



1981 m. Nr. 2 (51)

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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algi-
manfas ADOMENAS, Romas
BANKAUSKAS, Petras BRUN-
DZA, Stasys BRUNDZA, Nijo-
lė GINEITINĖ, Aleksandras
ICIKAVIČIUS (atsakingasis
sekretorius), Aleksandras JO-
NUŠAS, Kazys KILCIAUSKAS
(vyriausiojo redaktoriaus pa-
vaduotojas), Savelijus LEV-
CENKA, Vytautas PAKAR-
KAS, Rimantas RAKAUSKAS,
Stanislavas RAMOSKA, Šarū-
nas SKAPCEVIČIUS (vyriaus-
iausias redaktorius).

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:
232600 Vilnius, Polocko g. 16.
Tel. 61-39-83.

Atiduota rinkti 1981.IV.30.
Pasirašyta spausdinti 1981.VI.
11. Tiražas 39.150 egz. 4 sp.
lankai, 4,3 sąlyg. sp. lanko,
5,72 leid. lanko, 5,6 aut. lan-
ko, leidinio formatas 60×92/8.
Gillaspaudinis popierius. Šrif-
tas Žurnalinis 8 p. Gillaspaudė.

Spausdino LKP CK leidyk-
los spaustuė Vilniuje, Tie-
sos 1. LV 10612. Užs. Nr. 1286.
Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

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

© „Sparnai“, 1981/2

VIRSELYJE: Prienų eksper-
imentinėje sportinės aviacijos
gamykloje pastatyto naujo
mo'osklandytuvo „Nemunas“
kūrėjai konstruktorius Klemas
Juočas (sklandytuvo kabinoje)
ir variklio konstruktorius Vin-
cas Lapėnas.

M. KURAIČIO nuotr.

RESPUBLIKOS GYNYBINEI DRAUGIJAI – 40 METŲ



Respublikos gynybinės draugijos aktyvą jubiliejinėse iškilmėse sveikina geriausi Taryų
Lietuvos SDAALR sportininkai.

K. MINCIAUS nuotr.

Lietuvos TSR savanoriškoji
draugija armijai, aviacijai ir
laivynui remti kovo 19 dieną
pažymėjo savo 40-metį. Ta
proga Vilniaus karininkų na-
muose įvyko draugijos res-
publikinio aktyvo iškilmingas
susirinkimas.

Pranešimą padarė Lietuvos
TSR SDAALR Centro komite-
to pirmininkas R. Zalneraus-
kas.

Susirinkime kalbėjo Lietu-
vos KP Centro Komiteto ad-
ministracinių organų skyriaus
vedėjas A. Builis. Jis įteikė
grupei draugijos darbuotojų
ir aktyvistų vyriausybinius ap-
dovanojimus.

Lietuvos TSR Aukščiausio-
sios Tarybos Prezidiumo įsa-
ku SDAALR Vilniaus miesto
komiteto pirmininkui J. Kin-

duriui suteiktas Lietuvos TSR
nuspelniusio kultūros žvie-
timo darbuotojo garbės var-
das, Vilniaus specializuotos
vaikų ir jaunimo povandeni-
nio plaukymo sporto mokyk-
los direktoriui P. Virbickui —
Lietuvos TSR nuspelniusio kū-
no kultūros ir sporto darbuoto-
jo garbės vardas, Alytaus tech-
nikos mokyklos gamybinio
apmokymo meistriui A. Les-
kauskui — Lietuvos TSR nu-
sipelniusio jaunimo globotojo
vardas.

Lietuvos TSR Aukščiausio-
sios Tarybos Prezidiumo gar-
bės raštais apdovanoti:
SDAALR Panevėžio rajono
komiteto pirmininkas J. Amb-
rozevičius, Kauno vairuotojų
mokyklos viršininkas J. Davi-
sonas, Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto vyresnysis

instruktorius N. Bolka, Prienų
eksperimentinės sportinės
aviacijos gamyklos direkto-
riaus pavaduotojas V. Mek-
riūnas, Kuršėnų 3-iosios vidu-
rinės mokyklos mokytojas
R. Fabijonavičius.

Padėkos žodį apdovano-
tųjų vardu tarė Lietuvos TSR
SDAALR Vilniaus miesto ko-
miteto pirmininkas J. Kindu-
rys.

Draugijos keturiasdešimtme-
čio proga respublikinį aktyvą
pasveikino pionieriai, geriau-
sieji respublikos techninių
sporto žakų sportininkai.

Iškilmingame susirinkime
dalyvavo Lietuvos TSR Mi-
nistrų Tarybos pirmininko
pavaduotojas A. Česnavičius,
kiti atsakingi partiniai ir ta-
rybiniai darbuotojai.

PATRIOTINĖS DRAUGIJOS PLENUMAS

Lietuvos TSR SDAALR orga-
nizacijų uždavinius, sutinka-
mai su TSKP XXVI suvažiavi-
mo nutarimais ir TSKP CK
Generalinio Sekretoriaus

draugo L. Brežnevo praneši-
mu suvažiavime, aptarė res-
publikos SDAALR Centro ko-
miteto plenumas, įvykęs ba-

landžio 23 dieną Vilniuje.
Pranešimą plenumė padarė
Lietuvos TSR SDAALR Centro
komiteto pirmininko pava-
duotojas R. Einoris.

SVARBIAUSIOJI GARANTIJA

Tarybų šalis devintąjį dešimtmetį pradėjo turėdama kaip niekad galingą ekonominę ir mokslinį-techninį potencialą. Pasiekti laimėjimai ir sukaupęs patyrimas įpareigoja dabar spręsti dar sudėtingesnius uždavinius, geriau išnaudoti brandaus socializmo pranašumus. Taip nurodė TSKP XXVI suvažiavimo dokumentuose.

Sis dešimtmetis — tai naujas svarbus etapas kuriant komunizmo materialinę-techninę bazę, ugdant visuomeninius santykius, formuojant naują žmogų. Vienuoliktojo penkmečio uždaučių įvykdymas pareikalaus organizacinio ir politinio darbo tobulinimo, atsakomybės visose grandyse didinimo. Jis, be abejonės, turės ir milžinišką tarptautinę reikšmę, jo įvykdymas dar labiau pakels TSRS autoritetą ir sustiprins jos gynybinę galią, kuri ir yra svarbiausioji taikos garantija šiuo metu.

Visaliaudiniame sąjūdyje, vykdam TSKP XXVI suvažiavimo nutarimus, dalyvauja ir Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti nariai. Kokiais tempais gausėja jų gretos? Į šį klausimą galima atsakyti vienu skaičiumi — pusę milijono narių per pastarąjį penkmetį. Prisiminkime dar, kad gerokai suaktyvėjo daugelis draugijos pirminių organizacijų, ir drąsiai galime tvirtinti, jog jų veikla tapo neatskiriama daugelio daro kolektyvų visuomeninio-politinio gyvenimo dalimi. Taigi uždavinys, draugo L. Brežnevo iškeltas IV sąjunginiam SDAALR suvažiavimui, įgyvendinamas — draugija tapo visaliaudine organizacija.

Darbo rezultatus analizuojant, į akis krenta, kad pirmiausiųjų gretose jau daugelį metų yra Vilniaus, Kauno, Panevėžio miestų, Anykščių, Biržų, Kauno, Panevėžio, Plungės, Rokiškio, Utenos rajonų SDAALR organizacijos.

Ar reikia įrodinėti, koks naudingas būtų efektyvus geriausiųjų patyrimo perdavimas visoms organizacijoms, juo labiau, kad jau daugelį metų Vilkaviškio, Joniškio, Kupiškio, Molėtų, Raseinių, Tauragės rajonų komitetai gyvuoja susitaikę su trūkumais ir nesiima jokio darbo savo veiklai pagerinti.

TSKP XXVI suvažiavimo nutarimuose nauji reikalavimai keltami kariniam ir patriotiniam jaunimo auklėjimui. TSRS SDAALR CK VI planume pabrėžta, kad gynybinės draugijos organizacijų pareiga kartu su profesinėmis sąjungomis, komjaunimu, „Žinijos“ draugija, armijos ir laivyno politiniais darbuotojais, partijai vadovaujant, aktyviai dalyvauti šioje veikloje. Ypač svarbu suvažiavimo nutarimų propagavimą siekti su konkrečiais praktiniais draugijos organizacijų uždaviniais.

Draugas L. Brežnevas suvažiavime pabrėžė, jog būtina peržiūrėti daugelį mūsų ideologinio darbo metodų. Kad aktualesnis būtų jo turinys, o formos atitiktų šiuolaikinius reikalavimus ir mūsų visuomenės reikmes, turi būti sukauptas mūsų dėmesys, auklėjant dirbančiuosius tarybinio patriotizmo ir socialistinio internacionalizmo dvasia. Čia nenukrypdami turime vadovautis partijos forumo nurodymu, jog idėjinis-auklėjamasis darbas turi vykti gyvai ir įdomiai.

Nauji uždaviniai draugijos organizacijoms, ypač mokykloms, iškyla ruošiant jaunimą tarnybai armijoje. Šioje srityje daugelis mokytojų įstaigų turi sukaupę vertingą darbo patirtį ir pagrįstai didžiuojasi pasiektais laimėjimais. Bet Vilkaviškio, Kretingos, Raseinių rajonų komitetai, Kapuskio vairuotojų mokykla, Vilniaus aeroklubas nesugebė išgyvendinti esamų trūkumų praktiškai ruošiant būsimuosius karius. Daug trūkumų atskleista ir Vilniaus jungtinės technikos mokyklos darbe.

Armijos techninė ginkluotė nuolat tobulėja, jos kovinės parengties kriterijai vis sudėtingesni, didėja psichologinė ir fizinė kovinio mokymo įtampa — štai kokiais reikalavimais reikia nuolat vadovautis, ir visų pirma suteikti būsimajam kariui tvirtą politinių ir moralinių savybių pagrindą, įskiepyti karines technines žinias ir įgūdžius, kurie formuoja šiuolaikinį Tėvynės gynėją. Dėmesio reikalauja ir mokytojų organizacijų kadrų kvalifikacijos kėlimas.

Ne mažesnės svarbos uždavinys — specialistų ruošimas liaudies ūkiui. Per praėjusį

penkmetį respublikoje jų paruošta per 140 tūkstančių. Gerai padirbėta Vilniuje ir Kaune, Plungės ir Akmenės rajonuose. Tačiau būta ir tokių rajoninių organizacijų, kurios neįvykdė savo planų. 1980 metais toks likimas ištiko Klaipėdos, Kauno, Kretingos ir Kelmės rajonus. Vienuoliktame penkmetėje tokių dalykų būtina išvengti geriau organizuojant ir planuojant savo darbą. Aukšta apmokymo kokybė, materialinių ir techninių galimybių žinojimas, ūkinių organizacijų reikmių įvertinimas — svarbiausios šio darbo sąlygos.

Viskas, kas suvažiavime pasakyta apie fizinę kultūrą ir sportą, jo vaidmenį tarybinio žmogaus gyvenime ir uždavinius jam vystyti, liečia ir technines sporto šakas. Respublikoje šiuo metu yra apie pusę milijono aktyvių šio sporto mėgėjų, per praėjusį penkmetį paruošta 270 tūkstančių atskirinių, 2134 sporto meistrai, kandidatai į meistrus ir pirmaatskyrininkai, 3185 instruktoriai, 2499 teisėjai. Bet daugelis kėlybinių ir kėlybinių rodiklių mūsų džiuginti dar negali. Ypač žemas turimų galimybių ir rezervų panaudojimo koeficientas. Ryškėja tendencija mažėti sportininkų, užsiiminėjančių masiškiausiu sportu — šaudymu ir karine taikomąja daugiakovė — skaičius.

Per lėtai plečiasi mūsų sporto geografija. Net 15 rajonų organizacijos pernai nesugebėjo paruošti komandų respublikinėms varžyboms. O daugiausia trūkumų pirminių organizacijų sportiniame darbe, kur jis dažniausiai merdi. Technikos sporto klubų tinklas rajonuose, mokymo įstaigose gana didelis, tačiau jų įtaka pirminių organizacijų sportiniam gyvenimui beveik nepastebima, kaip ir daugeio pačių jų sportinio darbo efektyvumas.

Negalima tvirtinti, kad efektingai panaudojame turimą sporto techninę bazę ir sportinę techniką. Daugelis minėtų trūkumų visų pirma liečia Trakų, Raseinių, Švenčionių, Lazdijų, Kaišiadorių rajonų, Druskininkų ir Birštono organizacijas.

Suvažiavimo nutarimus įgyvendinant, būtina šalinti mi-

nėtus trūkumus. Ypač turi būti akcentuojamas karinių-techninių sporto šakų masiškumas, visų pirma, kulkinio šaudymo, karinės taikomosios daugiakovės, biatlono, modeliavimo. Lygiagrečiai reikia rūpintis ir respublikos rinktinėlių rezultatais sąjunginių varžybų arenoje.

Ne mažesnės svarbos darbai ir kapitalinės statybos, kapitalinių idėjų efektyvumo didinimo sferoje. Statomų objektų atidavimas eksploatacijai laiku, gamybinių įmonių tobulinimas, jų planinių ekonominių rodiklių gerinimas ir lyginamojo svorio didinimas, aprūpinant būtinais resursais respublikinę SDAALR organizaciją — svarbiausi šio etapo uždaviniai. Seimininkiškas rūpestis turimais resursais, tikslingas, ekonomiškai ir efektyvus jų panaudojimas yra pagrindinis laikmečio bruožas. Ir mūsų uždavinys vienuoliktojo penkmečio pabaigoje turėti tokią materialinę-techninę, mokomąją ir sporto bazę, kuri padėtų spręsti draugijai keliamus uždavinius kokybiškai naujame aukštesniame lygyje.

Įgyvendinti TSKP XXVI ir Lietuvos KP XVIII suvažiavimų nutarimus, uždavinius, iškeltus TSRS SDAALR CK VI plenumo, galima tik efektyviau dirbant visiems draugijos etatiniais darbuotojais ir gausiam aktyvui. Ypatinai svarbi darbo grandis — pirminės draugijos organizacijos, ir todėl joms reikia skirti tiek dėmesio, atiduoti tiek jėgų ir resursų, kiek jos užsitarnauja kaip draugijos pagrindas ir gamybinio-maslinio darbo ašis.

Išbandyta ir patikima darbo gerinimo priemonė — socialistinis lenktyniavimas. Jo devizas: „Dirbti efektyviai ir kokybiškai“. Tai reiškia ir šeiminkišką pažiūrą į visuomeninį turlą, ir sumanų bei efektyvų rezervų panaudojimą, ir aukštus darbo rodiklius mažiausiomis sąnaudomis.

Kūrybinis aktyvumas, praktiškai įgyvendinant suvažiavimo iškeltus uždavinius, — būdingiausias visaliaudinio darbo pakilimo bruožas. Ir tai — svarbiausioji jų įgyvendinimo garantija.

PAGRINDAS — DARBO EFEKTYVUMAS

Respublikos aviacijos sporto klubuose plačiai nagrinėjama TSKP XXVI suvažiavimo medžiaga, priimti nutarimai. Kiekvienas kolektyvo narys — treneriai ir instruktoriai, lakūnai ir sklandytojai, aviamodeliuotojai ir parašiutininkai — jausdami didelį partijos ir tarybinės vyriausybės rūpestį, su dideliu reiklumu, atsižvelgiant į suvažiavimo iškeltus uždavinius, peržiūri veiklos planus, ieško naujų būdų visuomeniniam ir sportiniam darbui gerinti, prisimena naujus socialistinius įsipareigojimus.

Svarbiausias klubų instruktorių, trenerių ir visuomeninio aktyvo uždavinys — didinti darbo efektyvumą ruošiant aukštos klasės sportininkus, plečiant aviacijos sporto šakų masiškumą. Ypač didelis dėmesys turi būti kreipiamas gerinant politinį auklėjamąjį darbą su sportininkais.

Atskaitiniame pranešime TSKP XXVI suvažiavimui dvg. L. Brežnevas pabrėžė, kad „ekonominės politikos šerdis dabar yra, atrodo, paprastas ir labai kasdieniškas dalykas — šeiminingiška pažūra į visuomeninį turą, mokėjimas pilnai, tikslingai panaudoti visa, ką mes turime“. Respublikos aviacijos sporto klubai turi gerą sportinę bazę, pakankamai aukštos klasės sklandytuvų bei lėktuvų, kas leidžia aviacijos sporto šakas kultivuoti masiškai, ugdyti aukšto meistriškumo sklandytojus ir lakūnus pilotązininkus. Ne mažesnės galimybės yra kultivuoti parašiutizmą ir bene pačią masiškiausią pas mus sporto šaką — aviamodeliavimą.

Suprantama, aukšto meistriškumo sportininkų ruošimas yra sudėtingas ir neleningas darbas, reikalaujantis didelio kruopštumo ir meilės, žinių ir įgūdžių, o svarbiausia — didelių materialinių sąnaudų. Klubuose besitreniruojantiems sportininkams patikima sudėtinga ir labai brangi aviacinė technika: lėktuvai, sklandytuvai, parašiutai ir kita. Visų uždavinys, kad ši technika būtų naudojama racionaliai, su didžiausiu ekonominiu ir darbinio efektyvumu.

Su aukštos klasės sklandytuvais klubuose skraido ir

pradedantieji šio sporto entuziastai, ir jau tam tikrą meistriškumą pasiekę sklandytojai. Sklandytuvus į orą visada ištempia lėktuvai. Tai gi treniruotėse išnaudojama daug aviacinio kuro. Ar visada susimąstome apie tai, kaip taupiai ir racionaliai naudojamas šis kuras ir ypač aviacinė technika. Manychiau, kad pradedančiųjų ir jaunų sklandytojų bei lakūnų ruošime žymiai daugiau ir efektyviau reikėtų naudoti vadinamąsias antžemines treniruotes su trenąžeriais bei kitais įrengimais, kas leistų pakankamai gerai įsisavinti paprasčiausius skridimo ir lėktuvo bei sklandytuvo valdymo elementus mokomosiose klasėse arba metodinio mokymo miesteliuose. Antžeminėse treniruotėse gerai paruošti sportininkai žymiai greičiau pirmuosiuose praktiniuose skridimuose ore sugebėtų atlikti būtiniausius pratimus, per trumpesnį laiką įgytų skraidymo įgūdžių. Taip treniruojant jaunus lakūnus ir sklandytojus išsaugosime aviacinės technikos resursus, nemažai sutalpysime kuro, neprasilenkdamį su darbo efektyvumo ir kokybės principais.

Kitas reikalas su aukšto meistriškumo sportininkais, lakūnais ir sklandytojais, jau turinčiais pirmą ir kitus aukštesnius sportinius atskyrius. Bet ir čia yra rezervų.

Dar neretai sportininkas, pakeltas skrydžiui su sklandytuvu, gerai neįvertinęs aplinkybių, o dažniausiai dėl savo paties nepakankamo sportinio bei psichologinio pasiruošimo, vos apsukęs ratą virš aerodromo arba nuskrیدęs tik keletą kilometrų, be jokios širdgėlos susigalvoja grįžti atgal, nusileidžia aerodrome, kad po kurio laiko jį vėl pakeltų į orą anksčiau numatytam skrydžiui tuo pačiu maršrutu. Esu įsitikinęs, kad dažniausiai tokie „manevrai“ nėra būtini, o štai aviacinis kuras ir technikos resursai eikvojami. Čia didelis vaidmuo priklauso instruktoriams ir skraidymų vadovams. Jų pareiga gerai žinoti sportininko pasiruošimą bei sugebėjimus ir, atsižvelgiant į tai bei esamas gamtines ir kitas sąlygas, dalykiškai patarti, kada ir kaip skristi, kad įvykdytų treniruotės užduotį pirmu bandymu.

Labai svarbus veiksnys siekiant kelti sportinį meistriškumą — skraidymų nepertraukiamumas. Jeigu sklandytojas, pavyzdžiui, per vieną treniruotę ir daug skraido, įveikia net tolimus maršrutus, o po to iki kitos treniruotės nieko neveikia ir visiškai nepakyla į orą po keletą dienų, kartais net savaitę ir daugiau, jis praranda sklandytuvo valdymo įgūdžius, atslūgsta jo fizinė ir psichologinė parengtis. Aukšto meistriškumo spor-

tininkų treniruotės per visą sezoną turi būti reguliarios. Tada bus išvengta nereikalingų kontrolinių skridimų, kurie skiriami kiekvienam sklandytojui padarius didesnę pertrauką taro treniruotė. Išvengsime tuo pačiu ir prielaidų atsitikimams.

Didesnį dėmesį būtina skirti ir skridimams maršrutais. Iki šiol daugelyje klubų treniruotėse metų sklandytojai labai dažnai skrenda vien tais pačiais maršrutais. Skrenda net į žemėlapyje nežvelgdami, nes visas maršrutas žinomas jau atmintinai. O štai toks „naminis“ sklandytojas, patekęs varžybų metu į kitas aplinkybes, kai prisieina skristi visai nepažįstamu maršrutu, skrenda labai neužtikrintai ir dažniausiai nebaigia skridimo. Kiekviename skridime — ar tai treniruotėje, ar varžybose — sklandytojas privalo ieškoti ir rasti kažką nauja, siekti geresnių rezultatų.

Šis sportinis sezonas dar tik įpusėjo. Lakūnų ir sklandytojų laukia daug įdomių varžybų respublikos padangėje, šalies pirmenybėse. Todėl ruošiant joms sportininkus būtina ieškoti naujų, pažangių ir žymiai veiksmingesnių treniruotėse metodų ir darbo klubuose formų.

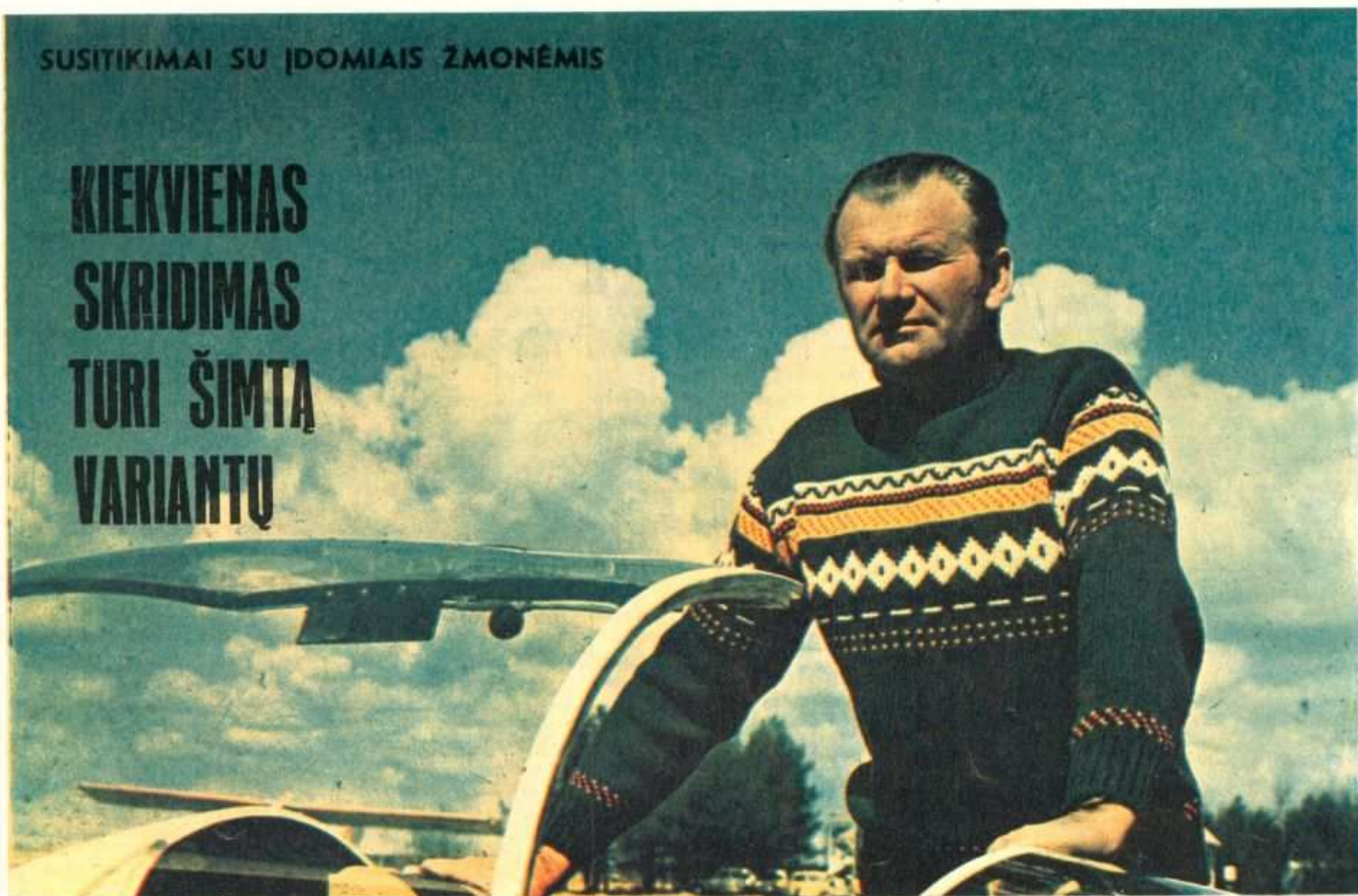
L. BUITKUS,

LTSR SDAALR CK

vyr. inspektorius-lakūnas,
TSRS sporto meistras



KIEKVIENAS SKRIDIMAS TURI ŠIMTĄ VARIANTŲ



Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo sklandytoją sporto meistrą Povilą Vaišvilą gerai pažįsta respublikos aviacijos sporto mėgėjai. Jis daugkartinis respublikos sklandymo čempionas atskiruose pralimuose, LTSR rekordininkas 200 km greičio skridime trikampiu, aktyviausias praėjusių metų Tarybų Lietuvos sklandytojas, už ką apdovanotas LTSR aviacijos sporto federacijos specialiu prizu. Per 20 aktyvaus sportavimo metų Povilas Vaišvila sklandytuvais yra nuskriejęs dešimtis tūkstančių kilometrų.

Susitikau su sporto meistru Povilu Vaišvila pavasarį, kai jis į savo skraidymų knygėlę buvo įrašęs pirmuosius šiame sezone skrydžius „Lietuva“. Įdomu buvo pasikalbėti su žmogumi, kuris pradėjo sklandytojo kelią prie Klaipėdos Osoaviachimo veikusiame sklandyčių būrelyje, dar mokymdamasis uostamiesčio gimnazijoje, o iki šiolie yra skraidęs daugiau kaip 20 tipų sklandytuvais, žmogumi, kuris žinomas respublikoje kaip nagingas liaudies meistras, kuriantis iš gintaro ir metalo savo ir reto grožio papuošalus.

— Kuo vadintinas sklandymas Jūsų gyvenimo tėkmėje?

— Žmogaus gyvenimą apsprendžia dvi varomosios jėgos — darbas ir kūryba. Kitaip tariant, — tai dvi vieno medalio pusės. Taigi sklandymas man — antroji gyvenimo pusė, išmokiusi nugalėti save ir visad siekti užsibrėžto tikslo, teikusi džiaugsmo, fizinių ir dvasinių jėgų, didelį teviškės grožio pajautimą.

— Variant tris storokas ir pilnas prirašytas Jūsų skraidymų knygučes, kurios yra pagrindinis sklandytojo dokumentas, sudomino pirmasis įrašas. Prisiminkite šį įvykį.

Povilas Vaišvila paima seniausią amžiumį skraidymų knygelę, atsiverčia pirmą lapą, skaito: „1958 metai. Su sklandytuvu BRO-11 atlikti 75 skridimai. Su sklandytuvu BRO-9 atlikti du skridimai“.

— Skridimai... Skambiai pasakyla. Tikrumoje tai turbūt nedideli, tarsi žiogo šoktelėjimai nuo žemės. Kiekvienas toks skridimas tęsdavosi minutę, kitą. Skraidėme Palangoje, vadovaujant tada jau žinomam aviacijos sportininkui R. Bėkštai, kurio iniciatyva prie Statybos remonto kontoros buvo įsteigtas sklandymo būrelis. Tiesa, mano pirmoji pažintis su sklandytuvu įvyko kiek anksčiau, kai dar mokiausi Klaipėdos gimnazijoje. Osoaviachimo būrelyje, kuriame veikliausi organizatoriai buvo R. Bėkšta ir dabartinis Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Z. Brazauskas, turėjome senų konstrukcijų sklandytuvus „Rol-Front“ ir „Vrona“. Jais ir mokėmės sklandytuvo valdymo ir skriejimo įgūdžių. Po metų buvau pasiųstas į instruktorių kursus, nes buvo ruošiamasi Klaipėdoje steigti sklandymo klubą. Viskas priklausė nuo to, kada bus gauti sklandytuvai ir paruošti instruktorių kadrai. Laukti teko neilgai. 1960-aisiais buvo atvežti du „Primorecai“, ir klubas pradėjo darbą. Gaila, kad šis džiaugsmas tęsėsi tik

trejetą metų. Kai sklandymo klubo veikla Klaipėdoje išblėso, atvažiavau į Kauno aviacijos sporto klubą pas senus draugus, didelius aviacijos sporto entuziastus. Klubo viršininkas Aleksandras Jonušas mielai priėmė. Jį aš ir laikau pirmuoju savo treneriu, kurio globojamas nerukus galėjau džiaugtis pirmomis pergalėmis, išmokau meistriškumo. Po septynerių metų, kai vėl atgijo Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo veikla, grįžau į gimtinę ir čia tęsiau skraidymus.

— Užsiminėte apie pirmąją pergalę. Kada ir kokiose varžybose ją pasiekėte?

— 1961-aisiais Kaune buvo surengtos respublikinės sklandymo varžybos. Man, skraidžiusiam klube tik metus, leido jose dalyvauti, nors neturėjau dar jokio sportinio atskyrio. Davė sklandytuvą „Primorecą“. Mano džiaugsmui nebuvo ribų. Didelis noras pateisinti trenerio pasitikėjimą, ryžtas ir draugų paskatinimai nugalėjo bet kokį mano baiminimąsi. Užėmiau varžybose antrąją vietą, o pratime 50 km skridime į tiks-

lą vienintelis iš visų baigiau nuotolį ir įvykdžiau antro sportinio atskyrio normatyvą. Tai buvo mano pirmasis startas respublikinėse varžybose ir pirmoji pergalė.

— Nuo tos atmintinos dienos praėjo dvidešimt metų. Kokiomis pergalėmis jie dar buvo pažymėti!

— Per šį laikotarpį ore praleista daugiau kaip 2000 valandų. Du kartus — 1961 ir 1970 metais — respublikos rinktinės sudėtyje dalyvavau sąjunginėse sklandymo pirmenybėse, kartą tapau absoliučiu respublikos čempionu, iškovojuo LTSR pirmenybėse 20 čempiono aukso medalių atskiruose pratimuose. Be to, 1970-aisiais laimėjau pirmąją vietą Pabaltijo sklandymo čempionate. Kaip tik Kauno aviacijos sporto klube, vadovaujant treneriui Aleksandrui Jonušui, 1967-aisiais tapau sporto meistru.

— Kokiais sklandytuvais yra tekę skraidyti!

— Tiesiog sutapimas — viskas mano skraidymo istorijoje siejasi su skaičiumi 20. Iki šiol esu skraidęs su dvidešimties tipų sklandytuvais, tame tarpe su keturių tipų Broniaus Oškinio sukonstruotais skraidymo aparatais, čekoslovakais sklandytuvais „Pionierium“, „Blaniku“, lenkiškais „Foka“, „Kobra“ ir „Jantariu“, Balio Karvelio sukurtais sklandytuvais BK-6 ir „Lietuva“. Geriausiai vertinu Balio Karvelio konstrukcijos Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatytą sklandytuvą „Lietuva“, su kuriuo skraidau pastaruosius metus.

— Siekiant aukštų rezultatų, daug lemia sklandytuvo kokybė. Bet argi tai vienintelė svarbiausia priežastis!

— Be abejo, labai svarbu, su koku sklandytuvu sporti-

ninkas skrenda. Todėl ir varžybose, atsižvelgiant į sklandytuvų tipą ir kokybę, įvedami rezultatų skaičiavimo koeficientai. Bet iš savo patyrimo drįstu tvirtinti, kad svarbiausias veiksnys siekiant aukšto rezultato yra paties sklandytojo pasiruošimas startui, sugebėjimas, atsižvelgiant į gamtos sąlygas ir varžovų treniruotumą, pasirinkti distancijoje geriausią taktinį variantą, tikslingiausią startą. Kiekvienas skridimas yra kūryba, jis turi šimtus variantų, kaip būna žaidžiant šachmatais. Todėl visada sportininkas greitai turi ieškoti paties geriausio ir racionaliausio. O tai gali atlikti tik gerai treniruotas, fiziškai ir psichologiškai kiekvienam startui pasiruošęs sklandytojas.

— O laimės arba atsitiktinumo veiksniai!

— Nenorėčiau sakyti, kad sklandymo varžybose nebūna atsitiktinumų arba „laimės vaikų“. Bet vis tik galutinę sėkmę lemia realios aplinkybės: treniruotumas, pasiruošimas ir meistriškumas. Varžybose tenka atlikti keletą pratimų. Gali kokią kartą, dėl atsitiktinių situacijų tūpti aikštelėje ir nebaigti maršruto. Bet jei esi geras pilotas, galutinėje įskaitoje vis tiek būsi pirmąjį ar antrąjį arba nugalėtojų tarpe. Sklandyme vien laimė pasikliauti negalima. Esu giliai įsitikinęs, kad pergalę sklandyme lemia sportininko valia, ryžtas ir meistriškumas. Nėra skrydžių, panašių vienas į kitą kaip du vandens laisai. Todėl kiekviename skridime sportininkas turi surasti vis kažką naują.

— Kokį respublikos sklandytoją laikytumėte geriausiu!

— Vieno kurio išskirti negalėčiau. Mančiau, kad šio sporto „žvaigždžių“ mes dar neturime. Yra keletas aukštos klasės sklandymo meistrų, į

kuriuos galima ir reikia lygiuoti. Visų pirma paminėčiau tarptautinės klasės sporto meistrus Antaną Ruką ir Vytautą Sabeckį. Jie į sklandymą žiūri labai rimtai. Gerai skraidančių turime daug. Jie visi kasmet respublikos sklandymo čempionatuose keičiasi pozicijomis pirmame dešimtuoke. Apie tai, kad šie sklandytojai pajėgūs ir maždaug vienodo meistriškumo, kalba ir toks įdomus faktas: nė vienas sklandytojas dvejus metus iš eilės nėra iškovojęs absoliutaus Tarybų Lietuvos čempiono vardo, o štai praėjusių metų absoliutus šalies čempionas Antanas Rukas dar nėra iškovojęs respublikos pirmenybių laimėtojo titulo.

— Kokie Jūsų siekiai naujaime sezone!

— Praėjusių metų gegužės 18 d., skrisdamas su sklandytuvu LAK-9M „Lietuva“, pasiekiau naują Tarybų Lietuvos greičio rekordą 200 km skridimo trikampiu, įveikęs maršrutą 112,75 km/val greičiu. Dabar mano tikslas — apskrieti 750 km trikampį maršrutą, ko niekas respublikoje dar nėra padaręs, o taip pat pagerinti Tarybų Sąjungos rekordą 700 km skridime į tikslą ir atgal. Iš daugelio metų stebėjimų įsitikinau, kad tokius skrydžius pas mus galima atlikti gegužės — birželio mėnesiais, startuojant iš Klaipėdos ATSK bazės, paskui skrendant iki Baltarusijos ir atgal.

Alpinistai sako, kad gražiausi kalnai tie, į kuriuos dar neįkopta. Drįstu manyti, kad geriausias skrydis manęs dar laukia. Jis ir yra svarbiausias siekis.

— Ką galėtumėte patarti mūsų jauniems sportininkams, siekiantiems aukšto meistriškumo ir svajojantiems būti geriausių respublikos sklandytojų gretose!

— Siekiantiems minėtų tikslų neužtenka vien tik meilės sklandymui. Reikia valios, gedelio ryžto, o svarbiausia — daug ir atkakliai treniruotis. Vien per sezoną maršrutais būtina skraidyti ne mažiau kaip 50 valandų. Labai svarbu sugebėti tinkamai derinti sklandymą su darbu arba mokslu. Tai žinau iš savo patirties. Skraidydamas Klaipėdos aviacijos technikos sporto klube, kur į treniruotes tekdavo važiuoti po kelias dešimtis kilometrų, dešimt metų išdirbau vairuotoju uostamiesčio Greitosios medicinos pagalbos stotyje. Darbas buvo atsakingas ir sunkus. Visas laisvas dienas, kai nereikėdavo budėti, skyrčiau sklandymui. Dabar, dirbdamas liaudies meistrų Klaipėdos „Dailės“ kombinate, rūpesčių turiu nė kiek ne mažiau. Norint iš gintaro ir vielyčių metalo filigraniniu litavimo būdu pagaminti įdomų papuošalą, reikia ir kūrybinės minties, ir daug laiko. O juk ir šeimos rūpesčiai — ne paskutiniai. Visą planuojant, atkakliai siekiant visada įgyvendinti užsibrėžtą tikslą, treniruotėms padangų takais lieka ir valandų, ir dienų, kurias visada stengiuosi išnaudoti, kaskart įveikdamas vis kitą meistriškumo ribą.

Meistriškumas ateina su patirtimi. Gal todėl kai kurie gabūs jauni sklandytojai dar nesugeba įsisprausli į geriausių respublikos sklandytojų dešimtuką. Akakliai dirbant, stropiai treniruojantis kaupsis ir patirtis. Ji, beje, priklauso nuo treniruotės ir varžybose nusikristų kilometrų ir išskraidytų valandų „bagažo“. Visada reikia stebėti draugų ir vyresniųjų skrydžius, mokytis iš jų. Ir dar. Tegu niekad neužgožia tuščiažiedė ambicija ir bereikalinga savimeilė.

Kalbėjosi K. KILČIAUSKAS

PRIZUS ĮSTEIGĖ KLUBAS

Kiekvieno respublikos aviacijos sporto klubo sklandytojai nemažai valandų praleidžia ore, dar daugiau nusikrenda kilometrų. Skatinant sklandytojus tobulinti meistriškumą, skraidyti kuo didesniais maršrutais, Klaipėdos ATSK įsteigė specialius pereinamuosius prizus geriausiems sportininkams. Jie skiriami klubo sklandytojams, pasiekusiems geriausią rezultatą skrendant 100 km trikampiu maršrutu bet koku sklandytuvu, pasiekusiam didžiausią greitį 100 km maršrute trikampiu su

sklandytuvu „Blaniku“, už didžiausią nusikristą nuotolį tiesiąja arba uždaru maršrutu, rezultatyviausiam klubo sklandytojui.

Kad sąlygos visiems sklandytojams būtų vienodos, įskaitom imami trys geriausi skridimų rezultatai, pasiekti startavus tik Klaipėdos ATSK aerodrome (išskyrus rezultatus geriausia sklandytojui nustatyti).

Prizus sukūrė klubo aktyvistai liaudies meistras.

A. SKURDENIS,
TSRS sporto meistras



Garbinga profesija — ginti TĖVYNĘ

Kino juostoje „Karininkas“, kuri teisėtai mėgiama mūsų jaunimo, visų darbo žmonių, vienas personažas pasako tokią frazę: „Yra tokia profesija — ginti Tėvynę!“. Šis posakis, kuriuo, galima sakyti, remiamas visas filmas, turi labai gilią prasmę, jis nepaprastai iklus.

Revoliucijos pagimdyta, Tarybinė Armija nuėjo garbingą kovų ir pergalų kelią. Didžiausias išbandymas, kuris teko TSRS Ginkluotosioms Jėgoms, buvo Didysis Tėvynės karas. Gegužės 9-ąją tarybinė liaudis ir visi mūsų šalies kariai iškilingai pažymėjo 36-ąją pergalės Didžiajame Tėvynės kare pavarą.

Deramą indėlį į didžiąją Pergalę įnešė ir mūsų respublikos piliečiai. Ryškų puslapį į jos istoriją įrašė 16-osios Lietuviškosios šaulių divizijos kariai. Tai jų pasiaukojimo ir narsos dėka divizija buvo apdovanota Raudonosios vėliavos ordinu, jai suteiktas Klaipėdos vardas. 16-osios Lietuviškosios šaulių divizijos kovines tradicijas tęsia šių dienų vaikinai, garbingai atlikdami savo patriotinę pareigą Tarybinėje Armijoje bei Kariniame Jūrų Laivynė.

Geriausiai besimokantys, labiausiai politiškai išprusę mūsų respublikos vaikinai, patriotinių jausmų skatinami, renkasi garbingą Tarybinės Armijos karininko profesiją. Kasmet jų vis daugiau. Tai — kryptingo karinio patriotinio auklėjimo, produktyvaus karinio rengimo vadovų, SDAALR ir komjaunimo organizacijų darbo vaisius. Mūsų respublikos miestuose ir rajonuose susiklostė darni karinio patriotinio auklėjimo sistema.

Daug gražių pavyzdžių, vykdančių šį darbą, rasime Vilniaus 20-oje (direktorius E. Lazarenka, karinis vadovas I. Sidorovas), 4-oje (direktorė N. Bugajeva, karinis vadovas J. Kozlovas), 5-oje (direktorius V. Baranovskis, karinis vadovas V. Popovas) vidurinėse mokyklose. TSKP XXVI ir LKP XVIII suvažiavimų dokumentų ir nutarimų studijavimas su jaunimo uždaviniais, stiprinant Tarybų šalies gyn-

binį pajėgumą, aktyviai veikia patriotinės draugijos organizacijos, daug dėmesio skiriama tarybinio karininko profesijai propaguoti. Džiugu, kad ir šiemet didelis šių mokyklų abiturientų būrys pareiškė norą stoti į aukštąsias karo mokyklas. Planingai dirba, ruošiant vaikus stoti į karo mokyklas, ir Vilniaus 13, 37, 38, 42 vidurinės mokyklos, o iš 36-osios vidurinės kasmet karininko profesijos mokyti stoja 10—15 auklėtinų.

Moksleivių kariniu patriotiniu auklėjimu, profesiniu orientavimu į karines specialybes nuosirdžiai rūpinasi sostinės partinės, komjaunimo, patriotinės organizacijos, kariniai komisariatai, mokytojai bei mokinių tėvai. Šiemet surengtas abiturientų susitikimas su aukštųjų karo mokyklų dėstytojais ir kariūnais. Renginyje dalyvavo aštuonių karo mokyklų atstovai, kurie papasakojo jaunimui apie įvairias karines specialybes, kariūnų gyvenimą bei buitį. Greta masinių renginių planingai vyksta karo mokyklų, karinių dalinių atstovų, taip pat karinių komisariatų karininkų pokalbiai su jaunimu.

Kruopštus ir nuolatinis darbas šiame bare duoda gerų rezultatų. Vilniaus miesto Lenino ir Spalio rajonai yra pirmaujantys respublikoje pagal skaičių vaikinių, pareiškusių norą tapti karininkais, o pašaukti tikrajai tarnybai vaikinai greitai tampa politinės ir karinės parengties žymūnais, pelno tarnybos draugų ir vadų pagarbą.

Gražios tradicijos, ruošiant vaikus karinei tarnybai, populiariausios tarybinio karininko profesiją susiklostė Kauno mieste Panemunės rajone, Radviliškyje, Šiaulių bei Klaipėdos miestuose, Mažeikių, Telšių, Švenčionių bei kituose respublikos rajonuose. Tiesa, esama respublikoje ir tokių vidurinių, specialiųjų bei profesinių technikos mokyklų, kuriose, nepaisant gerų rezultatų karinio rengimo, patriotinio auklėjimo srityse, abiturientų profesinis orientavimas į karines profesijas dar nepakankamas.

Išanalizavus karinių komi-

sariatų ir vidurinių mokyklų darbą ima ryškėti, jog kai kurios patriotinės draugijos pirminės organizacijos, kariniai bei mokyklų vadovai, pedagogai nepakankamai propaguoja karininko profesiją. Pastaraisiais metais susilpnino darbą šiuo klausimu Plungės, Tauragės, Zarasų, Lazdijų rajonų SDAALR, komjaunimo komitetai, liaudies švietimo skyriai, mokyklų bei kariniai vadovai, pedagogai.

Neretai dar atsitinka taip, kad apie karininko profesiją su vaikinais imama kalbėti tik tada, kai jie jau ant mokyklos baigimo slenksčio. Ir jeigu tokiais atvejais vaikinai ir nusprendžia vykti mokytis į karo mokyklas, pasiruošti stojamiesiems egzaminams nebėlieka pakankamai laiko.

Taigi orientuoti vaikus į karines specialybes, ruošti juos tam reikia nuo pat karinio rengimo dėstymo pradžios. Mokyklų SDAALR organizacijos, kariniai vadovai turi atrinkti gabiausius jaunuolius, turinčius gerus techninių sporto šakų kultūravimo rezultatus, polinkį vadovauti, organizacinių gabumų. Su jais būtina sistemingai dirbti. Tuo tikslu mokyklose reikia steigti specialius būrelius, fakultatyvus, kuriuose moksleiviai gilinėtų karybos žinias, mokytųsi terminologijos rusų kalba, fiziškai tobulėtų.

Tuo pat metu būtina įsisąmoninti, jog vaikinių profesinio orientavimo į karo mokyklas nėra epizodinis, kampanijinis darbas. Jį reikia dirbti sistemingai ir kruopščiai, pradedant SDAALR organizacijų rengiamomis karinių taikomųjų bei technikos sporto šakų varžybomis ir baigiant specialiais renginiais. Kaip tik dėl to SDAALR komitetai, drauge su kariniais komisariatais, liaudies švietimo skyriais, komjaunimo organizacijomis ir pedagogų kolektyvais turi nuolat analizuoti nuveikto jaunimo karinio patriotinio auklėjimo darbo rezultatus, stengtis jį tobulinti ir gerinti, ieškoti naujų, patrauklių darbo formų.

Paruošti vaikiną stoti į karo mokyklą, orientuoti jį pasirinkti karininko profesiją — vadinasi, paruošti jauną Tarybų šalies pilietį ryžtingam, kilniam ir narsiam žingsniui.

J. KUČINSKAS,
Lietuvos TSR
karinio komisariato
vyresnysis karininkas

NUGALĖTOJAI

Puikiai pasirodė Tarybų Lietuvos aviamodeliuotojai Simferopolyje vykusiame jubiliejiname 50-tajame Tarybų Sąjungos aviamodelizmo čempionate. „Oro kautynėse“ mūsų respublikos atstovai nugalėjo ir komandinėje, ir asmeninėje įskaitoje. Šalies čempionų aukso medaliai buvo įteikti vilniečiams G. Šablinskiui (pilotas) ir R. Paužuoliui (mechanikas).

PRIZININKŲ PASIKEITIMAS

„Oro kautynės“ — viena dinamiškiausių ir patraukliausių aviamodelizmo rungtynių. Neatsitiktinai balandžio pabaigoje Kapsuko J. Jablonskio vidurinės mokyklos stadione vykęs Tarybų Lietuvos čempionatas sutraukė didelį būrį žiūrovų.

Čempionate rungtyniavo 4 sporto meistrai, 8 kandidatai į sporto meistrus ir visas būrys pirmaatkyrininkų. Maloniausia tai, kad buvo daug įdomių ir labai atkaklių kovų. Finale susitiko jurbarkiečiai V. Soroka ir A. Daniliauskas su kauniečiais R. Jasmontu ir R. Palskiu. Nors visos kovos metu pirmavo kauniečiai, jie negalėjo baigti kovos ir turėjo susitaikyti su pralaimėjimu.

Komandos vietas pasiskirstė taip: 1. Kauno I, 2. Jurbarkas, 3. Vilniaus I, 4. Kauno II, 5. Kupiškis, 6. Vilniaus II, 7. Klaipėda, 8. Vilniaus III, 9. Kauno III, 10. Jonava, 11. Šiauliai, 12. Kapsukas, 13. Alytus.

A. PRANSKĖTIS

IR REKORDAS, IR PRIZINĖ VIETA

Maskvoje vykusiose TSRS taurės aviamodelizmo varžybose gerai rungtyniavo pirmaatkyrininkis iš Panevėžio Eugenijus Dziurichius. Jo kambarinis modelis išsilaikė ore (salės aukštis iki 30 metrų) 20 min. 5 sek. Tai naujas Tarybų Lietuvos rekordas. Su šiuo rezultatu tarp 31 sportininko panevėžietis užėmė trečią prizinę vietą. Vilnietis R. Steponėnas buvo devintasis. Taurę iškovojo Estijos atstovas P. Radikas.

P. ALMINAS

Kaskart tie patys nugalėtojai



KAUNO „POLITECHNIKOS“ TSK KOMANDA TREČIA KARTĄ IŠ EILĖS LAIMĖJO TSRS ŽIEMOS KOMANDINIŲ AUTOMOBILIŲ RALIO PIRMENYBIŲ TAURĘ ir iškovojo ją visiems laikams. Ateityje šiose populiariose varžybose bus rungtyniaujama dėl naujo prizo. O senojo

ISTORIJA

buvo ilga ir sudėtinga. Net pati taurė jau nebe taip blizga. Tuo maloniau ją iškovojusiems — dūmais kvepia. Tad kurgi visą jos istoriją išpasakosi? Nebent tuos laikus, kai į ją pradėjo tiestis kauniečių rankos...

1979 metais vasaris Siauliuose, kaip ir visoje Lietuvoje, buvo speiguotas ir pusnyiais užverstas. Šią tai tikrai atsimenu. Vienas iš TSRS automobilių sporto federacijos atstovų (jau neprisimenu kurio), paklaustas apie prasičėdančių varžybų favoritus, ilgai kraipė galvą. O kova be ryškių favoritų tikrai atkakliusia. Kauniečiai iš kitų komandų išsiskyrė labai stipriais nervais — kiauras dienas pramiegodavo. Ir vadovavo čia jiems, kaip pridera, komandos treneris Antanas Jurevičius.

Be to, žinoma, reikėjo fini-

šuoti pirmiesiems iš visų 35 startavusių komandų. Sudėtingomis sąlygomis, vietomis važiuojant vos ne tuneliais po sniegu, buvo padaryta gera pradžia. Tik tąkart dar niekas negalėjo pasakyti, jog tai — pusė darbo. Tik trečdalis. O gal ir mažiau...

1980 metais geriausios šalies automobilių ralio komandos susirinko Latvijoje. Jeigu favoritų klausimas beveik ir išsprendė — Kauno „Politechnika“ atvyko beveik tos pačios sudėties (tik V. Makūną pakeitė V. Leonavičius, pirmas ir paskutinis keitimas „Politechnikos“ komandoje per visą pergalingąjį ciklą), — tai nugalėtojai vis tiek paaiškėja tik po finišo. Kauniečiai savo pranašumą įrodė dar sudėtingesnėmis sąlygomis — orai buvo nepastovūs. Po to „Sparnuose“ buvo rašyta: „Dabar, savaime aišku, kyla klausimas, ar ir trečias kartas nemeluos. Juk įtampa didėja, atsakomybės našta auga. O galimybės iškovoti TSRS taurę visam laikui viliojančios“. Reikalai turėjo išsispęsti

ESTIJOJE,

kur reikėjo nuveikti paskutinį darbo trečdalį. O gal ir pusę? Gal ir daugiau...

Žinoma, vyrai kruopščiai ruošė techniką, daug ir kryptingai treniravosi. Visi tvirtina, kad ir miegojo daug bei

ramiai. Paaikėjo ir tos nervų stiprybės paslaptis. Pasirodo, po tokių treniruočių krūvių, kokius kauniečiai laiko sau privalomais, daugiau nieko ir nebelieka, tik griūti ir užmigti. Tačiau būta ir abejonių, ir tvirto tikėjimo pergale, ir „prietarų“. Išryškėjo, kad stiprūs kolektyvai susikūrė ir Latvijos TSR „Nakotnės“ kolūkyje, kur susibūrė beveik visi stipriausi respublikos ralistai, ir Estijos TSR Viljandžio technikos sporto klube. Ko gero, gal tik jie ir tedarso prieštarauti „Politechnikai“, tačiau užtektų bent vienus iš jų praleisti į priekį, ir visas ilgametis darbas nebūtų prideramai užbaigtas.

O nugalėta tą trečiąją, lemiamąją kartą buvo aiškia persvara. Gal nauja solidi „Politechnikos“ uniforma išgąsdino varžovus, aiškiai jiems bylodama, jog kauniečiai pasiruošę kopti į patį garbės pjedestalo viršų? Visai galimas daiktas.

Tačiau pagrindiniai pergalės argumentai — tai kūryba. „Politechnikos“ komandoje, dabar galima drąsiai tai teigti, yra sukurtas racionalus ir efektyvus komandinio važiavimo stilius. O tam reikėjo ilgus metus beveik nekeičiant komandos sudėties rungtyniauti, treniruotis ir kaupti patyrimą. Komandinių varžybų trasa turi skrieti vienas automobilis... Bet jame trys varikliai, dvylika ratų. O svarbiausia — trys vairuoto-

jai ir trys šturmanai. Nėra prasmės įrodinėti, kad tai daug sudėtingesnis važiavimas, nei individualus. Ir trys ryškiausios autosporto „žvaigždės“, sudarę komandą, negreit nugalėtų stipriai susigrojusį ir nematomomis gijomis susietą autotraukinį.

Po trečiosios „Politechnikos“ pergalės ralistų kalbama, kad į TSRS komandines pirmenybes važiuoti nebėra prasmės. Mat ne visi sportininkai iš anksto gali susitaisyti su mintimi, jog nugalėtojų laurai „skiriami“ iš anksto ir kovoti belieka dėl antros pozicijos.

Kauniečiai ramina savo varžovus: „Prasmė atsiras“. Matyt, tos pačios sudėties „Politechnika“ TSRS komandinėse žiemos pirmenybėse daugiau nestartuos. Ir komandos treneris Antanas Jurevičius, ir „Politechnikos“ TSK viršininkas Zenius Balčiūnas sako, jog laikas į komandą priimti jaunimą, kurio klube netrūks. Patyrimas yra, belieka tik perduoti jį dėmesingai klausantiems. Nauja taurė bus įsteigta, belieka tik jos etakliai siekti.

O gal į šį ginčą įsijungs ir kitų mūsų respublikos klubų komandos? Apie jas jau seniai nieko gero negirdėti. Nors Kauno „Politechnikos“ pavyzdys rodo, kad kartais ir vienas (viena komanda) lauke karys, už mūsų autosporto fasado, atrodo, yra ką taisyti.

S. ŠARKA

ČEMPIONO AKIMIS

**NUOMONE APIE RESPUBLIKOS RADIOJO SPORTĄ
IR JO PROBLEMAS SU „SPARNŲ“ KORESPONDEN-
TU A. ICIKAVICIUMI DALIJASI TSRS TARPTAUTI-
NĖS KLASĖS SPORTO MEISTRAS VLADAS ŽALNE-
RAUSKAS.**

Jūs daugelį metų kultivuo-
jate trumpųjų bangų radijo
sportą, aktyviai bendradar-
biaujate sąjunginėje šios
sporto šakos federacijoje.
Malonė kiti supažindinti
„Sparnų“ skaitytojus su pa-
mėgto sporto padėtimi res-
publikoje, jo lygiu šaiies
mastu.

Tarybų Sąjungoje kasmet
sudaromi geriausiųjų trumpa-
bangininkų kolektyvų dešim-
tukai. Nuolat juose matome
mūsų respublikos atstovus.
Pernai geriausiais šalyje pri-
pažinti Vilniaus radijo kom-
ponentų gamyklos sportininkai.
Ši komanda labai pajėgi
pagal savo sudėtį, geras ap-
rūpinta technika. Ankstesniais
metais dažniau būdavo links-
niuojami Kauno Antano
Sniečkaus politechnikos insti-
tuto radijo sporto mėgėjai.
Bet aštuntame dešimtmetyje
ryškiai sužibo Radijo kompo-
nentų bei Šiaulių televizorių
gamyklų komandos. Prie šių
tituluotų kolektyvų pastaruoju
metu prisijungė dar ir Jona-
vos azotinių trąšų susivieniji-
mo sportininkai.

Žurnalisto komentaras. Vla-
das Zalnerauskas radijo spor-
tu susidomėjo atsitiktinai —
perskaitęs po ranka pakliuvu-
są knygutę „Kaimo radijo
mėgėjui“, kuri patraukė jį la-
biau, nei nuotykinė literatū-
ra. Drauge su bendramoksliais
buvo pagaminti defektu-
riniai radijo imtuvai. Ir nors
visa ši veikla buvo labai to-
lima nuo radijo sporto, pir-
moji artimesnė pažintis su ra-
diju turėjo V. Zalnerauskui
nepaprastai didelę įtaką.
1957 metais pradėjo lankytis
tuometinį Kauno radijo klubą,
kuriame baigė radijo telegra-
fisto kursą. Tapo trumpabang-
ininku. 1962-aisiais jam bu-
vo suteiktas TSRS sporto
meistro vardas.

Vadinasi, galima padaryti
išvadą, jog mūsų respublikos
trumpabangininkai — vieni
pirmiausiųjų šalyje.

— Taip, įėjau ir pralaimi-
me RTFSR atstovams, tai la-
bai nežymiai. Maža to. Tarp

pasaulio radijo klubų mūsų
kai jau keleri metai yra
aukštesnė prizinėse vietose, ir,
manau, jog yra reali galimy-
bė tapti ir pirmais. Bet tam
pasiekti reikia, kad tarp ra-
dijo sportą kultivuojančių
būtų daugiau susiklausymo,
drausmės, o vadovaujantys
šiam sportui žmonės pakeistų
savo požiūrą į trumpabangi-
ninkus, kad su jais būtų dau-
giau bendradarbiaujama, rū-
pinamasi. Esu giliai įsitikinęs,
jog ateito laikas pagaliau
pripažinti trumpųjų bangų
radijo sportą taikomąja spor-
to šaka. Tai padiktuota gyve-
nimo ir praktikos patvirtinta.

Tarnaudamas TSRS Ginkluo-
tosiose, Pajėgose atidžiai stebėjau, kaip dirba kariniai ra-
distai, nebuvę anksčiau trum-
pabangininkais, ir koks lygis
pastarųjų. Pirmenybė negin-
čytinai atitenka trumpabangi-
ninkams. Karinis radistas, kad
ir būdamas geras specialistas,
nepajėgia tolygiai atidžiai ir
„savo braižu“ dirbti ilgesnį
laiką. Tuo tarpu buvę trum-
pabangininkai ilgai neišsen-
ka, o pajėgesni, dalyvavę už
savo komandas stambiose
tarptautinėse bei sąjunginėse
varžybose, gali vienodu brai-
žu, klasiškai dirbti be per-
traukos net dvi paras.

Žurnalisto komentaras. Vla-
das Zalnerauskas turėjo savo
radijo stotį dar iki išeidamas
tarnauti į TSRS Ginkluotąsias
Pajėgas. Grįžęs jis ir vėl pra-
dėjo aktyviai reikštis trum-
pabangininkų veikloje, tapo
daugkartiniu respublikos čem-
pionu tiek asmeninėje, tiek
ir komandinėje įskaitoje,
įvairių tarptautinių varžybų
nugalėtoju, TSRS tarptautinės
klasės sporto meistru. Jo es-
meninė radijo stotis UP2NV
bei Kauno radijo matavimo
technikos mokslinio tyrimo
instituto, kuriame, baigęs KPI,
V. Zalnerauskas dirba vyres-
niuoju moksliniu bendradar-
biu, kolektyvinė radijo stotis
UK2PAO, lygiai kaip ir jo
treniruojamos meistrų radijo
stoties UP2 PAP, esančios Jo-

navos azotinių trąšų susivie-
nime, žaukiniai nuolat grį-
dimi eteryje. Nepaisant dide-
lio krūvio, kuris tenka techni-
kos mokslų kandidatui dirbant
institute, nuolatinio domėjim-
osi naujesia radijo tech-
nine literatūra, V. Zalneraus-
kas aktyviai sportuoja, dalija-
si patirtimi. Maskvos leidyk-
loje „Energija“ jis išleido
daugiau nei septynių spau-
dos lankų knygą radijo mė-
gėjams, šiuo metu rašo kitą
knygą radijo sporto tema.

Jūs turite galvoje, jog
trumpųjų bangų radijo sportu
būtina rūpintis lygiai taip
pat, kaip ir kitomis TSRS tau-
tų vasaros spartakiados pro-
gramoje esančiomis sporto
šakomis?

Taip. Radijo sportas vien-
ja daug atskirų sporto šakų.
Bet ir radiogramų priėmi-
mas—perdavimas, ir radijo
daugiakovė bei radijo pelen-
gacija („lapių medžioklė“) yra
spartakiados programoje,
o ryšiai trumpomis radijo
bangomis — ne. Tai ilgą lai-
ką buvo aiškinama tuo, jog
trumpabangininkų varžybose
sportininkai nemato vienas
kito, turi ribotą ryšį su teisė-
jais. Bet juk ir autoralyje yra
panašiai. Pagaliau pernai Gi-
riuliuose buvo surengtos pir-
mosios eksperimentinės trum-
pųjų bangų akivaizdinės var-
žybos „Radijo“ žurnalo pri-
zui laimėti. Jos save visiškai
pateisino, ir nuo šių metų
tapo tradicinėmis, įtrauktos į
TSRS SDAALR CK varžybų
kalendorių. Maža to, yra vil-
ties, jog trumpųjų bangų ra-
dijo mėgėjų varžybos bus
įtrauktos į TSRS tautų sparta-
kiados programą. Ir todėl bū-
tina jau dabar atiduoti duoklę
šiai taikomajai sporto šakai.

Žurnalisto komentaras. Per
pirmas akivaizdines trum-
pabangininkų varžybas ypač
sėkmingai pasirodė Lietuvos
sportininkai. Tarptautinės kla-
sės sporto meistras V. Vaše-
kis tapo jų nugalėtoju (124
taškai), V. Zalnerauskas buvo
antras (123 taškai), o daug
žadantis pirmaatskyrininkis
T. Vyšniauskas — trečias.

**Ką tokiu atveju galėtų pa-
nuoti mūsų sportininkai?**

— Pirmąją vietą. Na, o
įėjau labai persekiotų nesek-
mės — prizinę vietą.

Kodėl, jūsų nuomone,
esant tikrai aukštam trum-
pabangininkų lygiui, palyginti
silpnai pasirodo radiogramų
priėmimo—perdavimo bei ra-
dijo daugiakovės mėgėjai?
Ką reiktų daryti, kad įveikus
šiį atsilikimą?

Manau, jog dėl to kalta
pati požiūra į įvairias radijo
sporto šakas, neteisinga spor-
tininkų atranka, entuziazmo

stoka, pagaliau pernelyg
griežtas vieny radijų atsiri-
bojimas nuo kitų.

Labai dažnai mūsų respubli-
kos radijo sporto rinktinės
praktiškai nėra geriausiųjų
radijo sporto mėgėjų būrys,
o — kas dar blogiau — jau
žinomų pavardžių sambūris.
Kokio lygio šie sportininkai,
ar jie nuolat treniravosi, dir-
bo, stengėsi tobulėti — ne-
žinoma. Prie jų dažniausiai
pridedama vienos ar kitos
varžybose geriau pasirodę,
štai ir rinktinė. Tose varžybo-
se trumpabangininkai papras-
tai nedalyvauja. O kodėl?
Mat yra nuomonė, jog mūsų
informuoti apie numatomas
kitų radijo sporto šakų var-
žybas nereikia. Klaidinga
praktika!

Geresni trumpabangininkai
galėtų dalyvauti ir kitų radijo
sporto šakų varžybose ir,
esu įsitikinęs, užimti paly-
ginti aukštas vietas. Juk
trumpabangininkai be ypatingų
treniruočių, vien iš įgū-
dimo, laisvai gali priimti ir
perduoti 120—130 zenklų per
minutę, kai šalies daugiako-
vės čempionatų dalyviai pri-
ima ir perduoda 170 žen-
klų. Manau, jog ši atotrūkis
galima būtų likviduoti arba
bent gerokai sumažinti. Mat
trumpabangininkai priima kur
kas daugiau zenklų, bet ne-
spėja jų užrašyti, nes šioje
sporto šakoje rašymo manie-
ra kitokia. Ir ši specifika
trukdo. Bet ne jau tai neįvei-
kiama kliūtis?

Panašiai yra ir su radijo
daugiakove, kuriai kultivuoti
nereikia nei sudėtingos tech-
nikos, nei kažkokių ypatingų
įrengimų. Bet ryšio, bendra-
darbiavimo stoka, neorgani-
zuotumas bei klaidinga, pa-
sakyčiau menkinanti požiūra
į trumpųjų bangų radijo spor-
tą kultivuojančius neleidžia
mūsų respublikos radijo spor-
to mėgėjams sėkmingiau pa-
sirodyti šalies varžybose,
spartakiadoje.

Žurnalisto komentaras. Per
1981 m. LTSR radiogramų
priėmimo—perdavimo pirm-
enybes eksperimentui debiuta-
vo Saulius Zalnerauskas. Dvy-
likametis berniukas būvęs
per akivaizdines trumpaban-
gininkų varžybas tėvo —
operatoriaus — technikas,
priimdamas radiogramas, pra-
lenkė ne vieną suaugusį šių
pirmenybių dalyvį! Tai dar
kartą patvirtina tiesą, jog
būtina aktyviau įtraukti trum-
pabangininkus į visų radijo
sporto šakų varžybas, kad
faktiškai nežinome mūsų ra-
dijo sporto mėgėjų realių ga-
limybių, pagaliau ir visų žmo-
nių.

VILIOJANTYS SKRYDŽIAI



V. GVOZDO nuotr.

Atėjo laikas, kai apie skraidykles galima kalbėti kaip apie masinę aviacijos sporto šaką. Pagrindą duoda tai, kad sukurtas serijinis skraidyklės pavyzdys. Tai mokomasis treniravimosi aparatas „Slavutič-UT“, kuris sėkmingai išbandytas.

Apie skraidyklių sporto vystymą šalyje pasakoja žurnale „Modelist konstruktor“ TSRS skraidyklių sporto federacijos pirmininkas Jevgenijus JELIZAROVAS.

— Ir štai sukurtas ir išbandytas „Slavutič-UT“. Ar tai reiškia, kad skraidyklių statybą savo jėgomis reikia nutraukti!

— Šiandien į šį klausimą federacija duoda aiškų atsakymą: statyti galima. Bet tik tuo atveju, jeigu yra atitinkama techninė dokumentacija, federacijos techninės komisijos patvirtinti brėžiniai ir reikiama medžiaga. Jokiu būdu neleidžiama statyti amatininkiškai, per daug pasitikint savo jėgomis. Neleistina menka kvalifikacija — ir teorinė, ir praktinė. Nežinodamas skraidyklių sporto teorinių pagrindų, tas, kas iš tikrųjų nori įsisavinti konstrukciją ir skraidyti, tobulintis, o ne tapti aštrių pojūčių auka jau pirmajame skrydyje, neturi teisės išeiti į startą.

— Kur ir kaip reikia organizuoti tokių šių aparatų statytojų veiklą!

— Tik klube, sekcijoje, tik vadovaujant patyrusiems konstruktoriams ir sklandymo specialistams galima imtis šio darbo. O tai, kas jau pastatyta, turi labai kruopščiai išbandyti techniką išmanantys skrajūnai.

— Kokių mastų ir ar galima konstruoti naujas skrai-

dykles!

— Ne tik galima, bet ir reikia. Čia atsiveria plačios galimybės ieškoti racionaliausių aparato konstrukcijos sprendinių, išaiškinti ir maksimaliai panaudoti aerodinaminis skraidyklės „rezervus“, jos patvarumą, manevringumą, pilotazines savybes.

— Kas turi sudaryti kiekvienos naujos skraidyklės konstravimo pagrindą!

— Pirmiausia patikimumas, patvarumas ir geros pilotavimo savybės, eksploatavimo saugumas. Kad būtų saugu eksploatuoti, konstrukcijai taikomi tik eksperimentais patikrinti techniniai sprendimai. Nauji techniniai sumanymai ir jų realizavimas plius išankstiniai privalomi išbandymai — toks turi būti skraidyklių statytojų kūrybos stilius.

— Ir štai nauja skraidyklė pastatyta. Koks tolesnis jos panaudojimo kelias!

— Kiekvieną pastatytą aparatą būtina labai kruopščiai išbandyti, paskraidyti su juo. Iš pradžių jis skraidinamas su kroviniu, po to jį išbando patyręs skraidūnas. Pilotas prisitvirtina aparatą ir kaip naujokas pradeda trumpais perbėgimais. Jeigu skraidyklė pavaldi, o patyręs sportininkas tai gerai jaučia, pasiren-

kamas neaukštas šlaitas ir nuo jo skraidoma, nepakylant toli nuo žemės. Jeigu aparatas po daugelio tokių skrydžių išlieka stabilus, pakylama aukščiau ir išbandomos jo savybės laisvame skrydyje.

— Koks aparato konstrukcijos elementas gali būti nepavaldus skrydyje!

— Pirmiausia — pats sparnas arba burė. Skraidyklių statytojai turi atsiminti, kad, skirtingai nuo kieto sparno, lankstus sparnas gali žymiai pakeisti savo formą. Tai priklauso nuo aerodinaminio krūvio pasiskirstymo jame. Esminį vaidmenį čia vaidina ne tik karkaso kietumas, bet ir auðklo „tampumas“ esant krūviui: galutinė sparno forma susidaro nuo oro srauto slėgimo būrei. Kuo mažiau sparnas išgaubtas ir mažesnis jo plotas, tuo didesnis krūvis tenka kupolo auðklovi.

Keičiantis lankstaus sparno formai, gali pablogėti skraidyklės patvarumas ir pavaldumas. Reikia turėti galvoje, kad, pavyzdžiui, tokių medžiagų, kaip bolonija, savybės labai priklauso nuo oro drėgnumo, todėl jų nereikia naudoti mažo išgaubtumo aparatams.

Mažuose atakos kampuose lankstus sparnas gali netekti formos. Dėl to atsiranda intensyvūs banguojantys bures plokštumos judesiai. Nepageidaujamų padarinių gali sukelti tai, kad sparnas netenka neigiamo geometrinio sukūto ir aparatas gali pradėti pikiuoti.

— Ko Jūs palinkėtumėte visiems, kas tobulina skraidyklę!

— Pirmiausia, — būti sėkmingiems modernizuojant aparatą. Negalima užmiršti, kad skraidyklė visų pirma yra sklandymo aparatas ir įjungiant į jo konstrukciją moliorą pažeidžiama pati sklandytuvo formulė. Imkime giminingą pavyzdį — sportinę burinę jachtą. Ji, kaip burlaivis, gera tuo, kad leidžia panaudoti visas burės ir vėjo sąveikos galimybes ir pranašumus, pasireikšti vairininko menui ir meistriškumui. Juk niekam į galvą neateis tokiame laivui įteisyti variklį. Ir tai teisinga.

Reikia ieškoti tokių techninių sprendimų, kurie įgalintų geriau panaudoti kaip tik lankstaus sparno aerodinamiką.

Dabar mūsų šalyje skraidyklių sportą kultivuoja maždaug 10 tūkstančių žmonių, susibūrusių daugiau kaip į 600 sekcijų ir klubų. Yra ir tam tikrų laimėjimų. Jie, žinoma, mažesni už laimėjimus užsienio sportininkų, kurie kur kas anksčiau ėmėsi šio sporto. Mūsų skraidūnų skridimo trukmė — 5 valandos 36 minutės, skridimo aukštis — 1500 m, nuotolis — 24 km, o aukštis nuo starto taško — 5600 m. Užsienio skraidūnų atitinkamai — 30 valandų, 3566 m, 153,6 km ir 7600 m.

Kaip matome, yra ko siekti. Mums dabar svarbiausia — sukurti darnią skraidyklių klubų ir sekcijų sistemą.

— Kur galima kultivuoti skraidyklių sportą!

— Šis sportas turi būti vystomas steigiant klubus ir

sekcijas prie įmonių, įstaigų, mokyklų, kaimų, tarybinių ūkių pirminių SDAALR organizacijų, suderinus su administracija ir leidus SDAALR miesto, rajono, respublikos komitetui.

Skraidyklių sportą galima kultivuoti piliečiams nuo 16 iki 50 metų. Leidimą skraidyti skraidykle duoda asmuo, atsakingas už medicininę priežiūrą klube, remdamasis „Laikinu nurodymu dėl medicininės priežiūros skraidyklių sporte“ (1979 m.).

— Pagal kokius dokumentus turi būti rengiami skraidūnais?

— Išėjo ir išsiuntinėti SDAALR komitetams šie dokumentai, reglamentuojantys teorinį ir skraidymo darbą skraidyklių sporte: „Laikina skraidymų skraidykle instrukcija“, „Kaip organizuoti teorinį mokymą ir skraidymą SDAALR skraidyklių klubuose“, „Skraidymų vadovo žurnalas“, „Planinė skraidymų lentelė“ ir „Laikina teorinio ir praktinio sportininkų rengimo SDAALR skraidyklių klubuose programa“. Į sąjunginę bendrą sportinę klasifikaciją 1981–1985 metams įtraukti skraidyklių sporto atskirų normatyvai ir reikalavimai.

„Laikiną teorinio ir praktinio sportininkų rengimo SDAALR skraidyklių klubuose programą“ sudaro dvi dalys — pradinio rengimo programa ir instruktorių bei skraidymų vadovų rengimo programa.

Sutinkamai su antrąja programos dalimi, klubuose ir sekcijose būtina pradėti rengti neetatinius skraidyklių sporto instruktorius iš labiausiai patyrusių sportininkų, kurie skraidyklėmis yra išskraidę ne mažiau kaip 3 valandas ir turi ne mažesnę kaip vienerių metų stažą, taip pat yra išlaikę įskaitas pagal pradinio rengimo programą ne blogesniu įvertinimu kaip „gerai“. Visi instruktoriai, anksčiau išėję kursus ir gavę laikinus SDAALR komitetų pažymėjimus, turi baigti kvalifikacijos kelimo kursus sutinkamai su laikinos teorinio pasirėngimo ir skraidymų programos reikalavimais.

Instruktoriams, sėkmingai išlaikiusiems įskaitas, SDAALR komiteto įsakymu suteikiama neetatinio skraidyklių sporto instruktoriaus vardas.

Meistriškumo mokykla

— Kovinio maršo metu ėmė „čiaudėti“ mano automobilio variklis. Vos speju užleisti kelią iš paskos važiuojusioms mašinoms, — prisiminė Henrikas Bortkevičius, Vilniaus vairuotojų mokyklos auklėtinis, baigęs ją prieš užtuonerius metus. — Šalia sustojo dalinio vado „gaziukas“, važiuojęs kolonos gale.

— Techninės pagalbos mašinos, seržante, nelauk — ji atvažiuos tik po keturių — penkių valandų, o iki to laiko tu turi pasivyti koloną, nes pradėsime vykdyti kovinę užduotį. Nuo tavęs, Henriku, priklausys jos sėkmė!

— Vadas paplojo man per petį ir įsuko į savo mašiną. Likau vienas apsnigtuose laukuose. Koloną pasivijau. Pasivijau laiku. Tik atidarys kapotą prisiminiau meistro N. Anaškino pamokas. Spaudė šaltis, krito iš rankų veržlių raktas, bet gedimą pašaliniau. Mokykloje man tvirtai įskiepijo paprastą tiesą: tavo mašina — tai tu. Tu išsilaikysi — visas kliūtis įveiks ir tavo automobilis.

...Kiekvieną rytą Naujosios Vilnios plente galima pamatyti sunkvežimius su užrašu „Vilniaus vairuotojų mokykla“ ant kabinos durelių. Mokyklos kursantai vairuoja mašinas į autodromą — važiuoja pažinti savęs, pažinti savo automobilį, jo galimybes.

Mokyklai šiais metais sukanka 35 metai. Solidus amžius, juo labiau, kad tik pernai atšventėme Tarybų Lietuvos keturiasdešimtmetį. Tūkstantčiai vaikų per tuos metus čia žengė pirmuosius žingsnius meistriškumo keliu.



Mokyklos viršininko pavaduotojas mokymo reikalams Tarybų Sąjungos Didvyris P. Siragovas.

Meistriškumo, kuris jiems vėliau padėjo išvairuoti kovines mašinas klaidžiais miško keliukais, įveikti dykumos ruožus, klampus pelkes.

Apie tai pasakojo ne vien H. Bortkevičius. Jo žodžius patvirtino mokyklos auklėtiniai, dabar Tarybinės Armijos kariai, jaunesnieji seržantai J. Rudzevičius ir A. Taraskevičius, eilinis C. Vasilevskis, kurie neseniai apsilankė mokykloje. Jie — kovinės ir politinės parengties žymūnai, aukštos klasės specialistai, kaip ir daugelis vaikų, baigusių šią mokyklą. Mokyklos viršininko A. Konstantinovo vardu iš įvairių karinių dalinių gaunamos padėkos už gerą jaunųjų paruošimą.

Pasitikėjimą patiesino ir mokyklos auklėtiniai, tarnaujantys viename Vilniaus įgulos karinių dalinių, kuris šefuoja mokyklą.

Tinkamas mokyklos auklėtinų paruošimas tarnybai — didelė dalimi mokyklos dė-

tytojų ir gamybinio apmokymo meistrų nuopelnas. Jų tarpe net 27 Didžiojo Tėvynės karo dalyviai. Viršininko pavaduotojas mokymo reikalams P. Siragovas — Tarybų Sąjungos Didvyris, pelnęs šį garbingą apdovanojimą mūsų Baltarusijos žemėje, vyresnysis gamybinio apmokymo meistras N. Romankovas — šešių kovinių ordinarų kavalierius, daugeliu ordinų ir medalių apdovanoti A. Odariukas, N. Anaškinas, V. Firsovas, I. Ivancius bei kiti.

Puikūs savo specialybės meistrai yra ir jaunesnės kartos pedagogai L. Pančanka, V. Balyka, F. Grainys. Kursantų grupės, kurioms jie vadovauja, pasižymi geru teoriniu pasiruošimu, tvirtais praktiniais įgūdžiais. Apmokymo kokybė padeda išspręsti antrą svarbų mokyklos uždavinį — ruošti vairuotojus liaudies ūkiui, padėti kelti meistriškumą jau turintiems specialybe. 1980 metais mokykla paruošė 3300 vairuotojų Vilniaus miesto ir aplinkinių rajonų įmonėms bei ūkiams.

Šiais metais numatoma paruošti maždaug tiek pat. Mokyklos kursantų sąskaitoje — 485 darbadieniai. Vien tik praėjusiais metais šefuojamame Širvintų rajono kolūkyje „Už Tėvynę“ mokyklos mašinos derliaus nuėmimo metu išdirbo 325 dienas.

Šiandien mokyklos vadovybė sprendžia naują uždavinį — plečiantis mūsų šalyje automobilių su dizelinais varikliais parkui, reikia geriau supažindinti kursantus su tokių automobilių valdymu ir aptarnavimu. Naujutėlis „KAMAZ-as“ jau pasirodė mokomųjų mašinų parke.



Baigiamųjų egzaminų komisijos atstovas V. Misiūnas tikrina mokslo pirmūno J. Batino žinias.

M. KURAICIO nuotr.

K. OGINSKAS

IR GERALI, KAD SEPTYNIOS

Jonavos rajono SDAALR komiteto pirmininkas V. Mačiulis neslėpė pasitenkinimo:

— „Azotas“ yra vienas pajėgiausių respublikos gamybinų kolektyvų, kultivuojančių technikos sportą. Betgi klubo aktyvistai, garsindami savąjį TSK, patriotinę draugiją, neužmiršta svarbaus ir reikalingo — darbo su jaunąja karta. Ši veikla pergalių vainikais nesipuošia, greitai pasiekiamais rezultatais nepasižymi. Tačiau kokia naudinga!

— Kas šitie žmonės, randantys laiko jaunimui, jį globojantys? — V. Mačiulis linktelėjo galva į „Azoto“ TSK viršininką G. Bruką: šio artimiausi talkininkai ir bendraminčiai varą plačią vagą, sėją gerą grūdą.

Iš tiesų gerą, nes — pripažinkime, kad taip dažnai yra! — į paauglius žiūrima atsargiai, su nepasitikėjimu. Atseit, rodyk jam širdį, mokyk gero, o jis ims ir nusišuks. Bet tai ir yra, kad reikia mokėti šito, rodosi paprasto dalyko — mokyti! Reikia, kad savo prigimtini smalsus ir atsargus paauglys pajustų tavyje globotoją: ne įkyrų postringautoją, o atidų ir supratingą, protingą ir reiklų vyresnįjį draugą.

TSRS tarptautinės klasės sporto meistras T. Misiūnas — vienas geriausių Tarybų Lietuvos trumpųjų bangų radijo ryšio mėgėjų, 1979 metų respublikos čempionas, „Azoto“ klubinės komandos sudėtyje 1980 metais tapęs Europos čempionato prizinininku. Tai — sportinė T. Misiūno vizitinė kortelės pusė. Antroji — išėšyta jo darbais ir rūpesčiais su jauniaisiais jonavičiais.

Jonavoje, bene vieninteliame respublikos mieste, prie namų valdybos veikia technikos sporto šakų sekcijos. Iš jų pajėgiausia — radijo sporto. Ir tai T. Misiūno, jo kolegų kolektyvinėje radijo stotyje, sporto meistro R. Kelpšos nuopelnas. Įmonės automatinės valdymo sistemos darbuotojai subūrė būrelį vaikų, kuriems radijo ryšys tapo ir sportu, ir prieangiu į specialybę. Jie dalyvauja šalies moksleivių, tarptautinėse varžybose, kuria aparatūrą, talkina vyresniesiems sportininkams.

Zmogus, pirmasis pasakęs, kad septynios auklės — vaikas be galvos, matyt, omenyje turėjo prastai vaiką prižiūrėjusias globėjas, nesutarusias tarpusavyje dėl augintinio auklėjimo ir mokymo. Kai taip yra, ir dvi auklės nieko doro neišaugins. O kada visos septynios visos pastangos skiria bendram tikslui, kad vaikas išaugtų tvirtas fiziškai ir dvasia, turėdamas aiškų gyvenimo tikslą, tada vaikas ir su gera galva, ir su aukštinėmis rankomis.

Seima, mokykla, įvairūs būreliai, sekcijos, padėdami vienas kitam, auklėja puikią kartą. Tuo įsitikinau, lankydamasis Jonavoje, „Azoto“ technikos sporto klube, kalbėdamasis su jo aktyvistais — jaunųjų jonavičių globotojais.



T. Misiūnas (kairėje) ir Jonavos 4-os vidurinės mokyklos devintokas S. Rudys.

I. ŠEINO nuotr.

T. Misiūnas sako, kad tiesiog sunku vaikus išprašyti iš dirbtuvėlės, kai jie įninka į savo darbus. Aišku, kur vaikinukai eis namo, jei pats darbo įkarštis, jei norisi tuoj pat išmėginti savo rankų kūrėnėlį. O pagaminta jau daug. Jonavos 4-os vidurinės mokyk-

los devintokas S. Rudys pats sukonstravo ir dabar gamina oscilografą. Drauge su bendramoksliais R. Činčiu, V. Koncevičium jis gamina ir elektroninius ryšio perdavimo raktus, imtuvus.

Visur ir visada padėti vyresnieji draugai negali, o pa-

tarti — prašom. Nori palaikyti eteryje ryšį radijo telefonu su įvairių šalių radijo sporto mėgėjais — mokyklis anglų kalbos (mokykloje dėstoma prancūzų), nori sukonstruoti ir pagaminti kokį prietaisą — skaityk specialią literatūrą, eksperimentuok. Ir nejučia darosi lengviau „Azoto“ aktyvistams, vaikų klubo pedagogai organizatorei D. Dabokienei: klubo senbuviai moko naujokus. Anksčiau tekdavo organizuoti paaugliams telegrafo ryšio mokymo kursus, o dabar klubo nariai išmoka ryšio meno vieni iš kitų.

Paklausti, kam visa tai, „Azoto“ technikos sporto klubo aktyvistai tvirtina: ruošiamės paimti sau, padėdami jaunimui greičiau pasirinkti gyvenimo kelią, galiausiai — supažindiname su technika. Aišku, tai nelengvas darbas. Bet kaip malonu išgirsti už jį padėkos žodį. O kad ir ne žodį. Pakanka matyti, jog tavo pastangos ne veltui — auga geras sportininkas, techniką išmanantis žmogus.

„Azoto“ susivienijimo vyr. inžinieriaus V. Narkevičiaus auklėtiniai — kartingo sporto mėgėjai. Pernai keturi tapo kandidatais į sporto meistrus. Bet svarbiausia — naudingai praleidžia laisvalaikį. Sumanūs talkininkai auga įmonės direktoriaus pavaduotojo A. Kubertavičiaus, darbininko V. Kazilionio šeimose. Treniruotės — ne tik ruošimasis varžyboms. Per pratybas vaikinai mokosi tvarkos, drausmės. Be to — vargiai pasieksi aukštumų sporte, laimės gyvenime.

Globotojai... Jais didžiujamės gamyboje, kur prilygę specialistai perteikia savo žinias jauniems darbininkams. Jais didžiujamės ir sporte, kur taip pat perteikiama patirtis, mokoma gyvenimo abėcėlės. T. Misiūnas, V. Narkevičius, jų bendraminčiai: universalus aparatinkininkas V. Nasonovas, ugdantis aviamodeliuotojus, šaunius treniruojantis cecho viršininkas P. Puchliakovas, kiti „Azoto“ TSK nariai daro labai didelį ir gerą darbą — auklėja jaunąją kartą.

J. PASKOČINAS

Per metus, ir kiekvieną mėnesį



Kasmet rengiamose respublikos sklandymo pirmenybėse išaiškinami absoliutūs čempionai moterų ir vyrų tarpe, nugalėtojai atskiruose pratimuose. Čia lemia rezultatai, pasiekti maždaug dviejų savaičių laikotarpyje, startuojant varžybų dalyviams kartu ir tais pačiais maršrutais.

Deja, ne visų klubų gerieusi sklandytojai gali kartu startuoti respublikos pirmenybėse, išbandydami jėgas akivaizdinėse varžybose, nes jos rengiamos dviejose lygose. Pirmoje dėl čempionų ir prizinių medalių leidžiama rungtyniauti tik pajėgiusiems, ir tai labai skaitlingam būriui. Kitiems suteikiama galimybė išbandyti meistriskumą antrosios lygos varžybose.

Ruošdamiesi pirmenybėms sklandytojai treniruojasi savo klubuose, įveikdami įvairiausius nuotolius. Vieni skraido mažesniais trikampiškais maršrutais, kiti bando didesnius tolius. Priklausomai nuo gamtos sąlygų.

Kaip išaiškinti sklandytoją, kuris per visą skraidymo sezoną pasiekė geriausių rezultatų tiek treniruodamasis klube, tiek rungtyniaudamas varžybose? Kuris buvo aktyviausias per visą sezoną, siekdamas meistriskų rezultatų ir rekordinių skrydžių? Tuo tikslu respublikinė Aviacijos sporto federacija nutarė rengti išties metų sklandytojų varžybas. Jos neakivaizdinės, bet labai įdomios ir turiningos. Šios varžybos ypač skatina sportininkų aktyvumą ir meistriskumo augimą, leidžia išaiškinti ne tik geriausių rezultatų pasiekusį sklandytoją, bet ir geriausią klubo ko-

mandą. Praėjusiais metais federacijos įsteigtas specialus prizas atiteko Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo sklandytojui sporto meistrui Povilui Vaišvilai. Jis pasiekė naują Tarybų Lietuvos greičio skridimo rekordą 200 km maršrute trikampių, išvystydamas vidutinį 112,75 km/val greitį, 300 km trikampį apskriejo 99,4 km/val greičiu, o 500 km trikampio maršrutą įveikė 80,6 km/val greičiu. Komandomis geriausių rezultatų pasiekė Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo sklandytojai V. Mikalauskas, A. Beržinskas, S. Smilgevičius ir broliai Račiūnai.

Šių varžybų rezultatai pagal specialią taisyklę skaičiuojami lentelėje buvo suvedami metų pabaigoje. Klubai turėjo pateikti kiekvieno savo sklandytojo po tris geriausius rezultatus, pasiektus skirtinguose pratimuose vieno sezono laikotarpyje, o komandinės įskaiton buvo imami penkių sklandytojų geriausi pasiekimai. Gaile, bet minėtus davinius respublikinei federacijai pateikė ne visi klubai. Tad kai kurie klubai nepanoro dalyvauti šiose įdomiose neakivaizdinėse varžybose. Iš čia kyla klausimas — ką gi tad veikė tų klubų sklandytojai per visą praėjusios vasaros sportinį sezoną, kokį organizacinį bei sportinį darbą atlieka ir patys klubai?

Manychiau, kad tokios varžybos turėtų būti ne tik kaip veiksminga sklandytojų sportinės veiklos organizavimo galimybė, bet ir kaip naujos pažiūros į darbą — socialistinio lenktyniavimo tarp aviacijos sporto klubų — forma.

Juk, kaip pažymėjo drg. L. Brežnevas ataskaitiniame pranešime TSKP XXVI suvažiavimui, „socialistinis lenktyniavimas yra masių kūryba. Jo esmė yra pagrįsta dideliu žmonių sąmoningumu ir iniciatyva. Kaip tik ši iniciatyva padeda atskleisti ir panaudoti gamybos rezervus didinti darbo efektyvumą ir gerinti jo kokybę“.

Praėjusio sezono visų metų neakivaizdinių varžybų tarp klubų eiga parodė, kad toks renginys yra labai veiksmingas ir prieinamas socialistinio lenktyniavimo būdas, pagrįstas konkretumu, akivaizdumu ir palyginamumu. Tik reikiu, kaip išsireiškė daugelis sportininkų, socialistiniame lenktyniavime tokių varžybų rezultatus (kad ir pagal tą pačią sistemą) suvesti ne vieną kartą sezonui pasibaigus, o kiekvieną mėnesį.

Kokia iš to nauda? Gavę kiekvieną mėnesį iš klubų šių neakivaizdinių varžybų rezultatus, galėtume akivaizdžiai palyginti, kuris klubų tą mėnesį dirbo aktyviai, įvertinti instruktorių bei trenerių triūso, sužinoti, kurio klubo sportininkai skraidė daugiausia ir pasiekė geriausių rezultatų. Suvedant kiekvieną mėnesį šiuos ir kitus sportinius bei darbo rezultatus, metų pabaigoje susidarytų konkretus vaizdas apie kiekvieno klubo atskirai ir jų sklandytojų visuomenėje sportinę veiklą, pasiekimus ir aktyvumą per visą skraidymo sezoną, galima būtų akivaizdžiai palyginti šiuos rezultatus ir nustatyti klubą — socialistinio lenktyniavimo nugalėtoją bei šių neakivaizdinių varžybų ir federacijos prizo laimėtoją per metus.

Kad minėtoms varžyboms ir toliau socialistinio lenktyniavimo tarp klubų forma duotų didelę naudą atskleidžiant ir panaudojant sportinio darbo gerinimo rezervus, didinant organizacinio, masinio ir sportinio darbo efektyvumą, tokių neakivaizdinių sklandymo varžybų kontrole, mėnesinių ir sezoninių rezultatų suvedimu turėtų rūpintis ne tik respublikinė Aviacijos sporto federacija, bet ir tiesiogiai respublikos SDAALR Ceno komiteto aviacinio paruošimo ir sporto skyrius.

Kadangi socialistiniame lenktyniavime didelis vaidmuo priklauso viešumui, kiekvieno mėnesio varžybų rezultatus, geriausius instruktorius ir trenerius, aktyviausius sklandytojus ir veikliausius aviacijos sporto klubus tikslinga būtų skelbti visuose aviacijos sporto klubuose ir sportinėje spaudoje.

Skraidymo sezonas beveik jau įpusėjo. Todėl nieko nelaukiant aviacinio paruošimo instruktorius, trenerius, aktyviausius paruošti šių neakivaizdinių varžybų naujų nuostadų, taip pat susumuoti gegužės ir birželio mėnesių rezultatus.

Tokia neakivaizdinių sklandymo varžybų išties metų rengimo sistema, klubų socialistinio lenktyniavimo konkretumas ir viešumas leis suaktyvinti ir pagerinti skraidymo organizavimą bei sportinį darbą respublikos aviacijos sporto klubuose, didins sportininkų, trenerių ir instruktorių iniciatyvą, padės kelti sklandytojų sportinį meistriskumą.

K. KAZIONAS

KOKS BUS „NEMUNO ŽIEDAS“

Dažnai ginčijamasi dėl „Nemuno žiedo“. Vieni įrodo, nėra, jog yra gera trasa motociklų ir automobilių varžyboms, bet ji neišnaudojama. Kiti teigia, jog ši trasa nesaugi technikos sporto varžyboms ir todėl jos nevykdomos jau antri metai. „Kas teisus“, — rašo savo laiške A. Steponavičius iš Klaipėdos. Klausimų, liečiančių „Nemuno žiedą“, redakcija gavo ir daugiau. Atsakyti į juos, papasakoti apie „Nemuno žiedą“ paprašėme Kauno respublikinio technikos sporto jūrų klubo motociklų sporto skyriaus viršininką, LTSR nusipelnusį trenerį, TSRS sporto meistrą Algirdą PAURĮ.

Visų pirma, matyt, veria painformuoti skaitytojus, jog mes negalime kalbėti vien apie „Nemuno žiedo“ trasą motociklų bei automobilių sporto varžyboms. Kai dabar šnekame apie šią sporto mėgėjų pamėgtą vietą, turime galvoje beveik 70 ha ploto užimančią „Nemuno žiedo“ sportinį kompleksą. Taip, būtent kompleksą, nes plotas, kuris ribojasi su buvusia trasa, tampa stambiu technikos sporto objektu.

Liaudis sako „svetima akis — pastabesnė“. Ši išmintis visai tinka ir „Nemuno žiedo“ istorijai. Daugelį metų veikia Kauno—Šakių plentas. Į šalia jo esančią Kačerginės gyvenvietę iš plento nuo seno veda kelias, kuris, gyvenvietei pasibaigus, ir vėl įsilieja į minėtą plentą. Tai buvo natūralus žiedas. Bet... niekas mūsų — sportininkų, taip pat sporto darbuotojų į jį paprasčiausiai neatkreipė dėmesio. Pastebėjo šį natūra-

lų žiedą 1959 metais Kaune vykusio šalies automobilių ralio teisėjų kolegijos nariai, važinėję po apylinkes ir ieškoję tinkamos trasos. 9 m pločio ir 4 km ilgio trasa nedelsiant patraukė sporto organizacijų dėmesį. Buvo pradėtos rengti automobilių, motociklų bei dviračių varžybos. Bet kiekvienas renginys kėlė organizatoriams daug rūpesčių. Reikėdavo uždaryti eismą, nukreipti transportą kitu keliu. O tai ne taip jau paprasta. Padėtis gerokai pagerėjo, kai LTSR automobilių transporto ir plentų ministerijos bei Kauno rajono vykdomojo komiteto lėšomis šalia jau veikusio žiedo buvo pastatytas kitas — priešingoje plento pusėje. Puikios gamtinės sąlygos — posūkiai, pakilimai bei nusileidimai, šalia esanti poilsio zona — padėjo Kauno 10-ajai kelių statybos valdybai įrengti vėliau didelį populiarumą įgijusią „Nemuno žiedo“ trasą motociklų bei automobilių sporto varžyboms. Šioje trasoje 1974-aisiais jau vyko pirmieji šalies čempionatai. Po to sekė daug įvairiausių varžybų, baigiant 1979-aisiais surengtomis TSRS Tautų vasaros VII spartakiados motociklų žiedinėmis lenktynėmis. Tuo senąja prasme „Nemuno žiedas“ ir baigė savo gyvavimą. Kodėl?

Žiedas nebuvo saugus. Jo nejuosė vielos tinklo tvora, apsauganti nuo galimo žvėrių bei naminių gyvulių išbėgimo į trasą. Automobilių sporto varžyboms trasa buvo nepakankamai saugi dar ir dėl šalia buvusių griovių. Šiems trūkumams pašalinti reikėjo daug lėšų, kurių investavimas vargu ar būtų save pateisinęs. Juk vis tiek trasa nebūtų uždara, ji eitų keliu, jungiančiu Kauną ir Šakius. Tad ir vėl galimybės treniruotis bei rengti varžybas būtų ribotos. Kiekvienu atveju kelio uždarymą ir eismo nukreipimą per Kačerginės

gyvenvietę tektų derinti su daugeliu organizacijų, reikėtų didelio kiekio žmonių saugumui užtikrinti. Minėti trasos trūkumai reikalavo ieškoti radikalių išeičių. Ji buvo rasta suprojektavus uždara „Nemuno žiedo“ sportinį kompleksą, kurio įgyvendinimas pradėtas dar 1978-aisiais.

Kas sudaro šį uždara kompleksą?

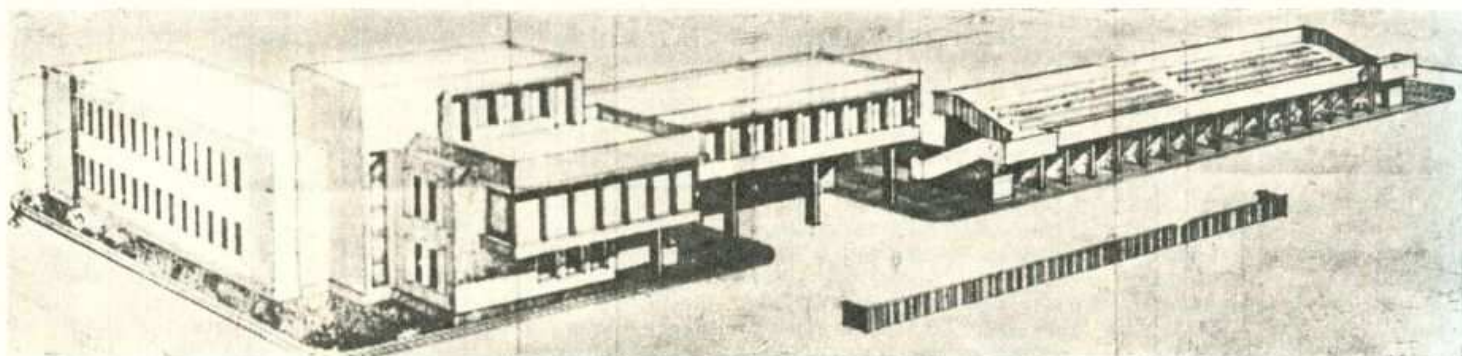
Tai visų pirma 7 km ilgio lenktynių trasa ir hipodromas bei šalia jo — trasa motociklų bei bagi krosui. Aplardamas šias sporto renginių vykdymo vietas, norėčiau irupulį paaikškinti savitą projektą bei jo numatytus sporto objektus.

Lenktynių trasą faktiškai sudaro du autonominiai 3,5 km ilgio ir 9 m pločio žiedai. Tai leis vienu metu vykdyti dviejų sporto šakų treniruotes arba varžybas, vieno renginio dalyviams netrukdančią antrojo. Kai reikia, trasa sujunginama ir galima lenktyniauti 7 km nuotolyje.

Hipodromas — tai išlisis kompleksas sporto objektų. Juk be takų, kuriuose bus galima rengti motociklų bei automobilių lenktynes, o žaliąją veją perduoti žirginio sporto mėgėjams, čia išaugs kartodromas ir motobolo aikštė.

Tarptautinių matmenų kartodromas pagaliau sudarys šios sporto šakos mėgėjams galimybes treniruotis normaliomis sąlygomis, kelti jų sportinį meistriskumą bei rengti ne tik respublikos, bet ir šalies bei tarptautines varžybas.

Asfaltuota motobolo aikštė, kurią juos šlako takas — tai sporto bazė dviejų motociklų sporto rungčių mėgėjams. Motobolininkai turės idealias sąlygas rungtyniauti, o šlako taku lenktyniaus specialiu motociklų varžybų dalyviai. Svarbu ir tai, jog visus minėtus renginius bei šalia hipodromo būsimose motociklų ir bagi kroso trasose vyk-



Būsimas mokymo ir mechaninių dirbtuvių korpusas.

siančias varžybas galės stebėti žiūrovai. Mat, įrengiant naujas lenktynines trasas, aplink hipodromą iš trijų pusių bus gamtinės tribūnos, kuriose statybininkai įrengs suolius žiūrovams.

O kokia padėtis „Nemuno žiedo“ sportinio komplekso statyboje dabar? — paklaus skaitytojas.

Beveik visoje didžiulėje teritorijoje vyksta statybos, daugiausia žemės darbai. Dar žiemą buvusiame karjere išryškėjo būsimos hipodromo ir jame numatytų objektų kontūrai. Kauno 10-osios kelių statybos ir Kauno autokelių statybos valdybų žmonės vykdo lenktyninių žiedų bei krosių skirtų trasų įrengimo, rekonstrukcijos bei statybos darbus. Visa tai susiję su Jevogalos upelio ištiesinimu, šaltinių vandens kanalizavimu, miško išskirtimu, pervažiavimų bei kelių, mašinų stovėjimo aikštelių įrengimu. Atliekant šiuos bei daugelį kitų darbų, statybininkai jaučia kai kurių mechanizmų stoką. Žemės darbai reikalauja daugelio greiderių, ekskavatorių, buldozerių, kurie yra kelininkų žinioje. Tikimės, kad LTSR automobilių transporto ir plentų ministerija, kuri drauge su Kauno rajono vykdomuoju komitetu finansuoja lenktynių trasos įrengimo darbus, ras galimybę suburti „Nemuno žiedo“ sporto komplekso statyboje trūkstamą techniką. O tai įgalins jau sekančiais metais baigti pirmąją darbų eilę. Tai — takas, juosiantis hipodromą, bei kartodromas.

Šie du sportiniai įrenginiai labai aktualūs. Ir štai dėl ko. Respublikoje iki šiol neturime galimybės lenktyniauti motociklais bei automobiliais ledo taku saugiomis trasomis. O kartingistai Kaune išvis neturi kur treniruotis. Nėra nei aisdinės asfaltuotos aikštės. Tuo tarpu prie miesto vidurinių mokyklų, Jaunųjų technikų mokyklų, Panemunės ir Lėlino rajono TSK, KPI, VJŠM susibūrus gausus būrys šios sporto šakos gerbėjų. Bet kai nėra sąlygų treniruotis, neauga ir meistriškumas. Taip galima prarasti nelengvai iškovotas šalyje pozicijas.

1983-aisiais laukiame ir antros eilės darbų užbaigimo. Tai reiškia, jog po dvejų metų uždaramė sportiniame komplekse galėsime jau rengti ir motobolo varžybas, pradėti kultivuoti motociklininkų lenktynes šlako taku, rengti motociklų ir bagi kio suskaičiuojant labai mėgiamoje poilsio zonoje. Drauge turi būti baigtas ir vienas 3,5

km ilgio žiedas motociklininkų bei automobilininkų lenktynėms. Taigi nuo 1983-ųjų „Nemuno žiedo“ sportiniame komplekse jau bus galima sėkmingai treniruotis bei rengti pagrindinių technikos sporto šakų varžybas.

1982 metais žadama pradėti ir mokomojo ūkinio korpuso bei mechaninių dirbtuvių pastato statybos darbus. Aišku, šio pastato reikėtų ir anksčiau, bet... Dar 1978 metais pasirašėme sutartį dėl jo statybos su LTSR kaimo statybos ministerija. Po metų techninė dokumentacija buvo perduota Kauno teritoriniame statybos trestui, bet tuo tarpu statybininkų laukia kiti neafideliotini darbai.

Lygiagrečiai su šio pastato, kuriame bus patalpos teisėjams, automobilių bei motociklų laikymo ir remonto patalpos, valgykla, posėdžių salė, statybos darbai bus baigiamas antrasis žiedas, kiti darbai, numatyti „Nemuno žiedo“ sportinio komplekso projektuose. Tad tikimės, kad vienuoliktosios penkmečio pabaigoje respublikos technikos sporto mėgėjai galės naudotis jau visiškai baigtu uždaru „Nemuno žiedo“ sportiniu kompleksu, kuris motociklininkams, kartingo, automobilių žiedinių lenktynių, motobolo mėgėjų meistriškumui kelti labai reikalingas.

Naujosios žiedinės trasos taip suprojektuotos, kad iš vieno taško matoma ne tik 90 procentų visos trasos, bet ir visuose joje statomuose objektuose vykstančios varžybos. Taigi, televizijos kameros galės priartinti „Nemuno žiedo“ sporto kompleksą prie bet kurioje mūsų respublikos vietovėje gyvenančio sporto gerbėjo.

Šis didžiulis sportinis kompleksas, beje, suprojektuotas visuomeniniais pagrindais. Projekto autorius — architektas Gerardas Balčiūnas, drauge su juo dirbo architektai Vaclovas Jakubavičius, Aigimantas Rastauskas ir Kostas Tamulionis. Jiems, bei daugeliui kitų sporto entuziastų, savo laisvalaikį paskyrusiems „Nemuno žiedo“ sportinio komplekso gimimui paspartinti, norėčiau, naudodamasis proga, visų technikos sporto mėgėjų vardu pasakyti nuširdžiausią ačiū.

A. PAURYS,
Kauno RTSJK
motociklų sporto skyriaus
viršininkas,
LTSR nusipelnęs treneris,
TSRS sporto meistras

Uteniškių laimėjimai

Utenos aviamodeliuotojams 1980 metais Biržuose įvykusios respublikinės aviamodelizmo varžybos buvo sėkmingos. Ypač gerai pasirodė Viktoras ir Romas Bražėnai. Rungtyniaudamas su jaunučiais Viktoras užėmė pirmąją vietą F1A klasės aviamodeliu, o Romas — A1 klasės aviamodeliu. Saulius Narūnas geriausiai pasirodė F1C klasės modeliu. Suaugusiųjų tarpe Saulius ir Viktoras laimėjo antrąsias vietas, Kęstutis Vaitasius šiose varžybose užėmė trečiąją vietą.

Viktoras Bražėnas — kandidatas į TSRS sporto meistrus, mokosi Kauno politechnikos institute. Viktoro pėdomis seka ir jo jaunesnysis brolis Romas. Nors jis tik septintokas, tačiau sušpėjo pasiekti neblogų rezultatų varžybų metu.

Uteniškių pasiekimai — aviamodelizmo būrelio vadovo R. Zarankos, jau šeštus metus vadovaujančio būreliui, nuopelnas.

J. RACAITE



Aviamodeliuotojas A. Remekis.



Būrelio vadovas R. Zaranka su savo auklėtiniais S. Narūnu, R. Raguočiu ir R. Bražėnu.

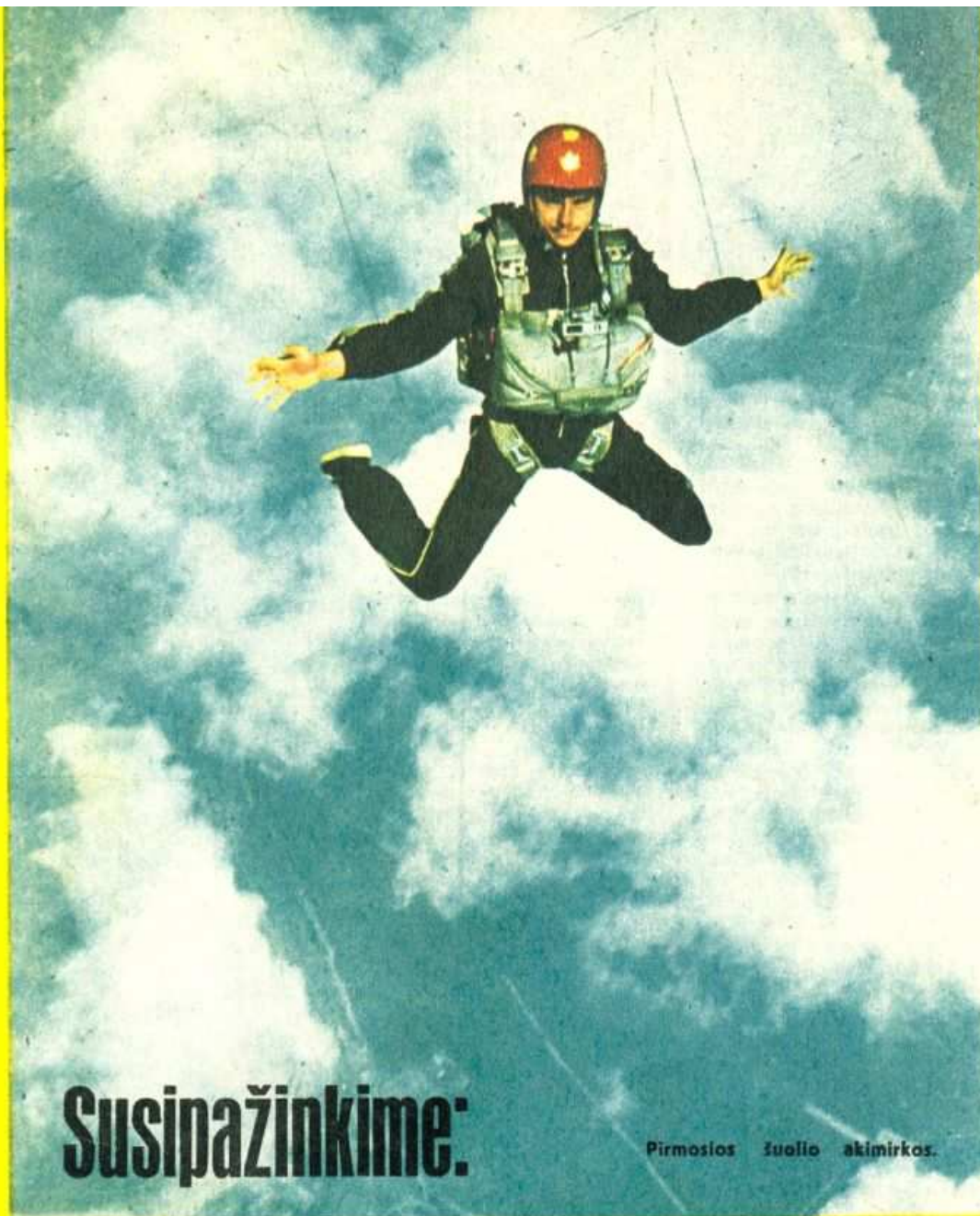
K. KUPRIŪNO nuotr.

Su radijo pelengatoriumi rankose

Beveik šimtas sportininkų dalyvavo Vilniaus apylinkėse, Karačiūnų miške vykusiose respublikinės radijo pelengavimo pirmenybėse. Dviejų metrų bangų ruože greičiausiai sumedžiojo „lapes“ ir įveikė distanciją kuršėniškai sporto meistrai S. Navaruskaitė ir A. Simonaitis. Aštuoniasdešimtys metrų radijo bangų diapazone geriausiai pasirodė kuršėnietė B. Fabijonavičiūtė ir vilnietis A. Maršalka.

Susumavus abiejų dienų varžybų rezultatus buvo išaiškinti respublikos čempionai. Jais tapo B. Fabijonavičiūtė ir vilnietis A. Maršalka. Kitas prizines vietas atitinkamai užėmė S. Navaruskaitė, šiaulietė I. Bartkutė ir A. Simonaitis bei kaunietis R. Survila.

Iš dvylikos pirmenybėse dalyvavusių komandų geriausių rezultatų pasiekė kuršėniškai. Antrąją vietą užėmė Vilniaus sportininkai, o trečiąją — šiauliečiai.



Susipažinkime:

Pirmosios šuolio akimirkos.

parašiutininkai ir parašiutizmas



Tikslus nusileidimas.

M. KURAIČIO nuotr.

Parašiutizmas kaip sporto šaka, skaičiuoja tik pusę amžiaus, o parašiutui, kaip išradimui — metų dešimterio-pai daugiau. Parašiuoto išradėju laikomas garsusis itelų dailininkas ir mokslininkas Leonardas da Vinčis. Jo sukurto parašiuoto matmenys buvo pagrįsti moksliniais skaičiavimais. Kupolas turejo apie 60 m² plotą. Kaip tvirtino pats mokslininkas, „su tokiu įtaisu galima šokti iš bet kokio aukščio, nerizikuojant gyvybe“. Šie žodžiai pasitvirtino. Šiuolaikinių parašiutų matmenys daug kur prilygsta Leonardo da Vinčio pasiūlytiems.

Didžiojo mokslininko kūrinys ilgą laiką buvo užmarš-

Parašiutininkai ruošiasi pratyboms.



Taip sudedami parašiutai.

tyje. Tik tada, kai XVIII amžiuje žmonės pradėjo skraidyti aerostatais ir atsirado gelbėjimosi avarijų metu būtinybė (oro balionai dažnai suplysdavo, ir įgula žūdavo), buvo prisimintas parašiutas. Kaip tik šioms tikslams pritaikytą parašiutą pirmieji pagamino ir patys išbandė prancūzai Ž. Mongolfjė ir S. Lenormanas. Jų sukurtas parašiutas turėjo kietą karkasą, kuris buvo aptrauktas audeklu. Jie pirmieji ir pavadino savo kū-



Jaunystėje pamilęs lėktuvus ir parašiutą Vilniaus aeroklubo viršininkas J. Zilionis — visada sportininkų būryje. Jį matome nuotraukoje [priekyje] kartu su klubo rinktinės parašiutininkais žengiantį į lėktuvą.

AUTORIAUS nuotr.

rinį „parašiutą“.

Pirmasis su parašiotu 1785 metais išsigelbėjo prancūzas M. Blanšaras, o iš lėktuvo šuolį su parašiotu pirmasis pasaulyje atliko (1912 m.) amerikietis D. Beris. Reikia pasakyti, kad to meto parašiutai buvo gremėzdžiški ir nepatogūs, lėktuvo kabinoje ar aerostato gondoloje užimdavo daug vietos. Todėl imta tobulinti parašiotus, kurti naujus.

1919 metais rusų konstruk-

torius G. Kotelnikovas pasiūlė naują, patogią ir kompaktišką parašiotą konstrukciją. Jo kupolas buvo padarytas iš šilko. Kupolas ir stropos buvo dedami į voko formos kuprinę, kuri reikalui esant greit galėdavo atsidaryti. Toks G. Kotelnikovo parašiotas buvo labai patogus lėktuvams. Tad nieko stebėtino, kad ir šiuolaikinis parašiotas turi labai panašias dalis, kaip ir G. Kotelnikovo sukonstruotas.

Lietuvoje parašiutai pasirodė tik trečiame šio amžiaus dešimtmetyje. Jie buvo skiriami tik karo lakūnams. Oro žvalgas kapitonas V. Morkus 1928 metais pirmas iš Lietuvos parašiutininkų išbandė itališką „Salvator“ parašiotą. Ir karo lakūnams parašiutai tarnavo tik kaip gelbėjimosi priemonė.

Parašiutizmo, kaip sporto, pradžia Lietuvoje laikomi 1936 metai. Šio drąsaus sporto pradininkas yra didelis

aviacijos entuziastas, dabartinis LTSR aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius Viktoras Ašmenskas. 1936 metų vasarą, Palangoje surengtos aviacijos šventės metu, V. Ašmenskas kartu su šio sporto bendraminčiu entuziastu V. Butkevičiumi atliko pirmąjį šuolį su parašiotu iš lėktuvo. Kaip prisimena V. Ašmenskas, tuo metu nebuvo jokių instruktorių ar šio sporto žinovų. Prisiejo patiems išmokyti sudėti para-

šiutą, patiems mokytis šuolio atlikimo būdų, žengti pirmąjį žingsnį į nežinomąybę.

Tą saulėtą popietę lėktuvas abu drąsuolius pirmam šuoliui pakėlė į 1000 metrų aukštį. Išokę abu pradėjo vartaliotis. Bet, laimei, trūktelejus žiedą, parašiutas tuoj išsiskleidė ir drąsuoliai sėkmingai nusileido į numatytą vietą. Įdomu pažymėti, kad pirmuosius šuolius V. Ašmenskas atliko be atsarginio parašiuto. Reikia tik stebėtis pirmųjų parašiutininkų entuziazmu, drąsa ir ryžtu.

Jau sekantais metais V. Ašmenskas apmokė ir paruošė dešimt sportininkų, kurie aviacijos šventės metu pirmieji Lietuvoje atliko grupinį šuolį parašiutais. Deja, parašiutizmo varžybos Lietuvoje taip ir nebuvo rengiamos.

Po Didžiojo Tėvynės karo 1947 metais Vilniuje įsteigiamas aeroklubas. Jis kaip tik ir subūrė parašiutinio sporto entuziastus, kuriems ėmėsi vadovauti daugkartinis sąjunginių parašiutizmo varžybų dalyvis Zinovijus Javičius. Pradžioje sportininkai su parašutu šokinėjo iš aerostato, o po metų kitų išmoko atlikti šuolius iš lėktuvo.

Pirmasis Tarybų Lietuvos parašiutizmo čempionatas buvo surengtas 1958 metais Kauno aviacijos sporto klubo bazėje Pociūnuose. Dalyvavo gausus būrys šio sporto entuziastų iš Vilniaus ir Kauno. Pirmaisiais respublikos čempionais tapo soslinės parašiutininkai V. Kazakevičius, V. Žalpis ir J. Varevičius.

Nuo šiol parašiutizmas respublikos aviacijos sporto klubuose pradėdamas aktyviai kultivuoti. Sparčiai augo ir sportininkų meistriškumas. Netrukus vilniečiams parašiutininkams S. Šematovičiui ir P. Brundzai pirmiesiems Tarybų Lietuvoje buvo suteikti parašiutizmo sporto meistrų vardai. Šiandien respublikoje sporto meistro normatyvus jau yra įvykdęs 31 sportininkas.

Meistriškumą sąlygoja atliktų šuolių skaičius. Pirmieji respublikoje tūkstančio šuolių ribą pasiekė vilniečiai sporto meistrai P. Brundza, J. Judinas ir B. Sesternikovas. Šiandien daugiau kaip dvi dešimtys parašiutininkų jau skaičiuoja antrojo tūkstančio šuolius, o štai vilnietis sporto meistras A. Grudzys šią vasarą žada atlikti su parašutu savo 4000-tąjį šuolį.

Iš parašiutizmo sąjunga pasaulyje daugiausia šuolių yra atlikę tarybiniai parašiutininkai. Daugkartiniai pasaulio čempionai V. Zakoreckaja ir

A. Osipovas savo „sąskaitose“ jau turi daugiau kaip po 10 000 šuolių. Beje, pirmasis pasaulio parašiutizmo čempionatas buvo surengtas tik 1951 metais, o tarybiniai sportininkai juose dalyvauja nuo 1954 metų.

Gražių laimėjimų sąjunginėse bei tarptautinėse varžybose yra pasiekę ir Tarybų Lietuvos parašiutizmo meistrai. Respublikos parašiutininkų rinktinė tapo socialistinių šalių aeroklubų parašiutizmo varžybų Lenkijoje, Čekoslovakijoje ir Bulgarijoje laimėtoja. 1978 metais Donecke vykusiose sąjunginėse pirmenybėse Tarybų Lietuvos parašiutininkų rinktinė (J. Brundzienė, B. Kailiuvienė ir J. Utkinienė) buvo apdovanotos prizininkų medaliais už grupinį šuolį. Praėjusiais metais sąjunginėse SDAALR parašiutizmo pirmenybėse mūsų respublikos rinktinė iškovojo aukštą penktą vietą ir koptelėjo aukščiau, negu būta TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje (tada užimta šešta vietą).

Respublikoje šiandien treniruojasi gausus būrys aukštos klasės parašiutizmo meistrų. Bet bene didžiausią iškovotų sportinių trofėjų „derlių“ turi surinkęs vilnietis sporto meistras A. Grudzys. Jis trejus metus iš eilės tapo Tarybų Lietuvos absoliučiu čempionu, du kartus buvo apdovanotas Pabaltijo čempiono aukso medaliu, yra laimėjęs ne vieną prizinę vietą (startuodamas komandoje) sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose. Nereikia užmiršti, kad dabar, išaugus parašiutininkų meistriškumui ir patobulinus parašutus bei šuolių matavimo techniką, nelengva yra atlikti tikslūs šuolius. Dabar nutolinimas nuo centrinio skritulio skaičiuojamas tik centimetrais, o dažnai būna, kad ir tiksliai pataikoma į šį nedidelį skritulį. Be to, į varžybų programą įtraukiamos ir naujos rungtys.

Didelę pažangą pastaraisiais metais padarė respublikos jaunieji parašiutininkai. R. Kaščiuškevičius, J. Domarkas, E. Neniškytė sėkmingai rungtyniauja ne tik respublikinėse pirmenybėse, bet ir sąjunginėse varžybose. Jie pakviesti kandidatais ir Tarybų Sąjungos parašiutininkų rinktinę.

Parašiutizmą, kuris kultivuojamas Vilniaus, Kauno ir Kapsuko aviacijos sporto klubuose, vis labiau pamilsia respublikos jaunimas.

**S. ČIVILIS,
TSRS sporto meistras**

ORBITOJE — NAUJA TARPTAUTINĖ IGULA

Pagal kosmines erdvės tyrimo programą 1981 metų kovo 12 dieną 22 valandą Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz T-4“, kurį pili-

tavo įgula — laivo vadas Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas, pulkininkas Vladimiras Kovalionokas ir bordininierius Viktoras Savinyčas.



V. Džanibekovas (kairėje) ir Z. Guragčis

Pakoregavus trajektoriją, laivo „Sojuz T-4“ orbitos parametrai buvo tokie:

— didžiausias nuotolis nuo Žemės paviršiaus — 331 kilometrų;

— mažiausias nuotolis nuo Žemės paviršiaus — 250 kilometrų;

— apsisukimo periodas — 90,1 minutės;

— inklinacija — 51,6 laipsnio.

Kosminio laivo „Sojuz T-4“ vadas Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas **Vladimiras Kovalionokas** gimė 1942 metų kovo 3 d. Minsko srities Krupkų rajono Belojės kaime.

V. Kovalionokas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1962 metų.

Į kosmonautų būrį Vladimiras Kovalionokas buvo priimtas 1967 metais.

V. Kovalionokas du kartus skrido į kosmosą: 1977 metų spalio mėnesį laivu „Sojuz-25“, 1978 metais kaip antriosios pagrindinės ekspedicijos vadas stotimi „Saliut-6“.

Viktoras Savinyčas gimė 1940 metų kovo 7 d. Kirovo srities Orinčių rajono Beriozkinų kaime.

1960 metais baigęs Permės geležinkelio transporto technikumą, jis dirbo Sverdlovsko geležinkelijoje, po to tarnavo Tarybinės Armijos gretoje.

V. Savinyčas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1963 metų.

1969 metais baigė Maskvos geodezijos, aerofotografavimo ir kartografijos inžinierių institutą ir pradėjo dirbti konstruktorių biure. Viktoras Savinyčas užsirekomendavo kaip iniciatyvus inžinierius, kūrė prietaisus kosminiams aparatams, dalyvavo valdant kosminių laivų skridimus.

Į kosmonautų būrį V. Savinyčas priimtas 1978 metais. Jis išėjo visą pasirėngimo skridimams laivu „Sojuz“ ir orbitine stotimi „Saliut“ kursą.

1981 metų kovo 13 d. 23 val. 33 min. Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz T-4“ buvo sujungtas su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Progres-12“.

Patikrinę sujungimo mazgo hermetiškumą, kosmonautai Vladimiras Kovalionokas ir Viktoras Savinyčas perėjo į stoties „Saliut-6“ patalpas.

1981 metų kovo 22 dieną 17 valandą 59 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz-39“.

Kosminį laivą pilotavo tarptautinė įgula: laivo vadas

Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas **Vladimiras Džanibekovas** ir kosmonautas tyrėjas Mongolijos Liaudies Respublikos pilietis **Zugderdemidijnas Guragča**.

Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas **Vladimiras Džanibekovas** gimė 1942 metų gegužės 13 d. Taškento srities Bostanlyko rajono Iskandaro gyvenvietėje.

V. Džanibekovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1970 metų.

Į kosmonautų būrį jis buvo priimtas 1970 metais.

Ne kartą dalyvavo valdant pilotuojamų kosminių laivų ir orbitinių stočių skridimus.

Pirmą kartą į kosmosą Vladimiras Džanibekovas skrido 1978 metų sausio mėnesį kaip laivo „Sojuz-27“ ir stoties „Saliut-6“ pirmosios lankymo įgulos vadas.

Mongolijos Liaudies Respublikos pilietis **Zugderdemidijnas Guragča** gimė 1947 metų gruodžio 5 d. Bulgano aimako Guvan Bulako sosome valstiečio šeimoje.

1968 metais buvo pašauktas į Mongolijos liaudies armiją. Po to baigė Jaunesniųjų aviacijos specialistų karo mokyklą Tarybų Sąjungoje. 1972 metais tapo N. Zukoškio karo aviacijos akademijos klausytoju. Ją baigęs, dirbo Mongolijos liaudies armijos aviacijos atskirosios eskadrilės aviacijos įrengimų inžinieriumi.

Kapitonas Guragča — Mongolijos liaudies revoliucinės partijos narys nuo 1979 metų.

1978 metais Zugderdemidijnas Guragča pradėjo ruošti skridimui į kosmosą laivą „Sojuz“ ir stotimi „Saliut“ J. Gagarino kosmonautų rengimo centre. Išėjo visą mokymo kursą pagal „Interkosmoso“ programą.

1981 metų kovo 23 dieną 19 valandą 28 minutės Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz-39“, kurį pilotavo įgula — laivo vadas Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Džanibekovas ir kosmonautas tyrėjas, Mongolijos Liaudies Respublikos pilietis Zugderdemidijnas Guragča, buvo sujungtas su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz T-4“.

Patikrinę sujungimo mazgo hermetiškumą, kosmonautai Džanibekovas ir Guragča perėjo į stoties patalpas. Orbitoje aplink Žemę buvo sudarytas mokslinio tyrimo kompleksas „Saliut-6“ — „Sojuz T-4“ — „Sojuz-39“.

1981 metų kovo 30 dieną



V. Kovalionokas [kairėje] ir V. Savinychas.

14 valandą 42 minutes Maskvos laiku, sėkmingai įvykdžiusi bendrų tyrimų ir eksperimentų orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz T-4“ — „Sojuz-39“ programą, tarptautinė įgula — laivo vadas Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Džanibekovas ir kosmonautas tyrėjas Mongolijos Liaudies Respublikos pilietis Zugderdemidijnas Guragča grįžo į Žemę.

Kosmonautai draugai Kovalionokas ir Savinychas toliau liko dirbti stotyje „Saliut-6“.

Laivo „Sojuz-39“ nuleidžiamasis aparatas nusileido numatytame Tarybų Sąjungos teritorijos rajone už 170 kilometrų į pietryčius nuo Džekazgano miesto.

Tarptautinė įgula sėkmingai įvykdė orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz T-4“ — „Sojuz-39“ numatytus tyrimus ir eksperimentus, kuriuos buvo parengę kartu Tarybų Sąjungos ir Mongolijos Liaudies Respublikos mokslininkais.

Kosmonautai Kovalionokas, Savinychas, Džanibekovas ir Guragča fotografavo atskirus Žemės sausumos ir Pasaulio vandenyno akvatorijos rajonus. Fotografavimo tikslas buvo tirti Žemės gamtos išteklius ir aplinką.

Atlikta keletas bendrų technologinių eksperimentų, kurių tikslas buvo toliau tirti difuzijos ir masės pernešimo procesus, taip pat gauti naujus junginius mikrogravitacijos

sąlygomis. Svarbi skridimo programos dalis buvo eksperimentai, susiję su objektų holografinių vaizdų įrašymo ir perdavimo naujų metodų tobulinimu įvairiems moksliniams-techniniams uždaviniams kosmose spręsti.

Atlikta daug medicinos ir biologijos tyrimų bei eksperimentų.

Įvykdžius plačią tyrimų orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz T-4“ — „Sojuz-39“ programą, gauta naujų duomenų, kurie bus panaudoti tolesnio socialistinės sandraugos žalių liaudies ūkio vystymo ir kosminio mokslo bei technikos interesais.

Už sėkmingą kosminį skridimą orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz“ ir jo metu parodytą drąsą bei didvyriškumą Vladimiras Džanibekovas apdovanotas Lenino ordinu ir antruoju „Aukso žvaigždės“ medaliu. Mongolijos Liaudies Respublikos piliečiui kosmonautui tyrėjui Zugderdemidijnui Guragčiai suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas įteikiant Lenino ordiną ir „Aukso žvaigždės“ medalį.

Mongolijos Liaudies Respublikos Didžiojo liaudies churalo prezidentas suteikė V. Džanibekovui ir pirmajam MLR kosmonautui kapitonui Z. Guragčiai Mongolijos Liaudies Respublikos didvyrio vardą įteikiant jiems Suchė Batoro ordiną ir „Aukso žvaigždės“ medalį.

MEDALIUS SKAIČIUOSIME RUDENĮ

Cečėnų-Ingušijos ATSR sostinė Groznas Tarybų Lietuvos motorlaivininkams — laimingas miestas. Per čia vykusius šalies čempionatus iškovojo per dvidešimt įvairiausios vertės medalių. Ir nors šį kartą apdovanojimai nebuvo dalijami, nes Groznas šiame sezone tapo TSRS motorlaivių sporto čempionato pirmojo etapo varžybų vykdymo vieta, nuolatinė lenktynių trasa, kai kuriems mūsų sportininkams liko sėkminga.



Prieš startą.

Pirmasis startas pavasarį — tai savotiškas viso žiemos darbo įvertinimas. O triušo TSRS asmeninio čempionato dalyviai įdėjo nemažai. Ir lobulindami variklius bei sraigtus, ir kurdami naujas „greitesnes“ valtis, kuriomis vandens saugyklos pakrantė buvo nusėta, kaip jaunas pusynėlis po lietaus kazlėkais. TSRS rinktinės nariai ir kandidatai, taip pat šalies pirmenybių prizininkai, kuriems buvo leista startuoti šiose varžybose, nė minutelį nesitraukė nuo savo technikos: nuolat derino „stygą“, tikrino, bandė vandenį. Pakalbėję su savo draugais ir varžovais, dar kartą perrašydavo variklius, keitė sraigtus, nuolat trikdydami pavasarišką tylą variklių riauvojimu.

Balandžio vidurys. Bet oras dar nenusistovėjęs netgi Šiaurės Kaukaze. Tai šalta, tai vėl saulutė šviečia. Temperatūros svyravimai bei su jais susijęs vandens paviršius turi didelės įtakos technikai. Tik speksuktis. Juk laimėti plaukimus nori visi. Taigi įtampa didžiulė. Kaip, beje, ir atsakomybė: juk čia, Grozne, susumuojami trijų greičiausių plaukimų, iš bendro keturių skaičiaus, rezultatai. Jie — savotiškas avansas antrajam, lemiamam etapui. Ir reikia labai daug susitvarkymo, šaltakraujiškumo, valios bei drąsos ir patiesinamos rizikos, kad į esmininį kiekvieno sportininko greičių „biudžetą“ būtų įra-

šyta kuo daugiau kilometrų ir metrų.

Puikią paraišką šalies čempionato aukso medaliui šia prasme pateikė tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Matulevičius, beveik du savo gyvenimo dešimtmečius paskyręs motorlaivių sportui. Volgos automobilių gamyklos Kauno autocentro brigadininkas komunistas Matulevičius, startavęs pamėgtoje skuterių su 350 ccm varikliais klasėje (OB), ne tik tapo etapo nugalėtoju, bet ir priedo pajėgę gerokai atsiplėšti nuo likusių varžovų. Bene svarbiausia tai, jog jis dabar praktiškai nebepasiekiamas savo nuolatiniais konkurentams — taip pat šalies rinktinės nariams — šiame (4×5 jūrmilės) pratime.

Realias galimybes kovoti dėl medalio šiame pratime turi ir Kauno energoremontu įmonės darbuotojas Rimas Kavaliauskas. Po čempionato pirmojo etapo jis yra penktas. Pralenkė daugkartinį šalies čempionatų prizininką OA (250 ccm) klasėje tik keturi tarptautinės klasės meistrai, keturi TSRS rinktinės dalyviai, iš kurių geriausiai pasirodęs Aleksejus Žirovas — pripažintas autoritetas net tarptautinėje arenoje.

Įvertinti viso mūsų respublikos sporto meistrų devyne, startavusio šalies pirmenybių pirmajame etape, rezultatus paprašėme LTSR motorlaivių rinktinės vyriausiąjį

trenerį Algimantą Bakšį.

— Vytautas Matulevičius visiškai pateisino į jį dėtą viltį. Tikėjomės geresnio pasirodymo ir iš kito šios klasės skuterininko, taip pat šalies rinktinės nario Ričardo Matulionio. Technika jo puikiai paruošta, nauja. Bet, kaip tai dažnai būna varžybose, kur vienu metu pro starto zoną žauna daug skuterininkų, Ričardui du kartus kelią perkirto varžovai. O per žmones juk nevažiuosi... Jų tikras kovotojas, patvirtino du paskutiniai plaukimai. Nepaisant nulinio įvertinimo pirmuose ir prarastos galimybės tapti čempionato prizininku šiame pratime, Matulionis trečiame plaukime buvo antras, o ketvirtame — pirmas.

Šioje skuterių klasėje startavęs TSRS tautų VII spartakiados nugalėtojas Danielius Matulionis pirmą kartą savo sportinio gyvenimo praktikoje išbandė jam naujos konstrukcijos, bet nebe naują importinį „Kionig“ firmos variklį. Tad manau, kad užimta bendra dešimta vieta atitinka norus.

250 ccm varikliais startuojančių skuterininkų gretoje Rimas Kavaliauskas padarė viską, ką galėjo. Kandidatas į šalies rinktinės narius startavo kad ir gerai paruoštas, bet senu varikliu, o jį pralenkę varžovai — naujais. Tad penkta vieta — geras rezultatas, teikiantis vilties atsigriebtį antrame etape.

Seni varikliai, kurių vienam per 13 metų, neleido baigti varžybų 500 ccm varikliais startavusiems skuterininkams Vytautui Makarskui bei Juozui Mitkui.

Nepasisėkė motorine valtimi su 350 ccm varikliu SB klasėje startavusiam TSRS rinktinės nariui Arvydui Bakšiui. Eksperimentinė savos gamybos plastmasinė valtis per pirmąjį plaukimą užlieta šalia plaukusių sportininkų valčių sraigčių sukeltos vandens srovės prarado pastovumą, tapo nebevaldoma, apvirto ir nebetiko tolesnėms varžyboms. Šis atvejis jokių būdu nekalba apie tai, jog reikia atsisakyti eksperimentų lengvinti valtis. Veikia priešingai. Tačiau namų sąlygomis, stokojant būtiniausių naujų, lengvų bei patvarių medžiagų, ši problema sunkiai išsprendžiama. O spręsti ją, ypač turint galvoje TSRS tautų vasaros VIII spartakiadą, būtina.

Blogiau savo galimybių pasirodė VII spartakiados bronzos medalio laimėtojas Antanas Pudzevičius bei TSRS pirmenybių prizininkas Virginijus Tamulis, bandę jėgas valčių su 500 ccm varikliais SC klasėje. Jie dabar yra atitinkamai 17 ir 15 vietose, ir vargu ar 4×5 jūrmilės pratime gali tikėtis aukštų vietų.

Taigi džiaugdamiesi dėl V. Matulevičiaus pergalės, turime dar labai daug padaryti, kad antrame TSRS asme-

Sustoti — tolygu atsilikti

MOTOCIKLŲ SPORTO APŽVALGA

Daugelis sporto mėgėjų, dažniausiai mitydami motociklininkus vasarą, mano, jog nuo rudens iki pavasario — poilsio metas. Bet taip jau seniai nėra. Vis dažniau rengiami žiemos krosai, specialios varžybos, o žiemet dargi šalies asmeninių pirmenybių pirmieji du etapai surengti vasario mėnesį. Taigi, žiema nūdieniam motociklininkui — įtempto varžybų ciklo dalis.

Apžvelgiant praėjusį žiemos sporto sezoną, pirmiausia norėtųsi pakalbėti apie LTSR motociklų kroso pirmenybes. Jos vyko dviem etapais. Pirmasis į Kėdainius sukvietė 155 sportininkus iš 20 respublikos miestų bei rajonų. 125 ccm variklio darbo apimtį motociklų klasėje, po atkaklios kovos su jaunesniais lenktynininkais biržiečiu E. Maciūnu ir vilniečiu V. Likša, nugalėjo sporto meistras V. Karalius, atstovaujantis Kauno respublikiniam technikos sporto jūrų klubui. Jo komandos draugas sporto meistras R. Duonelavičius šventė pergalę 350 ccm motociklų klasėje. Sekančioje klasėje pajėgiausias buvo vilnietis sporto meistras H. Urbonavičius, šiuo metu atstovaujantis Šiltnamių kombinato komandai. Bene įdomiausiai klostėsi lenktynės motociklais iki 1000 ccm varikliais su priekabomis. Ilgą laiką pirmavęs vilniečių Z. Garnio ir V. Ševelio ekipažas dėl motociklo gedimo pasitraukė iš varžybų paskutiniame rate, o pergalės laurai atiteko lenktynininkams iš Utenos tarpkolūkinės stovybos organizacijos A. Zlatkui ir R. Brakniui. Komandomis po šio etapo pirmavo: miestų grupėje — Kauno RTSJK sportininkai, tarp rajonų — Vilniaus šiltnamių kombinato ekipa, o tarp mokomųjų organizacijų — Vilniaus vaikų ir jaunimo technikos sporto mokyklos komanda.

Bet dar laukė antrasis, lemiamas etapas. O čia pakartoti savo laimėjimą pajėgė tik kaunietis R. Duonelavičius (250 ccm klasė). Motociklais su 125 ccm varikliais sėkmingiausiai tarp jaunių lenktyniavo ir kroso nugalėtoju tapo E. Maciūnas, o moterų grupėje — šiaulietė A. Zinevičienė. Pergalę šventė ir Vilkaviškio TSK ekipažas — V. Vyžas ir A. Kajac-

kas, lenktyniavę 650 ccm klasės motociklais su priekabomis.

Susumavus abiejų etapų rezultatus komandinė pergalė miestų organizacijų tarpe atiteko A. Serkšno treniruojamam Klaipėdos automokyklos kolektyvui, rajonų organizacijų — Biržų „Tarybinio artojo“ kolūkio sportininkams, kuriuos treniruoja startuojantis treneris G. Variakojis, bei daugartinio šalies motociklų daugiakovės čempiono E. Ramono vadovaujamai Panevėžio vaikų ir jaunimo technikos sporto mokyklos motociklininkų komandai.

Rimtas jėgų išbandymas buvo tradicinės tarprespublikinės S. Darlaus ir S. Girėno taurės varžybos. Į jas susirinko per 200 sportininkų iš Latvijos, Baltarusijos, Kaliningrado srities bei įvairių mūsų respublikos vietovių. Nepaisant to, jog konkurencija buvo labai rimta, jaunių grupėje pirmąją vietą iškovojo jau minėto Biržų rajono „Tarybinio artojo“ kolūkio sportininkai, o suaugusiųjų tarpe — Latvijos TSK Brocenės TSK komanda. Atskirose motociklų klasėse (eilės tvarka) pirmavo biržietis V. Strikša ir Latvijos sportininkas J. Zukas, BTR atstovas I. Šepetas, Latvijos motociklininkas V. Gautis bei jo komandos draugai V. Korgopolcevas su priekabininku E. Zuku.

Vertinant motociklų kroso žiemos sezoną, galima drąsiai teigti, jog Biržų rajono „Tarybinio artojo“ kolūkyje auga geras motociklininkų kolektyvas, kuris, nuolat įsijaudamas ūkio vadovybės rūpinimasi, jau šiandien sėkmingai ugdo sau pamainą. Tuo pat metu norėtųsi atkreipti daugelio TSK viršininkų dėmesį į tai, jog „Tarybinio artojo“ kolūkis — nėra išimtinis atvejis. Reikia tik sugebėti tinkamai išnaudoti šefuojančių organizacijų pagalbą, rasti bendrą kalbą su žmonėmis, kurie rūpindamiesi savo kolektyvų narių laisvalaikio, mielu noru sutiktų sudaryti savo organizacijose bazines komandas, šelpytų jas materialiai. Na, ir žinoma, rimta pažūra į darbą, treniruotę.

Matyt, neatsiliktinai Vilniaus aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos komanda, dalyvavusi TSRS motokroso žiemos pirmenybėse, vykusiose Maskvos srityse

Podolsko mieste, užėmė 11 vietą tarp 35 kolektyvų. O šalies motociklų sporto asmeninio čempionato pirmuosė dviejuose etapuose startavę keturi mūsų sportininkai — klaipėdiečiai A. Serkšnas, A. Reliūga bei A. Zakatovas ir kaunietis R. Paurys — užėmė vietas antruose dešimtuose.

Nedideliame aukštesnio meistriškumo sportininkų būriui bus sunku išlaikyti iškovojo pozicijas, o juo labiau sėkmingai ginti respublikos patriotinės draugijos garbę TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje. Mes turime nemažai pripažintų, autoritetingų trenerių. Bet laimėjimai dėl to savaime neateis. Tik planingas, konkrečius uždavinius keliantis mokomasis treniručių darbas, organizuotumas bei reiklumas sau ir auklėtiniais gali laiduoti tuos laimėjimus, su kuriais norėtųsi nuolat sveikinti mūsų sportininkus, trenerius, organizatorius.

Žinoma, žiemos sporto sezonas — dar ne viskas. Ir, ko gero, daryti išvadas apie mūsų respublikos motociklininkų sportinį lygį vargu ar vertėtų remiantis vien žiemos krosų bei asmeninio čempionato dviejų pirmųjų etapų rezultatais. Tačiau tai vis dėlto labai rimti signalai. Ir dėl to vasarą, kai vyks daug atskirų varžybų, TSRS čempionatas atskirose motociklų klasėse ir bus kovojama dėl komandinių taškų, reikia padirbėti žymiai geriau. Ruosiantis žiemos startams rengiama daug respublikinių bei tradicinių varžybų, kuriose yra visos galimybės išbandyti daugelį variantų, atrinkti geriausius, patikrinti techniką ir pasiekti, kad ji būtų patikima. Sportininkas savo rankomis bei mechaniko ir trenerio padedamas sutvarkęs motociklą, atvykęs į varžybas, turėtų rūpintis tik vienu — sėkmingai startuoti. Jis privalo atiduoti visas fizines ir moralines jėgas vien šiam labai svarbiam uždaviniui įgyvendinti.

Jeigu mes taip dirbsime, respublikos motociklininkų rezultatai prasidedančiam vasaros sporto sezonui turėtų pagerėti. O tai būtina. Nes stovėti vietoje — vadinasi atsilikti.

R. GOGELIS,
Lietuvos TSR SDAALR CK
instruktorius



V. Matulevičius.

ninio čempionato etape sugebėjume atsigrębti, — dėstė A. Bakšys.

Ką ir bekalbėti, varžybos buvo labai atkaklios, kupinos staigmenų. Visose laivų klasėse, išskyrus OA, po kelis pratimus nebaigę pripažinti asai, šalies rinktinės nariai. Priežastys įvairios, bet faktas lieka faktas. Beje, tai būdinga pavasario startams, kurie išryškina ir mechanines, ir konstrukcines spragas. Ne veltui asmeninis čempionatas vykdomas dviem etapais. Beje, kai kurie motorlaivių sporto specialistai mano, jog reikėtų netgi trijų, tuomet išvengtume atsitiktinumų. Tačiau šiemet teks dėti visas viltis į antrąjį etapą, kuris vyks rugsėjo pabaigoje Ternopolyje. Čia savo meistriškumą privačioms patvirtinti šiuo metu pirmaujantys, čia, kaip sakoma, galės atsigrębti tie, kuriems nepavyko. Mat Ternopolyje varžybos vyks pagal pilną programą — bus plaukiama ir 10 jūrmylių distancija, kuri, beje, Lietuvos sportininkams pastaruoju metu sėkmingesnė.

Reikia manyti, jog daugelis startų, kurie skiria abu pirmenybių etapus, bei laikas bus maksimaliai išnaudoti tiek sportininkų bei trenerių, tiek ir auksarankių mūsų respublikos rinktinės mechanikų — buvusio absoliučiaus šalies čempiono Leono Kavaliausko ir motorinėmis valtimis startuojančių sportininkų „tėvo“ Viktoro Riabčinskio. Be to, per antrąjį varžybų etapą startuos ir gliserininkai. Taigi nepaisant kuklios pradžios, vilčių, jog Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos motorlaivininkai pagal tradiciją iškovojo nemažai šalies čempionato medalių, prarasti nereikia.

A. ŠURKUS

IŠKLAUSYKIME JAUNIMĄ

Kiekvieną popietę į Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo aerodromą jų susirenka nemažas būrys: 14–16 metų amžiaus vaikų ir merginų iš miesto vidurinių ir technikos mokyklų. Viskas čia atveda noras paskraidyti jiems skirtais sklandytuvais „Zyle“ ir „Strazdu“. Ir kelionė po pamokų nedaug laiko atima. Sėda iš miesto centro į maršrutinį autobusą ir po penkiolikos minučių jau prie aerodromo. Greita ir patogus.

Užtat aerodrome dažniausiai nuolatą apsiniaukia. Ypač kai sutinki didesnį draugų būrį, o šalia ant sparno nusivirę laukia tik du sklandytuvėliai. Rūpestingai ir veiklus klubo instruktoriai Vincas Mikeliūnas ir Bernardas Sakėnas visai stengiasi nuraminti vaikus, praskaidinti visų nuotaiką, sakydami, kad organizuotai ir greitai dirbant visai dvidešimčiai pavėsyti pakilti į orą mažiausiai po porą kartų.

Jauniesiems sklandytojams pakilti į orą, tempiant sklandytuvą specialiu aparatu, pitaitytu prie sunkvežimio, nebūtina, kad termikai viens kitą gaintų padangėje, o saulė negailėtų žerli skaisčių spindulių. Net žiemą, kai aerodromą buvo nuklojęs ne per storas sniegas, jie

rinkosi į klubą, skraidė ir skraidė.

Neramina jaunimą kiti rūpesčiai, kurie nepriklauso nuo jų pačių: susirenka į aerodromą daugiau kaip po dvidešimt entuziazmo kupinų vaikų, o kad paskristi porą kartų prisieina su didele žirgėla skaičiuoti ilgas keurias laukimo valandas. Bet ką darysi — vaikai kantriai laukia, kada ateis kiekvieno eilė pirmam, antram, o kartais ir trečiam skrydžiui.

Tuo įsitikinau ir pats, būdamas pavasarį Panevėžio jaunųjų sklandytojų mokyklos treniruotėje. Įsiklausykime, ką kalba jaunimas.

Penkiolikmetis 2-os vidurinės mokyklos devintokas Arūnas Masėnas:

— Su „Zyle“ klube skraidau antrus metus. Sklandymą, kaip ir literatūrą apie aviaciją, labai myliu. Bet juk sklandymo treniruotės — tik įdomus laisvalaikis. Mokslas, visuomeninės pareigos mokykloje leidžiant „Komjaunimo prožektorių“, pamokų ruošą, būtinos ir mėgiamos literatūros skaitymas — svarbiausi dienos režimo grafike. Laisvalaikiui lieka nedaug valandų. Jeigu klubas turėtų bent dvigubai daugiau „Zylių“ ir „Strazdų“, per žymiai trumpesnį laiką galėtume kur kas

daugiau paskraidyti. Nebijau pasakyti, — tas varginantis poros skrydžių per keturias valandas laukimas jau atbaigė ne vieną mano bendraamžį, nors labai norėjo draugauti su sklandytuvu.

Šalia stovėjusios Medicinos mokyklos pirmo kurso moksleivės Rima Nubaraitė ir Rila Valontė pritariančiu žvilgsniu sekė treniruotį draugo pasakojimą. Jos — šešiolikmetės, abi žiame jaunųjų sklandytojų būryje laikomos veteranėmis. Rima jau skėčiuoja devintą dešimtį savo skridimų su „Zyle“, nors skraido tik antrus metus. O atėjo į klubą abi dar būdamos 4-os vidurinės mokyklos aštuntokės.

— Mums atrodo, jeigu klaseje mokosi dvidešimt mokinių, tai ir suolų jiems pristatoma tiek, kad visiems užtektų, ir niekas nesivargintų, — įsiterpė į pokalbį jaunosios sportininkės. — Bet nesupraskite taip, kad ir sklandytuvų reikia tiek, kiek mūsų treniruojasi klube. Jeigu jau įsteigta jaunųjų sklandytojų mokykla ir ją lanko net 30 šio sporto entuziastų, mažiausiai keturis sklandytuvus klubui reikia turėti.

— Ne, mes ne savo mielam klubui nuoskaudą norime išlieti, o tiems, kurie, steigda-

mi tokias jaunųjų sklandytojų mokyklas, nepasidomėjo ir nepasirūpino — su kuo jaunieji skraidys, — pertraukė Rimos pasakojimą Rila Valontė. — Lietuvoje gaminami sklandytuvai „Zyle“ ir „Strazdas“, bet, matyt, daug jų tik popieriuje turime. Praėjusią vasarą varžybose susitikome su Alytaus ir Prienų jaunieji sklandytojai. Juos laip pat slėgio tos pačios bėdos: sklandytuvų trūksta, ir jei nori skraidyti — lūnok per dieną 4–5 valandas, laukdamas poros skrydžių. Argi tiek daug pas mus jaunųjų sklandytojų mokyklų, kad Prienų gamykla nesugeba aprūpinti „Zylėmis“? Štai ir šį naująjį „Strazdą“, kaip papasakojo mums treneriai, nupirko Pionierių rūmai, kad tik miesto vaikai turėtų kuo skraidyti.

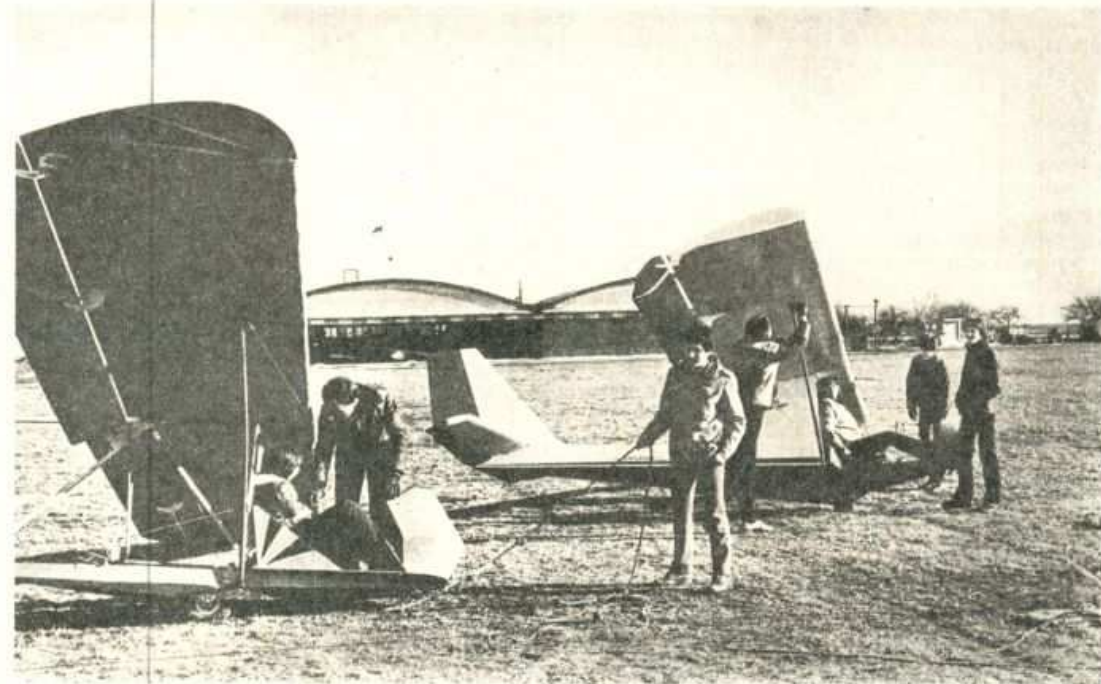
Kai draugė užsiminė apie „Strazdą“, nebeiškentė Rima Nuobaraitė:

— Iš tolo žiūrint gražiai atrodo šis sklandytuvas. Ir Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos emblema — gandrai — ant sklandytuvo uodegos išpaizytas, ir jo liemuo padarytas iš plastmasės, kaip tikro sklandytuvo. Nepalyginsi su „Zyle“. Bet užtat ir svoris nepalyginamas. Kai aerodrome ilgesnė žolė arba minkštesnis gruntas — mes, merginos, dviese jo nepatempime. Užpakalinis mažutis ratukas tuoj apsisvelia, užsikemša ir pradeda kaip plūgas arli žemę. Turbūt tie, kas kūrė tokius dalykus, dar nežino, kaip mums sunku aerodrome su „Strazdu“. Atvažiuotų, pamatytų ir dar daug ką pasakytume: ir apie nudažymą kaip teplionę, ir apie sparnus su bangelėmis, ir apie svorius.

— Mes visi puikiai žinome savo sklandytuvus, — beveik kartu įsiterpė 4-os vidurinės mokyklos aštuntokas Ričardas Kvedaras ir 10-os vidurinės aštuntokė Janina Juozapaitytė. — Mūsų „Zyle“ sveria 80 kilogramų, o štai „Strazdas“, kurį klubas gavo balandžio mėnesį, viršija net visą šimtą.

Apie šias jaunosius sklandytojus jaudinančias problemas kalbėjo dauguma klubo auklėtinių: ir 28-os profesinės technikos mokyklos auklėtiniai Remigijus Balčiūras bei Aidas Vilkas, ir 5-os vidurinės mokyklos aštuntokas Ričardas Kvedaras, ir 24-os profesinės technikos mokyklos pirmakursis Raimondas Vaineikis bei kiti. Įsiklausykime jaunimą!

Tai ir patriotinio auklėjimo, o ne vien sportinis reikalas.



Jaunieji Panevėžio sklandytojai ruošiasi pratyboms.

V. LINELIO nuotr.

K. BAKŠTYS

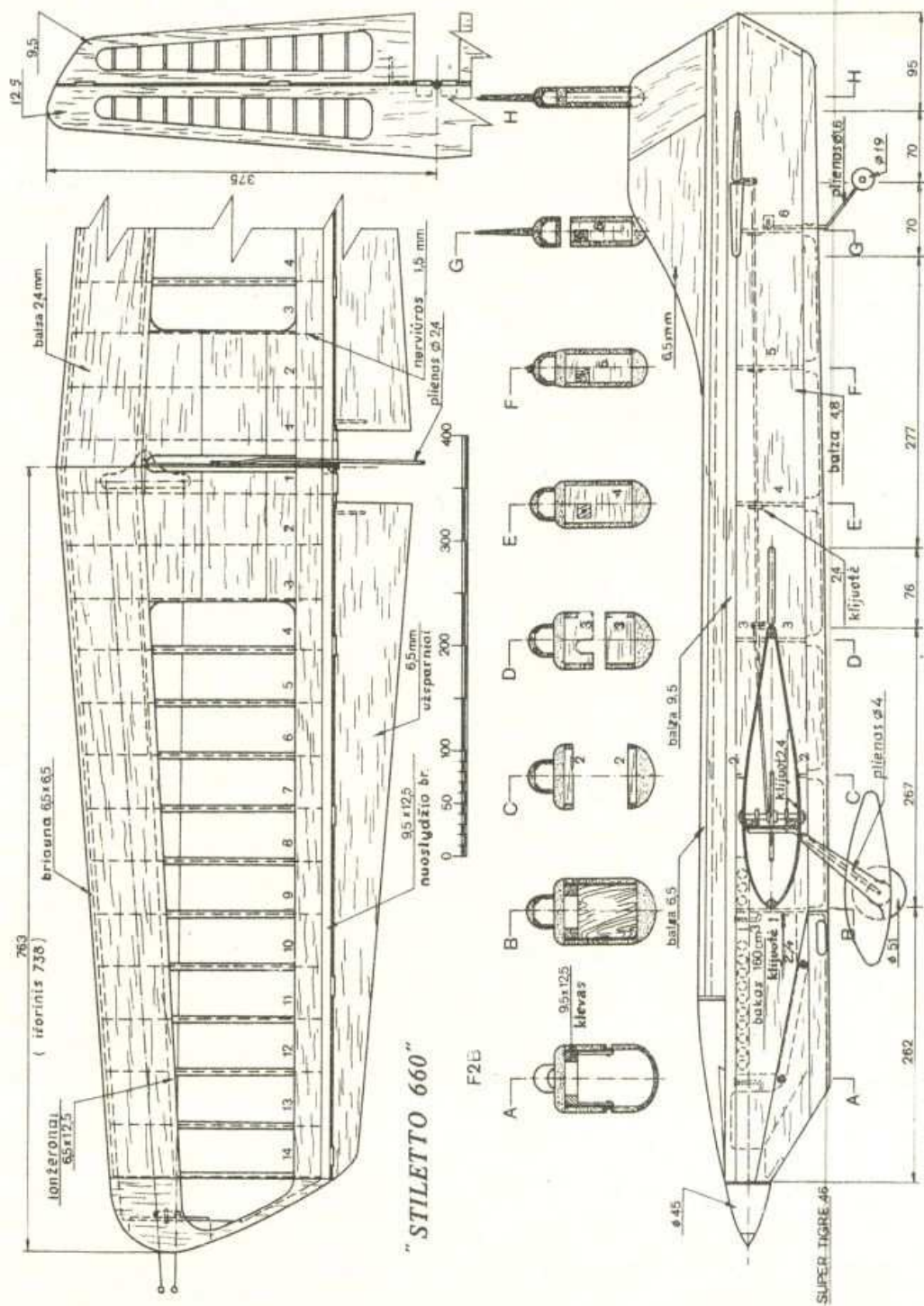
**PASAULIO
ČEMPIONO
AVIAMODELIS**

Sis F2B klasės aviamodelis pradėtas konstruoti 1975 metais, kada po savo šalies pirmenybių amerikietis Makdonaldas buvo pakviestas atstovauti JAV 1976 m. pasaulio aviamodelizmo čempionate. Tada jis pradėdą statyti modelį, pritaikytą Olandijos (čia turėjo vykti pirmenybės) meteorologinėms sąlygoms (esant vėjui tam drėgnam orui). Analizuodamas savo ankstesnes konstrukcijas, jis nutarė statyti modelį su mažesniu nesančių plokštumų plotu, panaudoti plonesnį profilį. Šios modifikacijos davė teigiamų rezultatų, nes Makdonaldas 1976 metais tapo pasaulio čempionu.

Ruošdamasis 1980 metų pasaulio aviamodelizmo pirmenybėms Lenkijoje, jis stato naują modelį. Tačiau šis naujasis modelis nepateisino vilčių ir sportininkas į Lenkiją atvyksta su senu „Stiletto-660“ truputį modifikuotu aviamodeliu ir antrą kartą tampa pasaulio čempionu.

Pastarųjų modelių gilumos
vairai ir užsparniai atsilenkia
vienodai ir sudaro 45 laips-
nius į apačią ir į viršų. Vairų
traukei panaudota 2,4 mm
skersmens plieno vielė. Ku-
ro bakas — apie 160 kubi-
nių centimetrų talpos. Nau-
dojamas Super Taiger-46 va-
riklis su mediniu (305×152
arba 280×152) propeleriu.
Variklio ašis yra apie 3 mm
aukščiau už karbiuratoriaus
ašį. Skridimui paruošto mo-
delio svoris — apie 1580 gra-
mų.

Paruošė J. MISIŲNAS



SU KAMBARINIAIS MODELIAIS

Anykščiuose įvyko IX respublikinės moksleivių varžybos kambariniai aviomodeliai. Jose dalyvavo 14 komandų iš penkių miestų ir tiek pat rajonų. Varžybos parodė išaugusį aviomodeliuotojų meistriskumą. Ypač tai pasakytina apie Anykščių rajono, Panevėžio ir Šiaulių miestų atstovus. Didžioji dauguma varžybose dalyvavusių moksleivių pagerino anksčiau turėtų sportinių atskyrių rezultatus.

Pirmo atskyrio normatyvą įvykdė, nugalėjęs F1D klasėje, Anykščių komandos atstovas G. Gribulis, kurį varžybosms paruošė vienas seniausių „mažosios aviacijos“ entuziastų Lietuvoje A. Kavoliūnas. Antro atskyrio rezultatą parodė antrąjį ir trečiąją vietas užėmę Z. Pučkus iš Šiaulių bei A. Krasauskas iš Panevėžio. Modeliais, kurių sparno ilgis iki 350 mm, trečio atskyrio rezultatą pasiekė panevėžietis A. Žalionis, jau minėtas anykštėnas G. Gribulis ir šiaulietis A. Kulkauskas, atitinkamai pasidaliję pirmą, antrą ir trečią vietas. Komandinėje įskaitoje mies

tų tarpe nugalejo Šiaulių komanda, antroje ir trečioje vietoje palikusi Panevėžio pirmos ir antros komandų atstovus. Rajonų grupėje sėkmingiausiai pasirodė vėžybių šeiminkai anykštėnai. Antroje vietoje liko Kapsuko, o trečioje — Šiaulių rajonų atstovai.

Varžybos vyko sklandžiai, buvo gerai organizuotos. Čia, neabejotinai, didelis šeimininkų nuopelnas.

Varžybos parodė, kad sekmingai su moksleiviais kambarinių aviamodelių mėgėjais dirba tokie būrelių vadovai, kaip anykštėnas A. Kavoliūnas, panevėžietis V. Simona-

vičius, šiaulietis V. Gaškauskas. Tačiau kelia nerimą Kauno, Vilniaus, Klaipėdos miestų komandų silpni rezultatai.

Šios varžybos parodė, kad norint ir toliau plėsti bei popularinti šią vaikų labai mėgiamą sporto šaką, būtina mokyklose didinti avimodelizmo būrelių skaičių, gerinti materialinę bazę, parinkti šių profilių būreliams kvalifikuotus vadovus, dažniau organizuoti mokyklų, rajonų ir miestų varžybas.

K. ŠIMAS,
Respublikinės
jaunųjų technikų stoties
direktorius

Kiekviena pradžia sunki

MAŽEIKIŲ „STATYBA“ — TSRS MOTOBOLO PIRMENYBIŲ DEBIUTANTĖ

Vargu ar šalies Centrinio automotoklubo darbuotojai anksčiau buvo girdėję apie miestą prie Ventos. Nepažinojo jo ir dauguma TSRS motobolo čempionato pirmosios lygos komandų dalyvių. Bet štai prasidėjo naujas sportinis sezonas, ir varžybų kalendaris nukreipė rungtynes broliškų respublikų sportininkus pas trečiąją Žemaitijos kolektyvą.

Tuo tarpu pačiuose Mažeikiuose motorizuoti futbolininkai žinomi nuo seno. Dar praėjusio dešimtmečio pradžioje prie Jaunųjų technikos stoties susibūrė motobolo būrelis. Štai iš jo ir išaugo šiandieninės „Statybos“ branduolys. Jį sudaro keturi LTSR statybos ministerijos gamybinio automobilio transporto susivienijimo autoūkio Nr. 5 darbuotojai. Tai motoristas bandytojas, komandos kapitonas ir siela, puolėju žaidžiantis Vytautas Byčys ir jo brolis dvynis, vairuotojas, puolėjas Romutis, taip pat automobilio vairą sukančias puolėjas Stasys Buknys, draugų pelnytai vadinamas pagrindiniu komandos bombardyumi, na ir kolektyvo vadovas bei treneris, tiesa, vėliau į miestą prie Ventos atvykęs kretingiškis, saugaus eismo inžinierius Edmundas Zubernis. Drauge su minėtų „veteranų“ įrašė nuo pat mažens motobolą žaidžia ir Pabaltijo specialiosios montavimo valdybos vairuotojas, gynėjas Dionyzas Lupeika, Mažeikių VRS priešgaisrinės apsaugos inspektorius, gynėjas Viktoras Piešinas, Naftos perdirbimo įmonės vairuotojas, gynėjas Stanislovas Zubavičius, Miškų ūkio technikas Egidijus Virkutis — varlininkas.

Neleido laiko veltui vyrai ir ankstesniais metais. Tai vienur, tai kitur, o tai, žinoma, ir Mažeikių centre esančioje aikštėje draugiškas rungtynes su įvairiomis komandomis sužaisdavo. Tik palaipsniui tų varžovų vis mažėjo. Iširo Šiaulių, Rokiškio, Panevėžio, Akmenės komandos. Na, o su pripažintais asais skuodiškiais bei kretingiškiais nekaip sekdavosi...

Tad ir vegetavo sportininkų būrelis, tai prie vieno, tai prie kito šefų prisiliejęs, menkos paramos tesulaukdamas. Gal ir iširęs būtų. Bet kai Edmundas Zubernis buvo išrinktas autoūkio nr. 5 vietos komiteto pirmininku, reikalai iškartė taip pakrypo.

Prityrusio organizatoriaus, komunisto ranka pradėjo vesti komandą nauju keiu. Prasidėjo sistemingos treniruotės. Sužinojęs apie vyrų norą įdomiai ir naudingai praleisti laisvalaikį, paramos ranką ištiesė LTSR statybos ministerijos gamybinio automobilio transporto susivienijimo vyriausiasis inžinierius Vytautas Santaras. Dide'is technikos sporto entuziastas patarė nuvykti į Šiaulius, kur prie autoūkio nr. 4 buvo įsikūrusi „Automobilininko“ komanda. Nekokį turtą parvežė vyrai į Ventos pakrantę. Bet auksinės Vytauto Bučio bei kitų motobolo gerbėjų rankos sugebėjo prikelti penkių motociklų „metalo laužą“ naujam gyvenimui. Susilopę aprangą, susitaisė batų, inventorių. Dabar jau ir treniruotės įdomesnės tapo, jauniemas į komandą įsiliejo. Tai trečioji Bučių šeimos atžala — Zigmąs, Kilnojamosios mechanizuotos kolonos nr. 23 šaltkalvis, Miškų ūkio trakto-

rininkas Kęstutis Martinkus, ir bene ryškiausia komandos figūra — Kompresorių gamyklos remontininkas elektrikas Pranas Jakštas. Augustas, stipriai suręstas vyras daug metų krepšiniui paskyrė. Tad reakcija, šokimas — kup puikiai. Ir jeigu komanda, pradėjusi dalyvauti respublikos pirmenybėse, nedaug įvarčių tepraleisdavo, — tai Prano nuopelnas. Ne be reikalo į jį Tarybų Lietuvos motobolo rinktinės vyr. trenerio Vaclovo Brazdeikio akys krypta — rimtas kandidatas į respublikos rinktinę.

Kad komandos ir vadovo darbas nenuėjo veltui, geriausiai liudija praėjusių metų LTSR čempionate iškovota trečioji vieta. Ir pralaimėta ne bet kam — Skuodo ir Kretingos sportininkams, kurių žymi dalis respublikos rinktinę sudaro, TSRS laurų vasaros VII spartakiadoje bronzos medalius iškovojo! Tik ne be reikalo sakoma, kad apetitas ateina bevalgant. Nuolatinės treniruotės, draugiški susitikimai, o ypač iškovota prizinė vieta LTSR pirmenybėse vis dažniau versdavo vyrus susimąstyti: o kas toliau? Juk jeigu netobulėsi — atsiliksi. Ir sukruto mažeikiečiai.

Ne kartą ir ne du varstė Edmundas Zubernis ir Vytautas Bučys rajono SDAALR komiteto pirmininko Viktoro Lišecko duris. Na, o šis, taip pat sportui pasižventęs, savo

ruožtu — atsakingų rajono darbuotojų kabinetų. O šia paramos ilgai laukti neteko. LKP Mažeikių rajono komiteto sekretoriaus Broniaus Bružo bei rajono vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojo Romano Songailos dėka Autoūkyje bei Naftos perdirbimo įmonėje įsikūrė technikos sporto klubai. Pastaroji įmonė tapo antruoju komandos šefu. Pagalbą pradėjo teikti ir Kilnojamoji mechanizuota kolona Nr. 23, ir Meioravimo statybos valdyba, kitos rajono pramonės įmonės.

Motobolininkams buvo įskirtas namas Ventos pakrantėje, prie jo atsidėjo ir tradicinis statybininkų vagonėlis. Taip buvo įkurta kad ir kukli, bet vis dėlto bazė. Yra kur laikyti motociklus, juos remontuoti, o vagonėlyje — buitinės patalpos. Apsiginklavę šalia senų dar ir naujais, LTSR SDAALR CK skirtais motociklais, žmonėms parvežti gaula „Latvija“ bei sunkvežimiu technikai gabanti, kuriuos paskyrė autoūkio viršininkas Steponas Gaizauskas, nauju inventoriumi, kurį padėjo įsigyti Naftos perdirbimo įmonės direktorius Aleksandras Maslovas, vadovaujančių rajono darbuotojų žodžių paskatinti, debiutantai pradėjo pirmuosius šalies čempionato susitikimus.

Nėra jie pernelyg sėkmingi mažeikiečiams. Ką ir besakyti — kiekviena pradžia sunki. Bet ir reikalauti iš jų kažko ypatingo nėra kaip — debiutantai. Šis žodis daug paaiškina ir daug ką atleidžia. Juo labiau, kad naujokai turi nemažai problemų. Tai žaidybinio stažo, patirties, taip pat kamuolių bei bazinio autobuso stoka, motociklų „greitimo“ būtinumas, kurio taip siekia ne tik žaidėjai, bet ir komandos mechanikas Rimantas Sakalys. Pagaliau svarbiausia — aikštynas bei motodromas. „Statybai“ šalia bazės išskirtas plotas. Bet plynas, neišlygintas laukas — dar ne žaidimų aikštė, o juo labiau — ne motodromas. Štai ir priversti mažeikiečiai žaisti pirmenybių rungtynes skuodiškio aikštyne. Daug rūpesčių dar turi jauna, vos pirmus žingsnius žengianti Mažeikių „Statybos“ komanda. Tačiau sportininkai kupini entuziazmo. Meilė pamėgtai sporto šakai, žemaitiškas užsispyrimas, kaip ir bendras rūpestis „Statyba“ — pagrindinis laidas tam, kad mieste prie Ventos, tapusiu nauju centru TSRS motobolo „žemėlapyje“ ši sporto šaka prigis, išpopuliarės, išbujos.

I. ALEKSAITIS



Komandos vadovas ir treneris E. Zubernis (dešinėje) su „Statybos“ motobolininkais.

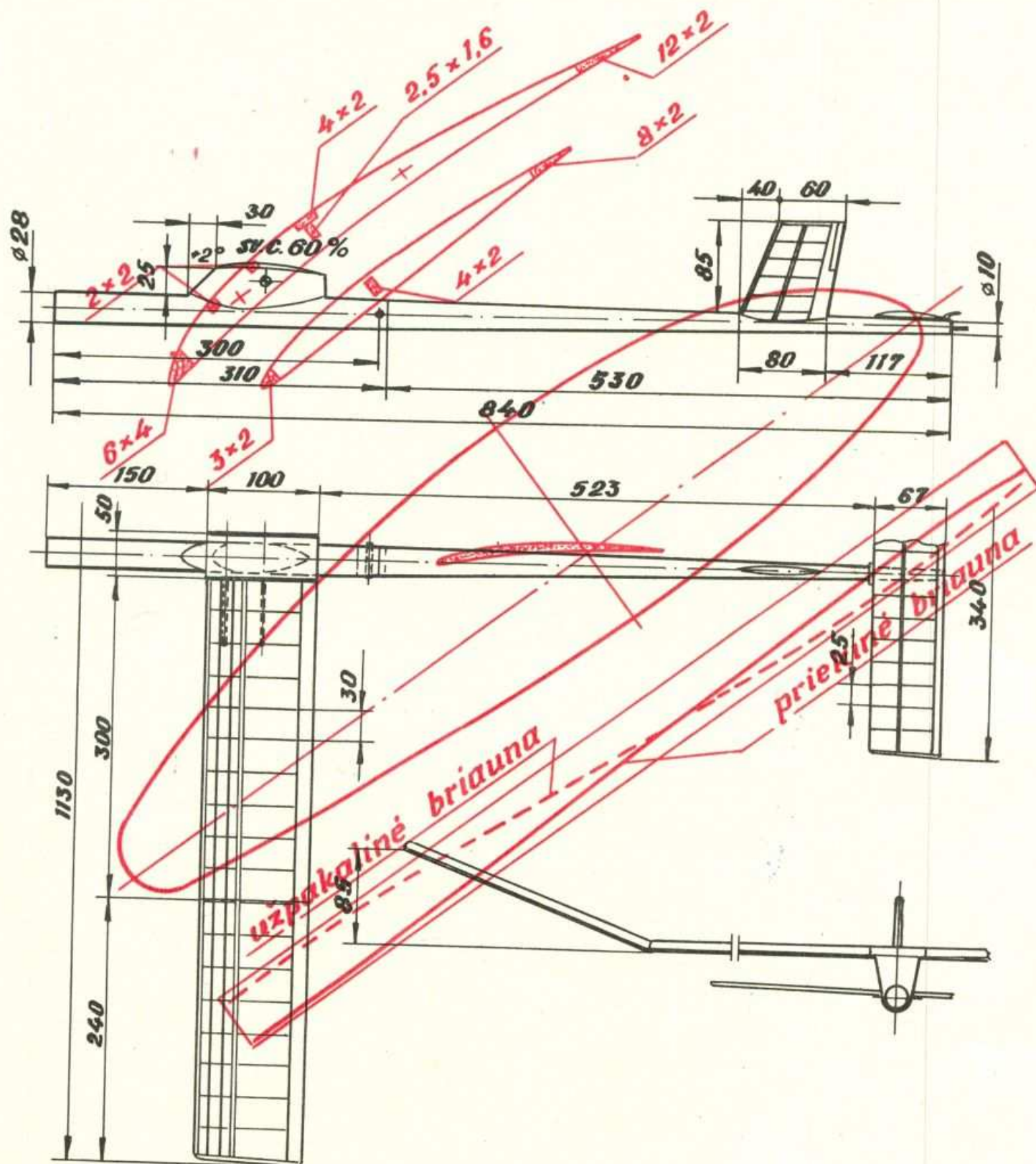
B1 klasės modelis su gumos varikliu

Siam čekoslovakų aviamodeliuotojo P. Jandos modeliui gaminti pagrindinė medžiaga — balzos mediena. Liemuo — cilindro formos priekinėje dalyje, kuri pereina į

kūginės formos užpakalinę dalį. Prie jo nejudamai tvirtinamas pilonas su centroplanu, kuriame yra du 1,8 mm skersmens plieniniai kaiščiai. Jais sujungiamos abi sparnų

pusės. Ant jų klijuojamas 0,6 mm skersmens turbulizatorius. Stabilizatorius turi paprastą skridimo laiko apribojimo įtaisą — dagtį. Propeleris — 400 mm skersmens ir 500 mm

žingsnio. Gumos variklis sudarytas iš žėsių Pireli gumos 6×1 mm skerspjūvio siūlų. Propelerio mazgo pasukimo kampai parenkami reguliuojant modelį.



O kas rytoj?

Kad būtų galima surengti pilnavertes respublikos pirmenybes, o jų nugalėtojams įteikti aukso, sidabro ir bronzos medalius, reikia turėti 10 bagų. Šiuo metu dvi tokias mašinas turi Panevėžio „Ek-rano“ technikos sporto klubas, vieną — Kauno „Politechnika“, dvi statomos L'etuvos žemės ūkio akademijoje. O daugiau? Tas klausimas neduoda ramybės ir Respublikinio technikos sporto klubo vyresniajam treneriui Henri-kui Lučinskiui (jis, beje, ir vyresnysis kroso bei hipodromo rungčių treneris respublikoje). Bet agregatų gauti sunku. Ir vėl žvilgsnis krypta į šefus.

Dabar klubas, jo specialistai daugiausia užsiėmę įvairiausių varžybų organizavimu. Automobilų ralis, žiedinės plento lenktynės, daugiakovė ir krosas, motokrosas ir daugiadienės, kartingas — visų šių sporto šakų varžybų organizacinės gijos sueina į vienas rankas.

Ką tik išėjo „vasaros atostogų“ dvi automobilų ralio šturmanų grupės, visuomeniniais pagrindais ruošiamos to paties Henriko Lučinskio. Kažkada šis darbas yra davęs

neblogų rezultatų. Igoris Charitopula, Zbignevas Kiver-tas, Arūnas ir Kęstutis Speičiai, Bronius Nargilas — vardai girdėti. Vieni — daugiau, kiti — mažiau. Vieni — sporto meistrai, kiti — dar kandidatai. Gal išgirsime ir naujų vardų. 30 vaikinių baigė teorinius užsiėmimus, o rudenį ims praktinių.

O ši diena? Kas dabar klubo vardą garsina? Rimantas Buivydas ir Algimantas Daugėla — autoralistai, visą laiką nusitaikę į respublikos čempionų medalius, klubo inžinierius Vidas Onuškevičius pernai pelnė bronzos apdovanojimą žiedinėse plento lenktynėse, dar buvo Algirdas Andriuškevičius, perėjęs dabar į naujai įkurtą „Virazo“ technikos sporto klubą prie respublikinio Statybos-remonto tresto. Daugeliui gali kilti pagrįstas klausimas — ar ne per mažai? Juk klubas respublikinis.

Matyt, laikas būtų tiksliau apibrėžti grynai sportines klubo funkcijas, nes dabar, įsikūrus Aukštojo sportinio meistriškumo mokyklai, klube sportinis darbas blėsta. O ar ne čia turėtų būti ruošiami sportininkai, kurie po to žengtų sekantį žingsnį į sportinio meistriškumo viršūnes, į kaimynystėje įsikūrusią ASMM.

K. LUBINAS



Instruktorius A. Vosylis su treneriu H. Lučinskiu.

K. MINCIAUS nuotr.

KLAUSIATE —

ATSAKOME

„Sparnų“ skaitytojas iš Skuodo rajono Paparčių kaimo Algis Samauskis atsiuntė lėktuvo nuotrauką ir prašė papasakoti apie jį. Be to, laiško autorius teiravosi apie skraidykles, jų statybą, skraidymų galimybes.



Apie skraidyklių statybą ir skraidymų galimybes kalbama šiame numeryje spausdinamame straipsnyje „Viliojantys skrydžiai“.

Lėktuvas, kurį matome atsiųstoje nuotraukoje, yra dvivietis lavinimosi mokomasis lėktuvas B. A. „Swallow“. Jis pastatytas 1935 metais Anglijoje. Šis lėktuvas buvo gaminamas dviejų variantų: su septynių cilind-rų žvaigždiniu 85 AJ galingumo varikliu „Pobjoy Cata-ract“ (nuotraukoje) ir keturių

cilindrų 90 AJ galingumo varikliu „Cirus Minor“.

Nuotraukoje parodytas lėktuvas — žemasparnis monoplanas, dvivietis, su atviromis kabinomis. Važiuklė skridimo metu neįtraukiama. Sparnų ilgis — 13 m, lėktuvo ilgis — 8,23 m, lėktuvo aukštis — 2,1 m, tuščio lėktuvo svoris — 449 kg, skridimo svoris — 680 kg, maksimalus greitis — 167 km/val, kreiserinis greitis — 148 km/val, tūpimo greitis — 50 km/val, skridimo nuotolis — 480 km.

Naujas sunkusis sraigatasparnis



Nė vienas tiek mūsų šalyje, tiek užsienyje pastatytų sraigatasparnių neturėjo ir neturi tokių tobulų formų, kaip MI-26, nors tai trisdešimt penkių metrų ilgio penkių dešimčių tonų mašina. Ji gali pakelti 20 tonų krovinį.

Tarybų Sąjungos civilinės aviacijos pagrindą sudaro mašinos, ant kurių borto užrašytos raidės „MI“. Michailas Milis — ištisos mokslinės mokyklos kūrėjas.

MI-26 sukūrimą, vadovau-

jant Milio įpėdiniui ir mokinui, Lenino premijos laureatui M. Timošenkai, galima laikyti etapiniu įvykiu Tarybų Sąjungos sraigatasparnių statyboje. Įgulos kabina su kondicionavimo sistema, navigaciniai pilotazo įrengimai, įgaliną skraidyti sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis, aštuonmentis straigtas, žymiai sumažinęs vibraciją, oro valytuvai prie variklių, telekamera krovinių sekijoje ir kita — tai išradimai, kurie panaudoti pirmą kartą.

Dėmesio: trasoje automodeliai



Respublikinės jaunųjų technikų stoties automodeliavimo būrelio vadovas V. Kasulaitis (dešinėje) su savo auklėtiniais A. Leonavičiumi ir E. Švogždžiu.

M. ALYČIO nuotr.

Tiek lenktynių dalyvių, tiek žiūrovų nervai įtempti lyg stygos. Sekundmatis skaičiuoja iki starto likusias sekundes. Startas! Lenktynininkai automobiliai jau skrieja trasa. Pirmajame posūkyje lyderis nesuvaldo automobilio, šis atsitrenkia į barjerą, keliskart apsiverčia ir lieka gulėti kelkraštyje. Tik negirdėti stingdančio greitosios pagalbos ir gaisrininkų automobilių sirenų kaukimo. Vairuotojas ištiesia ranką ir... pakelia apvirtusį automobilį. Pastato jį į trasą ir tęsia lenktynes.

Pirmaisiais sakiniais galima pradėti reportažą ir iš tarptautinių lenktynių, o norint tapti nupasakotų lenktynių dalyviais, nebūtina netgi turėti vairuotojo teises ir sporto atskyrį. Jis vyksta vienoje iš Respublikinės jaunųjų technikų stoties laboratorijų, kur įsikūrė trasinio automodeliavimo būrelis.

Trasinis automodeliavimas kasmet vis populiariau respublikoje. Šiuo metu turime tris trasas. Visos jos — jaunųjų technikų stotyse: Vilniaus, Kauno ir Šiaulių. Tik Vilniaus trasa jau neatitinka nūdienių reikalavimų nei pagal ilgį, nei pagal dangos kokybę. Kaune esanti trasa (30-ties metrų ilgio) pernelyg suraizgyta, paini, mažai ilgų lėsių atkarpų, posūkius daug kur užstoja tiltai.

Šitos automodeliavimo rū-

šies entuziastai sujudo ir Šiauliuose. Gauname žinių iš Skuodo, Rietavo, kitų didesnių Lietuvos miestų apie augantį susidomėjimą trasiniu automodeliavimu. Tikėsimės, kad greitai laiku trasos atsirastų ir ten.

Automodeliavimas — įdomus ir, be abejo, naudingas pomėgis. Stebinti modelių lenktynes, modeliutojų azartą, kovos dėl pergalės įkarštį, sunku nematyti svarbiausio — laiko ir darbo, kurį lenktynininkas (jis gi — konstruktorius ir gamintojas) paskyrė savo mėgstamam užsiėmimui. Reikia prisiminti, kad įtemptos varžybos prasideda ne trasoje, o dirbtuvėse, kur montuojamos važiuoklės, surenkami reduktoriai, iš specialios gumos tekinami ratai, gaminami kėbulai ir jų detalės — kai kurias jų galima įžiūrėti tik per padidinamąjį stiklą, o paimti — tik pincetu. Nepaisant to, trasinis automodeliavimas nėra išranki sporto šaka, ji nereikalauja specialių medžiagų, ypatingų detalių.

Mašinos kėbulą modeliutojas pasigamina, aišku, pats. Yra specialūs brėžiniai, pagal kuriuos iš popieriaus, epoksidinės dervos išliejamas arba pagaminamas iš metalo korpusas. Pasirenkant ir gaminant korpusą aktyviai turi reikštis modeliutojo vaizduotė. Bet kokio, kad ir labai paprasto, automobilio

kopija ne taip paprasta pagaminti, kaip gali pasirodyti iš pirmo žvilgsnio. Yra atitinkamas mastelis (1:25), originalo ir kopijos spalvos turi atitikti, mašiną būtina pažymėti varžybų numeriu — rankų darbo reikia labai daug. Ir varžybų sėkmė priklauso ne tik nuo formos tobulumo, variklio galingumo ar kokių kitų techninių detalių — modeliutojas privalo virtuoziskai valdyti savo modelį, kad posūkio metu automobilis neiššoktų iš takelio. Ne taip paprasta dideliu greičiu judantį automobilį įsprausti į posūkio kreivę, kad jo užkabines „neišmestų“ varžovo automobilis. Tuo pačiu automodeliutojas įgyja ir tam tikrų vairuotojo įgūdžių, kurie praverčia, vairuojant tikrą automobilį.

Vilniaus automodeliutojai ruošiasi konstruoti trasą, atitinkančią tarptautinius reikalavimus. Padarytas naujosios trasos projektas, ruošiami darbo brėžiniai. Trasos ilgis sieks 50 metrų, bus ilgos tiesios atkarpos, kur automobiliai išvystys didelį greitį, lenktynininkų lauks netikėti virazai. Trasos projektas numato šešis takelius — tai vienintelė tokio ilgio trasa mūsų šalyje. Jos konstravime dalyvaus ir kiti JTS būreliai. Jaunieji telemechanikai gamins elektroninę aparatūrą nuvažiuotų ratų registravimui, informacinį tabelą. Konstruojant trasą, iš-

kyla ir kai kurios problemos. Jas padėtų išspręsti veiksmingesnė šefų parama.

Vorkutoje, kur yra viena geriausių šalies trasų, kasmet rengiami TSRS moksleivių trasinio automodeliavimo taurės turnyrai. Eilinis, devintasis vyko kovo 24—29 dienomis. Dalyvavo trisdešimt penkios komandos, iš jų — dvi Vilniaus. Lietuvos modeliutojai, vadovaujami Respublikinės jaunųjų technikų stoties būrelio vadovo R. Pačiulevičiaus ir šių eilučių autoriaus, komandinėje įskaityje užėmė 12 ir 16 vietas. Kiek aukštesni Vilniaus moksleivių asmeniniai rezultatai. A. Vieniūolio vidurinės mokyklos vienuoliktokas Arūnas Leonavičius tapo nugalėtoju „GT“ modelių klasėje (lengvųjų sportinio tipo automobilių kopijos), kitoje klasėje užėmė septintą vietą. Dar dviejose klasėse 43-osios vidurinės mokyklos aštuntokas Kęstutis Dervinis ir 41-osios vidurinės mokyklos šeštokas Gytis Lapka užėmė atitinkamai penktą ir ketvirtą vietas.

Modeliutojų laukia nauji startai, įdomūs susitikimai. Reikia tikėtis, kad Tarybų Lietuvos moksleiviai taps dar rimtesniais varžovais dabartiniais lyderiams.

V. KASULAITIS,
Respublikinės JTS
trasinio modeliavimo
būrelio vadovas

ŠVIESI VASAROS NUOJAUTA

Aerodromas, vos jį prisimeni, visada atgyja atminyje skrydžiais ir beveik niekad — kaip plynas laukas. Tik skraidymai prikelia jį gyvenimui. Kasdienis šurmulys, negudri skraidančios brolijos bičiulystė, sparnuoto sporto naujienos ir įvykiai sudvasina tą didelį žemės lopą.

Ne itin smagi buvo ši žiema LTSR rinktinės treneriui Antanui Unikauskui bei Vilniaus aeroklubo viršininkui Juozui Zilioniui. Jie galėtų būti daugmaž ramūs dėl Jurgio Kairio ir Rolando Pakso, kurie šalies rinktinės stovyklose vis dėlto skraidė, oent jau ne mažiau, kaip kiti jos kandidatai. Didesnį trenerio ir klubo viršininko susirūpinimą kelia pamaina. Juk kažkas turės pakeisti ir Stepą Ariškevičių, ir Leoną Jonį, ir Violetą Gedminaitę. Kaip išlaikyti sunkiai iškovotas pozicijas? Seniai įrodyta, kad, norint nugalėti sąjunginėse varžybose, reikia atvažiuoti į jas su svaresniu negu varžovų treniruotčių bagažu. Gaila, mes šią žiemą ir ankstyvą pavasarį beveik visai neskraidėme...

Ir kol dar svarbiausios sezono sportinės kovos ateityje, norisi artimiausiu padraugauti su dviem šauniais mūsų aukštojo pilotazo meistras — Jurgiu Kairiu ir Rolandu Pakso, pasidalyti rūpesčiais ir džiaugsmiais, pakalbėti, kaip sakoma, iš širdies, labiau negu draugiškai.

...Kiek Jurgio ir Rolando gyventa apsnigtuose aerodromų namukuose, kurių visa šiluma — elektrinė plytelė. Ir kas žino, kiek čia gimė sumanymų. Mažutis lėktuvo modeliukas visada po ranka, ir ta pastogė, kur išsitiesęs negalėtum žengti nė dviejų žingsnių, virsta pilotazo zona, užtvindyta veržlaus skrydžio. Meistro rankose vartalojasi žaislinis lėktuvėlis, o mintyse parinkti greičiai, jėgos, kampai, apgalvoti judesiai vairs brandina būsimą tikrą skridimą.

Būsimiems skrydžiams savaip pasitarnauja ir neakivaizdinės studijos, — ir Jurgis, ir Rolandas yra Leningrado civilinės aviacijos akademijos klausytojai, jau sėkmingai įpusėję mokslus. Kažkaip ne-

apsiverčia liežuvis šnekėti apie juos atskirai. Abu žemaičiai: Jurgis — iš Kaitinų, Rolandas — iš Telšių. Dailiai nuaugę, valingais veidais, o nuo ilgo buvimo kartu, sakytum, dar panašesni. Galbūt ir ne visai taip, galbūt, vienodai didelė mūsų simpatija jiems abiemis čia bus kalta. Jie atrodytų labai ramūs, jei nežinotum, koku ryžtu gali užsiplieksti Jų ir kalba pa-

būsimoms lėktuvo evoliucijoms.

Jurgis — vyresnis, tad ir skraidyti pradėjo anksčiau. Po eilės nesėkmingų bandymų tapti civilinės aviacijos pilotu, dirbdamas Kauno aerouoste aviacijos techniku, pasiprašė į aukštojo pilotazo klubą. Žinant jo būdą, lengva įsivaizduoti, kiek jam kainavo tie nesėkmingi stojimai į aviacijos mokyklas. Tačiau



J. Kairys.

ženklinta pilotazo: užsimink apie skraidymą, ir žodis bemaž svarus, akcentuotas, tikslus kaip judesys vairalaizde. Pajunti, kaip nedaug tereikia, kad pasimainytų žmogus — toji lakūniško susikaupimo būsena budi juose nuolat, tik duok jai ženklą. Komandos draugai žino, koks iškalbingas Jurgio veidas būna akimirka anksčiau, negu jis pradeda sudėtingą figūrą. Nepasakytum, kad Jurgis tuokart būtų panašus į sunkiatlį, atplėšiantį rekordinę štangą. Ne, jokio riksmo, jokio kančios ženklo, tačiau lyg atverstoj knygoj gali perskaityti plykstelėjusį azartą, ryžtą ir susikaupimą, atrodo, veido išraiškoje matai komandą

matant, koks iš jo išėjo meistras, be galo miela prisiminti šiltus atsiliepimus apie jį, girdėtus anais laikais, kai jis buvo dar niekam nežinomas tepaluotas aviacijos technikas. Toks jis ir dabar — balse niekada neišgirsi čempioniškos gaidelės, o geraširdis jo paprastumas kaip magnetas traukia žmones. Visuore aerodromuose jį bemaž epkimba vaikai. Jų rankos, jei tikėsime liaudies išmintim, tiesiasi tik į gerą žmogų! Teko matyti, kaip TSRS tautų vasaros VII spartakiados dieną Jurgio atliekamą laisvąjį kompleksą susijaudinęs sekė ilgametis gero vardo Kliviškių technikas Česlavas Mikulevičius, o paskui, padėdamas at-

sisiegti diržus, žmogus nesitvėrė savo kailyje: „Jurgi, tas skridimas — tavo!“ Atrodytų, kas jam tas Jurgis, nors iš tiesų ir tapo pratimo čempionu. Man tada, atsimenu, dingtelėjo, — taip džiaugtis galima tik dėl labai artimo žmogaus.

Jurgis tada dar ne kažin kiek buvo susigyvenęs su nauju jam lėktuvu JAK-50, kai treniruojantis virš Kiviškių užsikirtus aukštumos vairs. Vairalaizdė dar šiek tiek klause stumiama pirmyn, tačiau visai nesidavė patraukiama arčiau neutralios padėties. Aukščio buvo nedaug, ir pirmą, ką gali patirti tokio netikėtumo užklyptas pilotas, tai šaltų kaulėlių pirštų grabinėjimą po marškiniais. Vėliau tas spąstų įvaizdis vienam gali išaugti į paniką, į nuovokos netekimą, o kitą bėda paveikia priešingai — sutelkia, mobilizuoja. Skraidymams vadovavęs Slavomiras Mačikas patarė: reguliuojant variklio galingumą, pabandyti užsikapanoti aukščiau, o kai Jurgiui tai pavyko, paliepė iššokti. Parašiuotas, amžinai lakūnų vertinamas kaip daktas, ant kurio skridamas sėdi, dabar turėjo padaryti lemtingą paslaugą.

Atsisveikinti su nevaldoma mašina, aišku, būtų pati patraukliausia perspektyva, jeigu... Be atodairos mėsistis per bortą kol kas nebuvo reikalo — lėktuvus laikėsi ore, nekniubinėjo. Jurgiui kaip kokio gyvo sutvėrimo pagailo naujo lėktuvo, kuris juk nekalta, kad kažkas įstrigo varuose. Laimėjęs aukštį, kuris panašiose situacijose yra neįkainojamas lakūno turtas, jis ėmė ieškoti priežasties, išmėgino visas įmanomas evoliucijas, ir įsitikino, kad niekas nepadeda — vairs neklausė. Mintis apie parašutą, iš pat pradžių nuginta į tolimą sąmonės kertę, vėl išplaukė paviršium, ir Jurgis dar kartą spustelėjo valią. Ne, kol kas čia, saugiame aukštyje, jis pamėgins imituoti leidimąsi, pažiūrės, ar įmanoma, sumaniai kaitaliojant variklio veikimą, išlaikyti reikiamą žemėjimo trajektoriją bei greitį.

Mintyse jis, sakytum, kilstelėjo aerodromą į kelių šimtų metrų aukštį ir prisitaikė. Variklis be savo šventos pareigos traukti lėktuvą pirmyn, dabar, juvelyriškai valdomas, turėjo dirbti ir už aukštumos vairą. Stumtelėsi svirtelę pirmyn, ir lėktuvas šiek tiek pakylės nosį. Tačiau patrauksi ją atgal mažumėlę per daug, užges inercija, ir lėktuvas, krifęs nosimi žemyn,

bemat nugrius į suktuką. O reikia pačiu tos prarajos pakraščiu, atsargiai, sulaikius kvėpavimą, atrodo, net ne skirsti, o sėlinti.

Jo sprendimas nesiskirti su lėktuvu grąžino pakylėtą aerodromą į savo vietą. Dabar Jurgis jau prisitaikė ne imitacijai — iš tikrųjų leistas. Aukštis tolydžio tirpo, ir parašiusas vėl tapo tik daiktu, ant kurio sėdi.

Ant žemės niekas neatitraukė akių ir niekas nepratarė žodžio. Kai aukščio buvo belikę keli metrai ir, atrodė, lėktuvas tuoj žvelniai palytės veją, variklis staiga suriaumojo. Lėktuvas, tarsi nematomos bangos pakylėtas, ėmė tolti nuo aerodromo. kažkas neišlaikęs šūktelėjo: „Ką jis daro!“

...Artėdamas prie žemės, Jurgis pamatė, kad nusileis ne aerodromo pradžioje, o kažkur arti ano pakraščio, netoli pelkės. Ir jam vėl pagailo lėktuvo. Jis tyliai keiktelėjo ant savęs už netikusių paskaičiavimų ir, atsispyręs pagundai greičiau nučiuožti žeme, ryžosi viską pakartoti iš pradžių. Antrą kartą jis nusitaisė iš toliau, praskrido visai virš medžių viršūnių ir meistriškai nusileido. Pakartotinas bandymas daug kam atrodė nemaža prabanga, beveik iššūkis. Iš tiesų, jis, galima sakyti, surištom už nugaros rankom laimingai perejo bedugnę, o paskui nusprendė, jog kartelę bus nesmagioj vietoj permetęs, ir apsisuko atgal. Gal ir nereikėjo bandyti likimo, bet ne iš paikumo taip padarė — čia vėl toji Jurgio natūra. Sykį nusprendęs išsaugoti lėktuvą, jis labai norėjo viską iki galo padaryti gerai. Ir padarė!

Rolandas į aeroklubą atėjo pirmaisiais studijų Vilniaus inžineriniame statybos institute metais. Inžinierius ir lakūnas jame metai po metų augo sutartinai, o gražios dvasios, plačios prigimties žmogum Rolandai, atrodytų, pavyko gimti iš karto. Kas tik iš pažįstančių apie jį bekalbėtų, visi, lyg iš to paties rašto skaitydami, kartoja, koks jis šaunus vaikinąs. O vienas labai gerbtino balso žmogus pasakė: „Norėčiau pamatyti Rolando mamą, išauginusią tokį gerą vienturtį sūnų“. Ar begali kas būti gražiau už tokią charakteristiką?!

Kad iš Rolando išeis didelis meistras, bene pirmasis pastebėjo grandies vadas Slavomiras Mačiakas, aistringas jaunųjų globėjas. Ne be reikalo, matyt, Antanas Uni-
kauskas, LTSR rinktinės tre-

neris, apdovanotas už Rolando pergalės, džentelmeniškai perdavė medalį Slavomirui.

Praeitą vasarą Rolandas keturis kartus dalyvavo varžybose ir nė karto nepraėjo pro garbės pjedestalą šiek tiek ant jo nepastovėjęs. Kaino pirmenybėse nepiktai nusikriaušė jų šeiminingą ir savo bičiulį Leoną Jonį. Respublikos čempionate irgi ne kas kitas kaip Leonas pirmasis paspaudė Rolandui ranką. Kovojo dėl Dariaus ir Girėno taurės mūsų padangėje pasirodė pajėgiausias šalyje aukštojo pilotazo meistras Stepas Artiškevičius, o taip pat Jurgis Kairys, prieš tai „sušlemstę“ didžiąją ir gražiąją apdovanojimų dalį socialistinių šalių pirmenybėse Vokietijos Demokratinėje Respublikoje: per abu — devynis aukso ir sidabro medalius! Tokiems vasarą reikiams gimtų aerodromų svečiams Rolandas mandagiai nusileido, pastovėjo ant trečios pakopos.

Po to draugai atšoko Kairio vestuves ir išsiskirstė kas sau.

Tarybų Sąjungos čempio-

kai, ėmė rytais glaustis prie mūsiškių.

Burtai varžybose įsiskyrė mūsų lakūnams linkėjo vien gero, nors jie sportininkams reikią toli gražu ne vien eilės tvarką, kad ir traukiami būtent tam. Kaip nuo kažkada žinoma teisybė, kad pirmuoju skrendantis pilotas yra iš anksto pasmerktas, taip sakant, teisėjų „apetitui“ suerzinti, taip ir kiti aukštojo pilotazo vertinimo dėsniai veikia nesutrikdomai. Tik nesmagu, kad į tą subtilų dėsnių, niuansų, kriterijų pasaulį kartais gali grubiai įsibrauti išankstinis nusistatymas. Suprantama, treneriai, komandų vadovai, juo labiau sportininkai yra bejėgiai paneigti nepelnytai primestą nuodėmę, sakysim, pilotazo zonos pažeidimą. Taškus tai kainuoja labai daug, idealiausiai skristas kompleksas po to jau nebetenka jokios vertės. Tie nesmagūs dalykai be kita ko skaudžiai traumuoja sportininkus, pasėja nereikalingas abejones, griaua tikėjimą savo braižu.

Pirmojo pratimo dieną dangus iš pradžių buvo užtrauk-

gos vertikalės, tikslios fiksacijos, lygus tempas ir kerintis evoliucijų švarumas!

Pirmasis TSRS čempionato medalis, rinkdamasis šeiminingą, atrodo, neturėjo jokio vargo.

Rolandas puikiai pilotavo ir metais anksčiau, finalinėse TSRS tautų vasaros VII spartakiados varžybose. Tačiau tada įgudusi akis dar galėjo sykliais pastebėti lakūno pastangas, jo kovą su savimi. Teisėjų uoslė vietom pajusdavo piloto prakaitą. Dabar gi, Kijeve, atrodė, kad ne skridimą matai, o girdi sieios dainą, kuri, ko gero, galėtų vadintis: „Laba diena, Kairy ir Artiškevičiaul!“

Beje, vakarop, pakeliui į Rumuniją, Belkanų šalių pirmenybes, aerodrome iš tikrųjų nusileido Jurgis ir Stepas, pasveikino Rolandą su pergale pirmajame pratime.

Varžyboms baigiantis finale Rolandas skrido taip pakiliai, kad nusileidusį lakūną plėšte išplėšė iš kabinos, ilgai mėtė į viršų. Michailas Molčianukas, kelintos kartos maskvietis, inteligentas, pripažintas pilotazo asas ir aerodromų džentelmenas, kaip ir pasaulio eksčempionas Igoris Jegorovas, nuoširdžiai pasakė: „Šaunuolis, Rolandai. Geriau už tave čia niekas neskrenda“. Tik Antanas Uni-
kauskas atsargiai perspėjo: „Neskubėk džiaugtis. Bijau, kad absoliutus nebūsi“.

Motuzė gamta, jei pažeria kam talentų, tai jau žūsnį iš karto. Visi mūsų aukštojo pilotazo asai yra šaunūs muzikantai, o Rolandai kažk.p. savaime visada atitenka dar ir koncertmeisterio bei linksmy batalijų režisieriaus pareigos.

Tik šią žiemą draugai dažniausiai pasigesdavo Rolando — kokie ten koncertai, kai verkiant reikia skraidyti, o negali.

Žiema su visomis negandomis jau seniai atsitraukė, nors, teisybę sakant, ne vien jos čia kaltė, kad mūsų meistrams teko toks ilgas slogus laukimo metas. Tačiau pavasaris nebūtų pavasariu, jei neprikeltų gyvenimui viso, ką buvo sukaustę ledai.

...Svaigiai pakvipo aerodromais. Jurgis, Rolandas ir Stepas išvažiavo į šalies rinktinės stovyklą, o Vilniaus aeroklubo aerodrome Kiviskėje treniruotėms bando burtis respublikos rinktinė. Tie susibūrimai pačiose sezono priegose kelia ūpą, žadina šviesias vasaros nuojautas ir tikėjimą, kad viskas bus gerai.

E. GANUSAUSKAS

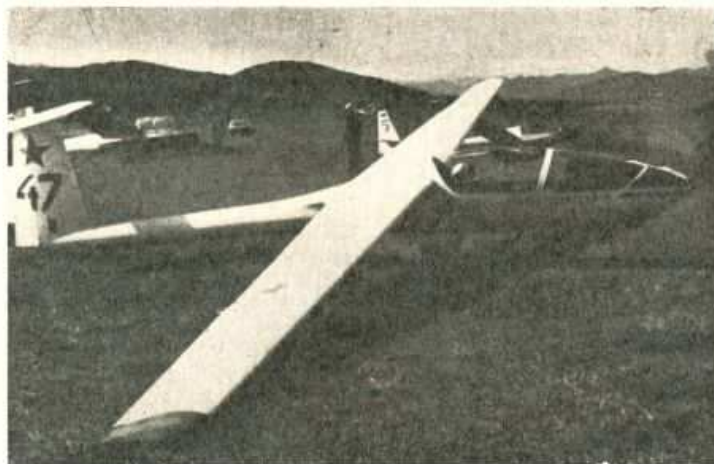


R. Paksas.

natas vyko Kijeve. Varžybų pradžią teko šiek tiek atidėli. Bet mūsiškiai lakūnai savo įpratimu kasrūt išbėgdavo mankštintis. Tvarkingi sportiniai kostiumai, žvalus krosas vorele... Lietuvos pilotazininkai iš tiesų darė komandos įspūdį. Trečią dieną neišlaikė ir kitų respublikų sportinink-

tas, bet vėliau debesis praplyšo, ėmė kauptis į pavienius didelius kamuolius... Rolandas tradiciniu mūsų meistrų stiliumi įsiveržė į zoną, energingu sparuo mostu pasveikino teisėjus. Nuo žemės lėktuvas matėsi didžiulio saulės nutvieksto debesies fone. Ir kas per reginys! Il-

Sklandytuvas SZD-48 „Jantar standart-2“



Sis standartinės klasės sklandytuvas yra Lenkijos LR. eksperimentinės sklandytuvų gamyklos sukurtas pasaulyje plačiai žinomo sklandytuvo SZD-41 „Jantar standart“ tolesnė modifikacija.

Kuo gi skiriasi naujasis sklandytuvas nuo savo proto-tipo? Aukščiau pakelti sparnai suteikia galimybę lengviau startuoti, o aikštelėse saugiau nutūpti. Aptakus sparnų sujungimas su liemeniu padidina sklandytuvo aerodinaminę kokybę, o sutrumpintas liemuo ir uodegos plokštumų formų pakeitimas

pagerino sklandytuvo paval-dumą spiralėse. Įrengta patogesnė piloto kabina. Vandens balasto kiekis padidintas iki 150 kilogramų, kas suteikia galimybę tarp kylančių oro srovių (termikų) didesniu greičiu atlikti perskridimus.

Sklandytuvą SZD-48 „Jantar Standard-2“ yra plastmasinės konstrukcijos. Trapecinės formos sparnas, kuriame panaudotas NN-8 profilis, sudarytas iš dviejų dalių, o savo konstrukcijoje neturi nerviūrų (išskyrus kraštinę nerviūrą) ir yra klijuotas iš vir-

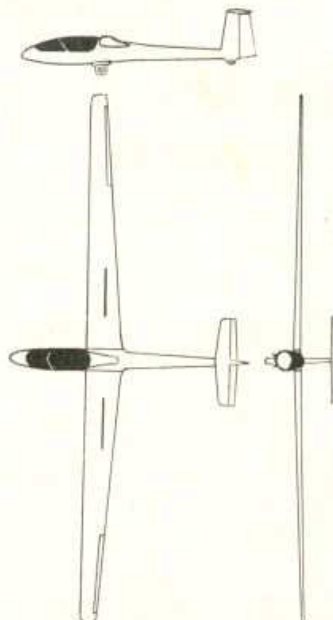
šutinės ir apatinės dalies. Sparnas turi vieną dėžutinės konstrukcijos lonžeroną. Priekinėje sparno dalyje įtaisyti vandens balasto bakai. Kraštinės sparnų nerviūros turi po tris tvirtinimo taškus — įvoves. Sparne įtaisytos oro stabdžių dėžutės. Oro stabdžiai pagaminti iš duraliuminio plokščių, prie kurių spyruoklėmis pritvirtintos stikplasčio juostelės. Eleronas prie sparno tvirtinamas penkiais vyriais.

Liemuo su kiliu sudaryti iš ištisinio stiklasčio kevalo. Centrinėje liemens dalyje yra plieninė ferma, prie kurios tvirtinami sparnai, važiuoklė ir valdymo mechanizmo mazgai.

Piloto kabinos gaubtas pagamintas iš organinio stiklo, susideda iš dviejų dalių. Pirmoji dalis yra ištisa su liemeniu, o antroji — nuimama. Kabinoje yra vairuoklė, piletaišų lenta ir pagal piloto ūgį reguliuojami pedalai.

Skridimo metu važiuoklė įtraukiama. Ratukas — 350X150 mm. Užpakalinėje liemens dalyje apačioje yra pusiau paslėptas uodegos ramsčio ratukas. Uodega — „T“ formos su iškeltomis virš kiio horizontaliomis plokštumomis.

Aukštumos vairs prie stabilizatoriaus tvirtinamas penkiais vyriais. Stabilizatoriaus tvirtinimo mazgai klijuoti į kilio priekinę briauną ir užpakalinį lonžeroną. Tvirtinama vienu ilgu kaiščiu, kuris, įj pasukus 90 laipsnių, užsifiksuoja automatiškai. Aukštumos vairs valdomas kieto mis traukėmis. Posūkio vairs valdomas trosais, kurie pra-



vesti prie liemens priklijuotose plastmasiniuose vamzdeliuose.

Šis sklandytuvą turi daugelis respublikos aviacijos sporto klubų.

A. BACINIS

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	15,0 m
Sklandytuvo ilgis	6,71 m
Sklandytuvo aukštis	1,51 m
Sparnų plotas	10,66 m²
Prailgėjimas	21,1
Tuščio sklandytuvo svoris	261 kg
Vandens balastas	150 kg
Skridimo svoris be balasto	385 kg
Skridimo svoris su balastu	535 kg
Leidžiamas perkrovimas	+ 5,3—2,65
Minimalus žemėjimo greitis	
be balasto	0,65 m/s.
su balastu	0,77 m/s.
Maksimalus leidžiamas greitis	310 km/val.
Tūpimo greitis	72,0 km/val.
Maksimali kokybė	1:40

ĮVAIRENYBĖS

JAU IR REKORDAI

„Sparnų“ 1 nr. rašė apie amerikiečio P. Makridžio sukurtą ir pilotės D. Braun išbandytą saulės energija varomą lėktuvą „Solar čelendžer“. Šiuo neįprastu lėktuvu jau atlikta keilios skrydžių. Užregistruoti pirmieji šios klasės lėktuvų pasaulio rekordai: išsilaikymo ore — 1 val. 32 min., aukščio — 1020 m.

Dabar vos 40 kg sverianti pilotė D. Braun žada, tradicinio Paryžiaus aviacijos ir astronautikos salono atidarymo proga, atlikti sensaciną skrydį — iš Paryžiaus į Londoną.

LINK URANO

Tarpplanetinė stotis „Vadžer-2“, kuri 1977 metais buvo paleista JAV, dabar nukreipta link Urano planetos. Tikimasi, jog ji pasieks šį rajoną 1986 metais. Pakeičiant jį atsidurs netoli Saturno. Tai įvyks šių metų vasarą.

TRIKAMPIU — 1306 km.

Tokį naują pasaulio sklandymo skridimo trikampį rekordą pasiekė žinomas VFR sportininkas Hansas Grosė. Rekordininko nuomone, jam daug padėjo puikios Australijos žemyno klimatinės sąlygos ir patyrimas. Juk Grosė pagerino pasaulio rekordą dvidešimt antrą kartą.

KONVERTOPLANAS — AVIACIJOS NAUJOVĖ

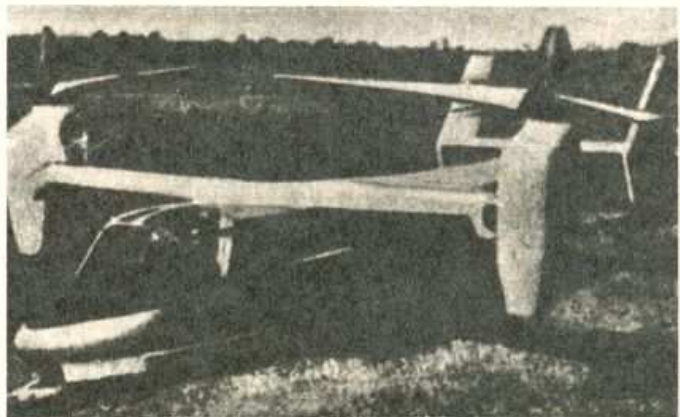
Tai savotiškas lėktuvo ir sraigtasparnio hibridas. Naujojo skraidančio aparato sparnų galuose primontuoti varikliai su propeleriais. Pakylant, propelerių mentės dirba sraigtasparnio principu. Po to varikliai palaipsniui pasisuka 90 laipsnių ir sraigtasparnis tampa lėktuvu, sugebančiu išvystyti 500 km/val greitį. Naująjį lėktuvą-sraigtasparnį, pavadintą konvertoplanu, sukūrė JAV konstruktoriai.

KELIAS IŠ STIKLO

Kiekvienas vairuotojas žino, jog stiklo gabalai bene didžiausias jo mašinos padangų priešas. VDR inžinieriai nutarė šį priešą paversti vairuotojo draugu. Ir štai kaip.

Netinkamus vartoti, apgadintus butelius, stiklo indus arba įvairiausius nuolaužas

pasiūlyta sumalti. Sumalčius juos su smėliu ir pašildžius iki reikiamos temperatūros, gaunamos savotiškos stiklo ir smėlio lydinio granulės. Štai jos ir pridedamos į mišinį, kuris naudojamas plentams tiesti. Toks šiurkštus asfaltas sąlygoja puikų padangų ir kelio dangos sukibimą esant bet kokiame orui ir apsaugo nuo avarių.



KAM BUVO REIKALINGAS „KOLUMBIJOS“ SKRYDIS

54 valandas 31 minutę truko daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Kolumbija“ bandomasis skrydis, kurio JAV nacionalinės aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) laukė daugiau kaip penkerius metus. Juk per pastaruosius keliolika metų būtent „Speis šati“ (kosminio keltro) programa buvo pagrindinė NASA veiklos sritis.

Nelengvas buvo jos kūrimas. Tai ir suprantama. Pirmą kartą aeronautikos istorijoje sukurtas laivas, kuris, grįždamas iš orbitos, nesudėdė tankiuosiuose atmosferos sluoksniuose ir minkštai nusileido žemėje kaip lėktuvas. Laivą „Kolumbija“, kuris yra pirmasis „Šati“ programos kūdikis, bus galima ir vėl panaudoti skrydžiams kosmosą. Tokia laivo paskirtis apsprendė ir jo išvaizdą — jis panašus į lėktuvą, ir leidamas po skrydžio 11 km ilgio pakilimo — nusileidimo — išdžiūvusio ežero dugne Edvardso aviacijos bazės rajone (Kalifornijos valstija), išleido šasi. O startavo „Kolumbija“ vertikaliai, kaip raketa. 57,2 m ilgio, 17,4 m aukščio, 23,8 m sparnų mato, 68 tonų svorio laivą kosminėje erdvėje iškėlė varikliai, dirbantys skystu kuru, o paskui buvo panaudoti kieto kuro varikliai.

Pirmieji buvo aprūdinami degalais iš laivo išorėje montuoto didžiulio aliumininio bako, kuris po aštuonių minučių darbo buvo atjungtas nuo laivo ir nukrito tolimame vandenyno rajone. Tai gi šis bakas — vienintelė „Kolumbijos“ detalė, kuri naudojama vieną kartą. Pa-

skutiniame laivo išvedimo etape dirbo mažieji laivo manevravimo sistemos varikliai, kurie naudojo kurą, buvusį „Kolumbijos“ vidiniuose bakuose. Sallia jau minėtų variklių, pirmas dvi skridimo minutes veikė dar du varikliai — raketos, kurie buvo primontuoti abiejuose sparnuoto kosminio aparato šonuose. Juose buvo 1000 tonų kieto kuro, kurį sudarė aliuminio milteliai, geležies bei aliuminio oksidas ir juos jungianti polimerinė medžiaga. Balgą darbą abu varikliai raketos buvo atjungti nuo „Kolumbijos“, ir parašiuotais nusileido į vandenyną, netoli starto vietos. Čia jie buvo sužvejoti ir bus panaudoti sekantiems skrydžiams.

Atiduodami duoklę JAV astronautų — penkiasdešimtmečio Džono Jango, atlikusio, beje, penktąjį skridimą kosmosą, ir keturiasdešimt trejų metų Roberto Kripeno drąsai — turime pastebėti, jog per jų skridimą pilotų kėdės laive buvo katapulto principo.

Viskas pasibaigė laimingai, astronautai, atlikę 36 apsisukimus aplink Žemę, minkštai nusileido žemėje. Tiesa, NASA turėjo per skrydį rūpestių, nes pakilimo metu nuo laivo atsiskyrė 15 termozoliacinių plokštelių, dengiančių „Kolumbijos“ korpusą. Laimė, tai labai nedidelė dalis bendro 30922 termozoliacinių plokštelių skaičiaus ir, kas svarbiausia, plokštelės atsiskyrė ne nuo apatinės fiuzeliažo dalies. Priešingu atveju, „Kolumbijai“ patekus į 1260 laipsnių temperatūrą, esančią tankiuosiuose atmo-

sferos sluoksniuose, abu astronautai būtų žuvę.

Pirmasis pilotuojamas skridimas, atliktas pasibaigus „Apolo“ programai, be abejo, iškėlė daugybę problemų, ir jos yra specialistų tyrimo bei svarstymo objektas.

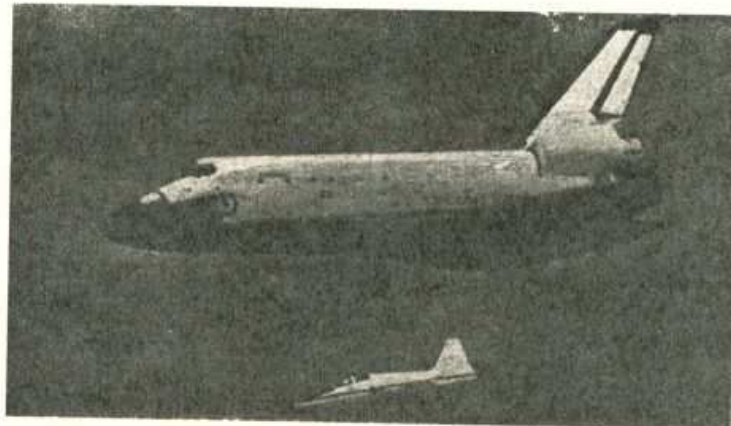
Turint galvoje, jog „Kolumbijos“ paleidimas atsiėjo per 10 milijardų dolerių, o kiekvienas naujas skrydis kainuos per 30 milijonų dolerių, bei tai, jog „Šati“ programos numatyti laivai ne galės būti kosmose daugiau negu dvi savaites, ekonomiškumas sukėlė daugelio specialistų abejones. Dar vienas klausimas — kam tarnaus daugkartinio skridimo programa? NASA, planavusi iki šio dešimtmečio pabaigos kasmet po 50 kosminio keltro skrydžių, jau seniai nebeturi pinigų. Ji paleido „Kolumbiją“ grynai Pentagono finansinių injekcijų dėka. Ir todėl daugelis apžvalgininkų, jų tarpe ir JAV spaudos atstovai, nurodo, kad pagrindinis NASA užsakovas bus JAV gynybos ministerija.

Jau ir per šį pirmąjį bandomąjį skridimą Pentagonas

pavedė astronautams išbandyti taikiklį lazerinio ginklo, kuriuo planuojama plačiai naudotis kosmos, vadovaujantis kodiniu pavadinimu „Talon“ pavadinta programa. Jos tikslas — nukreipti lazerio spindulį į raketą, esančią šimtu ir tūkstančių kilometrų nuotolyje. Pentagonas jau užsakė beveik pusę visų NASA planuojamų „Šati“ programos laivų skrydžių.

Turint galvoje, jog „Kolumbija“ bei statomi penki į ją panašūs laivai (du — grynai Pentagonui) turi 18,9 m x 4,6 m krovinines patalpas, o didžiausias JAV gamybos palydovas — šnipas „Big Bird“ yra 15 m ilgio ir 3 m skersmens, paaiškėja naujosios JAV kosmoso įsisavinimo programos planai. Ne, ne, be reikalo JAV spaudos agentūros Asošieitied preskorespondentas rašė, jog daugkartinio naudojimo kosminiai laivai gabsis į visatą palydovus ir orbitines laboratorijas ir kad didžiausias dėmesys bus skiriamas kariniams tikslams.

Paruošta pagal tarybinę ir užsienio spaudą



KOSMONAUTIKOS PAMOKOS

Jas nutarė įvesti į vidurinių mokyklų programą Vokietijos Demokratinės Respublikos kosmoso tyrimo draugija ir Švietimo ministerija. Pasirašytame susitarime numatyta rengti mokytojų pasitobulinimo kursus, kuriuose pastarieji turi būti paruošti perteikti mokiniams kosmonautikos būklę pasaulyje, naujausius pasiekimus atskirose jos srityse.

JAPONIJA PLEČIA PROGRAMĄ

Iš Tanegašimos startinės aikštelės, esančios Kiusių saloje, paleista iki šiol galtingiausia japonų gamybos raketa nešėja „N-2“. Ši naujo profilio trijų pakopų raketa kosminėje erdvėje iškėlė 640 kg svorio palydovą „Kibu-3“. Tai 21-asis Tekančios saulės šalies palydovas. Šiemet Japonijos kosminės erdvės tyrimo centro (NASDA) specialistai numato paleisti dar kelis naujos serijos žemės palydovus, kurie skirti žemės

turtams bei jūros resursams žvalgyti.

APLINK EUROPA

Pradedant 1978 metais Prancūzijos aeroklubiui kasmet rengia sklandytojų rali aplink Europą. Šiemet Vesto aeroklubiui pavesta organizuoti ketvirtąjį. Ralio dalyviai birželio 15 — liepos 5 dienomis skris iš Anžero per Fajensą (Prancūzija), Vorežę (Italija) ir Mariacelį (Austrija) ir atgal ta pačia trasa. Bendras ketvirtąjo sklandytojų ralio aplink Europą nuotolis sudaro 2760 km.

ATEITIES AUTOMOBILIS

Tokiu pavadinimu vykusiam tradiciniame Paryžiaus automobilų salone buvo demonstruojamos naujausios įvairių firmų ir markių mašinos. Didžiausią susidomėjimą degalų taupymo srityje sukėlė mažos monėlės iš Anensio miesto pateiktas dizelinis variklis automobiliiui: 100 km nuotolui miesto sąlygomis įveikti jis sunaudoja vos 3 litrus kuro. Tai neįnitytinai ateities automobilio variklis. Bet... visa blokybė

ta, kad Prancūzijos automobilių koncernai neplanuoja gaminti tokio taupumo mašinų šiame dešimtmetyje. Tačiau reali galimybė panaudoti iki šiol patelktą taupiausią variklį automašinoms atsivers tik pradedant 1990-aisiais.

„NIVOS“ RALYJE PARYŽIUS — DAKARAS

Šios Toljažio autogamyklos mašinos išbandytos šiame nepaprastai sunkiame autoraiyje, kuriame startavo autogamykių komandos. Mūsų „Nivos“ vairavo prancūzų lenktynininkai. Iš 270 mašinų finišą pasiekė vos 80, tarp jų ir abi startavusios „Nivos“, užėmusios atitinkamai trečią ir vienuoliktą vietas. Beje, ilgą laiką pirmavusi Briuvano — Deljero vairuojama „Niva“ buvo priversta tenkintis trečia vieta dėl šturmano klaidos, pasirenkant kelią.

BLAIVUMO PRIETAISAS MASINOJE

JAV Kalifornijos valstijoje pradėta taikyti papildomus įrengimus automobiliuose.

Pradžiai jie buvo įrengti mašinose, priklausančiose 24 asmenims, kurie buvo sulaukyti dėl to, kad vairavo automobilius neblaivūs.

Naujieji įrengimai — labai jautrus prietaisas mašinai judant iš vietos. Jeigu iš starto pradedama važiuoti staigiau (o tai, specialistų ir gydytojų nuomone, yra pirmas neblaivaus vairuotojo požymis), automatiškai pradeda veikti mašinos signalas, blykčioti visos jo šviesos, o specialiai blokuotas variklis leidžia judėti automobiliiui vos 16 km/val greičiu. Be to, bauginėję montuotas užplombuotas minikompiuteris, kuris registruoja važiavimo eigą ir skaičiuoja visus minėtus „aliarminius“ atvejus.

Kalifornijos įstatymai nenumato, jog išgėręs vairuotojas praranda teises. Jis tik baudžiamas pinigine bauda. Dabar nutarta, žinoma, mašinos savininko sąskaita, montuoti jautrius blaivumo prietaisus visuose automobiliuose, kurių savininkai bent du kartus vairavo, būdami neblaivūs.



VAIKINAI IR MERGINOS!

JEIGU JŪS MĖGSTATE AVIACIJĄ, DOMITĖS AVIACINĖ TECHNICA, NORITE IŠBANDYTI SAVO SUGEBĖJIMUS SKRAIDYMO APARATŲ KONSTRAVIME IR STATYBOJE, GERAS SĄLYGAS MĖGSTAMAM DARBUI JŪS RASITE EKSPERIMENTINĖJE SPORTINĖS AVIACIJOS GAMYKLOJE PRIENUOSE.



Čia konstruojami, statomi ir bandomi nauji sklandytuvai, motosklandytuvai, pilotražiniai lėktuvai, kita sportinės aviacijos technika

Į GAMYKLĄ PRIIMAMI JAUNUOLIAI, BAIGĘ VIDURINĮ MOKSLĄ. GABIAUSIEJI, NORINTIEJI KELTI KVALIFIKACIJĄ, SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNČIAMI MOKYTIS Į ŠALIES AUKŠTASIAS INŽINERINES AVIACIJOS MOKYKLAS.

KREIPTIS ADRESU:

Prienai, Keturių komunarų g. Nr. 3, Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla

EKSPERIMENTINĖ SPORTINĖS AVIACIJOS GAMYKLA

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

