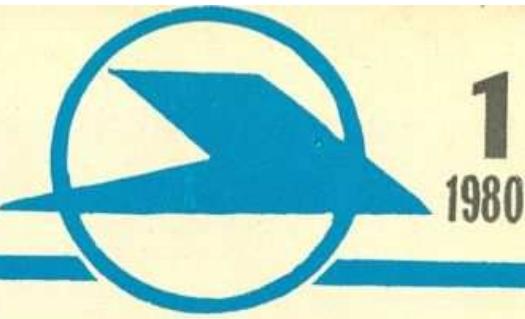


SPARNAI



V. LENINO 110-OSIOMS
GIMIMO METINĖMS

SOCIALIZMO VALSTYBĖS GYNYBOS ORGANIZATORIUS



Revoliucijos vadas, Komunistų partijos organizatorius, pirmosios pasaulyje socialistinės valstybės įkūrėjas Vladimiras Leninas buvo genialus teoretikas bei jžymus pasaulinio proletariato kovos strategas ir taktikas, sakoma TSKP CK nutarime „Dėl Vladimiro Lenino 110-ujų gimimo metinių“.

Didžiulis yra V. Lenino indėlis į tarybinių Ginkluotųjų Pajėgų kūrimą. Kūrybiškai išvystęs Markso ir Engels'o teiginius karo klausimais, jis sukūrė mokslą apie socialistinės Tėvynės gynybą, pagrindinius nugalėjusio proletariato armijos kūrimo principus, padėjo tarybinio karo mokslo ir karybos meistriškumo pagrindus. Kartu V. Leninas buvo ne vien jžymus karinis teoretikas, bet ir darbininkų bei valstiečių valstybės gynimo organizatorius.

Jau pirmosiomis dienomis po revoliucijos jis ėmėsi vadovauti tiesioginei ginkluotai kovai su kontrrevoliucija. Tačiau pavojus revoliucijai grėsė ne tik iš vidaus. Pasaulinis imperializmas tuo pat ēmė kurti Tarybų valdžios sunaikinimo planus ir pradėjo pulti jauną socialistinę šalį iš visų pusų.

„Socialistinė Tėvynė pavojuje“ — tokiu dekreto-atsišaukimu, partijos ir vyriausybės vardu į liaudies mases kreipėsi Vladimiras Leninas. Liepsningi vado žodžiai pakėlė darbo žmones savo valstybės ginti, ir netrukus naujieji kariniai daliniai kovoše prie Pskovo ir Narvos į istorijos metraštį išrašė naują datą: 1918 metų vasario 23-oji — mūsų Ginkluotųjų Pajėgų gimimo diena.

V. Leninas vadovavo visam gigantiškam darbui, kurį atli-

ko partiniai ir tarybiniai organai kurdami ir puoselėdami naujaą, socializmo iškovojimams apginti skirtą jėgą.

Didžiulį dėmesį jis skyrė ne vien visapusiškam Raudonosios Armijos paruošimui ir užgrūdinimui, jos apginklavimui ir techniniam aprūpinimui. Nemažesnę reikšmę V. Leninas teikė ir plačiausią liaudies masių kariniam parengimui. Jam pasiūlius buvo priimtas nutarimas dėl visutinio privalo mo karinio apmomymo (Vsevobuč). Tai padėjo sukurti neišsenkamą rezervą šaltinį Raudonajai Armijai. Vien per pirmuosius penkeilius Tarybų valdžios metus šioje sistemoje neatsitraukdami nuo gamybos karinį parengimą įgijo per 11 milijonų žmonių.

Siuolaikinio patriotinio sąjūdžio gynybinės Savanoriškos draugijos armijai, aviaci-

jai ir laivynui remti gretose ištakos — kaip tik tų metų jvykiai.

V. Lenino sukurtos ir Komunistų partijos išpuoselėtros tarybinės Ginkluotosios Pajėgos atlaikė visus išbandymus, ir patį sunkiausią — Didžiųjų Tėvynės karą. Lenininis socialistinės Tėvynės gynybos palyrimas ir čia suvaidindino didžiulį vaidmenį. Partijai vadovaujant šiame kare buvo iškrovota istorinė pergalė, kurių 35-ąsias mėnesines netrukus švėsime. Ir šiandien mūsų Ginkluotosios Pajėgos budriai saugo Spalio revoliucijos iškovojimus.

Lenino priesakai ginti socialistinę Tėvynę — tai priesakai visiems tarybiniam žmonėms, visų pirma jaunimui. Jie ir šiandien febros galingas ir nesenstantis mūsų ginklas.

DARBO PERGALĖS LENINO JUBILIEJUI

Saunių darbo laimėjimų sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime Vladimiro Lenino 110-ujų gimimo metinių garbei pasiekė Tarybų Lietuvos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijos. Net 13 proc. išaugo patriotinės draugijos narių gretos. Ivykdyti PDG ženklėninkų ir sportininkų atskyrininkų ruošimo planai.

Socialistiniame lenktyniavime V. Lenino 110-ujų gimimo metinių garbei dalyvavo visi respublikos SDAALR sporto, mokymo ir gamybinių kolektyvų, pirmės organizacijos.

Geriausiu rezultatu socialistiniame lenktyniavime respublikoje pasiekė Vilniaus miesto ir Kauno rajono SDAALR organizacijos. Joms įteiktos pereinamostos raudonosios vėliavos. Antrosios vienos pripažintos Kauno miesto ir Anykščių rajono organizacijoms, o trečiosios — Panevėžio miesto ir Plungės rajono komitetams.

Susumavus sajunginio socialistinio lenktyniavimo V. Lenino 110-ujų gimimo metinių garbei rezultatus trečioji vieta pripažinta Tarybų Lietuvos SDAALR. Vilniuje vykusiam respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti aktyvo iškilmingame susirinkime, skirtame Vladimiro Lenino 110-osioms gimimo metinėms pažymėti, Tarybų Lietuvos SDAALR Centro komitetui buvo įteikta VPSCT, VLKJS CK ir SDAALR CK pereinamoji taurė.

Pirmaoji vieta pripažinta Baltarusijos ir Gruzijos respublikoms, o antroji — Armėnijos ir Ukrainos respublikų patriotinėms draugijoms.

DIDŽIOJO VADO PRIEŠAKAMS IŠTIKIMI

Daug kur technikos sporto klube galima pamatyti diagnostas arba standus. Jie dažniausiai pasakoja apie paręngtų automobilių ir motociklų vairuotojų skaičių. Būna ir tokiai, kurie parodo atskyrininkų, PDG ženklėninkų augimo kreivę. Bet kaip pavaizduoti auklėjamajį darbą, kokią grafikos formą naudoti, kad išraiškiai parodytume žmonių pasiruošimą ginti mūsų socialistinės Tėvynės iškovojimus, taikų tarybinių žmonių darbą? Kokiomis išraiškos priemonėmis pavaizduoti patriotų ugdymą? Juk tai ne varžybos, ne atskyrininkiai, pagaliau netgi ne rekordai. Matyt, teisūs prityrė gynybinės draugijos darbuotojai, kurie sako, jog šiuo atveju fera viena vienintelė išraiškos forma — pats darbas.

Vilkaviškio technikos sporto klubas galėtų didžiuotis, kad čia nuolat vyksta varžybos, skirtos Tarybų Sajungos Didvyriams atminti. Antai dėl Jacinevičiaus prizo kovoja profesinės technikos mokyklos šauliai, dėl Badrakovo — motociklų kroso mégėjai, Gerasiškis — rajono šauliai, o Vasiljevo — automobilių figūrinio važiavimo gerbėjai. O kur dar varžybos, rengiamos taip pat drauge su komjaunimo rajono komitetu, Pergalės dienos, kitų švenčių progai? Populiarūs čia ir motociklininkų žygiai rajono keiliais, lankant Didžiojo Tėvynės karo didvyrių kapus. Vyksa kolūkių, įmonių, mokyklių SDAALR organizacijų eštakėlės bei žygiai apylinkių, rajono mastu. Jų dalyviai rengia mitingus, susitikimus su Didžiojo Tėvynės karo bei darbo veteranais, tvarko karių kapus. Visa tai skirta faulų draugystei stiprinti, ryšiams su pasieniečiais plėsti ir tvirtinti, ugdo pagarbą tiems, kurie kovojo dėl mūsų šviesaus gyvenimo, at-

davę už jį savo brangiausią turą — gyvybę.

Apmąstai šiuos faktus, papildai juos dalyvių bei renginių skaičiumi, ir susidaro puikiausias vaizdas. Jis byloja apie sekmingą klubo viršininko bei darbuotojų, gausaus aktyvo darbą, auklėjant rajono darbo žmones, ypač jaunimą tarybinio patriotizmo, faulų draugystės dvasia, populiarinant jų tarpe karines techninės žinias, ruošiant juos socialistinės Tėvynės gynybai.

Kitas, ko gero, ir pasitenkinintų tokiais rodikliais. Bet tik ne Bronius Silvestraitis — Didžiojo Tėvynės karo veteranas, nužygiauves iki pat Berlyno. Buves ilgametis komjaunimo ir sporto darbuotojas dar prieš dešimtmesti, kai pradėjo vadovauti šiam klubui, nustatė savo veiklos kredo. Pasak jo, technikos sporto klubas — tai visų pirma patriotinės draugijos vienetas. O jei taip, tai reikia kryptingai, gerai dirbtai auklėjamajį darbą, išradingai, su ugnele, nuoširdžiai rūpintis klubo veikla.

„NIEKAS NEPAMIRŠTAS,
NIEKO NEUŽMIRSTA“

Kai 1973-aisiais TSK ir komjaunimo rajono komitetas ėmėsi bendrai organizuoti žygį, nė nenumato, kaip rajone išbuojos auto-moto turizmas. Skatinė paprasčiausia mintis: žmonės gyvena pasiturinčiai, turi nuosavų automobilių, motociklų. O pasinaudoti jais prideramai nemoka. Važinėja šen, važinėja ten, o kad su nauda sau, akiarčiu — retas. Tuo tarpu kiekvienas žino, kad nepažinės gimtojo krašto, jo gamtos, žmonių ir istorijos, ir karštąs patriotas nebūsi. Tad ir nutarė organizuoti automoto žygį.

Nuo Vilkaviškio patraukė per Alytų, Varėną Anykščius, Zarasus, Rokiškį, Kauną. 868 kilometrus sukorė pirmojo bendro žygio dalyviai. O kiek sužinojo! Aplankė žuvusių tarybinių karių ir masinių žmonių žudyti kampus, kur padėjo vainikus ir surengė mitingus. Susipažino su partizanų baze Rūdiškėse. Apsilankė A. Baranausko klėtelėje. Pabuvojo prie J. Biliūno kapo, paliko savo įrašą Tarybų Sajungos Didvyrių M. Melnikaitės muziejue. Padėjo gėlių prie dukart Tarybų Sajungos Didvyrio J. Smuškevičiaus paminklo, IX forto Kauñe aukoms. Kiek pergyvenimų, minčių sukélé šio žygio dalyviams kiekvienas susitikimas su žmonėmis — kovotojais už Tarybų valdžią, Didžiojo Tėvynės karo veteranais, darbo pirmūnais. Gržo žmonės gal kiek ir pavargę, bet kaip praturlėję dvasiškai Kupini pagarbos tiems, kurie dėl mūsų laisvės paaukojo savo gyvybes.

Tad neteko stebėtis, kad sekančiais metais TSK duris ėmė varstyti žmonės dar pavaasarį. Ir tie, kurie dalyvavo pirmame žygije, ir tik girdėję apie jį iš vienos spaudos bei kaimynų, pamačę gausias nuotraukas. Juos domino — kur ir kada bus vykstama ši kartą. Sekė 941 km žygis Tarybų Lietuvos išvadavimo kelias. Per Raseinius, Joniškį, Mažeikius, Kretingą, Palangą patraukė vilkaviškiečiai. O po metų jau ir beveik 2000 km sukorė. Autofuristai vyko Palbaltijo išvadavimo kelias. Na, o vėliau buvo pasiektos ir didvyriškos kovos prieš hitlerinius okupantus vietas Baltarusijoje, Moldavijoje, Ukrainoje. Tieki išaugo ir suvertėjo autoturizmo sekcija, jog šiemet planuojamo žygio po kovų vietas Juodosios jūros pakrantėje dalyvių at-

ranką daryti reikės. Ir ne bet kokią!

Reikalavimai dideli. Žygio dalyviai privalo būti ne tik nuosavo automobilio savininkai. Jie turi būti patriotinės draugijos aktyvistai. Nuolat padėtis klubui jo kasdieninėje veikloje. Būti pavyzdingi vairuotojai. Išstudijuoti žygio maršruto siekiamu vietų, čia vykusiu kautynių istoriją. Paruošti saviveiklos programą. Nuolat auklėti darbo draugus, ypač jaunimą. Gyvai ir efektingai propaguoti jų tarpe tai, kam skirti šie žygiai. O pavadinti jie furaus posakio „Niekas neužmirštas, nieko nepamiršta“ vardul

NUO MAZENS

Karinės - taikomosios daugiakovės ypač patrauklia sporto šaka nepavadinsi. Ji reikalauja ne tik visapusiško sportininko išsivystymo. Reikia ir išprusimo. O daugiausia ši karinė-techninė sporto šaka reikalauja darbo. Juodo, kasdieninio triūso. Iki devinto prakaito. Juk daugiakovininkas privalo šaudyti ir bėgti sukarintą krosą, plaukti, mokėti gerai vairuoti motociklą, įveikti kliūčių ruožą. Sudėjus visa tai į vieną visumą - gerokas krūvis išeina. Ir kaip tik dėl to daugelyje respublikos TSK karinė-taikomoji daugiakovė nėra pagarbė. O Vilkaviškyje — atvirkščiai. Cia rajono pirmenybėse dalyvauja pusantros dešimties komandų. Ir ne vien vasarą. Ziemą daugiakovininkams rengiamos biatlono varžybos. Tų varžybų daug — moksleiviams ir suaugusiems. Na ir, žinoma, draugiškų susitikimų, respublikinių varžybų vilkaviškiečiai nevengia. Tik duok žmonėms galimybę startuoti. Ne veltui vieni geriausiai respublikoje!

Paklausta, kaipgi ji taip išpopularino šią sporto šaką rajone, TSK pedagogė-trenere Stasė Zigmantienė, atskinga tarp kitų sporto šakų ir už daugiakovę, su šypsena atsako:

— Pradedam nuo pat mažens. O vėliau einam toliau. Pradžioje — gryni žaidimas, o vėliau jau ir meistriškumas, patriotinis auklėjimas.

Kaip tai atrodo gyvenime?

Vištyčio vidurinės mokyklos direktorius Algirdas Markevičius visa „paslapčių“ atskleidžia gana paprastai. Penktų—eštuntų klasių moksleiviai noriai stoja į jaunuju pasieniečių draugų būrelį. Jiems vadovaujančių vyresni mokiniai rengia jauniesiems pasieniečių draugams išvykas



Vilkaviškio TSK treneris pedagogas, kandidatas į sporto meistrus Algimantas Kiliukevičius su savo jaunaisiais auklėtiniais

pas Tėvynės sienų saugotojus. Cia vaikai supažindinami su ginklais, mokomi šaudyti. Žinoma, lankosi pas jaunuosius draugus iš Vištyčio ir pasieniečiai. Būrelio vadovas komjaunuolis Gintautas Matikiūnas, direktoriaus bei karinio parengimo mokytojo Leono Zdancėvičiaus padedamas, surengia varžybas. Dalyvauja jose ne tik svečiai bei jaunuojų pasieniečių draugų būrelio nariai, bet ir vyresni mokiniai. Tie, kurie kadaise taip pat buvo šiame būrelje, o dabar aktyviai kultivuoja karinę - taikomąją daugiakovę. Gamtinės sąlygos jai čia patenkintinos — miško aplink pakanka, vasara — ežere plaukti galima, na, o figūrinis motociklo vairavimas — kiekvieno jaunuolio hobis. Štai ir susidaro savočka estafetė. Būrelje susipažinę su kariais pasieniečiais, ginklais, technika, jaunieji pradeda treniruotis, rungtyniauti. Na, o tapę jau vaikinais ir merginomis, noriai tobulinasi pamėgtoje sporto šakoje.

Vargu ar po to tenka stebėtis, kad ginti Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportinę garbę TSRS taufų vasaros VII spartakiadoje jaunių tarpe teko kaip tik abiturientui iš Vištyčio komjaunuoliui Eduardui Zinevičiui. Respublikos pirmenybėse jis jaunių frikovėje buvo antras. Neblogai bėgo sukarintą krosą. Nugalėjo motociklo figūriname vairavime. Kelią į auksą pastojo plaukinas. Vaikinas, žinoma, džiaugėsi po to sekusiu startu Maskvoje vykusiose taurės varžybose, rimčiausiu jėgų išbandymu Alma Atoje. Tapo

vienuoliktu. Ir vėl per tą plaukimą, kurio ištisus metus kultivuoti negali. TSK išskyrė vaikinui motociklą, su draugais jis dažnai ir krosos, ir kliūčių ruožo bei šaudymo treniruotėse — juk amžinai jaunis nebūsi. Tekė dar daugiau treniruotis. Nesibijo Eduardas to darbo. Tikisi šiemet, baigęs vidurinę, studijuoti ir sportuoti. Didmiestyje, žinoma, ir sąlygos geresnės bus. Na, o nuo mažens išsavinias darbštumas, ryžtas, užsigrūdinimas, be abejo, neuzdels duoti rezultatus.

Išskris iš gimfojo lizdo ne vien Eduardas Zinevičius. Paliks Vištytį bei Vilkaviškio rajoną ir daugiau šios, Kunigiškių, S. Nėries vidurinių mokyklų auklėtinį — daugiakovininkų. Tik nelabai pergyvena Stasė Zigmantienė. Mokyklose, ypač Kunigiškių, kur jaunimą ruošia aktyvus TSK talkininkas mokytojas Vytautas Žitkevičius, auga nauja puiki daugiakovininkų pamaina. Na, o Vilkaviškio melioracijos statybos valdyboje, kur daugiakovininkams pasižventės saugumo technikos inžinerius Vytautas Petruškevičius, kitose įmonėse ir suaugusių daugiakovininkų pakankamai. Tad nesumažes varžybų bei jose dalyvaujančių, fiziškai bei dvasiškai užsigrūdinusių. Tėvynės gynybai pasiruošusių vaikinų ir merginų skaičius. Juk jauniesiems patriotams būdingas noras nuolat tobulėti, žengli pirmyn.

NUO UPOKSNIO PRASIDEDA UPĖ

Paminėjome kiek plačiau tik du pilnakraujęs Vilkaviškio TSK veiklos momentus. O

juk čia kultivuojamas šaudymas ir kartingas, automobilių daugiadienės lenktynės, radiogramų priėmimas-perdavimas ir motokrosas, „lapų medžioklė“ ir figūrinis motociklų vairavimas, motorlaivių sportas ir radio daugiakovė. Ir šiose sporto šakose vilkaviškiečiai daug yra pasiekę patriotiškai auklėdami, ruodami Tėvynės gynybai jaunąją kartą. O lygia greta auga ir sportiniai rezultatai. Juk rajonas LTSR vasaros VII spartakadoje užėmė aukštą penktą vietą. Klube perduktant narių. Dauguma jų ne vien atskyrininkai, bet ir respublikos čempionai nugalėtojai, prizininkai.

Būtų galima išvardinti labai daug laimėjimų. Ir bene labiausiai jaunimo pasiekė. Nes kaip tik jam Vilkaviškio TSK skiriamas pagrindinis dėmesys. Bet svarbu ne vien jie. Klubo vadovas nuolat seka, koks auklėjamojo darbo efektyvumas. Tenka dar kartais su kai kuo ir pasibarti. Bet Bronius Silvestraitis išsikinės — aforfrūkio tarp sportinio ir auklėjamojo darbo būti negali. Jie privalo žengti šalia, kaip sportininkas ir treneris, kaip žmogus ir jo šeželis. Nes tik tvirtos dvasisios žmonės gali padaryti tai, kas atrodo neįmanoma. Tik gili meilė Tėvynei padaro iš paprasto vaikino kovotoją. Taip buvo per ką. Taip yra ir faikiame darbe, sporte.

Tarybų valstybės ir mūsų šalies komunistų partijos įkūrėjas Vladimiras Leninas, mokslininkai pagrįsdamas kariņės proletariato organizacijos būtinumą, visada pabrėždavo, kokią didelę svarbą turi karinių žinių skleidimas darbu žmonių masėse. Vilkaviškiečiai nenukrypstamai ir nuosekliai vykdė šį didžiojo proletariato vado priesaką. Jie stengiasi patraukti į patriotinės draugijos narių gretas kuo daugiau darbo žmonių, ypač jaunimo, patriotiškai auklėti juos, ruošti patikimių saugoti taikų tarybinių žmonių darbą, socialistinės Tėvynės iškovoimus. Ir tai jauti ne vien didžiulėje serijoje įvairiausių karinių-techninių sporto šakų varžybų, rengiamų V. Lenino 110-ųjų gimimo metinių garbei. Politinis Vilkaviškio technikos sporto klubo veiklos kryptingumas, visa sportinė veikla turi savo konkretų braižą. Ji persunkla V. Lenino priesakų vykdymu.

A. ICIKAVICIUS

LIETUVOS TSR SDAALR CK PREZIDIUME

16 AUKSO, 17 SIDABRO IR 24 BRONZOS APDOVANOJIMAI, BENDRA SEŠTOJI VIEITA — tokis Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportininkų pasiodymo TSRS tautų vasaros VII techninių sporto šakų spartakiadoje rezultatas. Apsvarstyti jį, išnagrinėti respublikos atskirų sporto šakų rinktinės narių pasiodymą šiam rimčiausiai jėgų išbandyme, numatyti būdus ir priemones laimėjimams įtvirtinti bei trūkumams pašalinti buvo skirtas išplėstinis Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto prezidiumo posėdis. Pagrindinių pranešimų apie LTSR rinktinės pasiodymą spartakiadoje padarė LTSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojas, taikomųjų karinių ir techninių sporto šakų skyriaus viršinininkas J. Verbickis.

Pranešėjas pažymėjo, kad draugijos mokemosios organizacijos nemažai nuveikė keldamos sportinio darbo kokybę ir efektyvumą ruošiantis TSRS tautų vasaros VII spartakiados varžyboms bei vykstant jas mūsų respublikoje. Šie klausimai buvo dažnai svarstomi draugijos Centro komiteto prezidiume bei biure. Cia nagrinėti atskirų sporto šakų rinktinės sudarymo, jų ruošimosi finalinėms varžyboms planai, materialinio bei techninio aprūpinimo klausimai. Draugijos CK biuras organizavo respublikos rinktinės komandų iškilmingas palydas į varžybas, paskyrė rinktinėms asmenis, atsakinčius už politinj-auklėjamųjų darbą. Visa tai padėjo stiprinti sportininkų drausmę ir susitelkimą, mobilizavo jų kovines ir moralines savybes aukštienims rezultatams pasiekti. Kiekvienos sporto šakos rinktinėms, jų nariams buvo keliamos konkrečios užduotys.

Ypatingas dėmesys buvo sutelktas penkių sporto šakų finalinėms varžyboms, vykusioms Tarybų Lietuvos sporto bazėse. Sklandžiai buvo organizuotos aukštojo piloto, sklandymo, automobilių ralio, jūrų daugiakovės bei motociklininkų žiedinių lenktynių TSRS tautų vasaros VII spartakiados finalinės varžybos. Jos atliko dideli auklėjamųjų darbą, padėjo plačiai propaguoti karines-techninės sporto šakas respublikos gyventojų, ypač jaunimo masės.

Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportininkai startavo 22 iš bendro 25 sporto

šakų skaičiaus. Išskaiton buvo imamos dvidešimt sporto šakų, kuriose pasiekti geriausie rezultatai.

Respublikos komandos spartakiados varžybose iš bendro 317 taškų skaičiaus iškovojo 248, atskirų sporto šakų bei rungtų čempionai bei prizininkai — 69.

boms eiga bei rengdami spartakiados finalines varžybas, kurios vyko mūsų respublikoje.

Didelj indėli į daugelio sporto šakų rinktinų, atskirų narių aprūpinimą technika šalia draugijos CK jnešė atskirios žinybos ir organizacijos, įmonės, kolūkiai. Tai ypač pasakyta apie Lietuvos TSR automobilių transporto ir plentų ministeriją,

kos. Tai liečia tiek automobilius, motociklus, kartus, tiek ir smulkesnę techniką, mikrovarklius modeliams. TSK yra 15 trenerių-pedagogų, 32 instruktoriai-metodininkai. 1978 metų pabaigoje pradėjo savo veiklą draugijos aukštojo sportinio meistriškumo mokykla. Atradytų, kad esant tokiomis sąlygomis galima buvo pasiekti dar geresnių rezultatų.

SPARTAKIADOS PAMOKOS

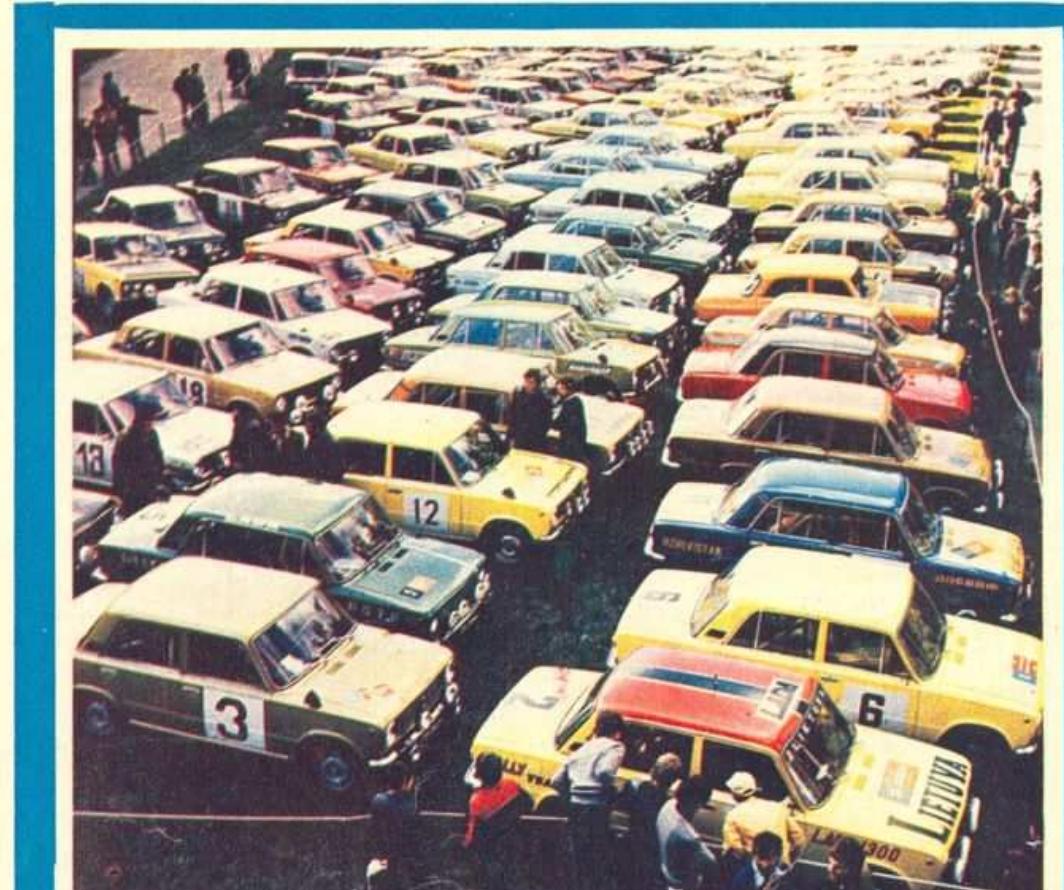
Iškovojančią automobilių sportą, bei Lietuvos valstybinį gamybinį techninio žemės ūkio aprūpinimo komitetą, kuris skiria didelį dėmesį motobolui. Džiugu, kad kaip tik šių sporto šakų atstovai sėkmingai pasirodė tautų spartakiadoje. Draugija taria visiems šefams, besirūpinantiems karinių-techninių sporto šakų vystymu, stiprinantiems SDAALR materialinę techninę bazę, nuoširdų ačiū.

Pastaraisiais metais draugija, jos technikos sporto klubai, vaikų-jaunimo sporto mokyklos gavo daug techni-

Deja, kaip parodė spartakiados varžybos, iš dvidešimt dviejų sporto šakų net aštuojuose atstovau (tai sudaro 36 proc.) neivykdė jiems iškelty realių užduočių.

Pranešėjas detaliai išanalizavo visų respublikos rinktinės pasiodymą finalinėse TSRS tautų spartakiados varžybose.

Automobilių ralis. Respublikos rinktinė TSRS tautų VI spartakiadoje užėmė 1-ąją vietą. TSRS tautų VII spartakiadoje buvo planuojama 1-ji vieta. Užduotis įvykdė. Už komandinę pergalę pelnyta



Prie autorallo startų

19 taškų. Dar 16 taškų komandai iškovojo sportininkai, tapę spartakiados čempionais ir prizininkais. Komandą sudarė SDAALR aukštotojo sportinio meistriškumo mokyklos ir TSK „Vilnelė“ sportininkai. Prizininkus treniruoja A. Cipkus, S. Ramoška, K. Girdauskas.

Norint neužleisti iškovotų pozicijų, reikia planingai ugdyti pamainą pagarsėjusiems radio meistrams. Susirūpinimą kelia padėtis trečiojoje automobilių klasėje.

Lėktuvų sportas (aukštasis pilotažas). VI spartakiadoje buvome 2-je vietoje. Šiai spartakiadai planuota užimti ne žemesnę kaip 2-ją vietą. Komanda tapo spartakiados nugalėtoja ir pelnė 19 taškų. Be to, 14 taškų pelnė čempionai ir prizininkai asmeninėje įskaitoje. Komandoje startavo sportininkai iš Vilniaus aeroklubo ir Kauno ATSK. Prizininkus paruošė treneriai A. Unikauskas, R. Pivnickas, L. Buitkus, J. Bagdonas, P. Vinickas.

Norint kuo optimistiškiau žvelgti į ateitį būtina susirūpinti motery pilotažininkų ugdymu. Savo veiklą turi pagyvinti Kauno ATSK.

Motorlaivių sportas. Kelvirtoji vieta buvo iškovoja praejusioje spartakiadoje. Šiemis metams planuota ne žemesnė kaip 6-ji vieta. Respublikos rinktinė 6-ją vietą ir užėmė. 14 taškų iškovoja bendromis komandos pastangomis, dar 18 taškų į komandos taupyklę jnešė prizininkai, kuriuos paruošė A. Bakšys, R. Matelionis, R. Vedegys, V. Petrūnas. Visi sportininkai atstovauja Kauno respublikiniams technikos sporto jūrų klubui.

Didžiausią susirūpinimą šioje sporto šakoje kelia jos paplitimas. Respublikoje jau seniai nieko negirdėti apie motorlaivininkus iš kitų miestų ir rajonų.

Kartingas. Dviem pakopom aukštyn pakilo šios sporto šakos atstovai, praejusioje spartakiadoje buvę septinti. Jie pelnė 15 taškų už penktąjį vietą ir 4 taškus už spartakiados medalius, kuriuos iškovojo treneriai A. Kanteikis ir R. Ščiukas paruošti sportininkai.

Radijopelengacijos sportas („lapų medžioklė“). VI spartakiadoje 14-je vietoje buvusiems lapininkams šiek tiek planuota 7-oji vieta. Užduotis viršytą — komanda VII spartakiadoje užėmė 5-ją vietą, už ką respublikai pelnė 15 taškų. 9 taškai iškovoči prizininkų pastangomis. Visa tai padarė Šiaulių miesto ir rajono sportininkai, treniruoja-

mi R. Fabijonavičiaus, A. Simonaičio, R. Klasauskienės.

Nors šia sporto šaka užsiminėjama ne tik ten, niekur daugiau neparuošiami aukštines kvalifikacijos sportininkai, sugebantys deramai startuoti sajunginėje arenaje.

Sklandymas. Praeiusioje spartakiadoje buvo pasirodyma nelabai sėkmingai — 5-oji vieta. Komandai buvo iškelias uždavinys užimti ne žemesnę kaip 2-ąją vietą. Planas įvykdytas. 18 taškų už komandinę vietą papildyta 5 taškais už medalį. Tai trenerio A. Kilnos nuopelnas. Spartakiados prizininkė paruošta Vilniaus ATSK.

Respublikoje turime dideli būri gerų sklandytojų, tačiau pasigendame tarp jų pirmojo ryškumo „žvaigždžių“. O sąlygas jas išugdyti turime.

Motobolas. Tik dešimtają vietą užėmusiems VI spartakiadoje motobolininkams buvo numatyta siekti 4-osios vietas. Sis sunkus uždavinys įvykdytas garbingai. Respublikos rinktinė, sudaryta iš Kretingos bei Skuodo sportininkų, treniruojama V. Brazdeikio, iškovojo VII spartakiados bronzos medalius ir 17 taškų respublikai.

Deja, ir ši sporto šaka nerāmasiška. O ir egzistuojančios komandos kol kas neturi pakankamai geros bazės ir sąlygų. Jų sukūrimas — pirmo eilis uždavinys šiuo metu.

Jūry daugiakovė. Sios sporto šakos respublikos rinktinė kaip buvo, taip ir liko 7-oje vietoje (tai, beje, buvo ir planuojama). Respublikos saskaita papildyta 13 taškų.

TARYBŲ LIETUVOS SDAALR RINKTINIŲ PASIRODYMOS TAUTŲ SPARTAKIADOJE PALYGINAMOJI LENTELE

| | VI spartakiada | VII spartakiada |
|--|----------------|-----------------|
| BENDRA VIETA | 8 | 6 |
| IŠKOVOTA MEDALIU: | | |
| aukso | 10 | 16 |
| sidabro | 2 | 17 |
| bronzos | 3 | 24 |
| Iš viso medalių | 15 | 57 |
| PARUOŠTA: | | |
| TSRS nusipelnisių sporto meistrių | — | 1 |
| TSRS tarptautinės klasės sporto meistrių | 2 | 8 |
| TSRS sporto meistrių | 84 | 165 |
| Kandidatų į TSRS sporto meistrus | 230 | 394 |
| I atskyrio sportininkų | 1314 | 6126 |
| Iš viso atskyrininkų | 34 000 | 136 000 |
| PDG ženklininkų | 239 000 | 771 200 |
| Visuose spartakiados varžybų etapuose dalyvavo | 521 700 | 1 953 000 |



Ant nugalėtojų garbės pakylas — spartakiados aukštotojo pilotažo varžybų prizininkai (iš kairės į dešinę): RTFSR rinktinė, laimėjusi antrąjį vietą, Tarybų Lietuvos lakūnai su iškovoja spartakiados taure ir trečią vietą užėmusi Leningrado komanda

M. KURAIČIO nuotr.

Pernelyg didelis jūrų daugiakovininkų pastovumas nera džiuginantis. Laikas būtų pradėti progresuoti. kita vertus, Kauno RTSJK sportininkams taip ir neatsiranda rimtų varžovų respublikoje.

Aštuntąsias vietas spartakiadoje užėmė automodeliavimo, povandeninio orientavimosi ir parašutizmo atstovai. Tačiau jei pirmieji praejusioje spartakiadoje net nedalyvavo, bet, kaip ir povandenininkai, įvykdė jiems iškeltus uždavinius, tai parašutininkai smuktelėjo dvem laipteliais žemyn. Tačiau jie paruošė vieną spartakiados čempioną (tr. J. Brundzienė), kaip ir automodeliuotojai (tr. J. Bakšys).

Devintąją vietą užėmė motociklų žiedinių lenktynių sporto atstovai komandų rikiuotėje smuktelėjo trim laipteliais žemiu, lyginant su praejusia spartakiada, ir liko foli nuo planuotos šeštosios vietas.

Trys mūsų respublikos rinktinės užėmė dešimtąsias vietas. Tačiau jei iš povandeninio plaukimo greičio pratimų specialistų daugiau kol kas niekas ir nesitikėjo, tai daugiadienės motociklų varžybų ir ypač žiedinių automobilių lenktynių rinktinės startavo labai prastai.

Nefgi vienuoliką vietą užėmusių automobilių daugiakovės mėgėjų pasirodymas prezidiumo posėdyje įvertintas geriau, nei aukščiau minėtų sporto šakų atstovų, nes tai geriausias jų pasirodymas per pastaruosius metus. Tuo tarpu tiek motodaugiadieninkai, tiek autolenktynininkai yra buvę nugalėtojais komandinėje įskaitoje, džiugino respublikos sporto mėgėjus įvairiausią spalvų medaliais.

Blogai pasirodė spartakiadoje motociklų kros, radijo daugiakovės, radiogramų priėmimo ir perdayimo bei karinės talkmosios daugiakovės komandos, užėmusios dyvilklašias vietas. Ir visai gedingai, galima sakyti, pasirodė aviamodeliuotojai ir laivų modeliuotojai.

Prezidiumo posėdyje buvo detaliai išnagrinėta ir įvertinta visų nepatenkinamai pasirodžiusių komandų vadovų, trenerių ir sportininkų veikla.

Priimtame nutarime numatytos priemonės foliau vystyti respublikoje karines techninės sporto šakas, didinti jomis užsiiminejančių skaičių, kelti sportininkų meistriškumą. Sekanti TSRS faltų spartakiada ne falti, kaip gali atrodyti iš pirmo žvilgsnio, ir jai ruoštis reikia pradėti jau dabar.

Draugystés maršrutas: AKMENÉ – JELGAVA

Gerą atmintį turintys žmonės sako, kad bus jau daugiau kaip dešimt metų praėjė nuo to laiko, kai Naujojoje Akmenėje buvo surengtos vienos motokroso varžybos. Ivykis, galbūt ir nelabai stebinantis, bet įdomus tuo, kad varžybų organizatoriams talkino kolegos iš kaimyninės Latvijos — Jelgavos motociklininkai, turintys daug didesnę tokio darbo patirtį, be to, ir kroso trasose jau išsikovojo varžovų pagarbą. Sako, nuo to ir prasidėjusi dviejų kaimyninių rajonų draugystė, o po to, kaip natūrali pasekmė, ir socialistinis lenktyniavimas.

Todėl, vykstant eiliniui ataskaitų ir rinkimų kampanijai SDAALR organizacijoje, buvo įdomu apsilankytai ne tik Naujojoje Akmenėje, bet ir pasidomėti, kaip gyvuoja mūsų kaimynai Jelgavoje, palyginti jų darbą, apčiuopti bendrą veiklą jungiančias gijas.

CEMENTININKŲ KRASTE

Pernai sukako 35-eri metai, kai Akmenė buvo išvaduota nuo hillerinių grobikų. Daug ką priminė šventės renginiai jau nebe pirmos jaunystės gimtiosios žemės išvaduotojams, daug kas įstigo širdin jaunimui, nebeatmenančiam ne tik karo, bet ir pokario sunkumų. O bene labiausiai any ir šių dienų didvyriškumą, kovos ir darbo tradicijas sujungę rajoną vadavusios 87-sios Perekopo divizijos vado A. Kuliakos žodžiai: „Pastatyti tokį gražų ir šviesų miestą pelkėse, kurias mes kadaise su vargu įveikėme — juk tai heroizmas“.

Naujasis Lietuvos cementinininkų miestas — gražus sunkių išvadavimo kovų prasmės simbolis, puiki kartų esafetės iliustracija. Tad ir šių dienų patriotinė veikla turėtų būti verta praėjusių dienų šlovės.

Jisiniuose SDAALR rajono komiteto pirmininkės Eugenijos Vaitiekūnienės žodžiai ataskaitiniame pranešime: „Vainikai Tarybinėje Armiuje farnauja tik dvejus metus, ir ten jau nėra kada mokyti šaudyti“. Todėl jaunimo ruošimas tarnybai Ginkluotosiose Pajégose, kuris čia suprantamas ir platesnės prasme, vyks ta nepamirštant ir šaudymo sporto. Šis darbas davė ir neblogų sportinių rezultatų. Rasma Kostilugova ir Antanas Vaitiekūnas yra respublikos rinktinės kandidatai, o sporto meistras Vaitiekūnas gynė respublikos garbę TSRS tautų VII spartakiados finalinėse varžybose.

Akmenės rajone šauliai, be abejonės, aktyviausi, ir pagrindinis vaidmuo čia priklauso „Akmenės cemento“ susivienijimo kolektyviui. Tačiau ir šis baras nėra be trū-

kumų. Labai pasigendama uždaros žaudyklos, kurios įrenčiamas vis atidėliojamas.

Neblogą vardą savo darbu susikūrė radijopelengacijos sporto mėgėjai. Sekcija, veikianti prie rajono pionierių rūmų, jau yra paruošusi septynis pirmojo atskyrio sportininkus. O štai „Akmenės cemento“ ir Statybinių medžiagų kombinato trumpabangininkai, galima sakyti, neatksleidžia savo galimybų. Pirmieji jų yra įsigiję reikalingus įrengimus kultivuoti radiogramų priėmimo ir perdavimo sportą, tačiau tuo kol kas viskas ir baigėsi. Žinant, kokia bloga šios sporto šakos padėtis respublikoje, tolesni akmeniškių žygiai labai pageidautini.

Néra abejonės, kad vienas svarbiausiu karinių techninių sporto šakų ramsčių rajone yra Aviacijos technikos sporto klubas, vadovaujamas K. Intos. Per ataskaitinį laikotarpį klube paruošta apie 100 ivairių atskyrių sportininkų, 11 lėkūnų.

Iš kitų, labiau išvysčiusių sevo veiklą sekcių reikėtų paminėti „Akmenės cemento“ kartingistus. Deja, jie labai vargsta dėl technikos stokos. Dar 1976 m. respublikos pirmenybėse dalyvavo Naujosios Akmenės motobolo komanda, tačiau dėl šefų iš MSMV nerūpestingumo jos jau nebéra. O juk kaimynų iš Skuodo ir Kretingos pastangomis motobolas, galima sakyti, yra tapę žemaičių „nacionaliniu žaidimu“.

Ašanskaitės rinkiminės konferencijos metu vaizdžiai išryškėjo stipriosios ir silpnosios rajono techninių šakų sporto pusės. Pelnytų priešais išskaita apsilundė kolektyvai, neliko nevertintos nuoširdžių entuziastų pastangos. Numatius pagrindines tolesnio darbo kryptis, pri-

derama reikšmė teko ir efektiviam bendradarbiavimui su socialistinio lenktyniavimo partneriais iš Jelgavos rajono.

KAIP GYVUOJATE, KAIMYNAI?

Jelgavos rajono SDAALR organizacija gali pasigirti didesniais laimėjimais. Rajone kultivuojamas automobilių, motociklų, motorlaivių, radio sportas, šaudymas. Kolūkyje „Nakotné“ įsikūrė aviacijos sporto klubas.

Jau nebe naujiena, kad rajono sportininkai tampa respublikos ir net šalies masto varžybų prizininkais. Labiausiai tai pasakyta apie motorlaivių sporto mėgėjus. Rajono rinktinė, sudaryta iš „Energostatybos“ tresto Jelgavos kilnojamosios mechanizuotos kolonos ir Valstybinių žemės ūkio technikos komiteto rajono skyriaus sportininkų, jau treji metai užima pirmaujančią padėtį Latvijos TSR. Pavyzdžiui, praėjusių metų respublikos pirmenybėse Jelgavos rajono motorlaivininkai tapo nugalėtojais virose (II) klasėse. Čempionais tapo J. Mileras, L. Mileras, P. Beichmanis, Z. Karaša, A. Kalnietis, J. Balabka, M. Kunkulbergs.

Savaime aišku, kad respublikos rinktinės pagrindą TSRS tautų spartakiadoje sudarė Jelgavos sportininkai. Finalinėse varžybose latviai užėmė septintą vietą. O respublikos jaunimo rinktinė, treniruojama A. Kalniečio, šalies pirmenybėse užėmė pirmą vietą, J. Balabka tapo TSRS čempionu.

Ne ką mažiau garsūs yra ir „Nakotné“ kolūkio automobilistai, kuriems vadovauja praeityje garsus sportininkas, TSRS nusipelnęs sporto meistras, TSRS nusipelnęs treneris A. Karamyševas. Jo va-

dovaujami sporto meistrai Janis Žukauskis ir Janis Aužinis yra tapę respublikos ir Pabaltijo autorailio čempionais.

Garsas sklinda ir apie vienuomeninį Ozolniekų technikos sporo klubą, vadovaujamą A. Silinio. Ne vienas šio klubo sportininkas yra buvęs respublikos motosporto čempionu ir gynęs jos garbę sajunginėse varžybose.

1979 metais grupė rajono SDAALR sportininkų, vadovaujama sporto meistro H. Bulo, atliko 9200 kilometrus žygį motociklais, kurio reikšmė peržengia sportinio renimo ribas. Visų pirmą šis supermaratonas iš Magadano iki geografinio Azijos žemyno centro Kizyle — puiki politinė patriotinė akcija. Motociklininkai aplankė Baikalo—Amūro magistralės statytojus, tas vietas, kur 1923 m. kovojo iš Ludzios kilię Jakutijos nacionalinius didvyrius I. Strodas, susitiko su kolūkiečiais jo vardu pavadiname ūkyje. Antra, — tai svarbus bandymas kuriant naujausią sportinę techniką, nes Čekoslovakijos firma „ČZ“ patikėjo žygio dalyviams išbandyti naujausią savo modelį nepaprastai sunkiomis Sibiro sąlygomis.

BENDRADARBIAVIMO PERSPEKTYVOS

Tiek „Akmenės cemento“ susivienijimo, tiek Jelgavos rajono Kirovo kolūkio kultūros rūmuose, kur vyko ataskaitos ir rinkimai, ilgametiam bendradarbiavimui ir draugystei įvertinti buvo pasakyta daug gerų žodžių. Sunku dabar jau ir prisiminti, kiek naudingo patyrimo vieni iš kitų perėmė bendradarbiaujantys kaimynai.

Tačiau analitiškai pažiūrėjus į šių ryšių efektyvumą, ir vieni, ir kiti sutarė, jog čia dar daug ko trūksta. Kilo mintis konkretiai padėti vieni kitiems tose sporto šakose, kur vieno kaimyno autribetas ir patirtis gerokai viršija kito. Zinoma, sunku tikėtis gražios motorlaivių sporto ateities Akmenės rajone, nes tam reikia ir tinkamų gamtinės sąlygų. Tačiau automobilių ir motociklų sporto varžybas Akmenėje galima rengti padedant Jelgavos sportininkams, o aviatorių ir šaulių draugystės maršrutus tiesiasi priešinga kryptimi.

SDAALR rajonų komitetų pirmininkai Eugenija Vaitiekūnienė ir Laimonis Stepanas taip ir nutarė dirbti. Manau, kad tokio darbo rezultatai sudomins daugelį.

Š. SKAPCEVIČIUS

Sklandytojams arčiau širdies vasara, birželio pievomis brendanti. Ziemą gi sklandymas — vienodai toli. Rodos, ir svajoti apie jį nėra kaip. Bet kiek čia mums reikia... Kitąsyk ir nedidelio impulsu užtenka, kad užmirštum, kas už lango dedasi. O čia ir visai gera proga pasitaikė — vilniečiai sklandytojai susirinko pasiklausyti LTSR nusipelniusio trenerio Antano Arbačiausko įspūdžių iš Europos moterų sklandymo čempionato Vengrijoje ir Rimos Stašaitės pasakojimo apie TSRS tautų VII spartakiados skrydžius Oriole.

Skaidrėse — pažtami veidai, sklandytuval, kuriais skraidytė, šviesios vasaros nuotaika. Ir ima afrodyti, kad vasarą kiekviena diena — sklandytojui palaima, nors toks įspūdis, žinoma, yra vaizduotės ir mūsų išsenėjusių sentimentų aviacijos sportui gerokai pagražintas. Nebūna vienodų vasarų, nebūna nė dienos kaip du lašai panašios į vakarykišią, juolab nebūna sklandyme kasdienių pergalę, rekordą. Kalbanči apie rimas pergalęs, nori nenori nublanksta šventišumas, ir tik darbas, nuolatinis galvosūkis, kryptingas pasišventimas yra pastovūs bei šio to verti.

Rima Stašaitės praėjusį sezoną iš Lietuvos sklandytojų, be abejonių, startavo brandžiausiai. Jos sportinių trofėjų kolekciją papildė visokiu spalvų medaliai, iškovoti respublikos, Pabaltijo, šalies pirmenybių, tautų spartakiados varžybose. Pastarieji — aukso medalis už pratimą ir didysis sidabro absolūcioje įskaitoje — patys brangiausi Rimai. Jie lyg kelio ženkli žymi atkarpa, kurią ji jveikė, ir nuolat primena, kad dabar jau privalai eiti ir eiti. Stabteliši atsipūsti, bemat į priekį nuskubės kitas, maželiau iki šiol kvapo išeikvojės. Tie medalių — tai ir atsakomybė.

Bepigu buvo prieš dešimtmetį, kai Rima niekieno nekviesta atėjo į klubą ir kaip visi pradedantieji patyrė laimirgo skraidančio žmogaus džiaugsmus. Pasitikėjimas ir skridimo sudėtingumo suvokimas kol kas įėjo kas sau. Viskas atrodė paprasta ir aišku. Tik galva sukosi nuo įspūdžių.

Toks palaimingas tarpsnis fruko neilgai, nes sklandymas turi begales būdų nuteikti žmogu rūptam darbui. O jeigu jveikiant maršrutą ir prisieis nusileisti į aikštę — neabejos, bet užtai kitą kartą pasisengsi nenudrifti. Pradedi skraidyti trikampiu maršruto — vėl nelinksma atradi-

PASAKOJIMAI APIE ČEMPIONUS

PRIEŠ AKIS NAUJOS AUKŠTUMOS



mas. Pasirodo, labai paprasta paklysti. Jau daug skraidžius, puikiai pažindama pietinį Lietuvos pakraštį, Rima vis baiminosi, kad kituose kraštose ims ir pasiklys. Kitas su jos įgūdžiais tokį paikysčių né galvon nejisileistų. Rimos bruožas — visada turėti tvirtas garančias. Šyki skridama virš šiaurės Lietuvos ji turtum iš naujo praregėjo. Nuo tada nežinomas vietovės jos nebegąsdina, nors skraidytė teko Estijoje, Oriole, Ordžonikidzėje.

1974 m. Rima tapo sporto meistre ir debiutavo respublikos pirmos lygos sklandymo čempionate. Nuo tada ji jau nesiskiria su tąja geriausiai sklandytojų kompanija. Per šešerių metus buvo visko: porą kartų absolūciós čempionės laurais pasidžiaugta,

sykį arti iškritimo iš lygos patrypičio. Bet ir tai išėjo į gera. Rima išmoko sunkią minutę nepasiduoti. Tais metais ji varžybose skraidė su sklandytuvu „Kobra“, nespėjuusi treniruotėse kaip reikiant susigyrenti su sklandytuvu. Ore galvosūkio — per akis. Pakilus reikia žinoti, kaip kovosi ir, įvertinus realią padėtį, — koreguoti taktinį planą. Vien meteorologija ko verta!

Skrisdamas sklandytojas nuolat skaldo atverstą gamtos knygą. Žinoma, tas skaitymas — sunkus, nes toji knyga atstoja sklandytuvui motorą. Ir kuo lengviau skaitai, tuo geriau jis traukia. Rima prisiema, kaip sykį TSRS tarptautinės klasės sporto meistrė Regina Garmuė maršrute pasuko į tokias beviškiškas

debesų „džiungles“, kad be liko tik apgailėti: „Ir ko tu, Regina, ten lendi!“ Finišą tą dieną pasiekė viena Garmuė... Regina, matyt, sugebėjo perskaityti net ir tai, kas gamtos knygoje buvo parašyta tarp eilučių.

Vakarop sklandytojai aptaria dienos skrydžius. Pirmiausia rikiuotėje, o paskui susibūrė ratu kad ir apie kokį kelmą. Nedidukė berniokiškai pasikirpusi Rima tik susigūžia ir klauso, žodži įterpti nedrasu. Išmano vyrai, nepaneigsti. Išsnukštinejė kaip pasaulyje sklandoma, kokios teorijos vyreria, jie lygina su savo stebėjimais ir patys daug augindo atrandą.

— Mums, moterims, to užtenka, ką iš vyru išgirstam, — mano Rima. Jei nebūtum varės storo jos konspektu, gal ir patikėtum, kad ji nuogirdomis sotii. Kuklumo Rimai skolinti nereikia, reiklumo — irgi. Po kiekvieno skridimo ji greita sau priekaištauti: ir ši to situacijoje ne taip reikėjo, ir anoj kitaip. Tie priekaištauti ne kas kita, kaip išsiugdyta būtinybė analizuoti skridimus, idant kauplys patirtis.

Buvo metais, kai varžybų trasoje ją slėgdamo garsių varžovų vardai. Tik 1978 m. Pabaltijo pirmenybėse nugaliėjusi ir E. Lan, ir N. Retipova, pasižiuto kitaip. Iš šalies žiūrint niekas lyg ir nepasikeptė: ir varžovės tokios pat garsios, ir Rima liko tokia pat, nepripažstanti nepagrįstos rizikos, iš tolo venianti avantiūrų. Tik drovumą prieš tituluotas varžoves ištūmė. Nugalėjo troškimas susitikti su jomis maršrute ir siekimas kovoti iki pergalės.

LTSR sklandymo rinktinės vyr. treneris Giedrius Kilna tvirtina, kad Rima pasiekė tokį meistriškumą, jog gali kaip lygi rungtyniauti ir su stipriausiais vyrais. Kodėl gi mums netikėti trenerio žodžiai? Kas kitas jei ne jis taip akyli stebėjo, analizavo, brandino kiekvieną praėjusio sezoną Rimos skrydį, pradendant pirmąjį treniruočių stovyklą Pociūnuose ir baigiant čempionišku skrydžiu Oriole. Be abejo, prie jos laimėjimų prisiidėjo ir Vilniaus polimerninių dirbinių gamyklos, kur Rima dirba inžiniere chemike, kolektivas, sudaręs sąlygas bendradarbiés treniruočiams. Neliko nuošaly ir LTSR aviacijos sporto federacija.

Ir vis dėlto galimybės pasiekli naujų pergalų aukštumas ir didelius tolis dar nėšemtos. Bet tai jau — ateinančioms vasarams.

E. GANUSAUSKAS

KAS NAUJO LEDO TRASOJE?

Trumpa informacija iš šių metų sausio 25—26 dienomis įvykusiu Utenos hipodrome automobilistų lenktynių ir interviu su LTSR automobilių sporto rinktinės treneriu A. ČIPKUMI.

Tradicinėmis tapusiose automobilistų lenktynėse hipodrome didžioji dalis dalyvių buvo tie patys kaip ir pernai. Pirmoje automobilių klasėje po atkaklios kovos nugalėtoju tapo I. Charitopula, antras liko E. Sazonovas, trečias — E. Lukoševičius. Antroje klasėje nepralenkiamas buvo V. Brazauskas, kitos vietas atiteko M. Marcinkevičiui ir R. Alijauskui. Trečioje klasėje geriausiai pasirodė V. Kovalenka, antras buvo pernykštis čempionas A. Bilevičius, trečias — L. Vanžodis. Ketvirtuoje klasėje užtikrintai laimėjo daugkartinis motociklų sporto TSRS čempionas E. Ramonas, likusiose prizinėse vietose — A. Speičys ir E. Jakas.

— Kada pradėtos rengti Lietuvoje automobilistų lenktynės hipodrome ir kodėl?

— Sistemingai rengiamos nuo 1975 metų. Sios varžybos yra treniruočių raliui, kur hipodromas dažnai būna kaip papildoma rungtis. Iš kitos pusės tai vis dėlto savarančiosios varžybos. Joms reikia ir gerai paruoštų technikos, ir specifinių jgūdžių. Respublikos čempionas paprastai gauja teisę startuoti sajunginėse hipodromo varžybose, kur galima iškovoti lygiaverčius prizus ir titulus, kaip ir kitose sporto šakose. Be to, hipodromo lenktynės teikia daug emocijų žiūrovams, nes visą varžybų eiga galima stebėti betarpiskai.

— Kokie didžiausiai mūsų respublikos sportininkų laimėjimai sajunginėje hipodromo lenktynėse ir kokios perspektyvos?

— Jeigu Lietuvos ralio meistras kol kas užima šalyje pirmaujančias pozicijas, tai hipodrome pasirodome kulkiai. Respublikoje nėra nė vieno tokio hipodromo, kokiame rengiamos sajunginės varžybos. Maskvos hipodromo ilgis 1500 metrų, plotis 24—30 metrų, kai pas-

mus tik 1100 ir 16—20 metrų. Be treniruočių, dalyvaujančių sajunginėse varžybose, kai vietiniai asai pažsta kiekvieną trasos metrą, mūsiškiams ką nors laimėti labai sunku. Nežiūrint to, 1977 metais J. Charitopula — tada mūsų sportininkai sajunginėse varžybose dalyvavo pirmą kartą — užėmė aukštą šeštą vietą. 1978 metais L. Vanžodis buvo trečias. Pernai pasirodė ne kaip. Yra ir kitų bėdų. Nämie rengiamose varžybose pirmiausia iškyla trasos ap-



Automobilių lenktynių hipodrome respublikos čempionai (iš kairės į dešinę): I. Charitopula, V. Kovalenka, V. Brazauskas ir E. Ramonas
K. MINČIAUS nuotr.

saugos problema. Vieno rajono milicijos darbuotojai nepajegūs išlaikyti saugiam etstume nuo trasos susirinkusių tūkstančių žiūrovų. Kaip ir žirgu lenktynėse ant Sartų ezero, būtina kviečia i pagalbę aplinkinių rajonų milicijos darbuotojus ir draugininkus.

Siemel kažkokėlį varžybas neatvyko Kauno „Bangos“ ir Tauragės atstovai, mažiau buvo automėgejų. Gal kai kas galvoja, kad hipodromas tai vien mažinos daužymas. Zinoma, au-

tomobilių sportas labai brangus, bet technika paprastai laužo ne tie, kurie važiuoja greit, o tie, kurie nemoka važinėti. Tai rodo keletą metų patirtis. Vis dėlto ateityje tiks laikytis principo — geriu startuoti mažiau, bet geriu pasiruošusiu dalyvių. O važiavimo kokybę ir išpuždžiamai žiūrovams dėl to nenukentės. Turime gražų būrij hipodromo entuziastų ir, manau, su metais šios gražios rungties gerbėjų ir puoselėtojų tik daugės.

Ačiū už pokalbjį.

„SPARNUOTŲJU PĒSTININKU“ PASEKĖJAI

Siemet sukanka 50 metų, kai susikūrė tarybinės Karinės oro desantinės pajėgos. Pirma kartą iš lėktuvų parašiutinis desantas buvo išmesetas 1930 metais rugpjūčio 2 dieną Maskvos karinės apygardos karinių oro pajėgų pratybose. Pirmojo desanto iniciatorių buvo karo lakūnai, karštai parašiutizmo entuziastai L. Minovas ir J. Moškovskis.

Nuo pat pirmos gyvavimo dienos Karinės oro desantinės pajėgos ėmė sparčiai vystytis. Didžiojo Tėvynės karo metais tarybiniai kariniai parašiutininkai garbingai kovojo su fašistiniais okupantais. Už reidus giliame priešo

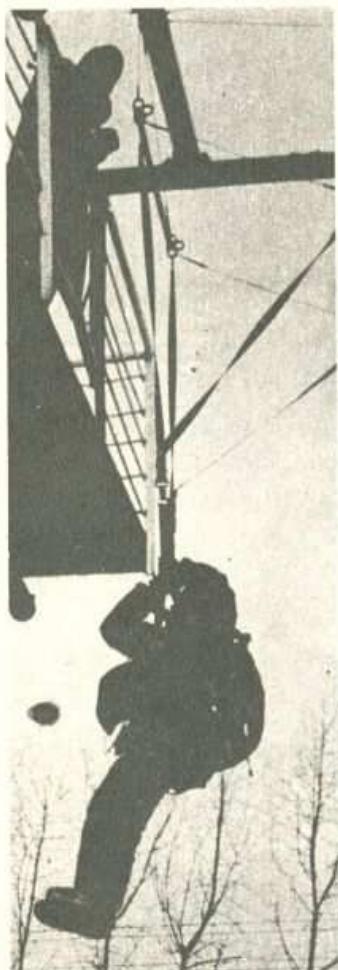


Parašiutininkai lėktuve. Pirmojo šuolio belaukiant

užnugaryje ir pagalbą partizanams desantininkai su pagarba buvo vadinti „sparnuotais pēstininkais“. 500 tūkstančių desantininkų buvo apdovanoti ordinais ir medaliais, o 130 iš jų suteiktas garbingas Tarybų Sajungos Didvyrio vardas.

Neatpažįstamai pasikeitė Karinės oro desantinės pajėgos per penkiasdešimt metų. Šiandien desantininkų armijā, apginkluota moderniausiais ginklais ir parašiuotais, reaktyviniu lėktuvu nešama, pajegi triuškinti prieš bet kuriuo metu ir bet kurioje vietoje. Šių dienų desantininkas — išsilavinęs, fiziškai stiprus ir drąsus Tėvynės patriotas.

I desantininkų gretas patenka tik patys geriausi jaunuoliai. Dauguma būsimų oro desantininkų susipažsta su būsimos tarnybos pagrindais, išmoksta šokinėti parašiuotais SDAALR aviacijos sporto klubuose. Cia didelį darbą atlieka ir Vilniaus aeroklubas. Kasmėt po pradinio paruošimo pirmuosius šuolius parašiutu atlieka ne viena dešimtis kursantų. Ir visiems neiždildomą jspūdį, gilius prisiiminimus palieka kaip tik pirmieji šuoliai su parašiutu, aeroklube praleistos mokymosi ir treniruočių dienos. Išėjė į Tarybinę Armiją beveik visi jie būna politinės ir kovinės parengties žymūnai.



Treniruotė ant trenažeriaus
AUTORIAUS nuotr.

Mums dažnai rašo buvę aeroklubo parašiutininkai, dabar kariniai desantininkai, politinės ir kovinės parengties žymūnai Saulius Montrimas, Algis Rimavičius, Vitalijus Janušauskas. Laiškuose jie pasakoja apie savo tarnybą, pratybas, apie šuolius su parašiutu. Ir visad prisimena kursantų dienas Vilniaus aeroklube.

„Prisimenu pirmą užsiemių aeroklube, — rašo Algis Rimavičius. — Tada mums instruktorius Stasys Dukelis pasakė: „Jeigu norite tapti gerais parašiutininkais, teks gerokai paprakaituoti. Kas nenusiteikė darbui, galite ir nepradėti“. Bet niekas iš grupės neatsisakė. Visi kantriai laukė teorinių užsiemių ir šuolių su parašiutu. Desantininkai su šypsena prisimena „Proničevo“ trenazieriją. Ne vienam suspurdėdavo krūtinėje prieš atskirkiant nuo 10 metru aukščio trenizeriaus. Bet tai buvo tik repeticijos. O kai atėjo pirmųjų šuolių diena, norėjome greičiau kilti į padangę ir patys pajusti visa tai, apie ką tiek daug mums pasakojo instruktoriai Borisas Šesternikovas ir Ričardas Ulevičius. Pamenu, kai klubo gydytojas (taip pat parašiutininkas) Vytautas Žalpyšys, pasidomėjęs mūsy saviauta, pridurė: „Vyrai, nėra ko jaudintis. Pamatysite, kad

po pirmo šuolio parašiuotas jums bus mielas“. Ir štai mes skrendame lėktuvu. Lakūnas Leonidas Trukšinas padrašinancių mirktelejo mums ir sukondavo: „Pasirosti!“ Išleidžiantysis instruktorius Zigmas Voveris atverė lėktuvo duris. Suspaudę rankoje ištraukiamajį žiedą, kartu su draugais nėriau į erdvę. Tą pačią akimirką pagavo kunkiliuojanti oro srovė. Po keilių sekundžių patraukiau žiedą ir virš galvos suspurdėjo baltas parašiuto kupolas. Ši diena visą gyvenimą liks atminfyje: ir šuolis iš lėktuvu, ir nusileidimas su parašiutu, laimingi draugų veidai ir instruktorių pasveikinimai. Teisybę sakė klubo gydytojas... Baigę karinę tarnybą, vėl grįžime į klubą ir su parašiutu šokinėsime jau kaip sportininkai“, — baigia laiką Algis Rimavičius.

Apie Vilniaus aeroklubo auklėlinių tarnybą Tarybinėje Armijoje karinė vadovybė atsiliepia gerai ir labai gerai. Aeroklubo parašiutinė grandis trečius metus paeiliui pirmauja Pabaltijo karinėje apygardoje ruošiant jaunimą tarnybai Karinėse oro desantinėse dalyse.

S. ČIVILIS,
sporto meistras,
Vilniaus aeroklubo
parašiutizmo instruktorius

KOSMINIŲ REKORDŲ SPIRALĖ

1961 metų balandžio 12-oji visiems amžiams įėjo į žmonijos istoriją kaip naujos kosminės eros pradžia. Tą dieną Tarybų Sąjungos piliečis komunistas Jurijus Gagarinas, pakilęs iš Baikonuro kosmodromo ir pirmą kartą įveikęs Zemės traukos jégą, kosminiu laivu „Vostok“ atliko pirmajį pasaulyje orbitinį kosminį skridimą aplink Zemę ir sėkmingai nusileido numatyame mūsų šalies rajone. Nuo tada balandžio 12-oji ir pažymima kaip Pasaulinė aviacijos ir kosmonautikos diena.

Šis J. Gagarino skridimas leido įveikti labai rimtą nežinomybės psichologinį ir techninį barjerą. Nors po to kosminiu taktu žengė ir kiti tarybiniai kosmonautai, Jurijaus Gagarino vienviečiu kosminiu laivu pasiekta orbitos aukštis 327 km ir šiandien tebéra absolutus šios klasės pasaulio rekordas.

Per devyniolika kosminės eros metų įvairiausiais kosminiais laivais skirtingomis ir

panašiomis orbitomis aplink gyvąjį planetą Zemę skriejo 46 tarybiniai kosmonautai. Penki iš jų: V. Šatalovas, A. Jelisejevas, P. Klimukas, V. Bykovskis ir N. Rukavišnikovas skrydžiamis kosminėmis orbitomis buvo pakilę po tris kartus, o septyniolika mūsų šalies kosmonautų — po du kartus.

Zymiai išplėtė kosminių tyrimų horizontus bendras TSRS ir JAV kosmonautų skridimas, sujungus kosminius laivus „Soyuz“ ir „Apoloną“, ir ypač pagal Interkosmoso programą įvykę bendri tarptautinių įgulų — tarybinį ir Čekoslovakijos, Lenkijos, Vokietijos Demokratinės Respublikos bei Bulgarijos kosmonautų skridimai orbitomis aplink mūsų planetą.

Tarybiniu kosmonautu, o taip pat bendri tarptautinių ekipažų skridimai kosminėmis orbitomis žymėjo ir naujus pasaulio rekordus. Pats ryškiausias jų — skridimo kosminėje erdvėje trukmės rekordas. Tarybiniai kosmonautai V. Liachovas ir V. Rumiņas kosminiu laivu „Soyuz-32“, susijungę su kosmine stotimi „Saliut-6“, orbitoje apie Zemę skrido net 4249 val. 21 min. 36 sek. Jiems, beje, priklauso ir tolio absolutus pasaulio rekordas — 116 411 557 km.

Mūsų šalies kosmonautams A. Jelisejeviui ir E. Chrunovui priklauso taip pat ir kitas išstabus absolutus pasaulio



S. POVILAIČIO pieš.

rekordas — abiejų kosmonautų buvimo vienu metu atviroje kosminėje erdvėje [37 min.]. O štai V. Rumiňas yra absolutus pasaulio rekordininkas pagal išbūtą kosmoso laiką — 4349 val. 21 min. 36 sek.

Paminėjome tik absoluciūs pasaulio kosminius rekordus. Jeigu dar pridėti pasiekus rekordus daugiaviečiai kosminiai laivai ir sujungtais kosminiais laivais, tai čia tarybiniam kosmonautams priklauso dar penki pasaulio rekordai. Daugumą jų priklauso V. Liachovui ir V. Rumiňui — net septyni. Iš jų trys — absolutūs: skridimo trukmės [2314 val. 20 sek.], nuskridimo orbita tolio [64 257 264 km] ir išbūto kosmose laiko trukmė [3023 val. 19 min. 20 sek.].

Pasaulio kosminiu rekordų, kuriuos patvirtino Tarptautinė

aviacijos sporto federacija, lentelėje įrašyti ir trys JAV kosmonautų F. Bormanu, D. Lovelu, U. Anderso bei E. Sernano kosminiais laivais „Apolon-8“ ir „Apolon-17“ pasiekti rekordai.

Kosminiu rekordų spiralė kyla vis aukštyn. Ji vis didėja aukščio, laiko ir tolio matavimuose. Tačiau tai — tik išraiškos forma, o ne tikslas. Tarybiniai kosmonautai, vykdami TSKP XXV suvažiavimo nubrėžtus uždavinlus, savo skrydžiais kosminėmis orbitomis, žiniomis ir moksliškais tyrimais vysto tarybinį moksą, tarnauja liaudies ūkio, mokslo ir technikos tolesniams plėtojimui, kosmonautikos progresui, kad žmogus, žengdamas į dvidešimt pirmajį amžių, geriau, alškiau ir detaliau pažintų Zemės, kitų planetų vystymosi dėsnius ir struktūrą.

Su „Kobra“ į 9520 m aukštį

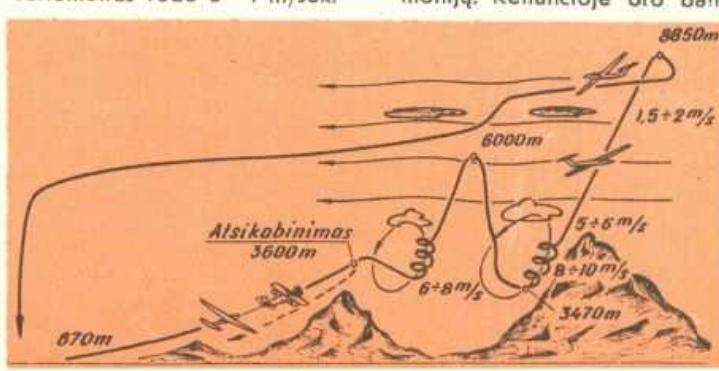
Apie šį savo rekordinį skridimą pasakoja Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo sklandytės Mindaugas BALEIKAS

Išvykstant į Ordžonikidzė, trenerio užduotis buvo — laimėti 5000 m aukštį. Tai vienas iš normatyvų tarptautiniams FAI ženkliukui su trimis deimantais gauti.

1979 m. spalio 27 d., atvykus į Ordžonikidzės aviacijos sporto klubo aerodromą, dangus pradėjo niaukti, nors ryšą atrodė, kad keliančios oro bangos bus. Pasiruošęs savo sklandytuvą „Kobra“, išsiempiau iš jų starą. Kilti teko antram — po talinietės N. Retipovos.

Lėktuvas AN-2, nuvilkęs mano sklandytuvą už 20–25 km nuo aerodromo, 3600 m aukštyste pamoja sparnais ir gržio į aerodromą. Aš pradėjau skriemimą. Greit

užtikės nedidelį kėlimą ir palypėjės aukštyn iki 4000 m, nuskrejau į rotorių (oro masiui peršokimas per kalnagubrį) prie pagrindinės Kaukazo kalnų virtinės. Pasiekęs reikiamą rotoriaus dažą, pradėjau skrieti spirale. Kėlimas rotorioje siekė 6–8 m/seks. Ne iš karto pasiekė pereiti į skriemimą bangoje. Kuri laiką kilau tik 1 m/seks greičiu. Suradus maksimumą, variometras rodė 3–4 m/seks.



Rekordinio skridimo vaizdinė schema

Pasiekus 6000 m aukštį, kėlimas staiga pasibaigė. Teko veržtis prieš vėjų į sekantį rotorių, kurį pastebėjau už 7–8 km. Nors atstumas ir nedidelis, rotoriaus keliama ją zoną pasiekiau tik 3500 m aukštyste. Peršokti per rotoriaus „kepurę“, kuri buvo maždaug 5000 m aukštyste, nepavyko. Didžiausi kėlimai ir smukdymai rotorioje siekė 12–15 m/seks. Pajutęs, kad vėl esu reikiamoje rotoriaus zonoje, ėmiau kilti skrisdamas spiralėmis 8–10 m/seks greičiu. Sj kartą į bangą perėjau tiksliai ir be ceremonijų. Keliančioje oro ban-

goje iš pradžių kėlė 5–6 m/seks. 7000 m aukštyste kėlimas sumažėjo iki 1,5–2 m/seks. Tuo metu užšalo abu variometrai. Toliau kilti tekė orientuojantis pagal banginio debesies kontūrus ir aukščio rodyklės parodymus.

Pasiekus 8850 m aukštį, kėlimas praktiškai pasibaigė. Nauju kylančių srautų neradės ir žinodamas, kad jau įvykdžiau trenerio užduotį, o, be to, dar 40–45 laipsnių šalčio skatinamas, pradėjau leistis ir pasukau link aerodromo.

Paskaičiavus paaiškėjo, kad mano skridimo absolutus pasiektais aukštis siekė 9520 m, nes aerodromas, iš kurio buvo pakilta, yra 670 m virš jūros lygio.

Nespėjus dar kaip reikiant sušilti ir apibendrinti skrydį, stovyklos draugai pasveikino įvykdžius FAI normatyvą. Ju farpe ir šalies rinktinės narys kaunietis sporto meistras A. Rukas, kuris pridūrė, kad šis rezultatas viršija pernai jo pasiektaį respublikos absolutaus aukščio rekordą.



61 REKORDAS – NE RIBA

Mažai mūsų šalyje yra sportininkų, kurie per savo sportinės veiklos laiką būtų pasiekę tiek rekordų: 24 respublikos, 21 sajungos ir 16 pasaulio. Iš jų ir dabar nepagerinti 7 respublikos, 5 šalių ir 3 pasaulio rekordai. Ar kūrybinėms sportinėms aistroms yra riba? Daugelis iš mūsų turbūt atsakyti, kad yra. Galų gale viskas turi atsibosti, nepasisekimai gali atbaidyti. Pagaliau ne kiekvienas ir pajegia naujų minčių sukaupti, išradimų ieškoti. Aviamodeliuotojas Petras Motiekaitis atsakyti, kad aistra kūrybai neužgesta.

Idomus mūsų aviacijos sporto veterano, buvusio sklandytojo, lankūno, dabar aistriquo aviamodeliuotojo inžinieriaus Petro Motiekaičio gyvenimo kelias. Jo pograma buvo ir yra naujų aviamodelių konstrukcijų ieškojimai. Dar ir dabar, nenumojęs ranka į prieiti, jis ryžtingai pasiruošęs vėl šturmuoji mažosios aviacijos rekordų aukštumas.

Petras Motiekaitis jau vystėje išsiširdavo savo draugų tarpe nepaprastu domėjimuisi aviacija. Dar 1933 m. savarankiškai pasigamino skraidantį aviamodelį, o sekančiais metais Manaituose jkūrė pirmajį respublikoje aviamodelizmo būrelį. Po penkerių metų pasiekė pirmą respublikos rekordą. O kūrybinė mintis vis nedavė ramybės. Tuo metu sukonstravo ir pastatė mokomajį sklandytuvą „MOTI-1“, o vėliau — 1953 metais — „MOTI-2“ ir

1954 metais — „MOTI-3“. Tačiau pagrindinį dėmesį jis vis tik nukreipė į aviamodelizmą. 1939 m. dalyvavo Suomijoje vykusiose tarptautinėse aviamodelizmo varžybose, o vėliau ir Pabaltijo varžybose.

1949 m. jo aviamodelis „Darius-4“ pasiekė 30 km/val vidutinį greitį. Tai buvo pirmas respublikos rekordas. Tik po 21 metų Motiekaitis grįžo prie greičio rekordų šturmavimo. 1970 metų liepos 12 dieną dabartinių Lazdynų rajone Vilniuje jo aviamodelis su gumos varikliu „Lithuania“ išvystė 120,132 km/val. greitį. Šis rezultatas — naujas šalies ir pasaulio rekordas. Po metų sukurtas aviamodelis „Lithuania-2“ pasiekė 144,927 km/val vidutinį greitį ir dar atneujino pasaulio rekordą, kuris nepagerintas ir šian-

dien. Petras Motiekaitis bene daugiausiai užsiiminėjo sraigtasparniais modeliais su gumos varikliais. Tai patys sudėtingiausi aviamodeliai. Šioje kategorijoje jis sukūrė ištisą seriją sraigtasparnių „Libele“ ir „Manaitai“, su kuriais pasiekė pasaulio rekordus: išsilakymo ore — 12 min. 2 sek., 1967 metais su „Libele-8“ — 21 min. 42 sek. (pastarasis nepagerintas ir dabar). Nuotolio rekordus šioje klasėje gerino keletą kartų: 889 m pasiekė 1963 metais (pasaulio rekordas), 1967 m. su „Libele-10“ ievikė 1753 m. o 1973 metais — 5006 m. Pastarasis rezultatas debar — šalies rekordas.

Su šiais modeliais P. Motiekaitis šturmavo ir pasaulio aukštžio rekordus. Jo „Libele-5“ 1966 m. pasiekė 130 m aukštį (šalies rekordas). Po metų su „Libele-10“ pasiekė 246 m aukštį (pasaulio rekordas), o 1975 metais su „Libele-12“ šį pasaulio rekordą pagerino iki 820 metrų.

Ir šiandien nepagerintas Petro Motiekaičio greičio pasaulio rekordas sraigtasparnių aviamodeliu su gumos varikliu „Manaitai-4“, pasiektais 1970 metais — 144,230 km/val.

Petras Motiekaitis dirba Šiaulių gamybinio odos avlynės susivienijimo „Elnias“ konstravimo biuro viršininku, yra pateikęs daugiau kaip 100 racionalizacinių pasiūlymų, kurie valstybei davė 0,4 milijono rublių ekonominį efektą, taip pat padaręs 7 išradimus. 1965 metais Petru Motiekaičiui buvo suteiktas Tarybų Lietuvos nusipelninės išradėjo garbės vardas, 1968 metais — TSRS sporto meistro vardas, o 1977 metais — TSRS tarptautinės klasės sporto meistro vardas. Jis apdovanotas Garbės ženklo ordinu.

Nepaisant šešiasdešimties metų naštos, tarptautinės klasės sporto meistras Petras Motiekaitis pasiryžęs šiai Tarybų Lietuvos jubiliejiniams metais dar kartą šturmoti naujas pasaulio aviamodelizmo rekordų aukštumas.

V. AŠMENSKAS,
LTSR aviacijos
sporto federacijos
atsakingas sekretorius

PAPURGALVIS strazduotas berniokas, net iškišęs liežuvio galiuką, atsargiai spaudinėjo grėžimo automato ranką. Pasislėpęs dulkių ir pjuvenų debesys, spausdamas po pažastim ilgą ir storą medžio gabalą (tikriaujai būsimą laivo modelį), jis atsargiai grėžiojo skyles, matyt, stengdamasis, kad būsimasis tralerio triumfas būtų visiškai toks pats, kaip tikrai laive. Tik štai nelabai įgudusi ratika perdaug nusileido žemyn, ir grąžtas, net švilpdamas prasiveržė pro medžio užtvara į laisvę. Ach, tu rūta žaliojil Kiek vargo ir prakaito sugérė tas nedékin-gas medžio gabolas. Ir štai dabar vėl nesékmė. Ką dabar daryti? Visas korpusas buvo jau nušlufootas, blizgėjo kaip tik ką išleista moneta, beliko tik triumą išskaptuoti, o jis norėjo greičiau — su grąžtu. Žinoma, nėra jokios tragedijos, bus galima kaip nors tą sklytę ir užlopyti. Bet kažkokas akmuo taip ir užsirito ant širdies.

Taip, pradžia visados būra sunki. Ir ne dėl blogų norų, o tik dėl nemokėjimo, nepai-tyrimo sunku įvykdyti numatytas užduotis taip, kaip norėtusi. Alytaus 8-oje viduri-nėje mokykloje laivų mode-liavimo būrelis dirba nuo pirmųjų mokyklos gyvavimo dienų. Nors būrelis dar labai jaunas, didžiuojasi, kad vienmetis, tiesiog viendienis su mokykla — abu gime 1977 m. rugsėjo mėnesį.

Idomu, iš kur šioje mokykloje atsirado tokis būrelis? Juo labau, kad Alytuje, o ir visame rajone nebuvo giliai išišaknijusiu laivų modeliavimo tradicijų. Nors vaikams, žinoma, idomu konstruoti lai-vus, kurie ne tik gražūs, bet ir plaukia, kažkas turėjo jiems vadovauti, patarti, padėti. Kaip ir visur, taip ir čia tur būti pradžia.

Seniai seniai, kada Alytuje buvo tolį gražu ne aštuonios vidurinės mokyklos, netoli nuo Dzūkijos sostinės nedideliamė, iš triju pusų apsup-tame ežerais Daugų miestelyje dirbo mokytojas K. Murauskas. Jis vedė medžio ir metalo darbų pamokas ir ne-paprastai domėjosi laivais. Ir ne tik pats domėjosi, bet užkrėtė meile laivams ir kitus. Taip mokykloje ir gime laivų modeliavimo būrelis. O ar galima dar svajoti apie palankesnes sąlygas, kada tie-siog iš mokyklos lango ga-lima leisti laivus greitasparnių bangų glėbi? Gamta Daugus tiesiog apklijavo iš visų pu-sių ežerais, palikdama tik ploną sausumos ruoželį su-

sisiekimui su pasauliu. Taip Daugų mokyklos „laivudiniukai“ pasidaro žinomi visoje respublikoje, dalyvauja Lietuvos pirmenybėse. Ir jau nuo LTSR XI pirmenybių 3 grupės (rajonų) komandos pamato, kad jų gretas papildė dar viena stipri komanda.

Pradžia. Na ką ten pradžia? Tik vunderkindų ir baisiausiu užsispręlių pradžios būna labai sėkmingos. O čia juk reikia dar ir patyrimo, kuris nenusileidžia iš dangaus, o įgyjamas ne tik ištisomis valandomis murksant dirbtuvėse, bet ir pastoviai dalyvaujant varžybose. Tačiau atminty paliko tik patys gražiausi prisiminimai, kada komanda vieną po kito pradėjo skinti apdovanojimus ir neišeiti iš geriausių trejetuko.

Persikėlės 1977 metais gyventi ir dirbtį Alytu, K. Murauskas nepamiršo laivų modeliavimo. Ne, ne tas žodis „nepamiršo“. Štai ir dabar, jėjės į 8-osios vidurinės medžio darbų dirbuvių, tiesiog nustéri ant slenkščio. Atrodo, patekai į stebuklingą medžio karalystę. Štai juodomis burėmis grasina visa greitoji jūros piratų flotilė, išdidžiai stotei ilisi povandeninis laivas, atrodo, tuo pradės pūsti juodus dūmūs žvejų traleris arba sugriaudės visais kalibrais apginkluotas žvaigždėtas kreiseris. Ir ne tik laivai puikuojasi po stiklu. Tik vaikų fantazija ir mokytojo patirtis galėjo sukurti tokias mašinas ir mašinėles, kurioms irgi paskirtas kampas. Štai ir medinė raganė joja ant šluotos, ir Kastytis traukia tinklus. O kad tie mediniai narcizai yra tikrai mediniai, iš pirmo žvilgsnio nepasakysi.

— Cia dar toli gražu ne viskas, — juokiasi mokytojas.

— Tiesiog neįmanoma visko sutalpinti dirbtuvėje. Dar maždaug tiek dirbinių yra rūsyje.

Pernai mokytojas su savo auklėtiniais nedalyvavo respublikos pirmenybėse. Jau per daug rūpesčių buvo vieniams metams ir vienam žmogui. Naujoji mokykla reikalauso dar daug darbščių rankų triūso. Stafybininkai paliko šaltas, tuščias sienas, kurias reikėjo papuošti stendais, plakatais. O kiekvienas stein-

— Gera vilniečiams, — sako berniukai. — Jie jaunujų technikų stotyje turi baseiną, bet kada gali bandyti savo modelius. O mums belieka laukti Alytuje statomo baseino ir pavasario su gilesnėmis balomis.

Šių metų respublikos laivų modeliavimo pirmenybės vyks Biržuose. Alytiškai joms atkakliai ruošiasi, stengiasi, kad visi devyni komandos laivai būtų patys gražiausi ir greičiausi.

Grįžkime trumpam į istoriją. Štai sena nuotrauka, kuriuoje du berniukai leidžia modelį. Vienas jų iš to džiaugsmo, susijaudinimo ar nekantrumo net pamiršo paširaitoti kelnes, mirkstančias vandenį. Atrodo, paprasčia nuotrauka. O jis mokytojui labai brangi. Joje K. Murauskas užfiksavo pirmuosius savo mokinius ir patį pirmajį modelį, su kuriuo jo auklėtiniai dalyvavo respublikos XI pirmenybėse Šiauliouose. Kaip sakoma, pati pradžią pradžia.

Daug laiko prabėgo nuo to pirmojo modelio, bet si nuotrauka užima garbingą vietą tarp „auksinių“ ar „sidabrinių“ modelių. O kur tie berniukai — Danius Remeika ir Albinas Balčiūnas? Žinoma, malonu būtų, jeigu jie, perskaite šias eilutes, prisimint savo mokytoją. Ką gali žinoti, gal jie dabar savo vaikus moko daryti modelius. Abu baigė aukščiausias technikos mokyklas, triūsia liaudies ūkio baruose.

Nežinia, ar visi K. Murausko auklėtiniai tapo įžymiais konstruktoriais ar bent galingų laivų kapitonais, plaukė aplink pasauly arba nors į Šiaurės ašigalį. Bet tai ne taip svarbu. Brangiausia tai, kad jie, išeidami iš mokyklos, išsinešė širdyse tai, kas kiekvienam žmogui būtina — meilę darbui. Štai ir mokytojo sūnus Vytautas, dabar Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto ketvirtakursis, už tai dekingas tėvui, ir dar daugelis kitų, kurie beveik prieš dvidešimt metų pradėjo kartu su mokytoju K. Murauskų konstruoti laivų modelius.

V. SVILAS

MEDŽIO KARALYSTĖS ŠEIMININKAI

das irgi savotiškas meniškai atliktas kūrinėlis. Dabar įmantriai ir sudėtingai išpjaustyti rémai, dailūs nulaukoti stovai su gélémis puošia ne tik kiekvieną kabinetą, bet ir mokyklos koridorius. Ir dabar, jeigu atsitinka kokia nors nedidelė buitinė nelaimė, visi kreipiasi į mokytoją, žinodami, kad jis visados padės. Visa tai dar kartą įrodo, kad mokykloje dirba tikras šeimininkas. Neblėsta ir įskiepyta vaikų meilė darbui. Jeigu reikia, modeliuotojai renkasi į dirbtuvės ir sekmadieniais, ir per atostogas. Juk norint padaryti gerą modelį, reikia daug laiko.

— Dėl pirmos vienos — negaliu garantuoti, — sako mokytojas. — Juk mano berniukai dalyvaus tik pirmose tokiose varžybose ir, žinoma, labai jaudinsis. O šaltakraujiškumas ir patyrimas — labei rimti padėjėjai varžybose. Bačio, mes pirmą kartą bandysime laivą A (miestų) grupėje. Sunku ką nors konkretiai prognozuoti.

Jaunieji modeliuotojai nėlieka šešėly nuo Alytaus vienuomenės. Rengia daug parodų. 1979-ųjų vasarą visas Alytus galėjo grožėti laivų paroda Dainų slėnyje. Neliko jai abejingi ir miesto komunaus konferencijos dalyviai.



Mokytojas K. Murauskas su savo auklėtiniais
AUTORIAUS nuotr.



Vieną pirmųjų alytiškių modelių į vandenį leidžia D. Remeika (kairėje) ir A. Balčiūnas
K. MURAUSKO nuotr.

KŪRYBOS LABIRINTUOSE

Pirmas iš „Ančių“ šeimos

Lėktuvai turi įvairiausias formos. Idomiausi yra tokie, kurių uodega priekyje — anties tipo.

Anties tipo lėktuvo privalumai — esant vienodam sparno plotui ir išskėtimui turi žymiai didesnę aerodinaminę kokybę, reikalauja mažesnio variklio galingumo tiems patiemis skridimo rezultatams pasiekti, yra labai saugus skridime, nes neįmanoma įvesti į suktuką — ir skatinė sukurti tokį skraidymo aparątą, juo labiau, kad Lietuvoje panašaus niekada nebuvu.

1947 metais suprojektavau anties tipo sklandytuvą RB-4 su pagalbiniu 4 AJ galingumo varikliu. Pastatyti sklandytuvą nebuvu galimybų.

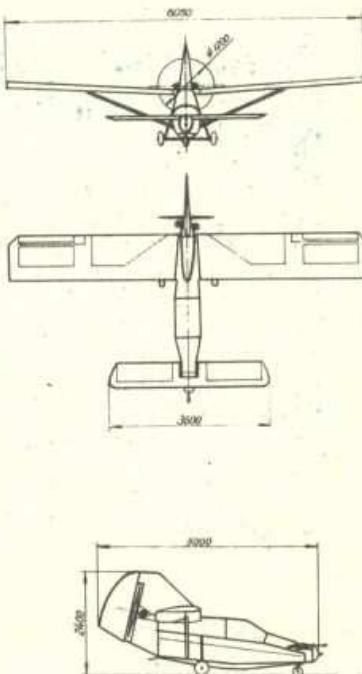
1972 metais įmėgiai kurta anties tipo lėktuvą. Tų pačių metų rudenį buvo pradėta jo statyba, o po poros metų atlikti antžemininiai bandymai. Daug vargo suteikė lėktuve įtaisytas vieno cilindro Iž-56 motociklo variklis. Teko pasi-

gaminti dviejų priešpriešinių cilindrų variklį. Bandymų metu buvo pakeista ratų važiuoklė į trių ratų važiuoklę su valdomu priekiniu ratu, įtaisytu 60 mm į dešinę nuo simetrijos ašies. Po eilės variklio ir propelerio perdirbinėjimų, 1977 m. spalio 9 dieną lėktuvas RB-15 „Antis“ pirmą kartą buvo pakeltas į orą.

Skridimo bandymų rezulta-

tai nelabai patenkino. Todėl toliau tobulinau lėktuvo schema. 1979 metais lėktuvas galutinai buvo perdirbtas. Jeigu konstrukcijoje RB-15 vertikalias plokštumas buvo sparnų galuose, tai po perdirbimo vertikalią plokštumą perkėliau į simetrijos ašį, o tarpinėje tušumoje tarp kilio ir posūkio vairo sukasi propleris. Taip atsirado RB-17, kuris pirmą kartą pakilo į orą 1979 metų rugpjūčio 2 dieną. Naujoji „Antis“ — žymiai parvaldesnė. Daug kas iš lietuviškų aviacinių konstrukcijų čia panaudota pirmą kartą: anties tipo schema, trių ratų važiuoklė su nesimetriniu ratų išdėstymu, propelerio patalpinimas tarp kilio ir posūkio vairo.

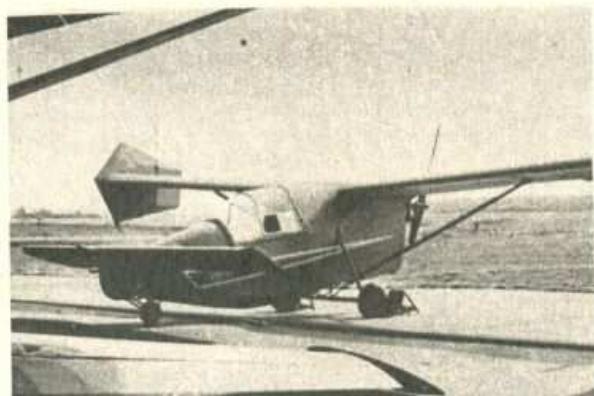
Lėktuvo pagrindinis (užpakinis) sparnas — vieno ionžerono, medinės konstrukcijos, paremtas metaliniais spyriais. Sparno profilis CAHI R-II-14 proc. Priekinis sparnas — laisvai nešantis, vieno ionžerono, medinės konstrukcijos, kartu ir aukštumos vairas. Profilis CAHI-R-III-18 proc. Liemuo



Lėktuvo RB-17 projekcijos

— plieno vamzdžių konstrukcija, dengta drobe. Variklio gaubtas ir liemens viršaus praciuožiklis padarytas iš durailuminio skardos, o važiuoklės spyrai — iš titaninių vamzdžių.

Pagrindiniai techniniai duomenys (skliausteliuose — RB-15 dydžiai, jei jie skirtis nuo RB-17): pagrindinio sparno ilgis — 8,05 m (8,4 m), pagrindinio sparno plotas — 9 kv. m, priekinio sparno ilgis — 3,6 m, priekinio sparno plotas — 3,6 kv. m, lėktuvo ilgis — 5 m (4,1 m), lėktuvo aukštis — 2,4 m (1,95 m), skridimo svoris — 320 kg (305 kg), pakilimo greitis — 60 km/val, skaidiuotas didžiausias greitis — 110 km/val, variklio galingumas — 25 AJ.



RB-15



RB-17

Romas BĒKŠTA

Pašnekesys po skridimo

Romą Bēkštą pažstu seniai. Beveik prieš keturiasdešimt metų pradėjo bandyti statyti savos konstrukcijos lėktuvą. Vėliau buvo aktyvus sklandytojas. Iki 1960-ųjų metų dirbo instruktoriu mi Klaipėdos aviacijos technikos sporto klube. Dar po ketverių metų baigė Kauno politechnikos institutą, pradėjo dirbti Šiaulių „Vairo“ gamykloje. Nuo 1978 metų

dirba Šiaulių televizorių gamykloje.

Inžinieriu Romą Bēkštą seniai vilijo skrydžiai ir žydrosi padangė. Yra sukūrės ne vieną skraidantį aparątą. Pastaroji anties tipo lėktuvo konstrukcija — po ilgamenčių tyrinėjimų gimus originalus kūriny.

Po pirmųjų skrydžių naujuoju aparatu šnekėjausi su

jo konstruktoriumi Romu Bēkšta.

— Ar ilgai išibėgėjant „Antis“ rieda žeme?

— Jeigu aerodrome aukšta žolė — ne daugiau kaip 400 metrų. Betonuotu taku tereikėtų tik apie 120 metrų. Pagal apskaičiavimus.

— O ar greit sustoja nutūpus?

— Pariedėjus tik koki šimtą metrų.

— Kiek atlikote skridimų ir koks iš jų truko ilgiausiai?

— Tieki RB-15, tieki RB-17 pakilo ir nusileido po penkiasdešimt kartų. Ilgiausiai skridimas truko su RB-17. Ore išbūta penkias minutes.

— Idomu, kas talkino stant ūias skraidymu konstrukcijas?

— „Antis“ statyti padėjo daug žmonių, skirdami tam savo laisvalaikį. Labiausiai talkino „Vairo“ gamyklos liejimo ir įrankinio cecho darbininkai, frezuotojai, suvirinėtojai. Varikli pasigaminti padėjo konstravimo skyriaus eksperimentinio cecho žmonės. Jų pagalba buvo atlikti ir statiniai bandymai. Daug padėjo ir kitų kolektyvų aviacijos sporto gerbėjai.

— Tad didelės Jums sėkmės kūrybiniuose ieškojimuose ir ateityje.

Jonas DOVYDAITIS

JAUČIU TVIRTA PETI



Sporto meistras Zenonas Garnys

Tokios pareigybės sporte, tokios specialybės — auklėtojas — nėra. Tačiau kiekviename kolektyve rasi žmonių, kuriems šis darbas tapo neatskiriamas veiklos dalimi. Ir kaskart šią geranorių daugėja. Logiška. Juk kiekvienas mūsų trokšta jaunąjį kartą matyti tvirtai žengiančią į gyvenimą.

Kokią žmogaus veiklos sritį bepaimtume, tame tarpe ir sportą, visur yra savų problemų, savų uždavinijų ir savų auklėtojų. Jų patarimai padeda ijeikti sunkumus, kopti meistriškumo laipteliais. Koks talentingas bebūtum — be darbo, be treniruočių ilgai pergalėmis nesidžiaugsi. O kur darbas, ten ir jvairiausią klausimų klausimelių. Dalį jų padeda išspręsti treneris. Tačiau ne visur jis spėja, ne viską pastebi. Ir labai šaunu, kad šalia yra vyresnis treniruočių draugas, kurio tvirtą petį jauti per varžyas ar pratybas, kurio pastaba — kartais ne visai maloni, bet teisinga — moko būti ir geru sportininku, ir liku žmogumi. Vilniaus techninių sporto šakų aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje toks vyresnysis draugas ir auklėtojas, jaunimo globotojas yra Valstybinės inspekcijos viršila, sporto meistras Zenonas Garnys.

Motokroso mėgėjai žino: Zenonas Garnys — daugkartinis respublikos čempionas, lenktyniaujant motociklais su priekabomis, gerai pasirodo per Tarybų Sąjungos pirmenybes — su priekabininku E. Stašinsku 1978-aisiais užėmė penktą vietą, o pernai — ketvirtą. Pralaimėjo tik šalies rinktinės ekipažams. Taigi turint tokią patirtį ir autoritetą galima mokyti treniruočių

draugus. Autoritetas daug reiškia. Kartais apie tai ne galvodami pamokymus į kairę, į dešinę ir dalina sportininkai, dar ir griovio neperšokę, bet „op“ suskuoč ištarti. Z. Garnys „čempioniškais“ pamokymais nestato į neišmanančių vietą nei pradedančių, nei jau gerai važinėjančių motociklininkų. Jo patarimai — tai sportininko, pripažišančio kovą, atiduodančio jai viską, nuoširdi, draugška parama.

ASMM motokroso treneris Janas Kšivickis sakė, kad be Z. Garnio paramos būtų nelengva. Vienas visų auklėtinii nesužiūrėsi. Ypač kai reikia remontuoti motociklus. Senbutių ir tie kartais klaidų pridaro, o naujokai — it žuvys ant kranto. Zenonas suplusus patėmė pro šalį nepraeis.

— Na ką, brolau! Detales nuplovei! Tad kodėl čia jas dedi? Matai, purvina... Pradėkim rinkti variklį nuo šito.

Ne, jis pats nerinks detalių, neverš varžtų. Kokia nauda iš tokios paramos? Nežinančiam pasakyk, parodyk. Lai jis pats pamato, kuo garsi motociklininko duona. Lai pavargsta prie plieninio žirgo, kuriuo smagu vėju skrieti. Tegul išmoksta motociklo „širdį“ gydyti, raktais, atskutuvais darbutis.

Zenonas ir pats nuo šio pradėjo motokroso meistro karjerą. Tai buvo 1967 metais (tada jam buvo 26-eri). Pirmasis jo treneris G. Vainbergas atvedė prie krūvos detalių ir pasakė: „Norū važinėti — surink. Bus motociklas...“ Nuo tada varželių ir sraigtelių koralystėje Z. Garnys nepasiklysta. Turi laisvesnio laiko — nuo ryto iki vakaro tekina, virina, šliufoja atskiras detalių, rengia motociklą varžyboms. Ne vienas. Dabartinis

jo priekabininkas Respublikinio technikos sporto klubo instruktorius, sporto meistras Edvardas Stašinskas, kaip ir dera ekipažo nariui, triūsia kartu. Nuo pirmo bendro važiavimo 1977 metais vyrai nesitardami sutarė, jog kartu važinės, kartu ir remontouos. Ir tai daug kam ištrigo: nori greitai važinėti, sėkmingai pasirodyti per varžyas, prižiūrėk motociklą. Štai kad ir Henrikas Urbonavičius, Tarybų Sąjungos jaunių eksčempionas, dabar studijuojantis Maskvoje. Ir besimokydamas mokykloje, ir dirbdamas treneriu vis — kur buvęs, kur nebuvęs — prie Z. Garnio. Knieti jam viena, rūpi kita. Klausia jis vienas, o pafarimų, žiūrėk, klausytis susirenka keletas.

Sakoma, kad geriausia motykli asmeniniu pavyzdžiu. Mat žodis yra žodis. Ne kiekvienas jis pagauна. Bet ką akys išvydo — lieka ilgam. Z. Garnys su savo porininku E. Stašinsku savotiškų pamokų duoda per kiekvienas varžyas. Ir treniruočių draugams, ir varžovams.

Prisimenu prėjusių metų respublikos pirmenybių bėgiama etapą Šiauliuse. Abu 650 ccm motociklų su priekabomis važiavimus laimėjo Z. Garnio ekipažas. Tačiau vilniečiams teko važiuoti nemazą ratą ir ne priekyje. Betgi vyrai dėl to nevertė kaltės vienas kitam: susikaupę sekė varžovus, trasą, yrësi vis pirmyn ir pirmyn. Ir kaip kontrastingai atrodė kiti duečiai, kažko pyksei, mosavę rankomis ir dar labiau atsilikę nuo lyderių. Aišku, nelengva aplinkui verdant aistrosms likti santūriam, susikaupusiam, nesėkmui analizę atidėti vėlesniams laikui. Betgi į trasą va-

žiuojį ne emocijų demonstruoti. Viską, kas trukdo kovai, privalai palikti, o ne vežtis su savimi. Ir tai įmanoma. Matė tūkstančiai žiūrovų.

Matė pernai jie, TSRS pirmenybių pirmo etapo Vyru mieste Estijoje dalyviai, kaip draugai nepaliekami nelaimėje. Sugedo birželio G. Vainioko motociklo [irgi su priekaba] užpakalinis tiltas. Iki kito važiavimo Z. Garnys padėjo jį sutaisyti.

Matyti, didžiulė meilė žmogui yra akstinas, neleidžiantis Z. Garniui matyti tik savo paties reikalus. Kiekvienas, be abejo, turi galvą ant pečių, gali mokyti iš savo klaidų, stebédamas kitus. Bet ar ne naudingiau palausoti jėgas sunkesniems durbams? „Kam klūpinėti ten, kur mano jau eita ir rastas geras kelias. Juk nuodėmė jo neparodyti...“ Gerbia Zenoną Garnį motociklininkai už tai, gerbia už atkaklumą ir ilgaamžiškumą sporte, gerbia už kartais skaudų, bet tiesų, sąžiningą žodį. Jo nefartai Z. Garnys negali, kai pamato į dirbtuvės stumiamą purviną motociklą, kai jauniesiems sportininkams ima atrodyti, jog per treniruotes nebūtina važiuoti ir važiuoti iki devintių praeitai, kai jie užmiršta, jog laimi ne viesulu skrijejas, o galvojantis motociklininkas.

Sportininkus gerbiame už jų meistriškumą, valią ir ryžią siekiant pergalės, už laimėjimus. Betgi jie pėlno dar dienosnės pagarbos — sporto mėgėjų, treniruočių draugų ir varžovų, už norą ir sugerbėjimą perduoti savo žinias, patirti ateinantims, globoti jaunimą, mokyti jį didžiojo sporto kilnumo, paprasčių gyvenimo tiesų.

J. PASKOCINAS



Nepaikino praėjusi vasara respublikos sklandytojų. Nors saulė ir šildė, bet šios sporto šakos entuziastams nebuvo pagalbininkė. Retai kada susidarydavo giedrų savaitgalių su debesų „gatvelėmis“ padangių toliuose, galingais termikais ir vilionėmis skristi tolimais maršrutais. Todėl varžyboms ir ypač treniruotems reikėjo išnaudoti kiekvieną pasitaikiusį kad ir trumpalaikį giedrą tarp snij. O čia jau daug kas priklauso nuo organizuotumo.

Kad Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo (ATSK) kolektyvas darbštus — nėra abejonės. Ketvirtus metus iš eilės sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime užima pirmą vietą aviacijos technikos sporto klubų tarpe, yra vienas veikliausių ir geriausių respublikoje. Per praėjusią sportinę vasarą panevėžiečiai sugebėjo išskraidyti 2800 valandų, o jveikdami maršrutus sportininkai sklandytuvais nuskriejo daugiau kaip 28 tūkstančius kilometrus — toks darbštumas ir organizuotas maloniai stebina. Reikia sugebėti! O, beto, dar ir nemenkų mūrinį dviaukštį klubo pastatą patys savo jégomis stiebė į viršų.

— Labai dažnai dirbo vienos klubo grandys: instruktoriai, technikai, inžinieriai ir lakūnai visuomenininkai, — pasakoja klubo viršininkas sporto meistras Sigitas Noreika. — Bet maloniusiai tai, kad visose pratybose, visuose darbuose labai organizuoti ir drausmingi, darbštūs ir energingi buvo visi klubo sportininkai, tiek pradedantieji, tiek prityrę sklandytojai. Visi būdavo pasiruošę kiekvienu dieną pakilti į padangę palankiu momentu. Visada aerodrome budėdavo skraidymų vadovas, paruošti kilimui starte stovėdavo sklandytuvai ir léktuvai. Kai salygų skriejimams nebūdavo, sportininkai kartu su instruktoriais ir technikais šias laisvas valandas paskirdavo mūrininko specialybei. Prie klubo pastato statybos per vasarą kiekvienas jų išdirbo po 80 valandų.

Pastatas, kurio projektą paruošė klubo tarybos pirmininkas, lakūnas visuomenininkas Liudas Ramanauskas, o statybą šefuoja „Ekrano“ gamykla (direktorius V. Navickas), jau iškilo visu ūgiu. Liko liko klubo instruktoriaus Bernardo Sakéno rūpestis — vidaus apdailos darbai.

O kokie metų sportinio darbo rezultatai? — paklausite. Pamėginsiu iššifruoti jau

SKAMBI SUTARTINĖ,

arba pasakojimas apie darbščius
Panevėžio aviacijos technikos spor-
to klubo žmones



Naujasis klubo pastatas



Klubo viršininkas sporto meistras Sigitas Noreika (dešinėje) su grandies vadu Stasiu Špokausku prieš skridimą

minėtus išskaidytų valandų ir nuskristų kilometrų skaičius. Net trys pirmamečių sklandytojų baigė apmokymo kursą ir atliko pirmuosius savarankiškus skriejimus. Ypač gerą pasiruošimą parodė instruktoriaus Rimo Balio mokiniai — „Lino“ susivienijimo audėja, buvusi 5-os miesto profesinės technikos mokyklos auklėtinė Gražina Gumbelėvičiūtė ir klubo aviatechniko Česlovo Rinkevičiaus sūnus Rimas, 28-os miesto profesinės technikos mokyklos moksleivis. Sklandytojai Petras Povilionis ir Arūnas Mačiulis (dabar KKI studentas) įvykdė sporto meistro normatyvus. Be to, praėjusį sezoną buvo paruošti 4 pirmo, 8 antro ir 18 (planas — 12) trečio sportinio atskyrio sklandytojų. Organizuojant skraidymus ir ruošiant atskyrininkius gerai padirbėjo grandies vadas Stasys Spokauskas, dirbantis klube jau penktus metus, instruktoriai Rimas Balys, Alvydas Kučinskas, Bernardas Sakėnas, o ruošiant lėktuvus ir sklandy-



Instruktorius Bernardas Sakėnas ruošia startui su „Zyle“ jaunujių sklandytojų mokyklos auklėtinę Rimą Nuobaraite



Instruktorius Rimantas Balys išleidžia skrydžiui su „Blaniku“ sporto meistru Petru Povilioniu



I startą

M. KURAIČIO nuotraukos

tuvus — inžinierius Juozas Rimkevičius ir technikas Česlovas Rinkevičius bei klubo visuomeninis aktyvas. Padėkos žodžio nusipelno taip pat klubo šefai — susivienijimas „Linas“ (direktorius A. Saldukas) ir ypač nuolatinį démesį klubo veiklai skirięs partijos miesto komitetas.

Leigu dar pridurisime, kad klube praėjusiais metais trainavosi beveik 60 lankynų ir sklandytojų, 52 aviamodeliuotojai ir apie 90 jaunų sklandymo mokyklos auklėinių — klubo metų sportines veiklos šilruotė gana turtinga.

Apie darbą klube su jaunaisiais sklandytojais ir aviamodeliuotojais verta pakalbėti atskirai. Su aviamodeliuotojais instruktoriaus Zutekas Velička dirba nelabai seniai. Bet ir per tuos keletą metų, kai mažųjų lėktuvėlių kūrėjams buvo paskirtos pastalpos ir jis émėsi globoti aviamodelizmo entuziastus, nuveikta nemaža. Iškovota ne viena prizinė vieta respublikinėse moksleivių aviamodelizmo varžybose, o praėjusiuose metų respublikos pirmenybėse kambariniai modeliai panevéžiečiai jau tapo čempionais.

Nors prie klubo organizuotos jaunujių sklandytojų mokyklos globa patikėta instruktoriaus sporto meistrui Vincui Mikeliūnui ir Bernardui Sakėnui, skaitlingas būrys jų auklėtiui, kuriems noras skraidyti ir begalinis entuziazmas tryksta per kraštus, yra viso klubo kolektyvo rūpestis. Vien praėjusiais metais susipažino su aerodinamikos ir meteorologijos pagrindais,

...išmoko valdyti sklandytuvėlį „Zylę“ ir atliko juo pirmuosius skriejimus beveik 90 metų vidurinių ir profesinių technikos mokyklų auklėtinų. Sportinis aerodromas, kuris, beje, yra prie pat miesto, šiemis jauniesiems sklandymo entuziastams tapo mielais entaisiais namais.

— Kas paskatino ateiti į klubą? — paklausiau 4-os vidurinės mokyklos aštuntoką Liną Baną, nediduką, bet energingą, labai smalsų ir draugišką vaikinuką.

— Visi sklandytuvai priskrenda virš miesto. Dar mažas būdamas visada žiūrėjau į juos bekylančius ir ilgai lydėdavau akims, — prisimena Linas. — O kai paklausiau kaimyną Donatą Skiautę, kuris pats skraido dideliu sklandytuvu „Blaniku“, ar jis negalėtų ir mane nors kartelij pavėžinti, dėdė Donatas pasiūlė ateiti į aerodromą. Taip sykį ir atėjome kartu. Mane priėmė į klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklą.

— Ar netrukdo sklandymas moksliui, nes per savaitę po porą kartų, o vasarą ir dažniau tenka ateiti į treniruotes?

— Dvejetukų kaip neturėjau, taip ir neturiu, — iškinamai atsakė Linas.

— O draugai?

— Kai manė priėmė, pakviečiau dar į klubą bendraklasės Rimą Nuobaraitę, Ritą Volonytę. Visus mus, kaip ir 12-tos vidurinės mokyklos septintoką Arūną Strigą, kol kas vadina pirmamečiais, bet, — paklauskite ir jū, — visi mes su dvejetuku jokios draugystės nepripažįstame. Mes žinome, kad skraidytį gali tik drausmingi ir pažangūs moksleiviai.

Malonu buvo klausytis Lino ir jo treniruočių draugų pasakojimų. Jis tikinėja, kad klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklą atlieka didžiulį darbą; ugdomė tik gabius sportininkus, bet ir pavyzdingus bei drausmingus jaunuolius. O jaunųjų auklėjimo pamėtas čia yra vyresniųjų treniruočių draugų, tokiių kaip 28-os miesto profesinės technikos mokyklos auklėtinį Aldo Vilko, Vidmantą Gado, Remigijaus Balčiūno, Vytauto Giršvardo, politechnikumo moksleivio Roberto Kvedero, 5-os vidurinės mokyklos dešimtoko Gintauto Kaniūšo, kurie per praėjusį sezoną su „Zylėmis“ jau atliko po 60—70 skriejimų, pavyzdys, klubo instruktorių, vadovų dėmesys ir rūpestis, draugiška kolektyvo parama. Tai — kaip skambia vieningo darbo sutartinė.

K. KAZIŪNAS

JUCA ATVERIA SAVO PASLAPTIS



Skaidūnas A. Liekis



V. GVOZDO nuotr.

Praėjusiais metais buvo atliktas kokybinis šuolis, konstruojant laisvos klasės skraidykles, pritaikytas skridimams kalnuose. Naudojantis sukauptu ilgamečiu šalies bei užsienio skaidūnų patyrimu, mūsų konstruktoriai (Kauno radijo gamyklos, Kauno politechnikos instituto, Vilniaus radijo matavimo prietaisų MTI) sugebėjo pastatyti keletą originalių aparatu.

Prieš pat išvykstant į Šiaurės Kaukazą, respublikos aviacijos sporto federacijos skraidyklų komiteto techninė komisija surengė techninę aparatu apžiūrą, įvertino skaidūnų techninį bei psichologinį pasiruošimą. Rinktinės sudėtyje buvo dvylika pilotų iš Kauno, po tris — iš Prienų bei Vilniaus ir vienas iš Šiaulių.

Šiokį tokį patyrimą skrieti nuo kalnų turėjome. Triju žmonių grupė iš Kauno politechnikos instituto 1977 metų pabaigoje dalyvavo antrajame sajunginiame skaidūnų sąskrydyje Kryme. Praėjusių metų vasario mėnesį KPI studentų grupė, vadovaujama ilgamečio skraidyklų sekcijos pirmininko Kazio Valiulio-Petkevičiaus, lankėsi Karpatuose, kur skraidė nuo Trostianų kalno. Kiek vėliau, bendradarbiaujant su Baltarusijos skraidyklų federacija, buvo surengta ekspedicija į kitą Užkarpatės rajoną — prie Chomiako kalno (1761

m. virš jūros lygio). Tada Šiaulietis K. Juodėnas ir Prienų ESAG darbuotojas R. Kinutas, įveikę varginantį kopimą į Chomiako viršūnę, kartu atliko pirmą grupinį skridimą. Buvo pasiekta pirmasis respublikos rekordas — pilotai įveikė 800 metrų santykinį aukštį ir nuskrido 5 kilometrų nuotoli. Skrydis truko 10 minučių.

Pastaraisiais metais šalies skaidūnai pradėjo skriejimus nuo Jucos kalno (12 kilometrų nuo Platigorsko). Apie šio kalno puikias aerodinaminės charakteristikas nusileidimams į minkštą stepę greit pasklidė geros žinios. Tad praėjusių metų pavasarį Lietuvos aviacijos sporto federacijos skraidyklų komiteto nariai K. Juodėnas ir J. Valentiniatis buvo nuvykę akivaizdžiai ištirti Jucos kalno sąlygas, užmegztį draugiškus dalykinius ryšius su vietos skraidyklų komitetu. Skraidūnai atliko tiriamuosius skriejimus. Išvada buvo viena: švelnus kalno siluetas, solidus jo kepurės aukštis (350 m) sudaro puikias sąlygas formuoti galtingiems, su minimalia turbulencija, antvėjams. Todėl buvo nutarta pirmają Lietuvos skaidūnų sportinį treniruočių stovyklą organizuoti prie Jucos kalno.

Pirmosios išvykos į kalnus sėkmę privalėjome „nukalti“ dar namuose. Čia į pagalbą atėjo Kauno Jono Ziburkaus aviacijos sporto klubas, suda-

rės palankias sąlygas praktiskai realizuoti nedidelę apmokymo programą, psichologiskai bei techninėi paruošti skraidyklų pilotus aukštuminiams skridimams. Klubo sklandymo technikos pagalba skaidūnai susipažino su individualiai emociniai ir fizioliginiai pojūčiai, iškylančiai skraidyklei skrendant kalnuose, dideliuose aukštciuose.

Tats svarbiausias mūsų uždavinys stovykloje buvo — skraidyti maksimaliai saugiai. Skaidėme keturiomis grupėmis, kiekvienoje — po du aparatus. Atskirų grupių darbai vadovavo nuolatiniai skraidymų vadovo pavaduotojai K. Mikalauskas, K. Valiulis-Petkevičius, K. Zelnys ir S. Juška. Vyriausiuoju skraidymų vadovu buvo paskirtas K. Juodėnas. Fizinį bei emocinį pilotų stovį nuolatos stebėjo gydytojas G. Šlepikas. Tai sudarė pirmąjį mūsų priešais skaidymui garantuoti.

Antroji priešais — tai patikima technika. Pirmosiomis dienomis erdvė virš Jucos tapo tikru bandymų poligonus. Sklendimo režime, esant štiliumi ir sumažėjusių oro temperatūros gradijantui, skraidyklių su pilotu nuo kalno galėjo skrieti 3—4 minutes. Pakankamu tikslumu nustatėme turimą skraidyklų charakteristikas: minimalų žemėjimo greitį, greičių diapa-

zoną, aerodinaminį pavaldumą, išilginį bei skersinį stabiliumą. Buvo atlikta visų skraidyklų palyginamoji analizė. Išitikinome, kad kiekvienam kalnui turi būti „sava“ skraidykli.

Skraidant kalnuose, būtina turėti srauto greičio, aukštėjo ir žemėjimo arba kėlimo nustatymo prietaisus. Bet svarbiausia, prieš skrendant būtina nuodugniai išstudijuoti sukauptą kitų pilotų patirtį, subtiliai pažinti vietovės aeronogines charakteristikas.

Skraidant vilniečių S. Juškos ir V. Grigonio sukonservuotas elektroninis oro srauto greičio matuoklis — signalizatorius buvo pritvirtintas prie „Gaidelio“ kaklo. Skraidykli „Gaideliu“ buvo praminta dėl originalių raudono audeklo stabilizatorių, panašių į gaidžio skiautę. Su šia skraidykle startavo Vytautas Grigonis. Elektroninis įtaisas skelbė saugų skridimo režimą.

Tą dieną palikę Jucos kalno viršūnė, skrydžiams pakilo septyni mūsų skraidūnai. Visi sėkmingai nusileido į numatyta vietą.

Pirmas startavo A. Liekis. Aiškiai matome, kaip prityrusio skraidūno valdoma oranžinė skraidyklių kopija aukštyn. Glausdamasis arčiai šlaito, ten, kur stipriausias kėlimas, pilotas priverčia skraidyklių kilti dešimties—penkiolikos laipsnių kampu. Jis netrunka jveikti kalno aukštį (300 m). Skraidyklių stengiasi pabėgti iš regėjimo zonos, sprunka aukštyn. Tai jau stiprus termikas ją kelia! Bet... galinges kėlimas nutrūko stanga, kaip ir buvo prasidėjęs. Galėjo praeiti 2–3 minutės. Pilotas sklidžia, suka spiralei ir leidžiasi į numatyta vietą. Užmiršę nuovargi, bégame sveikinti laimės vaiko. Švyti Liekio veidas.

— Galėjau ir aukštiau užskrapšyti, jeigu būčiau įvertinęs termiko judėjimą, — sako jis.

Galima tikėti Alfonsu. Su broliu Romu jis pasistatė šią laisvos klasės skraidyklių SK-2 (prancūzų projektas), metodiškai dirbo. Tad ir laimė nusiypsojo. Jveiktas 530 m aukštis! Naujas respublikos rekordas!

Įpusėjus antrai skraidymų savaitei, galėjome drąsiai teigti apie išaugusį mūsų skraidūnų techninį ir psichologinį pasiruošimą. Zvilgsniai dabar vis dažniau užklūdavo už Piatigorsko kalnų masivo gražuolės Bežtau viršūnės. Nutarėme skrieti ir nuo jos. Skridimui ruošėsi

penki pilotai: K. Juodėnas, A. Liekis, K. Želnys ir mudu su Kaziu Mikalauskui. Su Kaziu feko dalintis vienu aparatū. Kartu su mumis buvo medicinos sesuo Rima Želnienė ir ištikimas visuose žygiose fotožurnalistas Valerijus Gvozdas.

Kalno šturmą pradėjome glausta rikiuote. Nepatogūs nešulai, akmenuotas takas apsunkino kopimą į kalną. Tik bemaž po pusvalandžio pasiekėme viršūnę. Penkiolikos metru ilgio aikštélė vos sutalpino mūsiškių skraidyklų surinkimo konvejerį.

Startuoti teko stovint ant besileidžiančio 45 laipsnių kampu žemyn viršūnės smailgalio. Pirmas iš mūsiškių pakilo K. Želnys. Žmogus ir sparnas staiga šoko aukštyn. Kestutis spirale bando gesinti aukštį. Spirali ne leidžiasi, bet priešingai — kopija aukštyn dideliu atakos kampu. Kiliimas — penki metrai per sekundę. Bemaž keturiasdešimties metru diametro spirale aparatas iškovojo dar daugiau aukštį, kol pagrindinis fermiko kėlimas baigėsi. Dabar skraidūnas atbuline spirale ėmė leistis žemyn. Kestutis Želnys pasiekė naują laimėto aukštio (200 m) respublikos rekordą.

Po to skridau aš. Tuo pat teko atmūsinėti sparnais vėjo blaškymą. Skrisdamas tarp gretimų kalnų keterų, pajautau antvė ranką. Bet skridimą užbaigiau laimingai.

Skrydžio estafetę po to perėmė A. Liekis. Matome iš apačios, kaip šviesus taškas atsiskiria nuo viršūnės ir ilgokai kabo vietoje. Po kurio laiko ir jis sėkmingai nusileidžia.

Paskutinysis Bežtau viršūnė paliko K. Juodėnas, skraidymų kalnuose pradininkas, atviros širdies ir poetiškos siebos žmogus. Kintautas iš karto pasirinko kitą maršrutą. Kuri laiką skrido šešeline kalno puše. Ištrūkus iš jos, kursas pakrypo į Saulėn atgręžtą kalno pušę. Platius terminis srautas ainešė iki nusileidimo aikštélės.

Taip buvo pasiektais komandinio skriemimo iš 1400 m aukštio respublikos rekordas.

Vidutiniškai kiekvienas mūsų skraidūnų šioje treniruočių stovykloje atliko po 20 skrydžių. Išskaidlyta 48 valandos. Didžiulį džiaugsmą suteikė pasiekti naujo Tarybų Lietuvos skriemimo skraidyklių rekordai.

S. PRIALGAUSKAS

BRANGIAUSIA DOVANA

Kai jėjau į Kauno 24-osios vidurinės mokyklos automodelizmo dirbtuvės, būrelis berniukų stropiai drožė mediuius propelerius. Gerokai sutrikusi, klausiamai pažvelgiai į būrelio vadovą Vladą Bagdonavičių.

— Ne, tai ne aviamodeliuotojai, — nusiypsojo mokytojas. — Ir mums propelelieriai reikalingi. Beje, gerai išdrožti propelerį — sunku. Jobriaunos turi būti labai tiesios. Priglaudus liniuotę, neturi likti nė mažiausio plynėlio. Taigi pasiūlri į šį pirmą, atrodo, nesudėtingą darbą ir matai, ar vaikas turi rankas, ar galės vėliau dirbti su tokiom smulkutėm detalem, kokios reikalingos automodeliui.

Pirmomis rugsėjo dienomis berniukai veržie veržiasi į mokytojo Vlado Bagdonavičiaus būrelį. Ir kur nesiverš, — greta mokyklos įrengtas puikiausias kordodromas, aikštélé radiju valdomiems automodeliams su vingriaušiom linijom. Ir tie, laimingieji, kuriems pavyko pirmasis propeleris, vėliau padaro tokius automodelius, kad neatsistebési. Viskas čia tikra, fai yra, visiškai taip, kaip dideliam automobiliui: ir sėdynės, ir vairai, ir šviesų signalai. Ir bene svarbiausia tai, kad tokia žaislinė mašina skrieja šimto ir daugiau kilometrų greičiu per valandą!

Idomu dirbti su automodeliais. Darbas praplečia berniukų akiratį — jie greičiau suvokia fizikos dėsnius, lengviau atlieka braižybą, o ką ir kalbėti apie varžybas — kiek daug naujų pažinčių, kiek pamatyta miestų, respublikų, kiek surasta gerų draugų.

— Cia vaikai įgyja tiek techninių žinių ir darbinių įgūdžių, kad nuėję dirbti į bet kurią gamykla, gali iš karto gauti IV šaltkalvio teknikojo kategoriją, — pasakoja mokytojas.

Ziūrėjau į Vlado Bagdonavičiaus tvirtas, tikras darbininko rankas ir galvojau: kur glūdi ta didžioji paslaptis,

kad šis žmogus taip myli darbą, vaikus, turi valios, užsispyrimo ir sugeba tuo užkrėsti kitus?

Vladas iš vaikystės buvo visokiu darbu meistras. Bėdoje padėdavo kaimynams — kam elektro dingo, kam čiaupas nusisuko, kas mašinoje gedimo neranda — viską sugėbėjo pataisyti.

Daug metų V. Bagdonavičius dirbo direktoriaus pavaduotoju gamybos reikalams ir „nesirgo“ jokiais modeliais. Tik kartą direktorius pasiūlė V. Bagdonavičių pasiūstyti į automodeliavimo vadovų kursus Vilniuje. Buvo tai greičiau atsitiktinumas — kito žmogaus nepasitaikė. Tai buvo 1965 metais. Automodeliai mokytoja sudomino ne juokais. Grįžęs pirmiausia į darba įtraukė savo vyresnįjį sūnų Raimondą, dar vieną kitą berniuką. Pradžia, kaip ir daugeliui, buvo sunki. Igūdžių, patirties stoka, be to, ir bazė mokykloje buvo labai menka. Reikėjo viską patiem sukurti. Vargo buvo. Bet modeliai jau nebepaleido mokytojo. Jis kiekvieną laisvą valandėlę dildė, tekinio, montavo. Savo entuziazmu užkrėtė ir mokinius. Iš pradžių jie darė automodelius su gumos varikliais. Vaziuodavo tie modeliai neblogai, bet buvo kiek grioždžiai, sunkūs. O ir vaikams jie greitai pabodo. Neišvystydavo didelio greičio.

Mokytojas suprato, kad reikia imtis darbo ir pačiam. Kaupėsi literatūra, bréžiniai. Palikės po pamokų mokyklos dirbtuvėje, užsisidėdavo iki vėlumos. Cia jis dažnai aplankydavo ir penkiometis sūnėlis Vilius su mama. Ką ir bekalbėti apie vyresnį — Raimondą. Jis buvo pirmas tėtės pagalbininkas. Taip pamažu Vlado Bagdonavičiaus hobis ēmė daryti visos šeimos poreikius. O ir būrelis augo, tvirtėjo. 24-osios vidurinės mokyklos berniukai penkerius metus iš eilės buvo respublikos jaunių čempionai. Vėliau tapo tradicija — nenusileisti

PELNYTAS DARBO



Mokytojas V. Bagdonavičius su jaunaisiais automodeliuotojais

M. ALYČIO nuotr.

žemiau trečios vietas.

1970 metais pasirodė nauji respublikos moksleivių varžybių nuostatai. Jie numatė, kad ir vadovas startuotų kartu su mokiniais. Mokytojui Bagdonavičiui sekėsi. Po ketverių metų Kišiniove vykusiose sąjunginėse varžybose įvykdė kandidato į sporto meistrus normatyvą. Tada startavo 5 ccm klasės automodeliu ralio varžybose. Jam atiteko sidabro medalis.

Neatsiliko nuo tėvo ir sūnus Vilius. Dar nelankydamas mokyklas, berniukas nuolat sukiogosi dirbtuvėje, čia padroždamas, čia pasidarbuidamas su dilde. Tėvas nedraudė. Jo negasdino, kad berniukas dirba su aštatriais įrankiais. Todėl, kai Vilius pradėjo lankyti mokyklą, automodelizmo būreljeje jautėsi senburiu. Su tėtės pagalba jis padarė puikų aeromobilį. Dabar Vilius jau aštuntokas, pelenė ne vieną diplomą ir medalį. 1979 metų sąjunginėse automodelių varžybose Taškente jis startavo su GAZ-66 klasės modeliu ir laimėjo bronzą.

Kai lankiausi Kaune, Vilius rodė čekiško automobilio „Mėtaleks“ 1,5 ccm klasės kopiją. Tai modelis su vidaus degimo varikliu. Su juo berniukas ruošiasi startuoti Baltijos varžybose, kurios vyks Kaune. Tikisi su šia kopija įvykdyti kandidato į sporto meistrus normatyvą.

Labai gerai dirba, geru rezultatu pasiekė ir devintokas Ričardas Zutkis. Modelius jis daro nuo kelvirtos klasės. Pradžioje jo tėvai jaudinosi, kad vaikas daug laiko praleidžia prie modelių, bijojo, kad nukentės pažangumas. Nieko panašaus neįvyko, — pernai Ričardas baigė aštuančias klases su 4,7 vidurkiu. Taigi darbas būreljeje geram mokymuisi netrukdo.

Papasakoja tik kelias pribiminimų nuotrupas, išgirstas dirbtuvėje, kordodrome. O juk šiai jdomiai sporto šakai mokytojas Vladas Bagdonavičius jau paskyrė penkiolika savo gyvenimo metų.

Automodeliavimas iš V. Bagdonavičiaus pareikalavo daug laiko, valios ir kantrybės. Bet dar daugiau davė pačiam mokytojui, visai jo šeimai ir ypač tiems vaikinams, kurie, pamégę šią sporto šaką, pasklidė po Kauną, respubliką. Vytautas Zukauskas, Donatas Venskutonis, broliai Vidas ir Rimas Kaušiniai ir dar daug daug kitų išsinešė iš Vlado Bagdonavičiaus būrelio bene brangiausią dovaną — meilė darbui, valią, atkaklumą.

L. ZILINSKAITĖ

Visi respublikos jaunuoliai, prieš pradėdami karinę tarnybą TSRS Ginkluotosiose Pajėgose, išlaiko PDG komplekso normas. Tai vienas svarbiausių reikalavimų jauniui, kurį kelia respublikinė SDAALR organizacija, kompleksiškai ruošiant šaukiamojo amžiaus jaunuolius karinei tarnybai.

Jaunimo tarpe labai populiaru tokia karinio patriotinio auklėjimo forma, kaip sąjunginai sukurinti sportiniai žaidimai „Žaibas“ ir „Ereliukas“. Pernai juose dalyvavo daugiau kaip 300 tūkstančių

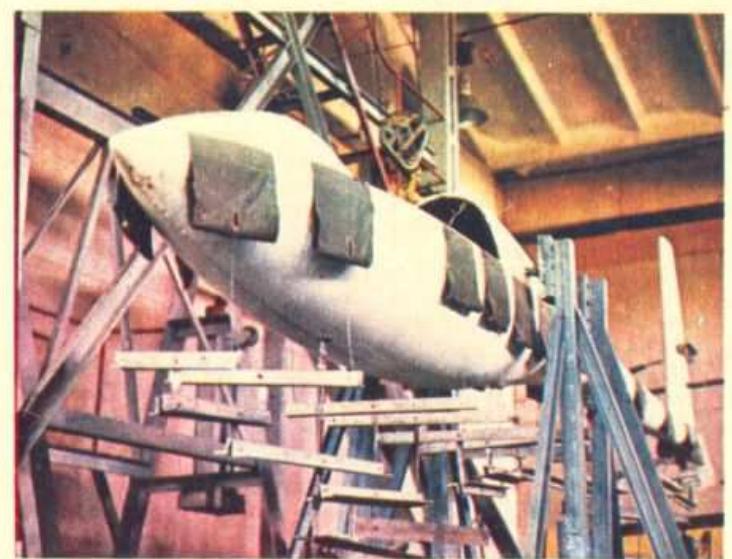
moksleivių. Respublikoje masiniu patriotiniu judėjimu taupo sąjunginės komjaunimo ir jaunimo žygis tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis.

Lietuvos TSR gynybinė draugija 1979 metais tapo sąjunginio socialistinio lenktyniavimo, ruošiant specialistus tarybinėms Ginkluotoms Pajėgoms, nugalėtoja. Vasario 15 d. įvykusime respublikos SDAALR CK plenume TSRS gynybos ministerijos raudonąją vėliavą nugalėjams įteikė TSRS gynybos ministerijos valdybos viršinin-

LAK-12 „LIETUVA“



Lakūnas bandytojas G. Nekrašius su sklandytuvu LAK-12



Sklandytuvu LAK-12 statiniai bandymai

R. STRIAUSKO nuotr.

IVERTINIMAS

kas generolas leitenantas A. Popovas.

Plenumas numatė kelius toliau tobulinti žaukiamojo amžiaus jaunuolių karinį patriotinį auklėjimą.

Plenumo darbe dalyvavo triskari Tarybų Sąjungos Didvyris, aviacijos maršalas, TSRS SDAALR CK pirmininkas A. Pokryškinas, Lietuvos LKJS CK pirmasis sekretorius V. Baltrūnas Lietuvos KP CK administracinių organų skyriaus vedėjas A. Bullis, Lietuvos TSR karinis komisaras, generolas majoras A. Mickevičius.

Skaitytojai tikriausiai pastebėjo, kad Prienuose, Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje, kiekvienais metais surukiamas naujas sklandytuvo „Lietuva“ variantas. Ne išimtis ir 1979-ieji. Grudžio 21 dieną Pociūnuose buvo išbandytas naujausias (jau šeštasis!) šio rekordinio sklandytuvo modelis LAK-12.

Pakanka vieno žvilgsnio, kad suprastum, jog šis aparatas savo išore žymiai skiriasi nuo ankstiau pastatyti. LAK-12 turi visiškai naują liemenį ir uodegos plokštumas. Be to, sparnų tvirtinimo vieta gerokai nuleista žemyn, iki liemens vidurio. Dabar jo formos tapo grakštėnės, melonesnės akiai. Žymiai smailėnis liemens priekis, vientisas kabino gaubtas ir naujos uodegos plokštumu formos su paryškintu kilio strėliškumu suteikia sklandytuvui LAK-12 „Lietuva“ šiuolaikinę išvaizdą.

Projektuodami LAK-12, konstruktoriai turėjo tikslą ne tik pagerinti sklandytuvo išvaizdą. Nauja prietaisų lenta, ventiliacijos sistema, patogesnis valdymo rankenėlių išdėstymas, erdvesnė kabina, žymiai geresnis matomumas, — viskas skirta tam, kad ilgo skridimo metu pilotas kuo mažiau pavargtų.

Liemens konstrukcija pasikeitė ne tik išorinėmis formomis. Jo kevalė greta stikplastico panaudotos polimerinės kompozicijos anglies pluošto pagrindu. Svoris nepasikeitė, nors apkrovos, padidėjus skridimo greičiams, žymiai išaugo. Visos valdymo sistemos liemenyje taip pat naujos.

Atsisakyta flaterio atžvilgiu užgaidaus viento pasukamo stabilizatoriaus. LAK-12 „Lie-



Plenumo prezidiumas

M. KURAIČIO nuotr.

tuva“ turi klasikinį stabilizatorių su aukštumos vairais, kurie, kaip ir posūkio vairas, visiškai išbalansuoti pagal svorį. Uodegos plokštumoms vietoj sparno profilio NACA 64—012 panaudotas storesnis profilis, todėl padidėjo jų standumas bei efektyvumas, nors vairų plotas ir mažesnis.

LAK-12 sparnai praktiškai liko tokie, kaip 1978 metų modelyje LAK-10. Pasikeitė tik valdymo sistemos, oro stabdžių konstrukcija, padidėjo vandens balasto bakų talpa.

Projektuodami šeštąją seriją, ESAG konstruktoriai ir technologai daug padarė, padidindami sklandytuvo gamybos technologiškumą. Visi pagrindiniai mazgai suprojektuoti kaip atskiri agregatai. Todėl dabar „Lietuvi“ pagaminti reikia žymiai mažiau darbo laiko. Ypač paspartėjo surinkimo procesas. Tai leis pagaminti daugiau sklandytuvų ribotomis gamyklos sąlygomis.

LAK-12 „Lietuva“ — rekordinis atviros klasės sklandytuvas, plastmasinės konstrukcijos, laisvai nešantis vidurusparnis su pakeltu stabilizatoriumi.

Sparnų forma plane — dviguba trapezija. Sparnų ionžeronas pagamintas iš anglies pluošto. Kevalų konstrukcija — tradicinė, trisluoksnė iš stikplastico su putplastico užpildu. Profilis pašaknyje — Wortmann FX 67-K-170, o sparnų galuose — FX 67-K-150. Interceptorai įmontuoti tik viršutiniuose sparnų kevaluose. Balasto bakai talpina net 250 litrų vandens, todėl galima pasiekti didelį apkrovų diapazoną.

Liemens kevalai irgi tri-sluoksnės konstrukcijos. Tik

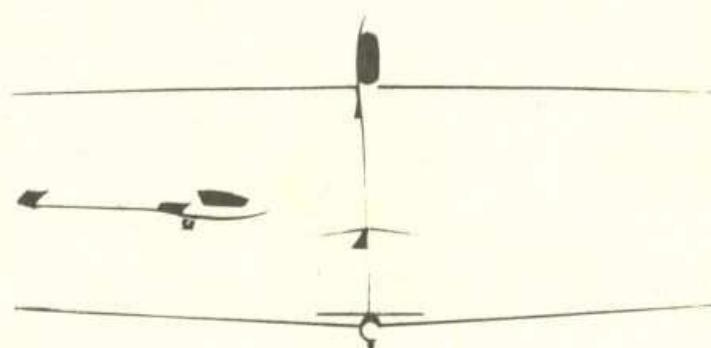
čia greta stikplastico panaudotos ir anglies juostos. Važiuoklė sudaro įtraukiamas ratukas ir uodegos ramstis, kaip ir ankstesniuose „Lietuvi“ variantuose. Kabinos gaubtas pagamintas iš vientiso organinio stiklo lapo, atlenkiamas dešinėn.

Prietaisų lentoje — visi būtiniausi aeronavigaciniai priešaisai. Joje galima įmontuoti

ir gamykloje sukurtą elektro-ninį variometrą su optimizatoriumi LAK-RE-303.

Uodegos plokštumų, vairų, o taip pat užsparnių ir eleronų konstrukcija irgi trisluoksnė. Užsparnių kevaluose panaudotas anglies pluoštas. Uodegos plokštumoms panaudotas profilis Wortmann FX 72-L-15/20.

V. MEKŠRIONAS



PAGRINDINIAI TECHNINIAI DUOMENYS

| | |
|----------------------------|----------------------|
| sparnų ilgis | 20,42 m |
| liemens ilgis | 7,20 m |
| aukštis | 1,70 m |
| sparnų plotis | 14,63 m ² |
| prailgėjimas | 28,50 |
| kabinos aukštis | 0,83 m |
| kabinos plotis | 0,64 m |
| tuščio sklandytuvo svoris | 340 kg |
| minimalus skridimo svoris | 410 kg |
| maksimalus skridimo svoris | 650 kg |

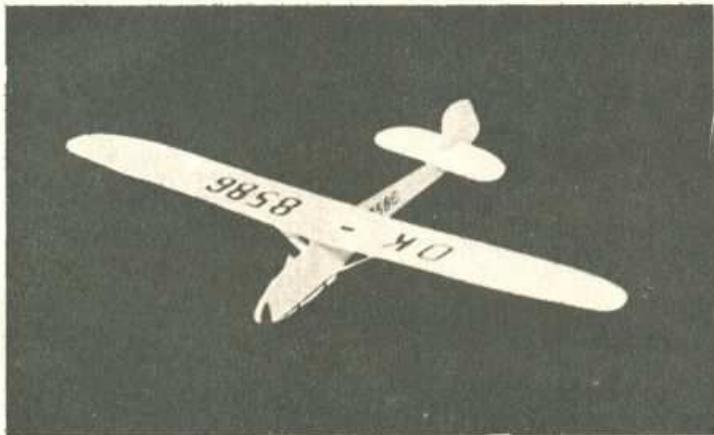
Skridimo duomenys, esant 440—650 kg svoriui:

| | |
|--------------------------------|------------------|
| didžiausia aerodinaminė kokybė | 48 |
| — esant greičiui | 103—113 km/val. |
| mažiausias žemėjimo greitis | 0,47—0,57 m/sek. |
| — esant greičiui | 85—95 km/val. |
| didžiausias leistinas greitis | |
| — rameame ore | 250 km/val. |
| — manevruojant | 175 km/val. |
| — išvelkant lėktuvu | 140 km/val. |
| mažiausias greitis | 68 km/val. |

PRADÉKIME SKRAIDYTI

9-ASIS MODELIS „KRAJANEK“

Tai lenkiško sklandytuvo schematinė kopija. Liemuo (1) ir kitos dalys daromos iš valmano. Priekinė liemens dalis sutvirtinama dviem valmano gabaliukais (2), sparnai (3) klijuojami tuoju už kabinos, liemens viršuje.



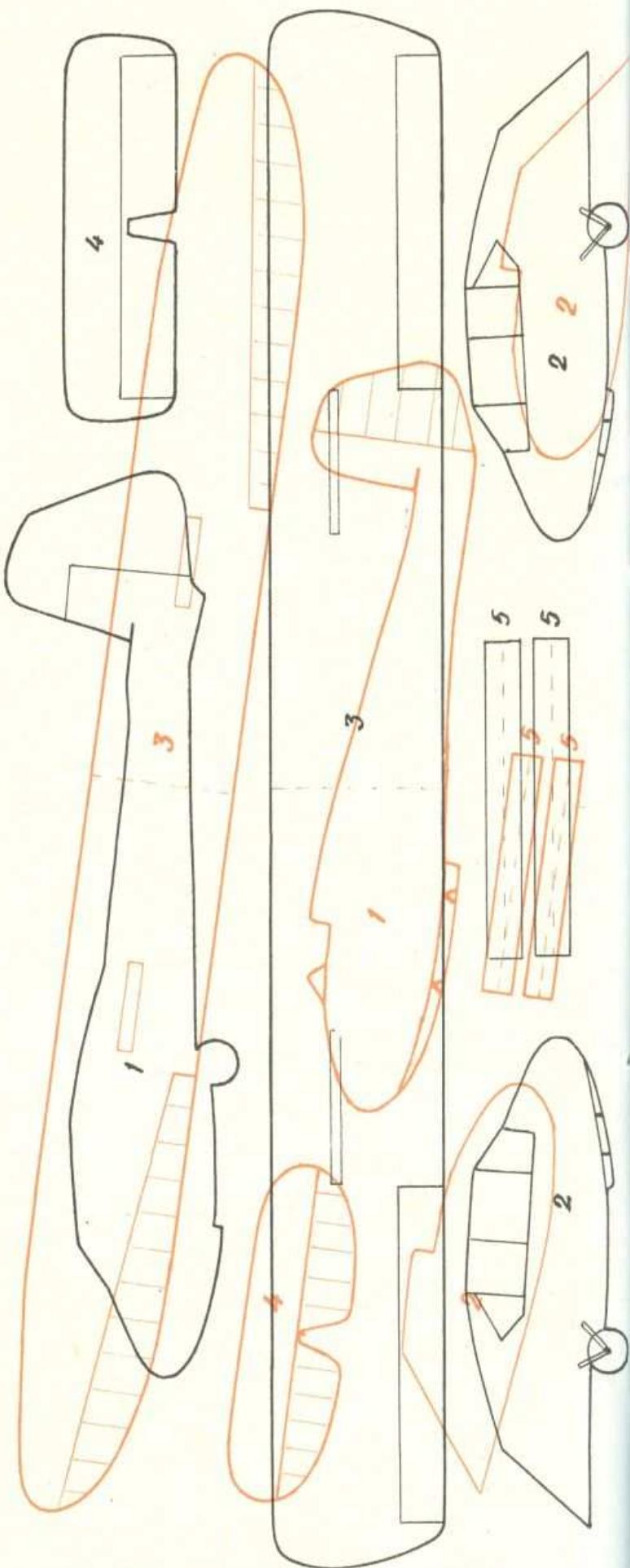
10-ASIS MODELIS „PRIMOREC“

Tai tarybinio sklandytuvo „Primorec“ schematinė kopija. Per kalkę visas modelio dalis perbraizom ant valmano ir išspaujam.



Sparny standumui išlaikyti jiems suteikiamas profilis. Stabilizatorius (4) įklijuojamas į įpjautą kilį (brėž. 9 parodyta punktyrine linija). Sparny (3) prilaikymui iš apačios priklijuojamos dvi aframos (5). Modelio svorio centras yra 5–6 mm nuo priekinės sparno linijos. Balastui naudojamas plastilinas.

L. MALACHATKA



Susimastykime apie radio sporto ateitį

Pasižiūri į atskirų sporto šakų rinktinės pasiodymus praėjusioje tautų spartakiadoje, ir širdis džiaugiasi. Pilotininkai, ralista — pirmi, sklandytojai — antri, motorolinkai, ir tie treti. O kurgi mes, radio sporto mėgėjai? Deja, dyvilikti, išskyrus „lapų medžiotojus“. Bet apie juos, mano nuomone, atskira kalba. Juk daugiausiai lapininkų rinktinėje — kuršeniskių. Cia juos nuoširdžiai ir kruopščiai ruošia šios sporto šakos entuziastas, mokytojas, sporto meistras R. Fabijonavičius. O kur ir kaip ruošiamai daugiakovininkai, radio telegramų priėmimo ir perdavimo specialistai? Atsakymas konkretiai — visur ir niekur. Ir skaudžiausia, kad dėl to niekam galvos neskauda.

Kai kuriuose respublikos rajonuose (Anykščiuose, Biržuose) rengiami geri priėmėjai-perdavėjai. Dažniausiai tai — mokiniai. Tačiau jiems savos — moksleivių — varžybos rengiamos nesisteminiagai ir pernelyg retai. Belieka SDAALR sistemos varžybos. Cia jie tobuleja, kelia savo meistriškumą. Bet, baigę mokyklą, mokiniai palieka gimtajų lizdą ir tėviai mokslą aukštosiose mokyklose. O čia, deja, pagrindinis dėmesys skirtamas trumpabangininkams. Tad dalis atvykusių, kurių žinios labai gerai prietaikomos trumpabangininkų veikloje, persiorientuoją, o likę — dingsta iš sportinio gyvenimo akiračio. Ir taip yra dėl to, kad aukštųjų mokyklų

radio sporto varžybų pagal tautų spartakiados programą nevykdoma! O kodėl? Manau, jog šios varžybos, ypač jeigu vadovaujantys radio sportui patriotinės draugijos darbuotojai pareikalaučia, galėtų būti geras akstinas ne tik išsaugoti priėmėjų-perdavėjų meistriškumas žemas. Ir kaičiai jų nenorū negalima. Paprasčiausia patyrimo stoka, neįprasta situacija, varžybinė įtampa daugeliui sutrukdo pademonstruoti net tai, ką sugeba.

Vilniuje, pavyzdžiu, prie Jungtinės technikos mokyklos yra grupelė sportininkų, kultivuojančių radio daugiakovę. Bet kaip dažnai jie nariai gali išvykti į treniruotes gamtoje, treniruotis net su radiju, bet ir metydami granatą, orientuojantis miške? Labai retai. Nes tokiomis treniruotėmis reikalingas transportas, žmonės. O to mokykla neturi. Tad, kaip sakoma, dirbama bet kaip. Kitur gali padėti dar blogesnė. Nes dauguma mūsų draugijos mokomųjų organizacijų iš viso nepripažįsta sportinės veiklos, aiškinasi turinčios kitokių rūpesčių. Tad suprantama, kad daugiakovininkų meistriškumas auga pernelyg lėtai. O atvykė į Brianską, kur vyko spartakiados varžybos, mūsiškiai susidūrė su ištisa armija sporto meistru, tarptautinės klasės meistras, net vienu TSRS nusipelniusiu sporto meistru.

Kyla klausimas — kurgi auga, tobulinasi mūsų varžovai? Pasirodo, jog visose respublikose, Maskvos ir

Leningrado miestuose jau seniai veikia radio sporto klubai, kurie visą dėmesį skirfa radio sportui. Mes to neturime, nežinia ir kada turėsime. Tad ar tenka stebėtis, kad tiek daugiakovininkų, tiek ir priėmėjų-perdavėjų meistriškumas žemas. Ir kaičiai jų nenorū negalima. Paprasčiausia patyrimo stoka, neįprasta situacija, varžybinė įtampa daugeliui sutrukdo pademonstruoti net tai, ką sugeba.

Ko gero, šiaisiai metais šalies radio sporto daugiakovės čempionatas vyks Vilniuje. O kai mes jis pasitiksime? Ir vėl dirbdami kas sau, kas kaip išmano, ir tik varžybų išvairėse susirinkę į bendrą stovyklą? Abejoju, ar foks darbas, kuris, beje, klesti jau daug metų, duos pageidaujamų rezultatų. Matyt, reikia kardinaliai spręsti daugiakovininkų ir priėmėjų-perdavėjų ruošimo klausimą.

Būtina ne tik išteigti, pavyzdžiu, Vilniuje, radio sporto klubą, bet ir skatinoti veiklą vietose. O tam radistams reikia pritvirtinti automokyklą, TSK transportą, organizuoti žmones, perduoti rajonams, kur radio sportas sėkmingai vystomas, radio stotis, organizuoti daugiau varžybų: mokiniams, studenčiams, įmonių komandoms, draugijos miestų ir rajonų rinktinėms, faučių varžybas, daug kitų įvairių įvairiausių, kad kiekvienas sportininkas turėtų kuo daugiau startų, kad jis jaustų rūpinimąsi pa-

mėgtą sporto šaką, kad visa veikla skatinų tobulėti, siekti meistriškumo aukštumų. Labai gerai būtų dažniau rungtyniauti su aukštesnio meistriškumo radistais, kad būtų galima iš jų mokytis. Tai vienai įmanomas dalykas. Antai lapininkai dažnai dalyvauja varžybose, turi geresnes sąlygas, todėl jų ir rezultatai kitokie.

Manau, kad nemažą vaidmenį suvaidintų ir įvairios skatinimo priemonės. Tai ir kelionė į kalmyrinę respubliką, kur gerai išvystyta radio sporto daugiakovininkų bei priėmėjų-perdavėjų veikla. Tegul susipažsta su ja, pasimoko. Daug reikštų ir stocių perdavimas geriausiai pasirodžiusiems rajonams.

Manau, kad visa tai turėtų visu pirma jaudinti Lietuvos radio sporto federaciją. Ji privalo nuodugniai išanalizuoti darbo ir treniruočių sąlygas, rengti varžybas, ieškoti skatinimo būdų ir siekti, kad jie būtų ne tik taikomi, bet ir įgytu platų atgarsį. Jeigu vienas kur nors išvyks, ką nors pamatyti, o kiti apie tai nieko nežinos, vargu ar bus naudos iš tokių skatinimo. Būtina, kad tai, kas pamatyta, sužinota, būtų plačiai paskleista.

Nesiruošiu duoti recepto, kaip turėtų dirbti Lietuvos radio sporto federacijos prezidiumas, už radio sportą patriotinėje draugijoje atsakingi asmenys. Tačiau manau, kad sėdėti sudėjus rankas, taikystis su dabar esama padėtimi negalima. Norint išbristi iš dylikų vietų, reikia radikalų priemonių, gerai apgalvotos ir technika pagrįstos programos. Štai tuoomet mes galėsime drąsiai rungtyniauti su brolisku respublikų atstovais, kovoti kaip lygūs su lygiais, siekti geresnių rezultatų.

R. DAKTARAITIS

Nori susirašinėti

SU AVIAMODELIUOTOJAIS

Septintokas Dautartas Arūnas. Adresas: 234242, Kaišiadorių raj., Pravieniškės — 2, 7—6.

Penktokas Lukoševičius Kęstas. Adresas: 234234, Kaišiadorių raj., Zūbiškių pšt., Zūbiškių km.

Aštuntokas Gustas Vytautas. Adresas: 235036, Kė-

dainų raj., Josvainių apyl., Graužų km.

SU AUTOMODELIUOTOJAIS

Devintokas Zitkus Kęstas. Adresas: 234362, Prienų raj., Jiezno pšt., Jiezno Kolonijų km.

Nori įsigytį šiuos „Sparnų“ numerius

1977 m. — 4 ir 1978 m. — 1, 3 ir 4.

Siūlyti adresu: 234594, Alytaus raj., Pivašiūnų pšt.,

Bundžių km. Židelevičiui Arvynui.

1969—1977 m. komplektus.

Siūlyti adresu: 235165, Joniškio raj., Gataučių pšt., Jauniūnų km. — Juozaičiui Arūnui.

1974 m. — 1 ir 3 ir 1977 m. — 1.

Siūlyti adresu: 233009, Kaunas, Raudonosios Armijos pr. Nr. 224, bt. 3. Gaveliui Romualdui.

Gali perleisti šiuos „Sparnų“ numerius

1968—1979 m. komplektus.

Adresas: 234316, Kauno raj., Garliava, Liepų g-vė Nr. 14—18. Rimkūnas Aloyzas.

1971 m. — 4; 1972 m. — 1, 2, 3, 4; 1973 m. — 2, 3, 4.

Adresas: 233009, Kaunas, Raudonosios Armijos pr. Nr. 224, bt. 3. Gavelis Romualdas.

VAIKINAI IR MERGINOS!



JEIGU JŪS MËGSTATE AVIACIJĄ, DOMITËS AVIACINE TECHNIKA, NORITE IŠBANDYTI SAVO SU-
GEBËJIMUS SKRAIDYMO APARATU KONSTRAVIME
IR STATYBOJE, GERAS SÄLYGAS MËGSTAMAM
DARBUI JŪS RASITE EKSPERIMENTINËJE
SPORTINËS AVIACIJOS GAMYKLOJE PRIENUOSE.



Čia konstruojami,
statomi ir bandomi
nauji sklandytuvai,
motosklandytuvai,
pilotaziniai lëktuvai,
kita sportinës aviacijos
technika

I GAMYKLÀ PRIIMAMI JAUNUOLIAI, BAIGË VIDURINÌ MOKSLÀ. GABIAUSIEJI, NORINTIEJI KELTI KVALIFIKACIJÀ, SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNCIAMI MOKYTIS I ŠALIES AUKŠTASIAMS INŽINERINES AVIACIJOS MOKYKLAS

KREIPTIS ADRESU:

Prienai, Keturių komunaru g. Nr. 3, Eksperimentinë sportinës aviacijos gamykla

EKSPERIMENTINË SPORTINËS AVIACIJOS GAMYKLA

„SPARNAI“: — Spartakiadoje, kaip, beje, ir čempionatoose, medaliu apdovanomas tik čempiono treneris. Sidabro medailio laimėtojo auklėtojas šiuo atveju lieka lyp ir nuskriaustas.

A. KANTEIKIS: — Skriauodos nejaučiu. Džiugu, kad Vytui pagaliau pavyko iškovoti savo didžiausią laimėjimą.

V. SABATAITIS: — Iškovoame sidabro medalyje trenerio nuopelno dalis žymiai didesnė. Tad manau, jog būtų teisinga pasakyti, kad spartakiados sidabro medalis mūsų bendras — vienas apdovanojimas abiems.

A. KANTEIKIS: — Néra reikalo dalintis. Juoba, kad esame draugai dar nuo vaikystės.

KOMENTARAS. Treneris ir jo auklėtinis susidraugavo daugiau kaip prieš dešimmetį. Besimokydamas viduriinėse. Kad ir skirtingose. Susipažino per miesto moksleivių orientacinio sporto varžybas. Vėliau abu patraukė kartinges. Sabaitaitis, besimokydamas Kauno 26-ojoje vidurinėje, praktikos darbų mokytojo Leono Celišaus globojamas žengė pirmuoju šios sporto šakos žingsnius. O Kanteikis — 25-ojoje, kur kartingu rūpinosi mokyklos direktorius, sporto meistras Jonas Lopata.

Sportinė laimė buvo Sabaitičio pusėje. Jo pirmosios oficialios varžybos buvo Palbaltijo pirmenybės. Pusėtinės buvo šis atsimintinas startas — atstovaudamas respublikai, sportininkas sugebėjo tarp 26 dalyvių užimti 9 vietą. Bet štai respublikinėse varžybose Sabataiticiui nesiškė — visą laiką būdavo tarp lyderių, bet Tarybų Lietuvos čempiono vardą iškovojo žymiai vėliau. Jau po tarybos Tarybinėje Armijoje, tapęs Algirdo Kanteikio auklėtiniu.

V. SABATAITIS: — Vienuoliuktoje klasėje perėjau į 26-ąjį vidurinę. Iš Algio pasakojimų žinojau, kad joje kartinges labai populiarus, kad juo labai rūpinasi direktorių. Dėl geresnių sąlygų sportuoti ir perėjau. Cia drauge startuodavome, drauge ir baigėme mokyklą. Bet po to sportiniam kelias išsiskyrė.

A. KANTEIKIS: — Kol pradėjau dirbtį Panemunės TSK. Tai buvo 1975-aisiais. Vytas tuo metu perėjo dirbtį į Juozą Greifenergerio santechnikos dirbinių gamykla, kur ir dabar dirba. Stai tuomet ir prasidėjo bendras žygis į medali.

KOMENTARAS. Tuo metu dauguma važinėjo standartiniai kartų varikliai. Tik prityrė sportininkai — sporto meistrai Mykolas Kirkila bei Romas Salemonavičius — taip ryliose forsuodavo variklius, ši tą keisdavo. Tad ir pirmavo šie sportininkai respublikoje, nuolat čempionais tapdavo.

V. SABATAITIS: — Startas šalies 1977 metų pirmenybėse įtikinamai parodė, kad tik patobulinus variklį galima ti kėtis aukštų rezultatų. Visi lyderiai startavo tokiais. Bendrai su treneriu ēmėmės šio

KOMENTARAS. Kartingo sportinė klasifikacija numato, jog sporto meistro vardas gali būti suteiktas sportininkui, tapusiam šalies čempionato prizininku arba du kartus užėmusiam 4—6 vietas. Vytautui Sabataiticiui pernai iškovojus spartakiados sidabro medalį, drauge buvo jvykdytas ir sporto meistro normatyvas.

„SPARNAI“: — Vadinasi, pagrindas sėkmegam pasirodymui spartakiadoje buvo padėtas jau metais anksčiau?

A. KANTEIKIS: — Ir taip, ir ne. Vytas tapo pripažin-

kai, besitreniruojantys gerais jrengtuose kartodromuose, neturi tos karto vairavimo patirties, kurią igyja tie, kuriems tenka nuolat važinti asfaltuotoje aikštėje, tarp padangų. Siu atveju lielaus balos dažnai ilgai telkšo. Ties staigsniu posūkiu iš trasos neišvažiuojama į žalią veją, kaip kartodrome. Trenkiamasi į padangą, gadinamas kartas, apsidaužoma. Nereikia tenka nutraukti treniruotę arba varžybas. V. Sabaitaitis, mokyklos sąlygomis pradėjęs kultivuoti kartingą, iprato prie padidinto atidumo. Juk mokykloje būdavo važinėjama 30—40 m ilgio, 2—2,5 m pločio asfaltuotu taku, tame reikia daryti posūkius. Tad, kaip liaudies sakoma, nėra to blogio, kuris neišeityt į gera. Beje, ir dabar V. Sabaitaitis, perėjęs drauge su treneriu į Kauno vaiku ir jaunimo technikos sporto mokyklą, treniruojasi bei dalyvauja miesto varžybose „padangu“ trasoje — kartodromas respublikoje vienas, ir tas Vilniuje.

A. KANTEIKIS: — Pirmame važiavime Vytas buvo trečias, antrame ir vėl trečias, o trečiame — pirmas.

V. SABATAITIS: — Visą laiką jaučiau, kaip mane spaudžia paskui važiuojantis leningradietis Anatolijus Ivanovas. Bet nenusileidau.

A. KANTEIKIS: — Lėmė ketvirtas važiavimas, kuriamė startavo pirmuose trijose geriausiai pasirodė. Vytautas išlošė startą. Bet... vienu momentu, perjungiant bėgi, neįsiungė. Tuo netruko pasinaudoti varžovai — net trys pralenkė. Du jų pavyko „pasigauti“, bet Anatoliju — ne. Taip ir pasidalijo spartakiados bei drauge vykusio čempionato medalius.

„SPARNAI“: — Vadinasi, kova dar nebaigtą, dar yra ko siekti?

V. SABATAITIS: — Be abejio. Pernai baigiantis sezonus gautas naujas šešių bėgių „CZ“ markės variklis. Jis dabar tobulinamas. Bet tai liečia rengimasi varžyboms respublikoje. Mat šiemet LTSR čempionatas vyks trimis etapais ir visi trys iškaininiai.

A. KANTEIKIS: — Toks nuostatu pakeitimas kelia reikalavimą turėti atsarginį kartą. Siu atveju, jeigu kas nors atsitiktų, sportininkas galėtų persėsti į kitą. O tų kartų trūksta. Be to, pirmą kartą respublikoje rengiamos ir žiemos kartingo varžybos ant 400 m ledo tako. Tai bus savočiskas pasirengimas

ILGAS KELIAS I PERGALE

„SPARNŲ“ KORESPONDENTO POKALBIS SU TSRS TAUTŲ VASAROS VII SPARTAKIADOS PRIZININKU VYTAUTU SABATAICIŪ IR JO TRENERIU ALGIRDU KANTEIKIU.



V. Sabaitaitis [dešinėje] su savo treneriu A. Kanteikiu

darbo — sunkaus, varginančio, neretai reikalaujančio netik ištisų dienų, bet ir naktų.

A. KANTEIKIS: — Taip jau yra su technika. Atrodo viskas padaryta — tekinta, frezuota, variklis lyp ir puikiai veikia, kartas palengvintas, sutvirtintas. Išbandome — ir matome, jog dar ne tas efektas, kurio tikėtasi. Ir vėl viskas iš naujo. Iš standartinio karto iki varžybų lieka labai nedaug. Ir visa tai reikia padaryti savomis rankomis, o neretai ir lėšomis.

V. SABATAITIS: — Triūsas nenuėjo veltui. 1978 metais šalies čempionate Kurske, startuodamas „sajunginėje“ klasėje su mudvieju paruoštu „CZ“ varikliu, buvau šeštasis. Iškovojau pirmąjį normatyvinį balą TSRS sporto meistro vardui gauti.

tu sportininku šalyje. O tai kėlė dar didesnius reikalavimus — juk per čempionatą visi varžovai taikosi prisizūrėti į konkurentus. Todėl reikėjo dar labiau tobulinti techniką, neapleidžiant ir paliginti tobulo važiavimo mestriškumą.

V. SABATAITIS: — Nutarėme nekreipti dėmesio į smulkesnes varžybas. Pagrindinį skyrėme pasiruošimui spartakiados startui. Ten nuvykus pradžia buvo gera. Kontrolinis laikas — trečias. Tad ir starto vieta gera. Na, bet tokios stambios varžybos, kaip spartakiados finas, tai tikras nervų karas. Varžovai pajėgūs, atsakomybė didžiulė. Laimei, prasidejо lietingas metas. O tai man paranku.

KOMENTARAS. Sportinin-

šalies žiemos čempionatui Le-
ningrade. Joms parengėme
250 ccm variklį. Darbo, žino-
ma, padaugėjo. Pagaliau auga
ir gera pamaina, kaip,
pavyzdžiu, Arūnas Jablon-
kis, iškovojęs šalies jaunių
varžybose trečiąją vietą. Mo-
kyklos jaunių komanda buvo
antra. Tad reikia ne tik pa-
tiems dirbtį, bet ir padėti
jauniems. Ir čia Vytaus mano
dešinioji ranka. Jis — jauni-
mo globotojas.

V. SABATAITIS: — Svarbu
dar ir tai, kad šalies čempio-
nate šiemet ruošiuosi stā-
tuoti kitoje — „tarptautinėje“
klasėje. Mat keičiasi, techni-
nių reikalavimai. „Sąjunginė-
je“ klasėje nebebus didelių
greičių, o jie mane vilioja.

KOMENTARAS: — Numatoma,
kad šių metų „sąjungi-
nės“ klasės kartai turės
standartinius „Minsko“ mo-
torciklų markės 125 ccm va-
riklius. Juos bus galima šiek tiek
tiek tobulinti, keisti ką nors —
ne. Tuo tarpu „tarptautinėje“
klasėje bus važiuojama
nauja technika. Tai 125
ccm vandens aūšinamie
varikliai be greičių dėžės. Jie
turėtų išvystyti didelę spar-
tą.

A. KANTEIKIS: — Darbo
per akis. Startuojant „tarptautinėje“ klasėje vėl reikės
daug naujo pasidaryti. Bandome turtis su motorlaivių
sporto mėgėjais, kad gautume jų naudojamų „Kioningo“ markės variklių detalių —
žvaistiklius, stūmoklius, žiedus — tai, ko patys pasigaminti negalime. Na, o toliau — tekinime, frezuosime,
montuosime, bandysime. Taip jau yra mūsų sporte — čia
nėra nė minutės ramybės.

Bet darbas mūsų negasdina.
Norėtusi tik, kad būtų galima pademonstruoti tai, ką sugebame, ko verti.

V. SABATAITIS: — Mes su
treneriu kupini norą ir ryžto
neapsistoti ties tuo, ką esame
pasiekę. Būtina žengti toliau.
Galgi, grįžtant prie pirmojo
redakcijos klausimo, pavyks
pasiekti, kad mano nuoširdaus draugo ir trenerio spor-
tinėjų trofėjų galerija praturtės aukso medaliu, už čempio-
no paruošimą. Juk jis šio apdovanojimo labiau vertas,
nei aš.

A. KANTEIKIS: — Tikslas
mūsų aiškus — pasiekti, kad
Vytaus iškovočiau aukšnę per-
galę šalies čempionate. Jam
skiriame visas jėgas ir suge-
bėjimus. Na, o medalis —
puikus akstinas, kurio, mano
nuomone, turėtų siekti kiek-
vienas treneris.

Kalbėjosi A. ŠURKUS

SKRAIDYKLĖ PRITYRUSIEMS PILOTAMS

Su šia skraidykle (brézinys)
skraidė daugelis skraidūnų ne
tik respublikoje, bet ir nuo
Šiaurės Kaukazo kalnų. Šio
aparato prototipas praėjusį
metų pavasarį trečiamė res-
publikinėme skraidūnų sas-
krydyje buvo gerai įvertintas,
o konstruktorius apdo-
vanotas specialiu „Nemuno“
žurnalo prizu už kūrybinius
ieškojimus.

Skraidykles karkasas pada-
rytas iš D16T markės dur-
aluminio 40,5 mm skersmens
vamzdžių (sienelės storis 1,5
mm), kaip ir trikampis bei
bokšteliš. Tik pastarieji pa-
daryti iš 30 mm skersmens
vamzdžių (sienelės storis 1,5
mm). Sujungimo mazgai ir
varžtai padaromi iš titanio
lydinių, o trosai — nerūdi-
jančio plieno: apatiniai — 3
mm skersmens, o visi kiti —
2,5 mm.

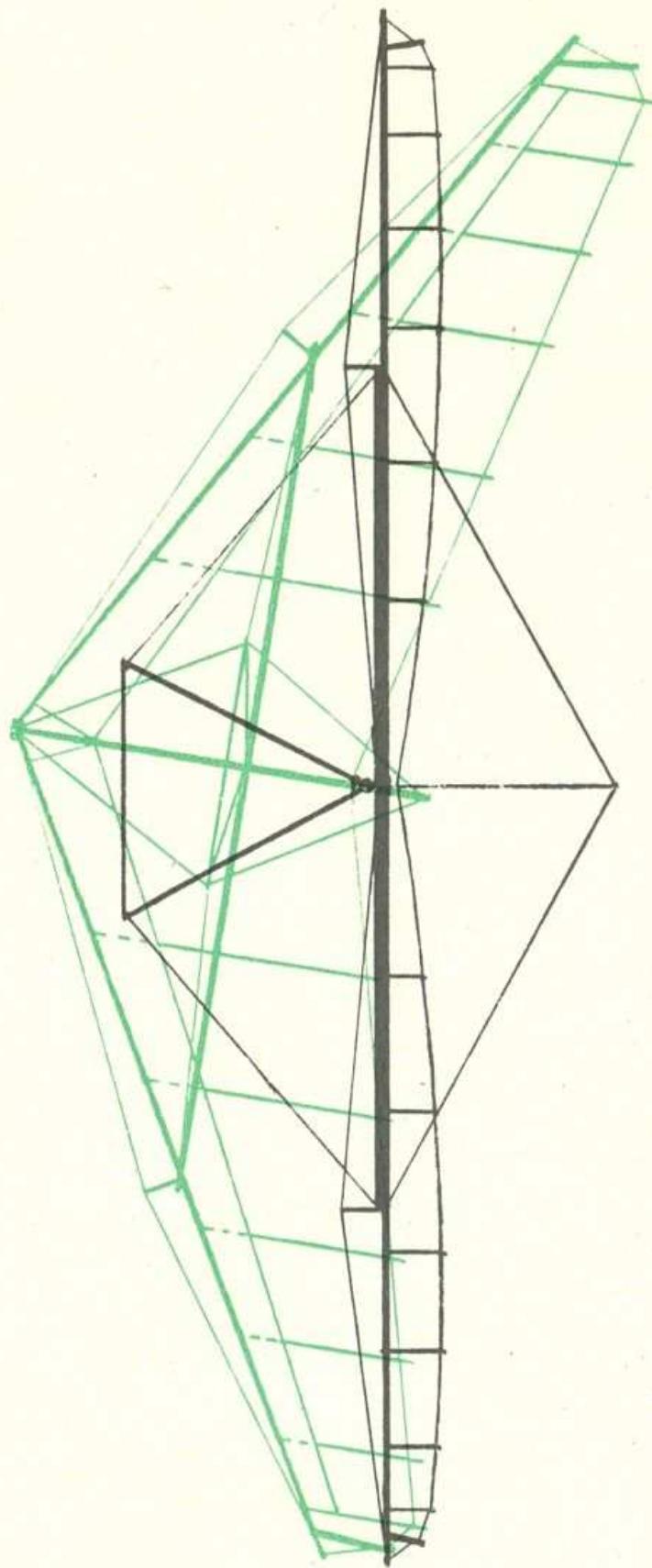
Burė siuvama iš kolond-
ruoto lavsanu, kurio santyki-
nis svoris 250 g į kvadra-
tinį metrą, profiliuota loteli-
ais iš plastmasinio 20 mm
skersmens vamzdelio.

Skraidykle reikalauja tiksl-
aus reguliavimo ir gero
valdymo, todėl su ja ir gali
skraidioti tik prityrę skraidū-
nai. Jokiui būdu šios skrai-
dyklės negalima naudoti
skraidūnų mokymui ir lavi-
nimui.

K. MIKALIAUSKAS

Techniniai duomenys

| | |
|---|-------------------|
| Sparno ilgis | 10 m |
| Kilio ilgis | 2,3 m |
| Sparno plotas | 15 m ² |
| Sparno proilgis | * 6,6 |
| Strėliškumas | 120 laipsnių |
| Tunelis | 0 laipsnių |
| Valdymo trikampis | 1,5x1,7 m |
| Aerodinaminė kokybė | 9 |
| Mažiausias žemėjimo greitis, kai skridimo greitis 28 km/val | 1 m/sek |
| Didžiausias skridi- mo greitis | 60 km/val |
| Svoris | 30 kg |
| Paketo ilgis | 2,2 m |
| Schemos mastelis | M1:50 |



Radiju valdomi sklandytuvu modeliai

Nuo 1980 m. Tarybų Sąjungoje varžybos radiju valdomų F3B modelių klasėje bus vykdomos pagal Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) kodekso taisykles. Pagal šiuos reikalavimus ir pakeitimus neribojamas turų skaičius — jis nustato varžybų organizatoriai; turas susideda iš dviejų pratimų: išsilaiikymo-greičio arba išsilaiikymo-nuotolio, kur išsilaiikymo pratimas būtinės kiekvienam ture. Nuotolio pratime įvestas maksimalus įvertinimas — 12 bazės perskridimų per 4 minutes (1800 m). Šis rezultatas vertinamas 1000 taškų. Tieki pat taškų skiriama dalyviui, pasiekusiam pratime patį geriausią rezultatą. Kitų dalyvių rezultatai skaičiuojami pagal formules, kurios buvo minimos „Sparnuose“ 1976 m. Nr. 4. Taip pat neribojamas bandymų skaičius, neviršiant pratimui skirto laiko.

Kas charakteringa šiuolaikiniams radiju valdomiems aviamodeliams? Sparnai — stačiakampio arba stačiakampio plius trapezijos formos, turi eleronus, kai kurie ir oro stabdžiai. Dažniausia naudojami profiliai: Eplerio EI78, EI93, Vortmano prie liemens ir Eplerio gale. Naudojamos medžiagos: balza, stikplastis, monokolas. Stabilizatorius — klasikinis, V ir T formų. Pasaulio greičio rekordas yra 9,7 sekundės.

F3B klasės modelis turi būti manevringas ir pavaldus. Šios savybės ypač reikalingos greičio pratime, nes jis nėra aprūpotas jokių maksimumų. Greičio pratime modelis turėtų turėti minimalaus pasipriešinimą. Tai pasiekama, mažinant modelio matmenis, panaudojant aptakis formas. Liemens skerspjūvis ir forma pritaikomi

pagal naudojamą radio aparatūrą. Sparno profilių pasipriešinimą galima sumažinti, atitinkamai pasirenkant profilių ir gerinant paviršiaus kokybę. Geromis savybėmis pasižymi dauguma specialiai apskaičiuotų radiju valdomiems sklandytuvams Eplerio ir Vortmano profilių. Eplerio profilių kritinis skaičius $Re=100\,000$. Vadinaisi, sparno plotis turi būti ne mažesnis kaip 200 mm.

Trintis priklauso nuo sparno paviršiaus. Reikia stengtis pasiekti „veidrodinį“ paviršių, kurį galima gauti tik esant kietai sparno dangai. Toliau galima dengti pluoštiniu popieriumi, lakuojant parketiniu laku ir poliruojant. Esant galimybei, padengti monokotu. Stipri konstrukcija ir geras paviršius gaunami, panaudojant stiklo audinių. Technologinis gamybos procesas tokis: ant stiklo tiesiamas astrolonas, tepamas grindų vašku, klijamas 0,03 mm stiklo audinių, mirkomas epoksidine derva, dedama sparno dangai iš balzos ir prispaudžiamā svoriais. Dervai sustingus, atplėšiamas astrolonas ir gauta dangai klijuoja prie karkaso. Tokia dangai atspari ne tik sukimui, bet ir lenkimo deformacijoms, jeigu jos storis 1,1—1,3 mm, o atstumas iarp nerviūrų ne didesnis kaip 40 mm.

Induktyvinio pasipriešinimo, atsirandančio dėl slėgio skirtumo viršutiniame ir apatiniaiame sparno paviršiuose, įtaka maža, nes esantys sparnų ilgiai pakankamai dideli.

Sparny ilgis neturėtų viršyti 2700 mm, jų plotas — ne didesnis kaip 60 dm². Norint praskristi greičio baze per 10 sek. — reikalingi eleronai. Jei modelis turi eleronus V formos, sparno — 0—2 laipsniai, jei be eleronų — 6—7 laipsniai.

Išilginis modelio pastovumas priklauso nuo stabilizatoriaus. Jo plotas skaičiuojamas pagal formulas:

$$A = \frac{L \cdot S_{st}}{S_{st}} \quad S_{st} = \frac{A \cdot S \cdot b_v}{L}$$

L — atstumas nuo 0,25 sparno stygos iki 0,25 stabilizatoriaus stygos. S_{st} — stabilizatoriaus plotas, b_v — vidutinė sparno styga. A = 0,50—0,70 — išilginio pastovumo koeficientas.

Norint pasiekti geresnį pavaldumą, reikia kad toliau nuo svorio centro esančios modelio dalys būtų kuo lengvesnės. Tai liečia sparnų galus, užpakalinę liemens dalį, stabilizatorių ir kilį.

Didelis modelio priešas yra flateris. Jis dažniausiai atsianda, atliekant greičio pratimą. Vibrusoja sparnai, eleronai, stabilizatorius, aukštumas vairai. Taigi, konstrukcija turi būti tvirta, visi eleronai ir vairų pakabinimo ir valdymo mechanizmai neturi klibėti ir deformuotis. Galimas atvejis, kada tenka panaudoti balansuojančius svarius.

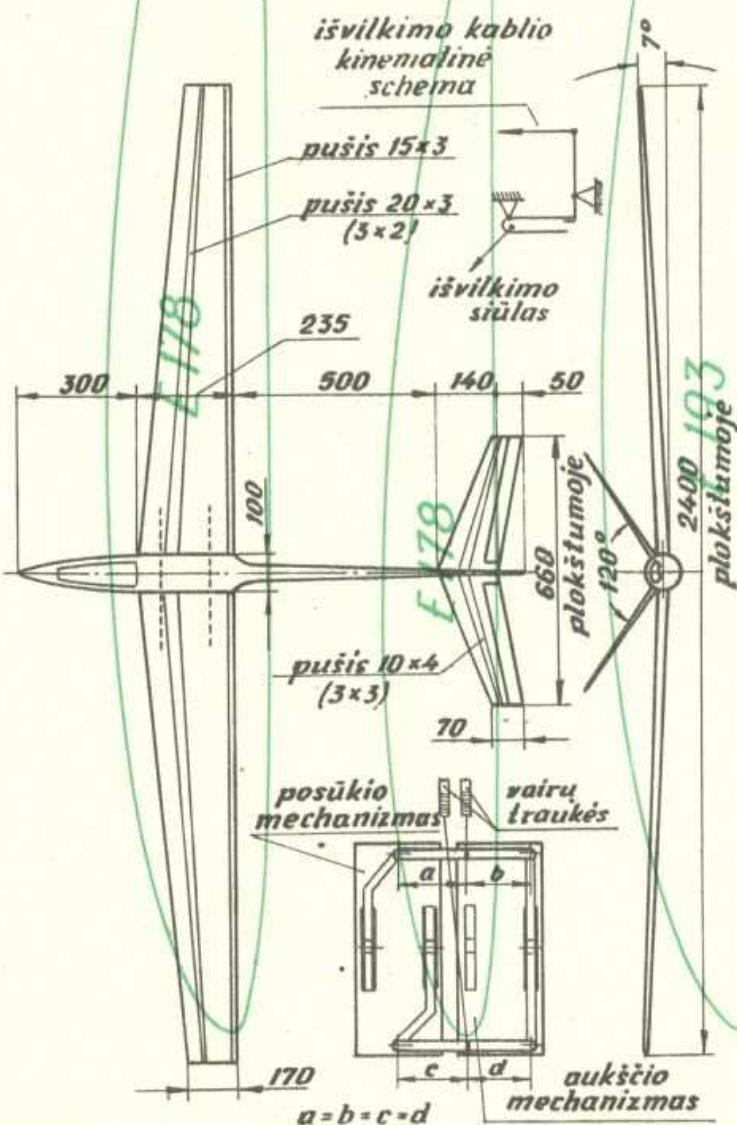
Palaipsniui atsisakoma pilnai pasukamu posūkiu vairų ir stabilizatorių, kurie buvo gan paplitę. Priežastis — greičio pratime modelis labai jautriai reaguoja į piloto komandas, o kiekvienas, net mažiausias nukrypimas nuo trajektorijos mažina greitį. Daugumos modelių plokštumų įkrovimas 25—30 g/dm² (be balasto). 1979 m. pasaulio čempionate greičio pratime geriausiai skrido modeliai su 40—55 g/dm² sparno įkrovimu.

Tarptautinėje treniruočių stovykloje Charkove teko

susitikti su sportininku iš Vengrijos F. Vorošu. Idomi jo modelio schema (brėž. 1). V formos uodega leidžia sumažinti jos svorį, gerinti modelio pavaldumą. Sparno konstrukcija — klasikinė, padengta 1,5 mm storio balza ir monokotu. Lonžeronai — platūs, sparno paviršiuje. Stabilizatoriai pagaminti iš balzos plokštelių, dengti duraluminio folga. Liemuo — iš stikplastio. Modelio kabinos gaubtas atsidaro pagal piloto komandą ir veikia kaip oro stabdis. Tuo pačiu kanalu valdomas mechaninis išvilkimo kablys (brėž. 1), kas leidžia atsikabinti nuo išvilkimo siūlo bet kuriuo momentu. Sudvigubinta vairų veikimo konstrukcija parodyta (brėž. 1).

Kruopštus, apgalvotas darbas, statant modelį ir treniruotės leis pasiekti aukštų rezultatų.

J. ADAMONIS,
sporto meistras



Susipažinkime: SKIORINGAS



Matyt, vandens slidėmis dabar Lietuvoje jau nieko nenustebins. Bet ar teko matyti slidininką, šliuožiantį sniegų paskui motociklą? Jurbarkiečiai, vilkaviškiečiai bei Biržų gyventojai šiuo atveju laimingi. Jie dažnai stebi naujos mūsuose sporto šakos — skioringo varžybas. Deja, kitur jি dar nepriegijo. O be reikalo — skioringas ne tik įdomi, bet ir labai naudinga sporto šaka. Jai kultivuoti, organizuoti varžybas nereikia ypatingų traušų, didelio darbo.

Koks gи yra skioringas?

Lygiu sniegu dengtu ledo arba žemės plotu ratu važiuoja motociklininkai, tempdamis paskui save už virvęs besilaikančius slidininkus. Trasa — nuo 800 iki 2100 m ilgio. Atskirų klasių motociklininkai startuoja vienu metu. Varžybų laikas — 30 minučių plus vienas ratas (išskyrus mopedus; jiems — 20 min.). Pora, sukorusi per ši laiką daugiausia ratų, skaitoma nugalėtoja. Priekliausomai nuo salygų — sniego gilumo, jo gausumo trasoje, sudarančioje uždarą ratą, padaromi posūkių. Slidininkas, atskabinės dėl bet kokių priežasties nuo virvės, pavyzdžiu, motociklininkui nukritus, turi teisę šliuožti pirmyn ratu. O štai motociklininkas gržti pas atsilikusį slidininką — nugriuvusį, apvirtusį, netyčia virvę paleidusį, negali. Juk jis tokiu atveju judėtų prieš eismą!

Virvės ilgis nelimituojamas. Paprastai tai būna storos stipriai suvytos virvės, ant kurių, kad būtų patogiau laikytis, padaroma daug mazgų. Priekliausomai nuo tracos įveikimo vietos, situacijos, sportininkas, šliuožiantis slidėmis paskui motociklininką, gali prisitraukti ar-

čiau motociklo arba atitolti. Jeigu sniego nedaug, arba varžybos vyksta esant atlydžiui, pirma startuoja mažesnio galingumo technika. Na, o jeigu trasa normali — varžybos pradeda galingiausių motociklų vairuotojai.

Skioringas labai naudingas motociklų krosą kultivuojantiems technikos sporto klubų nariams. Juk motociklininkas ne tik turi puikią treniruotę žiemos salygomis, bet ir tobulina vairavimo meistriškumą, sédėjimą, balansavimą ant motociklo. Slidininkas tobulina šliuožimo, posūkių meną, lygsvarą. Bet bene svarbiausia tai, kad skioringas vykdomas uždaraje trasoje. Jis gali į dalyvių gretas įtraukti ir dešimtmecius paauglius, kai tuo tarpu važiuoti mopedu eismo keliais gali jaunuoliai tik nuo 16 metų. O juk per šešerių metus paauglys galiapti tik motociklų sporto meistrui, jeigu jis žiemą nuolat dalyvaus skioringo varžybose, o vasarą — startuos kroso uždaraje trasoje! Pasirinkti jas tiek žiemą, tiek ir vasarą nera sunku. Ypač žiemą, kai speigas sukausto ežerų bei upių paviršių, kai lygios lankos ir pievos, padengtos baltute sniego marška, pavirsta skioringininkų išsvajota trasa.

Kad mūsų respublikoje kuo puikiausios salygos kultivuoti skioringą, geriausiai jrodo tai, kad Latvijos skioringo sporto komitetas, esantis prie motociklų sporto federacijos, dar 1975 metais surengė šios sporto šakos Pabaltijo pirmybes... Biržuose, ant Širvenos ežero. Beje, ir pernai šios varžybos vyko Lietuvoje — šiauliaičiai jas matė. Skirtumas tarp šių čempionatų tas, jog prieš penkerius me-

tus mūsiškai tebuvo žiūrovai, o pernai jose startavo jurbarkiečiai. Treniruojami vienuomenininko V. Šalkausko, apgaubti nuolatiniu SDAALR rajono komiteto pirmininko M. Ogorodniko rūpesčiu, jie šiose varžybose iškovojo antrąją vietą.

Skioringas, atsiradęs Pabaltijje iš šiaurinių pasaulio šalių, kadaise buvo kultivuojamas kaip vandens slidės. Sportininkas, atsistojęs ant slidžių, laikė rankose lazdą, kurios abu galai buvo sujungti su pagrindine virve. Dabar to nebėra. Paprasta virvė visiškai patenkināta slidininką, o technikos įvairovė — pradedant 50 cm (galima startuoti ir motodviračiais) mopedais ir baigiant 350 ccm motociklais — padaro skioringą prieinamą plačiausiomis jaunimo masesms. Juk labai daug vaikinų turi mopedus, motociklus. Vasarą jie dar apžergiami, o žiemą dažniausiai rūdija sandėlyje. Tad kodėl nepābandžius su geru porininku, žinoma, prieš tai pasitikrinus sveikatą, atlikus visus motociklų sportui priivalomus formalumus, startuoti varžybose! Juk lengiamos ir šalies pirmybės. Jas paprastai organizuoja Latvijos skioringo mėgėjai. O dalyviai atvyksta net iš Kamčiatkos ir Ufos.

Latvijoje, kur ši sporto šaka kultivuojama jau šešeri metai, dabar beveik nerasiame kolūkio arba tarybinio ūkio, kur nebūtų skioringo sekcijos. Per draugiškas varžybas Jurbarke startavę Latvijos TSR Saldus rajono Druvės pavyzdinio ūkio sportininkai turėjo ne tik gerą inventorių (beje, ne specialius sportinius motociklus, o kelioninius, pažymetus valstybiniais nume-

riais), bet ir savą uniformą — iš standrios medžiagos pasiūtas striukės bei kelnės. O juk šio ūkio skioringininkai toli gražu ne pajégiaus mūsų kaimynų kraštė. Mūsiskiai šia sporto šaka susidomėjo kiek vėliau. Operatyvūs, energingi jurbarkiečiai — 1977-aisiais, biržiečiai — metais vėliau, o vilkaviškiečiai — dar po vienerių metų. Na, o kuomet eilė prieiskite! Nejau respublikoje tik trys Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti technikos sporto klubai! Ar mūsų kolūkiuose bei tarybiniuose ūkioose maža žmonių, turinčių motociklus. Vasarą žemės ūkio darbuotojams sportuoti sunikau, tad kodėl neišnaudojus žiemos malonumą!

Regimai atėjo laikas įteisinti šią naudingą sporto šaką, sukurti jos komitetą prie motociklų sporto federacijos, populiarinti ją, paruošti respublikinius nuostatus, rengti Tarybų Lietuvos čempionatus. Pagaliau į Latvijos vykdomas šalies ir Pabaltijo varžybas turėtų važiuoti ne kas nori ir kaip nori, o respublikos rinktinė, atrinkta iš Nemuno krašto geriausiuų skioringininkų. O dalyvauti varžybose gali daug sportininkų. Juk šioje sporto šakosje, priešingai motokrosui, neribojama komandos sudėtis. Jeigu yra norinčių, ir šimtas testaruoja!

Tad pradékime kultivuoti skioringą, draugai! Jis jau pavergė ne tik trijų rajonų technikos sporto klubų vadovų, SDAALR komitetų pirmininkų, bet ir daugelio gyventojų — techninių sporto šakų gerbėjų širdis. Tad kuo blogesni kiti?

I. ALEKSAITIS

Socialistiniai įsipareigojimai 1980-iesiems

Naujas gražias laimėjimas patriotiniame auklėjama-jame, masiniame ir sportiniae darbe sutiko paskutiniuosius dešimtojo penkmečio metus respublikos SDAALR organizacijos. Trečius metus iš eilės Tarybų Lietuvos SDAALR iškovojo pereinamąją Raudonąją vėliavą už pirmą vietą sajunginiame socialistiniame lenktyniavime ruošiant kadrus žalies Ginkluotosioms Pajėgoms ir liaudies ūkiui. Pagausėjo draugijos narių gretos. Jvykdytas sporto meistrų ir atskyrininkų paruošimo planas. TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje techninių sporto šakų varžybose respublikos rinktinė iškovojo aukštą šeštąjį vietą.

Praėjusių metų gruodžio antroje pusėje įvykės Lietuvos SDAALR Centro komiteto VI plenumas apsvarstė padėtį ir priemones SDAALR organizacijų materialinei techninei bazei gerinti, siekiant toliau vystyti technines sporto šakas, masinių patriotinių auklėjamojių darbą, kelti draugijos sportininkų meistriškumą, gerinti kadrų ruošimą TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms ir žalies liaudies ūkiui. Priimtas išsamus nufarimas.

Plenumas taip pat patvirtino respublikos SDAALR or-

ganizacijų socialistinius įsipareigojimus 1980 metams. Juose, be kita ko, numatyta pasiekti, kad patriotinės draugijos nariais būtų ne mažiau kaip 79 procentai respublikos gyventojų, kad visi SDAALR mokyklose ir klubuose besimokantys šaukiamoji amžiaus jaunuolial būtų PDG ženklininkai, o liaudies ūkiui paruošti daugiau kaip 30 tūkstančių techninių specialistų.

Dideli įsipareigojimai prisiliinti sporto vystymo baruose. Numatoma per metus paruošti 18 aviacijos sporto meistrų ir daug pirmo ir antro atskyrio sportininkų, o kitose techninėse sporto šakose įsipareigota paruošti 45 sporto meistrus, 62 tūkstančius sportininkų atskyrininkų, tame tarpe 32 tūkstančius jaunių atskyrio.

Masiniame sporto vystyme siekiama, kad kiekvienas miestas per metus dalyvautų dvylukoje, o rajonas — penkeriose respublikinėse talkomųjų karinių techninių sporto šakų varžybose. Numatoma išplėsti darbą su paaugliais, plačiai įtraukiant juos į techninių sporto šakų būrelius, sekcijas, jaunųjų sklandytųjų mokyklas.

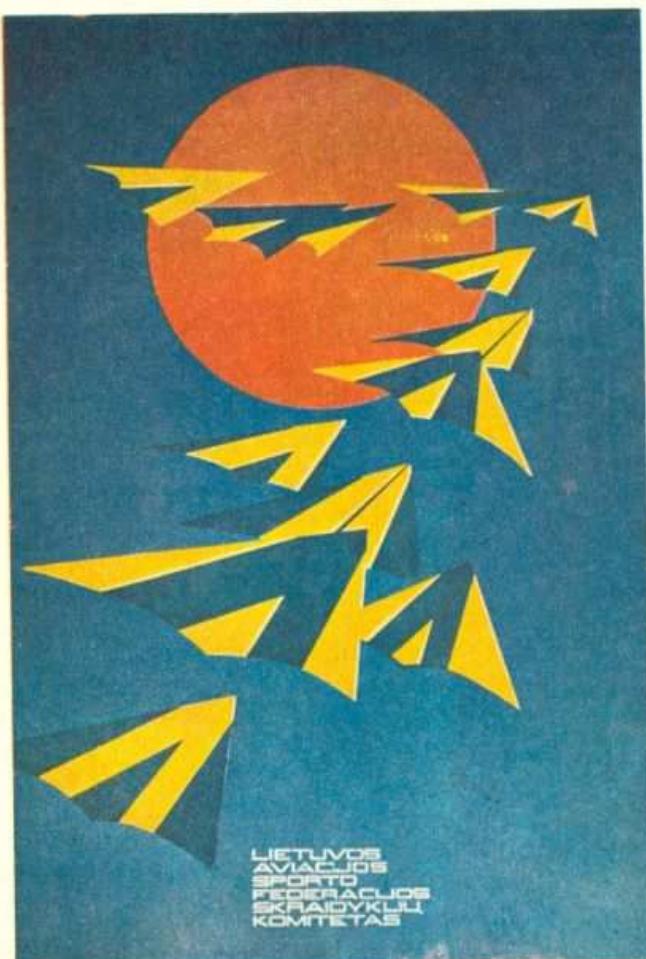
Pirmųjų metų rezultatai

Pasibaigę pirmieji mokslo metai Lietuvos TSR SDAALR karių techninių sporto šakų aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje, Per šį laikotarpį čia buvo sukompaktuota 41 grupė, sportininkų skaičius pasiekė 217. Daugeles jų jau yra pa-garsėjė sportinėse arenose. Du sportininkai yra nusipeinėję sporto meistrai, du — tarptautinės klasės sporto meistrai.

Nors pirmaisiais mokslo metais ypatingai daug dėmesio reikalavo organizacinis darbas, buvo laimėta ir gražių sportinių pergalių. 60 mokyklos auklėtiniai yra respublikos, o 11 — TSRS rinktiniai nariai.

Respublikos čempionatuose ASMM sportininkai laimėjo 27 aukso, 23 sidabro ir 11 bronzos medalių. Finaliniuose TSRS tautų VII vasaros spartakiados startuose dalyvavo 39 ASMM auklėtiniai, kurie pelnė 5 aukso, 4 sidabro ir 2 bronzos medalius. Saulys A. Pauliuonis tapo Europos čempionu.

ASMM kolektyvas, susirinkęs pirmųjų mokslo metų balžimo proga, pasidžiaugė šliais laimėjimais, pagerbė geriausius sportininkus ir jų trenerius. O daugiausiai buvo kalbama apie ateitį. Juk dabar iš mokyklos bus laukiama dar geresnių rezultatų.



LITUANOS AVIACIJOS SPORTO FEDERACIJOS SKRAIDYKLŲ KOMITETAS

TRIKAMPIAIS MARŠRUTAIS

Salies aviacijos sporto klubai kasmet aprūpinami vis geresnės kokybės ir aukštesnės klasės sklandytuvais, su kuriais skreidant galima pasiekti rekordinių rezultatų. Vien tik praėjusiais metais buvo pagerinti šeši Tarybų Sąjungos ir du mūsų respublikos rekordai. Vasarą TSRS rekordus gerino Estijos sklandytuotoja E. Lan, T. Zagainova iš Oriolo, maskvietis O. Pasečnikas bei L. Vaszkovas iš Ordžonikidzės, o metų pabaigoje dar dviejų sajunginių rekordų autorėmis tapo kijevietė S. Rudenskaja ir S. Timkova iš Gomelio. Pastaroji sklandytuvu „Jantar standart“ 300 km trikampį maršrutą nuskrido vidutiniu 98,28

km/val. greičiu, o S. Rudenskaja taip pat su „Jantar standart“ sklandytuvu greičio rekordą (103,5 km/val) pasiekė 100 km trikampio maršrute.

Kaip jau rašėme, Tarybų Lietuvos rekordus gerino vilnietė R. Stašaitė ir klaipėdietais M. Baleika.

Pasiektas ir naujas pasaulio greičio rekordas. Jo autorius — VFR sklandytuotojas M. V. Grosė. Jis su sklandytuvu SB-10, Australijoje skrisdamas 750 km trikampį, išvystė 312 km/val vidutinį greitį.

Beje, Tarptautinė aviacijos sporto federacija nutarė nuo šių metų pradėti registruoti greičio rekordus 1250 km trikampio maršrute.



Tarybų Lietuvos skraidyklių komiteto plakatas ir gairelė, kuriuos sukūrė „Vagos“ leidyklos dailininkė Laima Priogauskaitė

REPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

● 24 komandos rungtynia-
vo Sverdlovske sąjunginėse
aviamodelizmo varžybose oro
kaufynių modeliais. Mūsų res-
publikai atstovavo vilniečiai.
Tarybų Lietuvos sostinės avia-
modeliuotojai kovojo pagirini-
ai ir užėmė antrą vietą.
Asmeninėje išskaitoje vilnie-
čių duetas G. Šablinskas ir

R. Paužuolis, startavę iš mū-
siškių geriausiai, buvo treti.

● Pabaltijo aviamodelizmo
pirmenybės kambariniai mo-
deliai buvo surengtos Tali-
ne. Mūsų respublikos koman-
da užėmė antrą vietą (nugalė-
jo estai). Asmeninė var-
žybose panevėžietis E. Dziuri-
cius po trijų turų pirmavęs,
sekančiuose trijuose furuose
neišlaikė atkaklios sportinės
įtampos ir turėjo tenkintis
kelvirla vieta. Panevėžiečio
modelis išsilaidė ore 25 min.
23 sek. Tai geriausias iš mū-
siškių rezultatas.

● Biržuose vykusiose mo-
tokroso respublikos čempio-
nato pirmo etapo varžybose

paaikėjo Tarybų Lietuvos
čempionai keturiose klasėse.
Jais tapo vilniečiai A. Urbano-
niavičius ir J. Stremakovas,
klaipėdiečiai A. Šerkšnas bei
biržiečiai G. Variakojis ir
R. Striška.

● Gerų rezultatų praėju-
siais metais neoficialiose Eu-
ropos frumpabangininkų ra-
dio ryšio telegrafo pirme-
nybėse pasiekė mūsų respub-
likos mėgėjišķių radio stotilių
sportininkai. Jie užėmė visas
tris pirmąsias vietas. Nugalė-
tojų vardas pripažintas Vil-
niaus radio komponentų ga-
myklos ekipai (šaukinys
UK2BBB), kurią treniruoja P.
Mikalajūnas. Antrą vietą už-
ėmė Šiaulių televizorių ga-
myklos komanda (UK2BAS),

o trečią — Kauno Antano
Sniečkaus politechnikos ins-
tituto radio sporto entuzias-
tais (UK2PCR). Asmeninėje
išskaitoje tarptautinės klasės
sporto meistras kaunietis V.
Žalnerauskas — penktas.

Susumuoti ir praėjusių me-
tių neoficialių Europos radio
ryšio telefonu pirmenybių
rezultatai. Ir čia geriausiu re-
zultatu pasiekė vilniečių eki-
pa, kurios stolies šaukinys
UK2BBB.

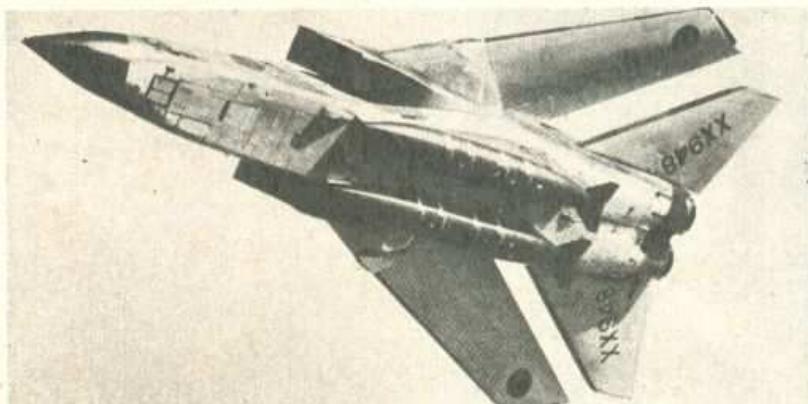
● Skuode surengtame Pa-
baltijo motobolo turnyre
Skuodo „Bartuvos“ ekipa už-
ėmė antrą vietą, užleidusi j
priekį Rygos „Adažių“ ko-
mandą.

MILIJARDAI GINKLUOTEI

JAV vyriausybė išvystė audringę veiklą, skirtą didinti tarptautinį įtem-
pimą, plėsti ginklavimosi varžybas. Paspartintais tempais kuriamos nau-
jos ginkluotės rūsys ir branduolinio ginklo sistemos, modernizuojamos
esančios, didinami kariniai kontingentai svetimų žalių teritorijose. Pen-
tagono duomenimis bendros išlaidos vien 45 stambiausioms ginklavimosi
sistemas šiuo metu siekia 197,6 milijardo dolerių.



Didžiausias JAV atominis lėktuvnelis „Nimitz“



Naikintuvas bombonešis „Tornado“



Sparnuotosios raketos



Viršgarsinis naikintuvas F-15 „Igl“

TASS-o nuotr.

VAIRENYBĖS

SUSIROPINKITE, VYRAI!

Automobilių koncernai Vakarų atliko tyrimus, liečiantių skirtingų lygių žmonių požiūrį į automobilį. Isvada ne vyrų naudai. Pasirodo moterys į automobilį žmūrė žymiai blaiviau. Jos pripažinti jų esant transporto priemonė, ir reikalinga. Dažniau jų plauta, poliuota, bet mažiau domisi variklio galimumu, važiuoja tvarkingiau, padaro žymiai mažiau avarijų.

NUO KALBU — PRIE DARBU

„Folksvageno“ automobilių koncerno reklamuoti nereikia. Jis aprėpęs ne tik Europą, bet įsteigę savo filialus ir Afrikoje, Azijoje, Amerikos žemynje. Ypač dideli automobilių mėgėjų susidomėjimą sukelė „Folksvageno“ filialas Brazilijoje. Mat čia buvo mėginta sukurti mašiną, naujodancią ne naftą, o etilo spiritu — etanolą. Toks automobilis pagaliau kurėtas. Prasidėjo serijinė jo gamyba. Tik veltui Lotynų Amerikos ir kitų žemynų automobilių salonai siunte savo paraiškas tokiomis mašinomis gauti. Nė viena jų nebuvė patenkinta. Pasirodo, Brazilijos vyriausybė jau seniai susitarusi su „Folksvageno“ koncernu, kad čia visus šalyje gaminamus automobilius su etanolu varomas varikliais paliks Brazilijoje. Šiai metais jų turi būti pagaminata 250 tūkstančių, o 1981—1982 metais — net po 350 tūkstančių. Tad Brazilija artimiausiais metais taps šalimi, kurioje daugumą automobilių turės variklius, naujodancius etanolą.

LĘKTUVAS, VAROMAS SAULĖS ENERGIJA

1979 metų „Sparnų“ Nr. 2 rašėme apie anglų konstruktorių Irvingo ir Morgano darbą, kuriant saulės energija varomą motosklandytuvą, pateikėme jo brėžinių. Dabar gauta žinia, jog amerikietis Loris Maura išbandė savo konstrukcijos lėktuvą, kurio variklis varomas saulės energija.

Inžinierius - elektrikas L. Maura lėktuvą pasigamino labai lengva, vos 60 kg svorio. Jo sparnuose sumontuota 500 saulės baterijų. Neįmanoma to, lėktuvas 8 m aukštyste nuskriejo vos 800 m.

Panašiai vyko ir Anglijoje surengtas bandymas. Cia lėktuvas, aprūpintas 750 saulės baterijų, nuskriejo 1126 m, esant 64 km/val. vidutiniams greičiui.

Kaip pažymėjo bandymus stebėję specialistai, didžiausia saulės energija varomų lėktuvų problema tebelieka tai, kad elektros varikliai pagėjūs sunaudoti vos vieną aštuntadalį primumos energijos.

„PEGASAS“ II NUKRITO I ATLANTA

1965 metais JAV paleistas meteorinėms dalelėms tirti

skirtas palydovas „Pegasas“ II baigė savo gyvavimą. Pradedės aukštį, jis nusileido į tankiuosius atmosferos sluoksnius. Žymiai jo dalis sudėgė, o atskiro nuolaužos nukrito į Atlanto vandenyną netoli Vakarų Afrikos pakrantės.

REKORDINIS RUMUNU AUTOMOBILIS „TYMPA“

Sukonstruotas ir pagaminamas Brašovo universiteto automobilių, traktorių bei žemės ūkio mašinų fakulteto konstruktoriai, „Tympha“ nepasiekė nei greičio, nei galingumo rekordo. Jo pasiekimas — nepaprastai mažas degalų sunaudojimas. Keturių cilindrų variklis 100 km nuotoliui įveikti sunaudoja vos 3,5 l benzino. Jis gali išvystyti 80 km/val greitį. Ankstčiau šios mokslo įstaigos konstruktoriai sukūrė taip pat taupu lengvajį automobilį „Dacia-1300“, kuris 100 km suvartoja 5,8 l benzino.

„TRABANTAS“ IR „VARTBURGAS“ ATRODYS KITAIP

Vokietijos Demokratinės Respublikos spauda pranešė apie bendradarbiavimą tarp VDR automobilių pramonės



imoniu ir prancūzų koncerno „Citroën“. Šiai metais jau turi pasirodyti šio bendradarbiavimo vaisiai. Tai — naujos išvaizdos automobilių „Trabant — Vartburg“, panašūs į „Citroën Visa“. Čviku esanti gamykla, kur qimdavo „Trabant“, gaminė naujos mašinos versiją su 659 ccm talpos (36 AJ) „Citroën“ varikliu, o Elzenache, kur buvo gaminami „Vartburgai“, konvejeriu juosta aplieis naujoji mašina su 1121 ccm talpos varikliu (57 AJ). Tad naujieji VDR automobilių ne tik geriau atrodys, bet ir bus galingesni.

APTIKTAS DAR VIENAS JUPITERIO MĒNULIS

Išnagrinėjė zondo „Vojažer-2“ nuotraukas, padarytas praskriejant Jupiterio sistemu, JAV kosminės erdvės tyrėjai nustatė, jog aptiktas dar vienas — keturioliktas — Jupiterio palydovas. Pasak NASA, naujasis mēnulis yra 30–40 km skersmens. Jis salyginal pavadinimas „1979—J—I“.

AR GYVAS CARLZO LINDBERGO SŪNUS?

Prieš 48 metus pasaulyje apskriejo žinia, jog Carlzą

Lindberga, pirmajį žmoγi, perskridusį Atlanto vandenyną, ištiko skaudi nelaimė — buvo pagrobtas jo vienturius pusantrų metų sūnus Carlzas. Po septynių savaitių buvo aptiktas vaiko lavonas, kurį Lindbergas ir mažojo Carlzo auklė atpažino esant žymiojo lakūno sūnum. JAV kongresas priėmė specialų įstatymą dėl kovos su žmonių grobikais, įvedė Jiems mirties baudsmę. Jis buvo įvykdyma emigrantui iš Vokietijos Bruno Hauptmanui, kurį teismas pripažino kaltu Carlzo Lindbergo jaunesniojo pagrobimui ir nužudymui.

Taip buvo prieš keturiasdešimt aštuonerius metus. O dabar...

JAV savaitraštis „Glob“ pateikė interviu su žmoġumi, pasivaidinusiu žymiojo lakūno... Carlzo Lindbergo sūnumi Carlzu. Sensacinga žinia skelbia, jog Lindbergas labai pergyvenęs dėl to, kad jo sūnus qimė su neįsivysčiusia dešiniosios kojos pėda. Populiariausiam pasaulyje lakūnui, siėpusiam nuo aplinkinių sūnūs tuošumą, kilusi mintis pakeisti vaiką. Šio sandėlio bendrininkas buvo tūlas Kervinas, kurio ūmoje buvės pati amžiaus sūnus. Pasikeitus vaikais, mažasis Kenetas Kervinas netrukus mirės. Jo lavonas ir buvės atrastas. O tuo tarpu tikras Carlzas Lindbergas jaunesnysis ramiausiai gyvenęs Kervinų ūmoje, sūnūs Keneto vardu. Apie visa tai Kenetas Kervinas sužinojęs nesenial, ir todėl dabar nusprendęs viską papasakoti.

Kenetas Kervinas turi neįsivysčiusią dešiniosios kojos pėdą, jis labai panašus į Carlzo Lindbergo. Jo kaukolės ir plauku formos atitinka mažojo Lindbergo formas. Jo pamotė prisiekė, kad sūnaus pasiaupti atskleidė jau seno kai mirės jos vyras Kervinas. Pasirodo, jog Kenetas Kervinas, tvirtinantis esas Carlzo Lindbergo sūnumi Carlzu, turi du qimimo liudijimus — pagal vieną jis qimė Leik Viliuabejue (Vermonto valstija), o pagal kita — Portlende.

Sensacingoji „Globo“ žinia paskatino Niudžersio teismą pradėti šios bylos nagrinėjimą. Seniūso archyvuose iškoma mažojo Carlzo Lindbergo pirkštų atspaudų, kuriuos tévės patelė policijai, kai buvo paskelbta apie valko pagrobimą.

Ką nustatys Niudžersio teismas? Ar Kenetas Kervinas tikrai yra žymiojo lakūno sūnus, ar apsišaukėlis, kuriu Jungtinėse Valstijose nemaža? Ypač, jeigu prisiminime nemažą Carlzo Lindbergo palikimą.

EUROPOS PIRMOŠIOS

Erebro mieste (Švedija) vyko pirmosios Europos sklandymo pirmenybės vadnamojo klubų klasėje. Jose startavo 33 sportininkai, atstovaujant 12 šalių. Surengti aštuoni skridimai, kuriuose nuotoliai buvo nuo 154 iki 529 km. Šios varžybos pasibaigė dviguba Čekoslovakijos sportininkų pergale. Nu galėtoju tapo Martinas Bruneckis, antroje vietoje liko Jaroslavas Vavra. Abu sportininkai startavo sklandytuvais VSO-10-C, pagaminiais Čekoslovakijoje.

SPARNAI

1980 m. Nr. 1 (46)

LIETUVOS TSR SAVANO-RISKOS DRAUGIJOS ARMIAJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENIS-MOKSLINIS-PRAKТИNIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS

Eina nuo 1968 m. keturis kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algimantas ADOMENAS, Romas BANKAUSKAS, Petras BRUNDZA, Stasys BRUNDZA, Nijolė GINEITIENĖ, Aleksandras ICIKAVICIUS [atsakingasis sekretorius], Aleksandras JONUSAS, Kazys KILCIAUSKAS [vyriausiojo redaktoriaus vaduotojas], Savelijus LEVČENKA, Vytautas PAKARKAS, Rimantas RAKAUSKAS, Stanislavas RAMOSKA, Šarūnas SKAPCEVICIUS [vyriausiasis redaktorius].

Dailininkas JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

23260, Vilnius, F. Dzeržinskio g-vė 3, 518 kamb., tel. 75-34-46.

Atiduota rinkti 1980.II.5. Pasirašyta spausdinti 1980.III.17. Tiražas 37 150 egz. 4 sp. lankai, 4,1 sėlyg. sp. lanko, 5,64 leid. lanko, 5,1 aut. lanko, leidinio formatas 60×92/8. Giliaspaudinis popierius. Sifilas Zurnalinius 8 p. Giliaspaudė.

Spausdino LKP CK leidyklos spaustuvė Vilniuje, Tiesos 1. LV 10227. Užs. Nr. 322. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrėžinami.

«Sparnai» («Kryly»)

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

На литовском языке

© „Sparnai“, 1980/1

VIRŠELYJE: Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo jaunieji sklandytojai, vadovaujami instruktoriaus Vinco Mikeliūno (priekyje), tempia iš startų savo sklandytuvą „Zyle“

4-17

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI Į ATSARGĄ!



**RESPUBLIKOS PRAMONĖS ĮMONĖS, STA-
TYBOS IR KITOS ORGANIZACIJOS KYIE-
ČIA JUS Į DARBĄ.**

**GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PADĒS
ISSIRINKTI DARBĄ IR ISIDARBINTI. NU-
KREIPS Į KURSUS, PATARS, KUR GALIMA
ISIGYTI NORIMĄ PROFESIJĄ.**

**TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!**

KREIPTIS:

**VILNIUS, Komjaunimo g. 60; KAUNAS,
Lenino pr. 2; KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, A. Kleinerio g. 47; PANEVĖZYS,
Sodų g. 3; ALYTUS, K. Poželos g. 21; KAP-
SUKAS, Černiachovskio g. 50; KĖDAINIAI,
Josvainių g. 5; MAŽEIKIAI, Pramonės g. 5;
UTENA, Molėtų g. 23.**

SPARNAI 

KAINA 30 kap.

INDEKSAS 76782



El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

