



VARDAN LAIMĖS ŽEMĖJE

Trisdešimt penktosios Pergalės prieš fašistinę Vokietiją metinės ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 40-metis — mano kartos žmonių gyvenime yra tarpusavyje nepaprastai glaudžiai susijusios datos. 1940-ųjų liepos 21-oji, vardan kurios ant laisvės aukuro sudėjo savo gyvybes geriausieji mūsų tautos sūnūs ir dukros, visiems laikams padarė Lietuvos valstiečių ir darbininkų vaikus pilnateisiais žmonėmis. O Didysis Tėvynės karas, pareikalavęs iš kiekvieno daug jėgų, ryžto, valios, sumanumo, užgrūdino mano kartos žmones, priverė apsispręsti, su kuo jie. Zutbūtinė kova su hitlerininkais ir jų pakalikais, kurią Tarybų šaliai savo klastingu užpuolimu primetė Vokietija, buvo ne tik grumtynės už išvadavimą gimtųjų namų, kuriuos teko laikinai apleisti. Tai buvo gigantiška kova su didžiausiu žmonijos blogiu — fašizmu, su jam būdinga neapykanta žmogui, kova už Europos tautų išvadavimą iš hitlerinio jungo, už tikrą laisvę ir nepriklausomybę. Šioje kovoje tarybiniai žmonės prarado dvidešimt milijonų tėvynainių. Su mintimis apie pergalę, šviesią ateitį mūsų seserys ir broliai — įvairių tautybių atstovai — šalies Rytuose pasiaukojamai stiprino socializmo šalies ekonominę ir karinę galią. Nepaprastas tarybinių žmonių patriotizmas, tvirtas fronto ir užnugario ryšys, partizanų veiksmai hitlerininkų užnagaryje padėjo tarybinei liaudžiai, Tarybų Sąjungos Komunistų partijos vadovaujamai, pasiekti istorinę pergalę.

Bėga metai. Daug kas pamirštama, išdyla iš atminties. Tačiau niekada žmogus, pergyvenęs jaudinančias situacijas, nepraras širdies atminties. Neišdildė jos ir iš mano širdies nei nepaprastai audringi įvykiai, nei koviniai veiksmai, pradėti jau antrąją karo dieną, nei pagaliau nelengvas pokario laikotarpis, naujos partijos iškeltos užduotys.

Istorinėmis 1940-ųjų vasaros dienomis drauge su daugeliu varganų valstiečių laukėme, kas gi bus. Mus masinio liaudies demonstracijos, reikalaujančios perduoti val-

džią taryboms, paleisti politinius kalinius. Sulaikę kvapą sekėme revoliucinius įvykius Lietuvoje, kurie po rinkimų į Liaudies seimą buvo apvainikuoti šio tikrai liaudies išrinktų atstovų priimta deklaracija dėl Tarybų Lietuvos atkūrimo ir kreipimosi į TSRS vyriausybę su prašymu priimti Lietuvą į Tarybų Sąjungos sudėtį. Ypatingos tai buvo dienos. Visas kraštas lyg atjaunėjo, pasipuošė vėliavų ir transparantų šilkais. Man, tuomet mažaraščiui kaimo berniokui, atsivėrė galimybė mokytis, semtis žviesos. 1940-aisiais priimtas į komjaunimą, drauge su valsciaus komjaunimo organizacijos sekretoriumi pradėjau ruošti egzaminams į karo mokyklą. Mat buvo paskelbta, kad rudenį Vilniaus pėstininkų mokykla pradės ruošti kvalifikuotus tarybinius karius. Į karo mokyklą atėjo nauji žmonės, nepanašūs į ankstesnius jos patalpų šeimininkus — buržuazinės Lietuvos turtuolių sūnaitis. Drauge su savanoriais — darbininkų ir valstiečių sūnumis — į Vilniaus pėstininkų mokyklą, kuriai vadovavo pulkininkas G. Sakurovas, atėjo liaudies idėjoms ištikimi būtinios tarnybos eiliniai ir seržantai.

1940-ųjų lapkričio pradžioje prasidėjo intensyvus mokymasis. Tik neilgai teko mums taikos ir naujam gyvenimui pakilusio krašto sąlygomis mokytis bene seniausio — karo mokslo. Fašistinės Vokietijos klastingas mūsų Tėvynės užpuolimas pareikalavo 1941-ųjų birželio 22-ąją nutraukti pratybas vasaros stovykloje Švenčionėliuose. Sekė forsiruotas žygis į Vilnių, pirmieji susidūrimai su buržuaziniais nacionalistais, išilindusiais su ginklu rankoje iš savo landynių, susidurti su hitlerininkais ties Molodečnu, kur vykdžiau pirmąją karo užduotį — ečiau į žvalgybą. Sėkmingai atlikęs ją perdaviau vadovybei svarbių žinių apie hitlerininkų armijos puolimą link Minsko, tuo pačiu išvengiant aukų mūsų dalinvi.

Susijungę Lepelyje su vietos artilerijos ir minosvaidžių karo mokyklos auklėtiniais ir karininkais, bendromis jėgomis kovojome su priešu. Nelengvos tai buvo dienos. Neteikome daugelio puikių

draugų. Su dideliu širdies skausmu traukėme Rytų link... Už poros dienų užėmė gynybą už Zapadnaja Dvina upės. Ir po Vitebsko kautynių teko patirti nemažą karo sunkumų, kurie mums buvo didelė praktinė karo mokykla.

Vėliau, išjungti iš veikiančiosios armijos, traukinių nuvykome į Novokuznecką (dabar Kemerovo sritis), kur tęsėme karinį mokslą pagal trumpintą programą. Tad nieko stebėtina, kad jau 1941-ųjų lapkričio 11-ąją baigiau karo mokyklą. Man buvo suteiktas jaunesniojo leitenanto laipsnis. Pradžioje buvome nusiųsti į karinius dalinius stazuotis, po to gavome nukreipimą vykti į Gorkio srities Balachnos mieste besiformuojančią 16-ąją Lietuviskąją divizioną. Tapau 120 mm minosvaidžių būrio vadu. Sekė pirmosios kautynės ties Aleksejevka. Daug jų buvo po to. Tapau baterijos vadu, buvau apdovanotas koviniais ordinais ir medaliais.

Ilgam atmintyje išliko ir paskutinė baterijos minosvaidžio ugnis. Tai buvo 1945-ųjų gegužės 8-ąją. Mūsų pulko kariams buvo įsakyta vykdyti žvalgybą mūšiu. Paleidome vieną kontrolinį šūvį. Sešiolikos kilogramų mina pataikė tiesiai į hitlerininkų kulkosvaidžių lizdą. Ir lyg pagal komandą vokiečiai pradėjo kelti iš visų apkasų ir tranšėjų baltos medžiagos skiautes, pritvirtintas prie šautuvų, automatų bei kulkosvaidžių vamzdžių. Ši akimirka stovi prieš akis štai jau trisdešimt penkerius metus! Taip atėjo ilgai lauktoji, išsvajotoji Pergalė. Ir kiekvieną kartą, kai švenčiame Pergalės dieną, su skausmu širdyje prisimenu tuos kovos draugus, kuriuos teko palaidoti Oriolo žemėje, Kurske, Baltarusijoje, vaduojant gimtąjį kraštą, pagaliau Latvijoje, kai Didžiojo Tėvynės karo pabaiga jau buvo taip arti.

Nelengva buvo mano — frontininko dalia. Ne ką lengvesnis buvo darbas ir pokario metais, auklėjant jaunosius karius, organizuojant jaunimo, einančio atlikti privalomąją tarnybą, palydas į TSRS Ginkluotąsias Pajėgas. Tačiau puikiai prisimenu, kad visada mano dėmesį patraukdavo tie vaikinai, kurie išsiskirdavo iš bendraamžių būrio savo karine laikysena, drausme. Visi jie būdavo pasitempę, ryžtingų veido bruožų. Priturusio kario akis iškart atskirdavo šiuos vaikus — Savanoriškos draugi-



jos armijai, aviacijai ir rašy-
nui remti mokomųjų organi-
zacijų, technikos sporto klu-
bų auklėtinius. Jie paprastai
vykdavo į karinius dalinius
pagal savo sportinę specia-
lybę. Ir puikiai atmenu, kad
visada iš šių dalių vadų
LTSR Kerinis komisariatas
gaudavo šiltus atsiliepimus
apie patriotinėje draugijoje
pasirengimą tarnybai TSRS
Ginkluotajose Pajėgose iš-
ėjusį jaunimą.

Ir šiandien kas pavasarį ir
rudenį jaunimas eina atlikti
savo garbingos pilietinės
pareigos, kaip kad sakoma
TSRS Konstitucijoje. Ir šiandien
jis, gerai pasiruošęs
tarnybai — dar būdamas šau-
kiamasis amžiaus jaunuoliu
patriotinės draugijos mokymo
organizacijose, sporto klu-
buose. Dabar tokių parengtų
vaikinių žymių daugiau, negu
ankstesniais metais. Ir tai natū-
ralu. Išaugo, išbujojo patri-
otinės draugijos veikla, su-
tvirtėjo jos materialinė bazė,
daugiau technikos gauna mo-
kymo organizacijos, klubai. Ir
bene svarbiausia — šis jau-
nimas prideramai išauklėtas.
Tai patriotiškai užsigrūdinę
vaikiniai, kurie žino, jog ruoš-
tis ginti Tėvynę ne tik gar-
bė, bet ir pareiga. O šis pa-
reigos jausmas verčia siekti
vis daugiau žinių, karinio to-
bulumo, meistriškumo. Todėl
nė kiek neabejoju, jog mū-
sų jaunoji karta, išsilavinusių
karininkų vadovaujama, reika-
lui esant sugebės garbingai
apginti mūsų brangiąją so-
cialistinę Tėvynę, jos laisvę
ir nepriklausomybę, pratur-
tins TSRS Ginkluotąsias Pajė-
gas naujais šlovės puslapiais.

Rašydamas šį atsiminimų
žiupsnelį, galvoju: ar bus
jis naudingas patriotinės
draugijos nariams, jaunajai
kartai? Manau, jog taip. Ir ne
dėl to, kad tik Tarybų šalyje
aš — nuo šešerių metų am-
žiaus buožės piemenukas —
sugebėjau tapti generolu, or-
dininku, bet visų pirma dėl
to, kad jaunimas dar kartą
turės progą įsitikinti, jog ke-
lias į Pergalę buvo labai ne-
lengvas. Lygiai, kaip ir kelias
į socialistinės Lietuvos atkū-
rimą. Ir viena, ir kita reikala-
vo aukų, pasiūlymų, tikė-
jimo tiesos idėjomis. Štai dėl
ko man Pergalės prieš hitle-
rinę Vokietiją 35-metis ir Ta-
rybų valdžios atkūrimo Lie-
tuvoje 40-metis — tvirtai tar-
pusavyje susijusios datos. Be
Tarybų valdžios nebūtų Per-
galės, be Pergalės nebūtų
mūsų mylimos tėviškės — Ta-
rybų Lietuvos.

Č. PERKAUSKAS,
dimisijos generolas majoras

Eskadrilės „TARYBŲ LIETUVA“ kovų keliais

DRAUGAI SUSITIKO ALYTUJE

Kai tarybinė liaudis iškil-
mingai paminėjo taikos
džiaugsmu jau trisdešimt
penktą kartą paženkliną
Pergalės šventę, šlamenčios
vėliavos, gyvų gėlių puokš-
tės, žalumynų girliandos, tūks-
tančiai rankų svetingai svei-
kino kone iš visų šalies kam-
pelių į Tarybų Lietuvą susi-
rinkusius Didžiojo Tėvynės
karo veteranus — įvairių
mūsų šalies tautų atstovus,
vijusius fašistinius okupantus
iš mūsų žemės.

Džiaugsmingas ir nepamirš-
tamas akimirks didžiosios
šventės dienomis pergyveno
Dūkijos sostinės Alytaus gy-
ventojai, kai pas juos į sve-
čius atvažiavo gvardijos Or-
šos, Kutuzovo ir Nevskio

ordinais apdovanoto aviacijos
naikintuvų pulko veteranai,
kurie vadavo iš fašistinių
okupantų į pušynais apgaub-
tą miestą. Brangių svečių tar-
pe alytiškiai nuoširdžiai pa-
sveikino karo metais buvusį
šio pulko vadą, atsargos
aviacijos generolą majorą
Aleksandrą Kosą iš Maskvos
(dabar jis yra TSRS aviaci-
jos sporto federacijos lėktuvų
sporto komiteto pirmininkas).
Gėlių puokštėmis buvo apdo-
vanoti taip pat 115-ojo avia-
cijos pulko sudėtyje tuo metu
kovojušios 1-osios naikintu-
vų eskadrilės „Tarybų Lietu-
va“ lakūnai, kurių nuostabūs
žygdarbiai ir tolesnis liki-
mas buvo aprašyti 1975 me-
tų „Sparnų“ puslapiuose.

Dešimtimetiai išretino šios
eskadrilės kovotojų gretas.
Šiuo metu gyvųjų tarpe liko
tik keturi lakūnai veteranai,
pradėję oro mūšius raudon-
žvaigždžiais lėktuvais, kuriuos
savo sutaupytais lėšomis
nupirko karo metais šalies
gilumoje evakuavę mūsų
tautiečiai. Eskadrilė „Tarybų
Lietuva“ į visaliaudinės ko-
vos prieš fašizmą istoriją įra-
šė didvyriškus puslapius. Be-
veik po trisdešimt šešerių
metų iš Gomelio, Klinto, Lvo-
vo į Alytų atvyko buvę „Ta-
rybų Lietuvos“ eskadrilės
kovotojai, dabar jau dimisi-
jos karininkai aviacijos pa-
pulkinkiniai Pavelas Bojka-
čiovas, Jevgenijus Mosinas ir
Stepanas Tichonovas. Dėl li-
gos į kovos draugų susitikimą
Lietuvos žemėje negalėjo
atvykti pirmasis šios eskad-
rilės vadas, dimisijos pulki-
ninkas, Tarybų Sąjungos Did-
vyris Borisas Chludas, gyve-
nantis Kijeve. Bet jis savo
bendražygių paprašė karščiau
pasveikinti Tarybų Lietuvos
darbo žmones su šlovingos
pergalės švente.

Eskadrilės „Tarybų Lietu-
va“ lakūnai veteranai dauge-
lį metų palaiko glaudžius
ryšius su alytiškiais, gyvai
domisi respublikos pasiekimais.
Viešint Alytuje, eskad-
rilės lakūnus šiltai pasveikino
miesto ir rajono darbo žmo-
nės, jaunimas, respublikos
Aviacijos sporto federacijos
atstovai. Veteranams buvo
įteikti „Sparnų“ numeriai, ku-
riuose buvo aprašyti eskadri-
lės „Tarybų Lietuva“ lakūnų
žygdarbiai. P. Bojkačiovas,
J. Mosinas ir S. Tichonovas
papasakojo, su kokių džiaugs-
mu jie skaito laiškus ir svei-
kinimus iš Tarybų Lietuvos.
Su ašaromis akyse jie kalbė-
jo apie nuoširdžius laiškelius,
kuriuos jau daugelį metų gau-
na iš vilnietės moksleivės
Natašos Matvejevės. Ji pradė-
jo susirašinėti būdama antros
klasės mokine. Dabar Nata-
ša — jau baigusi technikumą.

Didžiojo Tėvynės karo ve-
teranų, buvusių karo lakūnų
kolona Pergalės dieną pražy-
giavo šventiškomis atjaunėju-
sio Alytaus gatvėmis, Karių
kapuose iškilmingai pagerbė
žuvusių tarybinių karių atmi-
nimą.

K. MINCIAUS nuotr.

V. JURKSTAS



Prie paminklo žuvusiems kariams Alytuje nusifotografavo bu-
vę eskadrilės „Tarybų Lietuva“ kovotojai [iš kairės]: vyres-
nysis lakūnas Pavelas Bojkačiovas, buvęs pulko vadas Alek-
sandras Kosas, eskadrilės vado pavaduotojas Stepanas Ticho-
novas ir grandies vadas Jevgenijus Mosinas.

Kai vėliavos šlamėjo,

Įsimintinių istorinių 1940-ųjų birželį miestuose ir sodžiuose šlamėjo raudonų vėliavų žilkas, nauja galvi žmonių ryžto ir džiaugsmo banga užliejo visą kraštą. Lietuvos liaudis sutraukė neapkenčiamo fašistinio buržuazinio režimo pančius, kraštas pradėjo naują gyvenimą. Tada Lietuvoje leidžiamas dvisavaitinis „Liaudies sparnai“ rašė: „Liaudies vyriausybė, kurią sudaro garbingi ir ištikimi mūsų tautos sūnūs, suteikė krašto gyventojams išsilgtos laisvės ir darbo sąlygas, įgalinančias mūsų kraštą ir valstybę žengti tikruoju pažangos ir liaudies kūrybos gerbūvio keliu“.

Įvykę Liaudies seimo rinkimai pademonstravo didelį darbo žmonių, bežemių ir mažažemių valstiečių, pažangiosios inteligentijos susitelkimą ir valią, norą ir pasiryžimą kurti naują tarybinį gyvenimą kartu su didžiosios Tarybų Sąjungos darbo liaudimi.

Liaudies seimas, reikšdamas liaudies valią, 1940 metų liepos 21 dieną paskelbė apie Tarybų valdžios atkūrimą visoje Lietuvos teritorijoje ir kreipėsi su prašymu į TSRS Aukščiausiąją Tarybą priimti Lietuvos Tarybų So-

cialistinę Respubliką į Tarybų Sąjungos sudėtį. Komunistų partijai vadovaujant, Tarybų Lietuvos liaudis, pasirinkusi naują socialinio ir ekonominio vystymosi kelią, pradėjo didingą kuriamąjį darbą.

Nauju keliu pasuko ir aviacijos sporto, o taip pat Aeroklubo veikla. „Liaudies sparnai“ rašė: „Į kvietimą stoti sklandymo mokyklon atsiliepė Komunistinės jaunimo sąjungos skyriai, taip pat platūs valstiečių ir darbininkų sluoksniai... Aeroklube panaikintas mokestis už mokslą... Nuveiktas svarbus darbas plečiant liaudies aviaciją visame krašte. Aeroklubo periferijos aviamodelistų būrelių vadovams Aukštągirių sklandymo mokykloje, kuri jau turėjo daugiau kaip 40 mokinių, pravedė vienuolikos dienų kursus. Juos baigė 28 žmonės... Pradėjo steigti aviamodelistų sekcijos jaunimo organizacijose, mokyklose...“

Vartant 1940 metų „Liaudies sparnus“, kiekviename numeryje randame žinučių iš apskričių centrų ir miestelių apie besikuriančius aviamodelizmo būrelius ir sklandymo sekcijas, jų pirmuosius veiklos žingsnius. Štai kelių žinučių santraukos:



Vilniaus aeroklubo skraidymų bazėje Kiviškėse į padangę kyla naujieji pilotai: JAK-52 ir JAK-50.

„1940 m. rugsėjo 24 d. Ukmergės Amatų mokykloje sušauktas pirmasis aviacijos būrelis susirinkimas. Išrinkta būrelio valdyba. Į sklandytojų eiles įstojo 38 nariai“.

„Kauno 2-oje gimnazijoje rugsėjo 26 d. įvyko aviacijos būrelio steigiamasis susirinkimas. Į būrelį įsirašė 30 narių“.

„Aukštągiryje sklandytojas Balys Karvelis išbandė naują savos konstrukcijos sklandytuvą. Šis sklandytuvas grynai rekordinis ir savo daviniais prilygs patiems moderniausiems sklandytuvams“.

„Telšių Vidurinėje ir Amatų mokyklose spalio 27 d. įsteigtas aviacijos būrelis. Būrelin įsirašė 37 nariai... Tel-



Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome Pociūnuose.

šių aviacijos būrelis turi mokomą sklandytuvą... Vyksta pradinis sklandytojų mokymas".

„Kašiadorių vidurinėje mokykloje veikia aviamodelistų sekcija... Joje yra 33 nariai, kurių tarpe 8 mergaitės".

„Svėkšnos vidurinėje mokykloje spalio 29 d. įsteigias aviamodelistų būrelis... Nariais užsirašė 43 mokiniai".

„Panevėžio I Valst. Amatų mokyklos aviacijos būrelis gyvai veikia... Įsirašė virš 40 narių... Į modelistų grupę įeina virš 20 pradedančių modelistų".

„Alytuje įsteigias aviacijos būrelis. Įstojo 65 nariai".

„LTSR Aeroklubas, bendradarbiaudamas su komjaunimu, įsteigė Kaune, Pažaislyje, sekmadieninę sklandymo mokyklą".

„Skuodo vidurinėje mokykloje gruodžio 20 d. įsteigė aviacijos būrelis. Narių yra 14".

„Trakų mokytojų seminarijoje į aviamodelizmo būrelį įsirašė 30 narių".

„Anykščių vidurinėje mokykloje įvyko aviacijos mėgėjų susirinkimas. Į aviamėgėjų būrelį įsirašė 82 moksleiviai... Aviamodelistų grupė sudaro 22".

„Joniškėčiai įsteigė aviacijos būrelį. Įsirašė 56 nariai".

Iš šių nedaugelio žinučių išraukę, išspausdintų „Liaudies sparnuose" 1940 m. antroje pusmetyje, ryškiai jaučiamas tas didelis respublikos jaunimo, moksleivijos entuziazmas žengiant naujo tarybinio gyvenimo keliu, noras skraidyti, siekimas veržtis į naujas darbo ir pergalių aukštumas.



Pajėgiausi Vilniaus parašiutininkai sporto meistrai Algis Gruzdys, atlikęs jau 3650 šuolių, ir Vidmantas Ivanauskas, turintis 1470 šuolių, šoka su naujais parašiutais UT-15.

M. ALYČIO nuotr.

ir švenčiant jubiliejų

Praėjo 40 metų nuo tų aminių istorinių 1940-ųjų birželio—liepos dienų. Pažymėdami šį garbingą jubiliejų, mes visada prisimename, koks nelengvas buvo šis keturių dešimtmečių kelias: apdumintas ir apšlakstytas krauju Didžiojo Tėvynės karo mūšiuose, žaizdotas pokario klasišiose kovose, liesiant kolektyvinio darbo vagą kaime ir atstatant okupantų sugriautus miestus, fabrikus ir mokyklas, kuriant galingą pramonę, socialistinę savo turinį ir nacionalinę savo forma kultūrą.

Šiuo metu Tarybų Lietuvoje gaminamos bendrosios pramonės produkcijos apimtis daugiau kaip 56 kartus viršija 1940 metų lygį. Kuriamos ir vystomos naujos pramonės šakos — atominė energetika, naftos perdavimo ir aviacinė pramonė. Prieš dešimt metų Prienuose įkurtoje Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukonstruotas ir paslaitytas pirmas šalyje aukštos klasės sklandytuvas iš stiklo „Lietuva", prilygstantis tarptautiniams standartams, kuriame ir statomi dvivielis sklandytuvai bei motosklaidytuvai, aviaciniai motorai, konstruojamas naujo tipo lengvas sportinis lėktuvas. Žemės ūkio gamybos energetiniai pajėgumai išaugo 26 kartus. Tarybų Lietuva dėl išmintingos Komunistų partijos nacionalinės politikos, visų tarybinių tautų bro-

liškos pagalbos tapo išsivysčiusia industrine agrarine respublika. „Per palyginti trumpą istorinį laikotarpį, — sakoma Lietuvos KP Centro Komiteto nufarime „Dėl Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 40-mečio", — buvo įvykdyta socialistinė kultūrinė revoliucija. Suklestėjo Lietuvos socialistinė kultūra, paveldėjusi visas geriausias lietuvių tautos demokratines tradicijas ir nuolat turtėjanti mūsų daugiatautinių šalių broliškų tautų kultūros pasiekimais. Išaugo ir susiformavo naujas žmogus, kuriam būdingi idejiniai įsitikinimai, žinios, kultūra, didelis socialinis aktyvumas, išlikimybė komunizmo idealams".

Ilgijo galingus sparnus ir jaunimas, besiveržiantis į naujus skrydžius. Šiandien respublikoje veikia nemažai aviacijos sporto klubų ir apie šimtas aviamodelizmo būrelių. Vien tik aviacijos sporto klubuose, kurie aprūpinti geriausiais sportiniais lėktuvais, parašiutais, kita aviacine technika, šandien užsiiminėja, tobulina meistriskumą parašiutizmo, sklandymo, lėktuvų sporto šakose 1500 vaikų ir merginų. Tik praėjusiais metais pilotажiniais lėktuvais ir sklandytuvais jie skraidė daugiau kaip 25000 valandų ir atliko su parašiutais 18380 šuolių. Paruošta pernai 815 aviacijos sporto atskyrininkių, nemažas

būrys sporto meistrų, surengtos net 61 varžybos. Mūsų lakūnų pilotажininkų rinktinė laimėjo pirmąją vietą TSRS Tautų VII spartakiadoje, o Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubų auklėtiniai lakūnai Violeta Gedminaitė, Stepas Arliškevičius, Jurgis Kairys, Leonas Jonys, sklandytoja Rima Stašaitytė iškovojo spartakiados ir šalies čempionų bei prizininkų medalius.

Minėtų aviacijos sportininkų pasiekimai — ne vieninteliai, ir ne vien paskutiniai metų darbo rezultatai. Jie yra vyresnės kartos meistrų laimėjimų ir pergalių tęsia. Tarybų Sąjungos absoliučių čempionų laurų vainikais prieš keletą metų buvo vainikuoti sporto meistrai sklandytojai Juozas Jaruševičius (1963 m.) ir Vytautas Sabeckis (1976 m.), Stasė Sudeikytė (1968 m.) ir Regina Garmutė (1974 m.), lakūnas pilotажininkas Romas Pivnickas (1976 m.). Atskiruose pratimuose šalies čempionatuose medalius yra iškovoję sklandytojai sporto meistrai Ona Ciūnytė, Algima Kryžanauskaitė, Leonas Šupinsys, Ananas Račiūnas, Vytautas Šliumba, o lakūnams pilotажininkams sporto meistras Slavimirui Mačiakui ir Romualdai Aleksejui už pergales TSRS pirmenybėse atskiruose pratimuose buvo įteikti aukščiausi apdovanojimai.

Beje, Juozas Jaruševičius Tarybų Sąjungos rinktinės sudėtyje 1965 metais startavo pasaulio sklandymo pirmenybėse Anglijoje.

Tarybų Lietuvos jaunimas turi dideles galimybes vystyti ir kitas technines sporto šakas. Miestuose ir rajonuose veikia SDAALR technikos sporto klubai, jaunimo technikos mokyklos, o kolektyvuose — būreliai ir sekcijos. Labai populiarios ir mėgiamos tapo autoralių, kartingo, motociklų, radijo ir vandens motorinio sporto šakos. Vien tik TSRS Tautų VII spartakiados varžybose Tarybų Lietuvos techninių sporto šakų atstovai iškovojo 16 aukso, 17 sidabro ir 24 bronzos medalius, užėmė aukštą šeštą vietą bendrąkomandinėje sąjunginių respublikų bei Maskvos ir Leningrado miestų įskaitoje. Spartakiados varžybose respublikos SDAALR sportininkai pasiekė 165 rezultatus, prilygstančius sporto meistro normatyvams ir daugiau kaip 136 tūkstantčiai vaikų ir merginų įvykdė sportiniu atskyrių reikalavimus.

Pažymėdama Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje garbingą jubiliejų, respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti daugiatūkstantinė sportininkų armija kupina ryžto siekti naujų žymių pergalių tarybinės Tėvynės šlovei.

K. KILCIAUSKAS

ŽYGDARBIO ARITMETIKA

Kas pirmasis atliko naktinį taraną? Ar Viktoras Talalichinas žuvo naktinio tarano metu? Tokius klausimus rašo laiškuose mūsų skaitytojai R. Tarasevičius iš Jurbarko, V. Kekšas iš Kauno rajono, K. Valentinavičius iš Tauragės.

Spausdiname pasakojimą apie Tarybų Sąjungos Didvyrių lakūną Viktorą Talalichiną ir jo žygdarbį.



Viktoras Talalichinas prie taranuoto fašistų lėktuvo nuolaužų.

Pirmasis taranas naktį — vienas iš grėsmingiausių oro mūšių būdų, kurį panaudojo lakūnas Viktoras Talalichinas. Toji akimirka tarp gyvybės ir mirties, žybsnis, kai jis mechanišku savo naikintuvo smūgiu sunaikino fašistų „Heinkelį“, yra kur kas reikšmingesnis dalykas negu pats prieš lėktuvo sunaikinimas neįprastu būdu. Tik minutė praėjo nuo to momento, kai Talalichinas ryžosi taranuoti, tik minutė iki paties tarano, bet apie šią minutę kalba jau dešimtmečiai. Tokios minutės tarsi sustingsta žmonijos atmintyje,

tampa lemtingomis, ir į jas vėl ir vėl grįžtama — jų įprasminti, jas suprasti, iš jų pasimokyti...

O žuvo Viktoras Talalichinas visai ne tarano metu. Jis žuvo vėliau, jau būdamas Tarybų Sąjungos Didvyris. Jis buvo vienas iš tų dvidešimties milijonų, kurių gyvybėmis mūsų liaudis užmokėjo už savo laisvę. Iš šių žmonių lemtingųjų minučių buvo kuriama, tapo galima mūsų pergalė. Taigi jų lemtingosios minutės — mūsų minučių, valandų, dienų žymė.

...Jis nežinojo, kad kaujasi

Maskvos nakties padangėje su labai prityrusiu hitlerininkų asu. Bet matė, kad mūšio pradėti nesiseka. Aš rašau „mūšio pradėti nesiseka“, remdamasis patyrusių lakūnų, kurie nagrinėjo jo eigą, parodymais. Juk išliko schemos, grafikai, išliko paties Talalichino pasakojimas. „Heinkelis“ neleido Talalichinui priartėti nuotoliu, kad būtų galima atidengti uraganinę ugnį. „Heinkelį“ vairavo labai įgudusi ranka. Jis sklendė, tiksliai ir laiku atlikdamas reikiamus manevrus. Priešas buvo „sužeistas“, dešinysis „Heinkelio“ motoras klepsėjo (po pirmosios netikėtos Talalichino atakos). Bet ir dabar „Heinkelis“ vis nutoldavo, savo įnirtinga stambaus kalibro kulksvaidsio ugnimi laikydamas Talalichiną neprieinamu nuotoliu. „Heinkelis“ buvo pasiruožęs „ilgam“ mūšiui, o Viktorui niekaip nepavykdavo susilmti su priešu „iš arti“.

Vėliau žemėje, kai iš „Heinkelio“ nuolaužų bus išnešti keturi žuvę įgulos nariai, Viktoras pamatys fašistų lakūno veidą — energingą, siauralūpį. Ant munduro — „liuftvafės“ elito ženklai ir kiekvieno fašistų karininko pasididžiavimas — geležinis kryžius.

Taigi, fašistų lakūnai mūsų padangėje pirmą kartą patyrė, kas yra taranas. Pranešimuose Geringui kiekvieną tarano atvejį lydėdavo epitetas „fanatiška“. Fašistų lakūnams, ypač pirmaisiais karo mėnesiais viešpatavusiems ore, daug baimės įvadydavo taranas, šis naujas rusų išradimas, oro atakos rūšis — negailestinga, naikinanti.

— Ką tu pagalvojai tuo momentu, kai ryžaisi taranuoti? — paklausė Viktoro po poros atvykęs į dalį laikraščio „Komsomolskaja pravda“ korespondentas Vladimiras Lapinas.

— Kad jų keturi, o aš vienas. Bet kuriuo atveju rezultatas bus keturi — vienas mano naudai.

Labai paprasta, atrodytų, žygdarbio aritmetika. Tačiau ji paneigia kai kurių samprotavimus, kad uždengti kūnu dzoto ambrazūrą, pulti, apsi juosius granatomis, po tanku, bombarduoti benzovežius, susitelkusius kelyje, galima tik afekto būklėje, kai protas jau

nebegali kontroliuoti neapkyntos ugnimi verdančios širdies. Talalichinas nebuvo tarano pradininkas (tai dar viena paklaida), Talalichinas — o tai svarbiausia — taranavo sąmoningai, panaudojo taraną kaip vieną oro mūšio elementų, jo žygdarbis patvirtino tarano kaip mūšio elemento efektyvumą, įrodė, kad taranuoti galima ir naktį, kai nepaprastai sunku apskaičiuoti greitį, smūgio kampą, smūgio kryptį. Žinoma, jo širdis virė neapykanta, žinoma, jį buvo apėmęs mūšio azartas, bet be viso to buvo dar ir matematiškai tikslus apskaičiavimas, buvo pagaliau įsakymas, kurio neįvykdęs jis negalėjo grįžti. Įsakymas buvo — sunaikinti prie Maskvos prasiveržusius fašistų bombonešius.

Savo žygdarbį Viktoras įvykdė jau būdamas patyręs lakūnas, numušęs ne vieną lėktuvą. Jis kariavo su baltarusiais 1939—1940 metų žiemą, buvo atsidūręs, kaip sakoma, daugelyje pavojingų situacijų. Ugio jis buvo neaukšto ir labai jaunas atrodė — dvidešimt trejų metų jaunuoliui retas kas duodavo daugiau kaip aštuoniolika.

Jis augo Volgos pakrantėje, Teplovkos kaime, tinkuotojo Vasilijaus Talalichino šeimoje. Prieš pat jam gimstant, baltagvardiečiai sušaudė vyresnįjį Talalichinų sūnų Pavėlą, raudongvardietį, partizaną. „Tu man Pavėlą atstosi“, — dažnai sakydavo motina.

Už Pavėlą keršijo visi trys broliai Talalichinai. Ir Viktoras, ir Aleksandras, ir Nikolajus susiejo savo gyvenimą su aviacija. O sėsti prie lėktuvo vairo pašaukė juos komjaunimas. Tai jau buvo Maskvoje, kur ketvirtajame dešimtmetyje persikėlė Talalichinų šeima.

Komjaunimo rajono komiteto prašymu Viktoras buvo priimtas į aeroklubą, ir tuo baigėsi jo nerūpestinga vaikystė, tikriau sakant, ji virto jaunystės drąsa, apskaičiavimu, narsa — savybėmis, kurios jau dvidešimtmetyje jaunuolį instruktorių nuomone, padarė neeiliniu lakūnu. Lėktuvą U-2 jis įvaldė labai gerai... Lėktuvo UTI-4 skridimo programą įsisavino labai gerai...

1940 metų sausio mėnesį oro mūšyje su grupe baltarusių bombonešių leitenantas Talalichinas pradeda savo kovinę sąskaitą. Po kelių dienų jis numušė antrą lėktuvą, trečią... Jauno lakūno krūtinę papuošė Raudonosios Zvaigždės ordinas.

Taigi nebe žalias naujokėlis pakėlė į dangų savo naikintuvą tą atmintiną naktį.

...Mūšis buvo sunkus. Ne-

užmirškime, kad tai buvo nakties mūšis, beveik sulyginas bombonešio ir naikintuvo galimybės. Įsakymą pastoti kelią prieš lėktuvui Talalichinas gavo 1941 metų rugpjūčio 7 d. 22 valandą 55 minutės. Į Maskvą besibraujantį bombonešį jis aptiko 4500 metrų aukštyje pagal išmetamų dujų liepsnos liežuvėlius. Atakavo. Privertė apsisukti. Ir štai jau pusę valandos vyko mūšis.

Pasibaigė šaudmenys. Tik lakūnas gali suprasti šį bejėgiškumo jausmą triumfuojančio prieš akivaizdoje. Tų, kurie buvo „Heinkelyje“, jis nematė. O vėliau jis daug kartų žiūrės ir žiūrės į keturis sočius veidus. Grupinę įgulos nuotrauką savo „Heinkelio“ fone jis ištrauks iš fašistų papulkininkio munduro kišenės. To, kuris su kryžiumi. Žinoma, tuo momentu šie keturi nematė, neįsivaizdavo, kad komjaunuolio lakūno Talalichino arsenale yra „slaptas“ ginklas, kuris neturi nieko bendra su technikos išsivystymo lygiu ar su konstrukcijos tobulumu, toks ginklas, kokį gali sukurti tik dvasios stiprybė ir kurį gali panaudoti tik tokios drąsos, kaip Talalichinas, žmonės.

...Viktoras Talalichinas ryžosi taranuoti. Stengėsi prisidengti „Heinkelio“ stabilizatoriumi, vengdamas patekti į žvino srovę, kurią svaidė bombonešio kulkosvaidis. Viktoras mintyse apskaičiavo, kad tiksliau nutrenktų „Heinkelio“ stabilizatorių propeleriu. Kai iki lėktuvo beliko kokie devyni metrai, naikintuvo ir žvino srovės keliai susikryžiuo. Kai-rioi ranka apmirusi nukaro. Čia jau tiksliai nebeapskaičiuosi. Išvystęs didžiausią greitį, jau nebe propeleriu, o visa mašina Viktoras smogė fašistui.

Trenksmas... Ugnis... Naikintuvą apsvėrė. Atsisėgęs diržus, lakūnas išvrito iš degančios mašinos. Krito kokius aštuonis šimtus metrų, neišskleidęs parašiuto, laukdamas, kol nukris žemėn du degalai — naikintuvą ir „Heinkelis“. Nusileido pelkėje. Išsikapstęs į krantą, pėlvilgerėjo į laikrodį. Jis buvo sustojęs smūgio metu — 23 valandą 28 minutes.

...O žuvo Tarybų Sąjungos Didvyris Viktoras Talalichinas oro mūšyje vėliau, jau būdamas komunistas. Jis kovėsi su trimis „meseršmitais“. Vieną jų numušė. Po to kulka pataikė lakūnui į galvą. Talalichino naikintuvą nukrito neutralioje zonoje, už pusantro kilometro nuo Kamenkos kaimo Pamaskvyje.

L. LIASENKA („Nedelia“)

Tradicijos plėtojamos

Plėtoti karines technines sporto šakas, gerinti idėjinį auklėjamąjį darbą jaunimo tarpe — sena patriotinės draugijos tradicija. Vilniaus valstybinis Vinco Kapsuko universitetas — pagrindinis mūsų akademinio jaunimo centras — šiuo atžvilgiu ne išimtis.

— Mūsų organizacijoje, — pasakoja Universiteto savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijos pirmininkas A. Sapožnikovas, — yra penkios sekcijos. Populiariausios — šaudymo ir radijo sporto. Veikia povandenininkų ir automobilių vairuotojų ruošimo kursai, pradėjo savo veiklą ir radijo telegrafistų sekcija, kuri įsteigta prie Karinio parengimo katedros.

Aukštų rezultatų savo šakoje pasiekė šaulių rinktinė. Savo įgūdžiais, praktiniais patarimais jai padeda treneris — Sporto katedros vyresnysis dėstytojas L. Majorovas. Jo vadovaujama sekcija, veikianti nuo 1965 metų, per pastaruosius keletą metų paruošė tris TSRS sporto meistrus, dar kita tiek kandidatų į šį titulą bei pirmaatskyrininkų. Tad turbūt natūralu, kad šią dvylikos žmonių grupę sėkmė lydi ir įvairaus masto varžybose. Būtų galima paminėti pirmąją vietą Lietuvos TSR VII spartakiadoje bei respublikos aukštųjų mokyklų pirmenybėse, be to, rinktinės nariai dalyvavo ir tarptautinėse varžybose. Už šiuos pasiekimus reiktų padėkoti kvalifikučiausiems komandos nariams. Tai teisininkai kandidatas į sporto meistrus V. Balkus ir meistras S. Liutenka, kandidatas į sporto meistrus Pramonės ekonomikos fakulteto studentas A. Kaminskas ir jo kolega sporto meistras A. Smailys. Beje, šis sportininkas yra kandidatas į Maskvos olimpiadą.

Bene „paslaptinčiausia“,

apgaubta romantikos yra Universiteto radijo klubo veikla. Dažnas studentas ar šiaip praeilaitis, būdamas naujuosiuose rūmuose Antakalnyje, Saulėtekio alėjuje, ant pastato, kuriame įsikūręs Teisės fakultetas, stogo mato mįslingas metalines konstrukcijas, gana įspūdingai atrodančias bendrame elektros laidų chaoso. Ir tikrai nedaugelis žino, kad tai — kolektyvinės universiteto radijo stoties UK2BAB antenos. Galbūt todėl, kad klubas įsikūręs devintajame aukšte, ir, be operatorių, čia retai kas užsuka... O jiems praėję metai buvo dviguba šventė: kartu su 400-osiomis Universiteto metinėmis sukako dvidešimt metų nuo radijo sporto sekcijos įkūrimo dienos. Amžius palyginti neilgas, bet juk dar nėra nė šimto metų, kai išrastas radijas...

Pirmąkart šaukinys UP2KAB (pagal senąją TSRS radijomėgėjiškų šaukinių sistemą) nuskambėjo eteri 1959-aisiais. Ir nuo to laiko jis beveik kasdien skriejo eterin. Dabar visuose mėgėjiškuose radijo bangų ruožuose galima išgirsti: „Visiems, čia UK2 BAB...“

Šį šaukinį žino visų kontinentų ir daugiau kaip dviejų šimtų pasaulio šalių trumpabangininkai. Per dvidešimt metų su jais užmegzta apie penkiasdešimt tūkstančių ryšių ir įvykdytos daugelio tarybinių bei užsienio šalių radijo radijo mėgėjiškų diplomų sąlygos.

— Šiuo metu mūsų klube yra trisdešimt narių: trumpųjų bei ultratrumpųjų bangų entuziastų ir „lapių medžiotojų“, — pasakoja komandos kapitonas A. Žukauskas, — o radijo stoties veteranai yra dėstytojai G. Misiūnas (UP2CG) ir R. Rakauskas (RP2BBG). Jie dar 1959 metais savo rankomis konstravo pirmuosius siųstuvus.

Senas ir tvirtas tradicijas turi klubo UTB sekcija. Čia dar 1961 metais buvo stebimas dirbtinis Žemės palydovas, o jau 1964-aisiais stoties operatoriai užmezgė pirmąjį ryšį Lietuvoje, panaudodami meteorų srauto pėdsakus atmosferoje.

UTB ryšių specifika reikalauja ypatingų sąlygų, kurios garantuotų kuo žemesnį trukdymų lygį. Tad ultratrumpųjų bangų technika 1974 m. buvo išgabenta į naujas patalpas Nemenčinėje. Čia taip pat iškeltos tobulos antenos, įgalinančios dirbti 144 ir 430 megahercų dažniais. Šiuo metu UK2BAB ultratrumpųjų bangų aparatūra yra viena tobuliausių respublikoje. Galbūt tuo ir galima paaiškinti 1978-ųjų UTB ryšio rekordą Lietuvoje pagal nuotolį (atstumas tarp korespondentų buvo 2150 km).

Trumpųjų bangų sekcijoje pagrindinė darbo rūšis — radijo telelapis. Universiteto radijo stotis — vienintelė Pabaltijyje naudojanti šį būdą. UK2BAB radijotelelapiu-ninkai, dalyvaudami tarptautinėse varžybose, kelinti metai patenka į geriausiųjų Europos stočių dešimtuką.

Tačiau stiprūs ne vien Universiteto ryšininkai. Aukštą meistriškumą demonstruoja ir „lapių medžiotojai“. Jie pasiekė gerų rezultatų respublikinėse ir sąjunginėse varžybose. Sportuodami sekcijoje, sporto meistrais tapo P. Mikulskis, V. Valaskevičiūtė, E. Kuokštis, o sporto meistras A. Maršalka — LTSR rinktinės nariu.

Vilniaus valstybiniame Vinco Kapsuko universitete techninių sporto šakų tradicijos gyvuoja seniai. Todėl SDAALR organizacija stengiasi visapusiškai gausinti jas, įtraukti kuo daugiau studentų į savo veiklą.

L. BALSYS

PASAKOJIMAI APIE ČEMPIONUS

SURADĘS SAVĄJĄ PAUKŠTĘ



Absoliutus Tarybų Sąjungos čempionas Stepas Artiškevičius (viduryje) po pergalės nusifotografavo su draugais iš respublikos pilotų rinktinės Leonu Joniu ir Jurgiu Kairiu (dešinėje).

Iš toli girdėjosi skardus motoro gausmas, o lėktuvo vis dar nesimatė. Jis strėlė išnėrė pro medžių viršūnes ir, tarsi žaibas iš giedro dangaus, su tvisko saulės atšvaituose visomis savo spalvomis. Iš žemės gerai matėsi, kad lakūnas kabinoje sėdi žemyn galva. Tik aerodromo centre lėktuvas staigiai išsitiesė ir pradėjo kilpų, posūkių, apsiverkimų, kitų įvairių figūrų rezginį. Padangių žokis tęsėsi keletą minučių. Varžybų teisėjai šio aukštojo pilotų žinio solinio žokio meistriui Stepui Artiškevičiui vėliau paskirs geriausius įvertinimus, absoliutaus Tarybų Sąjungos Tautų VII spartakiados čempiono aukso medalį.

...Nelengva surasti savąją paukštę. Svajonių sparnai vaikystėje kiekvieną nuneša į margaspalvį vilionių pasaulį. Veržlumas ir siekiai jaunystėje padeda atrasti kelius į gyvenimo tikslą, iškristalizuoja sugebėjimus. Metai subrandina žmogiškąją galimybę, pilietinį tvirtumą.

Stepas Artiškevičius ėmė tik vieną svajonę, vieną tikslą — būti lakūnu. Tai jis sakė ir tada, kai 1971-aisiais, baigęs Jonavos vidurinę mokyklą ir įsigijęs pirmąją specialybę, atėjo dirbti vairuotoju į Kauno aviacijos technikos sporto klubą, tai jis tvirtina ir dabar, kai jo sportiniai aukštojo piloto žaidimo skrydžiai respublikos, sąjunginės ir tarptautinės varžybose įvertinti čempiono laurais, medaliais ir diplomais, kai jis, Leningrado Lenino ordino civilinės aviacijos akademijos neakivaizdinio skrydžių freičiūris, dar tik pradeda rimtai gilintis į sudėtingą inžinieriaus-piloto specialybę.

Ši sparnuota vaikystės svajonė Stepą paviliojo mokykliniais metais. Jis įdėmiai skaitė aviacinę literatūrą, pasakojimus apie tarybinių karo lakūnų žygdarbius, o aštunto-ku būdamas pradėjo lankyti jaunųjų parašiutininkų būrelį. Viskas jį domino, visko jis stropiai mokėsi. Jau sekančiais 1968-aisiais metais balandžio 5-ąją išbando drąsą pirmajame žuolyje su parašiutu. Šios datos, kaip ir pirmojo savarankiško skrydžio sportiniu lėktuvu 1972-ųjų balandžio 26-ąją. Stepas Artiškevičius, sakosi, neužmirš niekada.

Išties, vargu ar įmanoma užmiršti įvykius, kurie gyvenimo vingiuose žymėjo ne tik vaikystės viliones, bet ir jaunystės siekius, kai savoji paukštė buvo dar taip toli. Bet jis ieškojo jos. Ieškojo ilgai ir kantriai. Ieškojo jau tada, kai perskaitė apie lietuvių lakūnus Darių ir Girėną

ir jų drąsų skrydį su „Lituanika“ per Atlantą bei didvyriškus tarybinių karo lakūnų Meresjevo ir Talalichino, Kozedubo ir Pokryškino žygdarbius, kai dirbo vairuotoju pripažintus pilotus. Argi nebuvo ieškojimas ir tada, kai keletą metų iš eilės stojo į civilinės aviacijos mokyklą, vis neįveikdamas konkursų barjero, arba kai kiekvieną laisvą nuo darbo valandėlę, palikęs mašinos vairą, pratinosi prie lėktuvo vairalazdės, stebėjo ir studijavo lakūnų sugebėjimus ir įgūdžius, skrydžius ir lėktuvus. Paskatino šioms ieškojimams ir tarnyba Tarybinėje Armijoje, ir išmoka nauja aviatechnikos specialybė, po to — aviacijos instruktoriaus pareigos klube, mokslas Kauno politechnikos instituto Radijo elektronikos fakultete, studijos Leningrado civilinės aviacijos akademijoje.

Ilgas ir sunkus buvo ieškojimų kelias. Bet nė minutei neužgožė tikslo nei profesijų įvairovė, nei mokslų viršūnės, nei pergyventos nesėkmės. Ir savąją paukštę Stepas surado. Surado tame kolektyve, kuriame visi patikėjo jo dar taip nedrąsiais vairuotojo sugebėjimais, matė jo ryžtą ir valingą charakterį, padėjo nugalėti nesėkmes ir skatino įgyvendinti siekius,

mokė tapti tikru lakūnu ir suprasti lėktuvo gausmą. Surado prieš penkerius metus, 1975-aisiais, Kauno aviacijos technikos sporto klube.

Savišas pilotų žinio skrydžio braižas, tikslumas atliekant sudėtingas figūras, drąsa ir valingumas — kaip tik tais metais atsiskleidė jauno instruktoriaus darbų ir ieškojimų labirintuose ryški lakūno sportininko asmenybė. Stepas Artiškevičius pakviečiamas į respublikos aukštojo piloto lakūnų rinktinę, įvykdo sporto meistro normatyvus.

Dabar šaukė nauji toliai, sportinio meistriškumo aukštumas. Treniruočių intensyvumas, dideli jų krūviai, pažintys su naujais galingais sportiniais lėktuvais, pagaliau studijos akademijoje vertė planuoti laiką griežtai ir tiksliai. Stepas sako, kad viskas klostėsi sėkmingai, nors ir nelengva buvo. Ypač kopiant į meistriškumo aukštumas. Ir dėkingas jis savo pirmajam treneriui sklandymo ir lėktuvų sporto meistriui Pranui Viničiui, darbo draugams, šalies čempionui Romui Pivnickui ir dabartiniam respublikos pilotų rinktinės treneriui Anfanui Unikauskui. Jie mokė, skatino ir guodė, kantriai vesdami meistriškumo pakopomis nuo pirmojo savarankiško skrydžio iki res-

publikos čempiono medalio, nuo sporto meistro normatyvų iki absoliutaus Tarybų Sąjungos pirmenybių laimėtojo apdovanojimų, tarptautinės klasės sporto meistro ribos.

Tobulėjant sportininko meistriškumui, grūdinosi ir jo, kaip lakūno, charakteris. Tik nuosirdumas ir draugiškumas liko. Niekada neišgirsi jo pagyruošnių žodžių. Daugiau apie komandos draugus pasakos. Ir varžybose svarbiausias tikslas jam — komandinė pergalė.

— Malonu iškovoti čempiono medalį, bet žimierio-pai maloniau, kai ant nugalėtojų garbės pjedestalo aukščiausios pakopos stovi kartu su komandos draugais. Todėl ilgam įsimintina liks TSRS Tautų VII spartakiadoje Tarybų Lietuvos pilotų rinktinės iškovota pergalė, — tvirtina absoliutus čempionas.

— Ar yra čempioniškas skridimo braižas! — paklausiau.

Stepas trumpam susimąstė.

— Kiekvienas lakūnas, sportininkas turi savitą braižą. Jį privalai susikurti pats. Aš stengiausi perimti geriausius bruožus iš daugelio šalies rinktinės lakūnų: iš pasaulio čempionų I. Jegorovo — harmoningumą atliekant figūras, V. Lecko — valingumą ir pergalės siekimą, M. Molčianuko — lėktuvo valdymo grakštumą, o komandos draugas Jurgis Kairys, su kuriuo beveik vienu metu pradėjome skraidyti, imponuoja energingu ir griežtu skrydžiu.

Kalbėjomės su absoliučiu čempionu Stepu Artiškevičiumi prieš kelionę į šalies rinktinės treniruočių stovyklą. Komanda pradėjo ruošti rugpjūtyje Jungtinėse Amerikos Valstijose įvyksiančiam pasaulio aukštojo piloto čempionatui.

— Praėjusieji metai buvo sėkmingi. Kokie planai 1980-ųjų sportiniam sezonui! — paklausiau.

— Debiutuoti pasaulio čempionate, pasiekti puikių rezultatų ir grįžti į namus su taure už komandinę pergalę ir medaliais.

Tarptautinės klasės sporto meistras Stepas Artiškevičius nemėgsta tuščiažodžiauti, o juo labiau kažkuo girti. Jis, kaip ir treniruočių draugai respublikos komandoje, šalies rinktinėje, gerai supranta, kad lengvų kelių į naujas pergalės nebūna. Laimėjimai pasiekiami tik stropiai, atkakliai dirbant, kūrybiškai treniruojantis.

K. KAZIŪNAS

Laimėjimai skatina dirbti

Patriotinėje draugijoje jaučiamas gynybinio masinio bei sportinio darbo pagyvėjimas. Tai iš dalies paaiškinama puikiais laimėjimais, pasiektais per 1979-uosius metus, ruošiant specialistus TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms, sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime, pagaliau sėkmingiausiu per visą TSRS tautų spartakiadų istoriją pasirodymu septintajame jėgų išbandyme. Šis pakilimas natūralus. Laimėjimai skatina dirbti, siekti dar geresnių rezultatų. Kitas veiksnys, žymiai pagyvinęs respublikos patriotinės draugijos veiklą — įvykusi ataskaitinė ir rinkiminė kampanija.

Parengiant ir vykdant ataskaitas ir rinkimus respublikos patriotinės draugijos darbuotojams daug padėjo partijos bei komjaunimo miestų ir rajonų komitetai, Liaudies deputatų tarybų vykdomieji komitetai, profsąjungos, kariniai komisariatai bei sportinės organizacijos. Didelį ačiū tariau žmonėms bei įstaigų, kolūkių bei tarybinių ūkių, mokslo bei mokymo įstaigų vadovams bei visuomeninėms organizacijoms, kurių parama rengiant pirminių SDAALR organizacijų ataskaitinius rinkiminius susirinkimus buvo šios draugijos narių ir aktyvistų dalykiško pokalbio sėkmės laidas. Juk ataskaitiniuose susirinkimuose dalyvavo 1072292 žmonės. O kiek puikių minčių, konkrečių pasiūlymų, skirtų draugijos pirminių organizacijų praktinei veiklai gerinti, išsakė 36999 žmonės, dalyvavę susirinkimų diskusijose dėl ataskaitų!

8113 delegatų dalyvavo 60-ųjų SDAALR miestų ir rajonų konferencijų. 636 jų kalbėjo. Jų kalbų turinį galime apibūdinti vienu teiginiu: nuoširdus rūpinimasis tolesniu organizacinio, gynybinio masinio, sportinio, patriotinio auklėjimo bei propagandinio darbo gerinimu žemutinės draugijos grandyse, siekimas ryžtingai pašalinti dar pasitaikančius trūkumus, gyvinti ir gerinti draugijos miestų ir rajonų komitetų darbą, padaryti jį lankstesnį.

Tokie gynybinės draugijos aktyvistų siekiai sveikintini. Juk daugelis energingiausių draugijos pirminių organizacijų susirinkimų, miestų ir

rajonų konferencijų dalyvių išrinkti į vadovaujančius organus, jiems sudaryta galimybė įgyvendinti savo mintis, planus ir pasiūlymus, asmeniškai veikla prisidėti prie visos draugijos veiklos gerinimo. Net 3793 pirminės organizacijos išrinkti draugijos komitetai, o juose — 18908 nariai. Tai didžiulė grupė energingų gynybinio masinio bei sportinio darbo aktyvistų, kurių žymi dalis ne tik politiškai išprusę, išsilavinę žmonės, bet ir atsargos karininkai, seržantai bei kareiviai, užsigrūdinę Ginkluotosiose Pajėgose, pareigingi, stropūs, pamėgę gynybinės sporto šakas. Džiugu ir tai, jog šalia 1152 pirminių organizacijų pirmininkų, kurie išrinkti pirmą kartą, žymi dalis žemutinės draugijos grandies vadovų turi nemažą šio darbo patirtį.

Panašiai susiklostė ir miestų bei rajonų komitetų sudėtys. Tad nuo šių metų pradžios mūsų respublikos patriotinės draugijos pirminės organizacijos bei rajonų ir miestų komitetai pradėjo veiklą žymiai papildę savo sudėties naujais žmonėmis, naujomis jėgomis. Tai jaučiama visose veiklos srityse. Pagerėjo patriotinis auklėjimas, organizacinis masinis, gynybinis bei sportinis darbas. Daugelis organizacijų sėkmingai įvykdė prisiimtus socialistinius įsipareigojimus, skirtus Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno 62-osioms, Vladimiro Lenino gimimo 110-osioms metinėms, Pergalės Didžiajame Tėvynės kare 35-mečiui bei Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje keturiasdešimtmečiui. Pagerėjo karinio patriotinio darbo kokybė, padidėjo indėlis, ruošiant masinių techninių profesijų specialistus liaudies ūkiui, rengiant jaunimą tarnybai Ginkluotosiose Pajėgose. Pagerėjo ir materialinė bazė. O tai sąlygoja sporto masiškumo plėtimą bei meistriskumo augimą.

Tačiau būtume neteisūs, jeigu vertintume draugijos pirminių organizacijų bei miestų ir rajonų komitetų veiklą vien pagal bendrus gerus rodiklius. Deja, pasitaiko tokių organizacijų, kurios po ataskaitinio rinkiminio susirinkimo dar prideramai neišsijudino, nesiėmė dalykiškų

žingsnių savo materialinei sporto bazei stiprinti, sportinei veiklai išplėsti, įtraukti į draugijos narius naujas darbo žmonių ir ypač jaunimo mases. Respublikoje per pastaruosius metus žymiai pagausėjo SDAALR narių gretos. Patriotinės draugijos veikloje dalyvauja per tris ketvirtadalius Tarybų Lietuvos gyventojų. Tad dar yra rezervų, dar beveik ketvirtadalis Nemuno krašto žmonių lieka nuošalyje nuo karinio patriotinio darbo, nesigrūdina ir nesportuoja. Tai tie plėšiniai, kurie laukia mūsų draugijos aktyvistų.

Suprantama, žiemos sąlygomis buvo sunkiau dirbti karinį patriotinį ir ypač sportinį darbą. Nors, kaip rodo daugelio rajonų, pavyzdžiui, Jurbarko, Skuodo, Biržų, Vilkaviškio, patyrimas, ir žiemą galima rengti įdomias varžybas, propaguoti karines-technines sporto šakas. Dabar sąlygos žymiai pagerėjo. Ir todėl draugijos aktyvistai privalo išplėsti savo veiklą, pagyventi ją turiningesniais ir įdomesniais renginiais. Žygiai ir varžybos, susitikimai ir viktorinos, estafetės ir kaimyninių organizacijų sportininkų susitikimai — visa tai tik dalelytė pirminių organizacijų bei miestų ir rajonų komitetų veiklos, kurios laukia eiliniai draugijos nariai, kuri padeda kelti Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti autoritetą, gerinti jos organizacinį ir karinį patriotinį bei sportinį darbą. Apie tai puikiai byloja Vilkaviškio rajono Kybartų prekybos įrengimų gamyklos SDAALR organizacijos pavyzdys.

Komitetas, kuriam jau ketvirtą kartą vadovauja prityręs draugijos aktyvistas Kazimieras Balkevičius, glaudžiai bendradarbiauja su pasieniečiais. Rengiamos varžybos mažojo kalibro bei koviniais šautuvais. Vyksta jos tiek svečiuose, tiek ir savoje 50 m pusiau uždaro tipo šaudykloje. Ji, beje, nuolat lankoma jaunimo — treniruojamasi šaudyti iš mažojo kalibro šautuvų bei pistoletų, čia kelis kartus per metus vyksta ir varžybos tarp cechų ir barų komandų, kurias sudaro trys vyrai ir moteris. Nugalėtojai iškilmingai pagerbiami, apdovanojami as-

meninėmis dovanomis.

Šalia šaudymo, organizacijos komitetas savo įsirengtoje poilsio zonoje, esančioje šalia Vištyčio ežero, rengia motorlaivių, irklavimo valtimis varžybas. Vyksta jos savaitgalį, kai dalis darbo žmonių atvyksta čia pailsėti.

Nuolatiniai ryšiai su pasieniečiais ypač naudingi jaunimui, kuris šefuodamas Tėvynės sargybinius, mokosi iš jų drausmės, ryžto, atkaklumo, budrumo, yra skatinamas saviauklai ir sėkmingam darbui, ruošiasi tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose.

Įdomi šefavimo ir sportinė veikla, organizuotumas gymia dalimi priklauso nuo gamyklos vadovybės bei visuomeninių organizacijų dėmesio kariniam patriotiniam darbui. Gamyklos partinė bei komjaunimo organizacijos nuolat domisi patriotinės draugijos žemutinės grandies veikla, jų nariai aktyvūs renginių dalyviai bei organizatoriai. O profsąjungos vietos komitetas bei gamyklos direktorius Viktoras Baltutis nuolat rūpinasi materialinės bazės plėtimu ir stiprinimu, patriotinio darbo aktyvistų bei varžybų nugalėtojų skatinimu. Tad netenka stebėtis, kad šioje gamykloje net 536 žmonės yra SDAALR nariai.

Pateiktas pavyzdys puikiai parodo, kaip galima išpopuliarinti bei vystyti karinę patriotinę veiklą. Juk kybartiškiems šalia jau minėtų karinių techninių sporto šakų nesvetimi ir žygiai motociklais bei automobiliais, motociklų krosai, skioringas.

Mūsų draugijoje per 4300 pirminių organizacijų. Pasiekti, kad kiekviena jų būtų kovinga, aktyviai vystytų gynybinį masinį, karinį patriotinį, propagandinį bei sportinį darbą, kad jose jaunimas būtų ruošiamas karinei tarnybai, o vyresnio amžiaus draugijos nariai nuolat grūdintųsi, sportuotų — toks naujai išrinktų patriotinės draugijos pirminių organizacijų, miestų ir rajonų komitetų vadovų ir aktyvistų uždavinys. Ir juo energingiau visi mes tuo rūpinsimės, tuo didesni bus mūsų respublikos patriotinės draugijos laimėjimai visose jos veiklos srityse.

R. EINORIS,
Lietuvos TSR SDAALR CK
pirmininko pavaduotojas

Tų minčių ir darbų begalės...

Vyresniojo amžiaus kauliukų atmintyje ko gero užsifiksavo šis gan neįprastas vaizdas: juda Vilijampolės gatvėmis mokinuko stumiamas dviratis, ant kurio valtis. Ne paprasta — motorinė.

Kitas, žiūrėk, neiškętęs ir pastebi:

— Ko valtimi po gatvės važinėji? Neris, Nemunas žalia...

Vaikinukas stabteli. Pasižiūri į žmogų ir atšauna:

— Tai kad čia negalima. Į Panemunę reikia... — ir stumia toliau drauguko palai komą dviratį. Ir taip per visą miestą. Iki pat tuometinės motorlaivininkų Mekos, įsikūrusios šalia tilto per Nemuną.

Ir taip kasdien. O vakare — kelias atgal. Nėra kur ir kam palikti šio savo rankomis surešto laivo, kurio „širdį“ iš senučio motoro laužo sunarstė. Ir niekas tikriausiai nė nepagalvojo, kad šio vargstančio vaikinuko asmenyje respublika susilauks puikios motorlaivių sporto specialisto, Tarybų Lietuvos rinktinės trenerio. Tik ne taip jau tiesiai vedė kelias į šį olimpą.

Vaikinui patiko skrosti Nemuno bangas vasarą. Neatsisakė šio malonumo ir vėliau, kai Kūno kultūros institute mokėsi. Tik kita sporto eistra tuomet atsiradusi buvo. Gal kiek toloka nuo motorlaivių sporto. Nors, tiesa, taip pat su vandeniu susijusi. Bet... su užšaldytu vandeniu — ledu. „Inkare“ bedirbdamas šį vyrišką sportą pamėgo. Juk ir už respublikos ledo ritulio rinktinę startuoti teko. O vėliau net savo buvusį kolektyvą ir „Stakles“ treniruoti ėmėsi. Patiko. Gal taip ir būtų likęs prisiekęs ledo ritulininkas...

Kauno „Pramprojekte“ buvo nemaža įvairiausių sporto šakų mėgėjų. Sporto metodininkui čia darbo buvo per akis. Tik spėk sukti, organizuoti. Ypač aktyvūs motorlaivininkai. Bet visai komandai sudaryti trūko vieno dalyvio.

— Galėtum, metodininke, pabandyti. Juk apie visas sporto šakas išmanai, — pasiūlė kartą.

— Bandžiau kadaise... Bet

dabar? Nei laivo, nei motoro.

— Padėsime, tik užsidek...

O šis toks jau nuo mažens: ką sumanys — būtinai padarys. Ko jau ko, bet sportinio pykčio, užsidegimo jam tikrai skolintis nereikėjo. Tad ir ėmėsi statyti skuterį. Kažkokius brėžinius gavo, kai ką patobulino, savo išmonės įdėjo. Ir variklį sunarstė. Ilgam prisiminė tą jo margą, žaliom juostom skuterį tuometiniai motorlaivininkai. Kur neprisimins! Atėjo į pirmas savo varžybas — Kauno miesto pirmenybes, ir iš karto nugalėjo. Po to dar ir per respublikos čempionatą, serijoje ir 5 jūmylių nuotolyje nepralenkiamas buvo. Štai ir naujokas! Daug sužinojo iš prityrusio motorlaivininko Severino Kuprevičiaus, daug pats perprato.

Kai kas iš vyresnių motorlaivininkų niekaip negalėjo suprasti tokio staigaus čempiono atsiradimo. Mat nežinojo, kad naujokas — buvęs gimnastas, ledo ritulininkas. O tai — užsigrūdinimas. Ne tik fizinis, bet ir psichologinis. Jis bene svarbiausias pergalės veiksnys. Ir kai buvo pakviestas treniruoti vaikų ir jaunimo sporto moky-

los prie Kauno respublikinio technikos sporto jūrų klubo auklėtinius, ir dabar, kai jau kelinti metai respublikos rinktinę treniruoja, šios tiesos jis neužmiršta. Pradžioje kandidatais į meistrus tapo Antanas Skėma ir Vytautas Sakavičius, o po to ir meistrų šeimą pagausino jo treniruojami motorlaivininkai Leonas ir Rimas Kavaliauskai, Arvydas Bakšys ir Artūras Gladčenka, Virginijus Tamulis. Kai kas jų ir šalies čempionais tapo, už TSRS rinktinę startavo. O kiek dar pasieks! Juk vyras pačiame žydėjime. Ir darbo nesibijo, nuolat kažką galvoja, konstruoja. Pernai du diplomus už geriausių šalies motorlaivių — skuterio ir katamarano — konstrukcijas pelnė!

Savotiškas motorlaivių sporto trenerio darbas. Nepanašus į futbolo, ledo ritulio, gimnastikos. Ne veltui techniškai sporto šaka. Dirbama ištisus metus, o sportuojama tik vasarą. Tada tenka daug lankyti, organizuojant varžybas, rūpintis degalais, transportu. Išbandomas ir žiemos darbas — nauji laivai, sraigčiai, reguliuojami varikliai. Taip po 6—8 valandas vandenyje

mirkti tenka. O kur taktikos mokymas. Juk tai ištisas arsenalas žinių, kurios labai dažnai keičiasi, it vėjas baltandėje.

Dar krante treneris numato, kokią vietą auklėtinis turėtų užimti, jeigu... Tų „jeigu“ daug. Tai — sugebėjimas startuoti: juk pradedama iš eigos, ir labai jau paprasta, norint nepraprasti brangių sekundžių, metrų, padaryti klaidą. O kiek uždelsus starte ir patekus į nuo laivų variklių kunkuliuojantį vandenį, maksimaliu greičiu nespausi. Tai ir sugebėjimas uždaryti „plyšius“, darant posūkį ties plūde, kad varžovai negalėtų pasinaudoti mažesniu viražu, o būtų priversti daryti tolimą lanką. Tai pamokymai, kaip atitrūkti tiesiojoje, padidinti vidutinį greitį 1—2 km/val. kad pasigautum anksčiau iš starto išsiveržusį, tai daug kitų detalių, kurios sudaro žymią pergalės dalį. Ir svarbiausia — visas šis taktinių variantų arsenalas turi būti atliekamas šaltakraujiškai, su pateisinama rizika, kad laivas nestotų pieštu, kad neišvirstum viražą, kaip ne vienas prityrusiam motorlaivininkui pasitaikė.

Na, o po to — analizė. Ir plaukimo, ir laivo techninių galimybių. Juk tobulumui nėra ribos. Juo labiau, kai ne viskas nuo sportininko priklauso. Laivo konstrukcija, variklio galingumas, sraigto patikimumas. Kiek tų smulkmenų, smulkmenėlių! Žymi šių darbų dalis atliekama žiemą. Ne veltui motorlaivininkai teigia, jog rudens ir žiemos periodas — pats darbmetis, o jau pavasaris ir vasara — malonumo, sportinės kovos metas.

Respublikos rinktinės trenerio darbas žiemą? Atrodytų, ne ką tenuveiksi. Viena kitą laivą statantį, techniką tobulinantį aplankyk, patark, ir tiek. Bet taip nėra. Visų pirma treneris — laivų projektuotojas, konstruktorius ir statytojas. Ir šių metų pavasarį Kauno HE vandens zonoje išbandyta nauja SB klasės motorinė valtis, atitinkanti Europos pirmenybių standartus. Padaryti brėžiniai ir vi-



LTSR nusipelnęs treneris Algimantas Bakšys [dešinėje] su sportininkais ruošia techniką varžyboms.

siškai naujai valčiai. Ji turėtų būti nebe fanerinė, o plastmasinė, svėrti ne daugiau 40 kg. Tiesa, tai nedaug mažiau už fanerinę. Bet užtat žymiai patvaresnė. O lengva, aerodinamiška, bangų bei vėjo gūsių nesibijanti valtis — tai pusė pergalės. Pasigaminus jos matricas, valtės gamyba tetrus kelias savaites, kai fanerinei pasigaminti vos ne visą žiemą sugaišti tenka. Taip darbavosi tautų spartakiados prizinininkas Antanas Pudzevičius, Virginijus Tamulis, pagal trenerio brėžinius statėsi valtis Eugenijus Kuprevičius, Alytaus motorlaivininkai. Pastariesiems dar ir gliserio brėžinius padarė — juk kolektyvas jaunas, siekia išpopuliarinti šią sporto šaką. Kaip gali nepadėti Auga šalies jaunių čempiono Artūro Gladženos rezultatai. Augs, ko gero dar greičiau, kai naują katamaraną pastatė. Ir vėl treneris laužė galvą, konstravo, savomis rankomis katamaraną statė. Suprantama, jaunimas pats ne viską dar gali.

Laivo statyba — svarbus dalykas. Bet dar svarbiau jo širdis — variklis. Daugumųjų — standartiniai. Su tokiu neką telaimėsi. Štai ir darosi patys sportininkai stūmoklius, žiedus, karbiuratorius, reduktorius savomis rankomis. Ir čia trenerio pagalba labai praverčia. Dabar jau visi ir elektronines uždegimo sistemas įsitaish. Teko ir treneriui pasitempti. Padėjo Leonas Kavaliauskas, visų motorlaivininkų elektronikos tėvu vadinamas.

Jaunam sportininkui svarbu pasirodyti, įgūdžių įgyti. O vyresniam jau nebėra kada atidėti darbų. Gyvenimas — ne laikrodys. Nesustabdysi, ir atgal neatsuksi. Tad kiekvienam startui, o jau ypač sezonui tenka ruoštis nepaisant nei laiko, nei jėgų. O tų nesuprantamų dalykų nemažėja. Kūrė kartą vyrai vairavimo sistemą. Ko nedarė — nelaikė. Ir vieną pilnavidurį metalą drauge su Leonu Kavaliausku pabandė, ir kitą — nelaiko, nors tu jam ką. Nutarė paimti geležinės lovos vamzdelį. Išbandė. Laiko. Ir dabar tebelauko. Tik tokių lovų žiomis dienomis nelabai daug. Be to, kas garantuoja, kad ir kitas vamzdelis laikys? Lygiai kaip tie dujų išmetimo vamzdžiai. Ir tuos patiems pasigaminti reikia. Gerai, kad šefai — Kauno energoremontu gamykla, Kelių statybinių medžiagų susivienijimas, Radijo gamykla paremia. Ne taip jau papras-

ta gauti reikiamo metalo, tekinėti, virinti! Bet bene daugiausiai rūpesčių kelia sraigčiai.

Ilgai žiemos vakarai. O treneris nė nepastebi, kur jie dingsta. Sėdi prie savo fotoaparato archyvo, ir nagrinėja sraigčius — ką dar patobulinti būtų galima. O po to jau ir gimsta naujos teorijos, mintys, konstrukcijos. Didelis šios srities specialistas Leonas Kavaliauskas pradžioje trenerio patarėju, mokytoju buvo. O dabar, žiūrėk, ir pats pasitarti ateina, nors žinių — per akis.

Ko tik neprivalo išmanyti ir mokėti motorlaivininkas. Ne veltui sakoma, jog tik aukšarankiai šiai techniškai sporto šakai tinka. Jis ir frezuotojas, ir tekintojas, ir virintojas, ir stalius turi būti. O svarbiausia — mąstanti asmenybė. Neieškosi, nelaužys sau galvos kaip variklį dar galingesnį padaryti, kaip laivą greitesnį, patvaresnį sukurti — nieko gero iš sezono nelauk. O sezonas svarbus.

Rudenį Grozne vyks šalies asmeninės pirmenybės. Pernai mūsiškiai, po RTFSR motorlaivininkų, daugiausiai medalių susižėrė. Tad ir užleist pozicijų nevalia. Laukia ir komandinės varžybos. Motorinėmis valtimis bus lenktyniaujama Kaune. O tai ypač įpareigoja. Startuos čia, beje, ir auksinis rezervas — VJTSM auklėtiniai. Skuteriais ir gliseriais šalies elitą rungtyniaus Chersone. Ir vėl treneriui sopa galvą — kaip reikėtų suderinti, kad ir jaunimas galėtų priprasti prie rimtų varžybų sąlygų, ir komandinė vieta gera būtų? Žiemą, rodos, dirbta smarkiai. Bet ką žinai? Sportas, be to dar techniškai. Čia visko būna...

Diena dieną veja. Jau ir naujasis motorlaivių sporto varžybų metas prasidėjo. O treneriui dar vis kažko trūksta, kažkas knieti tobulinti, derinti, ieškoti. Jeigu būtų elinge, šalia laivų, vieta gręžimo, frezavimo, tekinimo staklėmis pastatyti, dirbtuvė įrengti — žymiai paprasčiau viskas spręstųsi. O tai sumanei ką nors, apgalvojai, o daryti nėra kur. Važiuk nuo Kauno marių už devynių mylių į miestą. Leikas gaišamas. O jis toks brangus, jo taip stokoja amžinai priekin besiveržiantis, amžinai ieškantis, nenurimstantis Tarybų Lietuvos motorlaivininkų rinktinės auklėtojas, patarėjas ir draugas, respublikos nusipelnęs treneris Algimantas Bakšys.

A. IČIKAVIČIUS

SKRIEJA „SOJUZ-35“



Kosminio laivo „Sojuz-35“ ekipažas — laivo vadas L. Popovas (kairėje) ir bordininkas V. Riuminas.

Sutinkamai su kosminės erdvės tyrimo programa 1980 metų balandžio 9 d. 16 valandą 38 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje paleistas kosminis laivas „Sojuz-35“.

Kosminį laivą pilotuoja įgula: laivo vadas papulkininkis Leonidas Popovas ir borto inžinierius Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Valerijus Riuminas.

Laivas „Sojuz-35“ susijungė su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Progres-8“, o vėliau buvo prijungtas „Progres-9“.

Kosmonautai atlieka skridimo programą.

Kosminio laivo vadas LEO- NIDAS POPOVAS gimė 1945 metų rugpjūčio 31 d. Kirovogrado sritys Aleksandrijos mieste.

1968 metais jis baigė Cernigovo aukštąją karą aviacijos lakūnų mokyklą. Paskui tarnavo lakūnu naikintoju karinėse oro pajėgose.

Į kosmonautų būrį L. Popovas priimtas 1970 metais. Jis išėjo visą rengimo skridimams kursą pagal pilotuojamo laivo „Sojuz“ ir orbitinės stoties „Saliut“ programą, parodė gilią žinias ir techninę erudiciją. Dalyvavo valdant kosminių aparatų skridimus.

Leonidas Popovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1971 metų.

1976 metais, dirbdamas kosmonautų rengimo centre, L. Popovas baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas VALERIJUS RIUMINAS gimė 1939 metų rugpjūčio 16 d. Komсомolske prie Amūro.

1961 metais baigęs tarnybą Tarybinės Armijos eilėse, V. Riuminas įstojo į Maskvos miškų technikos instituto elektronikos ir skaičiavimo technikos fakultetą. Baigęs institutą, Valerijus Riuminas dirbo konstruktorių biure, kur pasireiškė kaip išsilavinęs ir aktyvus inžinierius, dalyvavo kuriant naujos kosminės technikos pavyzdžius. Aktyviai dalyvavo valdant pilotuojamų kosminių laivų ir orbitinių stotelių skridimus.

V. Riuminas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1972 metų.

Į kosmonautų būrį Valerijus Riuminas priimtas 1973 metais.

V. Riuminas atliko du kosminių skridimus. Pirmąjį — 1977 metų spalio mėnesį laivu „Sojuz-25“, antrąjį — ilgiausią kosmonautikos istorijoje — dirbdamas stotyje „Saliut-6“ ir laivuose „Sojuz-32“ ir „Sojuz-34“ 1979 metais.

TARPTAUTINĖ ĮGULA ORBITINIAME KOMPLEKSE

1980 metų gegužės 26 dieną 21 valandą 21 minutę Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz-36“.

Kosminį laivą pilotavo tarptautinė įgula: vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Valerijus Kubasovas ir kosmonautas tyrėjas Vengrijos Liaudies Respublikos pilietis Bertalanas Farkašas.

Savo pirmąjį kosminį skridimą Valerijus Kubasovas atliko 1969 metų spalio mėnesį laivu „Sojuz-6“.

1975 metų liepos mėnesį dalyvavo kosminiame skridime pagal programą „Sojuz“ — „Apolon“ kaip laivo „Sojuz-19“ bordinžinierius.

Vengrijos Liaudies Respublikos pilietis Bertalanas FARKAŠAS gimė 1949 metų rugpjūčio 2 dieną Djulahazos kaime. 1967 metais jis baigė vidurinę mokyklą ir įstojo į Kiliano aviacijos technikos mokyklą. Baigęs mokyklą, tarnavo Vengrijos Liaudies Respublikos priešlėktuvinės gynybos kariuomenės naikintuvų aviacijoje. Turi pirmos klasės karo lakūno kvalifikaciją.

1980 metų gegužės 27 d. 22 valandą 56 minutės Maskvos laiku susijungė kosminis laivas „Sojuz-36“ su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-35“.

Patikrinusi sujungimo mazgo hermetiškumą, įgula — laivo vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Valerijus Kubasovas ir kosmonautas tyrėjas Vengrijos Liaudies Respublikos pilietis Bertalanas Farkašas perėjo į stotį „Saliut-6“.

1980 metų birželio 3 dieną, sėkmingai įvykdžius numatytą bendrų tyrimų ir eksperimentų orbitiniame mokslinio tyrimo komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz-35“ — „Sojuz-36“ programą, tarptautinė įgula grįžo į Žemę.

Septynias paras skriedama orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz-35“ — „Sojuz-36“, tarptautinė įgula atliko visus užplanuotus tyrimus bei eksperimentus, kuriuos buvo parengę kartu Tarybų Sąjungos ir Vengrijos Liaudies Respublikos mokslininkai.

Už sėkmingą kosminį skridimą orbitiniu mokslinio tyrimo kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz“ ir parodytą drąsą bei didvyriškumą TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumas suteikė VLR piliečiui kosmonautui tyrėjui Bertalanui Farkašui Tarybų Sąjungos Didvyrio vardą, o dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Valerijus Kubasovas apdovanotas Lenino ordinu.



Valerijus Kubasovas (kairėje) ir Bertalanas Farkašas.

„SOJUZ T-2“

Pagal kosminės erdvės tyrimo programą 1980 metų birželio 5 dieną 17 valandą 19 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz T-2“, kurį pilotavo įgula — laivo vadas papulkininkis Jurijus Malyševas ir bordinžinierius, Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Aksionovas.

Kosminis laivas „Sojuz T-2“ — patobulintas serijos „Sojuz T“ transporto laivas, pirmą kartą išvestas į orbitą aplink Žemę su įgula. Anksčiau laivas „Sojuz T“ buvo sėkmingai išbandytas kosmose, kai jis skriejo nepilotuojamu automatinio režimu.

Kosmino laivo vadas Jurijus MALYŠEVAS gimė 1941 m. rugpjūčio 27 d. Volgogrado sritys Nikolajevsko mieste.

1963 metais baigė Charkovo aukštąją karo aviacijos lakūnų mokyklą. Po to tarnavo karo aviacijos pajėgose. Dirbdamas lakūnu, įsivaino keleto tipų lėktuvus. Turi pirmos klasės karo lakūno ir trečios klasės lakūno bandytojo kvalifikaciją.

Jurijus Malyševas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1964 metų.

Kosmonautų būryje J. Malyševas yra nuo 1967 metų. Jis išėjo visą pasiruošimo kosminiams skridimams kursą. 1977 metais Jurijus Malyševas

vas neakivaizdiniu būdu baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras AKSIONOVAS pirmą kartą skrido į kosmosą 1976 metais, būdamas laivo „Sojuz-22“ bordinžinierius.

1980 metų birželio 6 d. 18 val. 58 min. Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz T-2“ buvo sujungtas su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-36“.

1980 metų birželio 9 dieną, sėkmingai įvykdę laivo „Sojuz T-2“ bandomojo skridimo programą, kosmonautai draugai Jurijus Malyševas ir Vladimiras Aksionovas grįžo į Žemę.

Kosmonautai draugai Popovas ir Riuminas toliau dirba orbitiniame komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz-36“.

Kai laivas „Sojuz T-2“ skriejo autonominiu režimu ir kartu su orbitiniu kompleksu, buvo išbandomi ir tobulinami įvairūs serijos „Sojuz T“ pilotuojamo transporto laivo valdymo režimai ir naujos sistemos.

Už sėkmingus bandymus kosmose ir parodytą drąsą bei didvyriškumą Vladimiras Aksionovas apdovanotas Lenino ordinu ir antru „Aukso žvaigždės“ medaliu. Jurijui Malyševui suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio ir TSRS lakūno kosmonauto vardai.



Jurijus Malyševas (dešinėje) ir Vladimiras Aksionovas.

PORTRETAS

SU PARAŠIUTU



Respublikos SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas sporto meistras Petras Brundza meistrei Janinai Brundzienėi, iškovojuusiai Pabaltijo čempionės vardą. [Kadras iš filmo].

įteikia apdovanojimą sporto

Ne taip jau dažnai galima televizijos ekranuose pamatyti dokumentines kino juostas, skirtas vienai ar kitai techninei sporto šakai. Dažnai pokalbiuose su režisieriais ar kino operatoriais galima išgirsti: „Idomu, dinamiška, tačiau labai sudėtinga filmuoti ir įdomiai pateikti žiūrovui. Pernelyg jau dideli greičiai, atstumai, aukščiai“.

Tai sudarė papildomus sunkumus ir kuriant dokumentinį televizijos filmą „Portretas su parašiotu“ (scenarijaus autorė M. Statkevičienė, režisierius A. Marcinuskas, operatoriai R. Baranauskas ir J. Sobolevas, garso režisierius A. Simulynas).

Visi puikiai prisimename, kokia lietinga ir nedėkinga filmavimui buvo praėjusios vasaros pabaiga. Reikėjo tiesiog gaudyti kiekvieną saulės spindulėlį. Darbas vyko labai lėtai ir varginančiai. Vos tik būdavo gauta žinia apie galimą, nors ir trumpą, saulutės pasirodymą, brigada skubiai sėsdavo į mašiną ir šaudavo į filmavimo vietą. Daugiausiai buvo filmuojama Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubų aerodromuose Kiviškėse bei Pociūnuose.

Šios dokumentinės juostos kūrėjų tikslas buvo per Janinos ir Petro Brundzių šeimą parodyti parašiutizmo — šios

techninės sporto šakos ypatumus, įsigilinti į sportininkų psichologiją, vidinius motyvus ir pergyvenimus, kurie atvedė juos į parašiutizmą.

Svarbiausias filmavimo objektas — Janinos Brundzienės, sporto meistrės, daugkartinės respublikos ir Pabaltijo parašiutizmo čempionės, darbščios šeimininkės, rūpestingos keturių vaikų motinos portretas. Portretas su parašiotu. Veiksmingai ir ryškiai, spalvingus ir nuoširdžius šiandieninius Janinos šeimos ir sportinio gyvenimo kadrus įsipina ir istoriniais jau tapę dokumentiniai kadrai apie Janinos ir Petro, dviejų aistringų parašiutizmo entuziastų, sporto meistrų, sujungusių savo likimus bendram šeimyniniam gyvenimui, žuolį su parašiotu vestuvių dieną.

Iškalbingi kadrai gražiai atskleidžia sunkų parašiutininkės kelią siekiant pergalę, aukštų, iki septinto prakaito darbą treniruotėse. Vėliau pačią Janiną matome trenerės pareigose. Taip, ji dabar — respublikos parašiutininkų rinktinės vyr. trenerė, pati moko ir ugdo naujus čempionus.

— Ar parašiutininkas jaučia baimę? — paklausė vieno filmavimo epizodo metu operatorius R. Baranauskas filmo herojės sporto meist-

rės Janinos Brundzienės bei jos draugų.

— Apie baimės jausmą nebūna kalbos. Niekas apie tai negalvoja tiek šokdamas senos konstrukcijos UT-15, tiek su nauju PO-9 parašiotu. Tik yra kažkoks vidinis susikaučimas, susikonceptravimas, — vienu balsu tvirtino sportininkai.

Kaip ir kiekvienai dokumentinei juostai, taip ir šiai, scenarijus buvo ruošiamas gerokai iš anksto. Tačiau dažnai vienas ar kitas faktorius jau filmavimo metu įneša savo pataisas. Taip buvo ir šį kartą, kai jau skraidymo aikštelėje gimė pagrindinė filmo koncepcija. Koks gi filmas apie parašiutininkus be filmavimo ore?

Per trumpą laiką galima išmokyti operatorių šokinėti su parašiotu. Tačiau tik šokinėti ir nieko daugiau. O operatoriaus darbas — labai sudėtingas. Jam nėra laiko galvoti apie tokias „smulkmenas“, kaip reikia taisyklingai elgtis laisvo kritimo metu, taip reikalingo filmavimui. Buvo žinoma, kad Kapsuko aviacijos technikos sporto klubo instruktoriaus parašiutininko R. Maciulevičiaus brolis Algis — kino operatorius — parašiutizmo mėgėjas, atlikęs ne vieną žuolį. Tad pradžioje pagalbos buvo kreiptasi į jį.

Bet greit paaikškėjo, kad šį darbą gerai gali atlikti tik specialistas. Tada buvo kreiptasi pagalbos į TSRS SDAALR Centro komiteto trenerį instruktorių J. Sobolevą. Jurius — parašiutizmo sporto meistras, prieš gerą dešimtį metų susižavėjęs kino kamera, nesiskiria su ja žuolių metu. J. Sobolevas pats sukonstravo kameros tvirtinimą prie šalmu. Prieš kiekvieną filmavimą su sportininkais aptardavo būsimus žuolius, kad galima būtų įvykdyti visus filmo režisieriaus A. Marcinkaus sumanymus. Ypač daug vargo buvo filmuojant grupinius žuolius. Lietuvos parašiutininkai meistriškai sugebėjo atlikti juos ir patenkinti režisieriaus bei operatoriaus pageidavimus.

Dabar, kai šį įdomų ir turiningą televizijos filmą jau išvydo televizijos žiūrovai, kino operatorius R. Baranauskas su šypsena prisimena tas dienas, kaip prityrę instruktoriai mokė jį naudotis parašiotu, visokeriopai padėjo filmavimų lėktuve momentais.

Dokumentinis televizijos sportinis filmas „Portretas su parašiotu“ palieka malonų įspūdį. Jį pamatys ir daugelio šalių sportininkai, turistai ir svečiai XXII olimpinį žaidynių dienomis Maskvoje.

A. ANTANAITIS

AUTOMOBILIŲ KROSAS. PRAEITIS IR RYTDIENA

PAKILIMAS

Paskutiniuoju metu Lietuvos automobilių kroso mėgėjų veikla buvo bepradedanti apsilvainikuoti gražiais rezultatais. Štai respublikos rinktinės vietos, užimtos sąjunginėse pirmenybėse: 1977 m. — V, 1978 m. — II, 1979 m. — I. Nors ir dar anksčiau yra buvę neblogų pergalių, tačiau tik pastaruosius rezultatus galima laikyti komandinio laimėjimu. Anksčiau kai ką pavykdavo padaryti dėka individualių pastangų, o ir nesėkmės dažnai aplankydavo mūsiškius.

Kilimo į viršų priežasčių atrastume visą kompleksą. Neabejotina, kad didelę įtaką rezultatams turėjo materialinės-techninės bazės stiprėjimas. Bene daugiausiai šia kryptimi nuveikė Šiaulių 1-ojoje, Rokiškio, Kapsuko autojmonėse, kai kuriose LTSR valstybinio gamybinio-techninio žemės ūkio aprūpinimo komiteto organizacijose.

Daug rimčiau imta žiūrėti į rinktinės kompleksavimą. Komandos vadovai ir treneriai nebesipatenkina vien

respublikos varžybose pasiektais rezultatais, kaip garantija būti rinktinės nariu. Dabar jau siekiama suburti greit vieni kitus suprantantį kolektyvą, sudarytą iš vieno bendro tikslo siekiančių bendraminčių. Respublikos rinktinėi dabar sėkmingai vadovauja treneris visuomenininkas, buvęs respublikos čempionas, Vilniaus 3-osios autotransporto įmonės eksploatacijos skyriaus viršininkas Jonas Vilkinas.

Buvo pasistengta iš esmės pagerinti treniruočių procesą, padaryti jį įtemptą ir turiningą. Sudarant visas šias sąlygas respublikos automobilių kroso rinktinėi labai daug padėjo LTSR automobilių transporto ir plentų ministras J. Černikovas bei LTSR valstybinio gamybinio-techninio žemės ūkio aprūpinimo komiteto pirmininkas A. Zorskas, kuriems sportininkai labai dėkingi.

FINIŠO TIESIOJ

Daugelio žmonių įtemptas pasilangas apvainikavo graži mūsiškių pergalė pernykščiajame TSRS čempionate.

Sunkvežimių GAZ-51 klasėje pergalėn kaip ir visada veržėsi vienas rimčiausių favoritų maskvietis V. Jaščenko. Tačiau mūsiškių sporto meistrų Šiasio Grigaliūno iš Utenos ir rokiškietis Vladas Markelis due'as surengė lyderiui tokį persekiojimą, kad pastarasis sudėtingoje trasoje buvo priverstas daryti klaidas ir galų gale atsiliko. Tada treneriams beliko... neleisti „apsistumdyti“ mūsiškių automobiliams. Taip, anksčiau tokie aisiikimai nebūdavo reikšmės. Tačiau pernykščiai Lietuvos rinktinė, kaip minėjau, jau buvo monolitinis kolektyvas, siekiantis, visų pirma, komandinės pergalės. O ir asmeniniai laimėjimai netrunka tada pasirodyti. TSRS pirmenybių „auksas“ iškeliavo į Uteną, „sidabras“ — į Rokiškį.

Po to dar vieną sidabro medalį sunkvežimių ZIL-130 klasėje alvežė respublikos rinktinės kapitonas sporto meistras iš Šiaulių 1-osios autotransporto įmonės Rimas Dugnas, nemažų taškų kraičiu jį papildė komandos ir darbo draugas Česlovas Minkus, ir

taurė už komandinę pergalę buvo iškovota. Sekančias dvi vietas užėmė Moldavijos ir Maskvos kolektyvai buvo apilenkti atitinkamai net 70 ir 90 taškų.

Štai kiekvieno respublikos rinktinės nario indėlis į komandos sąskaitą: S. Grigaliūnas — 100 taškų, V. Markelis ir R. Dugnas — po 93 taškus, Č. Minkus — 70 taškų.

STAIGUS POSŪKIS

Deja, ši mūsų sportininkų pergalė gali būti jau paskutinė automobilių sporto istorijoje (toku atveju ji tikrai būtų istorinė). TSRS automobilių sporto federacija, atsižvelgdama į kai kurias negalvyvas šio sporto puses, nutarė nuo šių metų neberengti automobilių kroso varžybų sunkvežimiais. Pagrindinės tokio nutarimo priežastys: varžybose labai nukendia technika, negalima nesiskaityti su energetiniais nuostoliais šiame sporte, nebeaktualu tobulinti vairavimo įgūdžius važiuojant be kelių. Sąjunginės, respublikinės ir vietinės

BAGI... KAS TAI?

Vis populiarsnės automobilių kroso varžybos specialiais automobiliais vadinamais „Bagi“. Nors šis pavadinimas ne visai atitinka esmę, tačiau jis plačiai vartojamas tiek žnekamajoje kalboje, tiek ir literatūroje. („Bagi“ yra specialūs automobiliai, skirti varžyboms pliažuose). Ypač daug šių automobilių yra pasigaminę autokroso mėgėjai Latvijoje, Estijoje ir Tolyatyje. Lietuvoje jie dar nepažinti.

Pirmąjį krosinį automobilį Lietuvoje 1975 m. sukonstravo ir pagamino Vilniaus autotransporto gamyklos inžinierius V. Vasinai. Be šio automobilio dar buvo pagaminti du. Tai 350 ccm klasės bagi, kurį pagamino VARG darbuotojai V. Karkiška ir S. Gudelevičius, ir buvusio VISI studento D. Paškevičiaus pagamintas bagi su GAZ-24 varikliu. Tačiau varžybos Lie-

tuvoje taip ir nebuvo suorganizuotos, o sukurti automobiliai dėl įvairių priežasčių buvo išardyti.

Norint pasigaminti varžyboms tinkamą krosinį automobilį, pirmiausia reikia susipažinti su jų klasifikacija ir techniniais reikalavimais jų gamybai. Apie šiuo metu veikiančią klasifikaciją rašyta „Sparnų“ 1979 m. Nr. 4. Kadangi nuo 1981 m. turėtų keistis tiek klasifikacija, tiek techniniai reikalavimai, norint gaminti bagi naudinga susipažinti su naujos klasifikacijos projektu. Specialius krosinius automobilius numatyta skirstyti į klases kaip ir serijinius automobilius, tai yra į 15 klasių. Be to, papildomai numatyta nulinė klasė iki 350 ccm.

Pagrindiniai TR (techniniai reikalavimai) projekte neprieštarausią šiuo metu vei-

kiantiems TR ir esminių pasikeitimų nelaukiama. Gaminant bagi tikslinga vadovautis žemiau paminėtais pagrindiniais reikalavimais iš naujųjų TR projektų.

Sportiniais-krosiniais automobiliais vadinami individualiai arba mažomis serijomis gaminami atviri vienviečiai automobiliai su keturiiais ratais, viena varančia ašimi ir serijiniais lengvųjų automobilių ar motociklų varikliais.

Ruošiant variklius reikia vadovautis A kategorijos I grupės TR. Be to, papildomai leidžiama visai nuimti arba pakeisti oro filtrą, pakeisti ventiliatoriaus dirželį, nuimti ar pakeisti ventiliatorių, pastatyti karbiuratorių plūdine kamera į bet kurią pusę, nuimti generatorių. Leidžiama laisva dujų išmetimo sistema nuo cilindry bloko galvutės. Išmetimo vamzdžiai turi būti išdėstyti ne aukščiau kaip 450 mm ir ne žemiau kaip 110 mm nuo žemės, negali išsikišti už automobilio gabaritų daugiau 150 mm. Sankaba leidžiama bet kokia, taip pat leidžiama

ma keisti smagratį ir sankabos karterį.

Greičių dėžė, pagrindinė pavara, diferencialas, kardaniniai velenai, pusašiai — laisva konstrukcija. Draudžiama tik visiškai užblokuoti diferencialą.

Būtina visų keturių ratų spyruokliuojanti pakaba. Stabdžiai — būtina dviejų kontūrų sistema, veikianti nuo vieno pedalo. Reikalingas taip pat stovėjimo stabdis. Kėbulas turi užtikrinti vairuotojui pakankamą komfortą ir saugumą. Gabaritai nelimituojami.

Variklio ir kitų agregatų montavimo vieta kėbule nereguluojama. Vairuotojo vieta turi būti atskirta nuo variklio ugniai atsparia pertvara. Angos šioje pertvareje variklio valdymo detalės, vamzdeliams ir laidams turi būti minimalių reikalingų išmatavimų. Neleidžiama vairuotojo skyriuje patalpinti judančias transmisijas, pakabas ir vairo trapecijos detales. Vairuotojo vieta turi būti apsaugota nuo vandens, smėlio nuo kelio ir tepalo nuo variklio. Grindys



Tarybų Lietuvos automobilių rinktinės vairuotojai ir mechanikai (iš kairės): Jonas Makūnas, Česlovas Minkus, Nikodemas Šikarskas, Rimas Dugnas, Stasys Grigaliūnas, Vladas Markelis ir Feliksas Juselis.

varžybos bus rengiamos automobiliais UAZ, „Niva“ ir bagi.

Tačiau mūsų respublikoje šiose klasėse dabar neturime ne tik kiek aukštesnės klasės sportininkų, bet ir technikos. Žodžiu, čia viską reikės pradėti nuo nulio.

Iš kitos pusės respublikos

automobilių sporto federacijai ir jos kroso komitetui rūpi, ką veiks didžiulis sportininkų būrys, kuris iki šiol kultivavo sunkvežimių automobiliaus.

Nuarta jiems rengti daugiau kitokio pobūdžio varžybų. Ypač kreiptinas dėmesys, daugelio nuomone, į sunkve-

žimių ralio varžybas. Sporto reikšmė vairuotojo profesiniam meistriškumui neginčytina. Tik treniruotas vairuotojas gali išvengti avarijos staigiai sproguos padangai, neleisti automobiliui nugriūti nuo sankasos ir panašiai. O toks meistriškumas — tai ir dirbančiojo prie vairo išsau-

gota sveikata, ir išvengti materialiniai nuostoliai liaudies ūkiui.

Tad vieningai nutarta — sportuoti reikia, reikia ieškoti naujų formų, rengti daugiau įvairesnių kitų varžybų.

KAS UŽ POSŪKIO!

Šį pavasarį įvykusiame LTSR automobilių sporto federacijos kroso komiteto išplėstiname posėdyje kalbos netrūko. Iš tikrųjų, labai svarbiu pereinamuoju laikotarpiu jis vyko. Žinoma, daugeliui galbūt sunku skirtis su pamėgta sporto šaka, ypač kada jau pasiekiamos gražios pergalės. Tačiau mažiausia, kad pokalbyje vyravo ateities reikalai.

Viena iš perspektyviausių krypčių — bagi kūrimas kroso varžyboms. Tačiau tai daug darbo bei medžiagų ir agregatų reikalaujantis darbas, ir staigių poslinkių greitu laiku čia nesulauksi. Norintiems bandyti savo jėgas šiuose puslapiuose pasakojame apie techninius reikalavimus, keliamus bagi konstrukcijoms.

O kad neišblėstų sportinė ugnelė dirbantiems už sunkvežimio vairo, pasitarimo dalyviai vieningai priėjo nuomonės, kad reikia įvairesnių varžybų, daug varžybų ir pradėti reikia nedelsiant.

S. SKAPCEVIČIUS

turi būti ištisos ir turėti drėgnas angas ištekti patekusiems skysčiams. Priekinėje dalyje turi būti įrengtas nepermatomas ekranas, kurio aukštis iki vairo rato vidurio. Vairuotojo skyriaus plotis — ne mažiau 800 mm, 600 mm nuotolyje, matuojant nuo sėdynės užpakalinės sienelės į priekį. Vairuotojo vieta turi turėti žoninę apsaugą, einančią per visą ilgį, ne mažesniame kaip 420 mm aukštyje nuo grindų. Jos įrengimui panaudojami ne plonesni kaip 20 mm plieniniai vamzdžiai. Sėdynė turi būti patikimai pritvirtinta. Nugarėlės aukštis — iki pakaušio, arba turi turėti atraminę pagalvėlę galvai.

Sparnai arba juos atstojantieji kėbulo elementai turi už dengti ne mažiau kaip trečdajį ratų diametro ir visą jų plotį. Priekinėje ir užpakalinėje dalyse turi būti įrengtos kilpos buksyravimui. Akumuliatorių baterijos vieta neregamentuojama, tačiau turi turėti gaubtą iš izoliacinės medžiagos.

Ratai ir padangos — tik šalies gamybos automobi-

lių. Maksimalus ratų diameteras 16, plotis 9. (Nulinei klasei taip pat leidžiami motociklų ratai ir padangos. Maksimalus diameteras 18).

Saugos lankai turi atitikti bendrus reikalavimus atviriems automobiliams, gaminami iš besiūlių plieninių vamzdžių. Priklausomai nuo automobilio svorio, reglamentuojamas išorinis diameteras ir sienelių storis. Iki 1200 kg — 44,5X2,6 virš 1200 kg — 57X2,9. (Nulinei klasei leidžiama 35X2).

Nė viena kuro bako dalis neturi išsikišti į vairuotojo skyrių, o užpylimo kaklelis — iš kėbulo gabaritų. Bakas turi būti taip apsaugotas, kad perpilimo arba pažeidimo atveju kuras negalėtų patekti į vairuotojo vietą, į variklio ertmę ir ant bet kurios išmetimo sistemos dalies.

Visi vamzdeliai turi būti pravesti taip, kad, esant nutėkėjimui, skysčiai negalėtų susikaupti vienoje vietoje, nepatektų į vairuotojo vietą ir neturėtų kontakto su bet koku elektros įrengimu.

Vamzdeliai, praeinantieji

pro vairuotojo vietą, turi būti papildomai izoluoti hermetine nedegiančia medžiaga. Elektros laidus būtina padengti nedegiu apvalkalu. Apšvietimas ir signalizacija — 2 raudoni stopsignalai, ne mažesnio kaip 60 cm² ploto, montuojami ne aukščiau 1,5 m nuo žemės, lemputė — ne mažiau 15 W. Turi būti priekiniai ir užpakaliniai gabaritiniai žibintai, simetriškai išdėstyti matomose vietose. Būtinai efektyvus garsinis signalas ir du užpakalinio vaizdo veidrodžiai iš abiejų pusių.

Pagal naujųjų TR projektą reikalaujama įrengti ugnies gesinimo sistemas. Pirmoji — su 5 kg gesinančios medžiagos įrengiama vairuotojo skyriuje, antroji — su 2,5 kg gesinančios medžiagos — variklio skyriuje. Tačiau tvirtinant TR šie reikalavimai gali būti ir šiek tiek pakeisti. Be to, kol kas neišku, ar bus leidžiami naudoti tik šalies gamybos automobilių ir motociklų varikliai, ar ir kitų socialistinių šalių. Galimas ir minimalaus svorio apribojimas.

Apie automobilio tinkamumą dalyvauti varžybose sprendžia teisėjų kolegijos techninė komisija. Jeigu automobilis nesaugus — startuoti neleidžiama. Jeigu yra nukrypimų nuo kitų TR, teisėjų kolegija gali leisti startuoti be konkurencijos.

Sportininkai, norintieji dalyvauti autokroso varžybose, privalo turėti automobilio vairuotojo pažymėjimą, gydytojo leidimą dalyvauti varžybose, apsidrausti gyvybę 1000 rb sumai ir atitinkamą sportinę klasifikaciją, numatytą varžybų nuostatuose. Be to, reikia susipažinti su varžybų taisyklėmis ir turėti jose numatytą aprangą. Neturintiems sportinio atskyrio sportininkams leidžiama dalyvauti autokroso varžybose, jeigu tai numatyta varžybų nuostatuose. Sportiniai atskyriai (III, II, I) gali būti suteikti sportininkams, įvykdžiusiems kvalifikacinius reikalavimus figūrinio važiavimo, sprinto, pakilimo į kalną ir kitose varžybose standartiniais automobiliais.

A. ANDRAŠIONAS

TAS GAUSMAS—

VARPŲ AIDAS



Po treniruočių skridimų su nauju lėktuvu JAK-52 instruktorių sporto meistrą Antaną Uniką ir lakūnę sportininkę, V. Kapsuko universiteto Gamtos fakulteto trečio kurso studentę Onutę Motiejūnaitę (sėdi kabinose) pasitinka klubo sportininkas, Kolūkių statybos projektavimo instituto skyriaus viršininkas Gediminas Šaltenis.

VILNIAUS AEROKLUBAS — VIENAS SKAITLINGIAUSIŲ IR VEIKLIAUSIŲ NE TIK RESPUBLIKOJE, BET IR ŠALYJE. AEROKLUBO AUKLĖTINIAI, TARNAUJANTYS TARYBINĖJE ARMIOJE, GERBIAMI KAIP KOVINĖS IR POLITINĖS PARENGTIES ŽYMŪNAI, DRAŠŲS PARASIUTININKAI, O LAKŪNAI SPORTININKAI NE KARTĄ DŽIUGINO PUIKIOMIS PERGALĖMIS TARPTAUTINĖSE VARŽYBOSE, ŠALIES IR RESPUBLIKOS PIRMENYBĖSE, IŠKOVODAMI GARBINGUS ČEMPIONŲ APDOVANOJIMUS. SAVITAS SPORTINĖS TRADICIJAS TURI IR KLUBO AVIAMODELIUOTOJAI, Į MEISTRIŠKUMO AUKŠTUMAS DRAŠIAI KOPIA PARASIUTININKAI.

NUO ŠIŲ METŲ SOSTINĖS AEROKLUBUI PRADĖJO VADOVAUTI NAUJAS VIRŠININKAS — AVIACIJOS PAPULKININKIS JUOZAS ŽILIONIS, BUVĖS PARASIUTININKAS, KARO LAKŪNAS NAIKINTOJAS, APDOVANOTAS PIRMO LAIPSNIO ORDINU „UZ TARNYBĄ TĖVNEI GINKLUOTOSIOSE PAJĖGOSE“, DAUGELIU MEDALIŲ, O UZ PASIZYMEJIMĄ PERNAI VYKUSIOSE KARIUOMENĖS PRATYBOSE „NEMUNAS“ GAVO ASMENINĘ TSRS GYNYBOS MINISTRO D. USTINOVO DOVANĄ.

Buvo gavus balandžio sekmadienį. Ankstyvo ryto saulė dar tik skverbėsi pro debesėlius, o būrys parašiutininkų, vadovaujami trenerių Janinos Brundzienės ir Stasio Dukelio, išnaudodami pavasariško ryto ramumą, lėktuvu AN-2 vis kilo į padangę šuoliams su parašiotu iš dviejų kilometrų aukščio. Kitame klubo aerodromo krašte rikiavosi pilotaziniai lėktuvai.

Naująjį Aeroklubo viršininką



Komandiniame punkte — skraidymų vadovas aeroklubo viršininkas Juozas Zilionis.

ką Juozą Zilionį sutikau prie komandinio punkto mašinos, stovinčios netoli pilotaziūnų lėktuvų rikiuotės. Jis žnekučiąvosi su lėkūnais sportininkais. Lėktuvų gausmas nustelbė žodžius.

— Be radijo negalite susišnekėti? — pasisveikinęs paklausiau viršininką.

— Lėktuvų motorų gausmas — tai varpų aidas, — pagarbiai atsakė viršininkas, ir pakvietė į būrį.

Taip užsimezgė mūsų pokalbis apie Aeroklubo žmones ir lėktuvus, pilotaziūnų figūras ir parašiutininkų šuolius, klubo šiokeidienius.

— Gaudžia štai pilotaziūnų lėktuvų JAK-18 ir JAK-50 motorai, netoliese prie parašiutininkų bosuoja lėktuvas AN-2, — tęsė mintį viršininkas, — bet kiekvieno jų vis kitoks gausmas. Savitas. Kaip ir varpų skambesys. Reikia tik įsiklausyti. Ir šis gausmas viliojantis...

— Jis jus pašaukė ir į aviaciją?

— Aviacija, lėktuvai, parašiutai viliojo nuo vaikystės. Bet ne į aviacijos būrėlį pirmiausia patekau. Kapsuko Jono Jablonskio vidurinėje mokykloje, kurią baigia 1958-aisiais, buvau laikomas neblogu lengvaatlečiu, vienu geresnių rankininkų. Rankinyje buvau įvykdęs kandidato į sporto meistrus normatyvą. Bet baigus vidurinę, vis tik nugalėjo vaikystės vilionė — stojau į Černigovo aukštąjį karinį lėkūnų mokyklą. Pirmas mėginimas nebuvo sėkmingas. Įstojau tik



Aeroklubo technikas Česlavas Mikulevičius ir šalies pilotaziūnų rinktinės kandidatas Rolandas Paksas prieš startą dar kartą patikrina lėktuvą JAK-50.

M. KURAIČIO nuotr.



Po šuolių parašutus sudeda aeroklubo sportininkai Romualdas Paukštys (priekyje), Jūratė Utkinienė, Juzefas Volkovickis ir Janina Voverienė.

po metų. Šioje mokykloje pirmą kartą susipažinau su aviamodeliais, parašutais ir sportiniais lėktuvais. Čia atlikau pirmuosius du šuolius su parašutu, o prieš dvidešimt metų, liepos 30-ąją, pirmą kartą sėkmingai pakilau skrydžiui su sportiniu pilotaziūnų lėktuvu JAK-18A. Su kariniu lėktuvu MIG-15 sėkmingai pirmą kartą kovinė uždavinį pakilau 1962-aisiais.

— Su kokiais lėktuvais esate skraidę?

— Skraidžiau beveik visais šiandieniniais sportiniais lėktuvais, o kaip karo lėkūnas — penkių tipų lėktuvais, taip pat naujausiais kariniais naikintuvais. Iš viso ore esu priskraidęs daugiau kaip du tūkstančius valandų.

— Ką galėtumėte patarti jauniems „Sparnų“ skaitytojams, svajojantiems apie aviatoriaus, karo lėkūno specialybę?

— Karo lėkūno specialybė — sunki, bet įdomi ir garbinga. Jau vien tai, kad reaktiviniai koviniai lėktuvai skrenda greičiau už garsą ir aprūpinti aparatūra, kurioje įdiegti patys naujausi mokslo pasiekimai, nusako, jog ka-

ro lėkūnas turi būti ne tik visapusiškai išprusęs, bet ir labai išsilavinęs, išsimokslinęs, sveikas, pasakyčiau, daugiau negu sveikas žmogus. Todėl svajojant apie lėkūno profesiją, būtina gerai mokytis, ypač gilintis tiksluosiuose moksluose. Iš savo gyvenimo patirties dar pridurčiau: kelia į aviaciją šiandien reikėtų pradėti aviamodelizmo būreliuose, paskui aviacijos sporto klubuose, pradėti nuo aviamodelių, sklandytuvų bei sportinių lėktuvų, ir tik po to stoti į aukštąsias aviacijos mokyklas.

— Tikriausiai tai turi labai didelę įtaką ruošiantis sudėtingai lėkūno specialybei psichologiškai?

— Studijuojantiems aukštesiose aviacijos mokyklose statomi dideli psichologiniai reikalavimai. Nėra turbūt žmogaus, kuriam būtų svetimas baimės jausmas. Bet kiekvienam šis jausmas pateikia „savas sąskaitas“. Ir drąsa pasireiškia tada, kai nugalimas baimės jausmas, kai žmogus sugeba savo jausmus valdyti. O tai išsiugdoma treniruotėse. Svarbus vaidmuo čia tenka treniruotėms avia-

cijos sporto klubuose konstruojant aviamodelius, šokinėjant su parašutu, skraidant sklandytuvais.

— Kiek jūsų vadovaujama Aeroklube sportuojančio jaunimo?

— Aeroklube dabar priskaitome daugiau kaip 350 lėkūnų, parašiutininkų ir aviamodeliuotojų. Vien tik šiemet priėmėme į klubą apie 120 naujokų. Tiesa, ne visi sėkmingai baigė 40-ties valandų teorinio paruošimo kursą, kiti nepraejo medicininės komisijos. Praktinius užsiėmimus iš pirmamečių klubo aerodrome Kiviškėse pradėjo 27 būsimieji lėkūnai, kurių tarpe keturios merginos, ir apie pusšimtis jaunųjų parašiutininkų. Jie visi jau atliko po tris pirmuosius šuolius su parašutu. Būsimieji pilotai žinai, jau balandžio 21 d. mokomaisiais lėktuvais, vadovaujami instruktorių, pakilo pirmam skrydžiui. Noriu pažymėti dar ir tai, kad visi klubo sportininkai nemokamai aprūpinami aviacine apranga, nekalbant jau apie techniką, o į klubą priimami visi aviacijos sporto entuziastai nuo 16 metų amžiaus.

— Minėjote, kad į lėkūnų grandį priimtos keturios merginos. O kiek iš viso klube moterų skraido?

— Sportiniais pilotais mokomaisiais lėktuvais treniruojasi ir skraido šešiolika moterų. Beveik penkis kartus daugiau treniruojasi parašiutininkų būryje.

— Labai gerai, kad sportininkas, atėjęs į treniruotę, klube aprūpinamas aviacine apranga. O kokia skiriama technika?

— Aeroklubas turi puikią materialinę bazę, daug įvairios aviacinės technikos. Vien lėktuvų — šešių tipų. Pradedantieji lėkūnai treniruojami dviviečiais sportiniais JAK-18 ir naujesiais tėvyninės konstrukcijos lėktuvais JAK-52. Pirmamečiai ir kiti pradedantieji parašiutininkai šokinėja su mokomaisiais parašutais, o jau turintys atskirus — su naujesiais konstrukcijos tėvyniniais parašutais PO-9 ir iš VDR gautais parašutais UT-15.

— Kokiais laimėjimais Aeroklubo kolektyvas sutinka Tarybų valdžios Lietuvoje atkūrimo 40-mečio jubiliejų?

— Labiausiai džiugina tai, kad klube žymiai pagausėjo sportininkų, ypač jaunų lėkūnų, parašiutininkų. Viršijome visas metų planines užduotis: paruošėme 11 sporto meistrų ir kandidatų į meistrus, 12 pirmo atskyrio ir 180 kitų

atskyrių sportininkų. Klubo lėkūnai šalies čempionate iškovojo vieną aukso ir keturis kitų spalvų medalius, trys parašiutininkai tapo Pabaltijo čempionais bei prizinininkais. Treniruotėse ir varžybose lėkūnai priskraidė daugiau kaip 1900 valandų, o parašiutininkai atliko 6026 šuolius. Klubas įsigijo du naujus tėvyninės konstrukcijos mokomuosius pilotinius lėktuvus JAK-52.

Kol kalbėjau su naujuoju klubo viršininku, įvairiaspalvių parašiutų kupolų puokštės padangėje pakeitė pilotinių lėktuvų atliekamų figūrų žybsniai. Parašiutininkus treniruolėje klubo aerodrome pakeitė lėkūnai sportininkai. Juozas Zilionis įdėmiai stebėjo kiekvieną kylančią ir besileidžiančią lėktuvą, tarsi varpų melodijos klausydamas jų motorų gausmo.

— Naujas darbas, naujos pareigos... O įspūdžiai kokie? — nedrąsiai paklausiau viršininką.

— Pareigos naujos, o darbas — nepasakyčiau. Aviacija — visur aviacija. Nieko nežinomo man nėra: esu skraidęs visų tipų sportiniais lėktuvais, kaip parašiutininkas esu atlikęs 196 šuolius su įvairiais parašutais ir iš įvairių aukščių. Gal kiek painesni organizacinio darbo klausimai, kuriuos ne visada laiku ir norimai galima išspręsti. Bet... Dirbant viską galima pasiekti, juo labiau, kad darbštus klubo kolektyvas. O didžiausią malonumą man teikia sukeltas jaunimas, kuris kupinas ryžto ir entuziazmo, turintis sparnuotas svajones ir didelių siekius. Dirbdamas ir kasdien bendraudamas su šiuo jaunimu, jauti respublikos sportinės aviacijos rytdienos pulsą, ne vieną galį paskatinti karo lėkūno profesijai, paskatinti eiti tuo keliu, koku teko eiti pačiam ir pasiekti tokio profesinio meistriškumo, koku vertai didžiūojasi buvę karo aviacijos mokyklų auklėtiniai, dabar pasižymėję karo lėkūnai Arvydas Naginė ir Algis Anilionis, daugelis kitų respublikos aviacijos sporto klubų auklėtiniai.

...Viršininką pakvietė į komandinį punktą. Atsisveikinau su Juozu Zilioniu palinkėdamas jam vaisingo darbo naujose pareigose, o visam klubo kolektyvui — pasiekti naujų gražių sportinių laimėjimų.

Kalbėjosi
K. KILCIAUSKAS

PASIŠVENTIMAS,

ARBA PASAKOJIMAS
APIE PAAUGLIŲ MOTOSPORTĄ,
JO ENTUZIASTĄ IR PROBLEMAS



Vytautas Šalkauskas.

Vieną dieną Vyto motina pasikvietė jį rimtam pokalbiui. Nieko namie nebuvo, tad ir tarė:

— Zina, Vytuk, žadam mes su tėvu į Jurbarką persikelti. Ką į tai pasakysi?

Vytautas Šalkauskas tylėjo. O motina tęsė:

— Noriu su tavim pasitarti. Tu juk vyriausias. Mergaitės dar mažos. Joms kas. O tu jau beveik vyras. Ir draugų čia turi, ir tų sportų įvairiausių... Jurbarkas gal taip nebus?

Iš dalies motina buvo teisi. Čia, Kaune, kuriame ir mokyti, ir sportuoti pradėta, draugų ištis daug. 24-oje vidurinėje besimokydamas pamėgo kartingą, o dirbdamas dirbtinio pluošto gamykloje, už „Pluoštą“ startavo ne tik 50, bet ir 125 ccm kartu „Jaunimo“ klasės varžybose. Respublikoje penkta vieta užimta. Sandėlyje rikiavosi

keli mopedai — naujoji Vyto aistra. Visa tai buvo labai brangu. Bet kad dėl to šeima atsisakytų pasiūlymo...

— Niekis, mama, — atsakė Vytautas. — Draugų žmogus visur gali surasti. O ir sportuoti bet kurioje vietoje galima. O šeima — viena. Tad dėl manęs, mamut, keliaujam... — O pats gerokai susimąstė.

Jurbarkas, aišku, ne Kaunas. Nėra ten nei didelių įmonių, nei technika aprūpintų mokyklų. „Kaip prisidėti prie technikos sporto išvystymo naujoje gyvenamoje vietoje?“, — nedavė ramybės mintis. Galvojo, su draugais alsisveikindamas tarėsi, bet nieko nepaprasto nenuitarė.

— Nesijausdink, Vytai, pradėsi mopedu važinėti — gal ir aiškiau bus, — patarė vaikinai.

Ir tikrai. Atvažiuavęs į Jurbarką Salkauskas ėmė dažnai „burbinti“ mopedą rajono centro gatvėmis, šalia Nemuno esančiomis puikiomis lankomis. Ir pastebėjo — labai jau su dideliu pavydu žiūri į jį paaugliai. Tai, žiūrėk, į kiemą lyg su kokių reikalu ateina, o prieję prie Vyto sandėliuko, sustoja kaip įbėsti ir negali žvilgsnio atitraukti nuo dviejų mopedų, motodivirčių. Tai vėl visas būrys lekia jam įkandin, negali atsigėrėti Vyto išdarinėjamais posūkiais, šuoliukais per gamtinius trapius. Gal ir ilgai dar taip būtų tęsėsi. Bet pastebėjo Vyta Salkauską su jo mopedais, paauglių susidomėjimą naujai atvykusiu sportininku ir Jurbarko rajono SDAALR komiteto pirmininkas Michailas Ogorodnikas. Susitardė kartą Vyta ir pasiūlė pradėti sportuoti prie naujai įsikūrusio rajono technikos sporto klubo. Ten, tiesa, sportinė veikla nebuvo kultivuojama. Visą darbą sudarė vairuotojų ruošimas... Bet... Prie klubo buvo nemažas žemės plotas. Įrengus čia uždarą trasą, jau ir dešimtmečiai vaikai galėtų važinėti, kai tuo tarpu eismo keliais mopedu leidžiama važiuoti tik nuo šešiolikos...

— Šešeri metai... per juos iš berniukų galima vos ne meistrus paruošti, — kalbino rajono gynybinės organizacijos komiteto pirmininkas. Prityrusi buvusio karininko akis pastebėjo, kaip įsižiebė kalbinamojo akys, kaip pasitempė šis neaukšto ūgio, bet stipriai suręstas, atvirų veido bruožų vaikiną.

— Bėda tik, kad pačiam nei už techniką, kuria paaugliai naudosis, nei už darbą su jais mokėti negalime. Neturime iš ko, — pridūrė.

— O man ne pinigai rūpi, — atšovė užsidegęs Vyta. — Jeigu tik bus žmonių, šiekios tokios sąlygos — jėgų nepagalėsiu. Darbą turiu, beje, net dvi profesijas — ir dažytojo, ir tiltinio kranų mašinisto.

Štai tokiomis aplinkybėmis Vyta Salkauskas tapo Jurbarko TSK treneriu visuomenininku. Tai buvo prieš dvejus metus. Atrodytų, ką per tokį trumpą laiką teneveiksi, ypač kai pradžioje ir technikos, be jo nuosavos, nebuvo. Bet komjaunuolių Salkauską dėl to ir gerbia Jurbarko, kad jo entuziazmas, nepaprastas ryžtas padėti paaugliams įsisavinti motociklų sporto paslaptis neturi ribų.

Šiandien daugelis nė nebeprisimena, kaip rajone atsirado mopedininkų koman-

da. O štai Viešvilės profesinės technikos mokyklos auklėtinis Leonas Urbaitis, Jurbarko pirmosios vidurinės mokyklos Rimantas Giedraitis, Rolandas Valiokas nė nesusi-mąstydami joms pasakys, kad tai jie buvo pirmieji trenerio visuomenininko Vytauto Salkausko auklėtiniai. Jie dar pridurs, kad treneris jiems nuo pat pradžių minėjo apie specialiai paaugliams Rygoje rengiamas „Aukšinio mopedo“ varžybas, žadėjo nuvežti, jeigu jo auklėtiniai netingės — remontuos, mylės techniką, nesibaldys treniruoti, tepalų, kelionių ir... neatsilikis moksle, padės tėvams.

Ir vaikinai mokėsi, dirbo, stengėsi. Už tai sulaukė puikios dovanos — ne vienerių, bet dviejų varžybų. Pabandė jėgas Rygoje vykusiose, kuriose Jurbarko komanda užėmė bendrą antrąją vietą, praleisdama į priekį vien varžybų šeiminingus rygičius. Gavo tuomet dovanų — mopedą, o paaugliai Rytis Lukšys, Jaunius Vilimas ir Rimantas Giedraitis — nemaža atsarginių dalių. Patiko, tad parvažiuavę namo, nutarė surengti savas, pirmąsias respublikoje „Aukšinio mopedo“ varžybas. Surinko prizinį mopedą komandai nugalėtojai, išsiuntė kvietimus į Latviją, visus mūsų respublikos TSK, parengę trasą ir ėmė laukti. Atvyko jaunieji motociklininkai iš Rygos, dvi Latvijos sostinės rajono komandos, Kėdainių kolektyvas. Na, ir užvirė kova netoli Nemuno esančioje trasoje. Pasibaigė ji puikia jurbarkiečių pergalė. Taip treneris visuomenininkas Vyta Salkauskas išlaikė pirmąjį egzaminą!

Viešos paaugliams laimėjus „Aukšinio mopedo“ varžybas Jurbarko, TSK prasidėjo naujas veiklos etapas. Jaunimas pradėjo masiškai eiti į klubą, prašėsi priimami į mopedų ir motodivirčių grupę, skirtą jaunesniems, į motociklininkų, kurioje tobulinoti jau patyrimą turį vyresni berniukai. Tik čia nebuvo pakankamai technikos. Tad kai kas atėjo su savais mopedais ir motodiviračiais. Tėvai perprato paprastą tiesą — organizuoti sportuodami jų vaikai ne tik naudingai ir įdomiai praleidžia laisvalaikį, bet ir gerai mokosi, tobulėja, savaime šalinasi gatvės ir su ja susijusių pasekmių. Neliko nepastebėta trenerio visuomenininko veikla ir klube bei SDAALR rajono komitete. 1979-ųjų pradžioje buvo įgyti keturi pirmieji mopedai. Metams baigiantis — dar tris

naujus motociklus: 250 ccm „ČZ“, 350 ccm „IZ“ ir 650 ccm „Ural“, be to dar ir septynis „karstus“, kuriuos nagingos Vyto Salkausko auklėtinių rankos palaipsniui prikėlė naujam gyvenimui. Na, o turint daugiau technikos, ir reikalai pagerėjo. Dalyvaudami LTSR motokroso varžybose, kur atskirai startuoja mopedininkai ir atskirai — motociklininkai, jurbarkiečiai pernai per šėsis čempionato etapų sugebėjo įsitvirtinti bendroje penktoje vietoje, o asmeniškai vaikinukai tarp rajonų sportininkų buvo šešti—septinti. Bet ne tai labiausiai džiugina jurbarkiečius.

Pagrindinis dėmesys čia skiriamas paaugliams. Vasarą jie treniruojasi ir rungtyniauja motokroso, o žiemą — skioringo varžybose. Per atostogas — vaikai kasdien klube, kasdien narsto, sudeda, tikrina ir žvigdo savo mopedus, na, o šeštadienį bei sekmadienį — rungtyniauja. Svečiuose ar pas save — nesvarbu. Kad tik startas. Nėra tai labai paprasta. Reikia ir transporto, ir lėšų. Bet padeda patriotinės draugijos rajono komitetas, technikos sporto klubo viršininkas Stasys Butkus, o ypač daug šėtai — Jurbarko nerūdinių statybinių medžiagų gamykla, jos direktorius Arvydas Šteikūnas. Tai pastarosios dėka motokrosininkų „ūkis“ praturtėjo dar vienu motociklu, buvo surengtos tarprespublikinės skioringo varžybos.

Pernai jurbarkiečiai antrą kartą išbandė jėgas Rygoje vykusiose „Aukšinio mopedo“ varžybose. R. Svilpa, R. Lukšys, J. Vilimas, A. Senkus sėkmingai pasirodė gausiame — per 120 — dalyvių būryje, iškovoję savo klubui bendrą trečiąją vietą. Paaugliai susidraugavo su kitų respublikų vaikais, užsimezgė draugystė, kurią nuolat stiprina į miestą prie Nemuno ir iš jo, į įvairias vietas skriejantys vaikai laiškeliai. Juose gausu informacijos ir apie mokslą, ir apie treniruotes, varžybas, kuriose jau dalyvauta ir rušiamasi startuoti.

Auga, plečiasi Jurbarko TSK veikla. Ir vienas treneris visuomenininkas Vyta Salkauskas jau nebesusidoroja su treniruotėmis, išvykomis, varžybų organizavimu. Bet jis dėl to nepergyvena. Per kelerius metus Jurbarko daug padaryta motociklų sporte, suburtas gausus aktyvas, atsirado puikūs draugai. Kai kuriems jų Vyta jau ir jaunimo globotojų pareigas patiki. Patys dar nelabai seniai vyrais

tapę, Jurbarko ATJ vairuotojas, Kęstutis Paulikas bei Kaune besidarbuojantis, bet už Jurbarko TSK startuojantis Gintautas Bariusevičius padeda paaugliams susifarkyti techniką, patarimais, organizuojant motokroso bei skioringo varžybas. Nelieka nuosalyje ir visa Vyto šeima. Tėvas — teisėjauja, seserys Danguolė ir Zita ne tik pačios varžybų sekretoriatare darbuojasi, bet ir savo draugę Aušrą Venckutę, kitas atveda. Štai taip ir įtraukiama į karinių techninių sporto šakų propagavimą vis daugiau žmonių...

Nebeamenu, kuri įžymybų yra pasakiusi, jog nedidelio ūgio žmonių energija, aktyvumas atvirakčiai proporcingi jų dydžiui. Susipažinus su komjaunimo aktyvistu, visuomeninio trenerio Vyto Salkausko veikla ugdat Jurbarko motosportą, jo rezultatai, tuo nė kiek nesuabejoji. Jo pilna visur. Dažnai, žiūrėk, po naktinės pamainos net prideramai neišsimiegojęs, Vyta jau ir komjaunimo rajono, SDAALR komitete, klube, technikos parke, nekalbant jau apie treniruotes, varžybas. O laisvomis valandėlėmis Salkauskas laužo sau galvą, bandydamas išspręsti nelengvą klausimą: kaip padaryti, kad varžybos mopedais ir motodiviračiais mūsų respublikoje taptų tokios populiarios, kaip kaimyninėje Latvijoje?

Ten gamykla „Sarkana zvaigznė“ ne tik skiria finalinėms „Aukšinio mopedo“ varžyboms net po tris komandinius prizus — savos gamybos mopedus ir motodiviračius, o asmeniškų varžybų nugalėtojams — atsargines dalis jų plieniniams žirgeliams, bet ir labai daug daro, kad paauglių pomėgis technikai nuolat didėtų, kad gausėtų pirmine motosporto pakopą pamėgusių paauglių skaičius. Tarybų Lietuvoje taip, deja, dar nėra. Juk net respublikinės „Aukšinio mopedo“, skioringo varžybos dar oficialiai neįteisintos. Į jas atvyksta kėdainiečiai, šiauliečiai, jurbarkiečiai. O kitų rajonų paaugliai? Nejau kitur esantys TSK negali rasti galimybių sudominti paauglius šia techniška sporto šaka? Vaikai skriaudžiami, o svarbiam reikalui — ugdyti motociklų sporto meistrus — daroma didelė žala. Laikas bėga, kaimyninių respublikų sportininkų rezultatai auga, o mes vis neišsijudiname. Juk sustoti vietoje — vadinasi, atsilikti!

I. ALEKSAITIS

LAISVOS KONSTRUKCIJOS AUTOMOBILIS

RC—EB klasės automodelis yra laisvos konstrukcijos. Čia aprašytas automodelis valdomas diskretine aparatūra RUM-2. Valdymui naudojamos keturios komandos. Jis buvo pagamintas Respublikinės jaunųjų technikų stoties telemechanikos būrelyje. Modelio autoriai 7-os klasės mokiniai D. Augustinas ir G. Eriksonas. Modelio gamybai be reikalingų medžiagų, kurios nurodytos sąraše, būtina turėti tekinimo ir gręžimo staklės.

Prieš pradėdant naudoti valdymo aparatūrą, būtina įsigyti LTSR valstybinės ryšių inspekcijos leidimą. Šiuo klausimu reikia kreiptis į artimiausią radijo klubą.

AUTOMODELIO KONSTRUKCIJA

Visi važiuoklės agregatai sumontuoti ant šasi (1). Priekinio tilto sija (3) susideda iš dviejų duraluminio juostelių, suvirtintų tarpusavyje varžtais. Tarp juostelių įstatomi stoveliai (4). Prie šasi sija pritvirtinama dviem M3 varžtais, prieš tai padėjus du stovelius (5). Pirštais (8) prie sijos pritvirtinami pasukami kumšteliai (6). Veržlė ant pirštų užsukama tiek, kad pasukamieji kumšteliai suklotųsi laisvai, bet neklibėtų. Veržlė užfiksuojama klizais. Prie pasukamųjų kumštelių prikniedytos pusašės (7). Ant pusašių varžtais M3 ir veržlėmis (17) tvirtinami ratai. Ratų diskuose (10) įstatyti du guoliai (9). Padangos (12) klijuojamos prie diskų klizais „88“.

Padangų gamybos technologija parodyta pieš. 1. Specialiu įtaisu ir gręžimo staklėmis iš akytos gumos lakšto išpjaujami žiedai, kurie užklijuojami ant diskų. Jeigu gumos lakšto storis nepakankamas, padanga sukljuojama iš kelių žiedų. Priekiniai ratai valdomi vairo traukėmis (13). Ratų suvedimo reguliavimui traukės sujungtos tarpusavyje sriegine įvorė (14). Prie traukės priličiuojama svirtis (15), į kurios 2 mm pločio griovelį įeina varžtas (19), pritvirtintas prie servomechanizmo (41) svirties. Vairavimo servomechanizmas tvirtinamas prie šasi kronšteinu (16).

Vedančiojo tilto ašis (24) sukasi slydimo guoliuose (29). Guoliai priličiuoti sijos (23) kiaurymėse. Sija tvirtinama prie šasi dviem varžtais M3. Krumpliaratis (25) tvirtinamas prie dešiniojo rato disko trimis varžtais (33).

Pritvirtinus krumpliaratį, būtina patikrinti, ar nėra radialinio ir šoninio mušimo.

Poveržlėmis (27 ir 28) reguliuojamas išilginis ašies laisvumas.

Kairysis ratas sukasi laisvai ant ašies, o dešinysis tvirtinamas varžtais (39).

Elektros variklis DPM30—N1—03 (galimas ir kitoks, bet tik 4,5—27 V įtampos) tvirtinamas apkaba (35) prie šasi dviem varžtais M3. Ant variklio veleno priklijuojamas vedantysis krumpliaratis (34). Krumpliaratį galima panaudoti iš žaislų, stalinių laikrodžių. Svarbu, kad reduktoriaus perdavimo skaičius būtų ne mažesnis kaip 6.

Valdymo mechanizmus nuo dulkių ir purvo apsaugo gaubtas (48), pritvirtintas prie šasi kniedėmis (49).

Modelyje sumontuota valdymo aparatūra turi du servomechanizmus, kurių vienas skirtas priekinių ratų vairavimui, o antras — eigos variklio valdymui. Variklio sukimosi kryptis, o tuo pačiu ir modelio eiga pirmyn — atgal keičiama mikroperjungėjais (43). Mikroperjungėjų sujungimo schema parodyta pieš. 2. Esant komandai „pirmyn“ arba „atgal“, ekscentrikas, pasisukdamas ant servomechanizmo ašies į vieną ar kitą pusę, per spyruoklę (44) nuspaudžia vieną ar kitą mikroperjungėją. Nesant komandos, ekscentrikas yra vidurinėje padėtyje, abu mikroperjungėjai būna laisvi ir įtampa variklio nepasiekia.

Antenos lizdas (45) padarytas iš izoliacinės medžiagos ir į jį įpresuota žalvarinė įvorė su vidine sriegė M2. Į šią įvorę įsukama plieninė 1 mm skersmens ir 30 cm ilgio antena.



Kėbulas gaminamas iš 1 mm storio faneros. Čia prototipu paimtas čekoslovakiko lenktyninio automobilio „Metalex“ kėbulas, kuris turi gražią išvaizdą.

Atskiros detalės sukljuojamos epoksidine derva. Iš vidaus detalių sujungimo vietos apklijuojamos stiklo audinio juostelėmis. Kėbulas apdailinamas smulkiu žvitriniu popieriumi, špakliuojamas, gruntuojamas ir dažomas ryškių spalvų nitroemalinių dažais. Priekinis stiklas gaminamas iš 1 mm storio organinio stiklo, o prie kėbulo tvirtinamas vielinėmis sankabėlėmis.

Užpakalinio vaizdo veidrodžiai, saugos lankas, vairo segmentas, prietaisų skydelis ir vairuotojo figūrėlė suteikia modeliui užbaigtumą. Šių detalių gamybai reikia skirti didelį dėmesį. Kėbulas tvirtinamas prie šasi kabliuku (priekyje) ir dviem varžtais, įsukamais į kampučius (2).

Iš trijų servomechanizmų, kurie yra RUM-2 aparatūros komplekte, priekinių ratų valdymui parenkama tą, kuris tiksliau grįžta į neutralią padėtį.

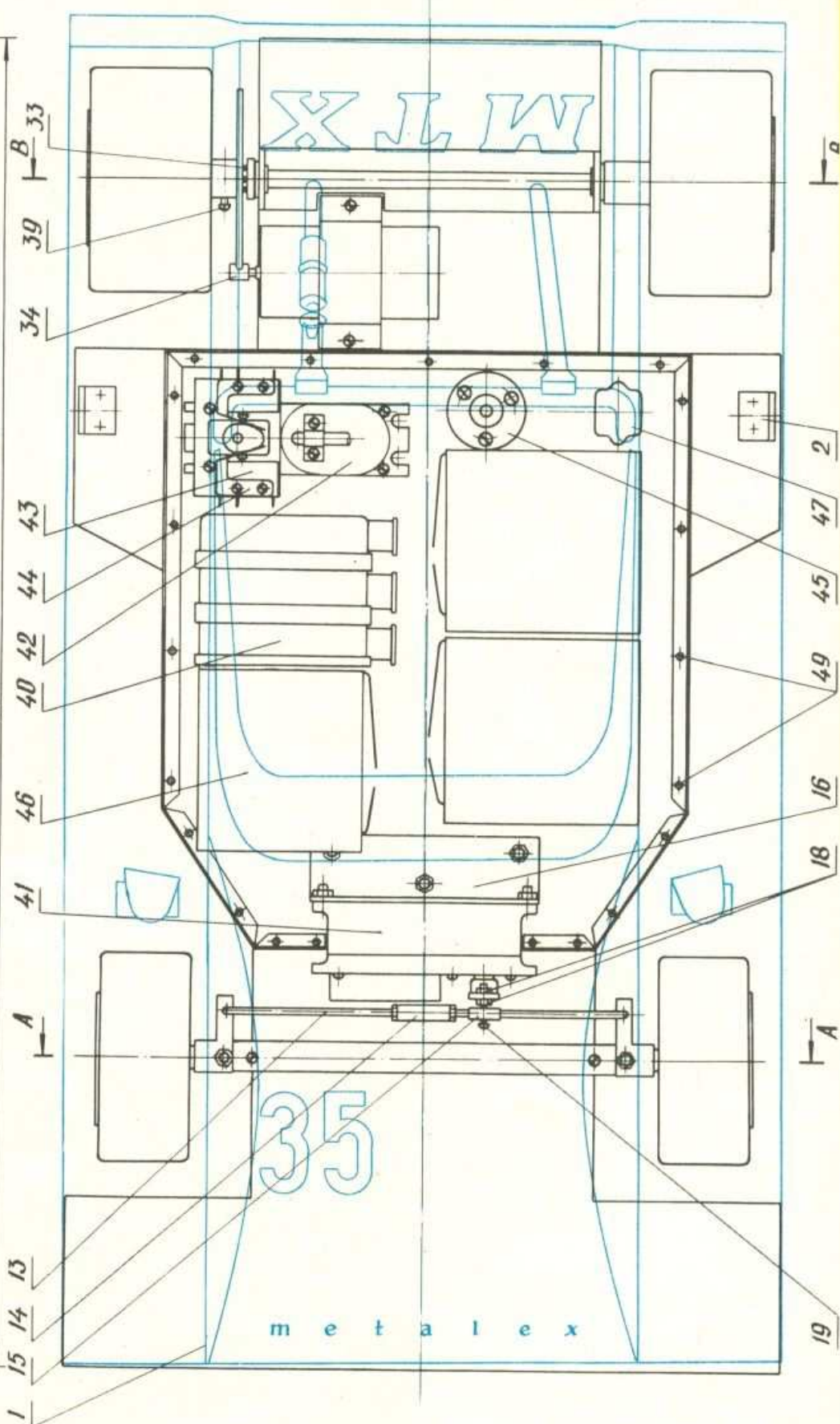
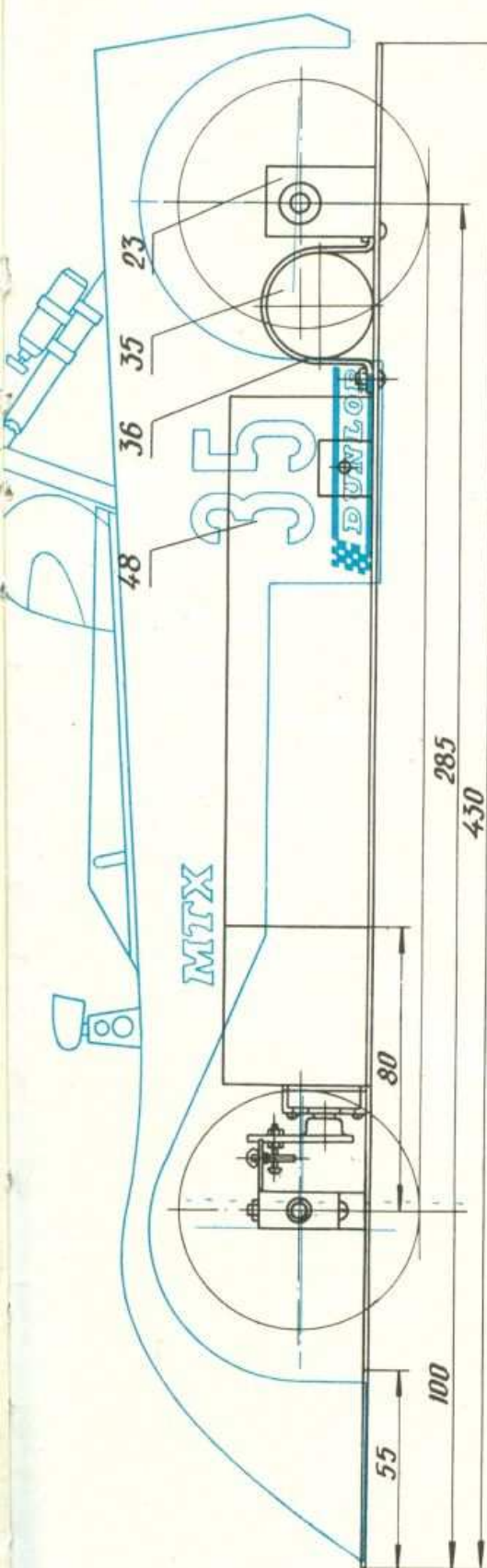
Reguliuojant modelį, patikriname priekinio ir užpakalinio tiltų lygiagreumą, ratų suvedimą. Teisingai sureguliuotas modelis turi judėti į priekį tiksliai ir tiesiai, o perjungus judėjimui atgal — grįžti į tą pačią vietą.

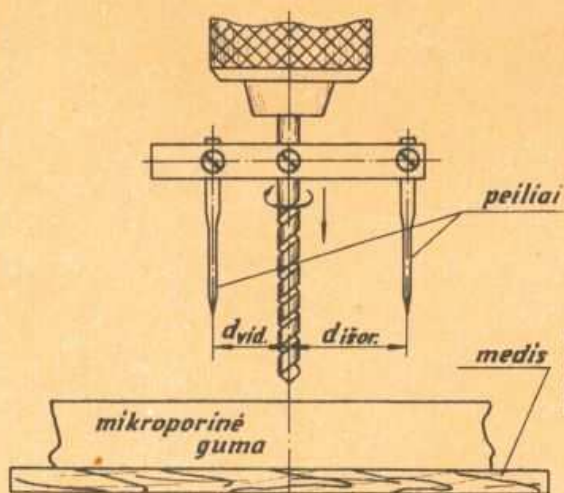
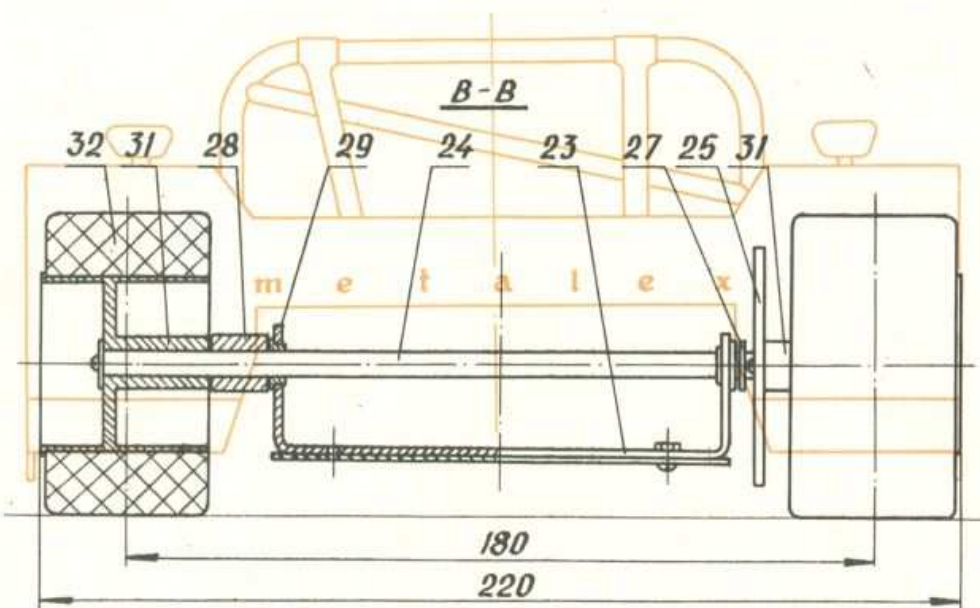
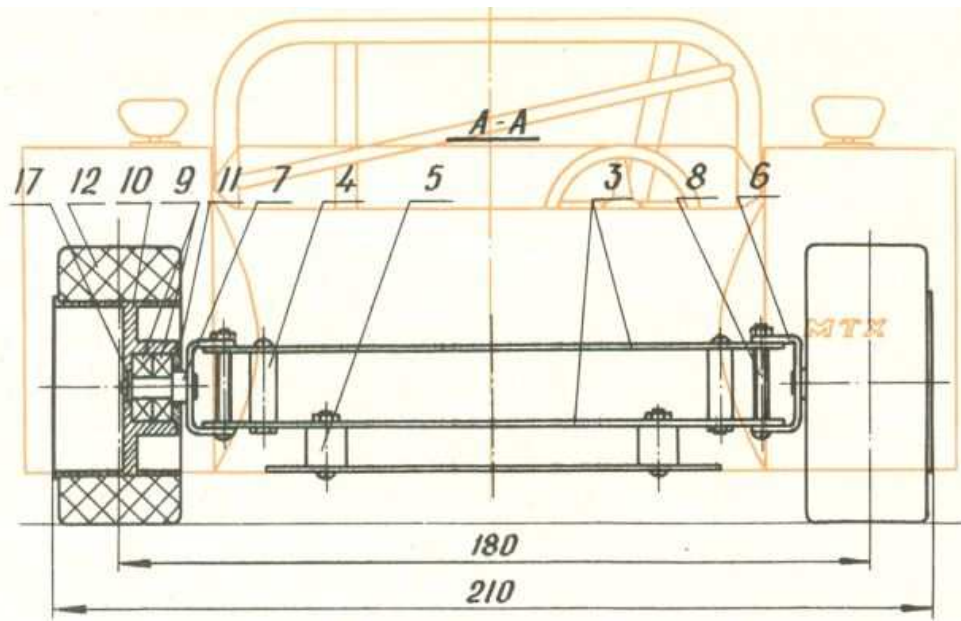
H. VIŠOCKAS,
TSRS tautų VII spartakiados
čempionas

Automodelio detalės (priekinis skaičius žymi jų numeraciją), medžiagos joms pagaminti ir detalių kiekis (skliausteliuose)

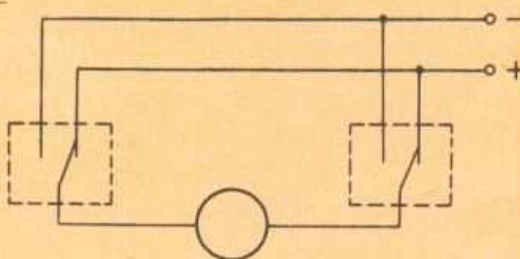
1. Šasi, duralis 1,5x230x430 (1), 2. Kampuotis, duralis

1,5x16x28 (2), 3. Sija, duralis 1,5x10x140 (2), 4. Stovelis, duralis, skersmuo 7x15 (2), 5. Stovelis, duralis, skersmuo 10x10 (2), 6. Kumštelis, plienas 1,5x25x46 (2), 7. Pusašė, plienas, skersmuo 8x8 (2), 8. Pirštas, varžtas M3x25 (2), 9. Guolis (4), 10. Rato diskas, duralis, skersmuo 45 (2), 11. Dangtelis, duralis, skersmuo 23 (2), 12. Padanga, akylta guma, skersmuo 70x30 (2), 13. Traukė, plienas, skersmuo 2x2 (2), 14. Įvorė, plienas, skersmuo 7x16 (1), 15. Svirtis, žalvaris 1x10x28 (1), 16. Kronšteinas, duralis 1,5x45x75 (1), 17. Poveržlė, plienas, skersmuo 7x1,5 (2), 18. Veržlė M2 (2), 19. Varžtas M2x12 (1), 20. Varžtas M3x22 (2), 21. Varžtas M3x10 (2), 22. Veržlė, M3 (6), 23. Sija, plienas 2x20x155 (1), 24. Ašis, plienas, skersmuo 6x205 (1), 25. Krumpliaratis, žalvaris, skersmuo 60x2 (1), 27. Įvorė, fluoroplastas, skersmuo 13x2 (1), 28. Įvorė, fluoroplastas, skersmuo 13x14 (1), 29. Guolis, bronza (2), 31. Rato diskas, duralis, skersmuo 45x40 (2), 32. Padanga, akylta guma, skersmuo 75x40 (2), 33. Varžtas, M2x6 (3), 34. Krumpliaratis, plienas, skersmuo 6x6 (1), 35. Elektros variklis, DPM30 N1-03 (1), 36. Apkaba, plienas 1x20x95 (1), 37. Varžtas, M3x10 (4), 38. Veržlė, M3 (4), 39. Varžtas, M3x10 (1), 40. Imtuvas RUM-2 (1), 41. Servomechanizmas (2), 42. Perjungėjas (1), 43. Mikroįjungėjas MP-5 (2), 44. Spyruoklė, bronza 0,5x18x30 (2), 45. Antenos lizdas, izoliacinė medžiaga (1), 46. Maitinimo šaltinis, baterija 3336L (6), 47. Įjungėjas (1), 48. Apsaugos bortas, plienas 0,3x45x630 (1), 49. Kniedė, duralis, skersmuo 1,5x2,5 (21).





Brėž. 1



Brėž. 2

GERA PRADŽIA

Kauno kelių statybinių medžiagų susivienijimo inžinierius sporto meistras Ričardas Matelionis šalies motorlaivių sporto rinktinės sudėtyje naująjį sportinį sezoną pradėjo užsienyje. Startuojantis OB klasės skuteriu kaunietis Bulgarijoje vykusiose tarptautinėse varžybose užėmė antrąją vietą, perleidęs pirmenybės palmę leningradiečiui tarptautinės klasės sporto meistrai I. Bogdanovui. Komandomis mūsų šalies atstovai buvo pirmi.

R. Matelionis įnešė savo indėlį ir į TSRS rinktinės pergalę Cekoslovakijoje surengtose socialistinių šalių varžybose, pavadintose „Už brolybę ir draugystę“. Tarybiniai sportininkai ir čia pasiekė įtikinančią pergalę.

B. ROMAITIS

SKLANDYTOJŲ REKORDAI

Vienas respublikos sklandymo sporto veteranų klaidietis sporto meistras P. Vaišvila puikiai pradėjo šį sezoną. Dar pavasarį jis su sklandytuvu LAK-9M „Lietuva“ 200 km maršrute trikampių išvystė vidutiniškai 113,46 km/val greitį. Šis rezultatas yra naujas Tarybų Lietuvos rekordas.

...

Pasaulio rekordą 500 km trikampių distancijoje pagerino garsi Lenkijos sklandytoja A. Dankovska. Jos valdomas sklandytuvas išvystė vidutiniškai 93,86 km/val greitį. Lenkijos sklandytoja pagerino tarybinei sportininkei T. Zagajnovai priklausiusį ankstesnį pasaulio rekordą (69,5 km/val).

...

Respublikos rekordų šturmą tęsė ir mūsų sklandytojos. Šiaulietė L. Jurevičiūtė, startavusi Oriole, skridama į tikslą ir atgal sklandytuvu LAK-9 „Lietuva“ įveikė 364 km. Ji net 54 kilometrais pagerino nuo 1960 metų S. Sudeikytei priklausiusį LTSR rekordą.

Savo paties rekordinę pasėkmę (70,5 km/val) pagerino vilnietė R. Stašaitytė. Ji sklandytuvu „Jantar-Standart“ 200 km maršrute trikampių išvystė vidutinį 79,5 km/val greitį.

Viens! Du!... Trys?



Kauno „Politechnikos“ komanda, laimėjusi TSRS autorialio žiemos pirmenybes (iš kairės): Jurgis Butkus, Jonas Dereškevičius, Vytautas Leonavičius, Algis Talašavičius, Zenius Balcėnas, Antanas Jurevičius ir Andrius Vadauskas.

M. KURAIČIO nuotr.

Kai pernai Kauno „Politechnikos“ technikos sporto klubo ralistai Šiauliuose tapo TSRS žiemos komandinių autorialio pirmenybių nugalėtojais, sakėme, kad tai pirmosios kregždės. Ir išties, TSRS laurų VII spartakiados finaliniai startai padovanojo respublikos sporto mėgėjams ne vieną malonią akimirklą.

Ar pasikartos istorija žiemet? Sunku pasakyti. Tačiau bent jau „Politechnika“ savo padarė. Ir žiemet, antrą kartą iš eilės, TSRS žiemos komandinės pirmenybės laimėtos. Šį kartą kauniečiams laimingos buvo kaimyninės Latvijos trasos.

Dabar, savaime aišku, kyla klausimas, ar ir trečias kar-

tas nemeluos. Juk įtampa didėja, atsakomybės našta auga. O galimybės iškovoti TSRS taurę visam laikui viliojančios. Komandos vadovas ir „žaidžiantis“ treneris Antanas Jurevičius, palikdamas iškovotą taurę metus pasaugoti Lietuvos TSR SDAALR Centro komitete, užtikrina, kad komanda kupina ryžto

tęsti pergalių seriją. Reikalingą paramą pažadėjo ir respublikos gynybinės draugijos vadovybė. Tad sekančiam startui pradėta ruoštis tuoj po finišo. Skaitytojų vardu sveikindami „Politechnikos“ komandą su pergale, linkime ir ateityje sėkmingai startuoti.

AMŽIUS — NE KLIŪTIS SIEKTI REKORDŲ

Vartau Lietuvos, šalies ir pasaulio sklandymo rekordų lentelę ir stebiuosi, kad kai kurie jų turi net 40 metų. Pavyzdžiui, TSRS sklandytoja O. Klepikova 1939 m. su sklandytuvu RT-7 nuskrido 749,203 km, tuo užfiksavo šalies ir pasaulio laisvo skridimo nuotolio rekordą. Tarybų Sąjungoje šis rekordas nepagerintas iki šiol, o pasaulio rekordų lentelėje lenkė A. Dankovska pataisą įnešė tik 1977 metais, nuskrudusi 837 km. Įdomu, kad kai kuriuos pasaulio rekordus sportininkai pasiekė turėdami beveik 60 metų amžiaus. Žinoma pasaulyje sklandytoja ir lakūnė bandytoja vokiečių Hana Raič, kuri 1936 m. Berlyno olimpinio žaidynių metu su akrobatiniu sklandytuvu atliko aukštąjį pilotazhą, pernai, turėdama jau 65 metus, dar sūspėjo įsirašyti į pasaulio rekordininkų lentelę, nuskrisdama su sklandytuvu į tikslą su sugrįžimu 801,7 km.

Trijų pasaulio rekordų autorius vokiečių H. V. Grosė nuotolio rekordą (1460,8 km) pasiekė 1972 m., turėdamas jau daugiau kaip 50 m. amžiaus, o dar po penkerių metų pasiekė du naujus pasaulio sklandymo rekordus: greičio — 145,3 km/val., skriejant 1000 km trikampiui ir tolio — 1229 km, skriejant 750 km trikampiui maršrutu.

Be jau minėto O. Klepikovos rekordo, yra ir daugiau Tarybų Sąjungos rekordų, turinčių ne vieną dešimtį metų. Du jų priklauso mūsų respublikos sklandytojams: J. Jaruševičiaus 1963 m. dviviečiu sklandytuvu pasiektas absoliutus aukštis (6896 m.) ir laimėto aukščio rekordas (4977 m), pasiektas 1963 m. Z. Brazausko.

Respublikoje seniausias sklandymo rekordas priklauso kauniečiui Vytautui Dovydaičiui, kuris 1961 m. su sklandytuvu Z-13 (vienviečiu variantu) laisvu skridimu įvei-

kė 503 km. Kiti respublikos rekordai: skridimo į tikslą ir atgal — 504 km (A. Jonušas), 310 km (S. Sudeikytė) pasiekti 1965 m., o skridimo į tikslą — 472 km (V. Pakarskas), 293 km (O. Bartusevičiūtė), greičio 100 km trikampiui — 100,91 km/val., skridimo į tikslą — 417 km su vienviečiu sklandytuvu (V. Dovydaičis) pasiekti 1966 metais.

Paminėtinas V. Dovydaičio pasiektas respublikos rekordas skrendant 100 km trikampiui maršrutą dviviečiu sklandytuvu L-13. Jis išvystė vidutinį 78,42 km/val. greitį. Šį rekordą sklandytojas pasiekė turėdamas 55 m. amžiaus. Tik sulaukęs garbingo 60-mečio sklandymo veteranas atsisveikino su šiuo sportu, atidavęs jam gražiausias dienas. Per 40 metų V. Dovydaičis yra skraidęs 11 tipų lėktuvais ir net 30 tipų sklandytuvais, praleidęs ore daugiau kaip 1700 valandų.

Kita V. Dovydaičio aistra buvo žurnalistika. Jis — Lietuvos televizijos ir radijo komiteto Kauno redakcijos darbuotojas, respublikinės žurnalistinės V. Kapsuko premijos laureatas.

V. AŠMENSKAS,
LTSR aviacijos sporto
federacijos atsakingas
sekretorius

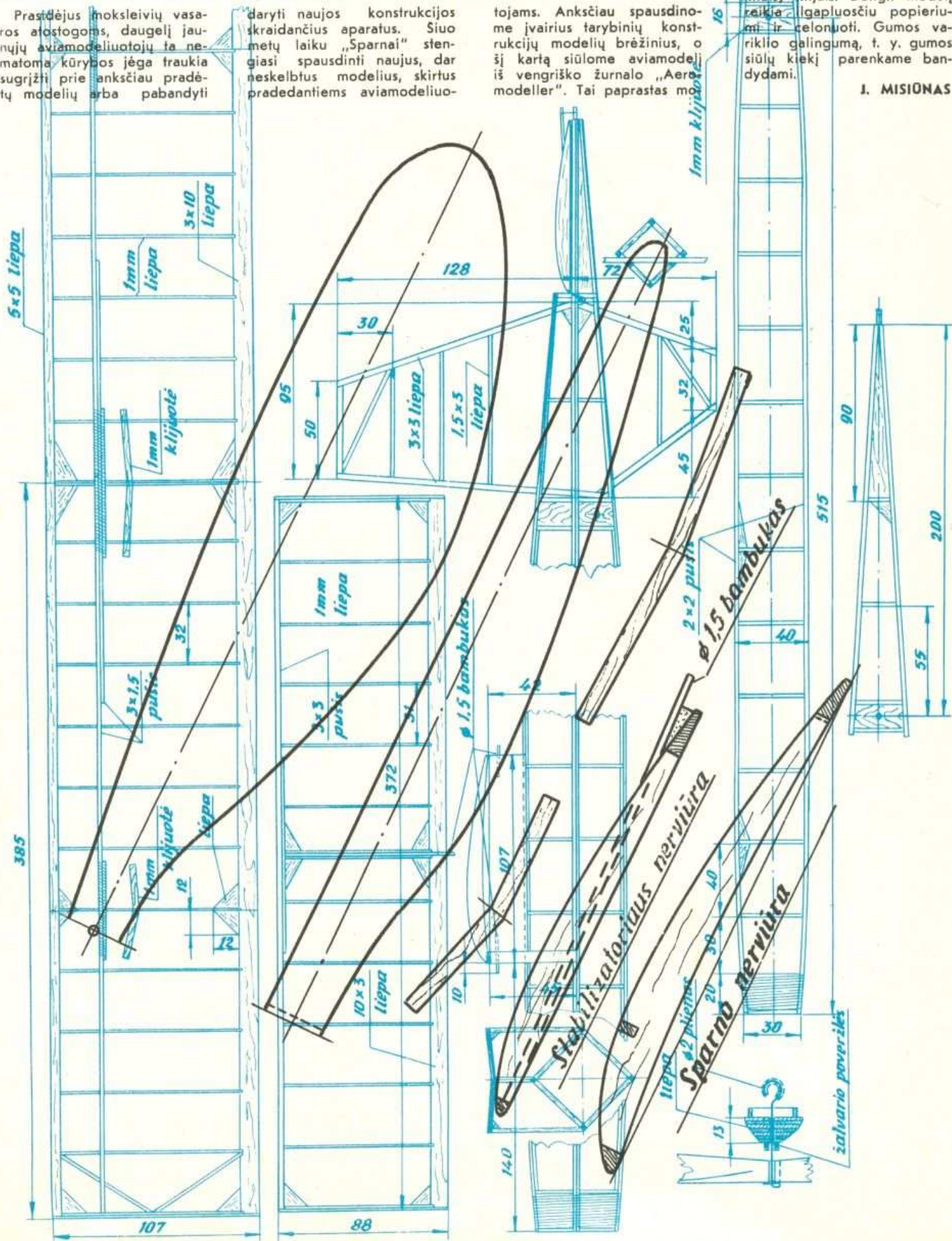
GARBINGI VARDAI TRENERIAMS

Kūno kultūros ir sporto komitetas prie LTSR Ministrų Tarybos suteikė Tarybų Lietuvos nusipelnusio trenerio garbės vardus grupei SDAALR darbuotojų: Vilniaus ATSK lakūnui, respublikos sklandymo rinktinės vyr. treneriui G. Kilnai, Kauno ATSK viršininkui, lėktuvų sporto treneriui R. Pivnickui, Vilniaus aeroklubo lakūnui Instruktoriui, respublikos pilotazhininkų rinktinės vyr. treneriui A. Unikauskui, Vilniaus ATSK lakūnui instruktoriui J. Sukackui, Kretingos „Švyturio“ komandos ir respublikos motalo rinktinės treneriui V. Brazdeikiui, Vilniaus ASMM automobilių sporto vyr. treneriui-dėstytojui ir respublikos autorialio rinktinės vyr. treneriui A. Čipkui, Vilniaus ASMM motosporto treneriui-dėstytojui V. Ovčnikovui, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto vyr. dėstytojui, automobilių sporto treneriui A. Jurevičiui.

tojams. Anksčiau spausdino-
me įvairius tarybinių kon-
strukcijų modelių brėžinius, o
šį kartą siūlome aviamodelį
iš vengriško žurnalo „Aero-
modeller“. Tai paprastas mo-

delis su gumos varikliu. Naudojamos medžiagos — pušis ir liepa — visiems prieinamos. Detales klijuoti reikia atsparias drėgmei („Ago“ ir kitais) klijais. Dengti modelį reikia ilgaplauščiu popieriumi ir celonuoti. Gumos variklio galingumą, t. y. gumos siūlų kiekį parenkame bandydami.

1. MISIONES



Ne vienas vaikystėje patyrėme džiaugsmo, kai tošinys laivelis, savo burelėmis pajutęs vėjo grybšnį, iš lėto nukrypuodavo į kitą tvenkinio krantą ar smagiai nulinguodavo upeliuko bangelėmis. Ne, tik pro šalį skubantiems vyresniesiems atrodo, jog lenktyniauja tošinukai, iš lentukės išdrožti laiveliai. Vaikams tai — neatsibostantis žaidimas linkorais, kreiseriais, kateriais.

taškus, ir užimti aukštesnę vietą.

Keli laivų modelių sporto mėgėjai vos nesusipyko, kai paklausiau, kokias problemas nūnai sprendžia LTSR laivų modeliavimo sporto federacijos prezidiumas. (Juk yra ką veikti, kai taip prastai atstovaujama respublikai). Ginčijosi vyrai ne dėl problemų, ne. Vienas tvirtino, kad federacijos prezidiumas egzistuoja...

imtį sudaro Kauno respublikinis technikos sporto jūrų klubas, priklausantis SDAALR). Jaunieji sportininkai rungtyniauja ne tik per respublikos moksleivių varžybas. Dažnai jie kviečiami atstovauti ir gynybinės draugijos organizacijoms. Deja, tuo pastarųjų bei sportininkų ryšiai prasideda ir baigiasi! Rungtyniauti taip prašome, o kur lieka taip reikalinga parama? Nejaugi at-

modeliavimo sporto federacijos prezidiumas domėtusi sportininkų aprūpinimu, tai... Bet ar verta dėmesio teorija, kuri ir liks teorija?

Respublikos vyrų ir jaunių rinktinės sudaro Kauno ir Vilniaus atstovai, kurie yra pajėgiausi respublikoje. Vienu atveju pajėgumą lemia tai, kad kitų miestų ar rajonų laivų modeliotojai praktiškai yra užmiršti, nesulaukia paramos, kitu atveju — kad kurios nors klasės modelių varžybose dalyvauja vos vienas laivelis. Nori nenori tada tapasi respublikos čempionu ir rinktinės nariu. O koks tavo lygis, kaip respublikai atstovausi, galvos niekas nesuka. Juk tu pajėgiausias... savo kieme (!).

Ne be rūpesčių savo kieme, atrodo, gyvena jau minėti Vilniaus ir Kauno laivų modeliotojai. Vargu ar respublikos komanda galės užimti aukštesnę vietą TSRS tautų VIII spartakiadoje, jei šios sporto šakos centruose nepažįsime gaivesni vėjai. Be jų bus sunku, be jų vargiai išsisklaidys susitaikymo su esama padėtimi nuotaikos, inertiškumas. Juk ir kitose respublikose laivų modeliavimo sporto reikalais rūpinasi šios sporto šakos entuziastai visuomenininkai. Tad kodėl nepasimokius iš jų: ir darbo, ir principumo. Nėra rezultatų, ieškokime, kodėl snūduriuoja federacijos prezidiumas — per rinkim, bet nesnūduriuokim sykiu, sakome, kad per mažą dėmesio sulaukiam iš respublikos SDAALR Centro komiteto sporto skyriaus — priminkim apie save. Kartu nedera užmiršti ir kitų.

Daug kur respublikoje moksleiviai gamina modelius, daug kur galima įrengti treniruotį vietas. Tačiau bėda, kad abejingai žiūrimieji sportininkų, jų trenerių visuomenininkų pastangas ir norą tobulėti: nesidomime, kodėl jie nedalyvauja vos kelis kartus per metus rengiamose varžybose, kodėl neseinama specialioji literatūra? Nejaug tik keliems šios sporto šakos mėgėjams, kaip RSTJK instruktoriui L. Marcinkevičiui, Respublikinės jaunųjų technikos stoties laivų modelių laboratorijos vedėjui V. Korneičiui turi skaudėti širdys, kad mūsų šios modeliai atsilieka, kad ateities prognozės neliuksmos?

...Kiek džiaugsmo! Laivelis plaukia, ir kojos pačios nėra pakrante paskui mažąjį katerį! Spindėte spindė berniuko akys. Tačiau ko joks susirūpinęs suaugęs žmogus, stebintis žaidimą?

J. PASKOČINAS

Vaikų žaidimai ir suaugusiųjų rūpesčiai

TARYBŲ SĄJUNGOS LAIVŲ MODELIŲ PIRMENYBĖSE 1976 M. MŪSŲ RESPUBLIKOS RINKTINĖ UŽĖMĖ PENKIOLIKTĄ VIETĄ, 1977 M. — ŠEŠIOLIKTĄ, 1978 M. — ŠEŠIOLIKTĄ, TSRS TAUTŲ VII SPARTAKIADOJE 1979 M. — VĖL ŠEŠIOLIKTĄ, TSRS tautų VIII SPARTAKIADOJE 1983 M. — I

Daug gali fantazijai Betgi laikas bėga, ir paauglys ima įgyvendinti savo vaikystės svajones. Jaunųjų technikos stotyje jis ima gaminti laivų modelius, o užaugęs irgi nesisiskiria su vaikystės potraukiu. Tik dabar tai ne žaidimas. Vienas stato tikrus jūrų laimerius, kitas juos vairuoja, trečias taip ir lieka prie spalvingų, lengvų modelių, tačiau rimtam dalykui. Lieka, kad galėtų savo proto ir rankų kūriniu pasigalynėti su varžovais, kad savo pomėgiu pakviestų turiningam laisvalaikiui, o gal net mokyti būsimos specialybės abėcėlės vaikus, žaidimais pradedančius rimtus dalykus.

Kad pasigalynėtų... Iš šio rašinio paantraštės nelabai pasakytum, jog Tarybų Lietuvos laivų modeliotojai labai stipriai galynėjasi. O ji, ta paantraštė paimta iš gyvenimo. Trigi prasti respublikos laivų modeliavimo sporto mėgėjų reikalai.

Dairytis atgal neverta, varkar iš po nosies pabėgusio kiškio šiandien nebenušausi. Geriau pasvarstykim, ar galime dirbdami kaip iki šiol per TSRS tautų VIII spartakiadą 1983 metais pelnyti daugiau taškų nei pernai, kada trys LTSR rinktinės nariai „uždirbo“ komandai vos keruris

tik popieriuje, o kitas, kad jo visai nesą. Mano pašnekovų būta vyrų autoritetingų, aptariamos sporto šakos reikalais gyvenančių. Vis dėlto dar bandžiau aptikti tiek daug sporto labai galinčio nuveikti prezidiumo veiklos pėdsakų. Ką nors konkretaus radęs, negaliu pasigirti. Labai gaila, bet nėra pėdsakų. Mėginau jų ieškoti pasitelkęs talkon mūsų respublikos SDAALR Centro komiteto sporto skyriaus darbuotojus. Tačiau ir jie niekuo negalėjo padėti. „Penkiese nebespėjame beveik trisdešimties techninių sporto šakų sužiūrėti, kur čia laivų modeliais besirūpinsi, — išgirdau. — Žinom, kad plauko kažkas kažkur, bet tuo mūsų santykiai ir baigiasi“.

Nors verk, kaip nepasisekė tokiai įdomiai sporto šakai: paliko ją likimo valiai visuomenininkai, formaliai nėra įpareigoti ją globoti techninių sporto šakų plėtros vadovai. Tad ką ir bekalbėti apie masiškumą, apie meistriškumo augimą užtikrinančią sveiką sportinę konkurenciją, apie sportininkų aprūpinimą ir dar daug apie ką. Bet kalbėti reikia!

Laivų modeliavimo sportą respublikoje paprastai kultivuoja LTSR švietimo ministerijai priklausančios jaunųjų technikos stotys, sekcijos bendrojo lavinimo mokyklose (iš-

rodo, kad tik apmokėdami kelionės išlaidas padedame sportininkams tobulėti, gaminti geresnius modelius? Jei taip manome — klystame.

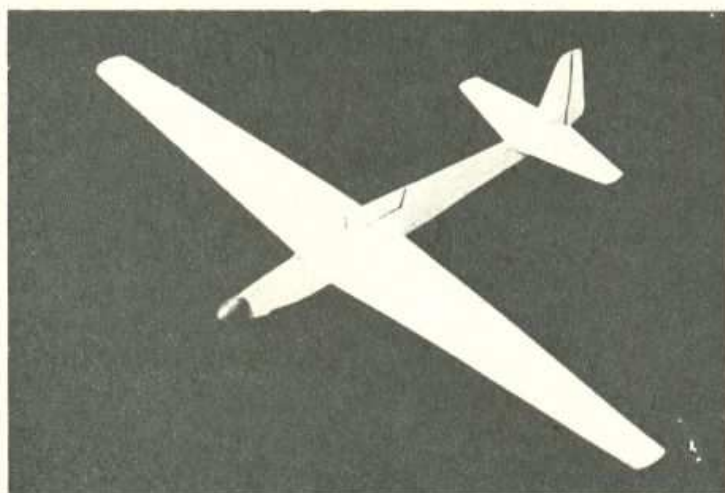
Laivų modeliavimo sportas reikalauja ne tik jam pasižventusių žmonių kruopštumo, kantrybės. Turėk kad ir gražiausią modelį, jis liks bevertis, jei motoras užges tuoj po starto ar likus metrui (!) iki finišo. Pastarąjį per VII spartakiados varžybas nutikusį atvejį prisiminė Tarybų Lietuvos rinktinės kapitonas, Respublikinės jaunųjų technikos stoties laborantas K. Karamyševs. Aišku, kiekvienam pasidarys nyku širdyje, kai kelerių metų triūsas nueina šuniui ant uodegos tik todėl, kad stokojama kokybiškų variklių ar geros radijo aparatūros modeliams valdyti. Juk galėtų vilniečio A. Barakausko, 1978 metais pelniusio bronzą per šalies jaunųjų pirmenybes, modelis ir dabar sėkmingai baigti nuotolį, bet nebaigia. Norint iškovoti pergalę, reikia turėti daugiau nei vieną prieš keletą metų gautą variklį „TALKA“, bent primityviai įrengtą treniruotį vietą, dažniau rungtyniauti. Dabar gi laivų modeliotojams pasiūlomi tie varikliai ir aparatūra, kas atlieka nuo lėklutų ir automobilių modeliutojų ir yra nereikalingi. Žinoma, jei respublikos laivų

PRADĖKIME SKRAIDYTI

11-ASIS MODELIS „FORNIER“

Tai motorinio sklandytuvo schematinė kopija. Liemens (1) priekinė dalis sutvirtinama dviem vatmano gabaliukais (2). Sparnai (3) ir stabilizatorius (4) klijuojami specialiai

jiems paruoštose vatmano įpjovose, kaip parodyta spalvotame brėžinyje. Kad sparnai būtų standesni, jiems suteikiamas profilis. Modelio svorio centras turi būti 11–12 mm nuo priekinės sparno linijos.

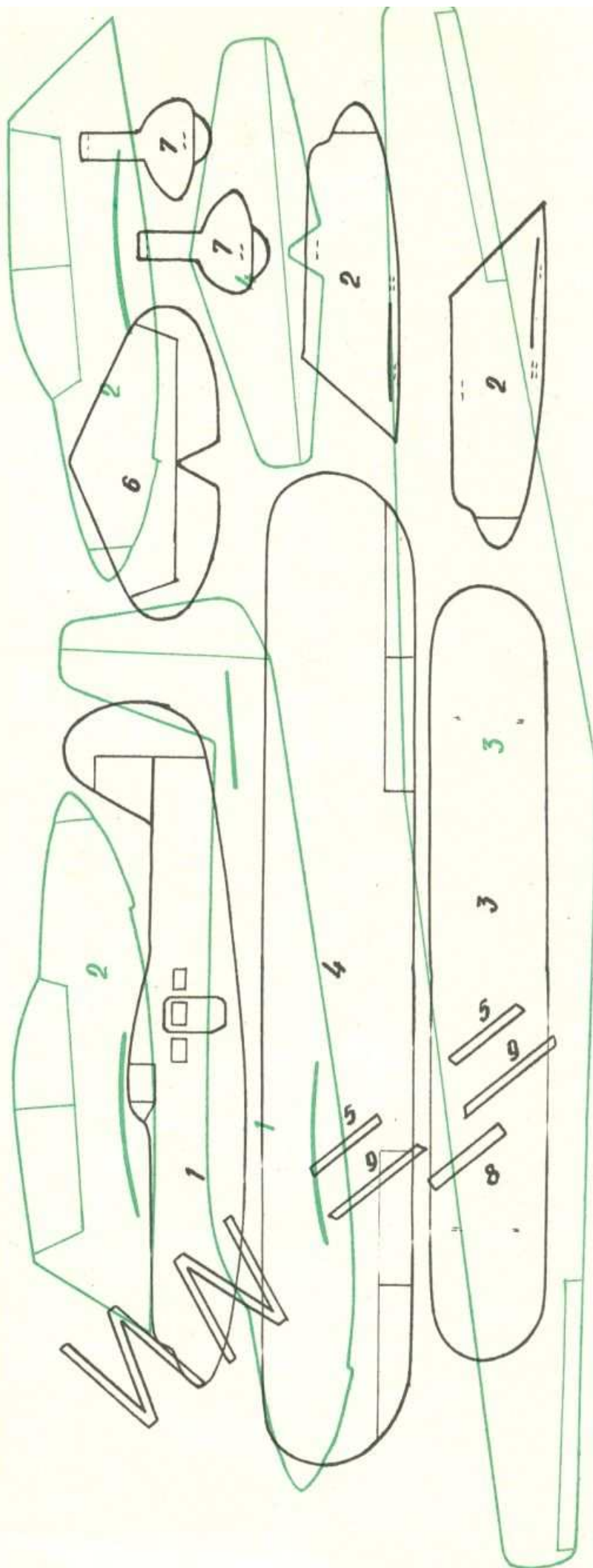
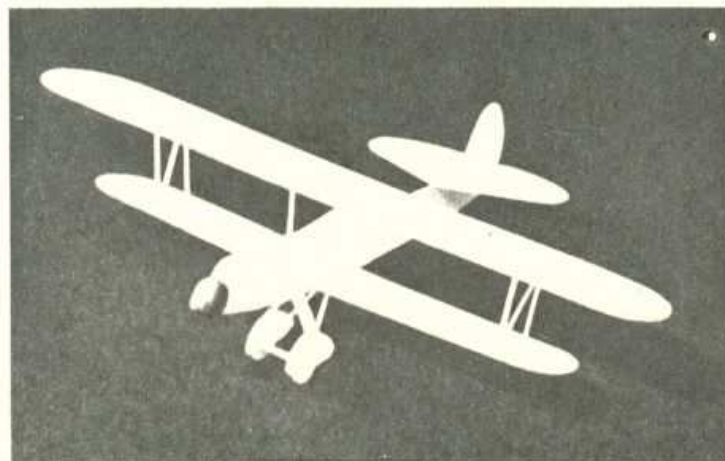


12-ASIS MODELIS PR-5

Tai pirmojo tarybinės civilinės aviacijos lėktuvo schematinė kopija. Liemens (1) priekinė dalis tvirtinama dviem vatmano gabaliukais (2). Apatinis sparnas įstatomas į išpjovą liemenyje kaip parodyta brėžinyje ir priklijuojamas. Prie jo klijuojamos N raidės formos atramos. Ant

jų klijuojamas viršutinis sparnas (4) ir trumpais spyriais (5) papildomai pritvirtinamas. Stabilizatorius (6) įstatomas į kilį, padarius įpjovą kaip parodyta brėžinyje. Sasi (7) klijuojamas apatinio sparno (3) priekyje. Tarp jų statoma ašis (8), nuo kurios prie liemens eina papildomos atramos (9). Modelio svorio centras turi būti 13 mm nuo viršutinio sparno priekinės linijos.

L. MALACHATKA



Auklėtojo akimis

MINTIMIS APIE TSRS TAUTŲ VASAROS VII SPARTAKIADOS ČEMPIONĄ LEONARDĄ BLAŠKEVIČIŲ SU „SPARNŲ“ KORESPONDENTU DALIJASI TRENERIS VIKTORAS OVČINIKOVAS.

LSR nusipelnęs treneris Viktoras Ovčnikovas dirba SDAALR Vilniaus respublikinėje aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje. Anksčiau jis perteikė jaunimui motociklų sporto paslaptis Vilniaus vaikų ir jaunimo technikos sporto mokykloje. Prieš šešerius metus ten atėjo nedidukas, smulkus berniukas ir pasiprašė priimamas į motociklų sporto skyrių. Taip prasiėdė Viktoro Ovčnikovo pažintis su Leonardu Blaškevičiumi, jų bendras darbas, siekiant didelių laimėjimų sporte.

— Žinote, — dėsto treneris, — kai ateina į VJTSM paauglys, visada, būdavo, įsižiūriu į jį ir galvoju: „Išeis iš tavęs kas nors gera, ar...“ Bet tą 1974-ųjų rugsėjo dieną, kai pamačiau trylikametį Leonardą, pajutau — tai būsimas didelis sportininkas. Kas pavergė? Nepaprastas kuklumas, nuoširdumas, betarpiškumas. Vaikinukas prisipažino, jog gyvena čia pat, Dvarčionyse, šalia mūsų mokyklos motociklų trasos. Dažnai mato bendraamžius ir vyresnius skriejančius motociklais miško takais, stebi juos, pavydi. Labai jau patinkantis motociklų sportas. Bet vis nesiryžo ateiti, pasiprašyti. Sužinojęs, jog priima visus gerai besimokančius, pagaliau peržengė mokyklos slenkstį...

Darbas VJTSM nebuvo paprastas. Keturius kartus per savaitę būsimieji motociklininkai plūdo prie technikos, treniravosi, ruošėsi įvairiausioms varžyboms. O juk visi moksliečiai! Vilniaus penktojoje vidurinėje, kurią lankė Blaškevičius, V. Ovčnikovui teko lankyti dažnokai. Pradžioje — kai knietėjo sužinoti mokytojų nuomonę apie vaikinuką,

vėliau, Leonardui tapus pripažintu sportininku — kai reikėdavo gauti leidimą vykti į varžybas.

— Ir kiekvieną kartą girdėdavau apie jį iš mokytojų tik gerus žodžius: drausmingas, pareigingas, gali vykti, nes gerai mokosi, neatsiliks, — tęsia savo pasakojimą treneris. — Jo darbštumas mane stebino. Tik pagalvokite — po pusantų metų paauglys puikiausiai nusimanė apie motociklus, buvo perpratęs visą techniką, pats galėdavo ją paruošti varžyboms. O tai reiškia — iš pagrindų perrinkti, pagal savo ūgį, važavimo manierą prisitaikyti motociklą. Toks atvejis mano praktikoje pasitaikė pirmą kartą.

Leonardas nuo pat pradžių tapo ne tik geru technikos žinovu, bet ir sportininku. Jau 1976-aisiais jis su savo rankomis parengtu 125 ccm motociklu iškovojo respublikos kroso čempiono vardą. Jų tai nebuvo atsitiktinumas, patvirtino ir sekančių, taip pat 1978 metų varžybos. Beje, tals pat metais VJTSM komanda dalyvavo šalies kroso čempionate. Visi vilniečiai pateko į pirmąjį dešimtuką. O geriausias buvo Leonardas.

— Netingėjo jis ir fiziškai ruoštis sunkiai motociklininko daliai. O jį reikalauja labai daug jėgų, — sako V. Ovčnikovas. — Leonardas noriai bėgiojo krosus, žiemą — slidinėjimą, dažnai važinėdavo motociklu vien tam, kad stiprintų rankų raumenis, įveikdamas sunkiausias trasas — per miško keliukų kupstus, gamtinius tramplinėlius, balas, smėlį. Kiek kartų teko kristi, motociklą parsitempti. Bet vaikinukas buvo užsispyręs — žinojo, kad be prakaito, be juodo darbo negerės

Tarybinės Armijos karys Stasys Ragauskas laiške redakcijai prašo papasakoti apie vieną geriausių motociklų sporto šakos mėgėją 125 ccm klasėje, jo laimėjimus, perspektyvas. Patenkiname šį pageidavimą.

rezultatai. Todėl jau Aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje, pradėjus ruošti TSRS tautų VII spartakiadai, Leonardui buvo patikėta startuoti du kartus — ir krose, ir daugiadienėse motociklų lenktynėse.

Šios rungtys panašios. Bet toli gražu ne kiekvienas kroso mėgėjas gali važiuoti daugiadienėse. Krose lenktyniaujama valandą. O antroji rungtis reikalauja per tris dienas įveikti šiuo lengviausiu — 125 ccm — motociklu net 300–400 km, o po to, dar ir dalyvauti 30 min. krose. Tokiam krūviui nepakanka vien meistriškumo, fizinio pasiruošimo. Reikia daug valios, ryžto, vyriškumo.

— Leonardui buvo perduotas naujas 125 ccm „CZ“ markės motociklas. Sportininkas jį perrinko iš pagrindų, savomis rankomis paruošė varžyboms. Ir kaip!

Respublikos spartakiados kroso čempionas ir daugiadienių lenktynių prizininkas Užkarpatėje startavo pirmą kartą. O trasa čia ne iš lengvųjų. Ne vienas pripažintas asas suklupo. O Blaškevičius, startavęs tarp keturiasdešimties varžovų, su kiekviena diena vis labiau artėjo prie pergalės.

— Kai paskutinę dieną ruošėmės startui, daug kalbėjome apie tai, kad iš jo tikimės medalio, — prisimena treneris. — Daugelis mūsų žinojo, kad Leonardas šalia visų savo naujai įgytų bruožų: nepaprasto imlumo žinioms, pateisinamos sportinės rizikos, išsaugojo svarbiausia — darbštumą ir pareigingumą, drausmingumą. Leonardas dabar dar daugiau dirba fiziškai grūdindamasis ir prie motociklo. Jis sutvirtėjo, tapo motosporto asu, o be to — žaltkalviu ir tinkintoju, suvirintoju, montuotoju. Bet svarbiausia — jis liko toks pat nuoširdus, betarpiškas, kuklus, koks atėjo į Vilniaus VJTSM prieš šešerius metus...

Spartakiados kroso varžybos, vykusios vėliau

Charkove, Tarybų Lietuvos komandai taip pat nebuvo sėkmingos. Blaškevičius čia buvo devintas. Bet tai — geriausias mūsų šios rungties rezultatas.

— Kai po pergalės spartakiadoje Leonardui pasiūlė mokyti Maskvos kūno kultūros instituto motociklų sporto skyriuje, motina gerokai susijaudino, — pasakoja treneris. — Bet nuraminau. Vaikinas nori mokytis, tobulėti. Toks rimtas, pareigingas vaikinukas, sakiau, ten daugiau pasieks, o baigęs mokslus, treneriu į Vilnių sugrįš. Pirmoji šio mano pažado dalis jau išsipildė: Leonardas tapo Tarybų Sąjungos motociklų sporto jaunimo rinktinės kandidatu.

Maskviečiai KKI dėstytojai, kurie dabar treniruoja Blaškevičių, apie jį labai geros nuomonės. Vaikinas pakviestas į kelias sąjungines stovyklas, po to turi ginti mūsų šalies sportinę garbę tarptautinėse varžybose. Sėptyniolikametis tapęs kandidatu į TSRS sporto meistrus, komjaunuolis Leonardas Blaškevičius dabar su pasididžiavimu nešioja garbingą TSRS sporto meistro ženklelį.

— Koks laimėjimas, koks garbės ženklas bus sekantis? — klausia treneris, ir kiek pagalvojęs, pats atsako: — Jam nėra jokių kliūčių siekti aukščiausių sporto aukštumų. Kodėl? Ogi dėl to, kad Leonardas šalia visų savo naujai įgytų bruožų: nepaprasto imlumo žinioms, pateisinamos sportinės rizikos, išsaugojo svarbiausia — darbštumą ir pareigingumą, drausmingumą. Leonardas dabar dar daugiau dirba fiziškai grūdindamasis ir prie motociklo. Jis sutvirtėjo, tapo motosporto asu, o be to — žaltkalviu ir tinkintoju, suvirintoju, montuotoju. Bet svarbiausia — jis liko toks pat nuoširdus, betarpiškas, kuklus, koks atėjo į Vilniaus VJTSM prieš šešerius metus...

A. SURKUS

NORI SUSIRAŠINĖTI

SU AVIAMODELIUOTOJAI

Šeštokas Bačiūnas Antanas. Adresas: 235730, Šilutė, Kovos 8-osios g-vė, Nr. 17.

Aštuntokas Traškevičius Gediminas. Adresas: 235250,

Pasvalio raj., „Pavasario“ kol., Medinių km.

Aštuntokas Radziukas Virgilijus. Adresas: 234234, Kaišiadorių raj., Zūbiškių psl., Rusių km.

Šeštokas Selkis Romandas. Adresas: 233043, Kaunas, Au-

tomobilistų g-vė, Nr. 14, bt. 5.

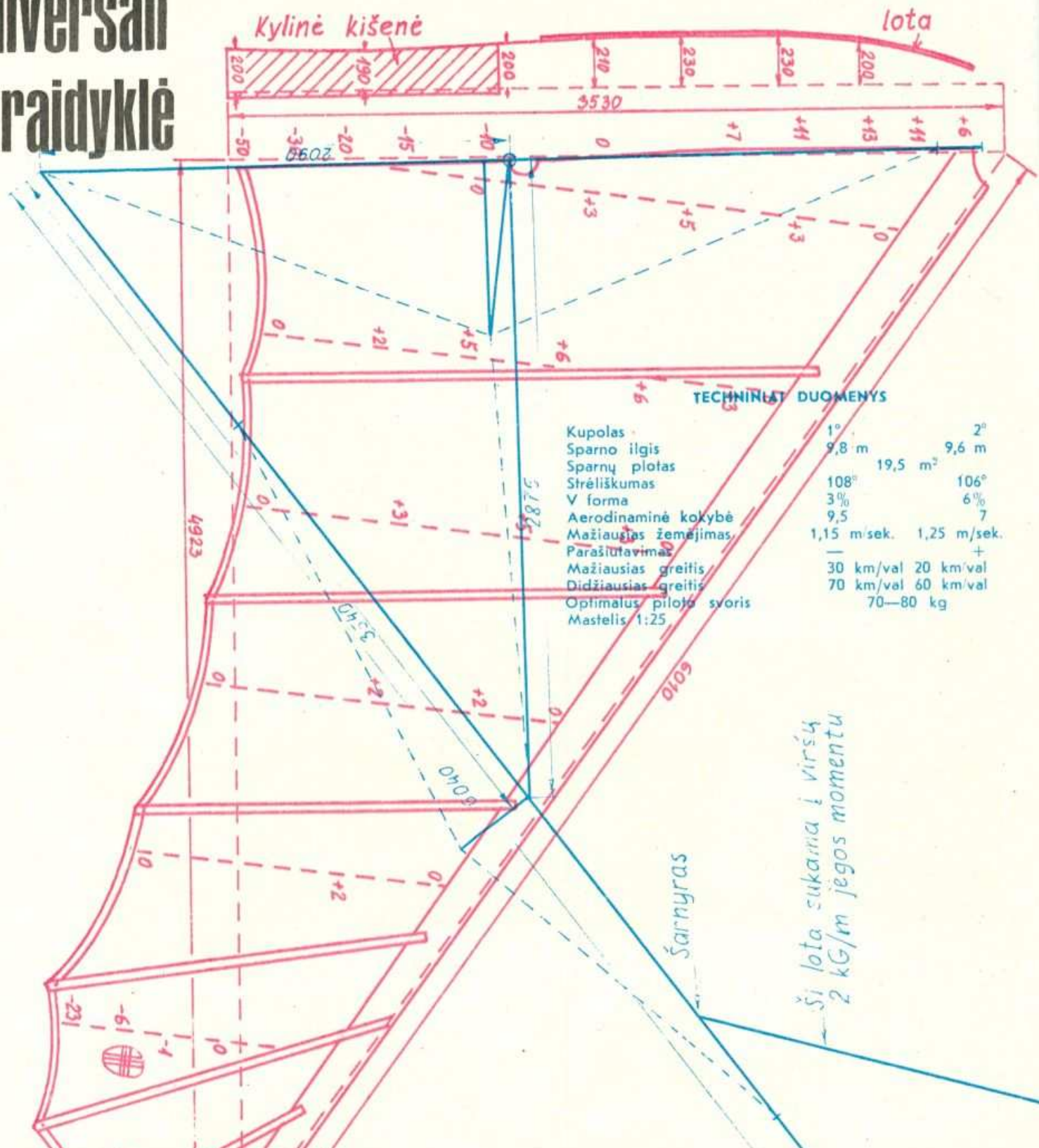
NORI ĮSIGYTI ŠIUOS „SPARNŲ“ NUMERIUS

1972 m. — 2. Siūlyti adresu: 235818, Klaipėda, Valsietiečių g-vė, Nr. 1, bt. 3. Valsietiečiui Gediminui.

GALI PERLEISTI ŠIUOS „SPARNŲ“ NUMERIUS

1975 m. — 1, 2, 3 ir 4. Adresas: 235818, Klaipėda, Valsietiečių g-vė, Nr. 1, bt. 3. Valsietiečiui Gediminui.

Universali skraidyklė



Sia skraidyklė buvo apmokomi pradedantys skraidinai, su ja buvo skraidoma iš Šiaurės Kaukazo kalnuose.

Ši palyginti aukštos aerodinaminės kokybės skraidyklė pasižymi stabilumu, kadangi sparnams suteikta V raidės forma. Sparnų galuose nemaža dangos dalis kartu su

lotais gali atsilenkti į viršų, o reikalui esant galima padidinti kupolą (jei oro srautas turbulentinis ir skrieja nepatyręs pilotas). Su padidintu kupolu skraidyklė gali parašioti.

Skraidyklei gaminti naudojamos tokios pačios medžiagos, kaip aprašyta K. Mika-

lausko straipsnyje, išspausdintame šių metų „Sparnų“ pirmame numeryje.

Skraidyklės kupolui padidinti pakanka sutrumpinti kiekvieną skersinio vamzdžio pusę po 36 mm ir atitinkamai įtempti viršutinius šoninius trosus (brėžinyje pavaizduotas mažo kupolo variantas).

Skraidyklei apsaugoti nuo piktiravimo, priešpaskutiniai lotai guminiiais amortizatoriais keliami į viršų. Užpakalinėje kilinio vamzdžio dalyje montuojamas 1,2 m aukščio 0,5 m² ploto kilis, o audinys ištempiamas ant duralio vamzdžio rėmo.

S. JUŠKA

Naujausi pasaulio sklandytuvai

HS-7 „MINI NIMBUS“

1978 m. sausio 1 d. buvo patvirtinta nauja vienviečių rekordinių sklandytuvų klasė (15 metrų). Kai kurios užsienio firmos jau senokai ruošėsi šios klasės sklandytuvų gamybai. Vienas pirmųjų 15 metrų klasės sklandytuvų — garsios VFR firmos Schempp—Hirth kūrinys „Mini Nimbus“ — pirmą kartą pakilo į orą jau 1976 m. rugsėjo 18 d. Tai sumažintas vieno geriausių pasaulyje atviros klasės sklandytuvų „Nimbus — 2“ variantas (tai aišku jau iš pavadinimo). Jo autorius yra firmos vyr. konstruktorius,

garsus sklandytojas Klausas Holighausas.

HS-7 „Mini Nimbus“ — laisvai nešantis plastmasinės konstrukcijos vidurspanis sklandytuvas su T formos vairais.

Sparnų forma plane — dviguba trapecija su tiesia priekine briauna. Profilis — Wortmann FX 67—K—15, o konstrukcija padaryta iš stiklo su putplasčio ir balzų užpildu. Lonžeronas — dėžutinis, iš stiklo pluošto (rovingo), tačiau gali būti gaminamas ir iš anglies. Priekiniame kesone iki pat spar-

nų vidurio yra vandens balasto bakai, kurių talpa nuo 70 iki 130 litrų.

Užsparniai — beplyšiniai, plastmasiniai. Jų konstrukcija įdomi tuo, kad priekyje primontuoti interseptoriai, kurių veikimas parodytas piešinyje. Atlenkus užsparnius iki —10 laipsnių, interseptorius galima atidaryti iki 40 laipsnių. Toliau atidarant interseptorius, užsparniai atsilenkia žemyn iki 70 laipsnių. Tokia labai efektyvi oro stabdžių sistema (sumažina sklandytuvo aerodinaminę kokybę net iki 41) yra ir naujausiame atviros klasės sklandytuve „Nimbus—2C“.

Liemuo yra šiuolaikiniams sklandytuvams būdingų formų. Jo konstrukcija — kevalinė, skyrimo plokštuma sutampa su simetrijos plokštuma. Sparnų tvirtinimo vieta yra sustiprinta plieniniais vamzdžiais. Pilotų kabina dengta vientisu gaubtu, atidaromu dešinėn. Prietaisų

lentą paimta iš tos pačios firmos dviviečio sklandytuvo „Janus“.

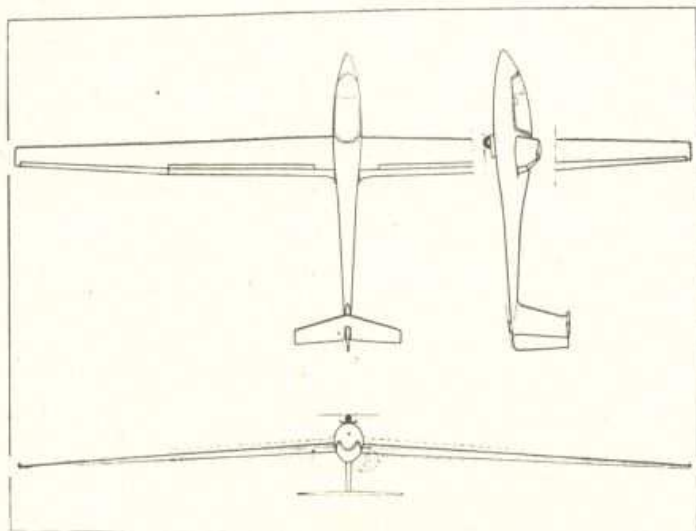
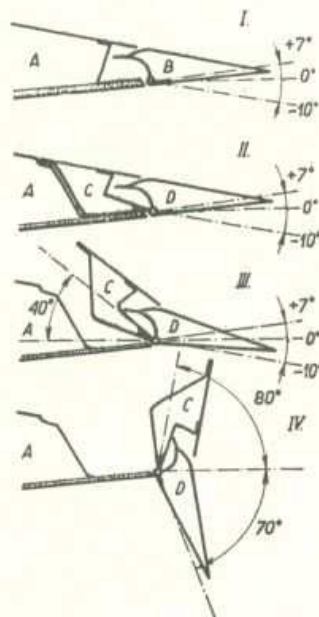
Uodegos plokštumos — visiems Schempp—Hirth firmos sklandytuvams būdingų formų. Stabilizatorius yra pasukamas (valdomas) be aukščio vairų.

Važiuklę sudaro įtraukiamas ratukas su hidrauliniiais stabdžiais bei gumos amortizatorium, ir nedidelis uodegos ramstis.

Sklandytuvus „Mini Nimbus“ pastaraisiais metais gerai pasirodė didelėse varžybose ir, kaip ir jo „vyresnysis brolis“ „Nimbus — 2“, susilaukė didelio populiarumo sportininkų tarpe.

Beje, Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla netrukus irgi gaminys 15 metrų klasės sklandytuvus LAK—11 „Nida“. Jų bandomieji egzemplioriai skraidys jau šiais metais.

M. VYTARAS



PAGRINDINIAI TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	15,00 m
liemens ilgis	6,41 m
aukštis	1,32 m
sparnų plotas	9,86 m ²
prailgėjimas	22,8
tuščio svoris	235 kg
vandens balasto talpa	70—130 l
didžiausias skridimo svoris	450 kg
sparnų apkrovimas	30—45 kg/m ²
Skridimo duomenys, esant apkrovimui	33—45 kg/m ²
didžiausia aerodinaminė kokybė	41,2 — 42,0
— esant skridimo greičiui	95 — 105 km/val
mažiausias žemėjimo greitis	0,57 — 0,66 m/sek
— esant skridimo greičiui	85 — 95 km/val
didžiausias leistinas greitis	250 km/val
mažiausias greitis	68 — 78 km/val

SVARBU LAIKU PALEISTI MODELĮ

Aviamodelizmo varžybose laisvo skridimo modeliais labai svarbu laiku kiekvieno turo skridime (jų būna septyni) paleisti modelį. Alma Atoje vykusiose sąjunginėse varžybose mūsų aviamodeliuotojai kaip tik nepajėgė išvengti tokios taktinės klaidos. Mūsų šie paleisti modeliai keliuose turuose skraidė mažiau kaip po 3 min. (toks yra maksimalus fiksuojamas laikas). To išdavoje prisiėjo tenkintis tik penkiolikta komandine vieta.

Panašios klaidos pasikartoję rungtyniaujant ir lėktuvų modeliais su gumos varikliais. Užimta keturiolikta vieta.

Kiek geriau respublikos čempionas H. Andrijevskis startavo varžybose taimerinių lėktuvų modeliais. Iki sporto meistro normatyvo jam pritrūko tik 32 sek., o komanda užėmė aštuntą vietą.

Bendroje įskaitoje nugalėjo Ukrainos rinktinė. Mūsų respublikos aviamodeliuotojai liko keturiolikti.

TĘSIAME PERGALIŲ TRADICIJAS

Respublikos aviamodeliuotojai oro kautynių modeliais ne kartą sąjunginėse pirmeny-

bėse yra iškovoję gražias pergalės. Prizininkais yra tapę S. Petrauskas, E. Mykolaitis bei R. Kniepa su G. Kašuba. Nesėkmingi buvo tik startai TSRS tautų VII spartakiadoje. Kaip parodė šių metų varžybos, spartakiados startuose ištis lydėjo nesėkmė. Šiemet, dalyvaujant sąjunginėse bei tarprespublikinėse varžybose, vėl buvo iškovota gražių pergalių.

TSRS pirmenybėse Simferopolyje, kur respublikos rinktinė dalyvavo atjaunintos sudėties, beveik visos poros iškopė į ketvirtfinalį. G. Sablinskas su R. Paužuoliu ketvirtfinalyje aplenkė šalies eksčempionus iš Sverdlovsko N. Titovą su G. Kaptelovu, o pusfinalyje pralaimėję Latvijos duetui V. Karpenkai ir P. Kurakinui, dėl trečiosios vietos susikovė su maskviečių pora A. Nikiforovu ir V. Buzarovu. Pajėgesni buvo mūsų šie. Tad vilniečiai G. Sablinskas su R. Paužuoliu iškovojo šalies čempionatą bronzos medalius.

Komandomis nugalėjo RTFSR rinktinė. Tarybų Lietuvos ekipa užėmė aukštą ketvirtą vietą.

ATJAUNINTA SUDĖTIMI

Lygiagrečiai su oro kautynininkais dėl šalies pirmenybių apdovanojimų Simferopolyje kovojo ir aviamodeliuotojai kordiniais modeliais. Mūsų respublikos rinktinė varžybose startavo žymiai atjaunintos sudėties. Pasirody-

ta neblogai. Rungtyniauję greičio modeliu Z. Velička užėmė aštuntą vietą. Jo modelis 1000 m bazėje išvystė vidutinį 220,8 km/val greitį. Lenktyniniais modeliais mūsų šie G. Orlovos su K. Dvarvydu tenkinosi vienuolikta vieta.

Komandomis nugalėjo Ukrainos rinktinė. Mūsų respublikos rinktinė užėmė dviliktą vietą.

Sąjungos pirmenybėse aviamodeliuotojams dar liko startai radiju valdomais modeliais. Susumavus visų iki šiol vykusių varžybų rezultatus, Tarybų Lietuvos aviamodeliuotojai užima devintą vietą. Jie turi 30 taškų. Pirmiauja RTFSR atstovai (5 taškai).

A. PRANSKĖTIS

NORS ORO SALYGOS NELEPINO

Dargana, pro tarpiais net su sniegu lydėjo visas varžybų dienas į Panevėžio ATSK susirinkusius oro kautynių aviamodelizmo respublikos pirmenybių dalyvius. Rungtyniauti buvo sunku. Ir vis tik aviamodeliuotojai parodė didelį ryžtą, jų sportinės kovos su mažaisiais lėktuvėliais vyko labai atkakliai. Kai kurie favoritai jau po pirmojo turo buvo priversti pasitraukti iš varžybų patyrę pralaimėjimus.

Finalinėje kovoje dėl LTSR čempiono medalių susitiko

vilniečiai V. Ramelis (pilotas) ir A. Narkevičius (mechanikas) su pirmosios ekipos atstovais G. Kašuba ir R. Kirka. Nugalėjo pastarieji. Bronzos medalių laimėtojus turėjo išaiškinti praėjusių metų pirmenybių laimėtojų jurbarkiečių V. Sorokos ir A. Daniliausko sportinė dvikova su jauna kauniečių pora R. Jasmontu ir G. Bernotu. Didele taškų persvara laimėjo kauniečiai. Tai buvo čempionato staigmena.

Pirmenybėse dalyvavo vienuolika komandų. Vietas jos pasiskirstė taip: 1. Vilniaus I (3 taškai), 2. Kauno I (11), 3. Vilniaus II (16), 4. Panevėžys (18), 5. Kauno II (21), 6. Jurbarko raj. (24), 7. Klaipėda (24), 8. Šiauliai (26), 9. Kupiškio raj. (30), 10. Plungės raj. (37), 11. Alytus (45).

A. PRANYS

MOLDAVIJOS PADANGĖJE

Moldavijos atviros aviamodelizmo oro kautynių pirmenybės Kišiniove dėl didelio dalyvių skaičiaus dažnai vadinamos mažuoju šalies čempionatu. Ir šiemet į varžybas susirinko daug pajėgių komandų, jų tarpe ir šalies pirmenybių prizininkų. Iš viso dalyvavo 32 komandos su 78 ekipažais.

Sverdlovsko I ir Leningrado komandos varžybose pasidalijo I—II vietomis. Mūsų respublikos ekipa užėmė aštuntą vietą.

P. ALMINAS

GRĖSMINGI "TRANAI"

Šiuolaikinėje karinėje terminologijoje atsiradęs „tranų“ terminas perimtas iš zoologijos. Skirtumas čia tik tas, jog bičių patinėliai, kad ir būdami tinginiai, veltėdžiai, nieko blogo nedaro, o ginkluotėje...

Kadaisė tranais buvo vadinami dažniausiai radiju valdomi nepilotuojami skraidymo aparatai, kurie būdavo naudojami kaip talkinys apmokant lakūnus ir priešlėktuvinę apsaugą stereoskopiškai šaudymui. Vėliau tranais imta vadinti nepilotuojamus šnipinėjimo lėktuvus. Keičiantis ginkluotei, keičiasi ir atskirų terminų sąvokos. Tad dabar naujoje terminologijoje tranais vadinami iš toli (radiju, televizijos, kitomis bangomis) valdomi nepilotuojami skraidymo aparatai — lėktuvai arba sraigtasparniai.

Apie juos ir vyko kalba Bristolio miesto (pietinė Anglija) universitete surengtoje Tarpautinėje iš toli valdomų skraidančių objektų konferencijoje.

Nepaisant garsaus pavadinimo, joje dalyvavo vien šiaurės Atlanto karinės sąjungos (NATO) šalys.

PUOLIMUI IŠ ORO naudojami tiek bepilčiai iš tolo valdomi lėktuvai, tiek ir sraigtasparniai. Šie skraidantys aparatai gali būti apginkluoti nukreipiamais sprogmenimis su tikslo ieškiančia kovine galvute, stabdymo raketa aprūpintomis bombomis, besidalančiomis bombomis bei kitais didelių plotų pažeidžiančiais ginklais.

ZVALGYBA IŠ ORO numato skrydžius, siekiančius iki 150 km kitoje fronto pusėje.

Skraidantys aparatai aprūpinami paprastomis ir kadrinėmis fotokameromis, infraraudonųjų spindulių tikslo ieškojimo prietaisais, šoninio vaizdo radarais ir lazeriniais tikslą nurodančiais prietaisais. Pastaraisiais metais Didžiosios Britanijos koncernas „Vestland Helicopters“ sukūrė du naujus iš tolo valdomus skraidančius aparatus. Tai „Visp“, sveriantis 45 kg, ir 125 kg svorio sraigtasparnis „Vide“, kurie talkomi artimesniems nuotoliams. Tuo tarpu „Dornier“ bando miniatiūrinį sraigtasparnį, kuris bus tik 110 cm aukščio, bei sklandančius skraidymo aparatus. Zvalgybai skirta platforma „Argus“ gali su 140 kg kroviniumi net 24 valandas išsilaikyti 300 m aukštyje.

ELEKTRONIKOS PANAUDOJIMAS KARYBOJE. Tai priemonė nukreipti iš tolo valdomą skraidantį aparatą į nustatytą vietą, reikiamu momentu įjungti stabdžius bei prieš prielėktuvinei apsaugai klaidinti. Šiems tikslams naudojamos tiek pasyvios priemonės, kaip pavyzdžiui,

aliuminio folija, tiek ir aktyvūs prietaisai, kaip antai radijo ryšiui trukdantys aparatai. Pastarojo pavyzdžio iš tolo valdomi skraidantys aparatai, kaip pavyzdžiui, „Akvila“, naudojami ir šnipinėjimui iš oro.

Iš tolo valdomi skraidantys aparatai dvejos paskirties — grįžtantys arba vienkartiniai. Juos galima nukreipti iš žemėje esančių kontrolinių stočių arba lėktuvų. Jie paleidžiami iš laivų ir lėktuvų, padedant katapultai arba raketa. Mažos televizijos kameros, įvairiausi matavimo prietaisai, įrengti šiuose skraidymo aparatuose, užtikrina nepaprastą tikslumą nukreipiant aparatą ir iš jo paleistą raketą arba bombą į reikiamą objektą.

NATO vadovybė džiaugiasi tokiais argumentais. Jie jai parankūs, nes tuo pačiu skatina šios agresyvios karinės sąjungos šalis skirti daugiau lėšų ginkluotei, praturtinti savo arsenalus nauju ginklu, nukreiptu prieš žmones — tranais.

A. SERMUKSNIS

LĖKTUVAS SKRIDIMUI [MARSA]

Viena JAV firma sukūrė tokį lėktuvą, kuris, elektroninės skaičiavimo mašinos valdomas, žymiai patogesnis už planetojei arba tarplanetinės stoties dalį. 50 kg. svorio lėktuvas, galintis nešti 250 kg įvairiausios aparatūros, skraidyti labai nedideliame aukštyje, galės perduoti ryšias ir aiškias didelio masto nuotraukas, registruoti anomalijas, tirti mineralogines charakteristikas, išaiškinti, ar yra vandens uolienose, sudaryti oro masių judėjimo schemas. Turint galvoje menką Merso atmosferą, jis 6 m ilgio, o sparnų mostas — 21 m. Lėktuvo propeleris, dirbantis nuo saulės baterijų energija [jungiamo motoro, sudedamas. Drauge su sparnais ir lėktuvo korpusu jis pataipinamas 4,5 m skersmės tarpžemyninės stoties kapsulėje.

Kaip naujojo tiriamojo aparato kūrėjai numato šio unikalaus įrenginio pakilimą? Kosminis aparatas, kurio viduje sūdėti keturi lėktuvai raudonajai planetai tirti, raketą iškeliamas į orbitą aplink Marsą. Čia jis išmeta kapsules. 9,5 km virš planetos išsiskleis parašiutas, kuris sumažins kapsulės kritimo greitį iki 60 m/s. Po to bus atjungtas kapsulės dugnas, lėktuvas, kaip skrydžiui kylantis drugelis, išsiskleis sparnus ir pradės kristi. Tai reikalinga, kad skraidantis aparatas [gautų greitį, kuris 5 km virš planetos sudarys 100–150 m/s. Paleidę 12 tokių lėktuvų, Marsui tirti, mokslininkai tikisi iširti didelę raudonosios planetos dalį.

Salia minėto projekto kuriamas dar tobulesnis skraidantis aparatas, kuris galėtų vertikaliai nusileisti į Marsą, palmti jo grunto pavyzdžius ir vertikaliai pakilti. Abiem atvejais numatoma pasinaudoti raketomis, kurių vienos stabdys vertikaliai besileidžiantį aparatą, o kitos — išsaus jį [1 km aukštį, po to aparatas pradės sklandyti, kad išibėgėtų normaliam skrydžiui.

Elektroninės skaičiavimo mašinos, kurias planuojama įmontuoti į lėktuvą Marsui tirti bei vertikalaus pakilimo ir nusileidimo aparata, galės veikti savistoviai be komandų iš Žemės. Pačią savo sudėtingumą jos ne ka tesiskirs nuo jau veikiančių modelių.

SKRAIDONŲ PASAULYJE

VFR ilgą laiką vyko ginčai: sudaryti nuosavą skraidėdūnų federaciją, ar palikti sudėtinę šalies nacionalinio aeroklubo dalimi. Pagaliau 1335 naujojo aviacijos sporto entuziastų per apklausą pasisakė už tai, kad skraidėdūnų sportas toliau liktų aeroklubo žinioje. Lemiamą reikšmę čia suvaldino finansinė problema.

Daug žmonių pamėgę skraidėdūnų Jungtinėse Valstijose. Šios šalies sportininkams dabar priklauso daugumas pasaulio rekordų. Tai moterų skrydžio [tikslą ir

atgal (30,6 km) bei atviro skrydžio — 83,7 km pasiekimai. vyrų laimėto aukščio — 3300 m, skridimo [tikslą — 56,3 km, atviro skridimo — 120,7 km bei skridimo [tikslą ir atgal — 80 km. Amerikiečiai yra pasiekę ir 2 pasaulio rekordus dvivietė skraidyklių — atviro skrydžio (56,3 km) bei laimėto aukščio (2700 m.).

NAUJAS PASAULIO REKORDAS

VFR sklandytojai V. Kolis ir K. Pumeris dvivietiu motor-sklandytuvu „Motor-Janus“ (klasė D-2M) įveikė 300 km trikampį maršrutą 103 km/val vidutiniu greičiu. Tai žymiai viršija ankstesnį šios šalies sklandytojams Hofmanui ir Švalceriui priklausiusį pasiekimą (67,62 km/val).

MOTOCIKLAS SU ORO PAGALVE

Vakarų Vokietijos specialistai sukonstravo savotišką motociklą. Vietoj tradicinių dviejų ratų jis turės oro pagalbę. Vienam asmeniui numatyto motociklo variklis suks sraigtą sparnus, ir oro pagalbę pakels motociklą 40 cm virš kelių lygio. Skraidančio motociklo konstrukcijoje daug aliuminio ir stiklo audinio. Jis, palyginti su tradiciniu motociklu, žymiai lengvesnis ir galės išvystyti 80 km/val greitį.

GREICIAUSIA TRASA PRIPAŽINTA NEBETINKAMA

Bonvilio (JAV) išdžiūvusio druskos ežero dugnas ilgą laiką buvo auto bei motociklininkų pripažinta greičio rekordų siekimo vieta. Bet pastaruoju metu daugelis lenktynininkų atsisako čia startuoti. Sportininkai teigia, jog ši trasa tapo nepatinkama. Išdžiūvusio ežero dugne atsirado plyšių, neįvykusių, trampinelių. O tokiomis sąlygomis, aišku, rekordinių greičių nepažodys.

JUGOSLAVŲ NAUJOVĖ

Belgrado automobilių salone vietos pramonė demonstravo naują mašiną „Jugo-45“, pagamintą „Crvenos zastavos“ gamykloje Krušajavce. Didžiausią specialistų susidomėjimą sukėlė tai, kad „Jū-

go-45“ 100 mylių (160 km) nuotoliui įveikti suvartoja tik 5,8 litro benzino.

DAR VIENAS BANDYMAS

Keletas bandomųjų skridimų atlikta Didžiojoje Britanijoje sukonstruotu dvivietiu žmogaus raumenų jėga varomu lėktuvu. Jo autorius — atsargos lakūnas H. Gutthartas. Lėktuvo [quilą sudaro lakūnas mėgėjas, mokytojas Simonas Grantas ir karo aviacijos lakūnas majoras Tonis Vingas.

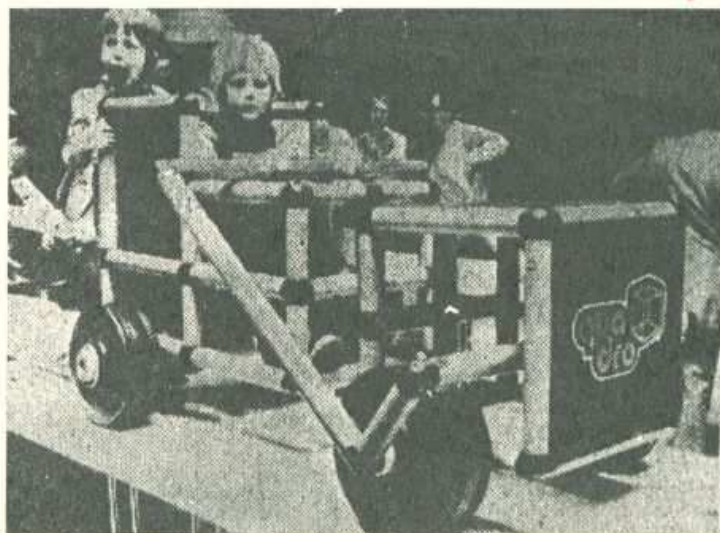
NAUJASIAS LENKIJOS AUTOMOBILIS

Mūsų kaimynų automobilių pramonė ruošiasi pradėti gaminti naują mažalitražinę mašiną, kuri pakels populiarumą „Fiat 126“, liaudies vadinamą „Mažyliu“. Naujos mašinos prototipas gautas iš Italijos. Tai „Fiat 127“, kuriam LLR nutarta suteikti „Pandos“ vardą (taip vadinami Himalajų kalnų meškiukai).

Naujoji mašina turės kiek platesnę važiuoklę ir kėbulą, bus aukštesnė ir ilgesnė, nequ „Mažylis“. Bus gaminami du automobilio variantai. „Panda 30“ turės 30 AJ variklį ir galės išvystyti maksimalų 115 km/val greitį. Antroji mašinos versija — „Panda 45“ turės 900 ccm tūrio variklį, kurio galia 45 AJ. Ji turėtų išvystyti 140 km/val greitį. Pirmasis mašinos variantas 100 km nuotoliui įveikti, esant 90 km/val greičiui, sunaudos 5,4 litro degalų, o antras, esant tam pat greičiui — 5,8 l. Tačiau jeigu „Panda 45“ važiuos 120 km/val greičiu, ji 100 km nuotoliui sunaudos 7,5 l degalų. Specialistai mano, jog žymus degalų sunaudojimo skirtumas gerokai atšaldys žmones, mėgstančius lėkti su vėjelium...

„SAULĖS“ AUTOMOBILIUKAS

Kasmetinėje Niurnbergo žaislų parodoje didžiulį susidomėjimą sukėlė automobilis vaikams, kurio variklis veikia nuo saulės energijos, kaupiamos specialiose baterijose. Kaip pabrėžė šio „saulės“ automobiluko konstruktoriai, tokią mašinėlę savo vaikams iš parenktų pusfabrikačių gali surinkti tėvai.



1980 m. Nr. 2 (47)

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-
mantas ADOMENAS, Romas
BANKAUSKAS, Petras BRUN-
DZA, Stasys BRUNDZA, Nijo-
lė GINEITENĖ, Aleksandras
ICIKAVIČIUS [atsakingasis
sekretorius], Aleksandras JO-
NUŠAS, Kazys KILCIAUSKAS
[vyriausiojo redaktoriaus pa-
vaduotojas], Savellijus LEV-
CENKA, Vytautas PAKARSKAS,
Rimantas RAKAUSKAS,
Stanislavas RAMOSKA, Šarū-
nas SKAPCEVIČIUS [vyriausio-
siojo redaktoriaus].

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:
232600, Vilnius, F. Dzeržinskio g. vė 3, 518 kamb., tel. 75-34-46.

Atiduota rinkti 1980.V.15. Pasirašyta spausdinti 1980.VI.26. Tiražas 39 550 egz. 4 sp. lankai, 4,1 sąlyg. sp. lanko, 5,64 leid. lanko, 5,1 aut. lanko, leidinio formetas 60x92/8. Giliaspaudinis popierius. Šrif-
tas Zurnalinis 8 p. Giliaspaudė.

Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1, LV 10383. Užs. Nr. 1321. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

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

© „Sparnai“, 1980/2

VIRSELYJE: SDAALR sportininkai šventinės demonstracijos kolonoje Vilniuje.
M. KURAIČIO nuotr.

61-4

VAIKINAI IR MERGINOS!



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



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

I GAMYKLĄ PRIIMAMI JAUNUOLIAI, BAIGĘ VIDURINĮ MOKSLĄ. GABIAUSIEJI, NORINTIEJI KELTI KVALIFIKACIJĄ, SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNČIAMI MOKYTIS I ŠALIES AUKŠTĄSIAS 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

