

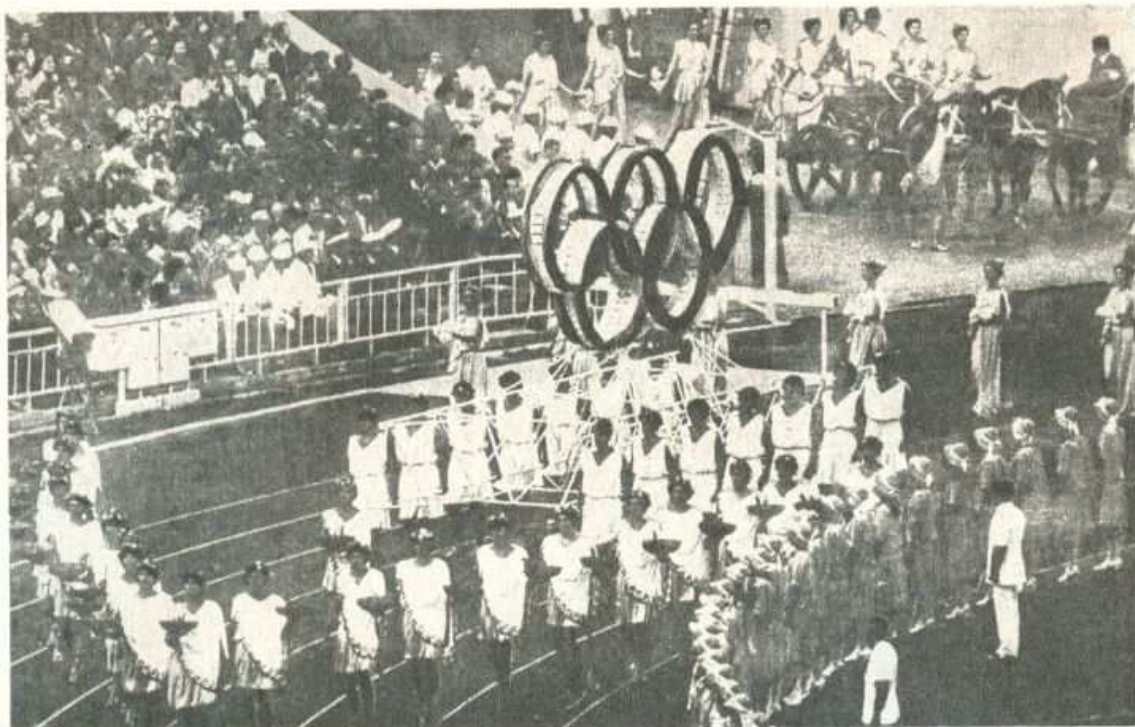
SPARNAI



3

1980





XXII olimpinų žaidynių atidarymas V. Lenino stadione Maskvoje.

PASAULINIS SPORTO FORUMAS MASKVOJE

Daugiau nei dvi savaites viso pasaulio sporto mėgėjų dėmesį buvo prikausčiusi XXII olimpinų žaidynių sostinė Maskva. Dabar jau aišku, kad į olimpinų žaidynių istoriją Maskvos olimpiada įėjo kaip viena įdomiausių, geriausiai organizuotų ir pralenkusių visas ligšiolines sportinių rezultatų lygiu.

81 šalies sportininkai buvo nepakartojamos šventės dalyviai, kurių stebėjo tūkstančiai žiūrovų sporto arenose ir milijonai prie televizorių ekranų visame pasaulyje. 36 pasaulio ir 74 olimpiniai rekordai papuošė šios nepaprastos įtampos varžybas. Beje, nepamirškime, kad tik šešiose iš dvidešimt vienos olimpinės sporto šakos tokie rekordai registruojami. O kaip įvertinti nepaprastai atkaklias kovas olimpiniam bokso ringe, krepšinio aikštelėje, irklavimo kanale ir kitur? Ar įma-

noma pagerinti tą „olimpinį rekordą“, kurį, be abejonės, pasiekė olimpiados organizatoriai, surengę nepakartojamo grožio ir olimpinės dvasios kupinas atidarymo ir uždarymo ceremonijas?

36 šalių sportininkai išsivežė iš Maskvos olimpinis apdovanojimus, tame tarpe aukso medaliais apdovanoti žaidynių čempionai iš 25 valstybių. Tarybinis sportas įrodė savo jėgą, pelnęs 80 aukso, 69 sidabro ir 46 bronzos medalius.

Maskvos olimpiada buvo rekordinė ir Tarybų Lietuvos sportininkams. Jau vien tai, kad mūsų respublika į olimpiadą delegavo net devyniolika sportininkų — didelis laimėjimas. Dar daugiau džiaugsmo suteikė jų startai olimpinėse arenose. Pakartojo savo laimėjimus olimpinės Monrealio čempionės krepšinininkė Angelė Rupšienė ir

rankinininkė Aldona Nenėnienė. Malonu, kad Maskvoje prie jų prisijungė ir „antrieji numeriai“ Vida Beselienė bei Sigita Mažeikaitė. „Aukštinis“ plaukikės Linos Kačiūšytės finišas, abejonių nekėlusio Roberto Zulpos pergalė, aukso medalis lengvaatlečio Remigijaus Valiulio rankose — tai nauji Tarybų Lietuvos sporto istorijos puslapiai.

Sidabro medaliu apdovanojtas grįžo rankininkas Valdemaras Novickis, bet jo pasiaukojantis ir efektyvus žaidimas pavergė visus sporto mylėtojus. Tą patį galima pasakyti ir apie krepšinininko Sergejaus Jovaišos, pelniusio bronzos apdovanojimą, žaidimą. Tokius pat medalius laimėjo ir irkluotojai Jonas Narmontas bei Jonas Pinskus.

Dabar, kai Maskvos olimpiada jau tapo istorija, galima visiškai pagrįstai teigti, kad Tarybų Sąjungoje olimpinė vėliava, simbolizuojanti visų pasaulio tautų draugystę ir bendradarbiavimą, buvo aukštai iškelta. Šios olimpinės žaidynės liks atmintyje ne tik todėl, kad jų metu buvo pasiekta labai gerų rezultatų, bet ir todėl, kad jos pirmą kartą vyko socialistinėje šalyje, buvo puikiai organizuotos.



XXII olimpinėse žaidynėse Maskvoje dalyvavo 81 šalies sportininkai iš visų kontinentų.

74 olimpiniai ir 36 pasaulio rekordai — XXII olimpiados sąskaitoje.

TSRS sportininkai iškovojo 80 aukso, 69 sidabro ir 46 bronzos medalius.

36 šalių sportininkai tapo olimpinų žaidynių prizininkais.

7 aukso, 1 sidabro ir 3 bronzos apdovanojimai įteikti Lietuvos olimpiečiams.



Pažymint jubiliejų

Birželio 20—26 dienomis Kapsuke vyko penktosios respublikinės moksleivių techninių sporto šakų spartakiados, skirtos LTSR 40-mečiui pažymėti, asmeninės-komandinės varžybos laisvo skridimo aviamodeliais.

Rajonų grupėje nugalėjo Varėnos komanda, surinkusi 25 taškus. Antrą vietą užėmė Prienų komanda — 28 tšk., o treči liko N. Akmenės atstovai — 37 taškai.

Miestų grupėje pirmavo Klaipėdos ekipa, surinkusi 16 taškų, antra — Vilniaus I komanda — 23 tšk., trečia — sostinės II ekipa — 27 tšk.

Asmeninėje įskaitoje geriausių rezultatų pasiekė: sklandytuvų A-1 klasėje — Vilniaus II komandos atstovas I. Sievbo, lėktuvų modelių su gumos varikliais V-1 klasėje — Vilniaus I komandos narys J. Vercinskis, sklandytuvų modelių F-1-A klasėje — uteniškis V. Bražėnas, lėktuvų modelių su gumos varikliais F-1-B klasėje — N. Akmenės sportininkas V. Dimavičius, taimerinių modelių F-1-C klasėje — D. Babenskas (Vilniaus I ekipa), o radijo bangomis valdomų sklandytuvų F-3-B klasėje nugalėjo N. Akmenės atstovas V. Dimavičius.

S. LUBŠYS

Varžybų vyriausiasis teisėjas

ŠVENTĖ VISA TARYBŲ LIETUVA

Liepos 11—21 dienomis šventė visa Tarybų Lietuva, visi respublikos miestai ir kaimai. O sostinėje Vilniuje vyko svarbiausi Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 40-mečio minėjimo renginiai.

Gėlės prie Lenino paminklo... Kiekvieną iškilmingą Tarybų Lietuvai valandą čia krypta darbo žmonių mintys, čia nešamos gyvų gėlių puokštės. Svečiai, kovų ir darbo veteranai, respublikos vadovai pagerbia revoliucijos vado atminimą...

Gėlės Antakalnio karių kapinėse... Tarybų valdžios Lietuvoje kūrėjų ir gynėjų

panteonas — iškilmingo susikaupimo, amžino atminimo vieta. Tylos minutė...

Iškilmingas šventės minėjimas Sporto rūmuose. Kandidatas į TSKP CK Politinio biuro narius, TSKP CK sekretorius M. Gorbačiovas prie Lietuvos TSR vėliavos prisega trečiąją — Spalio revoliucijos — ordiną. Respubliką sveikina visų TSRS brolių respublikų delegacijų vadovai, jų tarpe kandidatas į TSKP CK Politinio biuro narius, Baltarusijos KP CK pirmasis sekretorius P. Mašerovas, Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno atstovai, svečiai iš socialistinių šalių.

Trenkia maršai. Plaikstosi vėliavos. Vilniaus gatvėmis nusidriekė tradicinės dainų šventės dalyvių eiseną. Išmūšė meno valanda. Tris dienas sostinės Kalnų ir Vingio parkuose, „Žalgirio“ stadione vyko nepakartojamo įspūdingumo koncertai. Švenčių dienomis duris atvėrė Lietuvos TSR revoliucijos muziejus, Liaudies ūkio pasiekimų parodos rūmai. Čia kaupiamos ir saugomos praeities ir dabarties darbo ir kovų relikvijos. Saugomos ateities kartoms, kurioms teks švęsti dar didesnius respublikos jubiliejus...



Naujausias sklandytuvas LAK-10 „Lietuva“ LTSR liaudies ūkio pasiekimų parodoje Vilniuje, kuri buvo atidaryta jubiliejinių švenčių dienomis.

R. STRIKAUSKO nuotr.

ŠVENTĖ
VISA
TARYBŲ
LIETUVA



Padedamos gėlės prie Vladimiro Lenino paminklo.



Vilniaus karių kapinėse pagerbiami kritę kovotojai.



Jubiliejinės šventės dalyvių eiseną sostinės gatvėmis.



Šventinė žokių pynė.

M. KURAIČIO nuotr.

LIAUDIES ŽYGDARBIAI NEBLĖSTA

Tris dienas Klaipėdoje plaukėsi vėliavos, Pergalės aikštėje liepsnojo ugnis — tiems, kurie nežygiavo iškilmingą Pergalės dieną po karo. Tris dienas Klaipėdoje birželio 27—29 dienomis vyko Sąjunginio komjaunuolių ir jaunimo žygio tarybinės liaudies šlovės vietomis nugalėtojų dešimtasios respublikinis sąskrydis, skirtas V. Lenino 110-osioms metinėms, tarybinės liaudies Pergalės Didžiajame Tėvynės kare 35-



Prie Pergalės paminklo Klaipėdoje keliama sąskrydžio vėliava.



Į Baltijos bangas nuleidžiami vainikai.



Pagerbiami Tarybų Lietuvos vaduotojai jūreiviai.



Sąskrydžio atidarymo šventėje pasirodo SDAALR lakūnai ir motorlaivininkai.



K. MINČIAUS nuotr.

mečiui ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 40-mečiui.

Sąskrydžiui Klaipėda pasirinkta neatsitiktinai. Uostamiesčio statybos tresto turistai prieš penkiolika metų vieni pirmųjų pradėjo žygius tarybinės liaudies kovų ir darbo šlovės vietomis. Tuomet jie prie laužo susėdo aptarti, kas matyta, regėta tik ką apkeliautomis 16-osios Lietuviškosios divizijos mūšių vietomis. Ir nė vienas neatėjo į galvą, jog tokie atminimo laužai, prabėgus kuriam laikui, suliepsnos visoje respublikoje, visoje šalyje.

Kartu su Vilniaus 37-osios vidurinės mokyklos moksleiviais klaipėdiečiai atstovavo Tarybų Lietuvos pėdsakams komjaunuolių ir jaunimo žygio pirmajame sąjunginiame sąskrydyje, kuris 1965 metais įvyko didvyriškajame Breste. Dabar tarybinės liaudies šlovės vietomis keliauja 40 tūkstančių uostamiesčio merginų ir vaikų.

Miško aikštelėje prie Kaišių išaugo palapinių miestelis, jame įsikūrė daugiau kaip 1000 jaunuolių. Pirmą kartą į respublikinį sąskrydį atvyko svečių iš socialistinių šalių. Tai LLR, Vengrijos, VDR jaunimo organizacijų pasiuntiniai. Vyko iškilmės prie Lenino paminklo Pergalės aikštelėje. Jaunieji pėdsakai surengė įspūdingą paradą miesto gatvėmis.

Sekantį dieną Smiltynėje

buvo surengta sporto šventė, kurioje savo meistriškumą pademonstravo SDAALR sportininkai — lakūnai, parašiutininkai, vandens sporto meistrai.

Vakare Karių kapinėse nušviro vėliavos. Tylos minute sąskrydžio dalyviai pagerbė kovoję už Pergalę kritusius didvyrius.

Paskutinę sąskrydžio dieną grupė sąskrydžio dalyvių ir svečių išplaukė į atvirą jūrą. Aidint pabūklams, jie pagerbė žuvusių jūreivių atminimą, nuleido į vandenį vainikus.

Sąskrydžio programa buvo didelė — konkursai, susitikimai, politinės dainos koncertas, talka rajono ūkiuose ir daug kitų renginių. Susumavus rezultatus, X sąskrydžio nugalėtojais pripažintos Vilniaus miesto ir Trakų rajono komjaunimo organizacijos. Sąskrydyje dalyvavo LKP CK antrasis sekretorius N. Dybenka, artilerijos maršalas sąjunginio žygio centrinio štabo pirmininkas K. Kazakovas, LLKS CK pirmasis sekretorius V. Baltūnas, sąjunginio žygio respublikinio štabo pirmininkas generolas majoras R. Zalnerauskas, respublikinės turizmo ir ekskursijų tarybos pirmininkas V. Vengalis, partijos Klaipėdos miesto komiteto pirmasis sekretorius J. Gureckas, kiti partiniai ir tarybiniai darbuotojai, Didžiojo Tėvynės karo veteranai.

Pusė amžiaus — sklandymo sportui

Kai Prienuose buvo įkurta Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla, respublikos aviakonstruktoriams veteranams tarsi prasidėjo antroji jaunystė. Buvę pavieniai negausūs lietuviškų sklandytuvų kūrėjai susibūrė į vieną kolektyvą, atsinešdami savo patyrimą, neblėstančią meilę

aviacijai ir darbui. Jų tarpe buvo ir Antanas Paknys — vienas seniausių Lietuvos sklandytojų bei aviakonstruktorių, palikęs ryškų pėdsaką Lietuvos sklandymo sporto aušroje.

Gimė Antanas Paknys 1910 m. rugsėjo 9 d. Rokiškio apskrityje Južintų valsčiaus Pakniškio vienkiemyje. 1929-aisiais įstojo į Kauno aukštesniąją technikos mokyklą, kur pirmą kartą pamatė lėktuvą ir susižavėjo aviacija. Vienas pirmųjų įstojo į tos mokyklos aviacijos būrelį, aktyviai skraidė, dalyvavo pirmojo lietuviško mokomojo sklandytuvo T-1 gamyboje.

1933-aisiais, nors ir įgijęs elektrotechnikos diplomą, A. Paknys pasiryžo visą gyvenimą paskirti aviacijai. Jis pradėjo dirbti instruktoriumi Lietuvos aeroklubo Nidos sklandymo mokykloje, skraidė sklandytuvais ir lėktuvais. 1935 m. gavo civilinio lakūno diplomą.

A. Paknys sukūrė keletą originalios konstrukcijos apa-

LYG TIE GANDRAI...

PERGALĖS SOCIALISTINIŲ ŠALIŲ VARŽYBOSE



S. Artiškevičius.

Vokietijos Demokratinės Respublikos mieste Karlmarks-štate vykusiose tradicinėse socialistinių šalių aukštojo pilotų lakūnų pirmenybėse tarybiniai sportininkai iškovojo 24 medalius iš trisdešimties, tame tarpe 9 aukso, 8 sidabro ir 7 bronzos. O varžovai buvo labai pajėgūs: rungtyniavo taip pat Lenkijos, Vengrijos ir VDR pilotai. Kaip ir pasaulio čempionatuose, sportininkai atliko keturis pratimus. Absoliutaus čempiono vardą iškovojo tarptautinės klasės sporto meistras kaunietis Stepas Artiškevičius, o antrąją vietą užėmė komandos draugas vilnietis Jurgis Kairys. Moterų varžybose nugalėjo pasaulio čempionė Liudmila Leonova.

Tai buvo pernai rugpjūtyje. Voronežo vandens saugykloje pasibaigė TSRS tautų vasaros VII spartakiados motorlaivių sporto finalinės varžybos. Po pietų turėjo vykti iškilmingas varžybų uždarymas, apdovanojimų įteikimas nugalėtojams. Tačiau mes jo nelaukėme. Arvydas skubėjo į Kauną, laikyti stojamųjų egzaminų į Antano Sniečkaus politechnikos institutą, aš — į redakciją. Vienas mechanikų mašina vežė mus į aerodromą. Likę Tarybų Lietuvos sportinės delegacijos nariai tvarkė valtį, ruošėsi iškilmėms, kelionei mašinomis į namus. Darbo buvo per akis. Bet Jonas Janušauskas rado galimybę palydėti savo draugą ir varžovą Arvydą Bakšį. Vaikiniai visą kelią aistringai kalbėjosi, kažką svarstė. Matyt, nedavė ramybės išvakarėse pasitaikęs atvejis, kai Jono motorinė valtis, nepriplaukusi iki finišo vos 600 m, at-

sistojo pietui ir apvirto. Taip „apsivertė“ Janušausko aukso medalis.

Likę dviese su Arvydu aerodrome, turėjome gerokai laiko.

— Pergyvenate dėl egzaminų? — užklauso.

— Ne, vis dar nauju suvokti, kodėl Tūtė (taip mūsų motorlaivininkai tarpusavyje draugiškai vadina Janušauską) apvirto. Juk turėjo tokią puikią progą papildyti savo trofėjų kolekciją — laimėti aukso.

— O kodėl jis drauge neškrėda laikyti stojamųjų egzaminų? — paklausiau.

Arvydas ilgai tylėdamas žiūrėjo į dangaus mėlynę dingstantį TU-154. Po to, lyg atsipeikėjęs, pratarė:

— Tūtė? Jis nenori! Vaikinas turi auksines rankas. Ruošiasi tarnybai armijoje.

Praėjo metai. Lankydamasis Kauno respublikiniame technikos sporto jūrų klube (RTSJK)

ratų: sklandytuvus „Uodas“ (P-1), „Nerija“ (P-2), motosklandytuvą „Termikas“. 1936 metais kartu su A. Gysu sukonstravo sėkmingai skraidžiusį pirmąjį lietuvišką dvivietį sklandytuvą PAGY.

Šiandien Antanas Paknys, užkopęs į 70-ies metų aukštumą, su meile tęsia konstruktoriaus veiklą, džiaugiasi, kad daug buvusių jo mokinių tapo garsiais aviatoriais, kad tarybinės santvarkos metais sulvirtėjo Lietuvos sklandytuvų sparnai, sukurta puiki bazė aviacijos sportui kultivuoti. O ir statyti sklandytuvus patiems sportininkams nėra jokio reikalo — tuo užsilima gamykla Prienuose, kurios darbuotojų tarpe lig šiol triūsia nenuilstantis konstruktorius.

Tiesa, A. Paknys dabar neprojektuoja šiuolaikinių rekordinių supersklandytuvų, tačiau jo patyrimas ypač praverčia kuriant lengvus mokomuosius aparatus, kurie ir šiuo metu yra nemažiau reikalingi, kaip prieš penkiasdešimt metų. Ir čia galima sėk-

mingai pritaikyti naujas medžiagas, naują technologiją. Puikus to įrodymas — naujusias ESAG mokomasis sklandytuvas, kurio sukūrimą pagrindinį vaidmenį suvaidino A. Paknys. Tai LAK-14 „Straždas“, turintis pakeisti populiarius B. Oškinio aparatus LAK-2 „Zylė“ (BRO-11M). „Straždo“ konstrukcijoje medį daug kur pakeitė stikplastis, todėl jo resursas (tarnavimo laikas) bus žymiai didesnis. Naujojo sklandytuvo serijinė gamyba jau įsisavinta.

Antanas Paknys — pavyzdys visiems jaunesiems gamyklos konstruktoriams. Visuomet geros nuotaikos jis vienodai kruopščiai braižo ir naujo lengvo sklandytuvo, ir specialios priekabos — angaro, skirtos rekordinių sklandytuvų pervežimui ir saugojimui, brėžinius. Kuklus ir paprastas, darbštus ir nuoširdus, jis, kiek leidžia jėgos, tęsia darbą, pradėtą prieš pusę amžiaus.

V. MEKŠRIONAS



Antanas Paknys.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

pasidomėjau, kaip sekasi Janušauskui tarnyba armijoje.

— Puikiai. Tapo kariniu virėju. Specialius kursus baigė, — pasakojo klubo viršininkas Romas Bankauskas. — Laiškuose vis domisi, kaip mums sekasi, kas naujo motorlaivininkų padangėje, dalijasi mintimis apie savo planus. Trenerio Valdemaro Petrūno auklėtinis ir tarnyboje tobulinasi pamėgtoje sporto šakoje. Juk jis — TSRS rinktinės kandidatas. Ir į varžybas vyksta. Vaikinas nenori atsilikti nuo kitų, ypač nuo Arvydo, kuris ir vėl Europos pirmenybėse šalies sportinę garbę gynė.

Arvydas Bakšys ir Jonas Janušauskas drauge prie klubo veikiančioje Vaikų ir jaunimo technikos sporto mokykloje motorlaivininkų sekcijoje treniruotis pradėjo, drauge trenerio meistras, šalies varžybų prizininkais tapo. Išbujojo tarp jų tvirta vyriška draugystė. O kontaktai su klubu, draugais skatina jauną Tarybinės Armijos karį būti pirmiaujančiu. Tiek atliekant savo tiesiogines pareigas, tiek ir sportuojant.

Panašiai buvo ir su kitu Kauno RTSJK nariu, motociklų sporto mėgėju Ričardu Duonelevičiumi. Išėjo pilietinės pareigos atlikti būdamas kandidatu į TSRS sporto meistrus. Tarnaudamas Tarybinėje Armijoje Ričardas nuo-

lat dalyvaudavo varžybose savo mėgiamu 500 ccm motociklu. Įvykdė sporto meistro normatyvus krose. Per visą tarnybos armijoje laiką draugai, treneriai, klubo vadovai palaikė su juo glaudžius ryšius. Paskutinis laiškas, gautas iš LTSR nusipelnusio trenerio Algirdo Paurio, buvo labai dalykiškas: „Atvažiuok, laukiame, parinkta darbo vieta“. Dabar Ričardas — Kauno RTSJK motociklų skyriaus mechanikas, puikus sportininkas, jaunimo auklėtojas.

Kontaktai su TSRS Ginkluotosiose Pajėgose tarnaujančiais SDAALR organizacijos nariais — tai ypatingai svarbus patriotinės draugijos mokomųjų organizacijų, sporto klubų veiklos baras. Dažnai iš karinių dalinių į Kauno RTSJK ateina vadovybės laišakai. Dėkoja už tai, kad kovinio ir politinio parengimo žymūnų, puikų sportininką išugdė, kad su juo nuolatinius ryšius palaiko.

Nemaža puikių atsiliepimų iš karinių dalinių vadų apie jų auklėtinius gauna ir Alytaus technikos mokykla, Vilniaus aeroklubas, Anykščių, Skuodo, Vilkaviškio TSK. Šiose patriotinės draugijos sportinėse organizacijose gerai auklėjami jaunieji SDAALR nariai. Vaikinams išėjus atlikti tarnybos TSRS Ginkluotosiose Pajėgose su jais susirašinėjama, pranešamos nau-

jienos, rūpinamasi auklėtinių karine tarnyba. Tai skatina karius būti stropiais, pareigingais, nes jie jaučia atsakomybę ne vien prieš dalinio draugus ir vadovybę, tėvus, bet ir prieš buvusius sportinių kovų draugus, trenerius, pedagogus.

Ar ne todėl, atvažiuavę atostogų, į varžybas arba išėję į atsargą kariai ateina į minėtus klubus bei mokomąsias organizacijas? Ateina, nes čia išaugo, sėmėsi žinių, nes ir tarnaudami TSRS Ginkluotosiose Pajėgose jautėsi esą pilnateisiai šių kolektyvų nariai.

Apmaudu, kad visa tai liečia ne visus mūsų technikos sporto klubus, mokomąsias organizacijas. O juk ir čia yra tokios pat galimybės. Treikia dalykiškai rūpintis savo auklėtinius, išėjusius atlikti pilietinę pareigą, ir jie atsilygins tuo pačiu. Ir dar viena.

Kai jaunas karys pradeda tarnybą, jį būtinai supažindina su dalinio kovos keliu. Kovinės šlovės kambaryje išnagrinėjęs savo dalinio istoriją, susipažinęs su kovinėmis tradicijomis, jaunas karys teisėtai didžiuojasi, kad pateko į šį dalinį. Ir neslepia to savo laiškuose TSK vadovybėms, treneriams, dėstytojams, pratybų draugams.

O mes savo sporto mokyklos, technikos sporto klubo laimėjimus, tradicijas ar suge-

bame taip pateikti, kad kiekvienas atėjęs susidomėtų, kad kiekvienas kolektyvo narys didžiuotųsi, pasakotų apie juos kitiems? Ar visuose patriotinės draugijos klubuose, mokomosiose organizacijose turime stendus, pasakojančius apie pasiekimus, iškovočius prizus, diplomus, apie čia išaugančius šaunius sportininkus? Ar turime surašę, nuotraukomis ir diagramomis papildytą savo klubo, mokyklos istoriją? Dažnai net tas relikvijas, kurias iškovojo sportininkai — taures, diplomus, dovanas, garbės raštus — laikome suslėpę kabinetė, kur ne kiekvienas įeina. O juk visa tai turėtų būti visų pasididžiavimas, turėtų kiekvienam kolektyvo nariui, kiekvienam jaunam sportininkui ar svečiui kalbėti apie darbo ir sporto žymūnus, jų pasiekimus, kurių pavyzdžiu galėtų sekti kiti.

Kaip gandrai pavasarį grįžta į gero šeiminko jiems rūpestingai saugomą lizdą, į savąjį kolektyvą turi grįžti patriotinės draugijos nariai, laikinai su juo išsiskykę. Čia jie turi rasti viską, kas juos skatintų dirbti dar atkakliau, dar nuoširdžiau, kad dar labiau gausėtų Lenino ir Raudonosios vėliavos ordinais apdovanotos patriotinės draugijos pasiekimai!

I. ALEKSAITIS

VISKAS TAIP PAPRASTA IR SUDĖTINGA



Septintosios TSRS tautų spartakiados finalinių autoralių varžybų išvakarėse aistringiausi šio sporto sirgaliai gyveno kaip ant adatų: Lietuvos TSR rinktinės vadovai ir treneriai nesakė, kas bus trečiasis įskaitinis komandos ekipažas. O kiekvienas aktyviai besidomintis šia kerinčia dvidešimtojo amžiaus sporto šaka žino, kokia daugybė rūpesčių prieš startą užgula automobilio ralio mėgėjų. Reikia susipažinti su trasa, greituminiiais ruožais, išsirinkti keletą įdomių vietelių varžyboms stebėti, susidaryti grafiką, kaip visur suspėti laiku ir, žinoma... paruošti varžyboms techniką. Tiesa, šįkart varžybos vyko ne už kalnų, bet kartais automėgėjui tenka išsiruoti ir tolimon kelionėn...

Gal kiek keistokai šiame priešstartiniame žurmulyje (čia prie sirgalių dar pridėk žurnalistus, varžybų organizatorius) atrodė labai jau ramus ir savimi pasitikintis Gailutis Štelmokas. Juk niekam ne paslaptis, kad jis su Gediminu Maškausku buvo vieni rimčiausių pretendentų į vakantinę vietą rinktinėje. Bet ne paslaptis, kad ir rimtų konkurentų jie turėjo ne vieną porą. L. Potapčikas, S. Alešius, J. Charitopula, Z. Balčiūnas su savo šturmanais irgi buvo kupini ryžto pafekti į rinktinę. Na, o tiems, kurie gal jau užmiršo pernykštes autoralių batalijas, priminsime, kad vietos rinktinėje jau buvo broniruotos S. Brundzai — A. Girdauskui bei K. Girdauskui — J. Židoniui. Autoritetai, nekelianys jokių abejonų!

Taigi gal Štelmoko tokie plieniniai nervai! O gal kas kita!

Zvelgdamas į spartakiados įvykius per metų laiko prizmę Gailutis dėsto jam būdingai atvirai:

— Startuoti už komandą ypatingai didelio noro nebuvo. Juk spartakiados medalį galima buvo laimėti ir varžantis individualiai, tai yra, nesilegiant atsakomybės naštai. Bet aš žinojau, kad man reikės tą atsakomybę nešti. Tiesiog nujaučiau tai. Ir ruošiausi su užduotimi susidoroti garbingai.

Toliau kalba dar santūresnė, dar talpesnė:

— Reikėjo kuo geriau važiuoti pirmąją naktį. O kai paaiškėjo, kad po pirmojo etapo pirmajame, reikėjo niekam nenusileisti ir per antrąją...

Taip, Gailutis Štelmokas ir jo šturmanas Gediminas Maškauskas padarė viską, ką rei-

kėjo. Varžybų išvakarėse tebuvo vienais iš nedaugelio kandidatų į respublikos rinktinę, po uždarymo jie išvyko spartakiados aukso medaliais padabinti.

Gal jie jau turėjo didelį bendrų startų patyrimą! Ne. Daugelis žino, kad Štelmoko sportinis gyvenimas ilgą laiką buvo susietas su kitu šturmanu.

— Tik 1978 metų rudenį pirmą kartą išbandėme jėgas su Gediminu. Jau nė metų nebuvo likę iki finalinio spartakiados starto, — pasakoja čempionas. — Tai buvo per Pabaltijo pirmenybes Panevėžyje. Nors dėl gedimų nusišalėme iš pirmos vietos į ketvirtą, vienas kitu, matyt, likome patenkinti.

Tad gal jo sportinio kelio pradžia buvo ypatinga, gal jo startai — tai veržlus kili-mas į kalną!

Veikiausiai ir čia nieko nepaprasto. Pradėta nei labai anksti, nei labai vėlai — prieš septynerius metus. Pradėta kaip ir visų — ruošiant automobilį jau labiau žinomam sportininkui. Tiesa, tai buvo neeilinis lenktynininkas, labai įdomi asmenybė, daugkartinis TSRS čempionas Vykis Oleka. Šis, be abejonės, jaunimą žino kaip pamokyti. Bet tų žinių kiek reikia! O dar patyrimo...

Startavo būsimasis čempionas komandinėse ralio pirmenybėse, pabandė jėgas žiede. Paskui atsirado galimybė startuoti už Tauragės technikos sporto klubą. Patyrimo, žinoma, daugėjo, bet nepasakys, kad itin sparčiais tempais. Kitaip neišgirstum Gailučio Štelmoko pasakojant:

— Artėjo TSRS tautų spartakiados startai 1975 metais.

Ir štai jiems besiruošiant teko vieną naktį pasifrenuoti su Stasiu Brundza, po to dar dvi su Kastyčiu Girdausku. Akys atsivėrė! Iš karto supratau, kaip turio važiuoti. Netgi, galima sakyti, susikūriau savo stilių.

Nepasakytum, kad iki tol buvę ilgi darbo ir treniruočių metai yra perniek nuėję. Juk jų metu buvo sukurta ta bazė, kurioje staiga įvyko kokybinis lenktynininko šuolis. Be jos tos kelios naktys būtų tik pasivažinėjimas su asais. Tačiau ir be šio „pasivažinėjimo“ tų poslinkių dar ilgai būtų reikėję laukti. Sunku kartais ir susigaudyti, kaip atsiranda tas lemiamas impulsas...

Šių metų TSRS pirmenybės čempionų ekipažui prasidėjo nesėkmingai. Pirmame etape Nalčike teko pasitenkinti trylikta vieta, nors jų rezultatas greičio ruožuose ir buvo ketvirtas. Tačiau ne visada (nors ir dažniausiai) lemiami įvykiai vyksta greičio ruožuose... Antras etapas Rygoje — jau ketvirtoji vieta. Ir tik viena sekundė paskutiniame greičio ruože teskyrė G. Štelmoką ir G. Maškauską nuo trečiosios.

Na, o prieš lemiamą trečiojo etapo startą Taline spartakiados čempionas pilnas optimizmo:

— Reikia kovoti dėl medalia. Ne mano vieno tokia sunki padėtis, ir ryškių lyderių šiose pirmenybėse nėra.

Tai gal šis optimizmas ir yra svarbiausia Štelmoko sėkmės priežastis!

— Svarbiausia nenurimti, o visą laiką judėti ir galvoti. Tada ir būsi geros sportinės formos. Šia prasme aš netgi patenkintas, kad mūsų sporte visą laiką reikia ieškoti tai atsarginių dalių, tai reikalingų tepalų, tai padangų... Žinoma, gal ir neblogai būtų, jei viską tau atneštų paruoštą, bet tada gali dvasiškai ir apsnūsti. O tada gerų rezultatų ir nelauk.

Dabar masiškumas automobilių ralyje yra nepaprastai išaugęs. TSRS tautų VII spartakiados čempiono nuomone, respublikoje labai daug sportininkų „neblogai važiuojančių“. Ir kas iš jų nenori būti čempionu. O juo tampa tik vienas. Žinoma, kitoje automobilių klasėje — kitas. Bet vieno kelio į šią aukštumą nėra. Kiekvienas ieško ten savo takelio. Gailutis Štelmokas jį jau rado, bet tame lygyje sakosi neapsistosis. Teisingai!

S. SKAPCEVICIUS

IR GREIČIAI DIDELI, IR TOLIMI MARŠRUTAI

Neatsimenu kada sklandytojai būtų taip džiaugęsi, kaip kad pasibaigus šių metų Tarybų Lietuvos pirmos lygos sklandymo čempionatui. Galima buvo suprasti jų džiaugsmą ir entuziazmą: įveikti penki pratimai, ko per pastaruosius trejus metus panašaus rango varžybose dėl nepalankių oro sąlygų nebuvo įmanoma padaryti: pirmą kartą respublikos sklandymo čempionatų istorijoje sportininkai laisvos klasės sklandytuvais nuskrido net du 500 km maršrutus; rungtyniauta buvo daugelio tipų aukštos klasės sklandytuvais, tame tarpe ir sklandytuvais „Lietuva“; daugiau kaip dvidešimt sklandytojų varžybose parodė sporto meistro rezultatus, o rungtyniavo čempionate aštuoni sportininkai laisvos klasės ir 21 (jų tarpe šešios moterys) standartinės klasės sklandytuvais, tarp kurių buvo du tarptautinės klasės sporto meistrai, 24 TSRS sporto meistrai ir tik trys pirmo atskirio sklandytojai.

— Kaip vertinate varžybas? — tokiu klausimu kreipiausi į čempionato vyriausiąjį teisėją, sąjunginės kategorijos arbitrą Anatolijų Speičį.

— Čempionato įvertinimas — tai pačių sklandytojų pasiekimai. Jie labai aukšti. Vien tai, kad buvo įveikti du 500 kilometrų trikampiai maršrutai — daug ką pasako. Ir įveikti jie buvo pilna to žodžio prasme. Štai skrendant šį nuotolį pirmame pratime, iš septynių sportininkų, startavusių laisvos klasės sklandytuvais, finišą pasiekė net šeši, o ir septintas buvo priverstas nusileisti neatskridęs iki baigmės vos trisdešimt kilometrų. Varžybos parodė, kad iš gausaus mūsų sklandytojų būrio subrendo jau lyderių grefa. Maždaug vienodo pajėgumo sklandymo meistrų šiandien turime tiek, kad be didelio vargo galėtume sudaryti dvi ar net tris komandas, sėkmingai galinčias rungtyniauti bet kokio rango sąjunginėse varžybose ir būti lyderėmis. Tarp pirmavusių sklandytojų taškų skirtumas yra labai mažas. Ir vis tik yra ko susimąstyti. Turime pajėgų ansamblį, bet jame stokoja solistų. O

šiandien jau, kaip rodo ne tik sklandymo, bet ir kitų sporto šakų sąjunginės bei tarptautinės varžybos, jose be solistų neapsieinama. O juk savo laiku turėjome tokių sportininkų.

Įdomi ir, manyčiau, teisinga A. Speičio mintis. Tai liudija ir čempionato rezultatų suvestinė lentelė, kurioje, skaitant kiekvieno sklandytojo atskiruose pratimuose pasiektus rezultatus, matyti toks vaizdas: po kiekvieno pratimo keitėsi prizininkai. Keitėsi ir pratimų laimėtojai. Malonu, kai šių laimėtojų tarpe matome sklandytojus, apie kuriuos kalbame kaip apie tvirtą mūsų respublikos sklandymo sporto dabarties ir ateities meistriškumo „rūmą“ pamatą. Bet čempionate ne vieną pratimą laimėjo klaipėdietis sporto meistras P. Vaišvila (jis, beje, laimėjo su sklandytuvu „Lietuva“ skrisdamas pirmąjį 500 km trikampį maršrutą), kurį su didžia pagarba vertiname kaip ištvermingą, atkaklų ir pavyzdinę visuose savo skridimuose sklandymo veteraną. Jauniems sklandytojams, kuriuos laikome pirmaisiais numeriais respublikos rinktinėje, kaip kad sporto meistrai E. Lasauskas, V. Mikalauskas, toks sklandymo veterano tonas turėtų sukelti susirūpinimą dėl savo ir kitų jaunų gabių sklandytojų meistriškumo. Štai kas tapo nugalėtojais penkių pratimų skridimuose (laisvos klasės sklandytuvais): 500 km trikampi — klaipėdietis P. Vaišvila, 303 km maršrutu per daugelį posūkių punktų — vilniečiai V. Mikalauskas, 252 km maršrutu per daugelį posūkių punktų — P. Vaišvila, 524 km trikampi — kaunietis V. Sabeckis, 320 km trikampi — kaunietis E. Lasauskas; standartinės klasės sklandytuvais. 300 km trikampi — vilniečiai R. Stašaitytė ir A. Račiūnas, 200 km trikampi — R. Stašaitytė ir kaunietis L. Šupins, 187 km trikampi — kaunietė J. Paplauskaitė ir L. Šupins, 305 km trikampi — šiaulietė L. Jurevičiūtė ir A. Račiūnas, 213 km trikampi — J. Paplauskaitė ir klaipėdietis M. Baleika.

Skridime 201 km trikampi R. Stašaitytė išvystė vidutinį



Iš kairės: V. Mikalauskas, E. Lasauskas ir P. Vaišvila.



Iš kairės: R. Stašaitytė, J. Paplauskaitė ir L. Jurevičiūtė.



Iš kairės: L. Šupins, A. Račiūnas ir R. Koronkevičius.

79,5 km/val greitį ir pasiekė naują LTSR rekordą.

Sklandyme sportininkams už nuskrutus kilometrus ir įveiktą maršrutą skiriami taškai pagal specialią lentelę. Daugiausia taškų visuose penkiuose pratimuose surinko ir absoliučių Tarybų Lietuvos čempionų aukso medalius iškovojo Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto diplomantė sporto meistrė Janina Paplauskaitė, skridusi su sklandytuvu „Jantar-standart“ ir surinkusi 3779,330 taško, Vilniaus puslaidininkų instituto laboratorijos vedėjas sporto meistras Algis Račiūnas, skridęs su „Kobra-15“ (4537,534 taško) ir Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos skyriaus viršininkas sporto meistras Edvardas Lasauskas, skridęs su sklandytuvu LAK-10 „Lietuva“ (4792,436 taško). Sidabro medaliais buvo apdovanoti R. Stašaitytė, L. Šupins ir V. Mikalauskas, o trečiąsias vietas užėmė L. Jurevičiūtė, kau-

nietis R. Koronkevičius ir P. Vaišvila.

Sportininkų rezultatai didelę dalimi priklauso nuo varžybų organizuotumo. Šis čempionatas, sklandytojų žodžiais tariant, vyko sklandžiai. Čia didelis Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo kolektyvo (varžybos vyko šio klubo bazėje Pociūnuose) ir skraidymų vadovo Valentino Baliūno nuopelnas. Gaila tik, kad malonaus prisiminimo nepaliko varžybų atidarymo ir uždarymo iškilmės. Čia ne tiek organizatorių kaltė, kiek respublikos aviacijos sporto klubų vadovų jau kelinti metai „pilstomas degutas į medaus statinę“. Turime aukštos klasės sklandytuvus, gerą techninę bazę kiekviename klube, o štai savos vienodos aprangos sportininkams klubai vis dar neįstengia įsigyti. Ir šiame čempionate sklandytojus iškilmingose rikiuotėse matėme kaip margus sekėlius.

K. BAKŠTYS

GYVENIMO SUBRANDINTAS CHARAKTERIS

Tokių susitikimų Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktoriui, LTSR nusipelnusiam inžinieriui Vytautui Pakarskui būna neregai. Ne minutes, o valandas prisieina kabinete kalbėtis su jaunais aviacijos mylėtojais, norinčiais ateiti dirbti į gamyklą. Įsimintinas vienas pokalbis su vaikinuku iš Suvalkijos. Jo būta energingo. Vaikinas įrodinėjo, kad jis jau gali pats savo rankomis ką nors sukurti, pagaminti. Jam šiandien taip atrodo ir jis taip šneka.

Tad kaipgi atstumsi vaikina. Gal jis ir ne tas, kuriam susižavėjimas aviomodeliukais iš tikrųjų taps jo gyvenimo aistra aviacijai. O gal? Todėl direktorius taip kantriai klauso jaunuolio samprotavimų apie namus, mokyklą, darbą gamykloje, o paskui aiškina vaikinukui, kad šiandien jau neužtenka tų aštuonių klasių ir didelio noro, kad galėtum „kalnus verst“ aviacijoje. Reikia dar mokytis, ir labai gerai mokytis.

Direktorius susitaria: vasaromis jis dirbs gamykloje, o rudenį vėl grįš į Šakių, sės į mokyklos suolą. Ir jeigu per tuos trejus metus noras kurti aviacinę techniką nedings, su gamyklos stipendija važiuos mokyklai į institutą.

Dauguma Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje dirbančių inžinierių, konstruktorių susipažino su Vytautu Pakarsku irgi būdami ne ką daugiau vyresni. Tiesa, kai kurių, kaip, pavyzdžiui, Vincas Lapėnas su konstruktoriumi Bronium Oškiniu patys ieškojo, sužinoję apie šio vienuoliktoko moksleivio skridimą savo pasigamintu lėktuvu. Ir visus tuos metus, kol Vincas dirbo gamykloje ir mokėsi Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institute, ir dabar, kai jis yra vienas gamyklos vedančiųjų konstruktorių, — Vytautas Pakarskas yra visų jo kūrybinių darbo pasiekimų liudininkas. Kaip direktorius džiaugėsi, kai neužspringdamas prabilo Lapėno skyriaus vyrų pagamintas variklis motosklandytuvui!

Buvo ir Vytautui Pakarskui kažkada pradžia, pirmas susitikimas su skraidymo technika, nulėmęs visą tolesnį jo gyvenimą. Dar būdamas Kauno Antano Sniečkaus poli-

technikos instituto studentu jis padėjo statyti KPI serijos sklandytuvus, pats jais skriejo nuo Kulautuvos šlaitų. Tada ir prasidėjo neramus, pilnas didelių užmanymų, lūkesčių, pergalingų skrydžių metas. Vytautas Pakarskas tapo TSRS sporto meistru, LTSR sklandymo rekordininku. Jo skridimo į tikslą (476 km) nuotolio respublikos rekordas dviejų sklandytuvu, pasiektas 1966 metais, nepagerintas ir šiandien.

Svarus Vytauto Pakarsko kaip sportininko indėlis į respublikos sklandytųjų laimėjimų taupyklę. Bet didžiausios pagarbos jis nusipelnė kaip aviacijos sporto organizatorių ir populiariintojų. Jo organizacinių pastangų ir nežabotos energijos dėka respublikoje pradėti statyti pirmieji mūsų šalyje aukštos klasės sklandytuvai iš stiklasčio, kyla naujos gamyklos korpusai. Negalima neprisiminti ir 1968-ųjų, kai buvo pradėtas leisti „Sparnų“ biuletenis, kurio pirmuoju redaktoriumi buvo Vytautas Pakarskas.

Iki tos minutės, kol į dangų pakilo sklandytuvai „Lietuva“ ir kol jo konstruktorius Balys Karvelis ir gamyklos

direktorius Vytautas Pakarskas vienas kitam laimingi paspaudė rankas, buvo keletas sunkių metų. Trūko daug ko: gamybinio ploto, technikos, specialistų. Daug kas tada dar nelabai tikėjo, jog bus lemta išsipildyti Vytauto Pakarsko pranašystėms, kad ir mūsų sklandytojai skraidys tarptautiniams standartams prilygstančiais savos konstrukcijos sklandytuvais iš stiklasčio. Kai kas tai laikė tik lakia Vytauto Pakarsko idėja. Gerai, kad atsirado nemažas būrys aviacijos veteranų, kurie rūpinosi ir padėjo, kad atvažiuotų į Prienus tie jauni, energingi ir užsidegimu trykštantys vaikinai. Jiems direktorius galėjo pasiūlyti tik kasdienį juodą darbą. Kartais net šeštadieniais ir sekmadieniais. Ir žmonės dirbo, nes tikėjo sėkme.

Reikia didelio talento, kad sugebėtum taip uždegti ir įtikinti žmogų, kad tavo mintys taptų jo mintimis, kad tavo užmanymas virstų jo užmanymu. Geriausiai tam tarnauja asmeninis pavyzdys. Vytauto Pakarsko gyvenimas primena nuolat riedantį traukinį, kurio sustabdyti, o juo labiau pasukti į šalį neįmanoma.

Dažnai net mįslė tampa klausimas — kada jis valgo, ilsisi? Nuo pat ankstyvo ryto jį sutiksi tai savo kabinete, apsuptą specialistų, tai ceche, tai skraidymų aikštelėje ar statinių bandymų laboratorijoje, tai reikalų genamas skrieja Kauno ar Vilniaus link. O kartais...

Ankstyvas rytas. Visi Prienai dar miega saldžiu miegu. Vytautas Pakarskas vaikštinėja po gamyklą kiemą. Ne, jis nesiruošia kur nors važiuoti, bet paprasčiausiai galvoja. Galvoja apie auštantį dieną, būsimus neatidėliotinus darbus, ir kartu mato naują, modernią gamyklą. Todėl direktorius, visas gamyklos konstruktorių kolektyvas ir palaiško glaudžius ryšius su Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institutu, siekia, kad dar besimokydami studentai, kurie ateis į gamyklą, susipažintų su jos darbais ir patys pradėtų konstruoti, gaminti. Todėl ir nori direktorius, kad gamyklos specialistai mokėtų užsienio kalbą, kad galėtų patys skaityti specialią aviacinę literatūrą, sektų visas naujoves. Bendradarbiai juokauja, kad Pakarskas gyvena ne šiandien, bet bent jau dešimčia



V. Pakarskas (kairėje) su aviacijos konstruktoriumi O. Antonovu.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

metų į priekį. Dalinai jie teisūs. Vytautas Pakarskas iš tiesų žvelgia į priekį ir niekada nelinkęs pasitenkinti esamu.

Gamybiniai susirinkimai, pasitarimai gamykloje būna ilgi ir varginantys. Kiek kalbų, ginčų, įrodinėjimų! Kiekvienas išsako savo nuomonę, konkretų sprendimą, jį pagrindžia. Direktorius stengiasi ugdyti kolektyvą vadovaudamasis devizu: „Kas nenori dirbti — ieško priežasčių, kas nori dirbti — ieško sprendimų“. Žinoma nelengva, o nelengva dirbti šalia tokio žmogaus. Ne visada spėji sekti jo mintis, toli skubančias į ateitį, ne visada nori atsisakyti savo laisvalaikio, ne visada gali padaryti darbą pradėti iš naujo. Pasi- taiko tokių, kurie ateina ir išeina. Bet dauguma, tokie kaip Klemas Juočas, Kęstutis Gečas, Jonas Bankauskas dirba. Pyksta, ginčijasi, keiksnos savyje, bet dirba, nes nepajėgia savęs įsivaizduoti be aviacijos.

Taigi, ne toks jau „neperkandamas riešutas“ tas Pakarskas. Žmogus kaip ir visi kiti, turintis ir savų „nuodėmių“. Būna ir jam kartais sunkių valandų, kai nesėkmės viena paskui kitą pasipila kaip iš gausybės rago. Tada, kai jau nepajėgia savyje užgniaužti augančio nerimo, pykčio, gilios nuoskaudos, sėda Vytautas Pakarskas į savo mašiną ir lekia Žemaičių plentu prie Baltijos stiprybės pasisemti. Vytautas Pakarskas labai myli gamtą, kaip ir darbą, gimtąją Lietuvą.

Penkiasdešimt metų — sodri žmogaus brandaus gyvenimo atkarpą. Prasminga ji buvo Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktoriui Vytautui Pakarskui, TSRS sporto meistriui, LTSR nusipelnusiam inžinieriui, komunistui. Ir nors rūpesčiai, aibės darbų, sumanymai ir viliojantys planai nė minutei neduoda ramybės, visuomeninė veikla, siekimas visada būti aktyviu dalyviu kunkuliuojančio gyvenimo sukuriuose lydi jį šioje neramioje metų tėkmėje. Jis LKP Prienų rajono komiteto narys, aktyvus „Zinijos“ draugijos bendradarbis, nuolatinis respublikinės Aviacijos sporto federacijos prezidento ir „Sparnų“ redakcinės kolegijos narys. Visur nerimastingai bendraudamas noriai stengiasi padėti, palarti. Pavydėti tik galima jam energijos ir pareigingumo. Toks jau Vytauto Pakarsko nenumaldomas charakteris.

R. ŠIMUKAUSKAITĖ

ORBITOJE NAUJA TARPTAUTINĖ ĮGULA

1980 metų liepos 23 d. 21 valandą 33 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz-37“.

Kosminį laivą pilotavo tarptautinė įgula: laivo vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Viktoras Gorbalka ir kosmonautas tyrėjas Vietnamo Socialistinės Respublikos Didvyris Fam Tuanas.

Dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas VIKTORAS GORBALKA gimė 1934 m. gruodžio 3 d.

V. Gorbalka du kartus skraidė kosmose: 1969 metų spalio mėnesį laivu „Sojuz-7“ ir 1977 metų vasario mėnesį laivu „Sojuz-24“ ir orbitine stotimi „Saliut-5“.

Vietnamo Socialistinės Respublikos Didvyris FAM TUANAS gimė 1947 m. vasario 14 d. Thai Binio provincijos Kuok Guano kaime.

Baigęs aviacijos mokyklą, jis tarnavo Vietnamo liaudies armijos naikintuvų aviacijoje. Turi pirmos klasės karo lakūno kvalifikaciją.

Fam Tuanas — Vietnamo komunistų partijos narys nuo 1968 metų. 1977 metais Fam Tuanas tapo J. Gagarino karo aviacijos akademijos klausytoju. 1979 metais jis pradėjo ruoštis pilotuojamam skridimui pagal „Interkosmoso“ programą J. Gagarino kosmonautų rengimo centre. Išėjo visą apmokymo kursą pagal skridimo kosminiu laivu „Sojuz-36“ ir orbitine stotimi „Saliut-6“ programą.

1980 metų liepos 24 dieną 23 valandą 02 minutės Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz-37“ susijungė su orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-36“, kuriame iki tol dirbo kosmonautai L. Popovas ir V. Riuminas.

Orbitiniame mokslinio tyrimo komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz-36“ — „Sojuz-37“ pradėjo dirbti tarptautinė įgula: draugai Popovas, Riuminas, Gorbalka ir Fam Tuanas.



Lakūnai kosmonautai V. Gorbalka [kairėje] ir Fam Tuanas.

1980 m. liepos 31 d. 18 val. 15 min. Maskvos laiku, sėkmingai įvykdžiusi numatytą bendrų darbų orbitiniame mokslinio tyrimo komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz-36“ — „Sojuz-37“ programą, tarptautinė įgula — dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Viktoras Gorbalka ir kosmonautas tyrėjas, Vietnamo Socialistinės Respublikos Didvyris Fam Tuanas grįžo į Žemę.

Kosmonautai draugai Popovas ir Riuminas toliau dirba stotyje „Saliut-6“.

Kosminio laivo „Sojuz-36“ nuleidžiamasis aparatas nusileido numatytame Tarybų Sąjungos rajone, už 180 kilometrų į pietryčius nuo Džezkazgano miesto.

Kartu skriedami orbitiniu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-36“ — „Sojuz-37“, draugai Popovas, Riuminas, Gorbalka ir Fam Tuanas atliko įvairius technologinius ir medicininius-biologinius tyrimus bei eksperimentus, kuriuos Tarybų Sąjungos ir Vietnamo specialistai paruošė dalyvaujant kitų socialistinių šalių mokslininkams.

Sėkmingai užbaigtas kosmi-

nis skridimas įtikinamai rodo, kad toliau plėtojami moksliniai bei techniniai Tarybų Sąjungos ir socialistinio Vietnamo ryšiai, yra naujas ryškus socialistinių šalių mokslininkų vaisingo bendradarbiavimo taikiai įsisavinant ir naudojant kosmosą pavyzdys.

Už sėkmingą kosminį skridimą ir parodytą narsumą bei didvyriškumą TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumas apdovanojo dukart Tarybų Sąjungos Didvyrį, TSRS lakūną kosmonautą Viktorą Gorbalką Lenino ordinu. VSR piliečiui kosmonautui tyrėjui Fam Tuanui suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas, įteikiant Lenino ordiną ir „Aukso žvaigždės“ medalį.

VSR nacionalinio susirinkimo nuolatinis komitetas nutarė suteikti Vietnamo Socialistinės Respublikos Didvyrio vardą TSRS lakūnui kosmonautui, dukart Tarybų Sąjungos Didvyriui V. Gorbalkai, įteikiant „Aukso žvaigždės“ medalį, ir kosmonautui tyrėjui, Vietnamo Socialistinės Respublikos Didvyriui Fam Tuanui, įteikiant jam antrąjį „Aukso žvaigždės“ medalį.

SĖKMINGAI!

roje įskaitoje užėmė antrąją vietą. Komandomis nugalėjo tarybiniai lakūnai.

...

Ploestyje (Rumunija) vykusiose tarptautinėse aukštojo pilotazo varžybose sėkmingai pasirodė kaunietis S. Artiškevičius, startavęs TSRS rinktinės sudėtyje. Jis laimėjo finalinį ketvirtą pratimą ir buvo apdovanotas specialia taure, o bend-

Dvidešimt penktose tarptautinėse „1000 ežerų“ autorialio lenktynėse Suomijos keliais TSRS rinktinės nariai vilnietis S. Brundza ir kaunietis A. Girdauskas (važiavo su „Lada“), rungtyniaudami 8-oje mašinų klasėje, užėmė pirmąją vietą, o absoliučioje įskaitoje buvo septynioliktai.

Žinoma ir nauja

KAUNO PAVYZDINĖ AUTOMOKYKLA NE KARTĄ APDOVANOTA RAUDONOSIOS VĖLIAVOS PABALTIJŲ KARINĖS APYGARDOS RAUDONAJA VĖLIAVA, TRETI METAI — LIETUVOS TSR SDAALR CENTRO KOMITETO PEREINAMAJA RAUDONAJA VĖLIAVA IR GARBĖS RAŠTU, DAUGYBE KITŲ APDOVANOJIMŲ UŽ SPECIALISTŲ RENGIMĄ, LAIMĖJIMUS SOCIALISTINIAME LENKTYNIAVIME.

Mokyklos viršininkas Jonas Davidsonas rūpestingai vartė jo vadovaujamos mokyklos įstaigos istorijos žurnalo lapus. Kiekvienas pastarųjų kelerių metų įrašas byloja apie kolektyvo nuosirdų triūsą, pastangas parengti liaudies ūkiui, Ginkluotosios Pajėgoms savo darbą išmanančius vairuotojus, patriotus, sunkumų nebijančius, visapusiškai gyvenimui pasiruošusius jaunuolius. Keturi tūkstančiai specialistų mokyklą baigia per metus. Bet kauniečių kolektyvas pagarbą pelnė ne tik už kiekybę. Jis giriamas ir apdovanojamas už aukštos kvalifikacijos specialistų ruošimą, nuolatinį materialinės-techninės bazės tobulinimą.

...J. Davidsonas 1976 metais lankėsi Taganroge, kur vyko sąjunginis automokyklų vadovų seminaras. Daug įdomaus, gero išvydo ir išgirdo kauniečiai. Stengėsi kuo daugiau užsirašyti, nufotografuoti — bus ką namie papasakoti, parodyti, galės ir patys šį bei tą savo darbe įdiegti.

Kolektyvas labai garsis šūkių nekėlė — padarysim ką galėsime. Žmonėms entuziazmo nestigo. Prabėgo keleri metai, ir šiandien iš broliškos respublikos atvykstantys kolegos vienu balsu tvirtina: „Ką bekalbėti. Dabar taganrogičiai iš jūsų gali mokytis“. Tokia gyvenimo tiesa: geras mokinyvis visad mokytoją aplenkia. Todėl tarp dažnų sve-

čių, aplankančių mokyklą, specialistai iš Kubos, VDR, Mongolijos, Čekoslovakijos gynybinių organizacijų. Kauniečiai su malonumu rodo ir pasakoja, ką turį.

Nuo 1947 metų veikianti mokykla į pirmąjį iškilą prieš dešimtmetį: 1971-aisiais ji persikėlė į naujas patalpas. Po kelerių metų jai ėmė vadovauti J. Davidsonas, prityręs specialistas, sumanus kolektyvo vadovas. Betgi, anot jo, vien tik du pastarieji veiksniai nebūtų lėmę sėkmės. Svarbiausia darbe — dėstytojų, meistrų kolektyvas. Jis buvo susiformavęs anksčiau, tad ir pagrindas laimėjimams buvo padėtas. Žmonės ėmėsi kurti naują materialinę-techninę bazę taip rūpestingai, it būtų puoselėję savo namus.

„EILINIS VALDAS BARKAUSKAS SAŽINGAI IR KVALIFIKUOTAI ATLEKA SAVO PAREIGAS. JO TARNYBOJE LABAI PRAVERČIA JŪSŲ MOKYKLOJE ĮGYTOS ŽINIOS. DĖKOJU MOKYKLOS KOLEKTYVUI UŽ BŪSIMŲJŲ TĖVYNĖS GYNĖJŲ RUOŠIMĄ“.

Iš N karinio dalinio vado pavaduotojo A. Vasiljevo laiško Kauno automokyklai

Uždavinys, aišku, ne iš lengvųjų per pusketvirtą mėnesio paruošti gerą specialistą. Mokyklos dėstytojai, meist-

rai stengiasi išmokyti savo auklėtinius tvirtai rankose laikyti mašinos vairą, sugebėti greit nustatyti variklio „ligas“ ir jas pašalinti. Bet svarbiausią dėmesį skiria jaunuolių kultūriniam, politiniam ir darbiniam auklėjimui. Kas iš to, kad kursantas puikiai orientuos mašinos „širdyje“, bet savo širdyje neišugdys pagarbos draugui, bendradarbiui, kolektyvui. Kas iš to, jei net vidury nakties pažadintas nusakys kiekvieno kelio ženklą reikšmę, kaip elgtis vienoje ar kitoje situacijoje, o gyvenime stokos kultūros, drausmės. Apie šitai ir galvoja mokyklos darbuotojai, eidami į teorinius užsiėmimus, pradėdami praktikos pamokas.

Auklėja žodis, auklėja pavyzdys. Kiekvienas susitikimas mokyklos akty salėje su Didžiojo Tėvynės karo veteranais, muziejų, teatrų lankymais, kartu praleistos valandos su bendraamžiais per sąskrydžius „Tų dienų šlovė neišblės“ padeda daug ką suprasti. Daug naudos duoda mokyklos dėstytojų susitikimai su kursantų tėvais, kurių metu kartu aptariamos iškylančios problemos.

Vairuotojas, ypač būsimasis karys, privalo būti fiziškai užsigrūdinęs, stiprus, ištvermingas. Todėl kursantai nuolatiniame sporto aikštynė. Beveik visi jaunuoliai per neilgą mokymosi metų išlaiko PDG komplekso normas. O kam to nepakanka — prašom išmėginti jėgas sporto batalijose. Respublikinėse karinės taikomosios daugiakovės, automobilių modelių pirmenybės mokyklos komanda nuolat užima prizines vietas.

„DAUG GERO PAMATEME JŪSŲ MOKYKLOJE. SVARA, TVARKA, VISUR JAUCIAMAS DIDELIS ORGANIZUOTUMAS. NORIU PAZYMĖTI KŪRYBIŠKĄ SPRENDŽIANT VISUS MOKOMOSIOS MATERIALINĖS BAZĖS TVARKYMO UZDAVINIUS“.

Iš SDAALR Kuibyševo srities komiteto pirmininko pa-

vaduotojo A. Barskio įrašo mokyklos svečių knygoje.

Kauniečiai ne tik anksčiau važinėjo svetur semtis patirties. Važinėja jie ir dabar nuolat ieškodami naujų idėjų. J. Davidsonas, jo pavaduotojais Alfonsu Saukevičiumi, Henriku Morkūnu seka dėstytojai, meistrai. Tačiau šiandien kur išvykę jie ne tiek patys klausosi, kiek ir į šeiminių klausimus atsako. Mat plačiai pasklidęs garsas apie nagingus kauniečius, savo mokyklą įdomiais darbais praturtinusius.

Jau vien apsižvalgęs po klasę įsitikini, kad jos šeiminių į savo pareigas žiūri reikliu specialisto žvilgsniu, sumaniai siekdamas padėti moksleiviams kuo greičiau ir geriau išmokyti specialybę. Ir ne vien nagrinėjant, pavyzdžiui, veikiančią sunkvežimio GAZ-66 variklio modelį. Dėstytojas racionalizatorius R. Grigaliūnas, ruošdamas mokymo standus ar eksponatus, dažnai kviečiasi talkon kursantus. Toks bendradarbiavimas — tik į naudą. Prisidėjęs prie veikiančių transmisijos modelio, mašinos elektros aparatūros modelių rengimo, daug išmoksi, sužinosi. Dėstytojai Rimas Grigaliūnas, Tadas Macius, meistrai Vytenis Gudaitis, broliai Algis ir Vytautas Krivickai, Jonas Likas vis ką nors naujo sugalvoja. Po respubliką paplito mokykloje sukonstruoti treniruokliai, modeliai, per atstumą valdomas kino projektorius, pačių įrengtos programuoto mokymo klasės.

Dauguma mokyklos dėstytojų yra baigę aukštąsias mokyklas. Jiems mokykloje sudaromos visos darbo sąlygos. Apie mokymo klases jau pasakojau. Gera ir techninė bei materialinė bazė. Kauniečių autodromas — vienintelis tarp respublikos automokyklų asfaltuotas, gerai įrengtas. Mokykla turi pakankamai automašinų, kitokios mokymo procesui reikalingos technikos.

J. PASKOČINAS

GREITI KAUNIEČIŲ MOTORLAIVIAI

Šiais metais jau įpratome sporto meistrą R. Matelionį matyti motorlaivių sporto varžybų lyderių tarpe. Jis — tarptautinių varžybų Bulgarijoje sidabrinis prizininkas, TSRS taurės varžybų nugalė-

tojas. Trakuose vykusiam Tarptautinių Lietuvos čempionate Ričardas ir vėl dideliu pranašumu laimėjo nacionalinių OC-500 klasės skuterių lenktynes 3x5 ir 5 mylių nuotoliuose.

Kitose klasėse naujais respublikos čempionais tapo: kauniečiai sporto meistrai R. Kavaliauskas, A. Bakšys,

E. Kuprevičius, R. Adomaitis, J. Miltkus, A. Šlapikas, A. Pudzevičius bei vilnietis V. Korikiška.

Jaunių tarpe nugalėjo kauniečiai A. Taranda, A. Gladčenka, E. Sabčiukas ir alytiškis A. Kundrotas.

Komandomis čempionatą „A“ klasėje laimėjo Kauno „Banga“, surinkusi 1374 taš-

kus. Antras — Kauno „Kelininkas“ (1210), trečias — to patį miesto „Autoserviso“ (946) kolektyvas.

„B“ klasėje pajėgiausia buvo Kauno „Pergalė“, o jaunių tarpe — RTS jūrų klubas.

V. SURVILA,
čempionato vyriausiasis teisėjas

KAI kalbama apie skraidymą, skambių posakių niekas negaili. Nepamirštama pabrėžti, kad šis užsiėmimas yra vyriškas. Ko gero, taip ir yra. Moterų lėktuvų kabinose — reiškinys nekasdieniškas. Bet jos pačios ne visada pritaria tokiai nuomonei. Juk kartas nuo karto išgirsti ausinėse moterišką balsą tiek civilinės aviacijos trasose, tiek virš sportinių aerodromų. Pasitelkusios savo kantrybę, begalinį kruopštumą, jos neretai ir ore „sumaišo kortas“. Mūsų respublikos aukštojo pilotąžo meistrams teko patirti: Violeta Gedminaitė Lietuvos pirmenybėse bei Dariaus ir Girėno laurės varžybose, startuodama karliu su vyrais, yra pelniusi paties tauriausio metalo medalių.

Per pastarąjį dešimtmetį mes, kam bent kiek tie dalykai rūpėjo, buvome respublikos pilotazininų brandos liudininkai. Dar mename Prano Vinicko skrydžius, džiumgėmės Romo Aleksiejaus pergale TSRS tautų VI spartakiadoje, matėme čempionišką Romo Pivnicko braižą. Dabar mūsų akyse pačias aukščiausias pilotąžo gaidas ima Stepas Artiškevičius ir Jurgis Kairys.

Violeta visą tą laiką buvo ir tebėra vienintelė lakūnė, gelbstinčia Lietuvos merginų prestižą pilotazininio lėktuvo kabinoje. Ir dar kaip! Keturi TSRS čempionės medaliai už pergalės atskiruose pratimuose, dukart absoliučios Ukrainos čempionės vardas — apie tokius laimėjimus kitoms mūsų lakūnėms kol kas ir pasvajoti nedrąsu. Kita vertus, būsimosios Violetos konkurentės galėtų pasiteisinti, kad ne viskas nuo jų gerų norų priklauso. Pilotąžas — ne dvipūdės kilnojimas. Pilotaze — tokia aplinkybių, priežasčių bei pasekmių raizgalynė, kad ir pačiai sportininkei kartais būna neaišku, kas ir kaip. Kita per tą neaiškumą ima abeioti. Ar ji išvis aerodrome reikalinga.

Taip jau išeina, kad merginų pilotąžas lyg ir skatinamas, lyg ir nelabai. Respublikos moterų aukštojo pilotąžo čempionatų nebūna, svetur pasigalynėti labai retai tenka, tad ir su branda keblu. Tiesa, jau kuris laikas šalies pirmenybių nuostatai nebereikalauja, kad komandoje būtų moteris. Jos kol kas rungtyniauja vadinamojoje asmeninėje įskaitoje. Bet nepanašu, kad taip bus amžinai. Šalies rinktinėi reikia jaunų gaivių jėgų, o jaunos gabios lakūnės greičiau išskyla, jas lengviau pastebėti, kai startuojama ginant komandos garbę.



Užtat Violetos garbei reikia pasakyti, kad jos pilotazininio sporto dešimtmetis minėtų aplinkybių fone atrodo dar įspūdingesnis, dar svaresnis. Tai ryškus sportininkės meistriskumo brandos laikotarpis, nors per tą laiką aeroklubuose nesiklyko lėktuvų kaita, su jais keitėsi ir pilotąžo galimybės, varžybų programos bei vertinimo kriterijai. Ji daugkart turėjo progos tyliai pasidžiaugti vėl ir vėl pateisinusi sporto meistrės vardą (pasitelkus skaičių kalbą, išieitų, kad tai viso labo tik penkiais procentais mažiau, lyginant su vyriškąja meistro norma). Visa laimė, tie procentai tik taškus skaičiuojant ir reikalingi. Jais nepamatuosį žmogaus siekių masto, atkaklumo, pasižventimo. Tais dalykais gali tik gėrėtis.

Vaikystėje praskrendantys lėktuvai Violetai nekuždėdavo į ausį likimo balsu kaip kai kuriems būsimiems lakūnams. Vėliau, kai KPI pirmakursei reikėjo pasirinkti kažką iš sporto ar meno širdies džiaugsmui, ji pagalvojo — ką? Parašiutizmą? Mat Violeta jau turėjo savo „sąskaitoje“

SUNKIAUSIA, KAI NESKRAIDAI

keliolika šuolių, kai Pociūnuose prasidėjo tas atmintinas sportinis vėjus, atgaivinęs Lietuvoje aukštąjį pilotąžą. Parašiutizmo padangė tada kaip tyčia niauksėsi, o pilotąžo sekcijai reikėjo drąsių, norinčių skraidyti merginų.

Skraidymų pradžia buvo tiesiog ranka pasiekama. Viskas įvyko taip greitai, kad Violeta nespėjo nė doriau teorijos pastudijuoti. Prisimena ji, kaip tada klubo viršininkas Pranas Vinickas parodė vieną prietaisą, kitą ir pasiūlė... išlipti iš lėktuvo, o instruktorius Romas Pivnickas kažkaip droviai padavė kibirą su skuduru lėktuvui plauti. Tokia buvo pradžia. Bet netruko ateiti diena, kai ji pajuto ilgam „įklimpusi“ į pilotąžą. Violeta priėmė jį su visomis specifinėmis jo keistenybėmis, ilga kelionės kilometrais iš miesto iki aerodromo, dėl keliolikos minučių skridimo.

Visokių ypatumų pilnas aukštasis pilotąžas. Jie ir atbaido nuo lėktuvų daugelį merginų. „Kas čia per sportas. Sugaišti ilgiausią dieną vien tam, kad apskristum porą

ratukų su instruktorium“, — pradedančios žodžiai. Kita, jau ir į pilotąžo zoną pavežėta, pasakė: „Man geriau sekasi matyti pasaulį, kai stoviu ant žemės ir dairausi aplinkui. O čia visas pasaulis aplink tave sukasi, negali susigaudyti, kur saulė, kur žemė“. Iš tiesų, aukštasis pilotąžas — tai labai neįprastų žmogui būsenų virtinė ir gebėjimas netrikdomai galvoti, orientuotis, veikti net tada, kai lėktuvas sukasi aplink visas tris ašis išsyk. Aukštasis pilotąžas — tai ir su niekuo nesulyginamas džiaugsmas. Kai pajunti, kad išplėsei iš nuosavo nemokėjimo, iš nežinios dar vieną figūrą, žengei dar vieną žingsnį į meistriskumo aukštumą, pilotąžas atlygins dienų pilnatvės pajautimu.

LTSR nusipelnęs treneris Pranas Vinickas, paklaustas, kokį Gedminaitės būdo bruožą išskirtų kaip ryškiausią, nedvejodamas atsakė: „Labai užsispyrusi“. Paskui, tarsi pabijojęs, kad ne taip suprasiu, dar pabosijo, jog tai ne toks užsispyrimas, kada žmogus panūsta būti panašus į ožį, o didelio tikslo turėjimas ir nuoseklus jo siekimas. Taip, be didelio tikslo nebūtų įspūdingų skrydžių, be siekių, be žinojimo, kad įdėjai tiek triūso ir atidavei širdies, nebūtų pasitikėjimo savo jėgomis to ištikimo sąjungininko startuojant. Prisimenu, prieš TSRS tautų VII spartakiados varžybų privalomąjį kompleksą Violeta staiga suabejojo, ar ne per daug ramiai ji laukia skridimo. Rinktinės treneris Antanas Unikauskas tada pasakė: „Tau reikia gerai skristi“. Ji ir skrido, pelnė sidabro medalį, nusileidusi tik daugkartinei pasaulio čempionei Lidijai Leonovai.

Kas pilotąže sunkiausia? „Sunkiausia, kai neskraidai“, — Violetos balse išgirstu tiek paprastos ir įtikinančios teisybės, kad ūmai suvokiu, kokia brangia savastimi tapo jai skraidymai ir kokios slepiančios būna ilgesnės pauzės tarp jų. Laimei, kiekviena pertrauka turi pabaigą.

Turi Violeta ir kitą didelį pasididžiavimą — Prienų eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą. Baigusi institutą, ėmė dirbti ten konstruktore, vėliau vadovavo gamybos skyriui. Tik respublikos aukštojo pilotąžo rinktinės interesai paskatino pakeisti darbą. Dabar ji — Vilniaus aeroklubo darbuotoja. Bei ir apie gamyklą žino ne mažiau, kaip tada...

E. GANUSAUSKAS

NEUŽMIGTI ANT LAURŲ,—

TAIP APIE ATEITIES PLANUS KALBA ŠIAULIŲ TELEVIZORIŲ GAMYKLOS KOLEKTYVINĖS RADIO STOTIES VIRŠININKAS, TARPTAUTINĖS KLASĖS SPORTO MEISTRAS JONAS PAŠKAUSKAS

VIZITINĖ KORTELĖ

Šiaulių televizorių gamyklos kolektyvinė radijo stotis UK2BAS įsteigta 1968 metais.

Per praėjusį laikotarpį užmegzta apie 150 000 radijo ryšių.

Iškovota per 100 diplomų, 13 įvairiausių prizų.

Slabesni laimėjimai: Europos čempionatų nugalėtojai — 1975, 1976 m., Olandijos čempionai — 1974, 1975 m., Šveicarijos pirmenybių nugalėtojai — 1974, 1978 m., Jugoslavijos čempionai — 1978 m., Venesuelos pirmenybių nugalėtojai — 1975, 1979 m., tarptautinių varžybų „Taika pasauliui“ laimėtojai — 1974, 1975, 1978 m., Pabaltijo čempionai — 1978, 1979 metai.

Atrodytų, jog tokiam garšiam kolektyvui pergalė Tarybų Lietuvos SDAALR pirmenybėse — nesudėtingas reikalas. Bet, pasirodo, taip nėra. Laimėti respublikos čempionatą, trumpabangininkų nuomone, vos ne sunkiau, negu... Europos pirmenybes. Mįslė? Bet ji įmenama labai paprastai: pagrindiniai konkurentai senojo žemyno čempionate — tie patys, kaip ir Tarybų Lietuvos pirmenybėse. Tai Vilniaus radijo kompo-

nentų, Jonavos azotinių trąšų gamyklos, KPI radijo sporto mėgėjai. Ne veltui pirmame Europos čempionato šešetuke — net keturios Nemuno krašto kolektyvinės radijo stotys. Na, o jeigu kalbėti šalies mastu, išraiškingiausiai apie mūsų respublikos trumpabangininkų meistriškumą byloja tai, jog iš 50 000 šios radijo sporto šakos mėgėjų tik keturiolikai suteiktas garbingas TSRS tarptautinės klasės sporto meistro vardas. Pusė

jų — Tarybų Lietuvos trumpabangininkai. Štai dėl ko tauriečiai, kaip vadinami Šiaulių televizorių gamyklos sportininkai, išdidžiai mini savo laimėjimus 1978 ir praėjusių metų Tarybų Lietuvos pirmenybėse.

Šiauliėčių kolektyvinės radijo stoties pirmasis veiklos periodas buvo gan ramus ir kuklus. Antras šio kolektyvo veiklos etapas prasidėjo 1974-aisiais, kai į gamyklą atvyko dirbti KPI absolventai Jonas Tumaitis ir Jonas Paškauskas. Abu prityrę trumpabangininkai, kurių pirmojo krūtinę puošė TSRS tarptautinės klasės sporto meistro, o antrojo — TSRS sporto meistro ženkleliai, kurie taip lengvai neįgyjami!

Prityrusių sportininkų įsiliejimas į tauriečių šeimą netruko pasireikšti. Dalyvaujant atvirose Šveicarijos bei Olandijos pirmenybėse šiauliečiai iškovojo nugalėtojų laurus, o po to laimėjo ir TSRS centrinio radijo klubo organizuojamas tarptautines trumpabangininkų varžybas „Taika pasauliui“.

Radijo sporto mėgėjų gyvenime svarbiausia — aparatūra. Ją reikia pasigaminti savo rankomis. Štai ir ėmėsi šio darbo du Jonai — Tumaitis ir Paškauskas — drauge su Viktoru Peteraitiu ir Aloyzu Vančausku. Niekas šiandien nesuskaičiuos, kiek savo laisvalaikio valandų paaukojo šie

vyrai, kol pasigamino sudėtingesnę aparatūrą, su kuria buvo skinami didesnių pergalų laurai. Laimėjimas paskatino ryžtis kovai Europos pirmenybėse. Pasitelkę kelis bendraminčius — V. Vašėikį ir A. Nazarovą, šiauliečiai tapo senojo žemyno čempionais. Džiugus tai buvo momentas, kai atėjo ilgai laukta žinia apie pergalę, o drauge ir apie teisę tapti tarptautinės klasės sporto meistrais. Jonas Paškauskas buvo pirmasis gamyklos sportininkas, pelnęs šį garbingą vardą.

Ziūrėdamas į tauriečių laimėjimų sąrašą stebiesi, kiek daug čia puikių trumpabangininkų: ir Viktoras Peteraitis, ir Aloyzas Vančauskas, ir Rytis Zumbakis. Visi jie nuolat tobulina radijo aparatūrą, dalyvauja stambiausiose varžybose.

Jau kuris laikas pasaulyje pradėta taikyti naujovė — megzti radijo ryšius per Mėnulį. Sužinoję apie ją, užsidėgė ir tauriečiai. J. Paškauskas, V. Peteraitis, V. Vančauskas pradėjo drauge su broliais Rimu ir Jonu Pivoriūnais gamintis unikalią 289 elementų 4,20 m aukščio ir 7 m pločio anteną, skirtą signalams siųsti į Mėnulį. Ultratrumpos bangos sklinda tiesiai, jos neatsispindi nuo jonosferos. Todėl, norint užmegzti ryšį per Mėnulį, būtina esant aiškiai mėnesienai suorientuoti anteną į sidabrinį diską. Atspindys nuo jo gali būti priimtas tolimiausiose žemynuose. Tauriečiai, prieš pradėdami taikyti šią naują radijo mėgėjiško ryšio sritį, atliko bandymą — nusiųsti į Mėnulį savo signalą. Sustiprinę jį 27 decibelais, jie laukė signalo grįžimo po 1,5—2 sekundžių. Kokios varginančiai ilgos buvo šios kelios akimirkos penkiems darbštiems ir kantriems vyrams. Tačiau pirmasis bandymas pavyko kuo puikliausiai — į Mėnulį siųstas signalas buvo priimtas! Tik po to tauriečiai ryžosi ryšiiui su Amerikos žemynu.

Į Trentono miestą (Niu Džersio valstija) iškeliavo pranešimas ten gyvenančiam vienam pirmaujančių šios radijo sporto srities mėgėjų Alenui Keicui (K2UYH) apie tai, jog šiauliečiai bandys užmegzti su juo ryšį 432 MHz diapazone.

Ilgą ir nepaprastai varginantį buvo ši 1979 metų gegužės 11-osios naktis. Viskas dar ir dar kartą patikrinta, pergaltvota. Pagaliau paryčiui padangėje ryškiai sušvito sidabrinis diskas. 5 val. ryto signalas buvo išsiųstas. Nuolat teko orientuoti anteną, nes Mėnulis dažnai atsidurda-



Prie radijo stoties J. Paškauskas (kairėje) ir V. Peteraitis.



Šiauliečiai radijo mėgėjai, pirmieji šalyje užmezgę radijo ryšį per mėnulį.

vo šalia antenos veikimo optimumo. 7500 km keliavo šiauliečių siųstas signalas. Amerikietis jį priėmė ir pranešė eksperimento autoriams jo įvertinimą. Taip pirmą kartą Tarybų Sąjungos radijo sporto mėgėjų istorijoje buvo užmezgtas ryšys per Mėnulį!

Pradžią paskatino žengti toliau. Tauriečiai ryžosi dalyvauti šios naujos radijo sporto šakos pasaulio pirmenybėse. Užmezgus radijo ryšį per Mėnulį su septyniomis šalimis trijuose žemynuose, užimta septyntoji vieta. Pirmam startui — tikrai gera vieta.

Ko gero ne tiek jau daug radijo mėgėjų šeimoje kolektyvinių stočių, gavusių aukštą įvertinimą už daug ryšių trumpomis ir ultratrumpomis radijo bangomis net trijuose diapazonuose. Šiauliečiai gali pasigirti net trimis iš JAV atsiųstais skydais, už ryšius su daugiau kaip šimtu šalių! Bet kolektyvinės radijo stoties viršininkas, nestandartinės radijo aparatūros inžinierius konstruktorius Jonas Paškauskas, pradėjęs pirmuosius radijo sporto mėgėjo žingsnius dar Vilkaviškio Salomėjos Nėries vidurinėje mokykloje, vadovaujant mokytojai Janinai Kabelkaitei, Meteorologinės laboratorijos inžinierius, sporto meistras Stasys Keželis, Tipinių bandymų laboratorijos inžinierius Viktoras Peteraitis bei Meteorologinės laboratorijos inžinierius Aloyzas Vančauskas kupinį ryžto plėsti savo veiklą, tobulinti ją visose srityse.

Didelis dėmesys skiriamas jaunųjų radijo sporto entuziastų ugdymui. Šis darbo baras patikėtas Stasiui Keželiui. Nors ir pats dažnai startuodamas individualiose varžybose,

Stasys tapo savotišku jaunimo globotoju. Jo prižiūrimi moksleiviai susipažįsta su radijo sportu Šiaulių jaunųjų technikų stotyje. Gabiausi papildė „Tauro“ kolektyvą. Savais čia jau tapo dešimtės vidurinės mokyklos auklėtinis Artūras Guščia, pirmosios vidurinės moksleivis Romas Freimanas, Sigitas Stasaitis iš penktosios vidurinės.

— Svarbiausia — neužmigti ant laurų, — kalba apie ateities planus Jonas Paškauskas.

Kad šie žodžiai atspindi tikrovę, įsitikinau apsilankęs kolektyvinės radijo stoties kolektyve. Išvakarėse tauriečiai dalyvavo varžybose. Viršininkas pergyveno, kad ne viskas dar prideramai sutvarkyta, jog nėra kaip patogiai priimti svečio. Kaimyniniame kambaryje nuolat čirškė telefonas. Viktoras Peteraitis vos spėjo atsakinėti į klausimus, kiek ryšių užmezgta, kaip pasisekė. O Jonas Paškauskas man dėstė, kad atsirado dar naujesnė radijo sporto šaka — mėgėjiška televizija. Ryšiai mezgami trumpųjų bangų diapazonuose. Kiekvienas jų — tai perduotas ir priimtas vaizdas. Juk nuotoliai šiuo atveju nesisiskiria nuo paprasto radijo ryšio trumpomis radijo bangomis. Mėgėjiška televizija tauriečius sudomino...

Entuziazmas ir kūrybiniai ieškojimai, kruopštumas ir laimėjimai — štai tie veiksniai, kurie tauriečiams trumpabanginiams pelnė ne tik Šiaulių televizorių gamyklos darbo žmonių kolektyvo, bet ir visų respublikos patriotinės draugijos narių, sporto mėgėjų pagarbą.

A. ŠURKUS

Čempionai pasikeitė

Liepos 17—20 dienomis LTSR aviamodelizmo čempionate Kaune kordiniais modeliais meistriškumą demonstravo geriausi respublikos mažosios aviacijos mėgėjai. Sliprus vėjas ir dažni lietūs lydėjo rungtyniaujančius beveik per visas varžybas. Vėjo gūsiai pirmąją varžybų dieną stambius pilotazinius modelius svaidydavo kaip šapelius. Atsileidus kordai jie tapdavo nebesuvaldomi. Po tokios situacijos daugkartiniam respublikos čempionui vilniečiui V. Rimkaičiui teko pasitraukti iš tolimesnės kovos jau pirmame ture. Sekančią dieną vėjas kiek susilpnėjo ir pilotazininkai toliau tęsė kovą. Surinkęs 1718 taškų, vilnietis S. Nugaras apgynė čempiono titulą. Klaipėdietis V. Vasiliauskas atsiliko daugiau kaip šimtu taškų. „Bronzinis“ prizininku tapo kaunietis V. Mačiulis.

Aštri sportinė kova išsivystė greičio modelių varžybose tarp daugkartinio respublikos čempiono S. Nugaro ir panevėžiečio Z. Veličkos. Panevėžiečio modelis jau pirmame ture pasiekė 219,51 km/val greitį, o S. Nugaro — 218,18 km/val. Z. Velička pirmą kartą tapo respublikos čempionu. Rekordinio bandymo metu Z. Veličkos modelis 1030 m distancijoje išvystė 238,41 km/val vidutinį greitį. Tai naujas absoliutus respublikos greičio rekordas, 12 km/val viršijantis S. Nugarui priklausiusią ankstesnę pasekmę. R. Genevičius (Panevėžys) su 204,54 km/val rezultatu užėmė trečią vietą.

Jaunių pirmenybėse nugalė-

jo Kupiškio atstovės R. Janauskas.

Lenktyninių modelių varžybose 20000 m distanciją finale greičiausiai nuskrido jurbarkiečių V. Sorokos ir A. Ivanausko modelis — 10 min. 34,1 sek. Jie pirmą kartą iškovojo LTSR čempionų titulą. Vilniečių V. Rudoko ir R. Alentjejaus modelis toje distancijoje sugaišo 11 min. 26,9 sek. ir jiems atiteko antroji vieta. Nepavyko daugkartiniams respublikos čempionams V. Sidlauskui ir J. Olekui. Dėl variklio gedimo jie nebaigė finalinės distancijos (pritrūko dviejų ratų).

Jaunių tarpe geriausiai pasirodė vilniečiai V. Žaliukas ir L. Cibas.

Lėktuvų kopijų klasėje respublikos čempiono vardą apgynė V. Rimkaitis, gavęs 1060 taškų įvertinimą. Antrą vietą užėmusio vilniečio P. Akinio sąskaitoje — 981 taškas.

Šalies čempionato lygio buvo jaunių finalinis „oro kautynių“ susitikimas. Tarpusavy kovoję vilniečių ekipos pilotas TSRS čempionato prizininkas G. Sabliukas (mechanikas A. Kazarija) ir kaunietis, šalies čempionato penktos vietos laimėtojas R. Jasmontas (mechanikas G. Bernotas). Labai atkakloje kovoje nugalėjo kauniečiai.

Jaunių pilotazinių modelių varžybose geriausiai pasirodė kaunietis N. Matiušėna.

Komandos vietomis pasiskirstė sekančiai: 1. Vilnius (10 tšk.), 2. Panevėžys (17), 3. Kauno I (17), 4. Klaipėda (18), 5. Jurbarko raj. (19), 6. Kauno II (19).

A. PRANAITIS

Radiju valdomais modeliais

Alytuje vykusiose respublikinėse aviamodelizmo pirmenybėse radiju valdomais modeliais kartu su pajėgiausiais respublikos šio sporto entuziaslais rungtyniavo ir buvę mūsų Aviacijos technikos sporto klubų auklėtiniai, dabar studijuojantys Charkovo aviacijos institute J. Adamonis ir S. Liutkus. Jų sklaidytuvų modeliai skraidė labai gerai. J. Adamonio valdomas modelis nuskrido į tolį 2830 metrų, o 300 metrų greičio nuotolį įveikė per 12,1 sek. Jam ir

atiteko pirmoji vieta. Antrąją vietą užėmė S. Liutkus, o trečiąją — klaipėdietis V. Butkinas.

Lėktuvų modeliais aukštojo pilotazo figūras geriausiai atliko vilnietis S. Nugaras, aplenkęs komandos draugą A. Narkevičių ir kaunietį S. Kalvaitį.

Komandomis nugalėjo panevėžiečiai (7 taškai). Antroji vieta atiteko sostinės ekipai (8), o trečioji — kauniečiams (10).

P. KIETIS

ŽVILGSNIU PALYDI BALTIJĄ



Instruktorius E. Ramonas palydi skrydžiui jauną sklandytoją D. Bridikytę.

Uostamiesčio gatvėmis dar tik pradėjo maršrutus pirmieji rytmečio autobusai, o prie Aviacijos technikos sporto klubo pastato naujojo miesto rajono pakraštyje jau lūkuria vo būrelis vaikų. Netrukus pasirodė ir autobusiukas su Klaipėdos ATSK emblema.

Kelionė iki klubo aerodromo nelabai prailgo, nors kilometrų — daugiau kaip šešios dešimtys. Ji įprasta. Važiuoti prisieina kiekvieną savaitę, ir ne po vieną kartą. Reikia didelio noro ir entuziazmo, kad pamiltum šias keliones į treniruotes, užsidegtum sklandymo sporto aistra, sugebėtum visa tai derinti su darbu arba mokslu.

Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo kolektyvas — darni ir draugiška iki sielos gelmių atsidavusių aviacijos sportui bendraminčių šeima. Nors ir skirtingo amžiaus, skirtingų profesijų, net iš įvairių vietovių. Klubo veteranas, prieš keletą metų pats dirbęs klube instruktoriumi, dabar Klaipėdos 4-osios auto-transporto įmonės Palangos filialo mechanikas Romas Tamašauskas — visų mylimas ir gerbiamas. Patikėtos lakūno buksyruotojo pareigos jam — garbingas ir širdžiai mielas visuomeninis darbas, kuriam Romas atiduoda visą laisvalaikį. Pareigingi, darbštūs ir labai draugiški klubo sklandytojai pirmaatskyrininkiai Ra-

mutė ir Vincas Pulkauskai, Klaipėdos telefonų stoties technikė ir Aklųjų gamybinio mokymo kombinato elektrikas. Baigę Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto Klaipėdos filialą, jau daugiau kaip aštuonerius metus skraido klube. Šiais metais sėkmingai atstovavo kolektyvui tradicinėse Žemaitijos sklandymo varžybose Šilutėje, kuriose rungtyniauja Klaipėdos, Telšių, Akmenės ir Šilutės aviacijos sporto klubų komandos. Stropumo ir entuziazmo netrūksta Plungės dirbtinės odos gamyklos cecho viršininkui Antanui Norvaišai, direktoriaus padėjėjui Romui Sidlauskui ir to pat miesto Šienainio bokštų gamyklos suvirintojui elektrui Alfredui Varnui. Tolokai jiems važinėti iki klubo skraidymų bazės, bet visi randa laisvo laiko atvažiuoti pasitreniruoti. Jie jau sklandymo atskyrininkiai, vieni iš preferentų į klubo sklandytojų rinktinę. Iš jų, iš klubo veteranų sporto meistrų Algio Skurdenio, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto Klaipėdos filialo dėstytojo, Povilo Vaišvilos, Klaipėdos „Dailės“ kombinato liaudies meistro ir daugelio kitų geriausių klubo sklandytojų stropumo ir meistriškumo, pareigingumo ir darbštumo mokosi jaunieji sklandytojai Danguolė Bridikytė, Klai-

pėdos 18-os vidurinės mokyklos abiturientė, Vytautas Norvaišas, Klaipėdos politechnikumo moksleivis, Viktoras Janavičius ir daugelis kitų pradedančiųjų sklandytojų. O jų šiemet į klubą priimta aštuoniolika. Tiesa, Viktoro Janavičiaus jau nebepavadinsi pradedančiuoju. Pamilęs sklandymą, išmokęs meistriškumo abėcėlę, Viktoras, baigęs vidurinę, panorio būti aviatoriumi, stojo į aukštąją karo lakūnų mokyklą.

Daug valandų priskrido kasmet Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo sklandytojai. Pačiais įvairiausiais maršrutais. Ir visada, kai pakyla skrydžiams, horizonte žvilgsniu juos palydi į kelią banguojanti Baltija. Net iki Aukštaitijos yra nutiesę rekordines trasas klaipėdiečiai. O trikampiai maršrutai po Žemaitiją kryžiuojasi nuo pamaro pro Akmenę ir Skudą, Kuršėnus ir Plungę, Kryžkalnį ir Varnius. Šių metų pavasarį sporto meistras Povilas Vaišvila pasiekė naują respublikos greičio rekordą skridime 200 km trikampiu. Sporto meistro normatyvą įvykdė sklandymo veteranas, Klaipėdos vaikų ligoninės chirurgas



Klubo viršininkas A. Dulkė.



Lakūnas visuomenininkas R. Tamašauskas.
A. ARBAČIAUSKO nuotr.



Pirmo atskyrio klubo sklandytoja D. Kiškienė
po treniruotės.

Jonas Silius, paruošti 3 pirmo, 32 kitų atskyrių sklandytojai. O iš viso klubo sklandytojai vien per pirmąjį pusmetį maršrutais skraidė daugiau kaip 700 valandų.

Turi kuo pasidžiaugti klubo sportininkai ir meistriškumo spirale. Respublikos pirmos lygos sklandymo čempionate startavo keturi klubo sportininkai, Povilas Vaišvila dviejuose prafimuose buvo nugalėtojas, o bendroje įskaitoje užėmė trečią prizinę vietą. Klubo komanda laimėjo respublikines lakūnų pirmenybes „Sparnų“ prizui laimėti, o lakūnas instruktorius Edvardas Ramonas tapo absoliučiu nugalėtoju.

Meistriškumas savaime neatsiranda. Aukšti rezultatai pasiekiami klubo sportininkų nuoširdžiu kasdieniu darbu. O dirbti, treniruotis klube yra tokios sąlygos, kurių galima tik pavydėti. Klubas turi gerą skraidymų bazę, vasarnamio tipo namukus sportininkams ir erdvas mokymo patalpas Klaipėdoje bei aerodrome, pakankamai skraidymo technikos: lėktuvus „Vilga“, žėsis aukštos klasės, keliolika dar keturių tipų mokomųjų sklandytuvų, o taip pat transporto priemonių. Už tai gero žodžio nusipelnė klubo viršininkas Albertas Dulke. Pats sklandymo sporto meistras, antros klasės lakūnas, per de-

vynerius darbo klube metus išskraidęs jau daugiau kaip 2150 valandų. Klubo sportininkai, visi respublikos sklandytojai ir lakūnai pažįsta Albertą Dulkę kaip aktyvų ir reiklų vadovą, gerą sklandytoją ir nuoširdų bičiulį. Gal todėl ir klaipėdiečių kolektyvas — tai brandi, vienybė sklandytojų ir lakūnų, didelių aviacijos sporto entuziastų šeima, mylinti aviaciją, darbą, turinti savo siekius, mokanti

reikliai vertinti laimėjimus ir trūkumus.

Klubo viršininkas — tai pagrindinė asmenybė, organizuojanti visą kolektyvo sportinę veiklą, burianti kiekvieną — moksleivį ir inžinierių, darbininką ir studentą, pirmametį ir klubo veteraną — į draugišką vienybę kolektyvą, kuriems klubo interesai yra ir jų gyvenimas bei siekiai. Tačiau, kaip sakoma, vienas lauke — ne karys. Turi daug pagalbininkų Albertas Dulke.

Pirmiausia — tai klubo instruktoriai Edvardas Ramonas ir Algis Kiškis, inžinierius Evaldas Ignatavičius, sklandymo sporto meistras vairuotojas Voldemaras Strockis, jaunųjų aviamodeliuotojų būrelio vadovas Sigitas Saukiškis, jaunųjų sklandytojų mokyklos vadovas Gintaras Povilaitis, klubo veteranai, lakūnai visuomenininkai. Daug padeda klubui praktinėje veikloje visuomeninė klubo taryba ir miesto aviacijos sporto federacija, kuriai vadovauja Klaipėdos restauravimo dirbtuvės viršininkas Algis Aukštuolis. Su dėkingumu klubo vadovybė, visi sportininkai visad mini šefus — Kretingos rajono Kurmaičių paukštininkystės tarybinį ūkį (direktorius Jonas Januškis).

Jaunimas pamėgo Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubą. Kasmet į sklandytojų gretas priimama po keliolika vaikų ir merginų. Klubas turi aviamodeliuotojų sekciją, kurią lanko kelios dešimtys Klaipėdos vidurinių mokyklų ir technikumų moksleivių, jaunųjų sklandytojų mokyklą prie Klaipėdos politechnikumo, kurioje susipažįsta su skraidymų abėcėle 25 jaunieji šio sporto mėgėjai, jaunųjų parašiutininkų būreliai prie 21-os ir 23-os vidurinių mokyklų.

Tokia ir yra aviacijos technikos sporto klubo paskirtis — skiepyti jaunimui pomėgį aviacijai ir technikai, auklėti jį Tėvynės meilės, tarybinės liaudies darbo šlovės ir kovų didvyriškų pergalių dvasia, ugdyti tvirtus ir užsigrūdinusius patriotus, drąsius lakūnus, sugebančius pasiekti vis didesnių meistriškumo aukštumų.

K. KILČIAUSKAS



Klaipėdos ATSK sklandytojai respublikos pirmos lygos čempionato dalyviai (iš kairės): P. Vaišvila, M. Baleika, J. Vileniškis ir A. Kiškis.
A. SKURDENIO nuotr.

RŪPESČIAI BENDRI, IR DŽIAUGSMAS BENDRAS

SKUODE STOJO RIKIUOTĖN MODERNIŠKAS MOTODROMAS IR TECHNIKOS SPORTO KLUBO PASTATAS

KELI INTERVIU SU KOMENTARAIŠ

Gimė motobolas... Skuodo galsrinėje. Auksarankis, nagingas žemaitis Pranas Šimkus tuomet joje plušo. Nuo vaikystės techniką knibinėti pamėgęs, ir Račkų Praną prikalbino. Ir ėmėsi vyrui savo rankomis jau amželi atgyvenusius motociklus naujam gyvenimui prikelti. Krapštinėjosi galsrinės garaže bei dirbtuvėse ir rytą, ir vakarą. O po to ir važinėti motociklais pradėjo. Pradžioje gal ir kiek kuklindamiesi, o juo tolyn — tuo drąsyn. Ir į respublikos, Pabaltijo varžybas nukakti traukė. Kartą nusigavo žemaičiai net į Rygą. O ten... Nagi futbolo aikštėje motociklus apžergę vyrai kamuolį spardo. Patiko dviem Pranams šis žaidimas. Aple jo falsykes, reikalavimus išsiuokstinėjo ir Skuodan perkelti sumanė. Na, o toliau...

Pasakoja Skuodo TSK viršininkas JUOZAS RAČKUS:

— 1968 metais susidomėjo me motobolu. Surengėme parodomąsias rungtynes su rygiečiais. Didelis žmonių būrys miesto stadione susirinko. Motorių riauvojimas, žaidimo dinamika patraukė jaunimą. Ėjo ir ėjo, prašydami priimti į komandą. Tik labai nedaugelį priglausti tegalėjome. Stokojome technikos. Kas motociklą turėjo — prašom, o jau kas ne... Taip 1969-aisiais ir susikūrė „Bartuva“ — motobolininkų komanda, pradėjusi bandyti savo jėgas šalies „B“ klasės čempionate. Žaidė tuomet broliai Kęstutis, Pranas ir Viktoras Račkaitai, Algirdas Riepšas, Kazys Ridikas, Adomas Narmontas ir vartininkas Rimvydas Petrutis. Vadovauti komandai, ją treniruoti palaipsniui teko man. Po dvejų metų iškopėme į TSRS motobolo pirmenybių „A“ klasės dalyvių gretas. Tris sezonus tarp pajėgiausių šalies komandų rungtyniaavome...

Žurnalisto komentaras. Pradžioje buvo žaidžiama miesto stadiono pagrindinėje aikštėje. Vėliau nebeleido — sakė

sudarko žaliąją veją. Bet ir be aikštės komandos nebuvo galima palikti — labai jau prie širdies ši sporto šaka skuodiškiams buvo. Ir nors, sumažinus šalies geriausių komandų skaičių, iš jų tarpo išbraukė žemaičius, motobolas taip ir liko pagrindine rajono centro gyventojų pramoga.

Rajono vykdomasis komitetas išskyrė Sportininkų gatvėje žemės plotą motobolo aikštei įsirengti. Melioratoriai šefavimo pagrindais sausino aikštę, kelių darbuotojai padėjo išlyginti. Žaidžiama buvo nuo ankstyvo pavasario iki vėlyvo rudens. Bet...

Prisimena komandos vete-



Naujasis Skuodo TSK pastatas.



Motobolo Skuode pradininkas klubo mechanikas P. Šimkus.

ranas, TSRS sporto meistras KAZYS RIDIKAS:

— Nelabai malonu būdavo įvažiuoti į aikštę treniruotis arba rungtyniauti. Pasižiūrėdavai į balomis išmargintą plotą, įsivaizduodavai į ką jis pavirs po kelių minučių, ir nupurtydavo. Kai sportininkas azartas apimdavo, apie tai jau nebegalvodavom. Bet vos nuaidėjus teisėjo švilpukui, skelbiančiam pertrauką, pirštines nusiėmė purvą nuo akių krapštydavome. O jau po rungtynių... Geriau nė neprisminti...

Žurnalisto komentaras. Juozas Račkus jau prieš penkerius metus ėmė galvoti apie asfaltuotą aikštę. Tokią, kaip

Rygoje. Bet nei lėšų, nei medžiagų moderniam motodromui įrengti nebuvo. Tik gyvenimas vis dažniau ir dažniau primindavo apie jos aktualumą.

Pasakoja Lietuvos TSR valstybinio gamybinio-techninio žemės ūkio aprūpinimo komiteto Skuodo skyriaus valdytojas ALGIMANTAS ADIK-LIS:

— Skuodas susilyginti su didmiesčiu negali. O žmonėms reikia kažkur eiti, praleisti laisvalaikį. Tad jau 1975-aisiais ėmėmės šefuoti motobolininkų komandą. Juk nė į vieną ringinį tiek žmonių nesueina, kaip į motobolo rungtynes. Pasirūpinome technika, apranga žaidėjams, kamuoliais. Susidarė galimybė ir jaunių komandą sudaryti. Juk motobolo rungtynės — pramoga, kultūrinis renginys visiems.

Žurnalisto komentaras. Keletus metus „Lietžemūktchnikos“ Skuodo skyrius visokeriopai rėmė motobolininkus. Jo valdytojas ne kartą sielojosi, kad nėra tinkamų patalpų sportininkams, garažo motociklams, dirbtuvių. Per-

gyveno ir dėl to, kad nėra galimybių išplėsti sportinę veiklą, trenerio, kuris mokyty jaunimą. Sumanaus vadovo samprotavimai sutapo su TSK viršininko mintimis. Ne kartą apie tai kalbėta rajoninėse organizacijose.

Pasakoja Skuodo rajono LDT vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotoja VACLOVA LOŽIENĖ:

— Nedidelio rajono, koks yra Skuodas, sąlygomis Technikos sporto klubo (TSK) pastato statybos ir modernaus motodromo įrengimo darbai nėra lengvai sprendžiami. Radę bendrą kalbą su Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetu, motobolininkų šefais rajone, bendromis jėgomis ir ėmėmės spręsti šias problemas. Pradžioje buvo pastatytas dviaukštis pastatas klubui, o šį pavasarį, sutelkę jėgas bei pasirūpinę medžiagomis, jau ir asfaltuotą motodromą įrengti sugebėjome.

Žurnalisto komentaras. Naujojo Skuodo TSK pastato žemaičiams galėtų pavydėti daugelis patriotinės draugijos sporto organizacijų vadovų. 600 kvadratinį metrų patalpose įrengtos puikios klasės, dirbtuvės, garažai autobusui bei motociklams, nusirengimo bei poilsio kambariai sportininkams, dušai, patalpos treneriams ir dėstytojams, administracijai. Na, o motodromas...

Apie jį pasakoja JUOZAS RAČKUS:



„Bartuvos“ komandos veteranai (iš kairės): broliai Viktoras ir Pranas Račkaitis bei Kazys Ridikas.

— Tai 105X70 m ploto asfaltuota aikštė, aplink kurią įrengtos 700 sėdimų vietų tribūnos. Neperdėsiu pasakęs, kad aikštė — viena geriausių šalyje. Joje dabar rungtyniauja ir treniruojasi ne tik „Bartuvos“, bet ir Kretingos „Svyturio“ komanda, žaidžianti šalies čempionato aukščiausioje lygoje. Už visa tai sportininkai dėkingi rajono partiniams bei tarybinėms organams, LTSR valstybinio gamybinio-techninio žemės ūkio aprūpinimo komiteto vadovams, ypač mūsų skyriaus valdytojų, Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetui, LTSR automobilių transporto ir plentų ministerijai, Skuodo kelių valdybai, jos vyr, inžinieriui Liudui Šmitai, organizavusiam darbus.

Patriotinės draugijos veikla Skuodo rajone pradeda naują gyvenimą. Susitvarkę pradėsime ruošti automobilių bei motociklų vairuotojus, technikos specialistus žemės ūkiui, na ir, žinoma, žymiai plačiau vystyti sportinę veiklą, padaryti ją įvairesnę.

Žurnalisto komentaras. Skuodo TSK pernai paruošė du TSRS sporto meistrus, 8 pirmaatskyrininkus. Skuodiškiai tapo 1979 metų respublikinio socialistinio lenktyniavimo patriotinėje draugijoje nugalėtojais tarp rajonų TSK. Esant naujoms treniruotėms bei varžybų sąlygoms, skuodiškiai, kurie sėkmingai žaidžia šalies motobolo čempionato pirmojoje lygoje, ko gero,

netrukus sugebės iškovoti ir į aukščiausiąją.

Pasakoja motobolininkas KAZYS RIDIKAS:

— Dabar žaisdamas arba treniruodamasis jauti malonumą. Net lietingą dieną — jokio purvo. Ir technikos bei žaidimo taktikos variantus lengviau ir greičiau išmokli galima. Ir pamaina geriau ruoštis galės. Mūsų komandos žaidėjas Algimantas Auksakis jau kuris laikas su jaunimu dirba.

Žurnalisto komentaras. „Bartuvos“ komanda — darnus kolektyvas. Visi skuodiškiai. Drauge augę, drauge ir sportuoti pradėję. Technikos pakanka, noro — taip pat. Kolektyve — įvairiausių profesijų žmonės: pirmaatskyrininkis Algimantas Lazdauskas — MSV darbuotojas, sporto meistras Kazys Ridikas — „Lietžemūktėchnikos“ sandtechnikas, sporto meistras Pranas Račkus — rajono Žemės ūkio agrochemijos organizacijos vairuotojas, jo brolis Viktoras — „Lietžemūktėchnikos“ vairuotojas, pirmaatskyrininkis Vilius Jankauskas — tos pat organizacijos dalytojas, pirmaatskyrininkis Rimantas Pabrieža — Prekybos bazės vairuotojas, pirmaatskyrininkis Jonas Šimkus — Buitinio gyventojų aptarnavimo kombinato televizorių remonto meistras. Su kolektyvu dirba TSK viršininkas, LTSR treneris Juozas Račkus. Jis drauge ir treneris, ir vadovas, ir organizatorius.

Skuodo sportinėje bazėje dabar galima rengti įvairiausių techniško sporto šakų varžybas. Ir bet kuriuo metų laiku. Čia mokama priderančiai priimti svečius, gerai organizuoti bet kokio rango respublikinius ir sąjunginius turnyrus, net motociklų kroso varžybas.

Motodromas, apjuostas tribūnomis, — tai savotiškas teatras gryname ore. O kai teatre vaidinama, žiūrovų niekada nestinga. Skuode, ko gero, motobolo varžybų dieną gali ir neiškabinti skelbimų. Suriaumos motorizuotų futbolininkų plieniniai žirgai, nuaidės variklių gausmas per miestą, ir, žiūrėk, sulėks skuodiškiai, kas pėsčias, kas važiuotas į Sportininkų gatvę.

A. ICIAVIČIUS

Prizas lieka namuose

Ne kartą Pabaltijo sklandytojai pasirenka Biržų padangę savo pirmenybių arena. Šių metų Pabaltijo sklandymo pirmenybėse, kurios jau buvo vienuoliktos, be mūsų respublikos dviejų ekipų, Latvijos ir Estijos komandų, taip pat rungtyniavo sportininkai iš RTFSR ir Baltarusijos.

Liepos antroje pusėje, kai vyko varžybos, orai pasitaikė nelabai blogi. Tiesa, sklandytojai, skraidę tiek laisvos, tiek standartinės klasės sklandytuvais, atliko tik po tris pratimus. Nuo pat pirmųjų startų toną davė mūsų respublikos sklandymo meistrai. Su sklandytuvu „Lietuva“ skridęs tarptautinės klasės sporto meistras kaunietis V. Sabeckis visuose pratimuose užėmė pirmąsias vietas „laisvūnų“ tarpe ir tapo absoliučiu Pabaltijo čempionu. Gerai pasirodė ir kiti mūsų sklandytuvais. Kaunietis sporto meistras E. Lasauskas bendroje įskaitoje buvo antras, o vilnietis sporto meistras A. Beržinskas užėmė trečią vietą.

Ir su standartinės klasės sklandytuvais rungtyniavę mūsų respublikos sportininkai pasirodė pagirtinai. Pirmame pratime (154 km trikampis) nugalėjo vilnietis sporto meistras A. Račiūnas, o jo komandos draugė sporto meistrė R. Stašaitytė užėmė antrą vietą (čia pirmavo Estijos sklandytoja N. Retipova). Antrame pratime (206 km trikampis) taip pat pajėgesni buvo pirmojo pratimo laimėtojai, tik moterų tarpe antrąją vietą užėmė žiaulietė L. Jurevičiūtė. Įdomus buvo trečiasis pratimas — reikėjo du kartus apskristi 110 km maršrutą. Čia lyderiai pasikeitė. Meistriškai valdė sklandytuvus ir geriausių laiką distancijoje pasiekė sporto meistras vilnietis R. Stašaitytė ir kaunietis A. Rūkas.

Susumavus visų trijų pratimų rezultatus, Pabaltijo absoliučių čempionų vardus, rungtyniaujant standartinės klasės sklandytuvais, iškovojo N. Retipova ir A. Rūkas. Antrąsias vietas užėmė R. Stašaitytė ir kaunietis A. Jonušas, o trečiąsias — L. Jurevičiūtė ir A. Račiūnas.

Komandomis nugalėjo ir pereinamąjį prizą trečius metus iš eilės iškovojo mūsų respublikos pirmoji rinktinė, o mūsų antroji ekipa užėmė antrąją vietą, trečioje palikusi Estijos komandą. **K. GIEDRIUS**

SOSTINĖS SKLANDYTOJŲ PIRMENYBĖS

Šešioliką sklandytojų, kurių gretose buvo šeši sporto meistrai ir tiek pat pirmaatskyrininkų, rungtyniavo Vil-

niaus sklandymo pirmenybėse. Buvo atlikti šeši pratimai, o maršrutais sportininkai skraidė trijų klasių sklandytuvais: „Blanikais“, „Piratais“ ir „Kobromis“. Nugalėjo sporto meistrai A. Miklaševičius (skrido su „Blaniku“) ir A.

Buitkienė (skrido su „Kobra“). Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo sklandytojai J. Stanaitis ir R. Navickas pirmą kartą įvykdė sporto meistro normatyvus.

A. BAČINIS

PAŽINĘ KERĖTĄJĄ MİSLĘ



Jaunieji Plungės aviamodeliuotojai su būrelio vadovu (iš kairės): P. Ališauskas, S. Davidavičius, vadovas B. Plova ir G. Eismontas.

Buvo birželio šeštadienio rytas. Pilnutėlis maršrutinis autobusas iš Plungės dūmė naujuoju Žemaitijos plentu Palangos link. Visi, matyt, skubėjo prie gintarinės Baltijos bent diena pailsėti. Atkreipė dėmesį ketvertas vaikų, kokių dvylikos metų tik sulaukusių, ramiai susigūžusių autobuso priekyje. Suėmę rankomis jie laikė neįprastų gabaritų medinį lagaminą, nelabai platų, bet už juos pačius aukštesnį. Neprivažius Kartenos, vienas berniukų mandagiai paprašė vairuotoją sustoti. Išlipo visas ketvertas ir vienas vyresnio amžiaus.

— Mes iš Plungės, — pasisveikinę prisistatė Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo viršininkui Albertui Dulkei vyresnysis. — Esame aviamodeliuotojai. Norėtume pas jus aerodrome paskraidinti savo modelius. Aš — būrelio vadovas.

Klubo viršininkas apsidžiaugė, sulaukęs tokių svečių, ir ilgiau neklaušindamas parodė vietą aerodromo pakraštyje, kur jiems patogiu būsią skraidyti.

Kai klubo sklandytojai, baigę ratuku padangų žokį virš aerodromo, pasuko kiekvienas

savais maršrutais, dėmesį prikaustė laiks nuo laiko kylantys ir besileidžiantys maži sklandytuvų modeliai. Savo pasigamintus aviamodelius bandė atvažiuoti plungiečiai. Nuėjau pas juos.

Pažintis užsimezgė greit. Ketvertą aviamodelizmo entuziastų atlydėjo Plungės jaunųjų technikų stoties aviamodelizmo būrelio vadovas mokytojas Bronius Plova. Neįprastų gabaritų lagamine tvarkingai buvo sudėta keletas aviamodelių ir įrankiai.

— Tai jų pačių pagaminti modeliukai, — suprasdamas mano susidomėjimą, paaiškino vadovas ir žvilgsniu permetė besiruošiančius skraidymams savo auklėtinius. Tie nedrąsiai sužiuro viens į kitą.

— Kad Plungėje aviamodeliuotojų lyg ir nebuvo? — paklausiau vadovą.

— Būrelį prie Jaunųjų technikų stoties įsteigėme tik prieš metus, — pradėjo pasakoti Bronius Plova. — Į būrelį įsirašė penkiolika moksleivių. Entuziazmas ir noras visiems trykšte tryško. Vaikų norai dideli, o su medžiagomis modeliams gaminti buvo striuka. Pradžiai iš SDAALR rajono komiteto ga-

vome nusipirkti keliolika rinkinių modeliams gaminti, aviacinės gumos ir trejetą varikliukų. Lysteles pjovėme patys iš pušies. Popieriaus kiekvienas kas kur susigraibstė. Taip ir pradėjome dirbti. Suprantama, pradžia visada būna sunki. Bet jautėme didelį rajono švietimo skyriaus, Jaunųjų technikų stoties vadovybės ir SDAALR rajono komiteto paramą. Tai mus ir skatino. Pastudijavę teorinius dalykus, išmokę „skaityti“ brėžinius, ėmėmės praktinio darbo — pradėjome kurti nesudėtingus kambarinius ir gumavariklinius sklandytuvų modelius. Sekėsi neblogai. Per ketvertą mėnesių jų būrelyje sumeistravome dešimt. Kad vaikams dar labiau sužadintus entuziazmą ir paskatintus dar kūrybiškiau dirbti, pavasarį surengėme pirmąsias būrelio varžybas. Šie atsivežti modeliukai — jau, kaip sakant, antrosios serijos. Grakštesni, tobulesni.

Išties modeliukai puikiai skraidė virš aerodromo lauko. Bet mažiau, kad ir tuo vaikūnai nebuvo patenkinti. Po kiekvieno skridimo bandė modelius koreguoti, taisyti.

— Tai aktyviausi būrelio

nariai, — parodė į betriušiančius mokinukus Bronius Plova. — Šiuos aviamodelius pasidarė patys, beveik nereikėjo ir patarti. Visą laiką nedavė ramybės — norėjo išbandyti skrydyje. O pas mus Plungeje prie miesto nėra kur skraidinti: stadione — aplink medžiai, laukuose — visur daržai. Tad ir nutarėme atvažiuoti į Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo aerodromą.

Vadovas pakvietė pašnekestiui ir savo auklėtinius. Pirmos vidurinės mokyklos septyntokas Saulius Davidavičius, 4-os vidurinės aštuntokai Gintaras Eismontas ir Povilas Ališauskas parodė savo modelius, papasakojo, kaip juos statė. Bet be gyrimosi. Daugiau apie draugus, visą būrelį stengėsi šnekėti. Iš jų ir sužinojau, kad 1-os vidurinės mokyklos penktokas Romualdas Petkus yra jauniausias būrelyje. Labiau kalbus Gintaras Eismontas nedrąsiai dar prasiarė, kad jo bendraklasis Povilas Ališauskas esąs vyriausias iš visų ir pats entuziausias.

— O kokie planai ateičiai? — paklausiau.

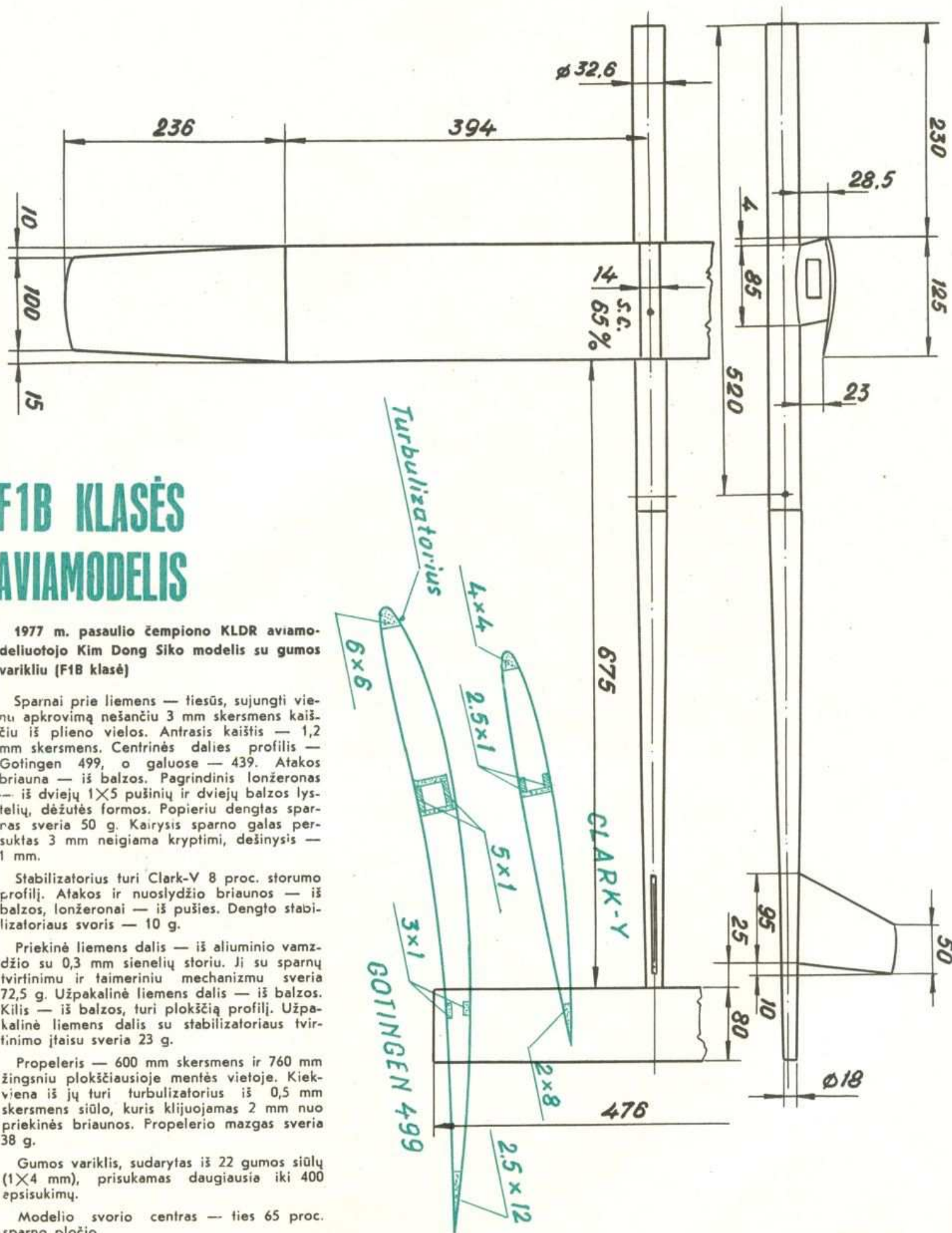
— Mūsų visų vienas noras — dalyvauti respublikinėse jaunųjų aviamodeliuotojų varžybose, daugiau pamatyti ir išmokti, įgyti didesnės patirties.

— Daryti modelius vaikai labai mėgsta. Bėda tik, kad medžiagų tam „Jaunojo techniko“ parduotuvėje Klaipėdoje, kur mums arčiausiai nuvažiuoti — nėra. Kodėl gi negalėtume gauti balzos, reikiamo popieriaus, gumos ir kitų dalykų centralizuotai iš SDAALR arba „Jaunojo techniko“ parduotuvės pagal iš anksto pateiktas paraiškas? Tai leistų žymiai suaktyvinti aviamodelizmo būrelių veiklą, o jauniems modeliuotojams siekti vis geresnių kūrybinių ir sportinių laimėjimų.

Šias mintis atsisveikinant išsakė mokytojas Bronius Plova, nebejaunas žmogus, bet labai energingas, didelis modeliavimo mėgėjas ir jaunųjų aviamodeliuotojų bičiulis.

Per metus ne daug ką galima nuveikti. Juo labiau, kad viską reikia pradėti nuo „nulinės ribos“. Bet ir šie vieneri metai Plungės jaunųjų technikų stoties aviamodelizmo būrelio nariams, tarsi paukščiai ant sparnų, atnešė didelį džiaugsmą. Jie pasijuto esą kūrėjais, pažino skridimo kerėtają mįslę ir didelę vilionę.

K. KAZIŪNAS



1977 m. pasaulio čempiono KLDK aviamodeliuotojas Kim Dong Siko modelis su gumos varikliu (F1B klasė)

Stabilizatorius turi Clark-V 8 proc. storumo profilį. Atakos ir nuoslydžio briaunos — iš balzos, lonžeronai — iš pušies. Dengto stabilizatoriaus svoris — 10 g.

Propeleris — 600 mm skersmens ir 760 mm žingsniu plokščiausioje mentės vietoje. Kiekviena iš jų turi turbulizatorius iš 0,5 mm skersmens siūlo, kuris klijuojamas 2 mm nuo priekinės briaunos. Propelerio mazgas sveria 38 g.

Modelio svorio centras — ties 65 proc.
sparno pločio.

MAI-50

Moskvos aviacijos institutas (MAI) įkurtas pirmaisiais penkmečio metais, kada visoje šalyje buvo imta pertvarkyti veikiančias ir steigti naujas aukštąsias mokyklas. 1930 metais vietoj Moskvos aukštosios technikos mokyklos aeromechanikos fakulteto buvo įkurta Aukštoji aeromechanikos mokykla su dviem fakultetais — lėktuvų ir variklių statybos, kuri tų pat metų liepos mėnesį buvo pavadinta Moskvos aviacijos institutu. MAI greitai tapo vedančiąja šalies aukštąja mokykla ir turėjo didelės įtakos vystant tarybinę aviacijos mokslą ir stiprinant šalies gynybinę galią.

1933 metais institute buvo



Palydovas „Radio-2“.

suorganizuotas konstruktorių biuras, kuriam vadovavo aviakonstruktorius profesorius D. Grigorovičius.

1945 m. už nuopelnus Tėvynei MAI apdovanojamas Lenino ordinu.

Per pusę amžiaus institutas paruošė ne vieną tūkstantį aukštos kvalifikacijos inžinierių, daugelis kurių įnešė svarų indėlį į aviacijos vystymąsi. Plačiai žinomi generalinių konstruktorių — MAI auklėtinių, Socialistinio Darbo Didvyrių, Lenino premijos laureatų profesorius A. Tupolevo, akademiko P. Grušino, profesorius G. Novožilovo, akademiko M. Jangelio, S. Jakovlevo ir daugelio kitų vardai.

Tarybinė liaudis niekada neužmirš lakūnų kosmonautų, MAI auklėtinių V. Volkovo, V. Lebedevo, V. Sevastjanovo, A. Ivančenkovo, V. Kubasovo žygdarbių.

Baigusiųjų MAI tarpe yra nemaža žymių partijos ir valstybės veikėjų: L. Zamiatinas, TSKP CK narys, TSKP CK skyriaus vedėjas, V. Minajevs, TSRS aviacijos pramonės ministro pavaduotojas, I. Razumovskis, TSRS civilinės aviacijos ministro pavaduotojas, I. Obrazcovas, RTFSR aukštojo ir specialaus vidurinio mokslo ministras, A. Dobryninas, TSRS pasiuntinys JAV ir daugelis kitų.

Šiandien MAI turi devynis fakultetus. Institute didelis dėmesys skiriamas kūrybiško ir savarankiško studentų darbo ugdymui, plečiamas mokslinių būrelių ir studentų konsultavimo biurų (SKB) tinklas.



Lėktuvas „Kvantas“.

Per pastaruosius dešimt metų sąjunginėse jaunimo mokslinės-techninės kūrybos parodose buvo demonstruota 117 studentų darbų, iš kurių 28 pažymėti medaliais, o 102 MAI studentai tapo parodos laureatais. Pavyzdžiui, studentas V. Plechanovas sukūrė dirbtinę žirdį su pneumopavarą ir buvo apdovanotas TSRS Medicinos Mokslų Akademijos medaliu ir premija.

1980 m. sausio mėn. Tarybinė aviacijos sporto federacija (FAI) patvirtino pasaulio greičio rekordus, pasiekus lėktuvu „Kvant“ C-1-B (379,6 km/val) ir C-1-C (380,9 km/val.) klasėse. Tai didelis studentų, inžinierių ir dėstytojų, dirbančių Lėktuvų statybos fakulteto SKB, laimėjimas.

Skraidančių aparatų fakulte-

to SKB projektuojami serijos „Iskra-MAI“ dirbtiniai Žemės palydovai. 1978 m. spalio 26 d. VLKJS 60-mečio išvakarėse į orbitą aplink Žemę buvo išvestas pirmasis pasaulyje studentų sukonstruotas dirbtinis Žemės palydovas „Radio-2“, vienas iš serijos „Iskra-MAI“.

Variklių statybos fakulteto SKB sukonstruoti, išbandyti ir ruošiami serijinei gamybai nauji vidaus degimo varikliai.

1980 metų kovo 19 d. už nuopelnus ruošiant aukštos kvalifikacijos specialistus liaudies ūkiui bei vystant tarybinį mokslą ir ryšium su 50-mečiu Moskvos Lenino ordino, Sergo Ordžonikidzės aviacijos institutas apdovanotas Spalio revoliucijos ordinu.

V. MANKUS,
MAI trečio kurso studentas

DĖL DARIAUS IR GIRĖNO PRIZO

Nelabai skaitlingos buvo šiais metais Vilniuje vykusios tradicinės aukštojo pilotazo meistrų varžybos Dariaus ir Girėno prizui laimėti. Rungtyniavo septyni mūsų respublikos sportininkai, o taip pat viešnios iš Ukrainos, tarptautinės klasės sporto meistrės L. Močalina ir pasaulio čempionė V. Jaikova. Lakūnai atliko keturis pratimus. Aukštą meistriškumą pademonstravo šalies čempionatų prizinininkai, šių metų socialistinių šalių aukštojo pilotazo varžybų medalininkai kaunietis Stepas Artiškevičius ir vilnietis Jurgis

Kairys. Artiškevičius nugalėjo visuose keturiuose pratimuose ir antrus metus iš eilės iškovojo Dariaus ir Girėno prizą. Pirmą kartą šių varžybų istorijoje vienam sportininkui prisidėjo įteikti net penkis medalius ir pirmojo laipsnio diplomus. J. Kairys varžybose užėmė antrąją vietą, buvęs antruoju ir visuose pratimuose. Trečiuoju prizininku tapo TSRS rinktinės kandidatas vilnietis Rolandas Paksas. Iš viešnių geriausiai pasirodžiusi V. Jaikova ketvirtame pratime buvo trečia.

Kartu buvo surengtos ir respublikos antros lygos aukštojo pilotazo pirmenybės, kuriose rungtyniavo septyni lakūnai. Nugalėjo vilnietis V. Kurbietis.

A. VIKTORAS

„LAPIŲ MEDŽIOKLĖ“ KIŠINIOVE

Moldavijos sostinės apylinkėse vyko TSRS dvidešimt trečiasis radijo sporto „lapių medžioklės“ čempionatas, kuriame dalyvavo per šimtą dvidešimt sportininkų iš visų respublikų bei Leningrado ir Moskvos miestų.

Mūsų respublikos garbę pagrindinai gynė Šiaulių rajono sportininkai, vadovaujami LTSR trenerio, sporto meistro Rimanto Fabijonavičiaus. Komandos sudėtyje startavo šiaulietis sporto meistras V. Ivanovas ir sporto meistrai A. Simonaitis, V. Stupuraitė, kandidatai į sporto meistrus S. Neverdauskaitė, A. Venskutė, G. Ambražas, E. Navickas,

R. Basys ir pirmaatskyrininkė L. Einingytė.

Geriausiai asmeninėje įskaitoje iš mūsų rungtyniavo Tautų VII spartakiados čempionas kandidatas į sporto meistrus G. Ambražas iš Šiaulių rajono, iškovojęs TSRS jaunių čempiono vardą. Jis apdovanotas sąjunginio „Radio“ žurnalo prizų. Rungtyniaudama 28 MHz diapazone sidabro žetoną iškovojo jo žemietė pirmaatskyrininkė Laima Einingytė, o 3,5 MHz ji buvo šešta.

Sporto meistrai V. Ivanovas, A. Simonaitis vyrų grupėje užėmė atitinkamai septynią ir devintą vietas.

Komandomis nugalėjo RTFSR rinktinė. Mūsų respublikos sportininkai užėmė aukštą šeštą vietą.

R. MAKASKAS

SA klasės sportinė motorinė valtis

Ši valtis naudojama su 250 ccm darbinio tūrio pakabinamu varikliu („Veterok-12“ arba „Veterok-12 E“). Brėžinius jai padarė 1974 metais, o pirmas pavyzdys pagamintas metais vėliau. Debiutas buvo sėkmingas. Kauno vaikų ir jaunimo technikos sporto mokyklos auklėtinis, sporto meistras V. Jablonskis su šia valtimi laimėjo šalies JTSM pirmenybes. Po metų jis laimėjo ne tik šias varžybas, bet ir šalies jaunių pirmenybes. 1975–76 metais šis sportininkas pasiekė 20 Tarybų Lietuvos rekordų, kurių dalis nepagerinta iki šiol. Beje, greičio rekordas 1 km nuotolyje yra 56,96 km/val. Iki šiol pagamintos aštuonios šios klasės valtys.

Valties konstrukcija paprasta. Karkasas sudarytas iš penkių špantų (5-tasis špantas — transas) ir 20 stringerių. Jis dengiamas aviacine fanera: viršus ir šonai — 1,5

mm, dugnas — 3 mm, o šonai žemiau briaunos (3) — 2–2,5 mm storio. Klijavimui naudojama epoksidinė derva. Karkasą tarpusavyje bei fanerą prie karkaso tvirtinami atitinkamo ilgio medvaržžiais. Pageidautina, kad valtys svoris neviršytų 30 kg. Trečiasis ir ketvirtasis špantai ir transas daromi iš sausų eglinių lentelių 12×30 mm. Dugnei lentelę reikia naudoti platesnę — 12×40 mm. Lentelės tarpusavyje sujungiamos iš abiejų pusių 1,5–2 mm storio faneros gabaliukais. Fanerą tepama epoksidine derva ir prikallama vinutėmis. Transas iš išorinės pusės užkalamas 3 mm storio fanera. Kad būtų galima pakabinti variklį, transo vidurys tvirtinamas penkiomis vertikaliomis 12×30 mm lentelėmis. Iš vidaus užkalama 4 mm storio 240×430 mm faneros gabaliuku.

Nuo transo iki trečiojo španto eina išilginis redanas.



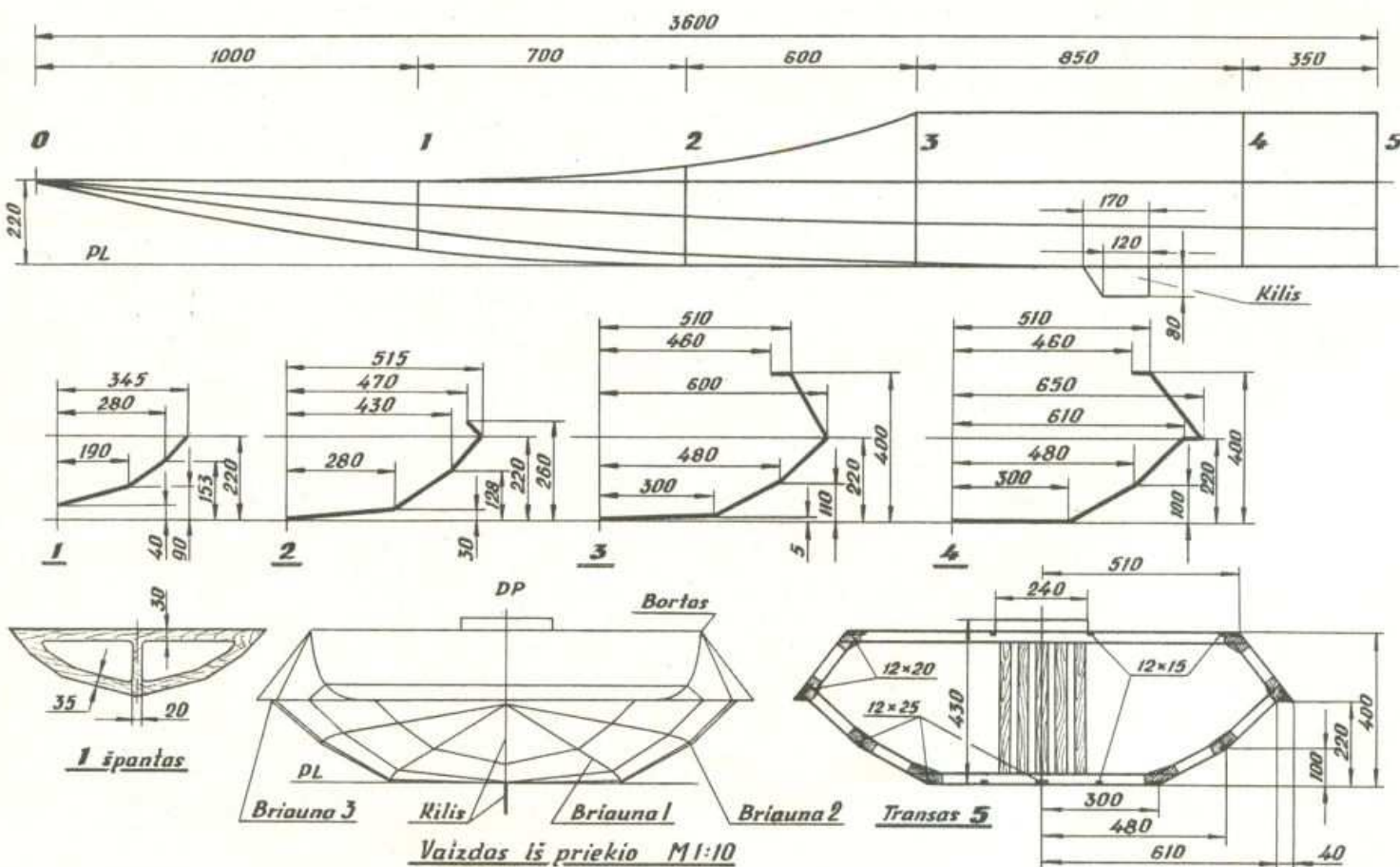
Ties transu ir ketvirtuoju špantu jo plotis 40 mm, o ties trečiuoju špantu tolygiai pereina į briauną (3). Išilginis redanas ir stringeriai pjunami iš sausų (be šakų) eglinių lentų. Pirmąjį ir antrąjį špantus galima pagaminti paprasčiau — išpjauti iš 6–8 mm storio vandeniu atsparios faneros. Vidus išpjaustomas prisilaikant nurodytų matmenų. Kampai suapvalinami.

Vairo lenta tvirtinama prie trečiojo španto. Kokpitas įrengiamas tarp trečiojo ir

ketvirtojo špantų. Turint galvoje, kad atstumas tarp šių špantų gana didelis, per vidurį sutvirtinimui dedama 12×40 mm lentelė, analogiška ketvirtojo španto dugno lentelei.

Siekiant pagerinti valtys pastovumą posūkyje, 600 mm atstumu nuo transo tvirtinamas kilis, kuris gaminamas iš nerūdijančio plieno.

V. PETRONAS,
LTSR nusipelnęs treneris



DOSNI BIRŽŲ PADANGĖ

Respublikos aviamodelizmo čempionatas laisvo skridimo modeliais šiais metais prasidėjo varžybomis lėktuvų modeliais su gumos varikliais. Tą liepos dieną, kai sportininkai stojo į startą, dangumi slinko žemi debesys. Bet jau pirmame ture buvo pasiekti 6 „maksimumai“. Trečią turą be nuostolių baigė tik trys dalyviai, o po ketvirtą turo lyderiu liko tik pernykštis respublikos čempionas G. Bartkevičius. Jis pirmavimo neužleido niekam iki pat finišo, vienintelis apgindamas respublikos čempiono vardą. Per metus padaręs didelę pažangą, antrą vietą užėmė panevėžietis V. Kaunietis, o trečią vietą atiteko vilniečiui L. Malachatkai.

Jaunių pirmenybėse nugalėjo varėniškis R. Dunderis. Antras — N. Akmenės atstovas V. Dimavičius, trečias — uteniškis K. Vaitasius.

Rungtyniaujant sekančią dieną sklandytuvų modeliais, meteorologinės sąlygos sportininkams buvo labai palankios. Iš 29 dalyvių pirmame

tūre 14 neprarado nė vienos sekundės. Antrajame tūre „maksimumų“ (3 min. skridimo laikas) skaičius pasiekė 17! Ketvirtą turą be nuostolių pradėjo keturi dalyviai: vilniečiai H. Brokciteris ir R. Indrišonis, uteniškis V. Bražėnas ir V. Raulinaitis iš Prienų. Tolesnėje sportinėje kovoje jie baigė visus septynis turus, nepraradami nė vienos sekundės, tuo pačiu įvykdydami sporto meistro normatyvą. Čempionui išaiškinti pirmą kartą respublikos pirmenybių istorijoje buvo paskirtas aštuntas papildomas turas, kuriame modelio skridimo laikas fiksuojamas iki 4 minučių.

Aštuntas turas prasidėjo pavakary, kuomet kylančios oro srovės būna silpnos. Vilniaus valstybinio pedagoginio instituto ketvirtakursis Rimantas Indrišonis geriausiai pasirinko modelio paleidimo laiką, ir tai jam atnešė respublikos čempiono medalį. Staigmeną pateikė Utenos 5-os vidurinės mokyklos abiturientas Viktoras Bražėnas, užėmęs antrą vietą ir įvykdęs sporto meistro

normatyvą. Praėjusių metų respublikos čempionas H. Brokciteris turėjo tenkintis bronzos medaliu.

V. Bražėnas tapo nugalėtoju ir jaunių įskaityje. Kitas prizines vietas užėmė V. Britikovas iš Šalčininkų ir M. Micka iš Prienų.

Rungtyniaujant laimeriniais lėktuvų modeliais nugalėjo Perlojos aštuonmetės mokyklos direktorius Gediminas Vaitiekūnas. Sidabro medalis atiteko jaunam uteniškiui S. Narūnui, o daugkartinis respublikos čempionas vilnietis H. Andrijevskis šį kartą tenkinosi tik trečia vieta.

Jaunių įskaityje nugalėjo S. Narūnas. Toliau sekė vilnietis D. Babenskas ir A. Cerikovas iš Šalčininkų.

Paskutinę varžybų dieną rungtyniavo jaunučiai (iki 16 metų amžiaus) su sklandytuvų A-1 ir lėktuvų modeliais su gumos varikliais V-1 klasėse. A-1 klasėje nugalėjo uteniškis R. Bražėnas, antrą vietą užėmė S. Novikas iš Šalčininkų, o trečią A. Baublys iš Varėnos. V-1 modelių klasėje geriausiai skraidė vilniečio J. Vercinskio lėktuvėlis. Antra vietą atiteko A. Tiškevičiui (Šalčininkai), o trečia — V. Graževičiui (Varėna).

Šiame čempionate buvo pasiekti 4 sporto meistro, vienas kandidato į sporto meistrus ir 17 pirmo atskyrio rezultatų.

Komandos vietas pasiskirstė taip: 1. Vilniaus I (6 tšk.), 2. Prienų ESAG (9), 3. Varėnos raj. (11), 4. Panevėžys (11), 5. Vilniaus II (13), 6. Prienų raj. (13), 7. Utenos raj. (24), 8. Kauno I (25), 9. Kauno II (26).

Jaunių pirmenybėse triumfavo uteniškiai. Tai didelis jų trenerio R. Zarankos nuopelnas. Štai kaip išsirikiavo jaunių komandos: 1. Utenos raj. (13), 2. Vilnius (15), 3. Šalčininkų raj. (17), 4. Akmenės raj. (21), 5. Varėnos raj. (26), 6. Biržų raj. (32), 7. Klaipėda (33), 8. Lazdijų raj. (34), 9. Birštonas (37).

Kelia nusistebėjimą labai blogas Kauno aviamodeliuotojų pasirodymas, o šiauliai net neatšuntė komandos, nors ir buvo pateikę paraišką. Čempionate taip pat nedalyvavo Alytus, Kapsuko ir Telšių aviamodeliuotojai, nors šiuose miestuose veikia aviacijos technikos sporto klubai.

A. PRANSKĖTIS,
čempionato vyriausiasis teisėjas

Nesėkmės žiedinėse trasose

1980 m. plento žiedinių lenktynių TSRS čempionato pirmasis etapas vyko Tbilisyje naujoje „Rustavi“ trasoje. Labai gaila, kad jame dalyvauti galėjo negausūs mūsų respublikos sportininkų būrys, nes nauji TSRS čempionato nuostatai atėmė galimybę sustiprinti komandos sudėtį. Gal tai ir nulėmė, kad LTSR komanda liko be įskaitos taškų? „Vostok“ formulėje po kontrolinių važiavimų buvo viskas aišku. Šeštąs kontrolinis G. Neverauskas laikas rodė, kad su senu lenktyniniu automobiliu nėra ko važiuoti į TSRS čempionato varžybas. Vaziavimą laimėjo A. Medvedčenka (Ukraina), antras buvo E. Lingrenas (Maskva), trečias V. Barkovskis (Maskva). G. Neverauskas turėjo tenkintis tik septinta vieta, nes per lenktynes buvo matyti, kad Gedimino „Estonija“ posūkiuose skriejo skersa, kaip žiemos hipodromo lenktynėse.

Panašiai reikalai klostėsi ir J. Dereškevičiui. Tačiau prieš-

paskutiniojo rate jis buvo priverstas apleisti antrąją poziciją dėl variklio gedimo. Nugalėjo M. Bogatyriovas, A. Nuždinas ir B. Chiciakas (visi RTFSR).

III formulės (iki 2000 ccm) važiavime mūsų respublikos sportininkų nebuvo, todėl komanda prarado galimybę gauti taškų.

Analizuojant mūsų komandos pasirodymą TSRS čempionato pirmo etapo varžybose, galima paminėti, kad abu komandos nariai neturėjo nei atsarginių variklių, nei lietingu oru važiuoti skirtų padangų.

G. Neverauskas, per trumpą pertrauką suvirinęs Tbilisyje sulūžusį „Estonijos“ rėmą, išskubėjo į Kijevą, kur turėjo startuoti TSRS rinktinės sudėtyje socialistinių šalių taurės varžybų etape. Bet į lenktynes automobilis nebuvo atvežtas.

Sekantį sekmadienį, startuojant TSRS čempionato antrojo etapo varžybose, Neverauskas buvo priverstas pasi-

traukti iš kovos paskutiniame rate dėl sutrikusio benzino siurblio. O jeigu būtų dalyvavę tarptautinėse varžybose, tai šis gedimas paaiškėtų anksčiau, ir komanda nebūtų praradusi brangių taškų.

Nugalėjo A. Medvedčenka, antras buvo V. Andrejevas (RTFSR), trečias — V. Barkovskis.

IV klasės automobilių lenktynės atkaklioje kovoje laimėjo A. Grigorjevas (Maskva). J. Dereškevičius buvo antras, trečiuoju liko RTFSR atstovas N. Bachmurovas.

Formulės „Molodiožnaja“ TSRS čempionatas vyko viename važiavime. Čia nugalėjo estas I. Iva. Z. Aleksandravičius iškovojo aukštąją šeštąją vietą ir įvykdė TSRS sporto meistro normatyvą.

TSRS čempionato trečiasis etapas vyko Rygoje. „Vostok“ formulės lenktynėse nugalėjo E. Lingrenas. A. Medvedčenka buvo antras, o trečias liko V. Barkovskis. Nepavyko G. Neverauskui įpusėti lenktynes, sutriko jo „Estonijos“ motoras, ir jis buvo priverstas pasitraukti iš kovos.

IV klasėje nugalėjo A. Nuždinas, aplenkęs N. Bachmu-

rovą ir M. Bogatyriovą. Šio važiavimo 19 rate dėl elektros instaliacijos sutrikimo J. Dereškevičius buvo priverstas atsisakyti kovos dėl TSRS čempionato medalių.

Rygoje taip pat vyko TSRS čempionato V klasės automobilių (iki 1600 ccm) lenktynės. Labai gaila, kad mūsų respublikos atstovams nepavyko. Pirmaujančią padėtį turėjo užleisti V. Ivanovas dėl sankabos gedimo, V. Oleka dėl stabdžių sistemos sutrikimo, V. Rožukas dėl variklio gedimo, o A. Jurevičiui, pasikeitus techniniams reikalavimams, nebuvo leista startuoti.

GALUTINIAI 1980 M. TSRS ČEMPIONATO REZULTATAI

Formulė „Vostok“: 1. A. Medvedčenka (Ukraina), 2. E. Lingrenas (Maskva), 3. V. Barkovskis (Maskva). III formulė: 1. T. Asmeris (Estija), 2. M. Lvovas (Leningradas), 3. G. Dgetnadze (Gruzija). IV klasė: 1. A. Nuždinas, 2. M. Bogatyrevas, 3. N. Bachmurovas (visi RTFSR).

D. JONAUSKAS

TARPTAUTINĖJE ARENOJE

Birželio mėnesį VFR vyko vienas iš autoralių Europos pirmenybių etapų bei VFR čempionatas. Europos pirmenybių etape dalyvavo apie 200, o iš viso startavo apie 300 automobilių.

Varžybų trasa — 1050 km. Iš jų 462 km greičio ruožų. Trasa labai sunki: du trečdaliai greičio ruožų — karuselinės lenktynės tankodromuose sudėtingomis trasomis, atskirų greičio ruožų ilgiai siekė 60 km. Dulkės ir dulkės lydėjo sportininkus visuose greičio ruožuose.

Finišą pasiekė 33 ekipažai. Jų tarpe ir žinomi mūsų respublikos ralio meistrai S. Brundza — A. Brumas savo klasėje užėmė 4 vietą (10 absolučioje įskaitoje), o K. Girdauskas — A. Girdauskas atitinkamai buvo 5-ti ir 12-ti. Malonu pažymėti, jog abu automobiliai buvo ruožti Vilniuje, autoremontu gamyklos eksperimentiniame sportinių automobilių ruošimo tarptautinėms varžyboms bare. Jie garbingai išlaikė sunkų išbandymą.

Varžybų dalyviams aktyviai talkino minėto baro darbuotojai Z. Kivertas ir A. Andrašius. Viso baro kolektyvo nuoširdaus darbo dėka mūsų lenktynininkai VAZ-21011 su 1600 ccm tūrio varikliais išvysto iki 160 AJ galingumą. Brolių Girdauskių ekipažas startavo su varikliu, kuris jau



Grįžę iš varžybų lenktynininkai nusifotografavo su savo treneriu (iš kairės): S. Brundza, A. Girdauskas, treneris S. Ramoška, mechanikas Z. Kivertas, K. Girdauskas.

R. AUGŪNO nuotr.

buvo dalyvavęs panašiose varžybose Anglijoje.

Buvo problemų, buvo sunkumų. Ypač su greičių dėžėmis. Jos neatlaikė didelių variklių galingumų ir dažnokai gedo. Tad aptarnaujančiam personalui jas bekeičiant teko padirbėti iš peties.

Malonu, jog po daugelio nesėkmingų startų tiek pas mus, tiek užsienyje, vėl pradėjo „sektis“ TSRS nusipelnusiam sporto meistrai K.

Girdauskiui. Didelės paslapties čia nėra: po ilgų klajonių jis pagaliau rado gerus šetis iš Lietuvos TSR žemės ūkio gamybinio techninio aprūpinimo valstybinio komiteto.

Siais metais jų dar laukia startas Suomijoje, Kipre (Europos čempionato etapais) bei Anglijoje (pasaulio čempionato etapas).

S. RAMOŠKA,
LTSR nusipelnęs treneris

Kapsuko parašutinininkai verti pagyrimo

39 parašutinininkai, atstovavę šešioms komandoms, liepos pirmoje pusėje Vilniuje rungtyniavo SDAALR respublikinėse parašutizmo pirmenybėse. Pagirtinai pasirodė Kapsuko aviacijos technikos sporto klubo atstovai. Klubu pirmo-



Varžybų laimėtojai B. Kailiuvienė ir R. Kačiūškevičius.

K. ALYČIO nuotr.

jį rinktinė bendroje komandinėje įskaitoje užėmė antrą vietą, į priekį užleidusi tik pajėgią Vilniaus komandą, o kapsukiečių antroji ekipa buvo trečia. Moterų varžybose kapsukietės tapo nugalėtojomis, o vyrų tarpe geriausiai pasirodė vilniečiai.

Pavienius šuolius iš 2000 metrų uždeliant išskleisti parašutą ir atliekant figūrų kompleksą geriausiai demonstravo Vilniaus pirmosios komandos narys pirmaatskyrininkis Rimas Kačiūškevičius, o kapsukietė sporto meistrė Birutė Kailiuvienė, o penkis pavienius tikslumo šuolius iš 1000 metrų aukščio geriausiai atliko vilnietis sporto meistras Stasys Čivilis ir kapsukietė Birutė Kailiuvienė.

Absolučią čempionų vardus iškovojo B. Kailiuvienė ir R. Kačiūškevičius.

V. AŠMENSAS

S-3-A klasės raketos modelis

Skaitytojų dėmesui siūlome TSRS rinktinės nario E. Cistovo S-3-A klasės raketos modelį. Tai vienos pakopos raketos, su parašutine nusileidimo sistema. Parašuto kupolo skersmuo — 950 mm, modelio ilgis — 310 mm, svoris — 27 g. Modelyje panaudotas variklis MRD 2,5-3-6, kurio vidutinė trauka — apie 300 g. Visa tai garantuoja maksimalų registruojamą šioje kategorijoje išsilaikymo rezultatą (240 sek.) dargi ramiai, be kylančių srovių ore. Konstrukcijoje, be to, numatytas ir išsilaikymo apribotojas. Jį sudaro rusenantis parinkto ilgio dagtis, kuris, praėjus reikiamam laikui, perdegina didžiąją dalį parašuto tvirtinimo stropų. Tada kupolas „gęsta“ ir lieka surištas su korpusu viena—dviem stropomis. Tai priverčia visą sistemą greičiau žemėti.

Kupolas gali būti gaminamas iš metalizuotos lavsano plėvelės. Ji gerai susilanksto, užima mažą tūrį, gerai matoma dangaus fone. Tačiau ji turi tą trūkumą, kad greitai sulimpa, ir toks kupolas dažnai neišsiskleidžia. Kupolai iš šilko ir kaprono, nors ir užima didesnį tūrį, nei ir po ilgo laikymo sulankstytoje būsenoje, išsiskleidžia patikimai.

Modelio korpusas gaminamas iš 3—6 stiklo audinio sluoksnių, kurie vyniojami ant šablono ir klijuojami epoksidine derva. Šablono tinka gerai nupoliruotas organinis stiklas. Suklijuotas korpusas parą džiovinamas kambario temperatūroje ir apie valandą — džiovinimo spintoje prie 120 laipsnių šilumos. Išdžiūvęs korpusas šlifuojamas ir dengiamas 1—2 celono sluoksniais.

Stabilizatoriai gaminami iš kietos balzos arba 1,5 mm storio klijuotės. Jų paviršius šlifuojamas šveičiamu popieriumi ir dengiamas 2—3 celono sluoksniais. Prie korpuso jie klijuojami derva. Klijuojant reikia atkreipti dėmesį į teisingą ir simetrišką jų išdėstymą. Po to tarp korpuso ir stabilizatorių plokštumų klijuojamos balzos lystelės ir formuojami perėjimai.

Variklio tvirtinimo įvorė

gaminama irgi iš stiklo audinio ir rėmo pagalba derva įklijuojama į korpusą. Čia būtina išlaikyti gilzės ir korpuso ašiškumą, kad galima būtų pasiekti minimalų skirtumą tarp modelio ir variklio fraukos ašių. Iš stiklo audinio gaminami ir startiniai žiedai, kurie derva įklijuojami prie modelio korpuso. Priekinį

gaubtą geriausiai tškinti iš liepos medžio.

Korpuso viduje, apie 20 mm nuo viršutinės briaunos, panaudojant stiklo audinio juostelę, įklijuojama šilkinė kilpa, prie kurios tvirtinamas amortizatorius, skirtas sumažinti dinaminį smūgį iššovus iš korpuso parašiutui ir išsišleidus kupolui. Tai du 1,5

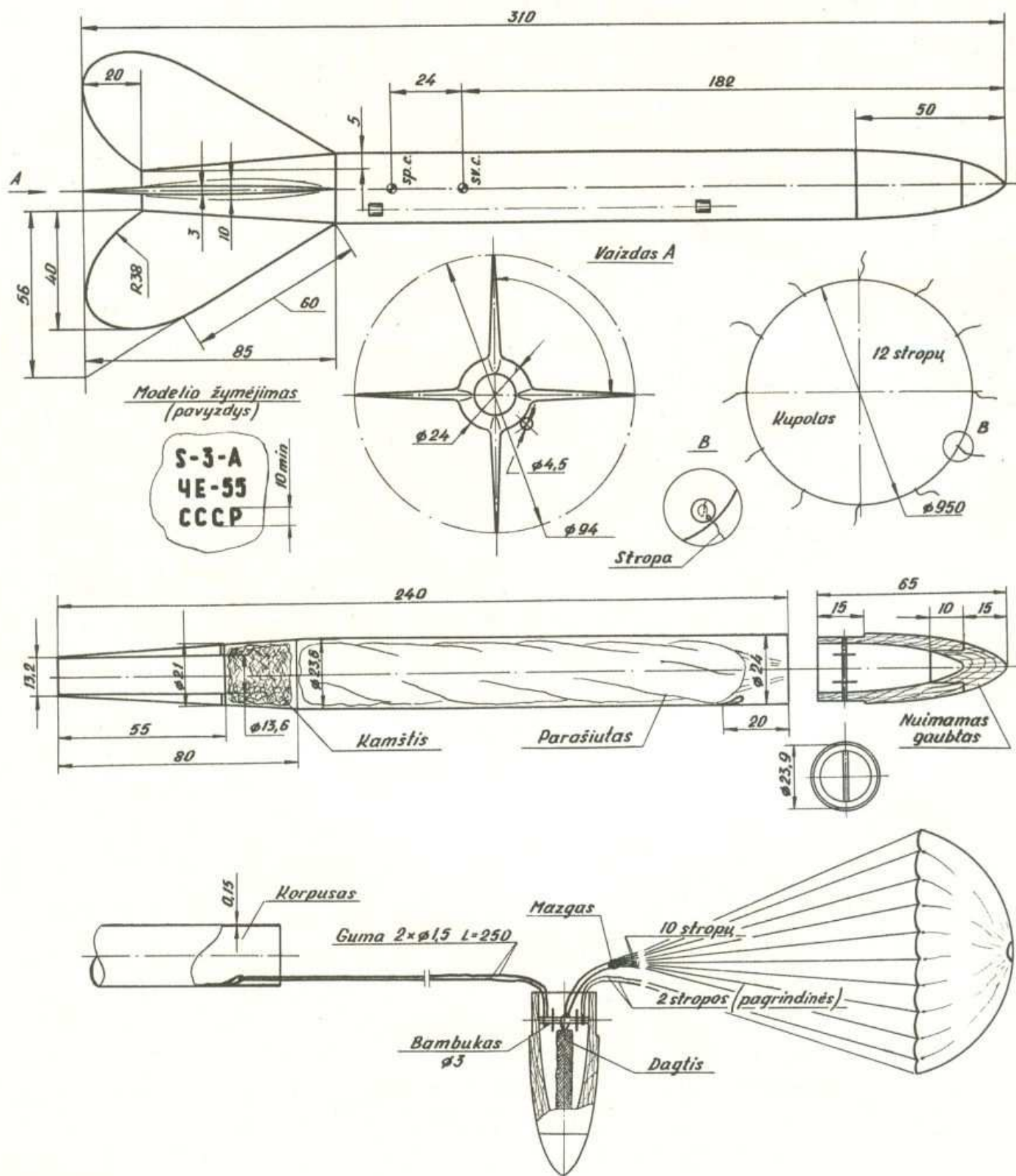
mm skersmens ir ne mažiau kaip 250 mm ilgio gumos siūlai.

Parašiutui naudojama 1500 mm ilgio 12–16 stropų, kur dvi iš jų tvirtinamos prie korpuso galvutės, o kitos, sujungtos į vieną mazgą, liečiasi prie dagties.

Dažyti modelį rekomenduojama ryškių spalvų dažais. Reikalaujama, kad ant korpu-

so būtų užrašas apie modelio klasę, dalyvio inicialai ir du skaičiai. Pageidautina pažymėti ir modelio komandinę priklausomybę. Užrašų aukštis neturi būti mažesnis kaip 10 mm. Ant modelio korpuso taip pat išskiriamas 10×30 mm šviesus plotas techninės kontrolės atžymoms.

Paruošė J. MISIONAS



Šaukinių manipulatorius „lapėms“

Siuolaikiniuose siųstuvuose — „lapės“ skiriamieji šaukiniai MOE, MOI, MOS, MOH ir MO5 formuojami automatiškai. Radijo sporto mėgėjų „lapių medžiotojų“ dėmesiui siūlome elektroninį šaukinių manipulatorių, kurio konstrukcijoje panaudotos populiarios serijos K155 mikroshemas. Priklausomai nuo dešifratoriaus schemos, manipulatorius gali formuoti bet kurį „lapės“ kodą Morzės abėcėlė. Brūkšnio ilgis — 0,3 sek., taško — 0,1 sek. Tarpeliai ženklų viduje — 0,1 sek., tarp ženklų — 0,3 sek. Trijų ženklų kombinacijos siuntimas trunka 4 sek. Manipulatorius maitinamas keturių elementų baterija 373, vartojama 50—60 mA srovė.

MOE kodo manipulatoriaus schema pavaizduota 1 brėž. Mikroshema D1 ir tranzistorius V1 sudaro multivibratorių, formuojantį 10 Hz dažnumų pasikartojančius taktinius impulsus. Schema su lauko tranzistoriumi leido išvengti elektrolitinio kondensatoriaus panaudojimo. Manipuliacijos greitį galima paderinti, keičiant rezistoriaus R1 varžą. Taktiniai impulsai patenka į šešių trigerių (D2—D4) eilutę, kurioje dėl grįžtamo ryšio grandinės C4V12V15 užtikrinamas dažnio dalinimas iš 40. Trigeriai ekonomiškumo sumetimais sumontuoti iš Seferio elementų pagal schemą, vaiz-

duojamą 2 brėž. Impulsų kombinacijos, gaunamos trigerių tiesioginiuose (A, B, C, D, E ir F) ir invertuojančiuose (a, b, c, d, e ir f) išėjimuose patenka į dešifratorių (V4—V20, R7—R11). Elementai V10—V20 ir R7—R11 atlieka loginės sudėties operaciją, o diodai V5—V9 — loginės daugybos operaciją. 1 brėž. pavaizduoto dešifratoriaus šaukiniui MOE loginė formulė yra

$$MOE = G \times H \times I \times J \times K,$$

kur $G = a - f$,

$H = a - b - D$,

$I = e - f$,

$J = d - E$,

$K = b - f$.

Panaudoję papildomas impulsų kombinacijas

$L = b - C - f$,

$M = d - E - F$,

$N = c - e - f$,

$P = b - C - E - f$,

galime nusibraižyti šaukinių MOI, MOS, MOH ir MO5 dešifratorių schemas pagal formules

$$MOI = G \times H \times I \times J \times L,$$

$$MOS = G \times H \times I \times L \times M,$$

$$MOH = G \times H \times L \times M \times N,$$

$$MO5 = G \times H \times M \times N \times P.$$

MOI šaukinio manipulatoriuje prireiks vieno papildomo diodo, MOS — dviejų, MOH — trijų ir MO5 — keturių.

Dešifratoriuje suformuoto kodo impulsai patenka į tranzistoriaus V3 bazę, kuris kartu su tranzistoriumi V2 sudaro elektroninį raktą. Elekt-

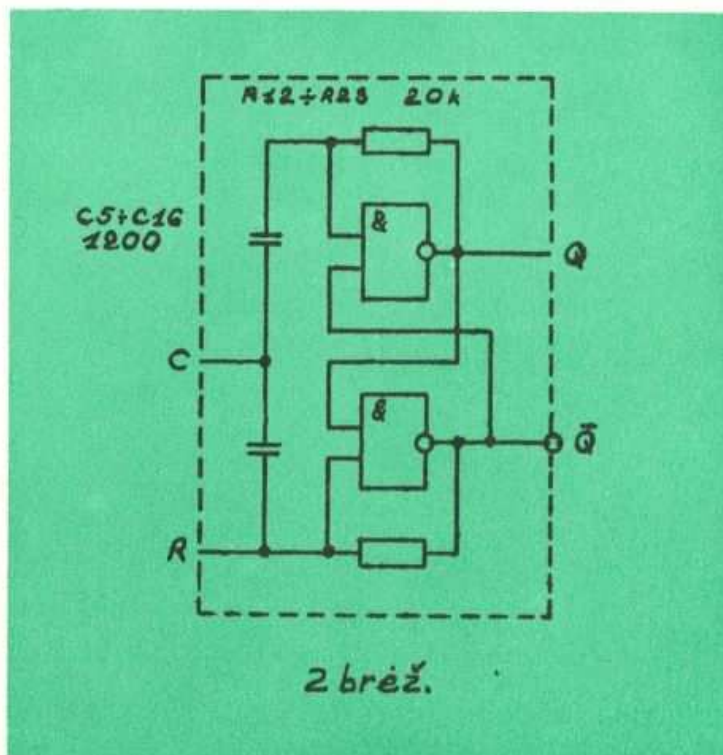
roninio rakto išėjime vietoj apkrovos varžos Rap gali būti pajungta elektromechaninė relė su apsauginiu diodu arba elektroninė siųstuvo valdymo schema.

Gerai sumontuotas manipulatorius turi veikti iš karto. Impulsų sekas įvairiose schemose vietose galima kontroliuoti oscilografu (pvz., S1-19B) arba testeriu. Pastaruoju atveju reikia sumažinti takti-

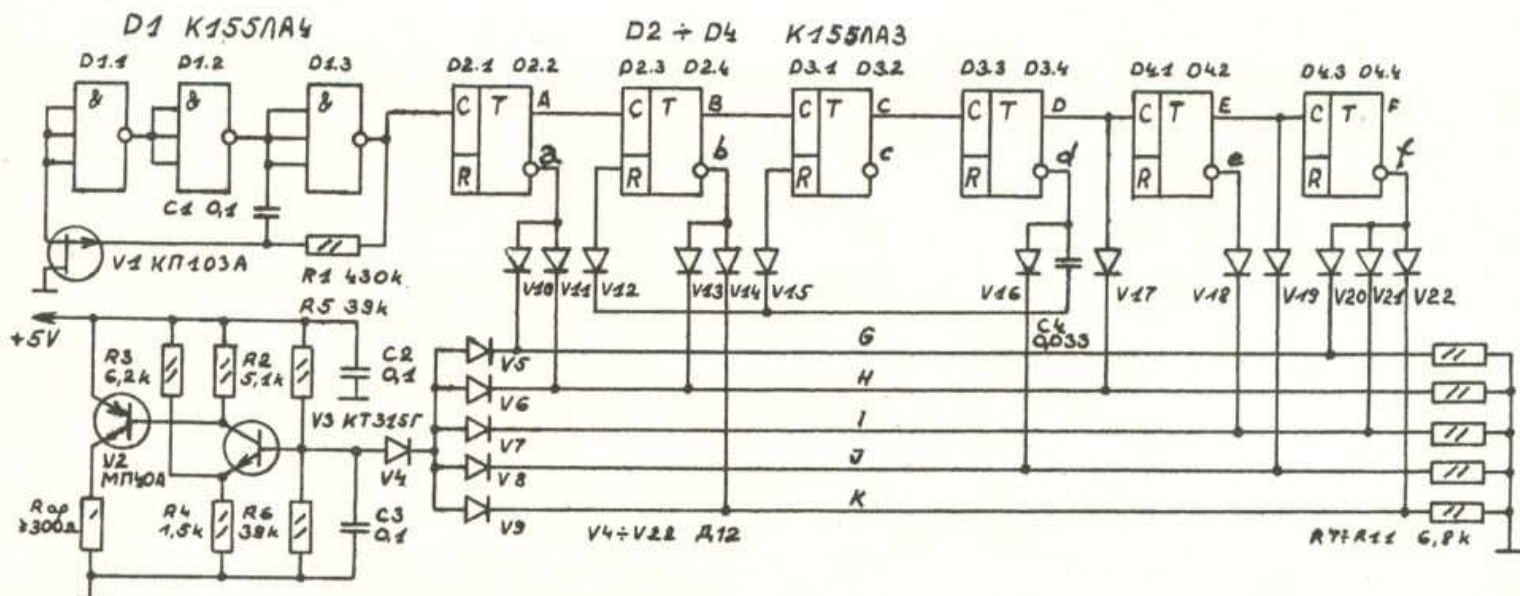
nių impulsų pasikartojimo dažnumą iki 1 Hz.

Manipulatorius montuojamas ant stiklo tekstoilto plokštės spausdintiniu būdu. Po sulitavimo ir išbandymo kanfolijos likučiai nuplaunami acetonu arba spiritu, litavimo taškai kruopščiai apžiūrimi ir pataisomi. Po to plokštė su sumontuotu manipulatoriumi lakuojama drėgmės nebijančiu laku. Taip sumontuotas manipulatorius (kaip ir visa „lapių medžioklės“ aparatūra) bus patikimas varžybose ir treniruotėse.

A. ZUKAUSKAS,
C. MATOZONIS



1 brėž.



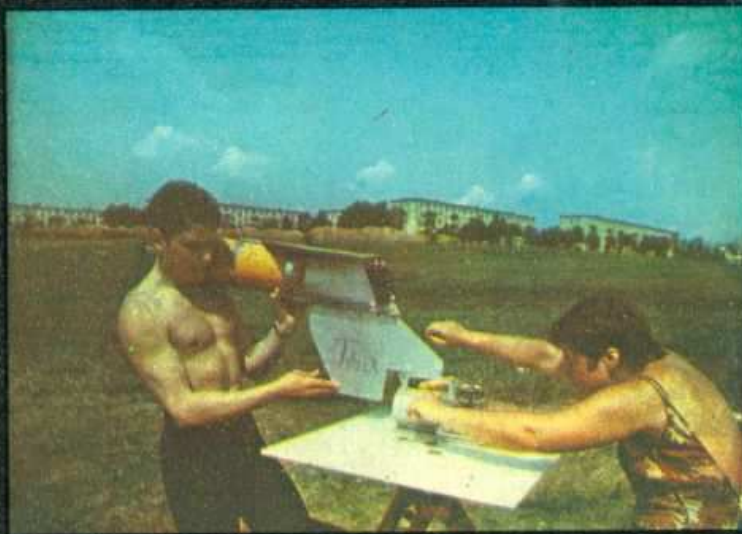
Po vandeniu – kaip namie



Plaukia sporto meistras J. Panovas.



Daugkartinė respublikos čempionė sporto meistrė J. Juknevičiūtė.



Prie maršruto nustatymo aparato kandidatai į sporto meistrus M. Komponaitė ir V. Šulga.

AUTORIAUS nuotr.

Saulėtas liepos priešpietis. Ant Elektrėnų marių kranto prie oranžinės palapinės krapštinėjosi grupė vaikų ir merginų. Tik iš arčiau matėsi, kad tai ne turistai. Čia šią vasarą treniravosi respublikos povandeninio orientacinio sporto entuziastai. Vienas po kito sportininkai ima balionus su suspaustu oru, dedasi kaukes, pelėkus – ir į vandenį.

Tądien naujokų nebuvo. Sąjunginėms varžyboms ruošėsi respublikos rinktinė. Višiams užduotis aiški. Teks po vandeniu plaukiant 650 metrų distanciją surasti penkis orientyrus. Iškilni į paviršių trasoje draudžiama – būsi diskvalifikuotas. Pasitaikė karšta diena, tad iš paskos su paprastu vamzdeliu ir kauke vandenin lendu ir aš. Gylis pradžioje vos metras, bet dugno jau nematyti, vanduo gan neskaidrus. Bevilniškai po vandeniu bandau pamatyti kokią žuvelę. Patį orientyrą, stirkantį dugne ir išlindusį į

vandens paviršių, įžiūrėjau tik iš labai arti, todėl išlipęs į krantą, tuoj užduodu klausimą respublikos povandeninio sporto rinktinės treneri Anai Chramčenko, pirmajai respublikoje šios sporto šakos sporto meistrėi, šį garbingą vardą pelniusiai dar 1964 metais:

— Kaip galima tokiam vandeny nenukrypstant nuvertinti daugiau kaip šimtą metrų ir rasti orientyrą!

— Prie baliono, sportininko stumiamo priekyje, pritvirtinta speciali sistema, kurioje yra sklaidytuvo kompasas ir atstumo matuoklis. Prieš nardamas sportininkas krante, vadovaudamasis geodezine trasos nuotrauka, užsirašo atstumą, plaukimo kampą. Sporto meistro norma 650 metrų trasai – 8,45 min. moterims ir 7,26 min. vyrams. O Elektrėnų marios pasirinkome neatsitiktinai. Panašaus matavimo vandeninyje rudens pabaigoje rengiamos TSRS pirmenybės Breste, be to Elektrėnų vanduo visada šiltesnis

nei bet kuriame kitame natūraliame vandens telkinyje. Galima ilgiau treniruotis, anksčiau pradėti ir vėliau baigti sezoną. Ačiū elektrėniškiams, kad mums leido šiemet įsikurti irklavimo bazėje, bet, manau, ateis kita vasara, ir vėl, tikriausiai bus viskas iš pradžių – neturime pastovios treniruočių bazės. Šiuolaikinė bazė, žinoma, kainuoja, bet kitose respublikose – Estijoje, Ukrainoje, RTFSR – jų jau esama. Užtat ten sportininkai dirba pilnu krūviu ir pasiekia geresnių rezultatų – taip dalinai galėčiau atsakyti į klausimą, kodėl mūsų povandenininkai aukščiau septintos vietos sąjunginėse varžybose nepakyla. O entuziastų nestokojame. J. Juknevičiūtė, J. Panovas, šių metų respublikos čempionas E. Norkus, V. Senakovas – sporto meistrai.

Yra ir techninė reikalo pusė. Kompasas juk nemėgsta geležies. Tik keli komandos nariai turi aliumini-

nius vengrų gamybos balionus, kiti startuoja su plieniniais. Nerti tiksliai ir greitai daugiau kaip pusę kilometro su plieniniu, duodančiu kompasą paklaidas, balionu nelengva. Mums reikia daug suspausto oro, bet nėra nė vieno gerai veikiančio kompresoriaus. Su dviračio pompa 150–200 atmosferų nepripūsi. Be viso šito povandeniniam sporte profesionalaus lygio siekti sunku. Kas įmanoma – greitai pelėkus, prietaisų sistemas – pasidarome patys.

Tądien Elektrėnuose treniravosi keliolika sportininkų. Ar jie buvo ant kranto, ar juo labiau vandenyje, buvo tylu, rimtis – žmonės dirbo. Plaukdamas valtimi žiūrėjau, kaip treniruotė užbaigęs oro likutį išnaudojo sporto meistras J. Panovas. Kaip žuvis suko įvairias figūras, tai nardamas gelmėn, tai vėl staigiai išnirdamas, su neslepia pasimėgavimu.

M. KURAITIS

I PRIEKI SKRIEJA „VIHUR“

Kartu su Tarybų Lietuvos liaudimi Tarybų valdžios atkūrimo keturiasdešimtmetį šią vasarą šventė ir Latvijos bei Estijos darbo žmonės. Jau seniai tradicinėmis tapusios dainų šventės vyko ir Rygoje, ir Taline. Kaimyninės respublikos džiaugėsi savo ūkiniais ir kultūriniais laimėjimais, pasiektais Tarybų valdžios metais. Šventės išvakarėse „Sparnų“ korespondentas lankėsi Taline esančiame Estijos TSR SDAALR gamybiniame kombinate „Vihur“ ir kalbėjosi su šio kombinato vyriausiuoju konstruktoriumi, praeityje žinomą autolenktynininku Juriu RANDLA.

Lietuvos automobilių ir motociklų sporto mėgėjai jau seniai pažįstami su Jūsų kombinato technika, kurią ne kartą yra matę įvairiose varžybose. Tačiau jiems labiau pažįstama tik išorinė reikalo pusė. Kiek daugiau esame susipažinę su sportiniais rezultatais. Tačiau kas iš tikrųjų slėpi automobilyje ar motocikle po spalvotu užrašu „Vihur“!

Pagrindinė mūsų kombinato produkcija — automobilis ralio

varžyboms „Lada—Vihur“. Šiemet jų išleisime penkiasdešimt. Antroje vietoje — motociklai plento žiedinėms lenktynėms. Jų kasmet pagaminame apie dešimt.

Motociklams ekipažinę dalį gaminame patys, o varikliai yra importuojami. Pavyzdžiui, vienas jų, kuris yra markiruojamas „Vihur VM-209“, yra su 125 ccm „Rotax-bombardier“ varikliu. Jo galingumas prie 10,5 tūkstančių apsisukimų per minutę yra 34 arklio jėgų. Aušinamas vandeniu, pavarų dėžė — šešių laipsnių, diskiniai hidrauliniai stabdžiai, liefi magnio ratai. Rėmą darome naudodamiesi geriausiais užsieniniais pavyzdžiais.

Kitas modelis „Vihur VM-405“ turi variklį „Yamaha TZ-250“. Variklis dviejų cilindų, aušinamas vandeniu, išvysto iki 60 arklio jėgų galingumą. Šio motociklo maksimalus greitis — 220 kilometrų per valandą.

„Lada-Vihur“ gaminame dviejų variantų. Nedidelę jų dalį išleidžiame automobilio VAZ-21011 bazėje su 1600 ccm varikliu, paruoštą pagal

antros grupės reikalavimus automobilių ralio varžyboms. Kita dalis automobilių išleidžiama su 1300 ccm darbo apimties varikliais.

Kokių laimėjimų sportininkai pasiekia su Jūsų pagaminta technika!

TSRS motociklų plento žiedinėse pirmenybėse visi medalininkai važiojo mūsų kombinato motociklais. Pirmą šioji technika debiutavo ir socialistinių šalių varžybose. Deja, čia tokių pergalių neiškovota.

Estijos sportininkų vardas autoralyje taip pat yra garsus. Neblogas pozicijas turime Tarybų Sąjungos rinktinėje. Ir čia visi jų laimėjimai yra susiję su „Vihur“ vardu.

„Sparnų“ skaitytojams įdomu žinoti, kokias perspektyvas yra numatęs Jūsų kolektyvas tobulindamas sporto reikalams gaminamą techniką.

Mūsų kombinato pirmoji produkcija buvo tik sportiniai suvenyrai. Juos ir pradėjome gaminti tik susikūrus mūsų

kombinatui 1974 metais (įvairių technikos sporto klubų bazėje). Motociklai ir automobiliai atsirado vėliau, nors tai ir buvo pagrindinis kombinato kūrimo tikslas. Be to, tenka gaminti ir kitą produkciją. Mikroautobusų „Latvija“ bazėje darome serviso mašinas autoraliui, gaminame specializuotas priekabas automobiliams, jachtoms, sklandytuvams gabenti. Gero įvertinimo susilaukė kilnojamosios autoklasės.

Dabar mūsų kolektyvo planuose — 500 ir 750 ccm motociklai su priekabomis žiedinėms plento lenktynėms, 1000 ccm motociklai krosui. Jau gavome pirmąją siuntą automobilių VAZ-2105, kurių bazėje irgi ruošime techniką autoraliui. Planuojame atnaujinti automobilių ruošimą plento žiedinėms lenktynėms.

Jei mūsų produkcijos apimtis 1975 metais sudarė apie 1,5 milijono rublių, tai pirmą jį jau buvo išaugusi iki 3,45 milijono rublių. Augimo tempai nesulėtės ir artimiausiu metu.

Tikimės, kad mūsų kombinatą kuriama technika padės sportininkams siekti gerų rezultatų, toliau sėkmingai garsinti tarybinio sporto vardą. Nėra abejonės, kad tokie laimėjimai tapo pasiekiami tik dėl bendro Tarybų Estijos suklestėjimo, pasiekto per Tarybų valdžios keturiasdešimtmetį.

Kalbėjosi S. ŠARKA



„Vihur VM-405“.



„Lada-Vihur“.

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI



* Smiltinėje (Latvija) vykusiose sąjunginės kartingo pirmenybėse antros tarptautinės klasės mašina kaunietis V. Sabataitis ir vilnietis A. Fedorcevas iškovojo bronzos medalius.

* Pabaltijo motokroso čempiono aukso medalį Kėdainiuose vykusiose šių pirmenybių trečio etapo varžybose laimėjo kaunietis R. Paurys, važiuavęs 500 ccm motociklu. Antrą vietą užėmė 350 ccm motociklu rungtyniavęs panevėžietis E. Ramonas.

* Latvijos mieste Tukume pasibaigusiose Pabaltijo motodaugiakovės pirmenybėse nugalėjo Panevėžio rajono technikos sporto klubo ekipa. Komandos narys E. Ramonas, rungtyniavęs 350 ccm motociklu, asmeninėje įskaitoje užėmė pirmąją vietą, o komandos draugas V. Ragauskas (125 ccm) ir L. Petraitis (500 ccm) buvo antri.

* Motodaugiakovės respublikos čempionais tapo vilnietis V. Likša (jaunių tarpe) ir panevėžietis V. Ragauskas (startavo 125 ccm motociklais), kupiškėnas G. Satkevičius (250 ccm) bei pa-

nevėžiečiai E. Ramonas (350 ccm) ir L. Petraitis (500 ccm).

* Kaune vykusiose TSRS jūrų daugiakovės pirmenybėse mūsų respublikos rinktinė užėmė dešimtą vietą. Nugalėjo RTFSR komanda.

* TSRS motorlaivių sporto laurės finalinėse varžybose Brianske rungtyniavo 211 sportininkų, atstovavusių devyniolikai kolektyvų. Pirmąją vietą ir laurę iškovojo Leningrado „Darbo rezervų“ ekipa. Kauno „Kelininkas“ — šeštas.

Asmeninėse įskaitose iš mūsų geriausiai pasirodė R. Matelionis. Jis OB klasės skuteriu tapo nugalėtoju. Trečiąsias vietas užėmė D. Matulionis (OC klasės skuteriu) ir jaunis D. Taranda (SA klasės motorine valtimi).

* Pabaltijo autolenktynių pirmenybėse Bikernių trasoje Latvijoje nugalėjo Estijos rinktinė. Mūsų šaliai — antri.

Pabaltijo čempionų vardus asmeninėse varžybose iškovojo G. Kupčikas ir V. Vaišvila (pirmoje klasėje) bei J. Šiaudulis ir V. Gudelevičius (antroje klasėje).

„MOKSLO IR GYVENIMO“ PRIZAS — VILNIEČIAMS

Kasmet geriausiai respublikos sklandymo antros lygos pirmenybių komandai žurnalo „Mokslas ir gyvenimas“ redakcija skiria pereinamąją prizą. Šiais metais Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo skraidymų bazėje vykusias varžybas, kuriose dalyvavo 29 sklandytojai iš visų respublikos aviacijos sporto klubų, geriausių rezultatų pasiekė ir redakcijos prizą iškovojo Vilniaus ATSK ekipa, aplenkusi Panevėžio ir Alytaus ATSK sklandytojus.

Visi sportininkai skraidė sklandytuvais „Blanik“. Jie atliko skridimus trijų pratimų maršrutais. Ore išbūta daugiau kaip 330 valandų. Geriausių rezultatų pasiekė sporto meistrai prienietė O. Valkauskienė ir panevėžietis V. Liniauskas. Antrąsias vietas užėmė pirmaatskyrininkė iš Biržų S. Eitavičienė ir klaipėdietis sporto meistras A. Skurdenis.

V. ASMONTAS



Varžybų laimėtojai O. Valkauskienė ir V. Liniauskas.
AUTORIAUS nuotr.

KAI KAS APIE PRAEITĮ

Faktai, apie kuriuos sužinome iš praeities periodikos, dažniausiai sukelia žypseną. Bet tik pirmą akimirka. Jeigu įsigilinsime į aviacijos istoriją, rimčiau susimąstysime dėl klekviškos žinutės, suprasime, jog iš pageltusių laikraščių ir žurnalo puslapių mus pasiekia tolimes kovos už techninę pažangą atgarsiai.

Vertindama praeities faktus, redakcija pateikia žurnalisto V. TARCHANOVSKIO parinktas žinutes.

1910 metais žurnalas „Aero i avtomobilnaja žiznj“ atkreipė skaitytojų dėmesį į tai, jog lėktuvui būtini... stabdžiai. Priežastis gan paprasta. Peterburge vykusių skraidymų metu, kuriuos demonstravo lakūnas Giujo, lėktuvas, pradėjęs įsibėgėjimą, staiga pasuko į žiuravų tribūną. Pasukti skraidančio aparato aviatoriui nepavyko. Tad, ilgai nedelsdamas, jis išjungė variklį ir, iššokęs iš lėktuvo,

įsikibo į jo uodegą. Nemalonus buvo išvengta.

Liūdniau pasibaigė panašus atvejis lakūnui Diomonui. Pastebėjęs, jog jo riedančiam lėktuvui kelių pastojų tvora, Diomonas, bandęs sustabdyti lėktuvą, rankomis įsitvėrė aparato ratų ir apvirto.

„Stabdžiai lėktuvui būtini lygiai taip pat, kaip automobiliui. Jeigu žuvęs Ferberis savo „Vuarene“ turėtų stabdžius, mes nebūtume praradę

žymaus lakūno“, — baigė savo mintį žurnalas.

Tas pat žurnalas 1910 metais supažindino skaitytojus su originaliu Vaserio išradimu, skirtu apsaugoti aviatoriaus gyvybę lėktuvo katastrofos atveju. Tai — parašius, kurio audeklą aviatorius pasiima prieš skrisdamas. Antroji parašiuoto dalis — didelis, kokių trijų metrų skersmens, sudedamas skėtis. Jis padedamas už lakūno nugaros. Lėktuvui krentant, pakanka tįptelėti virvutę, kad parašius išsiskleistų ir saugiai nuleistų pilotą į žemę.

JAV išradėjas Gerhardas sukūrė dviračio tipo skraidantį aparatą. Jis turėjo septynis sparnus. Kojomis mindamas pedalus, Gerhardas išjudino aparatą ir tokiu būdu buvo pakilęs į orą.

Apie tai 1924 metais rašė žurnalas „Aviadrug“.

Tas pats žurnalas 1924 metų trečiajame numeryje rašė apie tai, jog paskutiniu metu plačiai taikomas energijos perdavimas iš nuotolio Herco bangomis. Ypač plačiai ši naujovė prigijo radiotelegrafo ir radiotelefono srityje.

„Neseniai Tulono reide buvo atliktas bandymas valdyti valtį iš hidroplano. Valtis, kurioje nebuvo įgulos, buvo nukreipta tarp laivų į kreiserį. Pastarasis buvo įspėtas apie ataką, bet nepajėgė nei jos sustabdyti, nei pakeisti krypties.

Panašūs bandymai buvo atliekami ir Anglijoje. Konstruktorius Grindelis Matjus sugebėjo perduoti tokį didžiulį energijos kiekį, jog jį pajėgė sustabdyti motorą arba susprogdinti paraką“, — nurodė žurnalas.

Nestartuojant tituluotiems

Rugpjūčio pradžioje Alytuje vykusiose respublikos aukštojo pilotazo alvirose pirmenybėse rungtyniavo 22 lakūnai, atstovavę penkioms komandoms. Be mūsų varžybose dar dalyvavo sportininkai iš Leningrado, Jerevano ir Alma Atos, startavę tik asmeninėje įskaitoje. Reikia pažymėti ir tai, kad pirmenybėse šį kartą nesimatė pajėgiausių mūsų pilotazinių S. Artiškevičiaus ir J. Kairio, kurie tuo metu buvo pakviesti į šalies rinktinę.

Privalomų ir laisvų figūrų kompleksus bei finalinį pratimą geriausiai atliko vilnietis sporto meistras Rolandas Pakšas. Jis pirmą kartą iškovojo



R. Pakšas.

respublikos aukštojo pilotazo absoliutaus čempiono vardą. Antrą vietą užėmė leningradietis J. Gamiliajevs, o bronzos medaliu buvo apdovanotas kaunietis L. Jonys.

Komandomis nugalėjo Vilniaus pirmoji rinktinė, kurioje startavo R. Pakšas, V. Gedminaitė ir T. Matijošius, ap-

lenkusi Kauno pirmąją komandą.

V. ARONAS

Dėl ASF taurės

Nuo praėjusių metų pradėtos rengti atviros pašarašutinių varžybos respublikos Aviacijos sporto federacijos (ASF) taurei laimėti. Šį kartą sportininkai rungtyniavo Kapšuke. Buvo atlikti trys pratimai: du asmeniniai ir vienas grupinis. Daugiakovėje nugalėjo kauniečiai G. Pugačiova ir A. Čiosas. Iš aviacijos technikos sporto klubų parašutinių geriausiai pasirodė įsilietis R. Kačiūškevičius, nugalėjęs trijuose pavieniuose akrobatiniuose šuoliuose iš 2000 m aukščio, o bendroje įskaitoje užėmęs antrąją vietą.

A. VYTARAS

IVAIRENYBĖS

AUTOMOBILIS, NUO KURIO PRIKLAUSO KONCERNO LIKIMAS

Trečias pagal dydį JAV automobilių koncernas „Kraiser“ pergyvena sunkius laikus. Pernai jo nuostoliai siekė 1 milijardą 97 milijonus dolerių.

Reikalas tas, jog „Kraiseris“, pasižymintis didelių ir daug degalų naudojančių mašinų gamyba, labai lėtai persiorientuoja prie dabartinės situacijos — naftos stokos. Štai dėl ko koncerno vadovai pavedė savo konstruktoriams skubiai sukurti naują mažalitražinę mašiną. Tai sąlyginai „K-kar“ pavadintas automobilis. Jis keturių cilindru. Varantieji ratai — priekiniai. Tikimasi, kad po gerai pavykusių bandymų, naujoji mašina susilauks didelės paklausos. Mat ji miesto sąlygomis gali vienu litru degalų nuvažiuoti 10,6 km nuotolį, o plente — 16,9.

KO TIK NESUGALVOJA ŽMONĖS!

JAV profesorius Duglas Vervas kosminę projektą gaminti sukūrė laivą iš... kiaušinio baltymų, pieno ir šokolado. Iš šių medžiagų turėtų būti pagamintas laivo kabinos vidus. Tokia idėja kilo, pasak jos autoriaus, galvojant apie tai, kad avarinėje situacijoje kosmonautai turėtų kuo maitintis. Tik ar tai gelbės?

MOTOSKLANDYTUVAS SU... SRAIGTU

Savotiškos konstrukcijos motosklandytuvą pasigamino Italijos aviatoriai. Jie pritaikė dviviečiame sklandytuvui „Kalif A-21“ Limbach firmos motorą. Vietoj propelerio sklandytuve pritaikytas keturių menčių sraigtas. Bendras motosklandytuvo svoris 155 kg. Per bandomuosius skridimus išvystytas 170 km/val greitis, pasiekta 4 m sek. kilimas.

SAULĖS ENERGIJA VAROMAS LĖKTUVAS

Jo kūrėjas Paulis Makartis pavadino savo lėktuvėlį „Mažasis pingvinas“. Skraidantis aparatas sveria 31 kg. Jo sparnuose sumontuota 18 tūkstančių specialių mikroelementų. Jie akumuliuoja saulės spindulius ir paverčia juos mechanine energija. Lėktuvas išvysto 24 km/val greitį. Konstruktorius juo jau atliko apie šimtą skrydžių.

IR VĖL KARINĖ AVIACIJA

Hanoveryje buvo surengta tarptautinė aviacijos paroda. Joje dalyvavo 364 firmos, atstovaujančios 16 šalių. Atrodytų, kad toks gausus aviacijos pramonės imonių produkcijos demonstravimas galėjo patraukti daugelio sričių specialistus. Deja, kaip paprastai Vakarų šalys pateikė parodoje daugiausia karinės aviacijos pavyzdžių bei daug ginklų. Kaip pažymėjo VFR laikraštis „Hanoverse allgemaine Zeitung“, paroda vertėtų „atvirai paskelbti karinės aviacijos ir jai skirtos ginklų parodą“. Išties, net 80 procentų eksponatų buvo grynai karinio pobūdžio — pradedant JAV gamybos špionazui skirtu AVAKS sistemos „Boing“ ir baigiant Vakarų Vokietijos Krans-Mafei ginklų gamybos firmos priešlėktuviniu tanku „Gepard“.

Naikintuvų, bombonešių, transportinių lėktuvų, raketų bei kitos ginklų užgožtas nuošaliame Tarptautinės aviacijos parodos teritorijos kampe buvo demonstruojamas ir „Aerobus“. Kaip pareiškė ji gaminančio koncerno MBB prezidentas G. Madelangs. Vakarų Europos keleivinis lėktuvas gigantas tuo tarpu nuostolingas. Jų pagaminta 400, o pilna šis lėktuvas duos tik pagaminus 800 egzempliorių. Bet dauguma lėšų Vakaruose skiriama karinei aviacijai. Todėl MBB koncerno vadovybė bando rasti išeitį iš susidariusios situacijos, planuodama drauge su japonų firmomis gaminti palėnėvintą „Aerobuso“ variantą A-310.

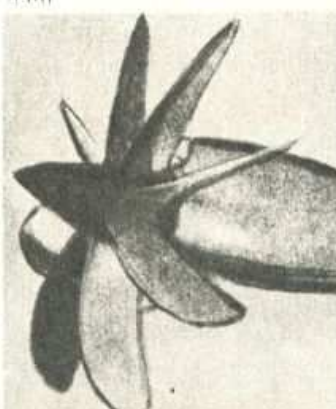
ATGAL PRIE PROPELERIŲ?

Reaktyvinės technikos epochoje kalba apie stambų propeleriais aprūpintą transportinį lėktuvą atrodo keistoka. Juk reaktyviniai varikliai seniai išstūmė iš aviacijos propelerį, nes jais ginkluoti lėktuvai mažiau efektingi, ypač turint galvoje greičius. Ir vis dėlto...

NASA specialistai teigia, jog dabar, kai degalų kainos nuolat auga, o oro flotilijos sunaudoja vis daugiau naftos produktų, konstruktoriai turėtų skirti didesnę dėmesį propeleriams. Suprantama, kalba eina apie naujos kartos propelerį.

Kad būtų galima padidinti krūvius, jo skersmuo privalo būti sumažintas 45 procentais. Propelerių gamybai siūloma naudoti grafito ir epoksidinės dervos mišinį, kuris būtų dengiamas plieno pluoštu. Be to, pjauniančias briaunas gaminti iš titano.

Ekonomistų nuomone, efektyvumas lėktuvų, aprūpintų naujo tipo propeleriais, bus ypač didelis trumpose ir vidutinio nuotolio trasose, kuriose didesniąją kelio dalį sudaro pakilimas ir lėkimas žemėjimas prieš nutupiant. „Lokhido“ koncernas jau parengė pavyzdį turbosraigtinio transportinio lėktuvo su modernizuotais propeleriais. 2800 km trasai įveikti jis sutaupys 18 proc., o trumpesniame — 1000 km — maršrute net 30 proc. de-



SPARNAI

1980 m. Nr. 3 (48)

LIETUVOS TSR SAVANO-RISKOS DRAUGIJOS ARMIAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENINIS-MOKSLINIS-PRAKTINIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS

Eina nuo 1968 m. keturis kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algimantas ADOMENAS, Romas BANKAUSKAS, Petras BRUNDZA, Stasys BRUNDZA, Nijolė GINEITIENE, Aleksandras ICIAVIČIUS (atsakingasis sekretorius), Aleksandras JONUŠAS, Kazys KILCIAUSKAS (vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas), Savelijus LEVCENKA, Vytautas PAKARSKAS, Rimantas RAKAUSKAS, Stanislas RAMOŠKA, Šarūnas SKAPCEVIČIUS (vyriausiasis redaktorius).

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

232600 Vilnius, Polocko g. 16.

Atiduota rinkti 1980.VIII.14. Pasirašyta spausdinti 1980.IX.22. Tiražas 40 180 egz. 4 sp. lankai, 4,3 sąlyg. sp. lanko, 5,72 leid. lanko, 5,6 aut. lanko, leidinio formatai 60×92/8. Giliaspaudinis popierius. Spausdinti 8 p. Giliaspaudė.

Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1. LV 01988. Užs. Nr. 2067. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)

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

© „Sparnai“, 1980/3

VIRŠELYJE: TSR5 aviamodelizmo jaunių pirmenybių nugalėtojai „oro kautynėse“ kauniečiai Rolandas Jasmonas (dešinėje) ir Gintas Bernotas.

M. KURAIČIO nuotr.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI Į ATSARGĄ!



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

**GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PA-
DĖS IŠSIRINKTI DARBĄ IR ĮSIDARBINTI,
NUKREIPS Į KURSUS, PATARS, KUR GALI-
MA ĮSIGYTI NORIMĄ PROFESIJĄ.**

**TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!**

KREIPTIS:

**Vilnius, Komjaunimo g. 60;
Kaunas, Lenino pr. 2;
Klaipėda, Vytauto g. 34;
Šiauliai, A. Kleinerio g. 47;
Panevėžys, Sodų g. 3;
Alytus, K. Poželos g. 21;
Kapsukas, Černiachovskio g. 50;
Kėdainiai, Josvainių g. 5;
Mažeikiai, Pramonės g. 5;
Utena, Molėtų g. 23.**

SPARNAI

KAINA 30 kap

INDEKSAS 76782

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

