

SPARNAI



1

1979



SPARNAI

1979 m. Nr. 1 (42)

LIETUVOS TSR SAVANO-
RIŠKOS DRAUGIJOS ARMI-
JAI, AVIACIJAI IR LAIVY-
NUI REMTI (SDAALR) CENT-
RO KOMITETO INFORMACI-
NIS BIULETENIS

Eina nuo 1968 m. gruodžio
8 d. keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: Algi-
mantas ADOMENAS, Romas
BANKAUSKAS, Petras BRUN-
DZA, Stasys BRUNDZA, Nijo-
lė GINEITINĖ, Aleksandras
ICIKAVIČIUS (atsakingasis
sekretorius), Aleksandras JO-
NUŠAS, Kazys KILČIAUSKAS
[vyriausiojo redaktoriaus pa-
vaduotojas], Savellijus LEV-
ČENKA, Vytautas PAKARŠ-
KAS, Rimantas RAKAUSKAS,
Stanislavas RAMOŠKA, Šerū-
nas SKAPCEVIČIUS [vyriaus-
siasis redaktorius].

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

232600, Vilnius, F. Dzeržins-
kio g-vė 3, 518 kamb., tel.
75-34-46.

Atiduota rinkti 1979.II.12. Pa-
sirašyta spausdinti 1979.II.23.
Tiražas 38 275 egz. 4 sp. lankai,
4,82 sąlyg. sp. lanko, 5,64 leid.
lanko, 6,12 aut. lanko, leidinio
formatas 60×90/8.

Spausdino LKP CK leidyk-
los spaustuvė Vilniuje, Tie-
sos 1, LV 08723. Užs. Nr.
135. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)
Информационный бюллетень
Центрального комитета
Добровольного общества
содействия армии, авиации
и флоту (ДОСААФ)
Литовской ССР
На литовском языке

© „Sparnai“, 1979/1

VIRŠELYJE: Vilniaus aeroklu-
bo parašutininke, kandidatė
į respublikos rinktinę, pirma-
atskyrininkė Varvara Laskova
po eilinio, penki šimtai ketu-
riasdešimtojo šuolio
J. KARPOVIČIAUS nuotr.

TREČIĄ KARTĄ IR VISAM LAIKUI



TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas, generolas pul-
kininkas, Tarybų Sąjungos Didvyris S. Charlamovas įteikia
raudonąją vėliavą Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klū-
bo viršininkui A. Jonušui

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

Kauno Jono Žiburkaus avia-
cijos sporto klubas — vienas
geriausių šalyje. Dažnai čia
rengiamos sąjunginės ir tarp-
tulinės sklandymo varžybos,
kasmet paruošiama kandida-
tų į TSRS sklandymo rinktinę,
nemažas būrys sporto meistrų.
Džiugina klubo kolektyvas ir
kitais darbo laimėjimais, pa-
siektais pastaraisiais metais
sąjunginiame socialistiniame
lenktyniavime tarp aviacijos
sporto klubų, už ką dvejus
metus iš eilės buvo apdova-

notas pereinamąja raudonąja
vėliava.

Susumavus 1978 metų sąjun-
ginio socialistinio lenktynia-
vimo rezultatus, Kauno Jono
Žiburkaus aviacijos sporto
klubo kolektyvui trečius metus
iš eilės buvo pripažinta pir-
moji vieta ir paskirta TSRS
SDAALR Centro komiteto ir
TSRS aviacijos darbuotojų
profsąjungos Centro komiteto
raudonoji vėliava. Šį kartą
jau visam laikui.

Praėjusiais metais klubo
sportininkai sklandytuvais
priskraidė daugiau kaip 2400
valandų, buvo paruošti 8
sporto meistrai, 15 pirmo at-
skyrio sklandytojų bei para-
šutininčių. Klubo auklėtiniai
sporto meistrai J. Paplauskai-
tė ir E. Lasauskas iškovojo
pirmąsias vietas sąjunginėse
antros lygos sklandytojų pir-
menybėse, o tarptautinės kla-
sės sporto meistras V. Šlium-
ba geriausių šalies sklandyto-
jų tarpe buvo pripažintas
antruoju.

Sausio pradžioje įvykusiame
iškilmingame klubo kolektyvo
ir sportininkų susirinkime Kau-
ne TSRS SDAALR CK pirmi-
ninko pavaduotojas, genero-
las pulkininkas, Tarybų Sąjun-
gos Didvyris S. Charlamovas
įteikė Jono Žiburkaus aviaci-
jos sporto klubo viršininkui,
LTSR nusipelnusiam treneriui
A. Jonušui, raudonąją vėlia-
vą ir diplomą už pirmąją vie-
tą sąjunginiame socialistinia-
me lenktyniavime 1978 metais.

Kauno aviatorių šventėje
dalyvavo LKP CK atsakingas
darbuotojas V. Portniaginas,
LTSR Ministrų Tarybos sky-
riaus vedėjas S. Rudžionis,
respublikos Aviacijos sporto
federacijos pirmininkas, LTSR
Ministrų Tarybos skyriaus ve-
dėjas A. Karpavičius, Lietuvos
SDAALR Centro komiteto pir-
mininkas generolas majoras R.
Žalnerauskas.

* * *

Panevėžio ATSK kolektyvui
buvo pripažinta pirmoji vieta
socialistiniame lenktyniavime
1978 metais tarp aviacijos
technikos sporto klubų.

* * *

Antrus metus iš eilės są-
junginiame socialistiniame
lenktyniavime, ruošiant kad-
rus jauniosioms mūsų Gink-
luotosioms Pajėgoms, pirmo-
ji vieta ir TSRS gynybos mi-
nisterijos pereinamoji raud-
onoji vėliava paskirta Lietuvos
savanoriškai draugijai armijai
aviacijai ir laivynui remti.

LIETUVOS TSR SDAALR CK PLENUMAS

1978 metų gruodžio 20 d.
Vilniuje įvykęs Lietuvos TSR
SDAALR Centro komiteto ple-
numas apsvairstė darbo su
kadrais ir aktyvu gerinimo
klausimą.

Pranešėjas, draugijos Cent-
ro komiteto pirmininkas
R. Žalnerauskas, ir kiti kalbė-
tojai pažymėjo, kad pastarai-
siais metais sustiprėjo daugė-
lis SDAALR organizacijų, pa-

kilo karinio-patriotinio darbo
idėjinis politinis lygis ir veiks-
mingumas. Daugiau dėmesio
skiriama vadovaujančių kad-
rų parinkimui, paskirstymui ir
auklėjimui, apie 50 tūkstan-
čių aktyvųjų dalyvauja, orga-
nizuojant gynybinį masinį dar-
bą gyventojų tarpe.

Kartu, buvo nurodyta ple-
nume, parenkant kadrus, ne
visada atsižvelgiama į žmonių

moralines-politines bei daly-
kines savybes, organizacinius
sugebėjimus, augimo perspek-
tyvas. Reikia taip pat daugiau
rūpintis visuomenininkų, dir-
bančių vaikų ir jaunimo tech-
nikos sporto mokyklose, klū-
buose, jaunųjų patriotų bū-
riuose, ugdymu, daugiau ak-
tyvųjų įtraukti į neetatinius
skyrius ir komisijas, instruk-
torių ir lektorių grupes, meto-
dines ir klubų tarybas.

Nėra abejonės, kad karinis patriotinis darbo žmonių auklėjimas yra vienas iš svarbiausių mūsų respublikos patriotinės organizacijos uždavinių. O jei prisiminsime, kad jos gretose dabartiniu metu yra 64 procentai suaugusiųjų Lietuvos TSR gyventojų, kad jie sudaro net 4502 pirmines organizacijas, bus akivaizdžiai matyti, kokie platūs šio darbo barai ir kokie sudėtingi uždaviniai čia mūsų laukia.

Auklėjamasis darbas V. Lenino gyvenimo ir veiklos pavyzdžiu, tarybinės liaudies revoliucinėmis, kovos ir darbo tradicijomis dirbamas visose mūsų draugijos grandyse: miestų ir rajonų komitetuose, pirminėse organizacijose, mokyklose ir klubuose. Dirbama, vadovaujant partiniams ir tarybiniais organams, glaudžiai bendradarbiaujant su profsąjungomis, komjaunimu, „Žinių“ draugija ir kitomis visuomeninėmis organizacijomis, dirbama kartu su kariniais komisariatais. Respublikos SDAALR narių moralinės ir politinės savybės, tarybinio patriotizmo ir socialistinio internacionalizmo jausmai, pasiruošimas socializmo iškovojimui gynybai — štai pagrindiniai šio darbo tikslai.

Palankiai veikia auklėjamąjį darbą ilgametė tradicija kompleksškai planuoti jį. Darbo žmonių auklėjimas geriausiomis tradicijomis — ne tik mūsų respublikos organizacijos CK dėmesio centre. Daug nuveikta šia linkme SDAALR Vilniaus, Kauno, Klaipėdos miestų, Utenos, Rokiškio rajonų komitetuose. Be abejonės, didelė parama mūsų darbe, kad šie klausimai apsvarstomi partijos miestų komitetuose, kaip tai daroma Vilniuje, Panevėžyje ir kitur. Tačiau, pavyzdžiui, Ukmergės rajone SDAALR organizacija nelietė auklėjamojo darbo klausimų jau penkeri metai. Gaila, kad šis pavyzdys nėra vienintelis.

Paskutiniu laikotarpiu pagerėjo Lenino priesakų propaganda, plačiai propaguojami TSKP XXV suvažiavimo nutarimai, TSRS Konstitucijos straipsniai apie socialistinės Tėvynės gynybą, revoliucines, kovos ir darbo tradicijas. Vien tik Vilniaus miesto organizacijose 1977 metais įvyko 1625 jaunimo susitikimai su revoliucinių kovų, Didžiojo Tėvynės karo ir darbo veteranais. Didėja neofatinių karinio patriotinio auklėjimo skyrių ir lektorių grupių skaičius. Prie SDAALR komiteto Vilniaus universitete suburta

30 lektorių grupė iš kvalifikuotų dėstytojų ir aktyvistų, kurios veikla neapsiriboja šios aukštosios mokyklos sienomis.

Zenklus indėlis keliant karinio patriotinio auklėjimo efektyvumą ir kokybę priklauso tokiems renginiams, kaip mėnuo, skirtas Tarybinės Armijos ir Karinio jūrų laivyno 60-mečiui pažymėti, kurio metu įvairiuose renginiuose dalyvavo 471 tūkstantis žmonių. Pastoviu reiškiniu mūsų veikloje tapo gynybinio masinio darbo apžiūros komjaunimo ir SDAALR organizacijose.

Patriotinės organizacijos nariai aktyviai dalyvauja Sąjunginiame komjaunuolių ir jaunimo žygyje revoliucinės,

blės“ vykstančius sąskrydžius. Vasaros metu penktadieniais apie 300 šaukiamojo amžiaus jaunuolių, vadovaujami SDAALR gamyklos komiteto pirmininko, išvyksta į gamyklos užmiesčio poilsio bazę. Įdomiai vyksta tarpcechinės sukarintos estafetės varžybos. Jaunuoliai bėga raižyta vietoje, orientuojasi, šaudo, ardo ir sudeda ginklą, stato palapines. Vakare prie laužo vyksta pašnekesys su svečiais veteranais, kariais, demonstruojami kariniai patriotiniai filmai.

Prie SDAALR gamyklos komiteto įkurta karinio patriotinio auklėjimo sekcija (9 žmonės), padedanti ruošti kovingą vaizdinę agitaciją (gamyklos stendai buvo demonstruojami

tarnautai laikoma Vilniaus I. Cerniachovskio vidurinė mokykla. Čia paruošta tiksli auklėjimo sistema, diferencijuota atsižvelgiant į moksleivių amžių. Darbas pradedamas jau nuo pirmos klasės, kada vaikai supažindinami su V. Lenino gyvenimu ir jo bendražygiais. Vėliau pasakojama apie TSRS Ginkluotąsias Pajėgas, apie karių žygdarbius. Specialios programos paruoštos 4—6, 7—8 ir 9—10 klasių mokiniams. Mokyklai dalykiškai talkina Vilniaus įgulos kariai.

Mokykloje įrengtas vienas geriausių respublikoje kovinės šlovės muziejų. Jis pašvęstas dukart Tarybų Sąjungos Didvyriui armijos generolui I. Cerniachovskui. Moksleivių įgoms mokyklos mikrorajone suregistruoti visi karo veteranai, kare ir kovoje su nacionalistais žuvusiųjų šeimos ir artimieji. Valsstybinių įvenčių išvakarėse visus juos aplanko ir pasveikina mokyklos pionieriai.

Įdomiai dirbama ir Vilniaus ketvirtajai butų fondo eksploatavimo tarnybai priklausiančiuose „Saliuto“ ir „Saulutės“ vaikų klubuose. Ten veikia ir radijo konstravimo, modeliavimo, šaudymo būreliai, kuriuos bazė aprūpina SDAALR komitetai. Jau seniai pastebėta, kad tokiuose rajonuose akivaizdžiai sumažėja paauglių nusikalstamumas ir viešosios tvarkos pažeidimų skaičius.

Dėmesio vertas patyrimas, sukauptas SDAALR Klaipėdos miesto komitete, organizuojant motorizuotus žygius lenininės „Iskros“ gabenimo, 16-osios Lietuviškosios divizijos kovų keliais. Efektyvus auklėjamojo darbo metodų yra Klaipėdos miesto profesinėje technikos mokykloje Nr. 1, Jūreivystės mokykloje. O apie darbo žmonių auklėjimą Lenino gyvenimo ir veiklos pavyzdžiu, kovos ir darbo tradicijomis Ukmergės rajono „Lenino keliu“ kolūkyje galima paražyti atskirą straipsnį.

Reikia manyti, kad bendram reikalui tik naudos atneša karinio patriotinio auklėjimo susiejimas su karinių techninių sporto šakų vystymu respublikoje. Vaikų ir jaunimo technikos sporto mokyklose dabar užsiiminėja per 1800 jaunuolių. Vien 1977—1978 mokslo metais paruošta 14 sporto meistrų, 20 žmonių

UGDYTI TARYBŲ ŠALIES PATRIOTUS

R. ŽALNERAUSKAS,
Lietuvos TSR
SDAALR CK pirmininkas,
generolas majoras

kovų ir darbo šlovės vietomis. Šiuo metu įvairiuose šios operacijos renginiuose dalyvauja per 750 tūkstančių jaunuolių ir merginų. Tai puikiai gelbsti jungiant auklėjamąjį darbą su praktišku pasiruošimu Tėvynės gynybai.

Daugelyje pirminių organizacijų jau sukauptas gražus patyrimas, kaip naudoti įvairias karinės patriotinės propagandos formas, kaip sutelkti visuomeninį aktyvą ir sudominti kuo platesnį visuomenės ratą. Nebe naujiena ir novatoriškos šio darbo kryptys, įgalinančios efektyviau taikyti vis perspektyvesnes darbo formas.

Vilniaus kuro aparatūros gamyklos jaunimas pamėgo šūkiu „Tų dienų šlovė neiš-

VLOPP), ruošti masinius renginius, specialias vietinio radijo laidas, medžiagą daugiataisiam laikraščiui „Darbininko garbė“.

Įdomių karinio-patriotinio ir internacionalinio auklėjimo formų randama Vilniaus valsstybiniame V. Kapsuko universitete. Ant sienos su Baltarusijos TSR studentų įgomis supiltas kovinės šlovės pilkapis. Patriotiniuose sąskrydžiuose „Mano Tėvynė — TSRS“ čia susitinka Lietuvos ir Baltarusijos studentai. Tai ne tik stiprina dviejų broliškų tautų atstovų internacionalinius jausmus, bet padeda studentams išsiugdyti ir atsakomybės jausmą už Tėvynės gynybą.

Pavyzdžiu kitiems jaunimo patriotiniame auklėjime už-

[Nukelta į 7 psl.]

PAŠAUKIMAS



Prisimena viena rūškana praėjusių metų rudens diena Vilniaus aeroklubo aerodrome Kiviškėse. Vyko atviros respublikos aukštojo pilotazo lakūnų varžybos Dariaus ir Girėno prizui laimėti. Pūtė žvarbus vėjas, tarsi stengdamasis gauti slenkantįsias debesis. Bet vos tik pro debesį šydą žvilgtelėdavo saulutė, kad ir trumpam nuskaidrindama padangę, iš karto suūždavo pilnoje parengtyje eilėje išrikiuotų sportinių lėktuvų galingi motorai. Minutė, kita ir vikrūs lėktuvai JAK-50, valdomi drąsiųjų lakūnų, riau- modami veržėsi į padangę.

Sportininkams tai buvo didžiausios įtampos kupinos valandos. Atliekant kiekvieną pratimą, kiekvieną akrobatinę figūrą, reikėjo milžiniškos jėgos ir didelio meistriškumo, norint pasiekti užsibrėžtą tikslą. Ne todėl, kad rungtyniauti reikėjo nepalankiomis oro sąlygomis. Sportinės kovos įtampą diktavo ta aplinkybė, kad tarp rungtyniaujančių nebuvo autsaiderių. Lėktuvo vairalazdę laikė pripažinti aukštojo pilotazo asai, tik prieš kelias savaites iš šalies čempionato sugrįžę apdova-

noti visų spalvų medaliais. Jų valdomi „Jakai“ padangėje piešdavo tokias aukštojo pilotazo figūrų „vaivorykštes“, kurių likslumas ir grožis, atrodė, buvo tobulai panašūs.

Tik Pranas Vinickas, respublikos rinktinės vyriausiasis treneris, žinomas lakūnas, buvęs šalies aukštojo pilotazo čempionas, tarsi knygoje skaitė kiekvieno sportininko piešiamų figūrų savitą braižą padangėje. Praėjusių metų TSRS čempionas kaunietis Stepas Artiškevičius grakščiausiai raižė privalomų figūrų kompleksą, vilnietis Jurgis Kairys, šalies čempionato bronzos medalininkas, tobuliausiai atliko taip vadinamą nežinomą figūrų kompleksą, o paties pasirinktų figūrų rezginį be priekaištų mezgė vicečempionas kaunietis Leonas Jonys.

— Patinka man, kai skrenda Jonys, — pasakė stebėdamas sportininko atliekamą pilotazą Pranas Vinickas. — Jo valdomas lėktuvas nardo lengvai, lyg vijurkas, o kai suka „bačkas“, jo baltai dažyto JAK-50 raudoni dryžiai ant uodegos ir liemens taip ir žybčioja, tarsi šventinis fejerverkas. Malonu žiūrėti. Nieko nepasakysi, meistriškai valdo lėktuvą,

kitaip, negu komandos draugai. Grakščiau, tiksliau.

Kai teisėjai susumavo visuose pratimuose pelnytus taškus, pirmoji vieta ir pereinamasis Dariaus ir Girėno prizas atiteko sporto meistriui Leonui Joniui. Jis trisdešimčia taškų aplenkė Stepą Artiškevičių, o daugiau kaip šimtu — Jurgį Kairį.

Kiekviena pergalė džiugina. Šią Leonas labiausiai vertina, nes iškovotas prizas, anksčiau priklausęs sporto meistriui iš Leningrado Viktorui Jegorovui.

— Kiek panašių pergalių jūsi „aruode“? — paklausiau po varžybų laimėtoją.

— Nedaug, — žypteli šis, — o tiksliau — pirma. Iki šiol „slazavausi“ eidamas vis antrojoje. 1976-aisiais užėmiau antrąją vietą pratime atvirose Ukrainos aukštojo pilotazo pirmenybėse. Po metų antras buvau varžybose dėl Dariaus ir Girėno prizo, o pernai sidabro medaliu už privalomų figūrų kompleksą buvau apdovanotas šalies čempionate.

— Kaip tapti geru lakūnu sportininku?

— Nemanau, kad aš jau geras pilotazininkas, — visai rimtai paaiškino Leonas. — Dar daug reikia treniruotis, norint pasiekti meistriškumo viršūnę. O norint tapti lakūnu sportininku reikia, mano manymu, keturių komponentų: drąsos, geros sveikatos, jėgos ir pašaukimo.

— O kaip ir kur visa tai įgyjama?

Leonas ne iš karto atsakė. Jis ilgai žvelgė į aerodromo tolį. Pastebėjau, kaip veidu nusirito žypsnio bangelė, o jis vis žiūrėjo ton pusėn, kur bolavo besiilsintys vikrieji „Jakai“.

— Pašaukimo niekas negali duoti arba dovanoti. Sveikata — kiekvieno didžiausias turtas. O drąsa ir jėga įgyjama treniruotėse, nuoširdžiu darbu.

Leonas Jonys meilę aviacijai atsinešė iš vaikystės. Kai darė aviamodelius, bėgiojo su aitvarais, nenumaldomu troškimu skaitė knygas apie lėktuvus ir lakūnus, visada puoselėjo vienintelę svajonę — būti lakūnu sportininku.

Ilgą šios svajonės gija driekėsi jaunystės metuose. Tik pradėjęs studijas Kauno politechnikos institute, Leonas Jonys išdriso užsukti į garsųjį Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubą. Pasisakė norįs skraidyti.

Vaikinas jis buvo, kaip sakoma, iš sluomens ir liemens. Energingo ir reiklaus žvilgsnio, daug ką jau žinantis apie lėktuvus, ir matematiką išmanė. Priėmė!

— Tai buvo 1971-aisiais, — prisimena Leonas. — Lėktuvų ir skraidymų teorinių žinių „riešutą“ greit perkandau. O praktiškai pradėjau skraidyti... sklandytuvu. Taip, taip, sklandytuvu skraidžiau daugiau kaip metus. Patiko. Bet kai klubo aerodrome Pociūnuose stebėdavau padangėje nardančius pilotazinius lėktuvus, taip ir traukė būti lėktuvo kabinėje, sukti kilpas ir „bačkas“. Tą mano troškimą pastebėjo ir instruktorius.

Po metų Leonas sėdėjo į lėktuvą JAK-18. Pirmą kartą skrido kartu su instruktoriumi. Kai nusileido, pasakė sau: „Būsi lakūnu sportininku. Toks, kaip Romas Pivnickas“.

Tai, turbūt, diktavo pašaukimas.

Nelengva buvo siekti mokslo institute ir skraidymo meistriškumo treniruotėse. Teko atsisakyti studentiškių dienų pramogų, klentonių prie jūros vasaros metu. Visi sekmadieniai, visos atostogos ir visos laisvalaikio popietės buvo praleistos aerodrome, prie sportinio lėktuvo vairalazdės, skrydžiuose virš Nemuno vingių.

Jaunasis lakūnas kantriai mokėsi, kasmet kopdamas vis aukščiau iš kurso į kursą, o treniruotėse kaupė drąsą ir meistriškumą, mokydamasis iš sporto meistro Romo Pivnicko, tada jau daugkartinio respublikos pirmenybių laimėtojo, o vėliau — Tarybų Sąjungos absoliutaus čempiono.

Prireikė šešerių atkaklaus darbo metų, kol Leonas Jonys pasiekė tą sportinio meistriškumo laiptelį, ant kurio 1976-aisiais metais po šalies čempionato stovėjo Romas Pivnickas. Tiesa, tada Romas iškovojo absoliutaus čempiono titulą. Bet Leonas žino, kad prieš tai, kaip ir jis praėjusiais metais, Romas buvo apdovanotas sidabro medaliu.

Šiandien Tarybų Lietuvos aukštojo pilotazo lakūnų rinktinės narys, Fizikinių-techninių energetikos problemų instituto jaunesnysis mokslinis bendradarbis Leonas Jonys gyvena vienu troškimu — pakartoti pergalę TSRS tautų vasaros VII spartakiados finaliniuose startuose, kurie, kaip ir anos varžybos Dariaus ir Girėno prizui laimėti, vyks Vilniaus aeroklubo aerodrome.

Su tokiu mintim treniruojasi, ruošiasi TSRS tautų spartakiados finalinėms varžyboms ir Stepas Artiškevičius, Jurgis Kairys, Rolandas Pakšas bei kiti respublikos lakūnų pilotazinių rinktinės nariai.

K. KAZIONAS

Kai vieną žymiausių aviatorių, nusipelnusių lakūną bandytoją, Tarybų Sąjungos Didvyrį Sergejų Anochiną paklausia, ką jis yra baigęs, šis visuomet atsako: „Centrinę sklandymo mokyklą“.

Kai sugrįžęs žemėn N. Armstrongas, pirmas žmogus, kurio koja palietė Mėnulio paviršių, viename aerodrome žurnalistas buvo paklaustas — ko jis labiausiai šiuo metu nori, kosmonautas pareiškė norą paskraidyti sklandytuvu. Jam buvo suteikta ši galimybė. Dvi valandas Armstrongas privertė visus laukti žemėje, o pats tuo metu skriejo sklandytuvu „Blaniku“.

cijos sporto rūšis? Skridimas sklandytuvu — savotiška gamtos stichijos ir žmogaus sugebimų harmonija. Tačiau norint sėkmingai atlikti perskridimus, sklandytojui nepakanka vien tik gerai įsisavinti bemo-torio skraidymo aparato pilotavimo techniką. Sklandytojas privalo gerai žinoti meteorologiją, pažinti debesis, numatyti galimas oro keitimosi situacijas, turėti pakankamai aeronavigacinių žinių, nes jis pats skrisdamas turi atlikti ir šturmano pareigas. O navigacija skrendant sklandytuvu yra žymiai sudėtingesnė, nei skrendant lėktuvu. Skridimas sklandytuvu ilgą laiką vyksta

kurta Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla. Plačiai šalyje ir užsienyje žinomas šioje gamykloje pastatytas plastmasinis sklandytuvas „Lietuva“.

Zvelgiant į visa tai, atrodytų, kad šioje sporto šakoje reikalai lyg ir neblogi, kad nėra ko jaudintis dėl ateities. Tačiau, pasižiūrėjus nuodugniau, nesunku pastebėti, kad mūsų respublikoje, vystant šią populiariausią aviacijos sporto šaką, dar yra ir nemažai trūkumų, taisytinų dalykų.

Respublikoje rengiamose tiek pirmos, tiek antros lygos sklandymo varžybose matome

sporto federacijai pareikšti savo nuomonę bei pasiūlymus TSRS SDAAAL Centro komiteto aviacijos valdybai.

Kita vertus, klubų darbuotojai turėtų atkreipti didesnę dėmesį į jaunos talentingus sklandytojus ir suteikti jiems geresnes treniruočių sąlygas, drąsiau išleisti juos į perskridimus aukštesnės klasės sklandytuvais. Turėtų didelės naudoti ir tai, jeigu prityrę sklandytojai pastoviai šefuotų jaunos sportininkus.

Prityrę sklandytojai, skrisdami poroje su jaunais, turėtų jiems lyderiauti, perteikdami tokiu būdu savo patyrimą. Klubuose prigijo praktika treniruotėse skraidyti tais pačiais standartiniais maršrutais. Tai atbuktina sportininką. Siekiant ugdyti sportininko kūrybiškumą, sugebėjimą skristi iš anksto nežinomomis sąlygomis, būtina dažnai keisti maršrutus. Jeigu to negalima padaryti dėl skraidymo režimo apribojimų, tikslinga nors nežymiai pakeisti bent posūkių punktus, skridimo kryptį. Be to, reikėtų žymiai daugiau rengti varžybų tarp aviacijos sporto klubų komandų (atskirai kiekvienų treniravimosi metų, klubų jaunių ir suaugusių rinkinių). Tokios varžybos akivaizdžiai parodytų, kaip kiekviename klube dirbama su sklandytojais.

Sveikintinos iniciatyvos ėmėsi Lietuvos aviacijos sporto federacijos sklandymo komitetas, numatęs respublikinių antros lygos sklandymo varžybų žurnalo „Mokslas ir gyvenimas“ taurei laimėti nuostatuose, kad kiekvienoje komandoje turi būti ne mažiau kaip vienas dalyvis iki 25 metų amžiaus. Tai turėtų skatinti jaunų sklandytojų ruošimą klubuose. Juoba, kad kai kurie klubai nuėję lengviausiu keliu — startuoja nepilna komanda vien dėl to, kad neturi tokio amžiaus „jaunuolių“.

Praejusiais metais Biržuose buvo surengtos pirmosios respublikoje jaunimo (iki 24 metų amžiaus) sklandymo varžybos. Nors blogi orai ir nesuteikė sąlygų įvykdyti visą skraidymų programą, per šešias skraidymų dienas paaiškėjo, kad respublikoje yra gausus jaunimo. Jam reikia suteikti galimybes ir sąlygas tobulėti. Apmaudu, bet ir šiose varžybose nematėme daugelio klubų pilnų komandų. Beje, manyčiau, kad šiose varžybose reikėtų amžiaus ribą sumažinti iki 22 metų.

Ypatingą dėmesį reikia atkreipti ruošiant merginas sklandytojas. Štai, minėtose jaunimo pirmenybėse mergi-

Jaunimo sparnams platesni mostai



Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo sklandytoja, 21-osios vidurinės mokyklos abiturientė Jūratė Sakalauskaitė, pernai sėkmingai baigusi pradinį apmokymą ir įvykdžiusi trečiąjį sportinį atskyry

A. BAČINIO nuotr.

žymūs tarybinės aviacijos konstruktoriai A. Jakovlevas, S. Iljušinas, A. Tupolevas, O. Antonovas savo aviacijos kelią pradėjo nuo sklandytuvų. Sklandydamas ir kurdamas sklandytuvus savo kūrybinį kelią pradėjo ir žymus tarybinis raketų bei kosminių laivų kūrėjas S. Koroliovas. Dauguma garsiųjų Didžiojo Tėvynės karo tarybinių lakūnų buvo Osoaviachimo sklandymo klubų bei mokyklų auklėtiniai.

Atrodytų, kad sklandymas, atlikęs savo vaidmenį aviacijos aušroje, išsivystčius motorinei aviacijai, turėtų būti užmirštas. Bet sklandymas ir toliau tobulėja, nuolat gerinami rekordai, auga sklandytojų meistriškumas, vystoma sklandymo technika, kuriami plastmasiniai sklandytuvai. Pasaulyje atsiranda vis daugiau sklandytojų, nusikridusių 1000 kilometrų.

Tai kuo gi patraukli ši avia-

spiralėmis, neretai dėl meteorologinių sąlygų nukrypstant nuo numatytos tramos, be to, skristi reikia neturint sudėtingų navigacinių prietaisų (be radijokompaso, žiurkompaso), o naudojantis tik paprastu magnetiniu kompasu. Todėl norint paruošti aukštos klasės sklandytoją sportininką, reikia nemažai laiko, net kelerių metų, ir tai su sąlyga, jeigu pilotas bus darbštus ir... gabus.

Respublikoje ir už jos ribų gerai žinomi Lietuvos sklandytojų, šalies čempionų bei rekordininkų Juozo Jaruševičiaus, Stasės Sudeikytės, Reginos Garmutės, Vytauto Sabackio, Vytauto Šliumbos ir daugelio kitų vardai. Jie visi pradėjo skraidyti ir pasiekė aukšto meistriškumo aviacijos sporto klubuose, kultivuojančiuose sklandymą. Svarų indėlis į aviacijos sporto vystymą bei konstruktorių ugdymą įneša prieš dešimt metų su-

tuos pačius sportininkus. Tai rodo, kad aviacijos sporto klubuose lėtai ugdomi jauni, gabūs sklandymo meistrai. Tiesa, kaip jau minėjau, aukštos klasės kvalifikuoto sklandytojo paruošimui reikia daug laiko. Be to, apmokymo metu didelis procentas sportininkų, neturinčių didesnių gabumų ir reikiamų duomenų, taip ir lieka vidutiniais. Pavyzdžiui, pirmo atskyrio sklandytojo paruošimui reikia net trijų skraidymo sezonų, o pagal galiojančias taisykles skraidymams klubuose sportininkai priimami tik nuo septyniolikos metų. Štai ir paradoksas — kol sklandytojas paruošiamas iki sporto meistro, jis jau spėja „pasenti“. Pagal dabartinį fizinį žmonių išsivystymą ir mūsų turimą sportinę bazę galima būtų leisti skraidyti sklandytuvais žymiai anksčiau. Manau, vertėtų šiuo klausimu Lietuvos aviacijos

nos startavo tik Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Vilniaus klubų komandose. O kur kitų klubų jaunosios sklandytojos?

Ruošiant aukštą sportinio meistriškumo sklandytojus didelę reikšmę įgyja jaunųjų sklandytojų mokyklos (JSM), kuriose sportininkai pradeda apmokytis skristi paprastais vienviečiais Broniaus Oškinio konstrukcijos sklandytuvais BRO-11 M „Zylė“. Šios jaunųjų sklandytojų mokyklos yra įteisintos. Maskvos JSM patyrimo pagrindu patvirtintos ir apmokymo jose programos, sudaryta apmokymo metodika. Tad belieka mums tik imtis darbo. Sėkmingai jaunieji entuziastai skraido Alytaus ATSK, kuriama grupė prie Kauno ASK, Vilniaus aeroklubo ir Prienų ESAG. Tačiau nemažiau svarbu tokias mokyklas steigti tuose rajonuose, kur nėra aviacijos sporto klubų, apimant plačiąsias jaunimo mases, trokštančias skraidyti. Rajonų centruose JSM būtų galima steigti prie jaunųjų technikų stočių arba pionierių rūmų.

Gali kilti klausimas — iš kur imti kvalifikuotų instruktorių kadrus? Dabar beveik kiekviename respublikos kampelyje galima rasti įvairiose liaudies ūkio šakose besidarbujančius respublikos aviacijos sporto klubų auklėtinius — buvusius sklandytojus. Jie laisvalaikį, manau, neatsisakytų vadovauti jaunesiems entuziastams. Be to, tokių instruktorių paruošimo kursas kasmet organizuoja Maskvos jaunųjų sklandytojų mokykla, kur galima pasiūti stažuotis ir mūsų respublikos atstovus. Beje, jau šių metų rudenį Maskvoje bus rengiamos visosajunginės moksleivių pirmenybės sklandytuvais „Zylėmis“.

Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla turėtų paspartinti šio sklandytuvo serijinę gamybą, nes jis didelę paklausą turi ne tik mūsų, bet ir kitose respublikose. Gaminant ateityje šiuos sklandytuvus, reikėtų drąsiau panaudoti naujas medžiagas, tobulinti konstrukciją.

Sklandymas nuo seno Lietuvoje turi gražias ir turtingas tradicijas. Tačiau su jaunimu, ypač ugdati gabius sklandytojus, dirbame dar nepakankamai. Šiuo straipsniu kaip tik ir norėjosi į tai atkreipti dėmesį, nors, manau, paliečiau ne visus pagrindinius klausimus. Būtų naudinga, kad šią problemą toliau gvildintų kiti šios sporto šakos specialistai.

A. ARBAČIAUSKAS,
LTSR nusipelnęs treneris

Spartakiados metai



Verčiame lapas po lapo 1979-ųjų kalendorių. Prisimena, žinoma, ir praėjusieji — LKP ir Tarybų valdžios paskelbimo Lietuvoje, VPKJS šešiasdešimtmėčių, šaunaus darbo Tėvynės labui ir aukštų sporto pasiekimų metai. Tačiau mes, tarybiniai žmonės, daugiau prafę žiūrėti pirmyn. Štai dėl ko su pasididžiavimu konstatuojame, jog ir prasidėję 1979-ieji — ne eiliniai. Dešimtojo penkmečio ketvirtieji yra drauge ir Darbo raudonosios vėliavos ordinu apdovanoto Lietuvos komjaunimo šešiasdešimtmėčio metai. Pagaliau jiems būdingas dar vienas įvykis — šių metų vasarą vyks TSRS tautų VII spartakiados finalinės varžybos. Tai rimtas mūsų sportinio sąjūdžio egzaminas, nepaprastai svarbus jėgų išbandymas su geriausiais pasaulio sportininkais, ruošiantis XXII Maskvos Olimpiniams žaidynėms.

TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje šalia olimpinės sporto šakos kultivuojančių sportininkų savo meistriškumą demonstruos ir kai kurių techninių sporto šakų gerbėjai — aviacijos, automobilių, motorlaivių, motociklų, kartinio, motobolo, modelizmo, radijo, jūrų bei taikomosios karinės daugiakovės, povandeninio plaukimo sporto meistrai. Jų startų sėkmė turės didelės svarbos bendram Tarybų Lietuvos sportinės delegacijos pasirodymui spartakiadoje. Tai bus mūsų respublikos profsąjungų, komjaunimo, ūkinių sporto bei SDAALR organiza-

cijų veiklos apžiūra, kuri sumuos rezultatus, vykdant TSKP XXV suvažiavimo nutarimus kūno kultūros ir sporto klausimais. Kaip tik dėl to būtina padaryti viską, kad sportininkams, kuriems patikėta ginti Nemuno krašto sporto garbę sąjunginėje arenoje, būtų sudarytos kuo geriausios sąlygos nuolat tobulinti savo meistriškumą, įtvirtinti aukštus sporto rezultatus, kad gerai aprūpinti technika, pasitikintys jos patikimumu, psichologiškai gerai pasiruošę sportininkai sugebėtų atsakingame jėgų išbandyme pasiekti pačių didžiausių pergalų.

Negalima pamiršti ir to, kad mūsų respublika bus šeimininkė, rengiant net keturių techninių sporto šakų varžybas. Vilniuje jėgas išbandys spartakiados automobilių ralio ir lėktuvų sporto varžybų dalyviai, Kauno J. Ziburkaus aviacijos sporto klube varžysis sklandytojai, o Kauno mariose — jūrų daugiakovės mėgėjai.

Būti šių varžybų rengėjais — garbinga pareiga. Drauge ji reikalauja ir didelės atsakomybės už puikią varžybų organizaciją, sveiką sportininkų priėmimą, kultūringą ir naudingą jų laisvalaikio organizavimą, sklandžią teisėjų kolegijų, techninio personalo veiklą. Žinoma, rengti stambius sportinius renginius mūsų patriotinės draugijos darbuotojams, gausiems aktyvistams — ne naujiena. Tačiau kiekviena sporto mėgėjo pastaba, pasiūlymas, patarimas,

kiekvienos organizacijos iniciatyva bus sutikta su džiaugsmu, jiems bus suteiktas prireikimas dėmesys — juk varžybų rengimo tobulinimui nėra ribų!

Šimtų technikos sporto šakos kultivuojančių geriausiųjų mūsų respublikos sportininkų laukia labai rimtas jėgų išbandymas. Bet spartakiada skirta ne tik jos finalinių startų dalyviams. Spartakiados metai turi pasižymėti ypač gausiomis varžybomis visose SDAALR organizacijose, klubuose, mokymo įstaigose, kuriose turėtų progos išbandyti savo jėgas kuo plačiausias patriotinės draugijos narių skaičius, įvairaus amžiaus žmonės. Galimybės tam neribotos. Tereikia iš anksto, planingai viskuo pasirūpinti, apgalvoti varžybų programą, kad viskas vyktų sklandžiai ir iškilmingai, kad kiekvienas startas paliktų jo dalyviui kuo giliausią įspūdį.

TSRS tautų vasaros VII spartakiados metais rengiamos varžybos turi prisidėti prie techninių sporto šakų bazių plėtimo, jų gerinimo ir tobulinimo, naujų jaunimo masių sudominimo šiomis taikomosiomis sporto šakomis, jų propagavimo, sportininkų meistriškumo kėlimo, naujos meistrų pamainos ugdymo. Kaip tik dėl to kiekvienos SDAALR organizacijos, rajono, miesto komiteto veikla turi būti įjmet ypač gerai organizuota, planinga, kryptinga. Tegul kiekvienas spartakiados metų renginys būna didelis įvykis, kuriuo gyvena visa plačioji mūsų Tėvynė!

Atrodo, dar visai neseniai, 1975 metų vasarą, Vilniuje vyko TSRS techninių sporto šakų spartakiados autorinio finalinės varžybos. Tūkstančiai vilniečių susirinkę prie Sporto rūmų stebėjo geriausių TSRS automobilių sporto meistrų virtuozinę važiavimą. Tuomet Tarybų Lietuvos ekipažai Kasitytis ir Arvydas Girdauskai (I automobilių klasė) ir Stasys Brundza su Levu Suvalovu (II automobilių klasė) tapo TSRS čempionais. Trečioje klasėje startavę Jonas Vaitėnas ir Olegas Trunovas buvo šešti. Bet pirmos ir antros klasės aukšti rezultatai padarė savo, ir LTSR rinktinė spartakiadoje užėmė garbingą pirmąją vietą.

Sako, kad namuose ir sienos padeda. Galbūt dalis tiesos čia yra. Tačiau respublikos autorinio rinktinės sekančiais 1976 metais įrodė, kad ne vien savos trasos atneša nugalėtojų laurus. TSRS autorinio čempionatas vyko Estijoje, Vyrų mieste. Čia abu stipriausi mūsų ekipažai — K. Girdausko ir S. Brundzos — vėl buvo nepavejami. Lietuvos komanda užėmė pirmąją vietą.

Nesėkmingas buvo 1977 metų čempionatas, vykęs Gružijoje, Tbilisyje. Užimta 7 komandinė vieta atrodė gana kukli, palyginus su ankstesniais laimėjimais. Kodėl taip atsitiko? Gal todėl, kad Lietuvos TSR komandos stipriausi lenktynininkai šiame čempionate nedalyvavo, nes tuo metu atstovavo TSRS rinktinėi Suomijoje. Jaunimas kovojo sudėtingose, mums neįprastose kalnų trasose. Bet juk sąlygos visiems buvo vienodos. Čia, man atrodo, ir paaiškėjo pats nemaloniausias dalykas: mes neturime tinkamos pamainos tiems, kurie išgarsino res-

publiką. Besididžiūdami brolių Girdauskų, Stasio Brundzos, Erdvino Povilaičio, Jono Vaitėno ir kitų skinamomis pergalėmis, mes pamiršome, kad būtina rimčiau dirbti su jaais gabiais sportininkais,

Girdausko ekipažas. Ne visada buvo santaika tarp vedančiųjų klubų, kas taip pat ne pagerino, o tik pablogino padėtį respublikoje. Ne visi TSRS čempionato dalyviai (čia kalbama apie mūsų respublikos sportininkus) teisin-

rių dalinai priklausė automobilių sportas respublikoje, keitėsi ir jų požiūris į šią gražią, bet sunkią sporto šaką.

Gyvenimas įrodė, kad Respublikinis technikos sporto klubas negali aprėpti jam keliamų uždavinių: nuostatų ruošimo, respublikinių varžybų organizavimo ir vykdymo, teisėjavimo klausimų, Lietuvos TSR rinktinės paruošimo išvykimui į TSRS čempionatus ir t. t. O kur dar darbas su komanda, treniruočių organizavimas, rūpinimasis padangomis ir benzinu, kurių ne visada būdavo skiriamas reikiamas kiekis.

Todėl, siekiant sudaryti geresnes sąlygas stipriausioms respublikos karinių-techninių sporto šakų rinktinėms, Vilniuje buvo įkurta Lietuvos TSR SDAALR karinių-techninių sporto šakų aukštojo sportinio meistriškumo mokykla. Norisi tikėti, kad ji suvaidins teigiamą vaidmenį, vystant karines-technines sporto šakas respublikoje. O šiuo metu, manau, svarbiausias uždavinys Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetui — tinkamai numatyti pareigas: kuo turi rūpintis mokykla, o kuo klubas. Darbo yra labai daug, ir jo užteks abiem organizacijoms. Tik reikėtų prižiūrėti, kad šios dvi organizacijos, siekdamos bendro tikslo, tinkamai išnaudotų visus rezervus ruošiantis 1979 metų finalinėms ralio varžyboms, kurios vyks rugsėjo 14—16 d. d. Vilniuje. Tikimės, kad Lietuvos TSR rinktinė TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje pasirodys sėkmingai ir neapvils daugiafunkstinės respublikos automobilių sporto gerbėjų armijos.

S. RIMKUS,
LTSR automobilių sporto federacijos prezidento pirmininkas

NEAPVILKIME SPORTO GERBĖJŲ

kurie turės pakeisti žymiausius meistrus.

1978 metais didelių pastangų ir šaunaus S. Brundzos — A. Girdausko važiavimo dėka pavyko rinktinėi pakilti iki trečios vietos. Tačiau, kas atidžiai sekė visų etapų kovas, galėjo pastebėti, jog nesklaidumų buvo. Ir gana nemažai. Ne viskas gerai buvo ruošiant techniką, dėl ko negalėjo toliau kovoti labai pajėgus K.

gai suprato keliamą pagrindinę varžybų tikslą — svarbiausia komandinis rezultatas, ir, vaikydamiesi asmeninio rezultato, arba visai nebaigę varžybų, arba baigę vieni paskutiniųjų.

Nors laiko nuo praėjusios spartakiados iki TSRS tautų VII prabėgo nedaug, įvyko žymių pasikeitimų tiek komandų sudėtyje, tiek vadovų gretose. Keitėsi žmonės, nuo ku-

[Atkelta iš 3 psl.]

tapo TSRS čempionatų nugalėtojais ir prizininkais, 39 — respublikos. Akivaizdūs ir technikos sporto klubų laimėjimai šia linkme. Juose treniruojasi apie 1500 jaunuolių, o dar apie 2000 — aviacijos technikos sporto klubų sekcijose. Ne atsitiktinai galime pasidžiaugti gražiais mūsų sportininkų rezultatais. Tačiau labai svarbu ir tai, kad su sportininkais visose pako-

pose dirbamas auklėjamasis darbas.

Apžvelgdami tam tikrus laimėjimus šioje srityje, manau, turime juos vertinti kritiškai, darydami atitiktis darbams atitinkamas išvadas. Pirmiausia negalime likti patenkinti idėjinio ir politinio šio darbo lygiu, jo turiniu daugelyje SDAALR rajoninių komitetų organizacijų. Dar nepakankamas mūsų lektorių darbo lygis. Tačiau bene svarbiausias trūkumas — per mažas skaičius žmonių, jaučiančių mūsų dar-

bo poveikį. Tūrbūt svarbiausia to reiškinio priežastis — nepagrįstas susižavėjimas dideliais renginiais mieste, rajone ir net tarprajoniniu mastu. Vaistas čia vienas: reikia nedelsiant prisiminti ir kuo plačiausiai organizuoti įvairius renginius pirminiuose kolektyvuose.

Patriotinės draugijos aktyvui ir toliau reikia plėtoti sukaupą patyrimą propaguojant V. Lenino priesakus, TSKP CK nutarimus, TSRS Konstituciją, TSKP CK Generalinio Sekre-

toriaus, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininko L. Brežnevo veikalus apie socialistinės Tėvynės gynybą, apie revoliucines kovines ir darbo tradicijas. Mūsų tikslas — ugdyti respublikos SDAALR narių aukštąsias moralines ir idėjines savybes, apginkluoti juos karinėmis ir techninėmis žiniomis, šiuolaikinės technikos valdymo įgūdžiais, įskiepyti ryžtą bet kada stoti socializmo laimėjimų gynybon.

„...NUGALĖJO JURGIS ŠIAUDKULIS“

Per Tarybų Sąjungos žiedinių automobilių lenktynių čempionatus toks teisėjo informatoriaus pranešimas skambėjo jau du kartus — 1977 ir 1978 metais.

Tačiau, nors ir keista, dabartinio šalies čempiono biografija labai trumpa.

— Sportuoti pradėjau 1974 metais, — pasakoja jis, — paskatintas Vytauto Balčiūno, tuometinio Lietuvos TSR SDAALR CK skyriaus vedėjo. Dalyvavau autorinio mėgėjų trijų etapų varžybose. Absoliučioje įskaitoje buvau antras, o savo klasėje nugalėjau. Žiedinėse pirmą kartą startavau 1975 metų rudenį Minske. Atvažiavau pirmas. TSRS pirmenybėse debiutavau 1976 metais. Pusę distancijos važiauvau antras, kartu su lyderiu. Dėl gedimo lenktynių nebaigiau. O po to — paskutiniai sėkmingi čempionatai.

Štai kokia trumputė ir talpi sporto meistro Jurgio Šiaudkulio „išpažintis“.

Teko matyti jį tik vieną kartą varžybų trasoje. Pernai LTSR spartakiados varžybos vyko Minsko žiede. Senos užrašų knygutės puslapiuose pažymėta: „Jurgis Šiaudkulis 1, 1, 2, 2, 1, 1...“ Tai jo užimtos vietos po kiekvieno rato. O po penkiolikos ratų šitų vienetų mirgėjimą nutraukia brūkšnys...

Dėl gedimo sportininkas nebaigė distancijos. Automobilių sporte tai ne retenybė. Net ir labiau pagarsėję nuo to nėra apdrausti.

Stebėdamas žiedines lenktynes, matai tik nedidelę trasos dalį ir atitinkamą procentą joje vykstančių įvykių. Kas atsitiko Šiaudkuliui, tuo metu niekas nežinojo. Todėl ne

vienas nustebo, kad finišavus nugalėtoji po kiek laiko nedideliu greičiu perkirto finišo liniją ir Šiaudkulio automobilis.

Sportininkas buvo įveikęs daugiau kaip pusę distancijos ir nutarė baigti varžybas. Nevarbu, kad jo rezultatas buvo blogiausias. Šito užteko iškovoti spartakiados bronzos medalį, nes tik tiek mūsų respublikos sportininkų stojo į startą.

— Tai pačios nelaimingiausios mano lenktynės, — pasakė jis vėliau.

Bet nemanau, kad tas toks sunkus bronzinis laimikis Jurgio Šiaudkulio nėra vertinamas, kad jis nedaro garbės ir garsesnės pergalės skynusiam sportininkui.

180 kilometrų per valandą... Tokį greitį tiesesnėse žiedo atkarpose išvysto standartinis posūkio klasės automobilis. Po to — stabdymas ir posūkis. O šalia beveik tokiu pat greičiu skrieja kiti automobiliai. Ne tik šalia, bet ir iš paskos. Kartais ir priekyje. Mūsų aprašytu atveju Jurgio Šiaudkulio automobilis nukentėjo susidūrimo metu. Pats jis dėl to nekaltas. Persiritus per lenktynių vidurį, pirmaujantieji aplenkia autsaiderius ratu, dviem ar net daugiau. Štai toks ir pasipainiojo. Gal netgi tyčia... Juk lygiagrečiai vyko sąjunginės sezono atidarymo varžybos, ir žiedu skriejo kelios dešimtys mašinų.

— Bet geriausiai priežasčių ieškoti savo darbe, — komentuoja čempionas. — Jei gu toks susidūrimas įvyktų kovojant dėl TSRS tautų spartakiados medalių, būtų apmaudu ne vien dėl savęs, bet ir dėl respublikos komandos. O išvengti jų daug lengviau, kai esi gerai treniruotas, įgi-

jęs optimaliausią formą. Tačiau kaip tobulinti tuos įgūdžius, kurie reikalingi skriejant žiedu, jei važinėji keliais, kur greitis ribojamas? Varžybose pas kaimynus, turinčius savo žiedines trasas, dažnai rungtyniauti netenka. Tad padėtis labai prasta. Nabaigus Kačerginės žiedo rekonstrukcijos, matyt, nepagerės. Tačiau spartakiados startai jau čia pat.

Nėra abejonės, kad spartakiada svarbiausias šių metų Jurgio Šiaudkulio startas. Taip ir norisi tęsti toliau: „...ir sportininkas jam įtemptai ruošiasi“.

Deja, taip nėra. J. Šiaudkulis treniruojasi įtemptai, bet ne tuo automobiliu, kuriuo startuos spartakiadoje. Dabartinė jo mašina, kaip sakoma, „ketvirtose rankose“. O naujos dar nėra. Blogai? Sunku net pasakyti. Jei ji ir būtų, nežinia, kaip automobilį ruošti, nes dar nenuspręsta, kokius patvarkymus bus leidžiama daryti standartinės klasės automobiliams.

Liepos 12—16 d. Kijeve jau viskas bus paaiškėję. Sportininkai skirstysis iš TSRS tautų VII spartakiados vežini medaliais arba be jų.

Lietuvos TSR statybos ministerijos respublikinio specializuoto medžio apdirbimo susivienijimo direktoriaus pavaduotojas Jurgis Šiaudkulis, be abejonės, užimtas žmogus. Vis tik jis randa laiko gerinti savo sportinę formą, siekti spotinio meistriškumo aukštumų. Norėtųsi, kad jam ir visiems respublikos rinktinės dalyviams būtų sudarytos kuo geresnės sąlygos savo sugebėjimams atskleisti ir respublikos pozicijoms sąjunginėje arenoje stiprinti.

S. SARKA

Dabar daug kas, o ypač jaunimas, domisi automobilių sportu ir sportiniais automobiliais. Gauname daug laiškų, kuriuose prašoma plačiau papasakoti apie sportinius automobilius, jų klasifikavimą, sąvybes ir t. t. Dažniausiai domimasi ne taip seniai sportinėse trasose pasirodžiusiu specialiu sportiniu automobiliu „Lada 1600 Rally“, kurį vienas laiško autorių pavadino net lenktyninių automobilių flagmanu.

Koks gi tai automobilis? Jau pats pavadinimas sako, kad tai specialus automobilis, skirtas ralio lenktynėms. Skaičius 1600 rodo jo variklio darbo tūrį kubiniais centimetrais, o žodis „Lada“ — kad šis automobilis sukurtas automobilio „Žiguli“ (užsienyje jis vadinamas „Lada“) bazėje. Reikėtų dar pridurti, kad jį sukūrė grupė mūsų respublikos automobilių — lenktynininkų, konstruktorių, technologų, panaudoję patirtį, sukauptą įvairaus masto automobilių lenktynėse, specialių mokslinio tyrimo darbų rezultatus. Gamina jį Vilniaus autoremonto gamyklos sportinių automobilių ruošimo tarptautinėms varžyboms baras, kuriam 1978 m. suteiktas „Puišios kokybės baro“ vardas.

Kuo ypatingas šis automobilis? Pradėkime nagrinėti jį nuo jo širdies — variklio.

Kuriant variklį automobiliui „Lada 1600 Rally“ kaip bazinis buvo panaudotas serijinis variklis VAZ-2106. Tai bene patikimiausias, gerų techninių charakteristikų VAZ žėimos variklis, slepiantis sąvyje dideles konstrukcines ir technologines forsavimo galimybes. Rekonstruojant variklį VAZ-2106 buvo stengiamasi ne tik jį forsuoti, t. y. padidinti galingumą, bet ir išsaugoti pagrindines jo patikimiausias charakteristikas — ilgaamžiškumą ir negendumą. Pagrindinės rekonstruoto ir serijinio variklio techninės charakteristikos pateiktos lentelėje (žr. lentelę).

Kaip matome, minėtos charakteristikos yra žymiai geresnės rekonstruoto variklio. Tai pasiekta, panaudojant pagrindinius šiuo metu žinomus variklio forsavimo metodus: padidintas suspaudimo laipsnis,

„LADA 1600 RALLY“

Variklio tipas	Darbo tūris, cm ³	Suspensijos laipsnis	Maksimalus galinumas, A J	Maksimalus sukimo momentas, kg/m
VAZ-2106	1570	9.5	80 (5800)*	12.4
„Lada 1600 Rally“	1600	11.2	151 (67000)	16.4

* skaičiai skliausteliuose nurodo alkūninio veleno sukimosi dažnį 1/min, atitinkančius maksimalias galinumo ir sukimo momento reikšmes.

patobulintos degančiojo mišinio paruošimo, cilindų pripildymo juo bei degimo produktų pašalinimo sistemos, smarkiai sumažinti mechaniniai nuostoliai.

Tuo tikslu buvo atlika daug konstruktorinių ir technologinių darbų. Naujai sukonstruotas įsiurbimo traktas, kad būtų galima panaudoti du horizontalius dviejų maišymo kamerų karbiuratorius „Weber 45 DCOE“ (Italija), tiekiančius degų mišinį kiekvienam cilindui atskirai. Padidinti įsiurbimo ir išmetimo kanalai, pakeista deginimo kameros forma. Žymiai rekonstruota dujų paskirstymo sistema. Sukonstruoti ir pagaminti didesnio diametro vožtuvai, jų lizmai, kreipiamosios, pakeistas paskirstymo veleno kumštelių

profilis, parinktos vieno do standumo spyruoklės. Naujai sukonstruoti ir pagaminti pagrindiniai degimo produktų išmetimo sistemos elementai, kurių parametrai parinkti atsižvelgiant į rezonansinius dujų virpesių reiškinius.

Trumpai tariant, teko perdirbti beveik visas serijinio variklio detales, tame tarpe cilindų bloko ir galvutės liejinius. Daugelis detalių pagamintos iš lengvesnių, geresnių mechaninių savybių metalų.

Visus konstruktorinius-technologinius darbus, atliekamus forsuojant variklius, būtų sunku išvardinti, be to, kai kurie jų yra „firmos paslaptis“.

Reikia pridurti, kad minėtu būdu rekonstruotas variklis savo techninėmis charakteristikomis prilygsta geriausiems šio tipo varikliams užsienyje.

Sukūrus reikiamų charakteristikų variklį, sekantis etapas buvo bazinio automobilio parinkimas. Buvo apsišta prie serijinio automobilio VAZ-21011, turinčio racionaliausias visų lengvųjų šalies automobilių kėbulo ir važiuoklės konstrukcijas. Tačiau, kad būtų galima pritaikyti bazinio automobilio kėbulą, važiuoklę ir kitas sistemas darbu varžybos būdingomis sąlygomis, juos reikėjo žymiai pakeisti.

Kėbulo patikimumas ir ekipažo saugumas, važiuojant dideliu greičiu ir blogais keliais, užtikrinamas naujais elementais. Tai — padidintas kėbulo priekinės dalies standumas, agregatų tvirtinimo vietų ir kitų atsakingų bei nešančių kėbulo elementų sutvirtinimas. Pagerinta suvirinimo kokybė — įvesta daug papildomų suvirinimo taškų ir siūlių. Didelę reikšmę kėbulo patikimumui, o ypač ekipažo saugumui, turi saugumo karkasas, pagamintas iš titano vamzdžių. Jis patikimai apsaugo ekipažą nuo smūgių automobiliui apvirtus arba susidūrus su kliūtimi.

Automobilio dinaminės savybės pagerintos įvairiomis priemonėmis, sumažinus jo svorį. Kruopščiai išanalizavus kėbulo ir kitų dalių konstrukcijas, pašalinti arba performuoti neatsakingi ar mažai atsakingi kėbulo elementai, pašalinta šilumos ir triukšmo izoliacija, antikorozinės dangos, panaudotos lengvesnės medžiagos durų apmušalams. Nemaža kėbulo ir važiuoklės tvirtinimo detalių pakeistos pagamintomis iš lengvesnių metalų. Taip paruoštas automobilis sveria 920 kg (serijinio automobilio svoris 955 kg).

Pagerintas ir svorių paskirstymas tarp ašių: 480 kg tenka priekinei ir 440 kg — užpakalinei ašiai.

Pasikeitusi ir automobilio išvaizda. Varžybų metu tenka naudotis įvairaus „kalib-

ro“ ratais — nuo siaurų (5 colių) su specialiu padangos protektoriumi žvyrkeliams ir akmenuotiems keliams, iki specialių 10 colių pločio ratų plento lenktynėms. Teko gaminti specialius „atsparnius“, po kuriais tilptų tokios labai plačios padangos.

Rekonstruota priekinė pakaba užtikrina gerą automobilio pastovumą važiuojant kaip asfaltu, taip ir žvyrkeliais arba akmenuotais keliais. Tai pasiekta, pakeičiant spyruoklių charakteristikas, pakabos kinematiką, naudojant specialius dujų-hidraulinius amortizatorius „Bilstein“ (VFR), įvedant dar vieną, dubliuojantį, skersinio pastovumo stabilizatorių. Pakabos eiga keičiama priklausomai nuo varžybų trasos pobūdžio.

Užpakalinė pakaba taip pat žymiai rekonstruota. Sutvirtintas užpakalinio tilto balkis, guminiai šarnynai gaminami iš standesnės ir atsparesnės gumos, pakeistos spyruoklių charakteristikos, įvesti pakabos eigos ribotuvai.

Automobilyje „Lada 1600 Rally“ rekonstruotas ir vairo mechanizmas bei elektros ir uždegimo sistemos. Sumažinti vairo mechanizmo perdavimo skaičius ir minimalus posūkio spindulys.

Elektros ir uždegimo sistemos tapo žymiai patikimesnės. Naudojami geresnių parametų generatoriaus diodai, sumontuoti apsaugotoje nuo vibracijos ir purvo vietoje. Papildomai sumontuoti ampermetras, tepalo temperatūros bei slėgio matuoklės, tachometras, elektros grandinės išjungėjai, dubliuojami uždegimo ritė ir įtampos regulatorius.

Taip paruoštas automobilis „Lada 1600 Rally“ turi geras dinamines charakteristikas. Maksimalus jo greitis — 187 km/val (145), startuodamas iš vietos 100 km/val greitį jis išvysto per 8,6 sek. (20), vieno kilometro atkarpą įveikia per 28,2 sek. (37). Skliausteliuose palyginimui duotos serijinio automobilio VAZ-21011 charakteristikos.

Automobilis „Lada 1600 Rally“ jau iškovojo pripažinimą tarptautinėse varžybose.

S. BRUNDZA,
tarptautinės klasės sporto
meistras,

R. ŽEROMSKAS,
VISI docentas, technikos
mokslo kandidatas



„AN-2“

SKRENDA

VIRŠ

PLĖŠINIŲ

Tai buvo 1954 metais. Pilotas Nikolajus Moisejevas skraidino naujutėlį „AN-2“ iš Maskvos į Alma Atą. Penza, Uralskas, Aktiubinskas... Iš čia po lėktuvo sparnu pirmą kartą akivaizdžiai buvo matyti tai, ką jau garsiai skelbė laikraščių antraštės ir radijas visomis pasaulio bangomis: buvo matyti plėšiniai, tik ką pradėję didį, amžiną ir reikšmingiausią žemėje darbą — kurti duoną.

Išvairavo į aikštelę, išjungė pavargusį variklį. Pro langelį įsiveržė švelnus vilnažolės kvapas, dvelkias stepių barkūnu. Pamatė: nuo aerouosto pastato į aikštelę važiuoja lengvoji mašina. Nušoko ant žemės. Tarp atvykusiųjų pažino Kazachstano Komunistų partijos CK sekretorių Leonidą Brežnevą. Aviabūrio viršininkas pasakė: „Štai, Leonidai Iljičiau, pilotas Moisejevas“. Ir jam, Nikolajui: „Skraidysite su draugu Brežnevu“.

CK sekretorius pasivedė Nikolajų į šalį:

— Kaip atskridote? Kaip mašina?

— Mašina puiki, Leonidai Iljičiau. Patogumų joje, tiesa, nedaug. Be to, supa. Užtat nutūpsime kur patiks. Ir pakilsime nuo kiekvieno kupstelio.

— Tai ir svarbiausia. O dėl patogumų pakentėsime. Ką gi, pailsėkite iki rytojaus. Gerai pailsėkite. Perspėju: skraidysime daug.

Šiandien apie tai pasakodamas, Nikolajus Grigorjevičius priduria: „Pagalvojau, kažin kaip čia bus. Ne tiek jau daug su „Anuška“ išskraidysi. O mano keleivio ištvermingo būta. Po penkis kartus per dieną, tūpdavome. Ir visus penkis, pasirinkdami aikštelę iš oro. O tai aviacijoje visų sunkiausia. Be to, ir rizikinga. Ne visiems pilotams tai leidžiama. Toli gražu ne visiems. Man leido. Įsivaizduokite, skrendame. Kursas, tarkime, į Kustanajų. Skubame į partinį aktyvą. Ir štai gaunu raštelį: „Nikolajau Grigorjevičiau, būtų gerai valandžiukei nutūpti prie Lomonosovo tarybinio ūkio. Labai reikia“. O kur jis, tas tarybinis ūkis? Tai yra, kur jo palapinės? Išsiimu žemėlapi, jame aviabūrio šturmanas pažymėjo mums tuos tarybinius ūkius. Vakar buvo dykinė — šiandien tarybinis ūkis. Randu šturmano ženklą. Tik-

MAN PATIKO LĖKTUVO ĮGULA — VADAS NIKOLAJUS MOISEJEVAS, ANTRASIS PILOTAS MUBINAS ABIŠEVAS IR LĖKTUVO MECHANIKAS ALEKSANDRAS KRUGLIKOVAS. KOKIU TIK ORU NĖRA SKRAIDŽIUSI JŲ MAŽYTĖ MAŠINA — „UODAS“, KAIP JIE JĄ VADINO...

MANO NUOLATINIAI PALYDOVAI BUVO, KAIP ĮSITIKINAU, PUIKŲ SAVO DARBO MEISTRAI.

L. BREŽNEVAS. „PLĖŠINIAI“.

riausiai, tas pats. Dešimt minučių skristi į šalį. O apačioje vagonėliai ir palapinės. Su ku ratą, pasirenku aikštelę. Netinkama — skersai aikštelės akėčios pamestos. Dar vieną ratą, dar. Kaip ten, manau, keleiviai? Žiūriu, o Leonidas Iljičius vis rašo ir supimo tarsi nepastebi. Nukrintame mes ant tarybinio ūkio direktoriaus galvos kaip sniegas iš giedro dangaus. Rodyk viską, kaip yra, čia jau iš anksto nepasiruoši. Leonidas Iljičius juokiasi: „Nelaukėte? Rodykite ūkį“.

Štai taip pilotas Nikolajus Moisejevas tiesiogiai dalyvavo sunkiuose plėšinių darbuose.

Šiandien mes žinome, kaip plėšiniai stojosi ant kojų. Pilotui Nikolajui Moisejevui jie šiandien pati brangiausia, pati artimiausia vieta žemėje. Seniai praėjo jo karštos plėši-

nių dienos, o iki šiol smarkiau ima plakti širdis, kai po senosios „Anuškos“ sparnu plaukia bekraščiai, gintaru žvilgą derlūs plėšinių laukai. Jis gerai žino vos ne kiekvieną plėšinių masyvą. Nors šiandien skrenda kaip keleivis — orie „Anuškos“ vairo jaunesnysis Moisejevas, jo sūnus. Jaunesniajam Moisejevui taip pat nėra nieko brangesnio už darbštuolį „AN-2“, o štai kitas jo sūnus vairuoja greitąjį „JAK-40“. Bet senai šeimos tradicijai liko ištikimas: išskraidė su „Anuška“ kelis šimtus valandų.

Plėšinių pilotas Nikolajus Moisejevas... Nuoširdūs žodžiai, kuriuos pasakė apie jį savo knygoje „Plėšiniai“ TSKP CK Generalinis Sekretorius, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininkas Leonidas Brežnevas, suteikė daug džiaugsmo jau nebejaun-

nam pilotui. Jis didžiuojasi tuo, ką išgyveno. Mes ilgai kalbėjomės, o šalia sėdėjo jo sūnūs naujutėlėmis Aerofloto lakūnų uniformomis. Ant sėnelio kelių sėdėjo anūkas, ir man, prisipažįstu, buvo keista girdėti iš Aerofloto lakūno lūpų visai nebūdingus aviatoriui terminus ir posakius: „rudeninis arimas“, „vasarojaus laukas“, „gryniję pūdymai“...

— Prisimenu, nutūpėme stėpėje, aš privažiavau prie jų lauko. Leonidas Iljičius įėjo į kviečius, nuskynė varpą. Motociklu privažiavo brigadininkas. O laukas šiaip sau, net blogesnis už vidutinį. Matau, brigadininkas jaudinasi. Leonidas Iljičius klausia: Kaip pjausite — ištisai ar atrankiniu būdu? Tuo metu buvo įprasta visur pjauti atrankiniu. Brigadininkas, žinoma, stengiasi tinkamai vyresnybei pasirodyti, ir išdrožia: „Žinoma, atrankiniu, tik atrankiniu“. Leonidas Iljičius dar varpelę nusiskina ir ramiai sako: „O jūs neskubėkite, pagalvokite. Kaimyniniame rajone tokiuose laukuose ištisai pjaunant geriau išeina. Mums juk ne suvestinės reikia, o duonos“. Ir brigadininkas tarsi sunkią naštą nusimeta: „Teisingai, Leonidai Iljičiau. Tokį velnią argi atrankiniu būdu nupjausi? Ištisai pjauti kur kas geriau“. Leonidas Iljičius šypsosi: „Štai



Nikolajus Moisejevas su sūnumis

matote, jūs pats ne iš kelmo spirtas". Ir pradeda klausinėti: kaip su degalais, ar atvežė specdrabužius, ar yra brigadoje šuliny, o gal vandenį cisternose vežioja. Matau, brigadininkas visiškai nusiramino. Atsakinėja dalykiškai, o prieš mums išskrendant net pajukavo: „Gal jūs „Anuška“ benzino reikiat“.

Ir vėl važiuoja „Anuška“ įkaitusia stepe, ir vėl kyla į karštą dangų. Jei būdavo geras oras, Leonidas Iljičius pakildavo į pilotų kabiną, sėdavo pirmojo lakūno vietoje, ir Moisejevas perduodavo jam vairą. Leonidas Iljičius mėgo vairuoti lėktuvą, ir tai, kas Moisejevui buvo nuolatinis darbas, Leonidui Iljičiui tomis minutėmis būdavo poilsis nuo to, kito, labai sunkaus ir atsakingo darbo, kuris liko žemėje, kurio jis vėl imsis, vos lėktuvo važiuoklė palies tūpimo taką.

— Man rodos, žodis „nuovargis“ Leonidui Iljičiui iš viso neegzistuoja. Visada žvalus, ramus, nors, suprantamas daiktas, dažniausiai mes skrisdavome į vietas, kur reikalai buvo prasti. Visada jis išklausydavo žmogaus, visada patardavo. Gilindavosi į visas smulkmenas, viską išklausinėdavo. Su mumis, pilotais, buvo labai draugiškas. Niekada neužmiršdavo paklausti, ar mes pavalgydinti, labai mėgo juokauti.

Nikolajus Grigorjevičius rodo man piloto knygelę. Surandame užrašus apie tuos nepamirštamus laikus. Iš jų paaiškėja, kad Kazachstano Komunistų partijos CK sekretorius karštomis plėšinių dienomis išskraidydavo, kaip sako lakūnai, po šimtą valandų per mėnesį. O tai beveik visa sanitarinė lakūno norma, skraidant „AN-2“. Ilgiau skraidyti jau nebeleidžia gydytojai.

Nikolajus Moisejevas išskraidė su „AN-2“ dvidešimt tūkstančių valandų. Atlik, skaitytų, nesudėtingą aritmetikos veiksmą. Išėina — beveik treji metai ore. Įspūdinga, tiesa? Ir kuo jis ypač didžiulijasi, kuo didžiulijosi jo vietoje kiekvienas lakūnas, — be jokios avarijos, arba, kaip sako pilotai, be jokio įvykio. Taigi Nikolajus Moisejevas priklauso tiems išrinktiesiems lakūnams, kurie nuo seno vadinami labai skambiu vardu — asais.

Gimęs jis Sibire, Mamono vo kaime, ir todėl, tikriausiai, kaip sibirietis tvirtu sudėjimo, lėtų judesių ir kalbos. Jo tėvas, ieškodamas geresnės dalios, persikėlė prie Alma Atos.

Į karą Nikolajaus iš pradžių

nepaėmė, nes buvo dar jaunas. Gyveno jie Talgaro mieste (dabar Panfilovo miestas). Išlydėjo į frontą tėvą. Po dviejų mėnesių atėjo pranešimas — žuvo prie Maskvos. Dabar jo eilė pakeisti tėvą. 1944 metais Pirmojo Ukrainos fronto kariuomenė vadavo Čekoslovakiją. Lapkričio mėnesį pėstininkų būrio vadas jaunesnysis leitenantas Moisejevas vedė būrį atakoj į Višnia Pisanajos kaimą. Fašistų kulkosvaidis šaudė iš dešinės, nuo malūno. Kulkos pakirto kojas, ir jaunesniajam leitenantui Moisejevui karas pasibaigė. Sunkus sužeidimas, ligoninės, operacijos. Į gimtąsias vietas parvyko su rametais, važinėjo po kaimus su kilnojamoju kinu.

Per egzaminus lakūnų mokykloje padarė pirmą ir pasikutinę gyvenime klaidotę: pas chirurgą su savo dokumentais nusiuntė draugą. Kitaip nematyti jam dangaus.

Mokėsi Krivoj Rogo lakūnų mokykloje. O kaimynystėje gyveno labai simpatiška, bet keista mergina Galina. Jos keistumas krito į akis — mergina buvo žila. 42-aisiais, okupacijoje, Galinos akivaizdoje sušaudė tėvą — kadrinį Krivoj Rogo depo darbininką. Fašistai sužinojo, kad prieš pasitraukiant partijos narys Ivanas Janovskis vadovavo garvežių evakavimui.

Į Alma Atą paskirtas pilotu grįžo jau su Galina. Vienas pirmųjų įsisavino lais laikais naują lėktuvą „AN-2“. Kiekvienas mūsų, tikriausiai, juo skraidė. Lėktuvus, kaip retą, geros konstrukcijos, jis ir iki šiol tebėra rikiuotėje. Ne veltui jis buvo vadinamas mažybiniu vardu „Anuška“.

Savo naują paskyrimą į plėšinius Nikolajus Grigorjevičius gavo, žinoma, kaip geriausias Kazachijos civilinio laivyno valdybos pilotas.

Šiandien plėšinių pilotas Nikolajus Moisejevas auklėja jaunos lakūnus. Jis vadovauja metodiniam kabinetui, kurį įrėngė pats, savo rankomis. Sako, tai geriausia metodinė klasė Aeroflote. Mes buvome viename užsiėmime. Nikolajus Grigorjevičius spaudė myglukus, tumblerius, ir iš sienų atsirasdavo grafikai, brėžiniai, maketai... Jauni, visiškai jauni veidai. Ir skamba lėtas plėšinių lakūno balsas: „Lėktuvo „AN-2“ tūpimo glisada turi šias charakteristikas ir kelia pilotui tokius reikalavimus...“

Kokius reikalavimus, mes dabar su jumis žinome.

V. LIASENKA

(Sutrupintai iš savaitraščio „Nedelia“)

Knyga apie sklandymą ir sklandytojus

Respublikos aviacijos sporto mylėtojai su džiaugsmu sutiko praėjusių metų pabaigoje pasirodžiusią „Minties“ leidyklos išleistą sklandymo sporto velerano kauniečio Jono Balčiūno naują knygą „Sklandytojų skrydžiai“. Ši knyga — tai savotiškas ankstesnės Jono Balčiūno knygos „Lėktuvai, lakūnai, žygdarbiai“ tęsinys.

„Sklandytojų skrydžiuose“ — autorius patraukliai, kaip žinovas pasakoja apie sklandymo, vienos populiariausios pas mus aviacijos sporto šakos, vystymąsi Lietuvoje, apie pirmuosius sklandytuvų kūrėjus Bronių Oškinį, Balį Karvelį ir kitus, apie sklandymo sporto pionierius LTSR nusipelnusį trenerį Aleksandrą Jonušą, lėktuvo TU-134 vadą Joną Kuzminską bei daugelį kitų žinomų respublikos sklandymo meistrų, Tarybų Sąjungos sklandymo čempionus Reginą Garmulę, Vylautą Sabekį, apie respublikos sklandymo klubus ir jų žmones, sklandytojų pergalingus startus respublikoje ir sąjunginėse pirmenybėse, rekordinius skrydžius. Daugumą pasakojimų autorius perteikia per savo,



kaip buvusio aviatoriaus, pergyvenimų prizmę, remdamasis konkrečiais faktais iš susitikimų, pokalbių, bendrų skrydžių su knygoje minimais sportininkais, čempionais ir rekordininkais, sklandytuvų kūrėjais. Gražiai visa tai papildė įdomios nuotraukos, sklandymo rekordų, taip pat sukurtų lietuviškų sklandytuvų lentelės, įvairūs techniniai duomenys.

„Sklandytojų skrydžiai“, be abejonės, turės didelį poveikį respublikos jaunimo auklėjime patriotizmo, meilės Tėvynei dvasia, ugdys darbštumo, sportinio ryžto, potraukio aviacijai bruožus. Gaila tik, kad tokio pobūdžio pirmą mūsų lentynose knygą apie sklandymą ir sklandytojus išleista labai nedideliu tiražu — septynių tūkstančių egz. Todėl jos seniai jau nebematome knygynuose.

TSRS AVIACIJOS SPORTO FEDERACIJOJE

Praėjusių metų pabaigoje Centriniame V. Čkalovo aeroklube įvyko TSRS aviacijos sporto federacijos plenumas. Apie federacijos darbą ir sportinę veiklą pranešimą padarė federacijos atsakingasis sekretorius V. Naumkinas.

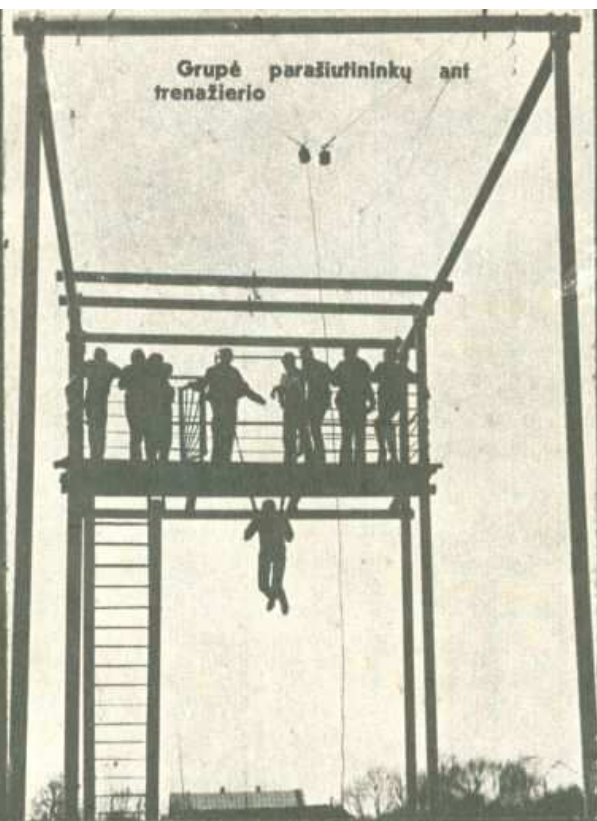
Pagaliau dėmesio susilaukė naujos aviacijos sporto šakos — skraidyklių sporto mėgėjai. Sukurta šios sporto šakos federacija. Jos pirmininku išrinktas TSRS SDAALR CK skyriaus viršininkas generolas E. Jelizarovas. Sukurta taip pat kosmonautikos federacija, kurios pirmininku išrinktas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, lakūnas-kosmonautas A. Filipčenko.

Perrinkti ir kitų aviacijos sporto šakų federacijų biurai. Aviamodelizmo federacijos — pirmininku išrinktas Maskvos aviacijos technologinio instituto rektorius, technikos daktaras profesorius A. Metiolkinas, parašiutinio sporto — dukart Tarybų Są-

jungos Didvyris ir Mongolijos Liaudies Respublikos Didvyris, lakūnas-kosmonautas V. Gorbatka, sklandymo — Centrinio V. Čkalovo aeroklubo sporto skyriaus viršininkas I. Kovaliovas. Sąjunginės aviacijos sporto federacijos pirmininku išrinktas Tarybų Sąjungos Didvyris, lakūnas-kosmonautas G. Titovas, atsakingu sekretoriumi — V. Naumkinas. Lietuvos SDAALR CK pirmininko pavaduotojas P. Brundza išrinktas TSRS aviacijos sporto federacijos biuro nariu.

Į sklandymo federacijos biurą išrinkti Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius V. Pakarskas ir Vilniaus ATSK instruktorius A. Arbačiauskas. Kauno J. Žiburkaus ASK viršininkas A. Jonušas ir A. Arbačiauskas išrinkti į TSRS sklandymo trenerių tarybą. Sąjunginės kategorijos teisėjas P. Vinickas išrinktas į lėktuvų sporto federacijos teisėjų kolegiją.

Grupė parašiutininkų ant trenajorio



Aeroklube — būsimieji kariai



Suoliui pasiruošę



„I lėktuvą!“

Didelį darbą, ruošiant specialistus liaudies ūkiui, būsimus karius tarnybai Tarybinėje Armijoje atlieka respublikos patriotinė organizacija Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti. Dvejus metus iš eilės už pasiektus laimėjimus šiame svarbiame darbe ir socialistiniame lenktyniavime Lietuvos SDAALR apdovanota TSRS gynybos ministerijos pereinamąja raudonąja vėliava.

Nemažą indėlį į šį laimėjimą įnešė ir Vilniaus aeroklu-

bo kolektyvas. Klubas, daug nuveikęs ugdant aukšto meistriškumo sportininkus — lakūnus pilotazhininkus, parašiutininkus, kasmet pakviečia ir tuos jaunuolius, kuriuos vilioja karinė oro desantininko specialybė, kurie ruošiami tarnybai Tarybinėje Armijoje. Vadovaujami parašiutinės grandies instruktorių Stasio Dukelio, Leonido Trukšino, Zigmo Voverio, Ričardo Ulevičiaus šaukiamojo amžiaus jaunuoliai susipažįsta čia su parašiotu, jo konstrukcija, skleidimosi

būdais, išmoksia sudėti parašiutą, o kurį laiką pasitreniravę žemėje, jau iš lėktuvo atlieka pirmuosius suolius. Praėjusiais metais beveik visi lankę aeroklubą šaukiamojo amžiaus jaunuoliai parašiutizmo teorijos bei praktikos egzaminus išlaikė labai gerai.

Vilniaus aeroklubas šioje veiklos srityje užima pirmąją vietą Pabaltijo karinėje apygardoje.

Malonūs parašiutinės grandies instruktoriams, visam klu-

bo kolektyvui buvusių auklėtinių laiškeliai iš tarnybos vietų kariniuose daliniuose. Šiuose laiškuose, o taip pat vadų padėkose skaitytose eilutėse apie gerą jaunuolių pasiruošimą, apie tai, kad kaip tik užsiėmimai ir treniruotės klube daugeliui jų įžiebė meilę parašiutizmo sportui, kario desantininko specialybei.

S. ČIVILIS
AUTORIAUS nuotr.

ŽVILGSNIS NUO 1978-ųjų AUKŠTUMOS

Praėjusieji 1978 metai buvo ženklūs ir labai svarbūs mūsų respublikos aviacijos sportininkams. Svarbūs tuo, kad sezono metu vykusios varžybos buvo rimčiausias mūsų geriausių aviacijos sportininkų pasiruošimo ir meistriškumo patikrinimo prieš TSRS tautų vasaros VII spartakiadą egzaminas.

Nemaža gražių ir reikšmingų pergalių buvo pasiekta šiose varžybose. Pilotai iš šalies čempionato grįžo su visų spalvų medaliais. Tokius pat apdovanojimus TSRS sklandymo pirmos ir antros lygų varžybose laimėjo taip pat sklandytojai. Parašiutininkai Pabaltijo čempionate vėl susigražino pajėgiausios komandos vardą. Kai kuriose rungtyse žengė į priekį ir aviamodeliuotojai.

Pasiekti laimėjimai — tai visų aviacijos sporto klubų darbuotojų — trenerių ir instruktorių, technikų ir visuomenininkų,

pagaliau pačių sportininkų — nuoširdaus triūso, atkaklių treniruočių, bendrų siekių rezultatas.

Vien tik praėjusiais metais klubuose buvo paruošta 22 sporto meistrai, daug žemesnių atskirų sportininkų. Parašiutininkai atliko apie 15500 šuolių.

Suprantama, šie laimėjimai džiugina. Jie yra geras pamatas siekti naujų pergalių. Ypač TSRS tautų vasaros VII spartakiados finaliniuose startuose.

Kaip ruošiasi šiems startams geriausi mūsų sportininkai — parašiutininkai ir sklandytojai, lakūnai ir aviamodeliuotojai — „Sparnų“ korespondentui papasakojo respublikos rinktinės komandų treneriai, žvelgdami į būsimas spartakiados sportines kovas, galimas pergalės ir komandoms keliamus uždavinius nuo 1978-ųjų metų aukštumos.

TIKSLAS — KOVOTI DĖL PIRMOSIOS VIETOS.

Su tokiomis mintimis spartakiadai ruošiasi respublikos sklandytojai, — pasakė rinktinės treneris, TSRS sporto meistras, LTSR nusipelnęs treneris ALEKSANDRAS JONUŠAS.



Prielaidos tam — realios. Praėjusiais metais pirmą kartą nauja sistema vykusiose šalies sklandymo pirmenybėse respublikos sklandytojai iškovojo absoliučią nugalėtojų titulą (antroje lygoje) ir bronzos bei sidabro medalius (pirmoje lygoje). Kauniečiai V. Šliumba geriausių Tarybų Sąjungos sklandytojų tarpe pripažintas antruoju, o V. Sabeckis šalies rinktinėje eina pirmuoju numeriu tarp skraidančių standartinės klasės sklandytuvais. Jam, beje, partneriu rinktinės sudėtyje paskirtas komandos draugas A. Rukas.

Vertinant tai, mūsų respublikos sklandytojams susidaro realios galimybės užimti pirmąją vietą spartakiadoje, nes bus rungtyniaujama standartinės klasės sklandytuvais „Jantar-standart“ arba „Kobra“, o finalinės varžybos vyks Kau-no ASK skraidymų bazėje.

Į respublikos sklandytojų rinktinę pakvietė 10 vyrų ir 6 moteris. Tai visi pirmos lygos dalyviai ir jaunas sklandytojas iš Panevėžio Arūnas Mačiulis. Visi jie gerai individualiai pasiruošę skraidymams, tačiau trūksta ko-

mandinio susiskraidymo. Likviduoti šią „spragą“ — štai vienas svarbiausių uždavinių treniruotėse. Šiam tikslui pasiekti reikės pasiruošimo spartakiadai laikotarpiu kiekvienam rinktinės nariui priskraidyti iki 100 valandų, beveik dvi savaites daugiau, negu iki šiol pavykdavo padaryti.

Ypač svarbu komandinėse varžybose abipusė pagalba ir bendradarbiavimas kiekviename skridime, sugebėjimas parinkti teisingiausią kovos taktiką maršrute.

Nemažiau svarbu ir kiekvieno sklandytojo psichologinis pasiruošimas kiekvienam startui. Šioje „sferoje“ mums reikės dar daug padirbėti, nes, kaip parodė praėjusių metų varžybos, dėl to mūsų sklandytojai nesugebėjo tapti nugalėtojais ir nusileido kitų komandų sportininkams.

Jaudina ir dar viena problema — silpnas mūsų moterų pasirodymas varžybose ir pamainos sklandymo veteranams ugdymas. Čia mums pasiruošimo spartakiadai laikotarpiu teks labai rimtai padirbėti. Būtina, kad mūsų sklandytojos daugiau skraidytų su

pajėgiausiomis kitų respublikų sportininkėmis, o priešspartakiadinę treniruočių stovyklą surengti Oriole, nes ten vyks varžybos.

Tokie reikalai sklandytojų

„stovykloje“ spartakiados finalinių startų išvakarėse. Pradėję skraidymus balandyje ir intensyviai treniruodamiesi, manau, sugebėsime įgyvendinti užsibrėžtą tikslą.

— NELENGVA BUS PAKARTOTI LAIMĖJIMĄ, —

sako respublikos parašiutininkų treneris, TSRS sporto meistras GINTAUTAS VARNAGIRIS.



— Sąjunginėje techninių sporto šakų spartakiadoje, kurios parašiutizmo finalinės varžybos prieš ketvirtą metų vyko Vilniuje, mūsų respublikos parašiutininkų rinktinė užėmė aukštą šeštąją komandinę vietą. Spartakiadoje pakartoti šį laimėjimą — bus nelengva. Juo labiau, kad praėjusiais metais šalies SDAALR pirmenybėse pasirodė kiek blogiau.

Kokie uždaviniai šiandien kelti rinktinės nariams bei kandidatams? Daug ir stropiai teks padirbėti treniruotėse tobulinant akrobatinius šuolius, nes šiame pratime mes ypač atsiliekame. Siekiant čia gerinti sportininkų meistriškumą, nuo pat pirmųjų šių metų dienų didelį dėmesį skyrėme parašiutininkų fiziniui pasiruošimui, jėgos, greičio ir vikrumo

ugdymui. Šiuo tikslu vyko treniruotės plaukimo baseine, lengvosios atletikos manieže, rungtyniauvome slidinėjimo varžybose.

Ruošti sportininkus šiai rungčiai paskirtas specialus treneris, kuris pavasarį dalyvavo šalies rinktinės treniruočių seminare. Meistriškumas pasiekė tokį lygį, kad akrobatinių figūrų kompleksą šuolio metu sportininkas privalo atlikti greičiau nei per 7 sekundes, kas mūsiškiams dar neįkandama. Taigi, čia laukia kruopštus ir intensyvus darbas. Šiandien visiems aišku, kad, norint pasiekti pakankamo meistriškumo, nebeužtenka per sezoną atlikti iki 100 šuolių. Šuolių skaičius treniruotėse turi viršyti 300. To kaip tik ir sieksime, ruošdamiesi spartakiados finalams.

Dideles viltis, be to, dedame į tai, kad žadama įsigyti naujų PO-9 tipo parašiutų, kuriais šokinėti galima žymiai tiksliau. Planuojame treniruoti stovyklose atlikti žuolius su naujais parašiuotais.

Rinktinės treniruotėse dalyvaus dvi komandos sudėtys — daugiau kaip 20 parašiutininkų iš Vilniaus, Kauno, Kapsuko. Daugiausia žmonių į rinktinę delegavo vilniečiai, o iš Kauno pakviestas tik vienas sportininkas.

Koks uždavinys keliamas respublikos parašiutininkų rinktinėi? Spartakiados finale užimti ne žemesnę kaip šešią vietą.

Koks uždavinys keliamas respublikos parašiutininkų rinktinėi? Spartakiados finale užimti ne žemesnę kaip šešią vietą.

JAUSTI ATSAKOMYBĘ PRIEŠ KOLEKTYVĄ,—

pažymi LTSR nusipelnęs treneris ALFONSAS PRANSKĖTIS.



VILIOJA ČEMPIONŲ MEDALIAI, —



pasakoja respublikos aukštojo pilotazo lakūnų rinktinės treneris, TSRS sporto meistras ANTANAS UNIKAUSKAS.

Sėkmingi Tarybų Lietuvos pilotazinių skrydžiai praėjusių metų sąjunginėse lakūnų pirmenybėse neliko nepastebėti. Juk mūsų šalis iš čempionato parsivežė septynis visų spalvų medalius, o komandinėje įskaitoje iškovojo antrąją vietą. Šie laimėjimai atkreipė šalies rinktinės trenerių dėmesį. Po čempionato kandidatais į TSRS reprezentacinę lakūnų komandą buvo pakviesti net keturi mūsų šalis: S. Artiškevičius, J. Kairys, L. Jonys ir R. Paksas.

Mūsų jaunų pilotazinių sėkmingi startai labai įpareigoja. Atvirai kalbant, būsimose TSRS tautų vasaros VII spartakiados finalinėse varžybose mes neturėtume užimti blogesnės vietos, negu 1978-ųjų čempionate. Dar daugiau — visus rinktinės narius vilioja ir čempionų aukso medaliai.

Tačiau mes suprantame, kad, siekiant dar didesnių pergalių, reikia įdėti ne tik daugiau jėgos, ryžto ir triūso, bet ir ištaisyti tuos trūkumus, kurie buvo pastebėti praėjusio sezono. Rinktinės nariams pasiruošimo spartakiadai laikotarpiu pirmiausia reikės tobulai įvaldyti pilotazinį lėktuvą JAK-50, ypač atliekant suktines figūras, kurios, kaip žinoma, dominuos varžybos programoje. Dar kruopščiau teks padirbėti išmokstant pilotazinėje zonoje tiksliai išlaikyti lėktuvo vietą ir aukštį skri-

dime. Žinant tai, kad vienos treniruotės metu lakūnas atlieka po 3—4 skridimus, taip vadinamas zonas, ypač didelis vaidmuo tenka sportininko fiziniam ir psichologiniam pasiruošimui. Tam pernai skyrėme ir šiame sezone skirsime labai didelį dėmesį. Visiems rinktinės kandidatams būtina tobulinti skridimo ir lėktuvo valdymo meistriškumą, atliekant nežinomų figūrų kompleksus. Nesinorėtų, kad pasikartotų atvejis, kai lakūnas varžybos metu sumaišo figūrų atlikimo eilę. Tai žymia dalimi priklauso nuo sportininko psichologinio pasiruošimo. O visa tai pasiekama ne vienos treniruotės, o sistemingų skraidymų, rungtyniavimų su pajėgiais varžovais metu. Todėl priešspartakiadiniame laikotarpyje vėl stengsimės rengti kuo daugiau draugiškų varžybos su kitų respublikų ekipomis, o skraidymų treniruotės savame kolektyve vykdyti varžybinio pobūdžio. Tai jaunus lakūnus ir organizuos, ir skatins, o kiekvienam atveju leis akivaizdžiai įvertinti tiek klaidas, tiek padarytą pažangą siekiant meistriškumo aukštumų.

Kaip matome, mūsų pilotazinių pasiekti laimėjimai — dar tik pusė darbo. Tai gerai suprantą ir patys sportininkai. Jie kupini ryžto tobulėti ir TSRS tautų spartakiados finalinėse varžybose iškovoti dar didesnių pergalių.

Jau kelinti metai mūsų rinktinė Tarybų Sąjungos čempionatuose nesugeba pakilti aukščiau devintos vietos. Žinoma, ši vieta nėra paskutinė. Tačiau pasitenkinti tuo negalima. Juk respublika turi senas aviamodelizmo tradicijas: mūsų sportininkai asmeninėje įskaitoje yra buvę ir čempionais, ir prizininkais.

Praėjusį rudenį vykusioje LTSR aviacijos sporto federacijos aviamodelizmo sekcijos posėdyje buvo patvirtinta respublikos rinktinė, į kurią įeina 25 sportininkai. Jos sudėtyje visiems gerai pažįstami aviamodelizmo asai: TSRS sporto meistrai vilniečiai Stasys Nugaras ir Vaclovas Rimkaitis, Vladas Sidlauskas ir Vytautas Ramelis, kauniečiai Valerijus Marinskis ir Arūnas Kolosauskas, prienietis Vidmantas Raulinaitis bei kiti patyrę sportininkai, savo modelius išbandę daugelyje varžybos. Džiugu, kad greta žinomų aviamodeliuotojų nevengta ir jaunimo atstovų: klaipėdiečio Vladimiro Butkino, panevėžiečio Žuteko Veličkos, kauniečio Grigorijaus Orlovo, vilniečio Henriko Andrijevskio ir kt. Rinktinės trenerių patvirtintas Vitalijus Silickas.

Šalia asmeninių treniruotėjų numatyta nemaža varžyba, kurios turėtų padėti sportininkams pakelti savo meistriškumą. Dar vasario mėnesį Sverdlovskė vyko varžybos oro kautynių modeliais. Balandyje Alma Atoje startuos laisvo skridimo ir radiju valdomų sklandytuvų modelių meistrai. Respublikos čempionatų „sesiją“ aviamodeliuotojai pradės Kaune taip pat balandyje. Gegužės 9-ąją, Pergalės dienos pažymėti, vyks įdomios varžybos laisvo skridimo modeliais, vėliau — Pabaltijo čempionatas. Žodžiu, varžybos, kuriose bus galimybių išbandyti savo sugebėjimus bei modelių tvirtumą, numatyta apščiui. Bet ar to pakaks?

Laboratorija Vilniuje ilgą laiką buvo uždaryta. Sostinės sportininkai negalėjo naudotis staklėmis bei kitais būtiniau-

siais įrankiais modelių gamybai. Be to, vilniškiai kordininkai pastaraisiais metais vargšta be kordodromo, tenka važinėti treniruotis į Kauną. Tuo tarpu didesnė rinktinės dalį sudaro kaip tik vilniečiai.

Pagrįstai kyla klausimas — ar vėl neatsitiks, kaip praėjusių metų šalies čempionate, kada sportininkas atvyko į varžybas, nespėjęs atlikti net bandomųjų skridimų?

Pats laikas mobilizuoti visas rinktinės jėgas, kad modeliai būtų laiku baigti, kad liktų laiko jiems įvaldyti treniruotėjų metu. Reikia organizuoti kuo daugiau varžybos tarpusavyje, su kitų respublikų sportininkais, kad netektų ir vėl susilaikyti netikėtumų, kurie paprastai ištinka mūsų aviamodeliuotojus lemiamų startų metu. Be to, labai svarbu rinktinės narių draugiškumas bei susiklausymas.

Aviamodelizmas — tokia sporto šaka, kur, paleidžiant modelį, būtina kito sportininko pagalba. Todėl rinktinėje privaloma ugdyti kolektyviškumą bei atsakomybės prieš savo komandos draugus jausmą. Rūpinimasis tik savo asmeniniu startu į naudą kolektyvui neišvengia. O tai būdavo pastebima ne tik sąjunginėje techninių sporto šakų spartakiadoje, bet ir po to vykusiame varžybose. Kad tokie faktai nepasikartotų, kad sugebėjumė iškovoti kuo geresnių rezultatų (o mūsų modeliuotojai pakankamai pajėgūs tam), būtina, kad pasiruošimo spartakiadai laikotarpiu kandidatai į rinktinę kiekvienoje rungtyje būtų pakviesti ne po vieną, o kelerą geriausių modeliuotojų. Reikliau ir organizuočiau būtina vykdyti ir treniruotėjų stovyklas, vykstančias varžybas.

Trūkumus aviamodeliuotojų pasiruošime galima pašalinti. Reikia tik, kaip jau minėjau, didesnio visų sportininkų entuziazmo, susiklausymo, organizuotumo, atidesnio ir dalykiškesnio ruošimosi, o svarbiausia — atsakomybės prieš kolektyvą jausmo.

PRIES aštuonerius metus montavome pirmąjį mūsų kolektyvinės trumųjų bangų radijo stoties siųstuvą, išlupinėję detales iš surūdijusių pirmųjų pokarinių radijo aparatų, suvynioję ritės ant polietileno buteliukų. O dabar mūsiškiai jau yra laimėję respublikos radijo sporto pirmenybėse keletą prizinių vietų. Turtingesnė tapo ir materialinė bazė. Bet man, kolektyvo vadovui, rūpesčių ir neišspręstų problemų kas-

rinčių megzti ryšius ir sugabančių priiminėti radijo telegrafo signalus turime po dešimt ir daugiau moksleivių.

Pamokų metu dirbti stotyje nėra kaip, retokai nusišypso laimė pamedžioti tolimes stotis naktimis. Kad ir kaip besistengtume tolygiai pasiskirstyti popiečių ir sekmadienių valandas — tai vienas, tai kitas operatorius lieka nuskriaustas. Belieka įsigyti individualią aparatūrą, be kurios moksleivis didelio meistriškumo ne-

imtuvėlį, ruoškitės apvažiuoti penkis stambiausius respublikos miestus. Vienoje parduotuvėje jums pasiūlys tranzistorių, kitur rasite tinkamų kondensatorių, trečiur... Prašyti prekybos vadovų, kad jie aprūpintų pakankamu radijo detalių asortimentu kiekvieno respublikos miesto specializuotą parduotuvę, nerealu. Mūsų svajonė, kad bent vienoje sostinės ar Kauno parduotuvėje pagaliau rastume detalių kompleksus paprasčiausioms trumpabanginių ir ultratrumpabanginių konstrukcijoms.

Ypač didelis deficitas yra telefonai (ausinės), o paprasčiausių telegrafo raktų pastaruoju metu respublikoje išvis neįmanoma įsigyti.

Antroji bėda — kaip apsirūpinti QSL (ryšių patvirtinimo) kortelėmis? Moksleivis nuo 12 metų turi teisę stebėti eterį, dirbančias mėgėjiškas stotis ir siųsti jų operatoriams pranešimus apie tai. Iš pastarųjų jis gauna stebėjimų patvirtinimus.

Nuo šių metų padidinti reikalavimai mūsų radijų siunčiamų kortelių kokybei. Rekomenduojamo popieriaus, kurio tankumas būtų 240—270 g kvadratiniam metrui, niekur įsigyti nepavyksta. Tad belieka spausdinti QSL kortelių tekstą meniniuose atvirukuose. Tai sudaro moksleivių tėvams didelių išlaidų. Ar negalėtų parūpinti tinkamo popieriaus respublikos trumpabangininkams bei stebėtojams SDAALR Lietuvos Centro komiteto sporto skyrius, o kolektyvinėms mokykloms — respublikos Švietimo ministerija?

Didelė moralinė parama treneriui — objektyvus jo kolektyvo veiklos įvertinimas. Jaunųjų radijų kolektyvai labai skirtingi. Tad nelengva rasti kriterijus jų veiklai patygtinti. Mano nuomone, objektyviausiai būtų galima vertinti kiekvieno moksleiviško kolektyvo laimėjimus pagal tai, kiek šio kolektyvo auklėtinių sėkmingai baigia technikos mokyklas, technikumas ir aukštąsias mokyklas, tampa nagingais darbininkais ir sumaniais specialistais, kaip toliau auga jų pasiekimai toje ar kitoje radijo sporto šakoje. Nemaža pavyzdžių, kai radijo mėgėjai, kukliai tepasirėkę vidurinės mokyklos suole, vėliau sėkmingai įsijungia į studentiško radijo klubų veiklą, tampa talentingais sportininkais ir su elektromosika susijusių specialybių žinovais. O kitam vaikui ar mergaitei, pamėgusiam vos ne

iš mažens važinėti po varžybas bei skinti prizus, apsvaigsta galvelė... Žiūrėk, toks beiskrentas iš technikum ar aukštosios mokyklos auditorijos.

Jei būtų sukaupia ir apibendrinta medžiaga apie tai, kaip moksleiviškų radijų kolektyvų buvusiems auklėtiniams vėliau sekasi studijuoti, dirbti, sportuoti, galėtume sužinoti daug pamokančių dalykų. Ir visų pirma, kad trenerio pareiga ne vien siekti, kad auklėtiniai pelnytų prizų bei diplomų, o rūpintis sportininkų psichologiniu grūdinimu.

Šiuo metu apie moksleivių radijų ir jų trenerių veiklos rezultatus sprendžiama iš respublikos moksleivių radijo sporto pirmenybių, vykstančių, beje, gan nereguliariai. Netobili ir jų nuostatai. Tačiau keisčiausia, kad šiose pirmenybėse medaliais ir diplomais apdovanojami vieni moksleiviai, o į respublikos rinktinę dalyvauti sąjunginiame čempionate kviečiami kiti. Mat, Lietuvos pirmenybėse septintokas ir abiturientas atskatinėja į tuos pačius teorinius klausimus, rungtis kaip lygus su lygiu... O į sąjunginį čempionatą kviečiami ne vyresni kaip 15 metų moksleiviai. Staiga persiorientuoti ir kviešti į pirmenybes vien jaunesnius moksleivius gal ir neįstengsime (daugelyje respublikos moksleiviškų kolektyvų kol kas užsiiminėja vyresnio amžiaus vaikinai ir viena kita mergina). Tačiau atskirų kolektyvų vadovai pajęgti nusiųsti į pirmenybes daugiau jaunų berniukų ir mergaičių. Tik bėda ta, kad jie nenori ryžtis tokiam žingsniui, nes vyresni vaikinai komandai pelno daugiau taškų. O jeigu sutartume, kad jaunesnių (iki 15 metų) berniukų ir mergaičių gauti taškai, sumuojant komandų rezultatus, būtų padauginami iš kažkokio koeficiento? Tai paskatintų vadovus siųsti į pirmenybes perspektyviausius sportininkus, nepaisant amžiaus ir lyties, ir į respublikos rinktinę galėtume pakviesti pačius geriausius.

Rajonų ir miestų švietimo skyriai raginami siųsti į pirmenybes komandas, atstovaujančias trims radijo sporto šakoms — „lapių medžioklei“, daugiakovę ir radiogramų perdavimui bei priėmimui. Viskas būtų gerai, jei daugumoje rajonų ir miestų su ra-

RADISTŲ PAMAINOS RŪPESČIAI

met tik gausėja. Manau, jog dar sunkiau išspręsti tokias problemas dar jaunesniems radijų kolektyvams.

Kokios gi tos kliūtys, su kuriomis nuolat susiduria jaunieji radijo sporto entuziastai?

Respublikoje nemaža kolektyvinių stočių, kuriose ryšius mezga du—trys moksleiviai operatoriai. Tokių stočių viršininkams beveik netenka sukti galvų, kaip aprūpinti moksleivius detalėmis konstravimui, ryšių patvirtinimo kortelėmis, aparatūra individualioms treniruotėms. Neretai moksleiviai čia gali išsiversti ir be individualios aparatūros, nes laisvą imtuvą mėgėjiškam eteriui stebėti būrelyje jie ras bet kuriuo metu, bet kada gali įsijungti stotį ir padirbėti eterį. Kitaip reikalai klostosi pas mus ir kituose stambiuose jaunųjų radijų kolektyvuose. No-

išsiugdys. Tad mūsų jaunieji montuoja imtuvėlius mėgėjiškų stočių darbui stebėti, vyresnieji — siųstuvėlius. Nuosava aparatūra itin praverčia nuošalesnėje vietoje gyvenančiam vaikui ar merginai, kuriems iki rajono centro (ir iki kolektyvinės stoties) tenka važiuoti 10—20 kilometrų. Patogu turėti namie siųstuvėlį ir miestiečiui. Turėdamas laisvą pusvalandį, jį įsijungs ir užmegs vieną kitą ryšį. Iš šių pusvalandžių, valandų per metus susidaro nemažas savarakiškų treniruočių krūvis. Šios treniruotės, beje, padėjo slopiesiems mūsų rajono radijo ryšių entuziastams laimėti prizus ir akivaizdinėse radiogramų perdavimo bei priėmimo varžybose.

Tačiau... Kaip apsirūpinti detalėmis konstravimui? Jei jus pasiryžote sumontuoti primitiviausią tiesioginio kaitimo

[Nukelta | 17 psl.]

— Nekimba, nors tu joms ką nori daryk, — mesteli lyg kaimynui, lyg pats sau, ir vėl mauna jauką. Patikrina, ar patikimai kaba, ir į vandenį.

„Na, kibkii, žuvytės, didelės ir mažytės“, — žyposi savo plačiu, atviru veidu ir žiūri, kaip čia geriau į kailinius susisupus. Ne juokas juk — speigas šią žiemą, kaip reiš. Bet negi praleisi progą, jei laisvo laiko pasitaikė. Būty šilčiau, ko gero, ne ant Nevėžio ledo sėdėtų, o klube tūnotų. Treniruotei ruoštųsi, savo senąją motociklą dar kartą, o gal bandomąjį naują „Ižą“, perkratytų, pagaliau padėtų tvarkant ir remontuojant patalpas. Tokia jau Panevėžio rajono technikos sporto klube tradicija — reikia ką padaryti, visi bendrai. O dabar, kai rajono vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojo Antano Lapinsko rūpesčiu naujas patalpas gavo, ir kalbėti nėra ką. Kad ir tolokai nuo miesto ta Smiltynės gyvenvietė — 8 km, bet užtat savas dviaukštis pastatas su šalia esančiu antru. Daug, labai daug visi klubo nariai ir jo pirmininkas Julius Džiuvė per tuos kelis mėnesius pasidarbavo. Kuo tik jie tomis dienomis nebuvo! Ir staliai, ir tinkuotojai, ir dažytojai. Dar ne vieną darbą išmokti teks, kol dušus, dirbtuves, garažus motociklams, pagaliau trasą treniruotėms įsirengs. Bet užtat rajono jaunimą dabar dar labiau trauks klubas. Kur kultivuojama motodaugiakovė.

Žinia, savo rankomis ką padarius, ir darbas brangesnis atrodo. Na, o rajone norinčių lankyti klubą devynios galybės. Tik kad to inventorius daugiau būtų. O čia dvylika „Cezetų“, keturi „Ižai“ ir du motociklai su priekabomis. Tuo tarpu jaunimo jau dabar kelis kartus daugiau. Vis per tas parodomąsias varžybas kolūkiuose, rajono laikraščio „Tėvynė“ taurės rudens krosą, prisiprašo. Maža to, „Atžalyno“ kolūkyje jau ir sava motociklų sporto sekcija. Na, o kaip bus, kai viskas stos į savo vietas!

Pradėjus veikti Respublikinės vaikų ir jaunimo technikos sporto šakų mokyklos filialui — dar ir mopedai, radijo sportas, karinė daugiakovė ne vieną prisiviliot. „Ką čia ir bekalbėti, — dabar sąlygos bus visai kitos. Kad taip kadaisė man“, — galvoja Edvardas Ramonas.

Mažytė, lengvutė meškerytė poledinė žūklei jautri. Laiko ją pirštinietoje rankoje, o kiekvieną, kad ir mažiausią, virpesį jaučia. Rodos, kaip

motociklo valras. Tik aną suvaldyti sunkiau. Kiek ilgiau pavažiavus, jau ir rankas įskausta, o čia — grynas malonumas. Tik, va, nekimba. Ramonas pasidairo, mat, kad ir kiti ne ką tesugauna, ir pats save raminti ima. „Nesijaudink, ramiai. Žūklėj, kaip ir motociklų sporte, laimėjimai ne iš karto pasiekiami!“

TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Edvardas Ramonas per savo dvidešimt aktyvaus sporto metų visko patyrė. Juk ne veltui trisdešimt kartų respublikos, septynis kartus šalies čempionu tapo, pasaulio motosporto olimpiados, Europos pirmeny-

ypač, kai Edvardas jau ir žeimą susikūres buvo. Gerai, kad Onutė tokia nuoširdi, vyro aistrą motociklams suprato.

Na, o vedęs vyras ir treniruotėms, ir technikai ruošti daugiau laiko suranda. Todėl žinia, kad prie SDAALR komiteto atvėrė duris technikos sporto klubas, kad jis gausias, nors ir gerokai padėvėtas, bet specialius sportinius motociklus, Edvardą gerokai pradžugino. Tik tas džiaugsmas buvo ankstyvas. Kas gi buvo klube! Pavadinimas ir geri vaikinų norai. Iš senų laužų ne taip jau paprasta buvo surinkti varžyboms bei treniruotėms tinkamus moto-

giakovės finalinės varžybos, pirmą kartą pelnė geriausiojo šalje vardą. Kiek kartų Edvardui po to tekdavo atsistoti ant aukščiausio garbės pakylės laiptelio! Bet dėl to TSRS rinktinės narys aplaidesnis kasdieniniam juodam sportininko darbui netapo. Veikia priešingai. Juk motodaugiakovė — tai nuolatinės treniruotės sunkiai pravažiuojamais krosso takeliais.

Per rengiamas treniruotų pobūdžio sąjungines stovyklas, varžybas stengdavosi įsivairuoti visa, kas naujausia, pažangiausia. Matė, daug matė Čekoslovakijoje, Italijoje, Lenkijoje, VDR, Vakarų Vokietij-

ČEMPIONAS IS ARTI



Edvardas Ramonas su sūnumi Andrium

bių taurės pelnė! O ar iš karto viskas taip ir pasipylė!

Edvardas išmoko valdyti tėvo motociklą dar paaugliu būdamas. Masino jį tai, kad tėvas Panevėžio stadione dažnai savo meną vairuoti motociklą demonstruodavo. Todėl anksti nuėjęs dirbti, dėjo rublį prie rublio, kol pradžioje įsigijo seną „Ižą“, o vėliau jau ir „Javą“. Kelerius metus su ja važinėjo, visų nuostabai laimėdamas mieste prie Nevėžio visas varžybas. Bet po kiekvieno tokio starto motociklą tekdavo pernarstyti, keičiant susidėvėjusias dalis naujomis. Ir visa tai savo rankomis, savo lėšomis. O tų pinigų juk niekada žmogui ne perdaug.

ciklus. Daugiau remontuoti teko, negu važinėti. Bet sportiniai rezultatai, nepaisant Kauno, Vilniaus sportininkų konkurencijos, pradėjo rodytis gan greit. Mat, toks jau žmogus Edvardas — ką daro, daro gerai, ir vis dar galvoja, kad galima buvo geriau. O kai žmogus nuolat sieki tobulėti, nenori stovėti vietoje, laimėjimai ateiti neuždelsia. Ramonas tapo motociklų kroso bei motodaugiakovės respublikos čempionu, rinktinės nariu. 1969-aisiais, startuodamas šalies pirmenybėse, iškovojo sidabro medalį. Po metų, kai Alma Atoje vyko šalies sąjunginės techninių sporto šakų spartakiados motociklų dau-

joje. Įžymiausių meistrų. Iš jų buvo ko pasimokyti. Ypač sėdėjimo motocikle, atsilaukimo. Bet žmogus per daugelį metų įgyja nuosavą „braižą“, ir keisti jį sunku. O štai jaunoji Panevėžio rajono karta, kuriuos Ramonas klube nuolat globoja, iškart pastebi pasikeitimus meistro važiavimo manieroje. Ir skubiai perima viską — kaip posūkį daryti, kaip žuolį atlikti, kiek atsi-traukti, kaip sėdėti. Antai kad ir Laimonas Petraitis. Jauniklis, tik trėti metai klube, o Ramono važiavimo manieras taip įsisavino, kad jau ir mokyti nėra ko. Žinia, jaunystė! Vaikinas pelnytai tapo LTSR vasaros VII spartakiados jaunių

čempionu, drauge su Edvardu Ramonu, Juozu Dubausku ir Vladu Ragausku nemažai prisidėjo prie savo kolektyvo komandinės pergalės spartakiadoje. Gabus, įsimylėjęs motociklų sportą! Vaikinas, be abejo, toli žengs. Tokių klubų daug.

„Kai su jais būtų galima nuversti, dar ne vieną komandinę pergalę šalies čempionate, kaip 1976-asis, nusikinti. Bet visa tai vėliau. Kažin, ar nepraras būdami armijoje sportinės formos!“ — svarsto Edvardas, ir čia pat prisimena, kad ne vienas geras motociklininkas, tarnaudamas Tarybinėje Armijoje, žy-

„Kad taip anksčiau — rizikuojau, juk ne kartą bandyta“, — svarsto sau Edvardas. Bet jis seniai nutarė — šią vasarą startuos vien motociklininkų ralio varžybose, daugiakovėje — 350 ccm motociklu. Dalyvauti dar ir krose bus pernelyg sunku. Kaip ten bebūtų, bet netoli ir keturios dešimtys metų. O ir darbas kasdieninis nelepina. Šalta ar lyja, o Panevėžio tarprajoninio žemės ūkio technikos susivienijimo vairuotojas Edvardas Ramonas nuo ankstauro ryto vežioja ūkiams pašarus. Pagaliau ne vien metų našta. Primeną save ir traumas. Juk be jų, ypač kai žmonės

numi. Trečioko pažymių knygelėje vienu metu įniko lančytis dvejetaini, ko anksčiau niekada nebuvo. Pasirodo, kaltos buvo naujosios slidės. Joms skyrė tokį dėmesį, kad pamokoms gerai pasiruošti laikas nebeliko. Teko apribot slidinėjimą. Aišku, berniukui lyg ir skaudu — kaimynų vaikai iki valiai slidinėti gali, o jam ribojimai. Pasiprašė išleidžiamas valandai, bet prieš tai pažymių knygelę ne be pasididžiavimo parodė. Joje pui-kavosi du penketai.

— Na, gerai, valandai, ne daugiau. Ir su tikslu — užsi-brėžk ką nors atlikti per tą laiką, — palaimino tėvas sū-naus sportinę pertraukėlę tarp pamokų ruošimo.

— O tu ar turi tikslą, eidamas meškerioti! — atšovė mažylis.

— Visada ir visur, — pa-mokė tėvas. Ir buvo visiškai teisus. Juk ir žvejoti ėjo ne vien dėl ešeriuko. Reikėjo daug ką mintyse perkratyti, na, ir, žinoma, kartą meškerio-jį — turi būti laimikis.

„Gerai, kad dabar klubas į geras, naujas patalpas persi-kėlė. Bet ar tai jau ir viskas!“ Kiek kartų juodu su Julium Džiuvė tarėsi, ką daryti, kad gavus daugiau inventoriaus, atsarginių dalių. Panevėžio ra-jono TSK — bazinis kolekty-vas, ruošiantis Tautų sparta-kiados motociklų daugiakovės varžyboms. Dažnai jis už re-publikos garbę šalies čempio-natuose kovoja. Ir visą laiką su sava technika, kuri jau ge-rokai pavargę. Trūksta ir tin-kamos aprangos. Treniruo-čių procesas nenutrūksta ir žiemą, o šiltų specialių odinių striukių, kelnų, net pirštinių neturi. Peršala motociklininkai. Bet ir tai neatbaido tų, kurie pamilo motociklą, jo jėgą ir greitį.

„Reikės Vilniuje su draugais pasikalbėti. Gal kas nors ne-įsisąmonino, kad šie metalai — ne eiliniai, o Tautų spartaki-a-dos metalai. Ir ruošis šiam eg-zaminui reikia itin kruopščiai, stropiai, skrupulingai“, — svarsto Edvardas, dėdamas lai-mikį ir meškerę į dėžę. „Lai-kas. Dar namuose devynios galybės darbų. O ir naujos magnetofono juostos laukia.“

Niekas, kas žmogiška, ne-sveitima šiam energingam vy-rui, visų jo varžovų teisėtai vadinamam čempionų čempio-nu, o Panevėžio rajono gy-ventojų trečius metus iš eilės išrinktam sportininku Nr. 1.

I. ALEKSAITIS



Į treniruotę

M. KURAIČIO nuotr.

miai pakėlė savo meistriskumą. Paurys, Uziurnskis, Dru-lia — kiek pergalų nuskynė! Atvažiavę ruošis spartakiados startams į savo gimtinę, ge-rokai pastiprins motociklų spor-to rinktinę, kurioje turėtų treniruotis taip pat vilnietis Hen-rikas Urbonavičius, kaunietis Georgijus Zacharovas, klaipė-dietis Algis Šerkšnas, nekal-bant jau apie grupę Panevė-žio rajono sportininkų, įtikina-mai nugalėjusių respublikos spartakiadoje.

Dvi rungtys laukia motocik-lininkų TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje: krosas ir motodaugiakovė. Norint, ga-lima bandyti jėgas ir vienoje, ir kitose varžybose.

neatsakingai paruošia trasas, neapsieisi. Be to, vis labiau Edvardą užvaldo dar viena aistra — sėsti už sportinio automobilio vairo. Su nuosavu „Žiguliu“ visas miesto varžy-bas laimėjo. „Gal jau ir lai-kas persėsti nuo dviejų ratų ant keturių!“

Edvardas ištraukia iš eketės meškerę. Judesys staigus, su užkirtimu. Iškart matyti, pa-lyrimas.

— Na, pagaliau teikeisi, — sako pusbalsiu, nunerdamas nuo kabliuko ešerį. — Kitą kartą dar Andrius išjuoktų...

Prieš eidamas meškerioti Ramonas kalbėjosi su sū-

[Atkelta iš 15 psl.]

distais užsiiminėtų du trys tre-neriai, specializavęsi atskiroms šakoms. Deja, daug kur jau-nuosius radistus treniruoja tik vienas šios srities entuziastas, neįstengiąs aprėpti to, kas neaprepiama („lapių medžiok-lė“ nuo trumpųjų bangų spor-to ar radiogramų perdavinėji-mo skiriasi ne kiek ne ma-žiau, kaip futbolas nuo krep-šinio!). Esama, tiesa, ir tokių rajonų, kur jaunuosius radis-tus ugdo ne vienas treneris, bet visi, lyg tyčia, mėgsta tą pačią radijo sporto šaką...

Formuodami rajono rinkti-nes, tiek mes, anykštėnai, tiek ir kai kurie mūsų varžovai va-dovaujamės principu: jei ku-riai šakai neišugdėme ger- sportininko, siųskime nors prastą. Tokiu būdu už valsty-bės lėšas bemaž savaitę pir-menybėse vieši diletantai. Gal neverta formuoti rajonų rink-tinių tuo pačiu principu, kaip respublikos. Nebūtų didelės bėdos, jei gera dalis rajonų komandų atvyktų nepilnos su-dėties. Matyt, vertėtų numa-tyti nuostatuose, jog diletan-tai, neįveikiantys atskyrio nor-mų, pelnytų savo komandoms stambias baudos taškų sumas. Galbūt tai atpratintų nuo ne-paruoštų sportininkų siuntinė-jimo. Pagaliau, jeigu rajonas neįstengia atsiųsti nė vieno rimto „lapininko“, leiskime vietoj kviečiamų dviejų šios šakos atstovų nuvykti papildo-mai vienam telegrafistui (ra-diogramų perdavinėtoju), ar-ba vietoj dviejų trūkstantų telegrafistų — papildomai vie-nam „lapininkui“. Taip šiek tiek paskatintume tuos kolek-tyvus, kur išugdoma daug ga-bių vienos šakos sportininkų, be to, į pirmenybes sukvies-tume daugiau pajėgesnių jau-nųjų radistų. Kartu sudarylu-me palankias sąlygas pirm- sias komandines vietas laimėti tokiems rajonams, kaip Biržų, kur pajėgiama lygiagrečiai kultivuoti visas radijo sporto šakas.

Šių ir daugelio kitų, smul-kesnių, problemų mes neiš-spręsimė per mėnesį ar pus-metį. Šiam tikslui reikia su-telktų radijo mėgėjų, mokyk-lų šefų pastangų. Juo spar-čiau įveiksime kliūtis, tuo gau-sesnės taps respublikos mo-kyklų jaunųjų radijo sporto entuziastų gretos, o radistų būrelių veikla padės stiprinti moksleivių internacionalinį auklėjimą, didinti profesinio orientavimo aktyvumą.

D. BINKYS,
Anykščių J. Biliūno
vidurinės mokyklos
kolektyvinės radijo stoties
UK2BBF viršininkas

MEISTRAI RENKASI Į MOKYKLĄ

PRAEJUSIŲ METŲ PABAIGOJE VILNIUJE PRADĖJO VEIKLĄ KARINIŲ TECHNINIŲ SPORTO ŠAKŲ AUKSTOJO SPORTINIO MEISTRISKUMO MOKYKLĄ (ASMM). JOJE SAVO SPORTINĮ MEISTRISKUMĄ KELIA DEŠIMTIES SPORTO ŠAKŲ ATSTOVAI. APIE MOKYKLAI KELIAMUS UZDAVINIUS, ARTIMIAUSIUS DARBO PLANUS „SPARNŲ“ KORESPONDENTUI PAPASAKOJO ŠIOS MOKYKLOS DIREKTORIUS, LIETUVOS TSR NUSIPELNĖS TRENERIS STANISLOVAS RAMOSKA.



Gerbiamas direktoriau, kadangi tokia mokykla mums dar neįprastas reiškinys, prašome supažindinti „Sparnų“ skaitytojus su ja.

Mūsų naujoji mokykla — pirmoji tokio tipo mokykla Tarybų Sąjungoje ir kol kas vienintelė. Nemaža dalimi „kaltas“ gana aukštas šių sporto šakų lygis. Labai dėkingi esame respublikos vyriausybei už efektyvią paramą organizaciniu laikotarpiu.

Mums paskirtos geros patalpos, gauname naujos technikos.

ASMM kultivuos šias sporto šakas: šaudymą, automobilių, motociklų, radijo sportą, karinę taikomąją daugiakovę, motorlaivių sportą, povandeninį plaukymą, lėktuvų sportą, sklandymą ir parašiutizmą. Kaune turėsime savo filialą. Ten bazuojasi visi geriausi motorlaivių sporto mėgėjai. Be to, Kaune treniruosis dalis motociklininkų, automobilistų, šaulių ir kt.

Komplektuojame dvejopas grupes: sportinio tobulinimosi ir aukšto sportinio meistriškumo. Užsiėmimai jose truks vienodai — po trejus metus, tačiau kontingentas telkiamas skirtingas. Jei tobulinimosi grupėse pirmaisiais metais užsiėmė 19—22 metų sportininkai, turintys ne mažesnę kaip pirmą sportinį atskyry, tai aukšto meistriškumo — 23—24 metų kandidatai į sporto meistrus. Atitinkamai, baigiantieji trečiuosius metus tobulinimosi grupėse turės būti kandidatais į sporto meistrus, o aukšto meistriškumo — sporto meistrais, užėmusiais ne žemesnę kaip pirmą-ketvirtą vietą respublikinėse varžybose arba pirmą-dešimtą vietą šalyje.

Kokie sportininkai telkiasi ASMM grupėse? Kas vadovaus jų pratyboms?

Pavyzdžiui, automobilių sporto grupėse — daug jau gerai žinomų sportininkų: Stasys Brundza, Arvydas Girdauskas, Kastytis Girdauskas, Jurgis Šiaudkulis, Gediminas Kupčikas; sportinio tobulinimosi grupėje užsiėmė broliai Speičiai, broliai Žitkevičiai. Sporto mėgėjams jau žinomi ir motociklininkų Zenono Garnio, Viliaus Razmislavičiaus, šaulių Armanto Smailio ir Almano Pauliukonio vardai.

Žinomi specialistai atėjo į ASMM dirbti treneriais. Parašiutininkus treniruos Janina Brundzienė, šaulius — Valentina Pulatova, motociklininkus — Janas Kžiwickis, karinės taikomosios daugiakovės mėgėjus — Fanilas Šamsutdinovas, automobilininkus — Algis Cipkus, radistus — Andrejus Zolotcevas.

Žinoma, sunku tikėtis, kad organizaciniu laikotarpiu nesusidurtume su sunkumais. Atskiros sporto šakos labai nevienodai išvystytos, taigi ne visų sporto šakų grupės sekasi iš karto sukomplektuoti reikiamos kvalifikacijos sportininkais. Todėl kai kuriose sporto šakose mums tenka steigti paruošiamąsias grupes, kad galėtume patys išsiugdyti reikiamos parangties sportininkų tolesniam jų tobulinimui.

Kyla problemų ir komplektuojant trenerių kadrus. Juk iki šiol tebevyrauja įsisenėjusi tradicija, kad mūsų sporto šakoms dauguma trenerių ruošiami „gyvenimo universitetuose“, viskas lieka savi-veiklos lygyje. Tiesa dabar specialistai mums jau ruošiami Vilniaus inžineriniame staty-

bos institute, Kauno politechnikos ir Kūno kultūros institutuose, Žemės ūkio akademijoje.

Be abejonės, kiekvieno darbo pradžia yra susijusi su tam tikrais sunkumais. Tačiau laikas juk nelaukia, kol įsisiūbuosime. Tautų spartakiados startai, galima sakyti, jau ant nosies. O tai, reikia tikėtis, kelia papildomus uždavinius mūsų mokyklos kolektyvui!

Ta prasme, reikia prisipažinti, mokykla įsikūrė gal ir ne pačiu patogiausiu metu. Žinoma, geriau būtų pradėti dirbti ne spartakiados išvakarėse, tačiau vien dėl to niekas nenukels mūsų darbo pradžios į ramesnius laikus. Taigi mes, galima sakyti, formuojamės ir iš karto žygiuojame į mūšį. Tiesa, treniruočių patyrimas jau sukauptas dirbant klubuose, daugelis sportininkų yra pasiekę sąjunginio ar net pasaulinio lygio, dažnai naudosis turima klubuose baze ir technika, tačiau svarbiausia, man atrodo, reikia visiems (mokyklai ir sporto klubams) greitai ir vykusiai suderinti stygas, pasiskirstyti darbą, uždaviniais ir priemonėmis jiems įgyvendinti. Nuo to didele dalimi priklausys mūsų respublikos galutinė vieta TSRS tautų VII spartakiados rikiuotėje, nes respublikos rinktinėse bus didžioji dalis mūsų sportininkų.

Žinoma, tai nelengvas uždavinys, tačiau, manau, mes pajėgūs jį išspręsti. Beje, spartakiados startai dar ne galutinis mūsų tikslas. Sunku tikėtis, kad ASMM įsteigimas per tokį trumpą laiką duotų labai žymių rezultatų. Realiau jų būtų laukti po kelerių metų. Tad reikia pradėti dirbti, vadovaujantis toli siekiančiais planais.

Malonu, kad mūsų rūpesčiai susilaukia palankaus atgarsio respublikos vyriausybėje, respublikos SDAALR Centro komitete. Artimiausiu metu tikimės praplėsti savo bazę plaukymo baseinu, autodromu, kliūčių ruožu, šaudykla. Jau gavome naujų lengvųjų automobilių, skuterių, užsakyta daug pagalbinių foto-kino technikos, videomagnetonas. Siekiant aukštų rezultatų, dirbti teks remiantis naujaisiais mokslo laimėjimais, kokybiškai pagerinus treniruočių metodiką.

Dėkojame už pokalbį. Linkime sėkmės, ugdant būsimus čempionus.

NELENGVA KOPTI Į KALNĄ

Prisimena respublikos aviacijos sporto veteranų pasakojimai apie skrydžius pokario metais pačių pasistatytais ir sumontuotais sklandytuvais, pirmojo respublikoje aviacijos technikos sporto klubo Kaune kūrimą. Apie tokius klubus rajonuose tada tik svajoti galima buvo.

Tarybų valdžia sudarė visas sąlygas, kad jaunimo svajonėms būtų lemta išsipildyti. Tam geras pamatas buvo turtingos aviacijos sporto tradicijos, didelis entuziazmas ir respublikos partinių, tarybinių organų, komjaunimo bei patriotinės draugijos dėmesys ir rūpestis. Vien per pastaruosius dvidešimt metų visuomeniniai aviacijos technikos sporto klubai buvo įkurti Alytuje ir Biržuose, Silutėje, ir Akmenėje, Šiauliuose ir Klaipėdoje, Panevėžyje ir Vilniuje.

Toks klubas gyvuoja ir Telšiuose. Amžiumi jis priskiriamas prie jaunesniųjų. Veikla jo taip pat nėra plati. Tiesa, čia skraidymus ir kelią į sportininko meistriskumo aukštumas pradėjo buvęs absoliutus šalies sklandymo čempionas, TSRS rinktinės narys Vytautas Sabeckis. Bet tai ir viskas iš garsenybių. Praėjusiais metais klube buvo paruošti du pirmo atskyrio (planuota buvo trys), penki antro ir dvylika trečio atskyrio sklandytojų. Klubo sportininkai sklandytuvais skraidė beveik 800 valandų. Panašūs pasiekimai žymi ir ankstesnius metus.

Klubas negali skūstis technikos parku: turi keliolika sklandytuvų „Blanik“, praėjusiais metais gavo aukštos klasės sklandytuvą „Kobra“, turi sportinių lėktuvų „JAK-12“, „Vilga“. Žodžiu, pagal klubo instruktorių darbo patirtį, turimas sąlygas ir galimybes, pasiektus sportinius rezultatus lyg ir nebūtų galima pavadinti gausiu ir brandžiu derliumi, juo labiau, kad klubo sklandytojų

nematome tarp respublikos rinktinės kandidatų, respublikinių varžybų prizininkų.

Šie klausimai rūpėjo išsiaiškinti su klubo vadovais, instruktoriais, visuomeninės tarybos nariais. Daug ką sužinojau. Klubas savo aerodrome baigia pasistatyti puikų trijų aukštų administracinį pastatą, šiais metais bus įrengtas asfaltuotas pakilimo ir nusileidimo takas. Puoselėjamos gražios tradicijos, organizuojant draugiškas sklandymo varžybas su Klaipėdos ir Akmenės aviacijos technikos sporto klubais. Šie veiklos aspektai džiuginą. Nuliūdino tai, kad kasmet iš klubo pasitraukia nemažas būrys sportininkų. Vieni išvažiuoja studijuoti į Kauną ar Vilnių, kiti — tarnybon į Tarybinę Armiją. Vien tik praėjusį rudenį išėjo aštuoni sklandytojai, iš kurių vienas pirmaatskyrininkis, o iš 1977 metais baigusį apmokymą devynių pirmamečių liko tik vienas trečio atskyrio sklandytojas.

Ilgai kalbėjau su klubo viršininku Stasiu Kasperavičiumi. Vyras stropus, mylintis darbą, bet nelabai iškalbus, kaip sakoma — žemaitiško būdo.

— Nelengvi buvo praėjusieji metai, — su susirūpinimu pasakojo viršininkas. — Daug jėgų ir rūpesčio pareikalavo minėtos statybos aerodrome, kur ne po vieną dieną triūsė visi klubo sportininkai. Praėjusios vasaros nepalankūs orai neleido pilnai įvykdyti skraidymų programos. Ir varžybų kiekvienas sklandytojas turėjo mažokai. Dauguma tik po vienerias.

— Neskraidys, tai ir meistriskumo nepasieksi, — įsiterpiau.

— Tai patys gerai suprantame ir jau padarėme išvadas. Kartu su klubo taryba, kuri daug pataria ir padeda mūsų darbe, nusprendėme, kad ateityje kiekvienas klubi-

bo sportininkas per sezoną būtinai privalės dalyvauti vieneriose varžybose namuose ir vieneriose su kitų respublikos klubų sportininkais. Klube varžybas organizuosime dėl absoliutaus čempiono išaiškinimo ir tarp atskirų treniravimosi metų grupių. Be to, tęsime tradicinę Zemaitijos varžybas su Klaipėdos ir Akmenės sklandytojais, rungtyniaudami paėiliui kiekviename klube.

Maloniai nuteikė viršininko pasakojimas apie numatytus planus aukštesnio meistriskumo sklandytojams ruošti. O šie planai (tame tarpe paruošti ir vieną sklandymo sporto meistrą) ištis realūs, turintys tvirtą pamatą. Klube treniruojasi dvylika sportininkų iki 23 metų amžiaus ir tik šeši trupučiuką vyresni kaip 25-ių. Dauguma jų yra baigę aukštuosius mokslus ir dirba Telšiuose. Galimybes pasiekti meistriskų rezultatų turi abiturientas Tarutis Razmus, „Masčio“ fabriko kontrolierė Nijolė Nakutytė, technikas Alfredas Kneita. Pajėgūs įvykdyti pirmo atskyrio normatyvus yra skaičiavimo mašinų gamyklos inžinieriai Antanas Jokubavičius ir Vytautas Bliudžius, inžinierius statybininkas Sigitas Staškevičius, abiturientas Virginijus Jurskus. Gaila tik, kad Zemaitijos merginos nelabai drąsios skraidyti. Jų klube — tik viena.

Skatins aukštesnio meistriskumo sklandytojų ruošimą, darbo gerinimą klubo instruktorių bei jų grupių priimti socialistinio lenktyniavimo įsipareigojimai. Juose konkrečiai nurodytos galimybės ir priemonės, socialistinio lenktyniavimo kontrolės bei rezultatų suvedimo sąlygos.

Klubas plės savo veiklą ne tik vystant sklandymo sportą. Šią vasarą prie klubo bus įsteigta parašiutizmo mėgėjų 25 žmonių sekcija Varniuose, o Telšiuose jau

veikia aviamodelizmo sekcija, kuriai vadovauja Stasys Zvirgždinas. Gaila tik, kad jaunieji aviamodeliuotojai kol kas neturi reikiamų sąlygų darbui, modelių konstravimui ir statybai.

Nenorėčiau abejoti šio kolektyvo planais ir užmojais paruošti aukštesnio meistriskumo sklandytojus, o gal net ir kandidatus į prizines vietas respublikinėse varžybose, rengti daugiau varžybų (beje, telšiečiai jau pakvietė šių metų respublikos pirmenybėms lakūnus buksyrutojus) ir žymiai suaktyvinti klubo veiklą. Darbe didelių pagalbinių yra klubo taryba, vadovaujama buvusio sklandytojo, Zemaitės vidurinės mokyklos direktoriaus Jono Rūko, kuris visuomeniniais pagrindais atlieka ir klubo viršininko pavaduotojo politmasiniam darbui pareigas. Aktyvūs yra tarybos nariai „Masčio“ fabriko meistras, respublikinės kategorijos arbitras Aleksandras Svetikas, Skaičiavimo mašinų gamyklos elektrikas Tadas Bergas ir kiti. Rūpinasi klubu ir materialiai remia šie: „Masčio“ fabrikas (direktorius Kazys Rakauskas), Skaičiavimo mašinų gamykla (direktorius Jurgis Galdikas), Kelių statybos valdyba Nr. 3 (viršininkas Jonas Striaukas).

Nelengva kopti į kalną. Dar sunkiau sportiniame darbe, siekiant meistriskumo aukštumų. Kol kas telšiečiai nebuvo pirmaujančių klubų gretose, negarsėjo stambesnėmis pergalėmis. Tačiau tai, kad visas klubo kolektyvas kritiškai žiūri į praeitį, ieško būdų suaktyvinti darbą, numatė realias galimybes ir prielaidas pasiekti geresnių rezultatų — nuteikia optimistiškai. Aišku, prireiks poros, trejeto metų. Bet kai ieškoma naujų, siekiama užsibrėžto tikslo — ir darbas geriau sekasi. Telšių aviacijos technikos sporto klubo darniam kolektyvui, sportininkams to kaip tik ir norisi palinkėti.

K. KILČIAUSKAS

Draugystė su skraidyklėmis



J. ČEPULIO nuotr.

Redakcija gauna daug laiškų, kuriuose aviacijos sporto entuziastai, ypač jaunimas, teiraujami apie skraidyklas, jų gamybą, skriejimus šiais paprastais bemotoriais aparatais, panašiais į sparną. Daugelyje laiškų autoriai pasakoja apie tai, kaip ir kokias jie pasidarė skraidyklas, kur ir kiek jau atliko skrydžių. Neužsimenama laiškuose tik viena — apie nesėkmes.

Ši nauja sporto šaka, kuri jau labai seniai yra populiari užsienyje, o taip pat pripažinta Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (prie Federacijos įsteigta laisvo skriejimo komisija) TSRS ilgokai skynėsi kelią nelegaliu būdu. Reikaltas, kad skriejimas skraidyklėmis pas mus nebuvo pripažintas kaip sporto šaka. O jaunimas, kuriam meilė aviacijai, noras laisvai skrieti padangėje ir iš paukščio skrydžio gėrėtis savo žydinčia tėviške — savotiškas įgimtas instinktas, nebojo jokių nepripažinimų. Patys statė skraidyklas, skraidė, nebudami nei pasitaikančių skaudžių nesėkmių, rengdavo varžybas. Dar daugiau, Maskvoje, Rygoje, Alma Atoje, Kijeve, Kryme ir Sachaline buvo įkurtos saviveiklinės sekcijos. Turėjo savo centrą skraidyklių mėgėjai ir mūsų respublikoje, kuri, kaip žiandien žinoma, gausu ne tik Kaune ir Vilniuje, bet ir daugelyje rajonų. Jie susibūrė prie Kauno politechnikos instituto skraidyklių mėgėjų sekcijos.

Kaip žinoma, kiekviena naujovė gimsta su dideliais sunkumais. Nepamatuotai keletą metų skaitlingas skriejimo skraidyklėmis (kitų vadinamais deltaplanais) mėgėjų būrys buvo paliktas likimo valiai. Ko tik jiems nepasitaikė per tuos metus! Dabar jau galima pasakyti, kad **skraidyklių sportas įteisintas!** Skriejimas skraidyklėmis pripažintas kaip viena aviacijos sporto šakų.

Po ilgai užtrukusių disputų, susirašinėjimų, įrodinėjimų kompetentingos organizacijos pagaliau priėjo išvadą — skraidyklių sportas turi gyvuoti, jį būtina populiarinti.

Praėjusių metų pabaigoje Maskvoje, Centrinėje V. Čkalovo aeroklube, įvyko sąjunginės skraidyklių sporto federacijos steigiamoji konferencija. Joje buvo išrinkti vadovaujantys organai, aptarti organizaciniai ir kiti klausimai. Federacijos pirmininku išrinktas pirmos klasės lakūnas, tarptautinės kategorijos arbitras E. Jelizarovas. Į federaciją taip pat įeina lėktuvų konstruktoriai, garšūs aviatoriai ir mokslininkai, SDAALR, komjaunimo ir profsąjungų atstainiai darbuotojai.

Kaip buvo pažymėta konferencijoje, mūsų šalyje šia jauna sporto šaka saviveikliniu būdu pastaraisiais metais užsimeinėjo daugiau kaip penki tūkstančiai įvairaus amžiaus žmonių. Dabar jie bus suburti į sekcijas prie SDAALR komitetų. Vadovauti skraidyklių sportui pavesta SDAALR Centro komitetui, kuris, kartu su komjaunimo ir profsąjungų organizacijomis, vadovaus sekcijų ir klubų veiklai, rūpinsis metodiniu ir mokomuoju — treniruočių darbu, varžybų organizavimu ir vykdymu. Kūno kultūros ir sporto komitetas prie TSRS Ministrų Tarybos rengs šios sporto šakos trenerių, instruktorių ir sporto teisėjų kadrus, tvirtins šios sporto šakos atskirų normatyvus, suteiks sportinius garbės vardus. Aviacijos pramonės ministerija sutiko sukurti skraidyklių standartinius brėžinius ir artimiausioje ateityje pramoniniu būdu pradėti gaminti kelių tipų skraidyklas.

Dabar ši jauna aviacijos sporto šaka pergyvena organizacinį kūrimosi etapą. Jis, kaip atrodo, bus neilgas. Kokie bus patvirtinti sąjunginės federacijos veiklos, skraidyklių sporto sekcijų steigimo, jų

darbo, sportininkų treniruočių ir varžybų organizavimo, instruktorių rengimo principai, tokie pat, reikia manyti, jie privalomi bus ir respublikinei federacijai, sekcijoms bei klubams.

Daugelis mėgsta sakyti (tai skaitėme ir entuziastų laiškuose), kad skraidyklių sportas yra labai nesudėtingas, palyginus su sklandymu arba lėktuvų sportu, ir visiems prieinamas. Taip, skraidyklė nėra sudėtingas aparatas, bet skrieti ja sėkmingai ir saugiai sugeba tik turintys techninių žinių, fiziškai tvirti, mokantys ir galintys greitai ir blaiviai įvertinti aplinkybes, nepripažįstantys pramušgalviškų nuotykių žmonės. Todėl dabar, kai jau pavasarėja, prasideda palankios sąlygos ir atsiranda noras skrieti kaip paukščiui, tie sportininkai, kurie jau turi tam tikrą skriejimų patirtį, jau esamų skraidyklių sporto būrelių vadovai šiuo jauno sporto šakos kūrimosi organizaciniu laikotarpiu turi sulaukti visą dėmesį, kad nepasitaikytų lengvabūdiškumo ir aplaidumo, visokeriopai bendrauti su SDAALR komitetais ir Lietuvos aviacijos sporto federacija, kuri jau atliko tam tikrą darbą skraidyklių sporto vystymo klausimais. Kuo greičiau ir sąžiningiau atliksime jau dabar įteisinto skraidyklių sporto organizacinį darbą, tuo didesnė sėkmė lydės ateityje. O juk ateityje laukia ne tik skriejimai savo malonumui, bet ir sportinės treniruotės bei varžybos.

Įdomu pažymėti, kad 1976 metais surengtame skraidyklių sporto pirmame pasaulio čempionate dalyvavo 170 sportininkų iš 26 šalių, vyrų ir moterų nuo 15 iki 60 metų amžiaus. Beje, užregistruoti ir naujausi pasaulio rekordai: aukščio — 3566 metrų, tollo — 153,6 km, skriejimo trukmės — 28 val.

K. NAUDZIUS

MALONU lankytis šiame paprastame raudonų plytų pastate. Čia judru, gyva, pilna vaikiško klugesio. Kur nepasisuksi — visur susidursi su mokinių kūrybos pavyzdžiais, puošniais koridoriais, laboratorijomis, direktoriaus kabinetu. Šie išradiniai, dailiai atlikti sudėtingesni ir paprastesni moksleivių darbai nuteikia labai maloniai: aplinka dvelkia meile darbui, kūrybai, mokėjimu tautoti laiką, ugdyti savo sugebėjimus, siekti užsibrėžto tikslo.

Kalbu apie Kauno jaunųjų technikų stotį. Dabar tokios stotys yra daugelyje respublikos miestų. Tik gal ne visur taip sugebama organizuoti darbą, kaip tai moka padaryti Kauno JTS direktorius komunistas Zigmas Augėvičius. O dirba jis stotyje palyginti neseniai — nuo 1975 metų. Bet per tą laiką viskas čia pasikeitė, atjaunėjo, išaugo būrelių skaičius, pagausėjo jų lankomumas. Tarp stoties auklėtinių gali sukikti ne tik kauniečiai, bet ir moksleiviai iš aplinkinių gyvenviečių, Kauno rajono.



— Kaip pasiekėte per trejetą metų tokio populiarumo? — klausiu direktorių.

— Prieš rugsėjo pirmą „Kauno tiesoje“ paskelbiam apie organizuojamą atvirų durų dieną. Tai darom sekma dienas. Nuo 11 iki 19 valandos veikia visi būreliai, būna visi vadovai. Mažesnieji ateina su tėveliais, vyresnieji vieni. Praktika parodė, kad retas, tą dieną apsilankęs stotyje moksleivis, išėitų neužsirašęs į vieną ar kitą būrelį, — pasakoja Z. Augėvičius.

Teisinga praktika. Atsilankiusieji konkrečiai susipažįsta su įvairių būrelių darbu, vadovais. Akivaizdžiai pamato, kas dirbama ir kaip dirbama. Pagaliau aplanko ekspozicijų salę, kurią pernai kauniečiams padėjo įsirengti Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius V. Pakarskas. Čia eksponuojami ge-

...ausi, įdomiausi darbai, su-
kurti JTS auklėtinių per pas-
taruosius metus. Paroda —
svarbus akstinas mokslei-
vams — juk kiekvienam ma-
lonu, kad jo kūryba taptų eks-
ponatu. Todėl ir stengiasi
kiekvienas į savo darbą įdėti
daugiau širdies, išradingumo,
atidumo. Be to, vaikams, ma-
tyti, malonu ir tai, kad čia ne-
aidi skambutis, kviečiantis į
užsiėmimų pradžią ar pabaig-
gą. Vadovas darbo nevertina
dvejeto ar penketu, — tiesiog
pamoko, pataria ar pagiria. O
aukščiausias įvertinimas, žino-
ma, ekspozicijų salė, įvairios
varžybos, kuriose patikrinami
kiekvieno sugebėjimai, kantry-
bė bei darbas. Todėl neretas
čia noriai užsibūna ir ilgiau,
pasibaigus užsiėmimams. Ir
niekas dėl to nepergyvena.
Nes visada yra budintys va-
dovai, o dažniausiai čia iki
vėlumos rasi direktorių, nuo
kurio budrių akių niekas ne-
pasislepia. Štai vestibulyje
mažylis keturpėsčias ropoja,
stumdamas miniatiūrinę maši-
nelę.

— Tai raketinio modeliavi-
mo būrelio jauniausias „kos-

būtų paprastesni ir trumpesni.
Apie tokią laboratoriją vertėtų
pagalvoti. Mamos savo dar-
mokyklos nelankantiems vai-
kams drąsiai duoda pieštuką,
teptuką ar net muzikos inst-
rumentą. Tačiau ne viena su
pasibaisėjimu žiūri į to paties
vaiko rankose peilį ar
skaptuką. Baiminasi, kad susi-
žalos. Tik reta supranta, kad
sūnui patrauklūs tie visi aštrūs
įrankiai, įvairūs varžteliai bei
visa, kas sukasi, skrenda, va-
žiuoja. Todėl tokia laborato-
rija įgalintų mažyliams neva-
žomai atsiduoti savo pomė-
giams drožti, kalti, statyti. O
kad kaip tik tai labai traukia
vaikus, įrodo faktas, jog
iš daugelio stolyje veikian-
čių būrelių labiausiai mėgi-
mi ir gausiausiai lankomi —
aviamodelizmo, automodelia-
vimo ir kartingų laboratorijos.
Beje, labai populiarius yra ir
čia veikiantis Kauno miesto
jaunųjų eismo inspektorių
klubas, kuris jau penkeri me-
tai iš eilės pirmauja respubli-
koje. Klubui vadovauja labai
energingas vadovas Algis Ži-
kevičius. Jaunųjų technikų sto-
ties direktoriaus ir A. Žikevi-



Ir taip visada. Tai, matyt,
ir yra Zigmo Augėvičiaus pui-
kaus darbo paslaptis, — iš
nieko nedaryti problemos. Iš-
kilo kokie nors sunkumai —
susikviečia būrelių vadovus,
pasitaria, pasvarsto, ir išeitis
visada atsiranda.

Daugelio naujovių stolyje
iniciatorius yra pats Augėvi-

Romualdas Stačiūnas, radijo
ryšių būrelio vadovas Edmun-
das Laurušonis. Turim sumanų,
darbščių stalių Stanislovą Gy-
lį — auksinių rankų žmogų.

— Bet juk jūs be vadova-
vimo stočiai turite dar ir bū-
relį?

— Taigi va, vis dar nieži-
ranks ir pačiam ką nors
konstruoti. Vadovauju rakti-
nio modeliavimo vyresniųjų
grupei, — sako Augėvičius.

Jo moksleiviai vieninteliai
iš visos respublikos kiekvie-
nais metais dalyvauja Maskvo-
je, Liaudies ūkio pasiekimų
parodoje rengiamame konkur-
se „Kosmosas“. Atstovauti vi-
sai respublikai šalies sostinė-
je — ne taip jau paprasta.
Tačiau dar nė karto Z. Augė-
vičiaus auklėtiniai iš šios pa-
rodos negrįžo be diplomų bei
apdovanojimų.

— Labai darbštūs, gerai
dirba Giedrius ir Šarūnas Za-
lubai, Gintaras ir Svajūnas Pi-
kučiai, Rimas Gineitis. Šiemet
berniukai ruošia modelį —
„Mokslinis kompleksas tarp
žvaigždžių“.

— Jūs vis apie auklėtinius.
Keletą žodžių apie save pa-
pasakokite, — prašau Augė-
vičių.

— Apie save? — nustum-
bias. — Kad lyg ir nėra ką pa-
sakoti. Nieko ypatingo, rodos,
nenuveikiau.

Ir iš tikrųjų, kam tos kalbos,
kai darbai iškalbingiau byloja
už pačius gražiausius žodžius.

L. ŽILINSKAITĖ

NUOTRAUKOSE: apačioje —
aviacijos sporto veteranas
J. Cepulis ir Kauno JTS direk-
torius Z. Augėvičius su jau-
niaisiais pagalbininkais tvarko
ruošiamo atidaryti aviacijos
sporto istorijos muziejaus
ekspонатus; viršuje — jau-
nieji eismo inspektoriai už-
siėmimų metu

M. ALČIO nuotr.

DARBAI BYLOJA UŽ SAVE

monautas“ Saulius Kraučialiū-
nas, — šypsosi Z. Augėvičius.
— Berniukas perėjo dar tik į
antrą klasę ir jam ištverti dvi
valandas su vyresniaisiais sun-
ku. Todėl niekas jam nedrau-
džia įtemptai padirbėjus tyliai
pažaisli, atsipūsti, o po 10—
15 minučių jis vėl eis į labo-
ratoriją pas Juliją Makčinską
daryti raketų.

Z. Augėvičius nepratęs de-
juoti. Bet šį kartą pasiguo-
džia, kad vietos stokoja. Vai-
kams iki ketvirtos klasės labai
praverstų pradinės technikos
laboratorija, kur užsiėmimai

čiaus rūpesčiu jaunųjų eismo
inspektorių klubas gavo net
lengvąją mašiną. Tiesa, gero-
kai pavažinėta, reikalingą
didelio remonto. Vien savo
jėgomis viską atlikti jaunieji
inspektoriai negalėjo. Teko
kreiptis į autoservisą. Bet iš
kur gauti pinigų apmokėti už
remontą? Išradingi vadovai ir
čia surado išeitį:

— Padirbėsime kolūkyje? —
kreipėsi į vaikus.

Visi organizuotai kelias die-
nas plūso kolūkio laukuose,
rinkdami akmenis. Bet užtai
kokia brangi dabar ši mašina!

čius. Štai, kad ir visomis vai-
vorykštės spalvomis šviečian-
ti neonu iškaba — šaunus
moksleiviukas su raidėmis JTS
atsirado taip pat Augėvičiaus
iniciatyva, sukurta pačių moks-
leivių rankomis. Tačiau kai
kalba pakrypsta apie tai, jis
sau jokių nuopelnų nepriskir-
ia:

— Dirbam kolektyviai. Va-
dovai susibūrė prityrę, savo
darbą išmanantys, darbštūs
žmonės. Didelį indėlį įneša
radijo valdymo būrelio vado-
vas Rimas Dainys, trascinio mo-
deliavimo būrelio vadovas



Žmonės, rezultatai, problemos

Viskas prasidėjo labai paprastai: buvęs įžymus dviratininkas ir motociklininkas TSRS sporto meistras Viktoras Severinas sumetė, jog laikas išnaudoti sportui ir Nemuno melsvąsias trąsas. Karo žaizdos jau buvo užgydytos, atsirado ir motorų valtimis, pasivažinėjimo mėgėjų. Pakalbėjo su vienu kitu, susirado bendraminčių. Drauge apėjo ne vieną žiemos uostą, panėmūnyje valtį su motoru laikantį žmogų, pakalbino. Sudomino vyrus vandens sporto romantika. Dešinioji Viktoro ranka „Pramprojekto“ inžinierius Antanas Bilūnas net oficialius popierius surašė. Nebėra jau šiandien to puikaus entuziasto, o štai užrašų sąsiuviniai išliko. Jie ir tvirtina, kad pirmosios motorlaivių sporto varžybos mūsų respublikoje surengtos 1953-ųjų liepos 19-ąją Kaune. Nemuno upėje, ties žiemos uostu. Drauge susikūrė ir pirmoji šios sporto šakos sekcija, subūrusi 14 mėgėjų. Po metų motorlaivių sekcijos įsteigtos prie Kauno „Spartako“ ir „Žalgirio“ sporto draugijų tarybų, imta steigti motorlaivių sporto sekcijas žmonėse, organizacijose. 1955-aisiais sudaryta ir respublikinė motorlaivių sporto federacija. Įsikūrė ji Kaune, čia ir dabar tebedirba, vadovaujama Nemuno laivi-

ninkystės valdybos prie LTSR Ministrų Tarybos viršininko Edmundo Albrechto. Tad ir suprantama, kad organizuodama pokalbį apie motorlaivių sportą, jo vystymo problemas bei pasirengimą TSRS laivų vasaros VII spartakiados finaliniam startui, „Sparnų“ redakcija pasirinko Kauną, jo respublikinį technikos sporto jūrų klubą, kuris yra šios sporto šakos Tarybų Lietuvoje centras.

Pokalbyje dalyvavo: Kauno RTSJK viršininkas, LTSR nusipelnęs treneris Romas BANKAUSKAS, TSRS tarptautinės klasės sporto meistras, Kauno specialaus autocentro šaltkalvis Vytautas MATULEVICIUS, TSRS sporto meistras, Kauno kelių statybinių medžiagų susivienijimo „Granitas“ inžinierius energetikas Ričardas MATELIONIS, TSRS sporto meistras, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto staklininkas tekintojas Leonas KAVALIAUSKAS, TSRS sporto meistras, Kauno politechnikumo moksleivis Arvydas BAKŠYS bei buvęs daugiametis respublikinės motorlaivių sporto federacijos pirmininko pavaduotojas, Kauno radijo gamyklos rajoninio SDAAR komiteto pirmininkas Jurgis MARCULANAS.

„SPARNAI“: — kaip vertinate jubiliejinį dvidešimt penktąją sezoną, kuo jis pasižymėjo!

R. BANKAUSKAS: — 1978-aisiais kaip niekad „užderėjo“ rezultatų šalies mastu. Asmeniniame TSRS čempionate pagal medalius (4 aukso, 2 sidabro, 1 bronzos) iškovota antroji vieta, praleidus į priekį tik RTFSR atstovus. Sėkmingai pasirodė ir jaunoji pamaina. Sąjunginėse vaikų sporto mokyklų varžybose iškovota pirmoji vieta, o respublikos jaunių rinktinė užėmė trečiąją. Du jos nariai — Arvydas Bakšys ir Artūras Gladčenka tapo šalies jaunių pirmenybių nugalėtojais.

V. MATULEVICIUS: — Man asmeniškai šis sezonas buvo labai keistas. Šalies asmeninėse pirmenybėse turėjau pasitenkinti bronzos medaliu, bet tarptautinėse varžybose šalies rinktinės sudėtyje Bulgarijoje tiek asmeniškai nugalėjau, tiek ir prisidėjau prie TSRS rinktinės pirmosios vietos. O Bulgarijoje lenktyniauti buvo labai sunku. Mes pratę prie gėlo vandens baseinų. Ten gi teko startuoti jūroje. Varžybos vyko trijuose miestuose. Tik alvažiuoji, technika paruoši ir... startas. Krante skuterio variklis dirba kaip laikrodys, o nuleidi į druskingą vandenį, ir pradeda čiaudėti. Teko gerokai pasikneibinėti, bet vis dėlto nugalėjome.

L. KAVALIAUSKAS: — Retas sezonas, aukštinis! Iškovoja šalies asmeninėse pirmenybėse du aukso medalius, tapo absoliučiu čempionu. Bet bene dar svarbiau, kad mūsų draugiškas rinktinės kolektyvas tapo visų pripažintu varžovu. Šalies motorlaivių sporto federacija Tarybų Lietuvą numatė atramine baze skuterininkams ruošti. O tai šitą reiškia! Nesitenkiname tuo, ką gauname, o nuolat tobuliname techniką, laivo vairavimo meistriškumą. Aukštas įvertinimas mūsų sporte — tai labai sudėtingas dalykas. Juk užtenka, kad per vieną važiavimų subyrėtų motoras, ir... Tiesa, kai reikia, Nemuno krašto vaikinai moka per pusvalandį variklį į defales išnarsyti ir priešingai. Kad tik komandos draugas galėtų tęsti kovą. O šis jausmas — kolektyviškumas — labai svarbus atsakingose varžybose. Tad startų TSRS laivų vasaros VII spartakiadoje laukiame nusitękė optimistiškai.

R. MATELIONIS: — Pelniau ir aukso, ir sidabrą. Tačiau ne vien tuo džiaugiuosi. Mūsų — „Kelininko“ — komandos nariai išvystė plačią veiklą, išėjome jau ir į sąjunginę areną. O juk kolektyvas jaunas, augantis. Tai, be abejo, dar labiau kelia nuotaiką. O pe entuziazmo mūsų sporte nieko nepasieksit!

R. BAKŠYS: — Džiaugiausi

kartu su tėvu, kurio dėka ir lapau motorlaivininku. Tėvas dabar respublikos rinktinę treniruoja, o kadaise, kai aš buvau vos trylikos, pradėjo mane mokyti. Praėjusį rudenį patikėjo startuoti už suaugusius. Atsakomybė dar labiau padidėjo — vaikų sporto mokyklų varžybose nuolat laimim, tad jaunių pirmenybėse pasiekta pergalė lyg ir ne tokia svari pasirodė. Reikėjo pateisinti pasitikėjimą Grozne. Patyrimo dar ne per daugiausiai. Bet vyrai kovingai nuteikė, įtikinėjo drąsiai stoti į kovą. Pavyko. Tapau tais pat metais ir jaunių, ir suaugusių čempionu motorinių valčių klasėje.

I. MARCULANAS: — Ir vis dėlto negalima pamiršti, kad šalia visų puikių laimėjimų, šalies komandinėse pirmenybėse turėjome tenkintis bendra aštunta vieta. Tiesa, skuterininkai buvo pirmi, bet valtimis net vienuoliktą likome.

ZURNALISTO KOMENTARAS: — Motorlaivių sportą kultivuojantys skirstomi į valtininkus ir skuterininkus. Pirmiesiems priklauso tie, kurie dalyvauja varžybose motorinėmis valtimis ir gliseriais. Jie laivus statosi patys. Daug priklauso nuo meno sukurti tobulą laivo konstrukciją, kuri atlaikytų galingo variklio sukeliamą vibraciją, kad laivas nesubyrėtų nuo nuolatinių dūžių į bangas. Gliseryje įmon-

tuotas stacionarinis automobilio variklis (galima ir du, jeigu neviršija numalytos klasės kubatūros). Todėl šiuos laivus, žymimus raide R, neša 1000, 1500 ir net 2500 ccm varikliai. Motorinėmis valtimis naudojami serijiniai varikliai, kurių kubatūra žymiai mažesnė. Žymimos raidė „S“. Motorinės valtys turi tris klases: A: kur galima startuoti varikliais iki 250 ccm, B — 350 ir C — iki 500 ccm.

Kas kita skuteriai. Čia naudojamas standartinis korpusas. Užtat pagrindinį dėmesį skuterininkai skiria variklio paruošimui ir sraigto tobulinimui. Juos riboja tik viena — variklio kubatūra. Žymimi raide „O“ skuteriai būna kelių klasių: „A“ — su varikliu iki 250, B — 350, C — 500 ir CN — taip pat 500 ccm (pastaroji klasė vadinama nacionalinė — galima keisti atskiras variklio dalis). Suprantama, jog nepaprastai daug priklauso nuo sugebėjimo forsuoti variklį, priversti jį daryti daugiau sukčių. Kūrybinių ieškojimų skatinami skuterininkai nebesitenkina mechanika. Jie pasitelkia jau ir elektroniką. Mat, padidinus variklio sukčius iki 7000, pradeda silpnėti kibirkštis, blogiau veikia degimas, kuras neišžiobia. Pasitelkus elektroniką, variklio sukčius galima padidinti iki 12–14 tūkstančių per minutę. Tačiau tik trumpam. Todėl skuterininkai ap-

sirboja 10 000 sukų, bet ilgesnį laiką. Tai užtikrina didesnį vidutinį greitį distancijoje. O distancijos būna tokios: skuterininkams bei motorininkams — 4x5 jūrmilės (sumuojami trijų plaukimų rezultatai) ir 1x10 jūrmilių. Gliseriais startuojantys sportininkai rungtyniauja 4x10 jūrmilių (verlinami taip pat trys geriausi plaukimai) ir 1x15 jūrmilių. Serijiniai plaukimai rengiami per vieną dieną. Todėl sportininkai priversti tausti techniką iki paskutinės minutės, o gedimo atveju žaibiškai ištaisyti defektą, kad spėtų atsigręžti sekancijame.

TSRS komandinės pirmenybės motorinėmis valtimis startavusius respublikos sportininkus išliko techninės nesėkmės: nebuvo gauti įskaitiniai taškai, ir išdavoje — 11 vieta bei bendrakomandinė aštunta.

L. KAVALIAUSKAS: — Ką ir bekalbėti — būta ir nesėkmių. Bet dėl to varžovai mūsų valtininkų į auslaidierius nenušė. Priešingai. Jeigu anksčiau motorinių valčių varžybose buvo aukštai vertinami tik leningradiečiai bei Estijos sportininkai, tai dabar prie jų nuolat priskiriami ir Tarybų Lietuvos atstovai. Asmeniniame čempionate vyrai šią dieną patvirtino. Be to, mūsų sporte taip jau įprasta — skatina dirbti, ieškoti, kurti ne tik pergalės, bet ir pralaimėjimai. Vienose varžybose nepavyko, vadinasi, reikia dar daugiau dirbti, siekti technikos aukščiausio patikimumo, kad atsigriebtume sekancijose.

V. MATULEVICIUS: — Dirbti lenka ištiesius metus (tiesa, dabar visos sporto šakos tapo bendrasezoninėmis). Nuolat galvoji apie konstrukciją, naujas, dar neišnaudotas galimybes. Baigi savo tiesioginį darbą ir pradėti sekanti — prie motorlaivio technikos. Žiema mums — pagrindinis darbymetis. Tada ruošiamas technika. Na, o vasaros periodas — jau malonumas. Valdai laivą, stebi manometrą, jo rodomą atmosferos slėgimą ir jau žina, kaip seksis.

„SPARNAI“: — O mokslininkai jums į pagalbą neat-eina!

R. BANKAUSKAS: — Deja. O galėtų. Juk kiek žmonių domisi mechanika, metalų technologija, elektronika. Esu įsitikinęs, kad jiems padėdant, dar daug ką iš technikos išspausti galim.

R. MATELIONIS: — Manau, kad pagalbą mūsų gliserininkams suteiks Vilniaus autoren-

monio gamykloje esantis specializuotas automobilių ruošimo baras. Jis ruošia automobilių variklius. Taip paruošia, kad dvigubai galingesni tampa. Puikus ten žmonės dirba — Stasys Brundza, Zbignevas Kivertas. Padėtų vyrai. Bet pradžioje pačių variklių reikia. O gauti juos ne taip jau paprasta.

R. BANKAUSKAS: — Ričardas čia daugiau kalba apie savo kolektyvą. Rinktinės nariai aprūpinami technika patenkinamai. Žinoma, ją reikia ir toliau tobulinti. Vien technika dar ne viskas. Reikia labai daug pasišventimo, entuziazmo.

J. MARCULANAS: — Motorlaiviams reikia entuziastų. Juk specialiai paruoštų trenirų nėra. Visi — savamoksliai, sugebę iš savo startų padaryti atitinkamas išvadas, neužsisėdėti vietoje, o nuolat žengti pirmyn, sekti technikos naujoves.

R. BANKAUSKAS: — Vien specializuotoje vaikų ir jaunų technikos sporto mokykloje, LTSR nusipelnusio trenerio Valdemaro Petrūno vadovaujami, 40 paauglių nuolat tobulinasi. O jauniems lenka startuoti standartinė technika. Taigi, daug lenka laivo valdymas. Tiesa, ir laivo konstrukcija. Savo rankomis, šelių materialiai remiami, vaikai 3—4 valtis bei skuterius per metus pasistato. Jais ir startuoja varžybose. Auga gera meistrų pamaina. Juk štai jau ketverius metus paeiliui, mūsų vaikai sąjunginėse vaikų sporto mokyklų varžybose įtikinamai pralenkia visus savo varžovus. Kiek blogiau, kad kitose respublikos vietovėse neauga motorlaivininkų kolektyvai, kad kai kurie būvę — iširo.

ZURNALISTO KOMENTARAS: — Antano Biliūno užrašai pasakoja, kad šį sportą jo aušroje kultivavo Šilutėje, Dusetose, Zarasuose, Šiauliuose. Plati veikla buvo ir Vilniuje, kur prie namų statybos kombinato, jūrų klubo, radijo komponentų gamyklos augo gražūs sportininkų būrys. Deja, dabar nieko nebeliko. Kai kas bando teisintis apribotais plaukioti motorinėmis valtimis. Bet tai tik bandymas išskirti „objektyvių“ priežasčių. Netoli Vilniaus, Trakų rajone, yra puikus Margių ežeras, kuris skirtas sportui. Deja, jis neišnaudojamas. O juk galima būtų čia įrengti gerą bazę, kuri tikytų ir respublikinėms varžyboms vykdyti. Dabar gi Margių ežeras visiškai nepanaudojamas — kaip

rengsi varžybas, jei nei technikos, nei žmonių nėra kas prigludžia.

Dar keisčiau, kad motorlaivių sportas išblėso Klaipėdoje. Buvo melas, kai čia išaugdavo ir sporto meistras. Dabar, deja, taip nėra. Vietos technikos sporto jūrų klubas taip ir nesugeba tapti motorlaivių sportą organizuojančiu centru. O juk čia tokios sąlygos! Jeigu jos būtų išnaudotos, kauniečiams, be abejo, atsirastų rimtų konkurentų, nuo ko sportas tik laimėtų. Tokia padėtis ir Jurbarko, Telšiuose, daugelyje kitų mūsų respublikos miestų, kur jaunimui vis dar nesudaromos galimybės pamėgti motorlaivių sportą.

O štai atsikėlė į Alytų energingas šio sporto mėgėjas Vidmantas Stočekis. Nepabėgo sunkumų, nepalūžo dėl pirmųjų nesėkmių. Ir dabar Vyno gamyklos darbuotojai džiaugiasi, galedami naudingai praleisti laisvalaikį, ruošti varžybos techniką, startuoti.

Gal ir nelengva iš pradžių. Bet juk Viktorui Severinui su Ananu Biliūnu prieš du su puse dešimtmečio buvo sunkiau.

L. KAVALIAUSKAS: — Kad ir labai draugiška mūsų — kauniečių motorlaivininkų — šeima, bet sveika konkurencija su kitų miestų bei rajonų atstovais duotų tik naudą. O padėti, paremti mes visada pasiruošę.

J. MARCULANAS: — Kadais, kai dar varžybas rengdavome Nemune ties Birštonu, ir jas stebėdavo tūkstančiai sirgalių, atėjo čia atostogavęs klaipėdietis Vincas Pranckūnas. Paprašė padėti. Federacija drauge su klubu surengė uostamiestyje trumpalaikį seminarą. Buvo pasidalyta patyrimu, patarta, kaip ir ką. Ir sukruoto klaipėdiečiai — ir „Baltijos“ laivų statybos įmonėje, ir elektros tinkluose atsirado sekcijos, buvo rengiamos varžybos, ruošiami aukšto meistriškumo sportininkai. Bet Pranckūnui išvykus, viskas perniek nuėjo.

„SPARNAI“: — TSRS tautų vasaros VII spartakiados motorlaivių sporto varžybos vyks, deja, ne Kaune. Jos rengiamos Voroneže. Kaip ruošiamasi spartakiados startams!

J. MARCULANAS: — Ruošimosi spartakiadai laikotarpis — karštas metas. Dalis mūsų rinktinės narių drauge yra ir TSRS motorlaivių sporto rinktinės kandidatai. Tai skuterininkai Leonas Kavaliauskas, Ričardas Matelionis, Vytautas Matulevičius, Jonas Mitkus. Motorinių valčių klasėje į sa-

lies rinktinę pakviesti Arvydas Bakšys, Virginijus Tamulis. Tiems sportininkams inventorių gauname iš sąjunginės federacijos. Kitiems reikia tinkintis tuo, kas atlieka nuo draugų. O tobulinti, dirbti, kurti privalo visi.

R. BANKAUSKAS: — TSRS tautų spartakiadoje turės dalyvauti 11 sportininkų. Po du skuterininkus, OBN ir OCN klasėse, motorinėmis valtimis SB ir SC — taip pat po du sportininkus bei trys gliserininkai. Rinktinėje spartakiadai ruošiasi dvigubai daugiau žmonių. Tarybų Lietuvos rinktinės kandidatai parinkti pagal mūsų kasmet vykdomo konkurso absoliučiai geriausiems išaiškinti objektyvius duomenis. Tačiau tai nereiškia, kad kas nors turi užsirezervuoti vietą. Sezonui pradedus bus nemaža varžybų. Jeigu bet kuris sportininkas pasirodys geriau, negu rinktinės kandidatas, vartai į greitas lą, kam teks atstovauti mūsų respublikai, atkelti kuo plačiausiai. Kiekvienas sportininkas turi savo individualų ruošimosi sezonui, technikos parengimo, jos gavimo planus. Tad dirbame išsijusę. Juoba, kad šiemet per spartakiadą vienu metu vyks ir asmeninės, ir komandinės varžybos. Tai gerokai padidina sportininkų atsakomybę.

L. KAVALIAUSKAS: — Bus žymiai sunkiau kovoti, nes sumuojami taškai. Asmeninėse varžybose už pirmą vietą plaukime skiriama 400 taškų, antrą — 300, trečią — 225, ketvirtą — 169 ir t.t. Komandai šie taškai neskaitytomi. Čia svarbu greičių suma. Pasiekę rate 100 km/val greitį, vadinasi, pelnei respublikai 100 taškų, o pasiekę 60 km/val, atitinkamai vos 60 taškų. Toks „universalumas“ dažnai nesuderinamas. Siekdamas komandai garantuoti taškų, kartais esi priverstas mažinti greitį, o tuo tarpu varžovai rizikavo paspausti. Štai ir reikia derinti komandinius interesus su asmeniniais. Tai gali turėti įtakos medalių kokybei bei kiekiui. Tačiau manau, kad visuomenoje startuosime sėkmingai.

V. MATULEVICIUS: — Žemiau penktos vietos užimti nesiruošiam. Na, o aukščiau — gali būti.

„SPARNAI“: — Dėkojame už pokalbį. Linkime kuo sėkmingesnių startų TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje.

Pokalbio dalyvių
mintis išdėstė
A. IČIKAVICIUS



IŠRADINGOS MINTYS, IDOMŪS DARBAI

Surengta keturioliktoji respublikinė radijo mėgėjų-konstruktorių kūrybos paroda. Jos eksponatai parodė, kad mūsų radijo mėgėjų kūrybiniai sugebėjimai nuolat auga, darbuose plačiai naudojami ne tik tranzistoriai, bet ir integruotinės mikroschemos.

Parodos nuostatai numatė, kad už vertingiausias eksponatus skiriami pagrindiniai prizai, o atskiruose skyriuose, kurių iš viso buvo šeši, prizinės vietos. Pažėisdami nuostatų subordinaciją, visų pirma norėtume pakalbėti apie parodos sportinę aparatūrą,

kuri labiausiai rūpi įvairių sporto šakų mėgėjams.

Pirmoji vieta šioje srityje atiteko Vilniaus valstybinio universiteto radijo sporto sekcijos nariams A. Žukauskui, A. Maršalkai ir C. Matūnioniui už „lapių medžioklės“ aparatūros kompleksą. Jis skirtas treniruotėms ir varžyboms. Veikia trijuose bangų ruožuose — 80 m, 10 m ir 2 m; dirba fiksuotais dažnumais. Jį galima valdyti tiek rankomis, tiek ir automatiškai. Maksimalūs išėjimo galingumai tokie: 80 metrų ruože — 5W, kai darbo režimas A1, 10 ir 2 metrų ruože — 2W, kai darbo režimas A2. Siunčiamas

dažnumus stabilizuoja du kvarciniai rezonatoriai. Originalus telegrafo kodo formuotojas, kuriame panaudotos K155 serijos mikroschemos. Prie siųstuvų galima prijungti elektroninius laikrodžius, kas yra didelė pagalba varžybų organizatoriams. Maitinimo elementų pakanka 30 valandų. Vienas siųstuvai buvo sėkmingai išbandyti 1978 metų respublikinėse sezono uždarymo varžybose bei Vilniaus moksleivių pirmenybėse.

Antras prizas paskirtas P. Piragui už eksponatą „Elektroninis tvin-masteris ir spid-pilotas“. Šis prietaisas pakeičia mechaninį ir palengvina šturmano darbą autoraliu varžybose bei sudarant maršruto legendą. Štai pagrindinės prietaiso techninės charakteristikos: vidulinio graičio nustatymo ribos — nuo nulio iki 128 km per valandą (vieno kilometro per valandą tikslumu); spid-piloto skalės tikslumas — plius minus 5 sek. (jį galima koreguoti). Pirmasis tvin-masteris turi iki 99 km 990 m skalę, antrasis — iki 999 km 990 m; abiejų skalių parodymai gali būti grąžinami į nulį. Elektroninio laikrodžio tikslumas — plius minus 10 sek. per parą. Prietaise panaudotos K155 serijos mikroschemos. Jis buvo išbandytas 1978 m. sąjunginėse varžybose ir autoralyje „Kau-no ruduo-78“.

Deja, tai ir viskas apie sportinę aparatūrą. O juk kaip tik čia konstruktoriai turi labai daug galimybių.

Kalbant apie keturių pagrindinių prizų laimėtojus, visų pirma norisi paminėti kauniečių K. Grinevičiaus, J. Jo-

kubausko ir S. Kriaučiūno sukonstruotą automatinio valdymo įrenginį, galintį suderinti valdyti įvairius objektus pagal iš anksto sudarytą programą. Jo pritaikymo sritys labai įvairios. Šis eksponatas pateiktas Valstybiniam išradimų ir atradimų komitetui prie TSRS Ministrų Tarybos, kad būtų užregistruotas kaip išradimas. Įdomus taip pat kauniečio C. Paplausko mikserinis pultas „RAMO-154“, kuris labai reikalingas liaudies teatrui bei estradiniam ansambliams. Jis kompaktiškas, patogus, atitinka šiandieninius reikalavimus ir turi plačias funkcines galimybes, įskaitant spektro sintezavimą.

Didelio susidomėjimo sulaukė ir trečiojo pagrindinio prizo laimėtojas — fizikinių procesų impulsinėse sistemose tyrimų laboratorinis stendas, kurio autoriai vilniečiai L. Lebedevas ir G. Petrovas, bei ketvirtojo prizo laimėtojo kauniečio J. Nedzinsko stereofoninis stiprintuvas su akustine sistema. Prizinės vietos pripažintos taip pat kituose parodos skyriuose.

Matėme ir išradimų minčių, ir įdomių darbų. Jie kalba apie radijo mėgėjų-konstruktorių kūrybą. Belieka palinkėti pagrindinių prizų laimėtojams sėkmės atstovaujant mūsų respublikai sąjunginėje radijo parodoje, kuri vyks šiemet Maskvoje, o konstruktoriams daugiau polėkio, minčių, kuriant sportinę radijo aparatūrą.

R. RAKAUSKAS,
VUU dėstytojas

K. MINDAUGIO nuotraukoje: lankytojai susipažįsta su parodos eksponatais

PAGERBTI GERIAUSI SPORTININKAI

Puiki ši tradicija — baigiasi metai, ir susirenka geriausi sportininkai, treneriai, patriotinės draugijos vadovai aptarti jų rezultatų, pagerbti labiausiai pasižymėjusių.

Suvedant 1978-ujų — Lietuvos TSR vasaros VII spartakiados metų rezultatus į Lietuvos TSR SDAALR CK atvyko šalies automobilių sporto čempionai S. Brundza, A. Girdauskas, J. Siaudkulis,

septintą kartą geriausiu motodaugiakovininku tapęs E. Ramonas, motorlaivių sporto mėgėjas R. Matelionis, A. Bakšys, L. Kavaliauskas, sklandytojai J. Paplauskaitė ir E. Lasauskas, šaulys A. Pauliukonis, jūrų modeliutojas H. Visockas, treneriai S. Ramoška ir A. Cipkus.

Vyko principinis pokalbis apie laimėjimus, problemas, susijusias su pasirengimu šiai vasarą vyksiantiems TSRS tautų vasaros VII spartakiados startams.

Susitikime dalyvavo LKP CK atsakingas darbuotojas V. Portniagin, LTSR Ministrų Tarybos skyriaus vedėjas, Respublikinės automobilių sporto federacijos prezidento pirmininkas S. Rimkus, Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas R. Zalnerauskas, jo pavaduotojas S. Kairys.

Geriausių rezultatų praėjusių metų sezone pasiekusiems sportininkams buvo įteiktos asmeninės dovanos.



Iš dešinės į kairę: šalies antrosios lygos sklandymo čempionai E. Lasauskas ir J. Paplauskaitė, TSRS aukštojo pilotazo čempionas S. Artiškevičius, daugkartinis šalies motociklų sporto čempionas E. Ramonas ir šalies čempionato prizinininkas, jūrų modeliutojas H. Visockas **A. VASINAUSKO** nuotr.

Sieksiu 1000 kilometrų ribos



Adela Dankovska (kairėje) su savo komandos drauge Wrocławo aeroklubo sklandytoja Bożena Demchenko

Praėjusių metų Vokietijos Demokratinės Respublikos atvirame sklandymo čempionate TSRS sportinės delegacijos sudėtyje dalyvavęs „Sparyn“ specialus korespondentas A. ARBACIAUSKAS susitiko su dešimties pasaulio rekordų autore, Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) Lilientallo medaliu apdovanota Lenkijos sklandytoja ADELA DANKOVSKA. Spausdiname jo pokalbį su pasaulio rekordininke apie skraidymus, sklandytuvus ir rekordus.

— KURIS IŠ JŪSŲ REKORDŲ YRA BRANGIAUSIAS?

— Kiekvienas rekordinis skridimas yra brangus. Jis reikalauja daug kruopštaus pasiruošimo ir tinkamų meteorologinių sąlygų. O tas, kaip žinoma, dažnai „neįkandama“ net profesionaliems meteorologams. Tad dažnai rekordinių skridimų bandymai baigiasi nesėkmingai.

Skraidant šiandieniniais plastmasiniais sklandytuvais, rekordai labai išaugo. Jau pripratome prie anksčiau atrodžiusio fantastiško 1000 kilometrų nuotolio skridimo, išaugo greičiai trikampių maršrutuose. Man labiausiai ramybės nedavė tarybinės sklandytojos Olgos Klepikovos nuotolio rekordas — 749,213 kilometro. Kaip sakoma, rekordas su ilga „barzda“, nes jis buvo pasiektas 1939 metais, skrendant konstruktoriaus O. Antonovo sukurtu sklandytuvu „Rot-Front 7“.

Lenkijoje vyraujančiomis meteorologinėmis sąlygomis tinkamiausia yra atlikti perskridimus rytų ir pietryčių kryptimis, praėjus šalto oro frontui. Kita vertus, ta skridimo kryptis yra nenaudinga, nes, skrendant iš vakarų į rytus, trumpėja dienos laikas, o tuo pačiu ir skridimo trukmė.

Ne kartą bandžiau siekti šio rekordo, bet vis nesėkmingai. Kartą per nepilnas penkias valandas pavyko nukristi 500 kilometrų, o pasivijusi antrinį frontą, per tris valandas vos „nušliaužiau“ 70 kilometrų. Su savo vyru — Lenkijos

rinktinės treneriu Juzefu Dankovskiu pastoviai sekėme meteorologinę situaciją ir nusprendėme, kad po 1977 metų balandžio 18 dieną praėjusio šalto fronto, kuris buvo labai ryškus ir tęsėsi nuo Ispanijos iki Skandinavijos, turėtų būti tinkamos sąlygos perskridimui. Iki vėlyvos nakties ruošėme skridimo variantus. Nusprendėme perskridimą pradėti Lenkijos teritorijos pietvakariuose.

Sekančią dieną po nedidelių pusrūčių sėdau į sklandytuvą ir, velkama lėktuvo, patraukiau link Vokietijos Demokratinės Respublikos. Atsikabinau 9 val. 30 minučių virš Skubicos miesto (Lenkija) 1000 metrų aukštyje. Stiprus iki 35 km/val. vėjas labai padėjo skridime. Tačiau pradžioje buvęs žemas debesų padas ir silpni kėlimai priversdavo sustoti prie kiekvieno debesuko. Kai artėjau prie Lešno, oras ėmė gerėti, debesų padas siekė iki 1600 metrų, kėlimai sustiprėjo iki 3 m/s. Kai kur dar pasitaikydavo debesų „gatvelės“, kur po 20–30 kilometrų pavykdavo praskristi nepametant aukščio ir nesukant spiralų. Skridimą labai apsunkino po debesimis sningantis sniegas. Kabinos gaubtą aptraukė šerkšnas, ir tai trukdė orientuotis. Pasidare baisyti šalta. Atskridusi į TSRS teritoriją, patraukiau Rovno kryptimi, kur dar matėsi geresni debesukai. Atsiradau virš Ukrainos miesto Rovno 18 valandą, skridama 600 metrų aukštyje. Suradau

dar termiką, bet variometro rodyklė terodė labai silpną kėlimą. Nutariau išpilti vandens balastą, bet... vanduo nebėgo. Tad lūpimui pasirinkau netoli plento aikštelę. Nusileidau 18 val. 10 minučių. Kaip pasirodė, vanduo nebėgo todėl, kad buvo užšalęs čiaupas. Prie sklandytuvo subėgo būrys vaikų, o netrukus atvažiavo ir vietiniai SDAALR atstovai. Nors ir buvau išvargusi bei sušalusi, džiaugsmo jausmas viską nustelbė. Po dviejų viešnagės dienų Rovne, kur buvau šiltai sutikta, grįžau namo.

— JEIGU NE PASLAPTIS, KOKIE SKRIDIMAI JŪSŲ AT-EITIES PLANUOSE?

— Kaip alpinistus, pasiekus vieną viršūnę, traukia kita — aukštesnė, taip, matyt, yra ir kitų sporto šakų sportininkams. Aš dabar galvoju viršyti 1000 kilometrų ribą. Aišku, pasiekti tai, skrendant iš Lenkijos — yra sunku. Mes numatėme vieną skridimo planą — dalį maršruto praskristi labai anksti rytą, kol dar nėra terminų srovių, pasiekus 7 ar 8 kilometrų aukštį bangų antvėjyje virš žinomo Lenkijos sklandymo centro Jelenia Guroje. Esant palankiam vėjui (o didesniame aukštyje paprastai jis būna stipresnis), galima iš šio aukščio pasiekti TSRS sieną, o toliau atlikti skridimą jau termikuose. Manau, kad tai yra realiausias variantas. Jis ir neduoda ramybės.

— DĖKOJU JUMS UZ POKALBĮ IR LINKIŲ TOLIMŲ IR GREITŲ SKRIDIMŲ.

— Naudodamasi proga noriu perduoti sveikinimus Lietuvos sklandytojams, su kuriais ne kartą teko susitikti įvairiose varžybose, ir pareikšti pripažinimą jūsų konstruktoriams, sukūrusiems puikų šiandieninio pasaulinio lygio sklandytuvą „Lietuva“.

HIPODROME — AUTOMOBILISTAI

Pirmosios reikšmingos automobilių lenktynės šiemet finišavo sausio 28 dieną Utenos hipodrome. Apledėjusioje trasoje vyko permaininga sportinė kova. Daugeliui varuotojų nepavyko išvengti pusnyų. Tik tauragiškiui sporto meistriui G. Stelmokui startavusiam gausiausioje dalyviais pirmoje klasėje „Ziguliais“, pavyko pirmuose dviejuose etapuose surinkti taškų maksimumą ir tapti čempionu. Kiti prizininkai paaiškėjo tik paskutiniuose trečiojo etapo užvažiavimuose. Antras buvo kaunietis E. Paulauskas, trečias — vilnietis E. Sazanovas. Gerai atskiruose etapuose ir užvažiavimuose pasirodė automėgėjai su nuosvais automobiliais A. Taunys, V. Kamblevičius.

Daug dėmesio susilaukė sportininkai, startavę specialiai paruoštais automobiliais. Nugalėjo kaunietis sporto meistras A. Jurevičius, antras liko, dėl mašinos gedimų nebaigęs trečiojo etapo, vilnietis sporto meistras Z. Kivertas, trečias — kaunietis R. Kesminas. Rimtai su senais varžėsi jauni sportininkai kaunietis A. Vadauskas ir pirmą kartą startuojantis tokio rango varžybose pirmo atskyrio sportininkas vilnietis G. Markevičius.

„Volgomis“ geriausiai važiavo kaunietis A. Bilevičius ir šiauliečiai V. Kančiauskas bei V. Charaimas. Antroje klasėje čempionu tapo kaunietis P. Buivydas. Antras — vilnietis V. Brazauskas, trečias — kaunietis A. Alešius.

Varžybas stebėjo keli tūkstančiai žiūrovų.

M. KURAITIS

PASAULIO REKORDAI

Didelį sportinį ilgaamžiškumą rodo 56-rių metų VFR sklandytojas, daugelio pasaulio rekordų autorius H. Grosė, prieš keletą metų pirmas pasaulyje nuskrudęs 1000 kilometrų. Šių metų pradžioje, dalyvaudamas sklandymo varžybose Australijoje, jis sklandytuvu ASW-17 pirmas pasaulyje įveikė 1220 km nuotolį. Skridime išvystė 120 km/val vidutinį greitį. Prieš tai H. Grosė 1161,8 km trikampio maršrute pasiekė 145,3 km/val vidutinį greitį. Tai nauji pasaulio rekordai.

* * *

Tarybinė lakūnė S. Savickaja sportiniu lėktuvu JAK-50 pakilo į 3000 m aukštį per 4 min. 21 sek. Šis rezultatas — naujas pasaulio rekordas.

S-3-B KLASĖS RAKETOS MODELIS

Sis raketos modelis yra vienos pakopos ir turi parašiutą. Modeliui naudojamas 2,5—5,0 N s impulsų variklis.

Korpusas (1) klijuojamas silikatiniais klijais iš dviejų sluoksnių braižybinio popieriaus. Išdžiūvus klijams, korpusas 3—4 kartus lakuojamas celonu.

Stabilizatoriai (2) daromi iš kartono arba 1 mm liepos spono. Modelio galvutė (3) tekinama iš liepos arba pušies medienos. Startiniai žiedai (4) daromi iš dviejų sluoksnių braižybinio popieriaus. Jų skersmuo priklauso nuo startinio strypo skersmens. Modelis strypu turi judėti laisvai.

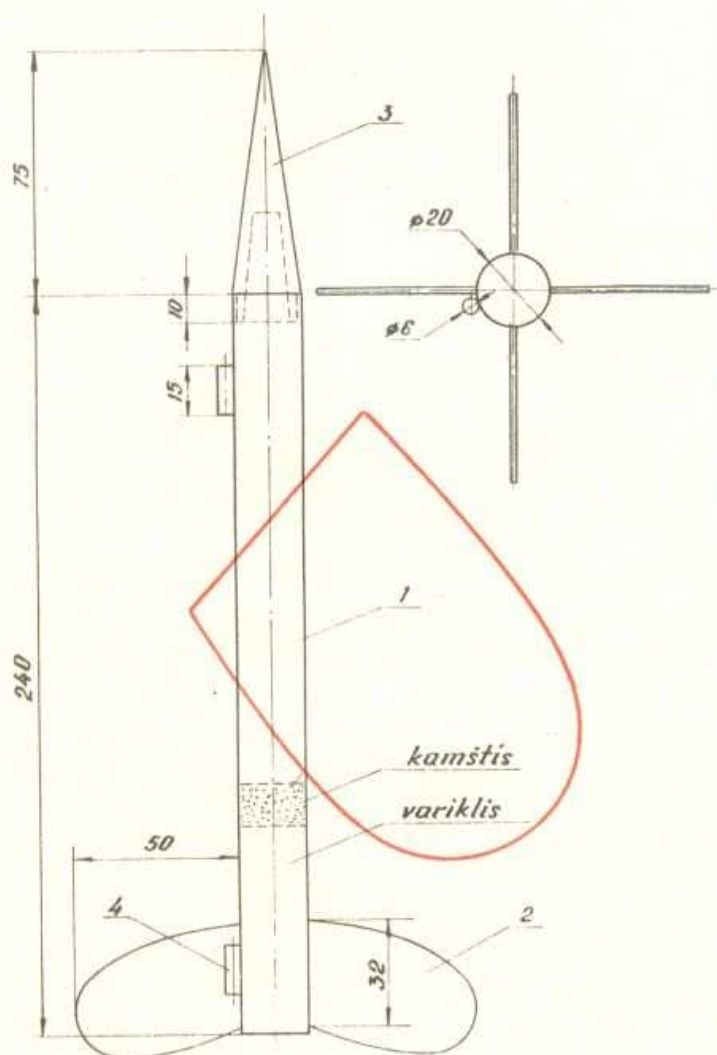
Pagaminus visas detales, modelis surenkamas ir dažomas raudona bei juoda spalva.

Parašiuoto gamybai naudojami ilgaplauštį popierių arba metalizuotą polietileno plevelę.

Parašius daromas 500—600 mm skersmens. Galvutė su parašiu sujungiama aštuoniais 700 mm ilgio siūlais.

Baigtas modelis kartu su varikliu sveria 34 g ir pasižymi geromis skridimo savybėmis. Esant ramiam orui, skrydyje raketa išsilaiko apie 170—180 sekundžių.

J. ZAMOJIS,
RJTS raketų modeliavimo
laboratorijos vedėjas



Klausiate — atsakome

A. Brazdeikis iš Kauno, **V. Kinduryš** iš Klaipėdos raj. ir **J. Petraitis** iš Panevėžio prašo paaiškinti, kaip aviamodeliai skirstomi į kategorijas bei klases.

Spausdiname inžinieriaus **J. Misiūno** atsakymą.

Visi aviamodeliai suskirstyti į kategorijas ir klases Tarptautinės aviacijos sporto federacijos kodeksu.

F1 KATEGORIJA

Jai priskirti visi laisvo skridimo modeliai.

F1A žymima sklandytuvų modelių klasė. Čia gali būti varžybų nuostatoms atitinkančios klasės A-2 modeliai ir modeliai, skirti rekordams. Šioje klasėje registruojami pasaulio išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų ir aukščio rekordai.

F1B — lėktuvų modelių su gumos varikliais klasė. Čia — varžybų reikalavimus atitinkantys modeliai ir modeliai, skirti aukščiu, nuotolio tiesiųjų, išsilaikymo ir greičio rekordams. Šiai klasei priskiriami hidroplanų modeliai su gumos varikliu, kuriems registruojami tokie pat pasaulio rekordai.

F1C — lėktuvų modeliai su vidaus degimo varikliais (taimeriniai modeliai). Taip pat žymima ir hidroplanų klasė ir registruojami pasaulio aukščio, išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų ir greičio rekordai.

F1D — kambarinių modelių su gumos varikliu klasė. Varžybose leidžiama dalyvauti su modeliais ne lengvesniais kaip 1 g ir ne ilgesniais sparnais kaip 650 mm. Išsilaikymo rekordai registruojami dengtose patalpose, skirstant jas į grupes pagal lubų aukštį: iki 8 m, 8—15 m, 15—30 m ir virš 30 m.

F1F — laisvo skridimo sraigasparnių modeliai su gumos varikliu ir vidaus degimo varikliu. Registruojami pasaulio išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų, aukščio ir greičio rekordai.

F1E — sklandytuvų modeliai su magnetiniu valdymu.

F2 KATEGORIJA

Šiai kategorijai priskirti kordiniai modeliai.

F2A — greičio kordiniai modeliai su vidaus degimo

varikliu. Registruojami greičio rekordai skrendant ratu: I kategorija — iki 2,5 ccm cilindro darbinis tūris,

II kategorija — 2,5—5 ccm, III kategorija — 5—10 ccm.

F2A klasei priskiriami kordiniai greičio modeliai su reaktyviniu varikliu, kur registruojamas greičio pasaulio rekordas, skrendant ratu.

F2B — pilotazinių modelių klasė.

F2C — lenktyninių modelių klasė.

F2D — „oro kautynių“ modelių klasė.

F3 KATEGORIJA

Tai radiju valdomi modeliai.

F3A — lėktuvo su vidaus degimo varikliu, o taip pat pilotazinis bei daugiakovės modelis. Registruojami pasaulio išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų, aukščio, greičio, nuotolio uždaru maršrutu rekordai. Šiai klasei taip pat priskiriami ir hidroplanų modeliai.

F3B — sklandytuvų modeliai: daugiakovei, skriejimui, taip pat modeliai pasaulio rekordams išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų, aukščio, greičio, nuotolio uždaru maršrutu.

F3C — sraigasparnių modeliai su vidaus degimo varikliais. Registruojami pasaulio išsilaikymo, nuotolio tiesiųjų, aukščio, greičio ir nuotolio uždaru maršrutu rekordai.

F3D — lėktuvų lenktyniniai modeliai. Lenktynes vykdo 4 ekipažai vienu metu 4 km distancijoje.

F4 KATEGORIJA

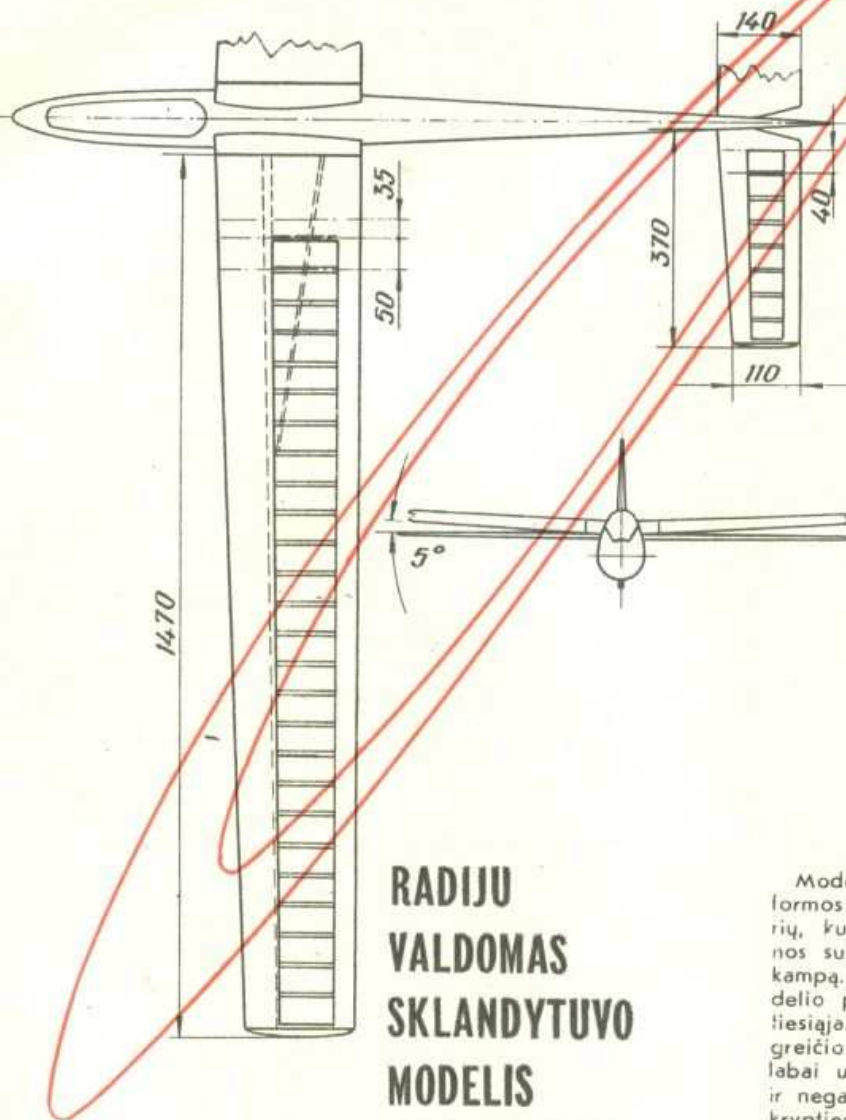
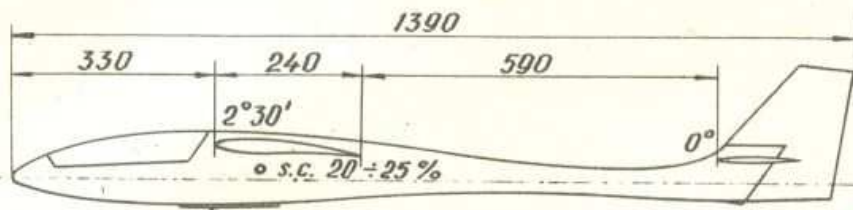
Tai kopijų modeliai.

F4B — lėktuvų kopijų kordiniai modeliai.

F4C — lėktuvų kopijų radiju valdomi modeliai.

F4D — sklandytuvų kopijų radiju valdomi modeliai.

Daugelyje šalių pastaraisiais metais į varžybų programas įtraukta jauniems skirta sklandytuvo A-1 klasė (nešančių plokštumų plotas ne daugiau 18 kvadratinų decimetrų, minimalus svoris — 220 g) ir lėktuvo su gumos varikliu B-1 klasė (nešančių plokštumų plotas 14 kvadratinų decimetrų, minimalus svoris 170 g ir 40 g maksimalus grumos variklio svoris).



RADIJO VALDOMAS SKLANDYTUVO MODELIS DAUGIAKOVEI

Modelis turi siaurėjančios formos sparnus ir stabilizatorių, kurių užpakalinės brūkšnys su ašimi sudaro statų kampą. Dėl to pagerėja modelio pastovumas skrendant tiesioje. O tai labai praverčia greičio pratime, kada pilotas labai užimtas gilumos vairais ir negali daug dėmesio skirti krypties išlaikymui.

Kaip gilumos vairas veikia stabilizatorius ir dides-

lio plogo posūkio vairas didina modelio manevringumą.

Sparno profilis yra sukurtas Charkovo aviacijos instituto aviamodelizmo laboratorijoje 1977-ųjų metų TSRS čempionate sportlininkas M. Krivuševs juo laimėjo trečią vietą, o pernai ir man teko trečioji vieta, startuojant modeliais, kuriuose panaudotas kaip tik šis profilis.

Esant simetriškam stabilizatoriaus profiliui, svorio centras turi būti 20–25 proc vidurinės sparno stygos.

Modelis neskriedamas išsilaiko ore apie 5 min. Tai reiškia, jog galima 10–11 kartų perskristi bazinį nuotolį.

Modeliui pilotuoti panaudota aparatūra „Supranar“ ir „Varioprop-85“.

LIEMUO gaminamas iš stiklo, panaudojant anglies audinį. Atskiri mazgai (liemens priekinė dalis ir centropianas) iš vidaus sutvirtinti milimetrine klijuote.

SPARNAI gaminami iš balzų. Kad tiksliau išlaikytume profilį, sparno apačia iš putplasčio gaminamas stapeilis. Nervūros išdrožiamos surinkus balzines plokšteles tarp dviejų iš diuraluminio pagamintų šablonų. Lonzeronas sutvirtinamas papildomai priekiniu balzine plokštele. Plokštumos dengiamos pluoštiniu popierium. Lakuojamos tris, keturis kartus, pridėjant į laką ricinos santykiu 1:10. Prieš lakuojant paskutinį kartą, visi nelygumai nušveičiami pačiu smulkiu (mikroniniu) švitiniu popierium. Sparnai prie liemens tvirtinami kaiščiais iš dviejų 2 mm storio diuraluminio plokštelių. Panašios konstrukcijos ir stabilizatoriaus. Jis prie liemens tvirtinamas dviem 3 mm skersmens plieniniais kaiščiais.

J. ADOMONIS,
Charkovo aviacijos
instituto studentas,
Prienu ESAG stipendininkas

ČEMPIONATAI MIKROMODELIAIS

Vilniaus 21-osios vidurinės mokyklos sporto salėje vyko Lietuvos TSR trečiosios asmeninės aviamodeliuotojų pirmenybės kambariniais modeliais. Jau nuo pirmo turo dėmesį atkreipė respublikos rekordininkas panevėžiečio Eugenijaus Dziurichiaus modelių skrydžiai. Penktame ture jo modelis skraidė 9 min. 43 sek. Rekordas viršytas. Paskutinis šeštasis turas. Ore vėl Eugenijaus modelis suka-

palubėję ratus. Kuomet lengvutis kaip pūkas lėktuvėlis palietė grindis, chronometrai rodė 9 min. 51 sek. Šis rezultatas 20 sek. geresnis už Eugenijaus šiais metais Taline pasiektą respublikos rekordą. Antrą vietą užėmė taip pat panevėžietis D. Skiauteris, „bronzą“ atiteko šiauliečiui A. Juočepiui.

A. PRANSKĖTIS

* * *

Kardingtone (Anglija) vyko 1978 metų pasaulio čempionatas skraidančiais kambari-

niais modeliais. Jame dalyvavo keturiolikos žalių sportininkai. Labai gerai skraidė amerikiečio D. Ričmondo modelis, išsilaikęs ore 41 min. 49 sek. + 42 min. 54 sek. = 84 min. 43 sek. (įskaitant imama dviejų geriausių skridimų laikas iš šiešių). Jis ir iškovojo čempiono aukso medalį.

Komandomis nugalėjo Anglijos rinktinė.

NORI ĮSIGYTI

1969, 1970, 1971, 1973, 1974 m. — 1–4; 1975 m. ir

1976 m. — 1, 2 ir 4; 1977 m. — 4 „Sparnų“ numerius.

Siūlyti adresu: 235343, Panevėžio raj., Daukniūnų paštas, VALDAS BAJORIŪNAS.

NORI SUSIRASINĖTI

su aviamodeliuotojais:

Seštokas JONAS MACKONIS. Adresas: 234164, Molėtų raj., Miežonių paštas, Mackonių km.

Septintokas VALDAS BAJORIŪNAS. Adresas: 235343, Panevėžio raj., Daukniūnų paštas.

„ZLIN“ Z-50L



Atliekant aukštojo pilotazo figūras, lakūno pergalės sėkmė priklauso ne tik nuo meistriškumo. Didelį vaidmenį turi ir lėktuvo, kuriuo skrenda sportininkas, savybės. Todėl aukščiausio oro akrobatų forume — pasaulio aukštojo pilotazo čempionatuose — pastoviai matome naujas, vis tobulesnes lėktuvų konstrukcijas. Jau istorine retybe tapo ilgą laiką neturėjęs sau lygių lėktuvas Biurker-133 „Jungmeister“. Daug gražių pergalį yra pasiekta Čekoslovakijoje sukurty lėktuvų „Zlin“ Z-26, Z-126, Z-226, Z-326, Z-526 ir Z-726 šeima. Pastaraisiais metais pasaulio čempionatuose nenugalimi buvo tarybiniai lakūnai, skraidę A. Jakovlevo konstrukcijos lėktuvais JAK-18 P, JAK-18 PM, JAK-18 PS.

Keičiantis varžybų sąlygoms (be normalių ir nugarinių figūrų, pratimuose vis daugiau reikia atlikti vertikalios aukštojo pilotazo figūras), iškilo nauji reikalavimai ir lėktuvams. Šiuo požiūriu tarptautinėje arenoje sėkmingai pasirodė šveicarų „Acrostar“, prancūzų CAP-20, amerikiečių „Pitts-Special“ ir „Stefens-Acro“ lėktuvai. Ypatingai puikiais pilotazinėmis savybėmis pasižymi naujausias tarybinis sportinis lėktuvas JAK-50, su kuriuo, kaip prisimename, pasaulio VIII čempionate Kijeve mūsų šalies lakūnai iškovojo visus pagrindinius apdovanojimus. Tačiau jau Kijeve specialistų dėmesį patraukė naujas čekoslovakų pagamintas lėktuvas „Zlin“ Z-50L,

su kuriuo tuomet jų komandos lakūnas I. Tučekas užėmė trečią vietą.

Daugiau įsiskraidę, pilnai įsivainę lėktuvo Z-50L galimumus, Čekoslovakijos lakūnai sėkmingai startavo praėjusiais metais įvykusiame pasaulio IX aukštojo pilotazo čempionate. Jų komanda vyrų tarpe tapo nugalėtoja, o I. Tučekas iškovojo pasaulio absoliutaus čempiono vardą.

Lėktuvas „Zlin“ Z-50L yra vienmotoris, vienvietis, ištisai metalinės konstrukcijos žemasparnis monoplanas.

Sparnas ištisinis, trapezinės formos. Jis sudarytas iš dviejų nešančių lonžeronų ir dengtas metaline danga. Profilis simetriškas — pašaknyje NACA 0018, pereinantis gale į NACA 0012. Kairiojo sparno gale yra greičio prietaiso Pilot vamzdelis. Atskirų užsparnių neturi, tačiau beveik ištisai per visą sparną eina su aukštumos vairais diferencijuoti eleronai, kurie dalinai atlieka ir užsparnių funkcijas. Norint atlikti tolesnius perskridimus, sparno galuose galima prikabinoti papildomus kuro bakus.

Liemens skerspjūvis yra ovalo formos. Užpakalinė liemens dalis pagaminta ištisai su kylu. Pilotų kabina specialiai pritaikyta pilotazui. Joje yra reguliavimo pedalai. Lėktuvo sėdynėje numatyta vieta nugariniam gelbėjimosi parašiutui. Kabinos gaubtas yra ištisinis, atsidarantis į dešinę šoną. Avarijos atveju jis lengvai numetamas. Stabilizatorius prie liemens sustvirtin-

tas spyriukais. Aukštumos ir posūkio vairai turi aerodinaminis kompensatorius bei trimierius.

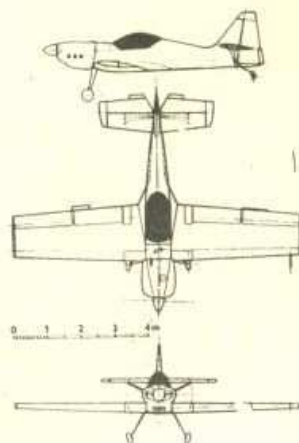
Lėktuvo važiuoklė neįtraukiama. Ją sudaro du pagrindiniai priekiniai ratai ir uodegos ratukas. Pagrindinė važiuoklė pritvirtinta prie liemens. Ji pagaminta iš titano stovų, kurie yra elastingi ir kartu atlieka amortizatoriaus vaidmenį. Ratukai — 350×135 mm, turi mechaninius stabdžius. Uodegos 122×60 mm ratukas pritvirtintas prie liemens ant lingių plieno stovo. Starto ir skridimo metu uodegos ratukas yra užblokuotas neutralioje padėtyje. Riedant žeme juda kartu su posūkio vairu.

Kuro sistema (bakas 60 litrų talpos) specialiai pritaikyta pilotaziniams skraidymams ir aprūpina kuru variklį bet kurioje lėktuvo padėtyje. Lėktuvas, nekeisdamas padėties, gali skristi ant nugaros tris minutes.

Lėktuvas turi plokščią šešių cilindrų oru aušinamą variklį Lycoming AEIO-540-D4 B5. Nominalus variklio galingumas prie 2700 apsisukimų per minutę — 250 A.J. Propeleris — Hoffman HO-V 123 K. Jis turi hidraulinę žingsnio keitimo sistemą ir yra 2 m diametro. Sraigas pagamintas iš medžio ir plastmasės. Variklis dengtas plastmasiniais gaubtais su aušinimo angomis.

Lėktuvo konstrukcija leidžia atlikti perkrovimus normaliam skridime plus 9 g, o nugariniame — minus 6 g.

A. BACINIS



TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	8,58 m
Sparnų ilgis su papildomais bakais	9,03 m
Lėktuvo ilgis	6,62 m
Lėktuvo aukštis	1,98 m
Nešančių plokštumų plotas	12,50 m²
Sparno prailgėjimas	5,88
Tuščio lėktuvo svoris	570 kg
Maksimalus skridimo svoris	720 kg
Įkrovimas	57,60 kg/m²
Maksimalus greitis	293 km/val.
Kreiserinis greitis	240 km/val.
Kilimo greitis	130 km/val.
Tūpimo greitis	98 km/val.
Maksimalus leidžiamas greitis	337 km/val.
Maksimalus vertikalus kilimo greitis	12 m/s.
Aukščio lubos	6000 m
Skridimo nuotolis su papildomais bakais	640 km

TĖVŲ PROFESIJOS PAVILIOTI



Nieko stebėtino šiandien, kai vaikai, pamėgę tas pačias profesijas, pakeičia tėvus prie staklių ar traktoriaus vairo. Tokį kelią jaunas žmogus, suprantama, pasirenka ne iš karto. Meilę darbui, potraukį tėvų profesijai, jos romantiškai ir turtinai kasdienybei vaikai išsiugdo nuo pat mažumės, iš tėviškų pašnekesių, jų pokalbių darbo draugų būryje, būnant kolektyve smalsiai stebint jaunų specialistų, jau dirbančių tame kolektyve, nuotaikas, entuziazmą.

Toks tėvų profesijos pažinimo kelias atvedė į sklandy-

tojų gretas vilnietę Audronę Arbačiauskaitę, kaunietį Rimą Koronkevičių bei daugelį kitų mūsų respublikos aviacijos sporto entuziastų. Jie šiandien nedrąsiai prisimena tas džiaugsmingas akimirkas, kada tėvas pirmą kartą atsivežė į sporto klubo aerodromą, kada pirmą kartą iš arti pamatė sklandytuvą, pirmą kartą tėvas paskraidino sportiniu lėktuvu. Šios pirmos pažintys, pirmi įspūdžiai įžiebė kibirkstėlę, kuri paskui uždegė troškimą išmokyti skraidyti.

Štai ir šie mažyliai, „Dovanos“ susivienijimo gamybos

viršininko, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo lakūno buksyruotojo Vlado Smulskio sūnūs Zilvinas ir Ugnius, kuriuos matome A. Antanio nuotraukoje, pirmą kartą atvažiavę su tėvu į aerodromą, su vaikišku džiaugsmu ir nenumaldomu smalsumu „susi pažįsta“ su spalvingu sportiniu lėktuvu „Vilga“, kuriuo kaip tik ir skraido jų tėvelis. Kas žino, gal šis pirmasis įspūdis išliks ryškia kelrode žvaigžde, ir vėliau sutiksime juos prie sklandytuvo vairalazdės arba lėktuvo šturvalo.

POVANDENINIO SPORTO FEDERACIJOS PLENUMAS

Rezultatus, vystant respublikoje povandeninį sportą, susumavo įvykęs šios sporto šakos federacijos respublikinis plenumas. Ataskaitą padarė federacijos prezidento pirmininkas A. Rosenas. Tiek pranešėjas, tiek ir kalbėję diskusijose pažymėjo, kad, nepaisant pasiektų laimėjimų, naujų rekordų, mūsų respublikos povandenininkai dar gerokai atsilieka nuo bendro šalies šios sporto šakos lygio. Plenumo dalyviai plačiai aptarė priemones povandeninio sporto masiškumui plėsti, meistriškumui kelti. Priimtas nutarimas, numatantis tolesnį šios sporto šakos vystymą respublikoje.

Nauju federacijos prezidentu pirmininku išrinktas Lietuvos TSR valstybinio plano komiteto pirmininko pavaduotojas H. Jackevičius. Jo pavaduotojais plenumo dalyviai išrinko A. Roseną ir R. Bankauską.

PIRMAMEČIAI — BŪSIMIEJI AVIATORIAI

Kasmet gausus būrys vaikų bei merginų — moksleivių ir studentų, gamybininkų ir tarnautojų, kuriuos vilioja žydrieji padangių keliai, ateina į respublikos aviacijos sporto klubus. Vienus pakviečia troškimas skraidyti bemo-toriais paukščiais — sklandytuvais, kitus — noras būti lakūnu arba parašiutininku. Štai ir praėjusių metų gruodyje į darnią ir skaičlingą respublikos aviacijos sportininkų šeimą įsijungė keli šimtai pirmamečių būsimų aviatorių. Bene daugiausiai atėjo į Vilniaus aeroklubą. Net 72 jaunuoliai panorą būti parašiutininkais, o 45 — išmokyti skraidyti sportiniais pilotажiniais lėktuvais. Didelio būrio pirmamečių būsimųjų aviatorių — 35 parašiutizmo mėgėjų ir 30 sklandytojų — susilaukė

Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas. Ne viena dešimtį aviacijos sporto entuziastų į būsimų sklandytojų gretas priėmė Alytaus ir Panevėžio, Telšių ir Klaipėdos bei kiti respublikos aviacijos technikos sporto klubai.

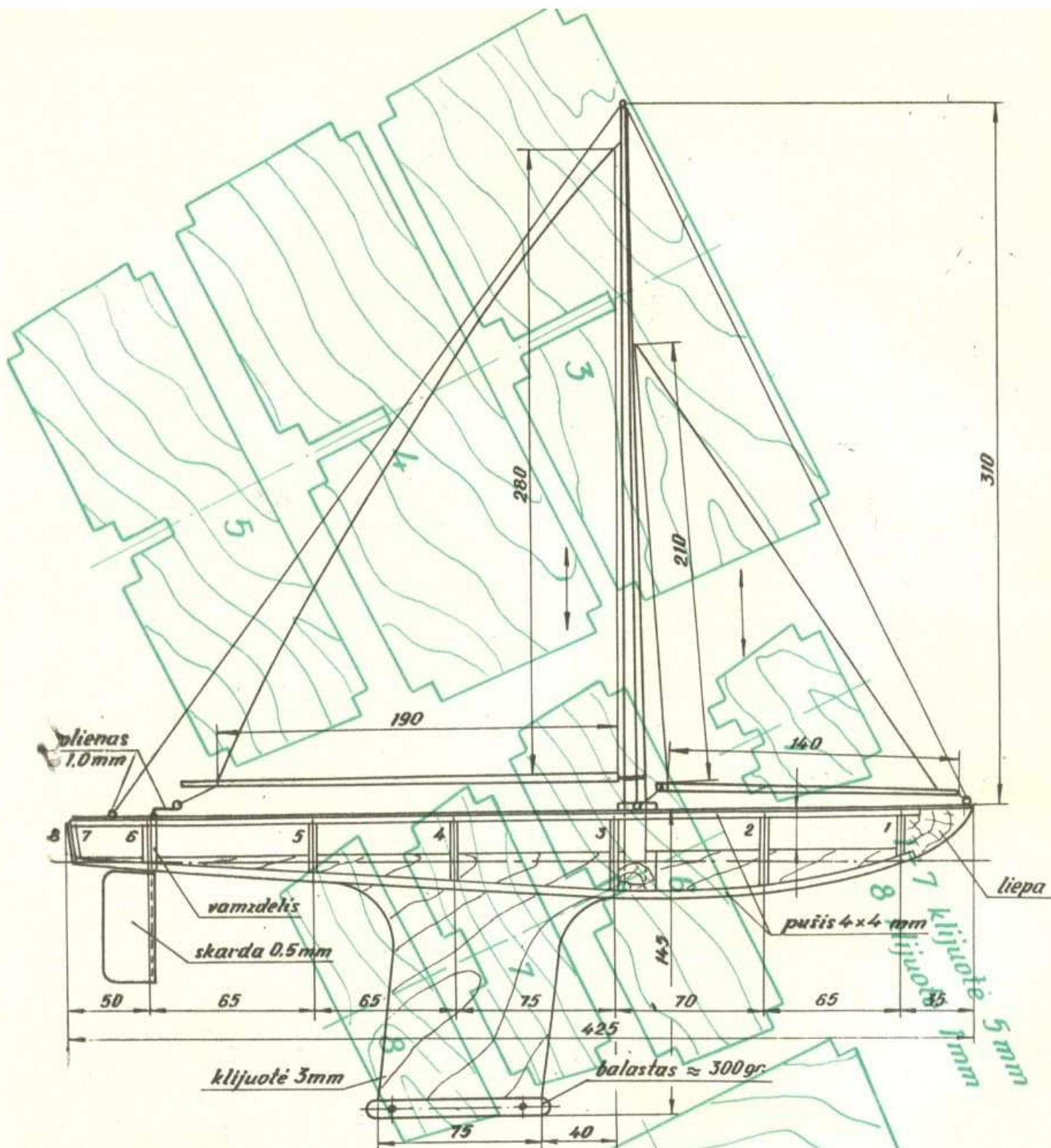
24 pirmamečius priėmė Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas. Čia jau sausio pradžioje prasidėjo teoriniai užsiėmimai, kuriems vadovavo klubo instruktoriai, aviacijos technikos, meteorologijos bei kiti specialistai, prityrę sklandymo meistrai. M. Kuraičio nuotraukoje matome šio klubo viršininką Z. Brazauską teorinio užsiėmimo su pirmamečiais metu, studijuojant sklandytuvo navigacinius prietaisus.

Teoriniai užsiėmimai vyko ir kituose klubuose. Gali bū-



ti, kad ne visiems bus „įskaitomi“ šie mokslai, ne kiekvieną pripažins tinkamu medicininė komisija, dar kiti nebe-panorės šiam pomėgiui skirti ne vieną laisvalaikio valandą. Bet tai bus vienetai. Daugu-

ma, kaip ir kiekvienais metais, įsijungs į respublikos aviacijos sportininkų-lakūnų sklandytojų bei parašiutininkų šeimą ir jau šią vasarą atliks pirmuosius skrydžius, šuolius parašiutu.



BURLAIVIO MODELIS PRADEDANTIEMS

Sis burinės jachtos modelis, nesudėtingos konstrukcijos, gaminamas iš visiems prieinamų medžiagų.

Brėžinyje pateikti korpuso rėmai yra natūralaus dydžio. Jie išpjaujami iš 5 mm, o kėlis — iš 3 mm klijuotės. Išilginėms lystelėms ir stiebui naudojama pušis. Surinkant modelio korpusą, naudojami drėgmei atsparūs klijai. Korpusas dengiamas 1 mm kli-

juote, o jos neturint, galima panaudoti nestorą kartoną. Apdengus korpusą, jis dažomas keliais kartais nitrodažais arba laku. Išdžiūvus dažų sluoksniui, nelygumai nušveičiami švitrinio popieriumi. Po to dažoma dar kartą. Stiebo sustiprinimui naudojamos 0,2—0,3 mm žvejų valo arba storo tvirto siūlo atstatmos. Burėms daryti naudotinas plonas tankus audinys.

J. DALIUS

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

SAVANORISKOS DRAUGIJOS ARMIJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI RESPUBLIKINĖSE BIATLONO PIRMENYBĖSE VILNIUJE RUNGTYNIAVO

apie 90 sportininkų (jų tarpe devyniolika moterų) iš Vilniaus, Kauno, Kelmės, Plungės, Vilkaviškio ir Kauno rajono. Moterų 5 km distancijoje nugalėjo kaunietė T. Gričiūnaitė, įveikusi nuotolį per 25 min. 58 sek. 7,5 km trasoje pajėgiausia buvo taip pat kaunietė J. Lukoševičiūtė (49:47). Ir jaunimas rungtyniavo dviejose distancijose. 10 km greičiausiai sukarė vilnietis Č. Gotovskis (47:10), o 15 km — kaunietis A. Šalna (44:19). Vyrų 10 km distancijoje pajėgiausias buvo vilnietis M. Kačianovskis, įveikęs nuotolį per 47 min. 38 sek. Komandomis nugalėjo Vilniaus miesto ir Kelmės rajono slidininkai.

EUROPOS TRUMPŲJŲ BAN-

GU RADIO RYSIO 1978 METŲ PIRMENYBĖSE Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto trumpabanginių komanda (šaukinys UK2PCR) pasiekė geriausių rezultatų žemyn. Ji per 48 valandas užmezgė 1013 radijo ryšių. Komandoje buvo TSRS tarptautinės klasės sporto meistras A. Kregždė ir A. Macas, sporto meistras G. Lučinskas ir V. Urbonas, kandidatai į meistrus A. Pipiras ir A. Žekonis bei pirmaatstų rinkininkis V. Vyšniūnas.

SAJUNGINĖSE TELEGRAFO RYSIO PIRMENYBĖSE mūsų respublikos komanda užėmė trečią prizinę vietą.

Asmeninėse varžybose bronzos medalį penktą kartą

iškovojo kaunietis A. Kregždė.

RESPUBLIKOS SUNKVEŽI. MIŲ AUTORALIO ČEMPIONATE nugalėjo rokiškiai A. Uldukas ir V. Markelis (5-ta klasė) bei vilniečiai C. Rauba ir V. Kozlovas (6-ta klasė).

RESPUBLIKOS MOTOKROSO ŽIEMOS PIRMENYBĖSE komandomis geriausiai pasirodė Kauno respublikinio sporto technikos jūrų klubo ir Panevėžio rajono ekipos. Atskirų klasių motociklais nugalėjo: 250 ccm — kaunietis A. Drulla, 125 ccm — kaunietis K. Vorotinskas, 350 ccm — plungietis D. Janavičius, 500 ccm — vilnietis I. Blaškevičius, motociklu su priekaba — uteniškiai A. Zlatkus ir V. Jonuška.

PASKUTINIS ANTUANO DE SENT EGZIUPERI SKRYDIS

Kaip jį atliko, kokiomis aplinkybėmis žuvo įžymusis raišytojas ir pilotas, iki šiol buvo paslaptis. Tik neseniai, praėjus po šio tragiško įvykio daugiau kaip trims dešimtmečiams, prancūzų periferiniame laikraštyje „Siud kvest“ buvo pateiktas į atsargą išėjusio prancūzų karininko pasakojimas apie šį įvykį.

Prisiminimų autorius teigia, kad jis 1944 metų liepos 31-ąją, būdamas Bioto kaime, esančiame Alp Maritimės departamente, matė, kaip fašistinė priešlėktuvinė artilerija galinga ugnimi apšaudė „Lokhid“-P-38 tipo naikintuvą „Laitning“. Bandydamas išvengti tolesnių sviedinių, lėktuvas pasuko Viduržemio jūros link, palikdamas paskui save gerai matomą dūmų debesį.

Iki šiol buvo žinoma, kad Antuanas de Sent Egziuperis tą dieną tikrai išskrido su P-38 į minėtą rajoną žvalgybai ir jog iš šios kovinės užduoties jis nebegrįžo. Aukščiau pateikto pasakojimo autorius yra tos nuomonės, kad jo matytas atvejis kaip tik ir liečia A. de Sent Egziuperį, ir kad jis žuvo lėktuvui nukritus į Viduržemio jūrą.

NAUJA SPORTO ŠAKA — AUTOBOLAS

Kiek žinome sporto šakų? Dabar prie šio skaičiaus prisidės dar ir Vakarų Europoje vis populiariaujantis autobolas. Jį asfaltuotoje aikštėje žaidžia keturi kiekvienos komandos autobolininkai du kėlinius po 30 minučių.

Rungtynės, kurių nuotrauką pateikiame, vyko Štutgarte.

Susitiko VFR ir Prancūzijos komandos. Abiejų ekipų žaidėjai įsikūrė mažuosiuose



„Folksvageno“ automobiliuose, kuriuos sportininkai nusipirko... sąvartynuose. Kiek paremontavę juos, iš visų pusių apginklavę smūgiams atsparia guma ir nuėmę visas stiklo detales, sportininkai ryžtingai veržėsi į varžovų vartus, varydami motociklo kamuolį... automašinomis. Viena žaidimo įdomybių — 11 m baudinys. Jis atliekamas iš šio nuotolio, bet prieš tai sportininkai pakeičia „Folksvageną“ į greitąją „Simką“, žinoma irgi suręstą iš automobilių laužo.

Naująja sporto šaka labai susidomėjo automobilių gamyklos. Jos mato autobole didžiulę galimybę savo produkcijai reklamuoti. Kai kurios firmos jau pradėjo gaminti ir šiai sporto šakai specialiai skirtus, gerai apsaugotus, forsuotais varikliais automobilius. Kalbama ir apie Europos autobolo lygos įkūrimą. Ką gi, ir tai įmanoma. Juk pinigai šiuo atveju vaidina pagrindinį vaidmenį. O jų nei „Folksvageno“, nei „Simkos“ firmos nepagailės, kad tik rastų platesnę rinką savo gaminiams. Iš kitos pusės, atsiranda nemažai žmonių, kurie noriai moka pinigų už vietą tribūnose, kad iš arti matytų, kaip... žūna žmonės!

FARNBOROU

Taip buvo pavadinta tradicinė aviacijos pramonės paroda Anglijoje. Vietovėje, pagal kurios pavadinimą vadinamas ir salonas, kadaise būdavo rengiama vien Didžiosios Britanijos firmų paroda. Bet, laikui bėgant, aviacijos pramonė susidūrė su dideliais sunkumais, ir tada nutarta įsileisti ir kitų šalių gaminius. Tad šį kartą parodoje dalyvavo 350 firmų, atstovaujančių 16 šalių. Kaip



ir Paryžiaus salone, surengtame užpernai, Farnborou salono pagrindą sudarė karinė aviacija ir jos ginkluotė. JAV susilaikius nuo savo pramonės produkcijos demonstravimo, pagrindinis karinės technikos biznierių buvo Prancūzija. Ji pateikė „Miražus“ ir „Transalus“. Įvairių variantų, su visais galimais jų ginklais ir žaudmenimis. Neatsilikio ir Didžiosios Britanijos firmos, pademonstravusios priešraketinės gynybos radarinį lėktuvą „Komet-IV“, naująją karinį lėktuvą „Jaguar GR-1“, taip pat pademonstravę atvirame ore naująją „Si harier“ lėktuvą, kuris startuoja lyg nuo slidžių trampolino. Neatsilikio karinės aviacijos srityje ir kitos šalys. Išimtis buvo Lenkija bei Rumunija, vienintelės socialistinės šalys, dalyvavusios parodoje. Jos demonstravo sportinius lėktuvus.

Nuotraukoje: „Harier“ startuoja nuo trampolino.

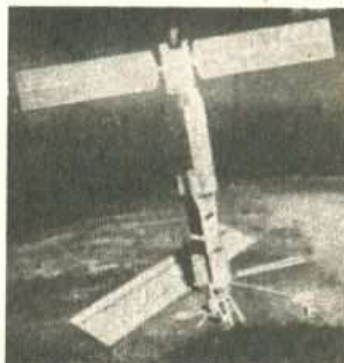
„TAURUS“ II UŽKARIAUJA RINKĄ

Redinge vyko JAV aviacijos pramonės paroda. Didelį susidomėjimą sukėlė Spittaler Helikopters koncerno pateiktas malūnsparnis „Taurus“ II, turintis labai platų veiklos diapozoną.

Daugelio užsakymų susilaukęs „Taurus“ II — tai JAV pagal tarybinę licenziją įgytas malūnsparnis „Mi-2“, kuriame amerikiečiai įmontavo savo gamybos „Allison“ 250 — C 20 B variklius. Populiariojo malūnsparnio kaina — 550 tūkstančių, o skridimo valandos kaina — 148 doleriai.

KĄ GALI PALLYDOVAI

JAV policija suvedė savo veiklos praėjusiais metais, kovojanti su narkotikų kontrabanda, rezultatus. Jie labai įraškingi. Sulaukta, šalia smulkių kontrabandininkų, 40 laivų, kuriais buvo bandoma atgabenti iš Kolumbijos į šalį 500 tonų marihuanos, kainuo-



jančios juodojoje rinkoje 400 milijonų dolerių! Kaip nurodė policija, sulaukta aukščiau minėtų laivų jai padėję specialiai tam tikslui tarnaujantys stebėjimo palydovai SEASAT 1, kurių vieną mato te nuotraukoje.



VAIKINAI IR MERGINOS!

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

ČIA KONSTRUOJAMI, STATOMI IR BANDOMI
NAUJI SKLANDYTUVAI, KITA SPORTINĖS
AVIACIJOS TECHNIKA.

I GAMYKLĄ PRIIMAMI JAUNUOLIAI, BAIGĘ VIDURINĮ MOKSLĄ. GABIAUSIEJI, NORINTIEJI KELTI KVALIFIKACIJĄ, SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNCIAMI MOKYTI Į ŠALIES AUKŠTĄSIAS INŽINERINES AVIACIJOS MOKYKLAS.

KREIPTIS ADRESU: PRIENAI,

KETURIŲ KOMUNARŲ g. Nr. 3,

EKSPERIMENTINĖ SPORTINĖS

AVIACIJOS GAMYKLA

SPARNAI

KAINA 30 kap. 0,24 INDEKSAS 76782

EKSPERIMENTINĖ SPORTINĖS AVIACIJOS GAMYKLA

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

