokėtojų pinigai?

Visų pirma verta prisiminti, jog pirmieji B-1B egzemplioriai neišlaikė bandymų. Žinoma, kai ką gamyklos taisė, derino, lope. Bet ir iš 60 jau perduotų „Didžiųjų pabaisų“ 14 buvo uždrausta skristi. Vienuose aptiktos nesandarios degalų sistemos, kitų radarai neveikė, dar kitose pasirodė esą nesklaidumų su aviacine technika. Tad ne tokia jau ir baisi toji „Didžioji pabaisa“. Beje, kad yra būtent taip, patvirtino ir 1987 metų vasarą vykęs tradicinis Paryžiaus aerosalonas. „Rokvel interneišni“ tikėjosi sukelti jame su savo naujausiu gaminiu — strateginiu bombonešiu B-1B — aziotą. Koncernas į Paryžių atskraidino „pabaisą“, pilotuojamą JAV KOP pulkininko, Vietnamo karo dalyvio Mervino Evensonso. Jo užduotis buvo demonstruoti lėktuvą tiek žemėje, tiek ir ore. Bet... reklama nedavė pagėdaujamų rezultatų. Veikia priešiną — „Didžioji pabaisa“ patyrė fiasko. Mat po dviejų reklaminių skrydžių sugedo elektros energijos aprūpinimo sistema, ir... karinės apsaugos apsuptas lėktuvas „prisišvartavo“ aerodromo galulaukėje. Inžinieriai ir technikai triūsė kelias dienas, bet viskas buvo veltui. Gedimą pavyko pašalinti tik pasibaigus aerosalonui, kai iš VFR teritorijoje esančios JAV karo aviacijos bazės buvo atskraidintas naujas elektros energijos paskirstymo skydas.

Labai jau neįdomiai baigėsi „Didžiosios pabaisos“ demonstravimas Europoje: Mervinas Evensonas pasuko „pabaisą“ gimtųjų namų link prieš rytą. Niekam nematant prasidėjo „Didžiosios pabaisos“ odiseja...

Vakarai veržiasi į visatą



Taip NASA vadovai įsivaizduoja savo tarptautinę orbitinę stotį.

Jau kuris laikas JAV aeronautikos ir nacionalinė kosminės erdvės tyrimo organizacija (NASA) rengia tarptautinės orbitinės stoties sukūrimo visoties projektus. Pastaruoju metu išryškėjo realus variantas, kuriame dalyvauti pareiškė norą Japonija ir Kanada. Savo lemiamo žodžio šiuo klausimu dar vis nėra pasakiusi Vakarų Europos kosminės erdvės tyrimo organizacija (ESA). Kai pradžioje Prancūzija pasiūlė prisijungti prie NASA ir dalyvauti tarptautinės orbitinės stoties įkūrimo kosmoso projekte, daugelis ESA partnerių pasipriešino šiai minčiai, nurodydami, kad tai atsieis labai brangiai, o konkretus tikslas dar labai tolimas. Mat europiečiai ne tik privalo įmokėti didelę sumą pinigų, bet ir sukurti raketą nešėją bei savo modulį. Pasak NASA vadovų, ESA modulis galėtų būti nugabentas į visatą apytikriai 1995–1996 metais. Na, o kaip žinome, kapitalistai moka skaičiuoti ir vertinti pinigais. Todėl trejus metus vykęs ESA narių ginčas nieko nedavė. Galutiniai nesutarė ir neseniai Hagoje susirinkę valstybių — ESA narių — ministrai. Bet prieita išvada, jog rizikuoti vertėtų. Ir štai dėl ko.

ESA bijo dar labiau atsilikti nuo Tarybų Sąjungos eksperimentų visatoje, nuo planuojamų bendrų su socialistinėmis šalimis, taip pat Prancūzija, Didžiąja Britanija, Danija, Suomija parengtų taikaus kosminės erdvės įsisavinimo projektų. Juolab, kad kaip pareiškė po kalbų su „Krasnaja zvezda“

laikraščio korespondentu TSRS MA kosminės erdvės tyrimo instituto direktoriaus pavaduotojas Vjačeslavas Balebanovas, 1988-aisiais tarybinis orbitinis kompleksas „Mir-Kvant“ satelitis prieiglobsti ne vienai tarybinei ir tarptautinei įgulai, o „Energijos“ raketa į orbitinę stotį gali atskraidinti milžiniškus teleskopus, ištisas laboratorijas. Štai ir sukurto Vakarų Europa, o NASA, pajutusi, kad yra proga įkinkyti finansinės naštos vežimą partnerius iš Europos, populiariame Didžiosios Britanijos kurorte Braitone surengė išplėstinį pasitarimą, kuriame dalyvavo daug specialistų, dirbančių tarptautinės stoties sukūrimo srityje.

Pasak „Flug revju“, VFR astronautas Ernstas Meseršmitas dabar pradėjo aqituoti valstybes — ESA nares, nesigaliėti pinigų savam modulii su įvairiausiais laboratoriniais įrengimais sukurti.

Kaip rašo „Flug revju“, bene pagrindinė valstybių — ESA narių — nenoro dalyvauti tarptautinės orbitinės stoties programoje priežastis ta, kad šią kosminę stotį numatoma montuoti „Satlo“ sistemos laivų pagalba. Jie privalės gabenti į visatą atskiras detales, laboratorijas, robotus bei modulius. O „Satlų“ patikimumas mažas. Tad bijomasi, kad visa tarptautinė programa gali nueiti niekais vien dėl to, kad keli „Satlai“ nepakils į reikiamą aukštį, ir anksčiau nuagabentos stoties dalys pavirs nevaldomais, kosmosą teršiančiais kūnais.

A. SERMUKSNIS



„Didžioji pabaisa“ — bombonešis B-1B...Buržė aerodrome, saugomas Prancūzijos policininko.

IVAIRENYBĖS

RETROLEKTUVŲ AEROKLUBAS

Netoli Paryžiaus veikia nepaprastas aeroklubas. Iš daugelio jis išsiskiria tuo, kad jame atkuriami seniai nebenaudojami lėktuvai. Dažniausiai jie surenkami iš metalo laužo. Šį klubą ir aerodromą jam įsteigė pirmo pasaulinio karo lakūnas Salisas. Dabar šį darbą tęsia jo sūnus Zanas. Bet įdomiausia tai, kad šiame klube muziejuje esantys senoviniai lėktuvai skraido. Pradedant 1909 metais pagaminu „Blerio“ ir baigiant Antrojo pasaulinio karo metų naikintuvais.

Pastaruoju metu Zanas Salisas ypač daug dirba, atkurdamas tarybinius JAK-us, kitus mūsų šalies lėktuvus. Pasinaudojęs proga Salisas įsigijo keletą lėktuvų JAK-11. Parsivežęs juos, jis, draugų ir bendraminčių padedamas, juos visiškai atkūrė. Šiuo metu ant dviejų dažais kvepiančių JAK-ų fiuzelazų žėri raudonos žvaigždės, taip pat užrašas „Normandija—Nemunas“. Mai būtent šiais lėktuvais prancūzų patriotų eskadrilė, pavadinta šiuo vardu, kovėsi drauge su tarybiniais lakūnais prieš hitlerinius grobikus.

Zanas Salisas didžiuojasi ir atkurtu „padančių lėktuvu“ — N. Polikarpovo konstrukcijos lėktuvu U-2. Jis, pasak Z. Saliso, yra vienintelis šių lėktuvų šeimos atstovas, kuris dar skraido. Įgijo jį kolekcionierius, išsikėlęs Belgrado aviacijos muziejų (senovinį „Niuponą“). Lėktuvą pavadintas eskadrilėje „Normandija—Nemunas“ skraidžiusio kapitono de Penzo vardu. Bet kam anksčiau priklausė šis skraidantis aparatas, turėjęs borto numerį 045, kas ir kiek jį atliko skrydžių prieš fašistus? Šis klausimas laudina senovinės aviacijos technikos mėgėją. Gal kas žino apie šį U-2? Prašome informuoti redakciją.

RETAS ATSITIKIMAS

Tai įvyko JAV. Keleivinio lainerio gula skraidino lėktuvą be keleivių iš Lulistono į Bostoną. Staiga pilotai išgirdo, kad keleivių salone kilo nesuprantamas triukšmas. Pirmasis pilotas Henris Dempis perdavė vairalazde antrajam pilotui, o pats nuėjo pažūrėti, kas atsitiko. Jis pamatė atviras lėktuvo duris. Norėjo jas uždaryti, bet pagautas oro srauto prarado lygsvarą, ir iškrito...

Antrasis pilotas, manydamas, kad draugas žuvo, pranešė apie tragišką įvykį žemei. Kaip jis nustebo ir apsidžiaugė, kai nusileidęs Bostono aerodrome pamatė... Henrį. Pasirodo, krisdamas Dempis sugebėjo įsikabinti į lėktuvą.

TEISINGI ATSAKYMAI

2, 3, 6, 10, 11, 14, 15, 19.

Skaitytojams, norintiems savarankiškai išnagrinėti pateiktas situacijas, nurodome, kokiais taisyklių punktais reikia vadovautis nagrinėjant užduotis:

I — 10.6; II — 14.1; III — 13.1 ir 13.8; IV — 12.1; V — 4.1; VI — 14.3 ir 14.11; VII — 9.9; VIII — 22.5.

„VOJADZERIO“ ATGARSIAI

Kai 1986 metų pabaigoje Dikas Rutanas ir Džina Jiger originalios konstrukcijos lėktuvu „Vojadžeris“ nenuitūpdami apskriejo Žemės rutulį, jie buvo Jungtinės Valstijose pripažinti „paskutiniiais oro erdvės užkariavimo didvyriais“. Bet, kaip žinoma, vien iš šlovės negyvensi.

Po skrydžio „Vojadžerio“ bendrovė, kurią buvo įkūrę abu pilotai, nenutraukė savo veiklos. Mat... liko skolos, kurias privaloma padengti. Visa „Vojadžerio“ operacija, įskaitant lėktuvo statybą, bandymus, degalus, skrydžio aprūpinimą techninėmis priemonėmis atsiėjo per du milijonus dolerių. Tokios sumos negalėjo padengti nei reklama, nei įplaukos iš privačių aukotojų, nei honorarai. Tad šlovieji lakūnai, atlikę tikrai didvyrišką žygį oro erdvėmis, po visų atsiskaitymų liko skolingi beveik 300 tūkstančių dolerių. Na, o skolas reikia mokėti, net esant „paskutiniams didvyriams“. Todėl Džina Jiger ir Dikas Rutanas dirba išsijuošę. Jie parašė knygą apie skridimą, bendradarbiauja kuriant „Vojadžerio“ skrydžiui skirtą filmą, dalyvauja įvairiose kvietinėse kelionėse bei susitikimuose už jį anksto sutartą sumą. Bet skolių vis yra, ir palūkanos už jas taip pat auga...

1987 metų vasarą šaunieji pilotai tikėjosi gerokai pataisyti savo finansinius reikalus dalyvaudami Paryžiaus aerosalone. Baltiesi rūmai jiems buvo pažadėję, kad sunkiai išmontuojamą „Vojadžerį“ į Prancūzijos sostinę nugabens JAV karinių oro pajėgų transportinis lėktuvas „Galaksis“. Bet pažadai liko pažadais — KOP „nerado galimybes“ gabenti Žemės rutulį apskridusį unikalią lėktuvą. Na, o savų pinigų transportiniam lėktuvui samdyti nėra... Tad „paskutiniai oro erdvės užkariavimo didvyriai“ atstovavo savo šaliai be visų susidomėjimą seniai sukėlusio lėktuvo. Jiems buvo labai skaudu, juolab, kad „Vojadžerio“ demonstravimas buvo išreklamuotas ir sukėlė didelį Paryžiaus salono lankytojų susidomėjimą.

Dabar yla išlindo iš maišo. Pasirodo, JAV KOP vadovybė sąmoningai nenugabeno „Vojadžerio“ į Buržė aerodromą. Mat ji pati susidomėjo lėktuvu ir galimybė panaudoti jį bei panašaus profilio lėktuvus savims tikslams. Aviacijos generalams padarė didžiulį įspūdį tai, kad lėktuvas be degalų papildymo apskriejo Žemės rutulį. Bet bene svarbiausia, kad „Vojadžerio“ per jo skridimą neuzfiksuotų daugelis radarų...

Kai buvęs JAV karo lakūnas, Vietnamo karo dalyvis Dikas Rutanas ėmėsi „Vojadžerio“ operacijos, jis pareiškė, jog nori pagaliau padaryti aviacijos srityje ką nors vertinga, kas nėra susiję su karine aviacija ir rūšimusi karui. Kaip matome, skolos privertė buvusį karo lakūną sugrįžti į kariškių veiklos akiraty. Ir tai galime suprasti: niekas neturi tiek pinigų, kaip Pentagonas. Tad noromis nenoromis tenka iš naujo pradėti bendradarbiauti su kareivomis.

PASIOLYMAS, KURIS SUSILAUKE SUSIDOMĖJIMO

Pastaruoju metu pranešimai apie Vakarų valstybių civilinės aviacijos kompanijų lėktuvų katastrofas pagal dažumą, ko gero, pralenkė autoavarijų skaičių. Na, o žuvusių keleivių skaičius 1987-aisiais pasiekė rekordinį. Įvairios šių katastrofų priežastys, nevinodas ir aukų skaičius. Bet jų yra, ir kažkas netgi vėl galvoja persėsti iš avialainerių į jūrų milžinus. Jie



Pernai pasaulis paminėjo Carizo Lindbergo skrydžio per Atlantą 60 metų. Ta proga daugelis aviacijos mėgėjų ėmėsi gaminti Lindbergo lėktuvo „Spirit of St. Louis“ kopijas. Buvo bandymų net pakartoti pirmojo Atlanto nuožuliojo skrydį. Deja... O štai JAV civilinės aviacijos pilotas Vernas Džobstas ėmėsi kitos misijos — jis skraido sava „Spirit of St. Louis“ kopija į įvairius miestus, demonstruoja senąjį lėktuvą, propagodamas aviaciją ir tuo pačiu primindamas amerikiečiams ir kitų šalių aviacijos mėgėjams Carizo Lindbergo žygdarbių.

tikrai mažiau pavojingi. Bet ir... žymiai lėtesni.

Kur rasti išeitį, kaip atstatyti civilinės aviacijos reputaciją? Šis klausimas jau seniai jaudina daugelio aviakompanijų vadovus. Pasak užsienio spaudos, gan savotišką pasiūlymą pateikė vienas JAV aviacijos veteranas.

Jo idėja paprasta: siūloma montuoti lėktuvus traukinių principu. Tai reiškia, kad pilotų dalis, kurioje sutalpinti prietaisų skydai, varikliai bei kuro bakai, turi būti tvirtinama prie kelių atskirų blokų sumontuoto lainerio liemens hermetiškai, bet nepastoviais tvirtinimo įrengimais. Panašiai turėtų būti tvirtinama prie paskutinės liemens sekcijos ir lėktuvo uodega su bagažo skyriumi. Pasak šio projekto autoriaus, kiekviena lainerio sekcija turėtų būti aprūpinta autonominėmis parašutų sistema. Bet kuriuo lainerio variklių gedimo, gaisro, sprogi-mo uodegos dalyje atveju sekcijos, kuriose sėdi keleiviai bei pilotai, automatiškai atsiskirtų ir parašutais nusileistų į žemę arba jūrą.

Naujasis pasiūlymas padaryti skraidymą civilinės aviacijos lėktuvais mažiau pavojingą sukėlė teisėtą aviacijos koncernų susidomėjimą. Dabar specialistai sprendžia klausimą, kaip idėją paversti tikrove.

JAUNIAUSIA PASAULYJE

Gineso rekordų knygoje atsirado naujas įrašas. Įamžinta jauniausia pasaulyje lakūnė profesionalė devyniolikmetė austrė Christa Fluk-Plesner.

Pasak austrų spaudos, Christa susidomėjo aviacija būdama dvylikos metų. Įtakos turėjo tėvas — lakūnas profesionalas. Palaipsniui domėjimasis tapo aistra. Dabar Christa Fluk-Plesner vienos privačios Austrijos aviakompanijos lakūnė. Ji vienuolikos vietų keleivinio lėktuvo antroji pilotė, skraido maršrutu Viena—Londonas—Viena.

DRAUGUI ATMINTI

Sunku susitaikyti su žinia, kad sausio 21 dieną staigi mirtis išplėšė iš mūsų tarpo didžiai gerbiamą žmogų — LTSR nusipelnusį išradėją, vieną seniausių aviamodeliuotojų ir aktyvų visuomenininką Petrą Motiekaitį. Ilgus metus dirbdamas Šiaulių „Elnio“ odos kombine avinieriaus pareigose jis neužmiršo jaunystėje įsižiebusios aistros — aviamodelių kūrimo. Petras Motiekaitis savo paties sukonstruotais ir pastatytais sraigtasparnių modeliais net 16 kartų gerino pasaulio ir 22 kartus Tarybų Sąjungos rekordus. Jis kartu su A. Pranskėčiu 1934 metais gimtajame Manaitų kaime įsteigė pirmąjį Lietuvoje aviamodeliuotojų būrelį, pavadinę jį Dariaus ir Girėno vardu. Be to, jis stovėjo ir sklandytuvus, su kuriais pokario metais sėkmingai skraidė Šiaulių sklandytojai.

Tarybų Lietuvos aviacijos mėgėjai, gausi aviamodeliuotojų šeima visada prisims Petrą Motiekaitį, Lietuvos aviamodelizmo pradininką, nuoširdų draugą ir patarėją, aktyvų visuomenės veikėją bei „Sparnų“ bendradarbį.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI Į ATSARGĄ!



RESPUBLIKOS PRA-
MONĖS ĮMONĖS,
STATYBOS
IR KITOS ORGANI-
ZACIJOS Kviečia
JUS Į DARBĄ. GY-
VENTOJŲ ĮDARBI-
NIMO BIURAI PA-
DĖS IŠSIRINKTI
DARBĄ IR ĮSIDAR-
BINTI, NUKREIPS
Į KURSUS, PATARS,
KUR GALIMA
ĮGYTI NORIMĄ
PROFESIJĄ. TAUPY-
KITE LAIKĄ, NAU-
DOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!

KREIPTIS:

VILNIUS, Totorių g. 2/8;
KAUNAS, Lenino pr. 12;
KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, Spalio g. 8;
PANEVĖŽYS, Sodų g. 3;
ALYTUS, Komjaunimo a. 9a;
KAPSUKAS, Černiachovskio g. 50;
NAUJOJI AKMENĖ, Greifenberge-
rio g. 12;
ANYKŠČIAI, Biliūno g. 23;
JONAVA, Žeminių g. 13;
JURBARKAS, Revoliucijos g. 25;
KĖDAINIAI, Josvainių g. 2;
MOLĖTAI, Tarybų a. 4;

PALANGA, Vytauto g. 75;
RASEINIAI, Tarybų 5;
ROKIŠKIS, Respublikos g. 82;
SNIEČKUS, Festivalio g. 10;
ŠALČININKAI, Gegužės Pirmosios
g. 9;
ŠILUTĖ, Pergalės g. 8;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6;
UTENA, Tarybų a. 10;
VARĖNA, Komjaunimo g. 34;
VILKAVIŠKIS, S. Nėries g. 1.

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

