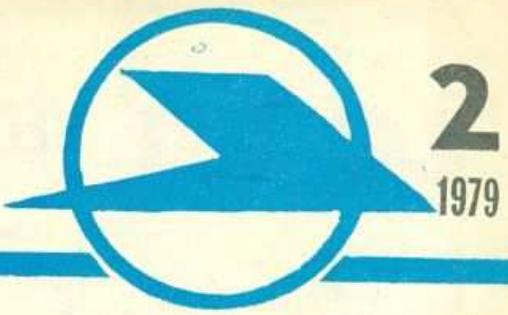


SPARNAI



1979 m. Nr. 2 (43)

LITUVOS TSR SAVANORIŠKOS DRAUGIJOS ARMIJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNU REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENINIS-MOKSLINIS-PRAKТИNIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS

Eina nuo 1968 m. keturis kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algimantas ADOMENAS, Romas BANKAUSKAS, Petras BRUNDZA, Stasys BRUNDZA, Nijolė GINEITIENĖ, Aleksandras ICIKAVIČIUS (atsakingasis sekretorius), Aleksandras JONUŠAS, Kazys KILČIAUSKAS (vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas), Savelijus LEVČENKA, Vytautas PAKARKAS, Rimantas RAKAUSKAS, Stanislavas RAMOŠKA, Šarūnas SKAPCEVIČIUS (vyriausasis redaktorius).

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

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

Atiduota rinkti 1979.IV.16. Parašyta spausdinti 1979.VI.4. Tiražas 39 365 egz. 4 sp. lankai, 4,1 slyg. sp. lanko, 5,64 leid. lanko, 5,1 aut. lanko, leidinio formatas 60×92/8. Giliaspaudinis popierius. Šriftas Zurnalinis 8 p. Giliaspudė.

Spausdino LKP CK leidyklos spaustuvė Vilniuje, Tiesos 1. LV 11770. Užs. Nr. 1094. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrežinami.

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

© „Sparnai”, 1979/2

VIRŠELYJE: artėjant TSR fautų vasaros VII spartakiados startams, pavasario darbymetis prasidėjo ir Lietuvos padangėje

M. KURAIČIO nuotr.

VELIAVA LENKTYNIAVIMO NUGALĘTOJAMS

Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti respublikinė organizacija antrus metus iš ellės iškovojo TSRS Gynybos ministerijos pereinamają raudonąją vėliavą socialistiniame lenktyniavime, ruošiant specialistus TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms. Šiam įvykiui pažymeti, tolesniems draugijos uždaviniams aptarti buvo skirtas respublikos SDAALR aktyvo susirinkimas, vykęs Vilniuje š. m. vasario 21 d.

SDAALR respublikinės organizacijos 1978 metų veiklos rezultatus apibendrino Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras R. Zalnerauskas.

Respublikinį aktyvą supergale lenktyniavime pasveikino ir TSRS Gynybos ministerijos pereinamają raudonąją vėliavą įteikė šios ministerijos valdybos viršininkas generolas leitenantas A. Popovas.

Aktyvo susirinkime kalbą pasakė TSRS SDAALR Centro



Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkui R. Zalnerauskui pereinamają raudonąją vėliavą įteikia TSRS Gynybos ministerijos valdybos viršininkas generolas leitenantas A. Popovas

I. ŠEINIAUS nuot.

komiteto pirmininko pirmasis pavaduotojas generolas pulkininkas A. Odincovas.

Aktyvo darbe dalyvavo LKP CK sekretorius L. Šepe-

tys, LLKJS CK pirmasis sekretorius V. Baltrūnas, LTSR Ministru Tarybos pirmininko pavaduotojas A. Cesnavičius.

GNYBINĖS DRAUGIJOS PLENUMAS

Balandžio 12 d. Vilniaus karininkų namuose įvyko Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto V plenumas. Jame buvo apsvarstyta draugijos organizacinių masinio ir auklėjamojo darbo būklė bei priemonės jam pagerinti.

Įsiungę į socialistinių lenktyniavimų dėl deramo V. Le-

nino gimimo 110-ųjų ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 40-ųjų metinių sutikimo, SDAALR rajonų, miestų ir pirminės organizacijos dirba didelį darbą, auklėdamos augančiąją kartą tarybinės liaudies revoliucinių kovų ir darbo tradicijų dvasia.

Respublikos gnybinė

draugija, užėmusi sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime trečiąją vietą, apdovanoja VPSC, VLKJS CK ir TSRS SDAALR CK pereinamąja taure. Garbingą apdovanojimą plume įteikė TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas generolas leitenantas V. Mosiaikinas.

Sporto meistriškumo apžiūrą pasitinkant

Kai iki TSRS fautų vasaros VII spartakiados iškilmingo atidarymo buvo likę tik melu ketvirtis — pats atsakingiausias pasiruošimo svarbiausinių sąjunginių sportinio meistriškumo apžiūrai laikotarpis, Vilniuje pasiruošimo finaliniams startams ir rengimosi respublikinės spartakiados antrojo etapo varžyboms klausimus apsvarstė organizacinis komitetas Lietuvos vasaros VII spartakiadai surengti ir TSRS fautų vasaros VII spartakiadai pasiruošti. Minėtai klausimais pranešimus pa-

darė Kuno kultūros ir sporio komitefo prie LTSR Ministru Tarybos pirmininkas Z. Motiekauskas ir Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas R. Zalnerauskas.

Tarybų Lietuvos sportininkai TSRS fautų vasaros VII spartakiadoje rungtyniaus trisdešimties masinių ir dvidešimt dviejų techninių sporto šakų finalinėse varžybose. Mūsų respublikoje vyks krepšinio, o taip pat sklandymo, aukštojo pilotažo, autorailio, jūry daugiakovės ir motociklų žiedinių lenktynių

finalinės varžybos. Posėdyje buvo pažymėta, kad šios varžybos ruošiamasi gerai.

Tuo metu, kai geriausiai respublikos sportininkai rungtyniaus TSRS fautų VII spartakiados finaluose, respublikoje, kaip buvo užakcentuota posėdyje, vasaros mėnesiais būtina surengti kolektyvų, rajonų bei miestų spartakiadų antrojo etapo varžyas.

Organizaciniam komitetui kalbėjo jo pirmininkas, Lietuvos TSR Ministru Tarybos pirmininko pavaduotojas A. Cesnavičius.

Lietuvos TSR SDAALR apdovanojimas TSRS Gynybos ministerijos pereinamaja raudonaja vėliava už specialistų rengimą Ginkluotosioms Pajėgoms — aukštas mūsų darbo įvertinimas. Šį apdovanojimą mes laikome respublikos patriotinės gynybinės draugijos laimėjimų pripažinimu plečiant gynybinį masinį darbą. Tai reikšmingas visų mūsų mokymo organizacijų, SDAALR miestų ir rajonų komitetų, visų narių veiklos įvertinimas.

Pagrindinis SDAALR uždavinys yra aktyviai prisidėti prie šalies gynybinės galios stiprinimo ir darbo žmonių rengimo socialistinės Tėvynės gynybai. Naujojoje TSRS Konstitucijoje įvestas specifalus skirsnis „Socialistinės Tėvynės gynimas“. Jame sako ma, kad socialistinės Tėvynės gynimas priskiriama svarbiu sioms valstybės funkcijoms ir yra visos liaudies reikalas. Mūsų valstybė užtikrina šalies saugumą ir gynybinę galią.

Svarbiausia SDAALR organizacijų veiklos kryptis — rengti jaunimą tarnybai armijoje ir, konkrečiai, rengti specialistus TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms. Respublikos SDAALR mokymo organizacijos auklėja šaukiamojo amžiaus jaunuolius tarybinio patriotizmo, ištikimybės socialistinei Tėvynėi dvasia, skiepija jiems drausmingumą ir organizuotumą. Jie mokosi karinių techninių specialybų, per trumpą laiką įsisavina šiuolaikinius ginklus ir techniką.

1977—1978 mokslo metais SDAALR mokymo organizacijos ir pradinio karinio parengimo punktai nuveikė didelį darbą ruošdami jaunimą karinei tarnybai. I Ginkluolijų Pajėgų gretas nusiusta fikstūrinių įvairių karinių profesijų specialistų. Specialistų rengimo planas įvykdė 102 procentais. Gerais ir labai gerais pažymiai mokslių baigė 95 procentai kursantų. Sėkmingiausiai specialistai buvo rengiami Šiaulių jungtinėje technikos mokykloje, Kuno automokykloje, Alytaus technikos mokykloje, Vilniaus kurso aparatueros gamyklos, Kuno staklių gamyklos mokymo punktuose, Utenos rajono jungtiniam pukte.

pagal SDAALR mokymo organizacijų socialistinio lenktyniavimo rezultatus Pabaltijo karinės apygardos zonoje Šiaulių pavyzdinė jungtinė technikos mokykla užėmė pirmą vietą ir apdovanota apygardos pereinamaja raudonaja vėliava. Vilniaus aeroklubas

už pirmą vietą apygardos SDAALR aviacijos organizacijų tarpe apdovanotas garbės raštu.

Didelis darbas nuveiktas gerinant mokymo ir auklėjimo procesą, tobulinant materialinę mokymo bazę Kauno radiotechnikos mokykloje.

Tačiau ne visos mūsų mokymo organizacijos sėkmingai išsprendė savo uždavinius. Štai Kapsuko ir Klaipėdos automokyklose rodikliai pablogėjo. Politinio auklėjimo metodinio darbo lygis ir materialinės mokymo bazės tobulinimas atsilieka nuo kitų mokyklų rodiklių. Mokyklų vadovybės maža dėmesio skirta politinio auklėjimo darbui.

ne technika ir inventoriumi didelę pagalbą teikia aprūpinimo organai. Šiuo metu visose mokyklose vairavimo mokomasi naujų markių automobiliais.

Visos mokymo organizacijos dalyvauja sąjunginiame konkurse už geriausią automobilių parko tarnybos organizavimą ir mašinų eksploatavimą be avarių. To deka daugelį metų mūsų sistemoje nėra avarių ir katastrofų. Pagal konkurso apžiūros rezultatus 1977 metais Šiaulių jungtinė technikos mokykla užėmė pirmą vietą ir apdovanota TSRS SDAALR Centro komiteto pereinamaja faure.

Džiugu, kad mūsų mokymo

kurių vidutinis pažangumas buvo 4,55 balo. Vyksia užsiemimai trečios laidos grupėse. Mes tvirtai iš tikinčių, kad planinė užduotis bus visiškai ir nustatyta laiku įvykdyma.

Vis geresnis Ginkluolijų Pajėgų aprūpinimas technika, partijos reikalavimai didinti jų kovinį pasirengimą kelia mums svarbū uždavinį plačiau propaguoti karines ir karines techninės žinias, aktyviai vystyti gynybinį sportinį darbą, karines techninės ir karines taikomąsias sporto žakas plėtiosose gyventojų masėse.

Karinių techninių sporto žakų užsiemimus mes laikome sudėtinge dalimi parengiant jaunimą tarnybai TSRS Ginkluotose Pajėgose, o visus SDAALR narius — socialistinės Tėvynės gynimui.

Isteigtos ir veikia keturios jaunimo aviacijos sporto mokyklos prie aviacinių technikos sporto klubų. Trijuose rajonuose įsteigtos nauji sportiniai techniniai klubai. Visa tai padeda gerinti organizuojamus sportinius renginius ir kelli meistriškumą. Respublikoje atidaryta karinių techninių sporto žakų aukštojo sportinio meistriškumo mokykla, kuri tampa metodiniu aukščių klasės sportininkų rengimo centrui.

Sportininkų auklėjamojo darbo, mokymo ir treniravimo proceso kokybės gerinimas ir drausmės stiprinimas prisiėjo prie aukščiausio respublikos rinktinės meistriškumo ir sėkmingesnio pasiodymo sąjunginėje arenoje. Pagal atskiras sporto žakas respublikos komandos užima aukščias vietas žalyje. Sėkmingiausiai pasirodo mūsų aukštojo pilotažo lankūnai, sklandytuvai, autorailio ir žiedinių lenktynių automobilistai, vandens motorinio sporto meistrų ir kitų sporto žakų atstovai. Vien tik 1978 metais 15 mūsų respublikos sportininkų — SDAALR auklėlinių tapo karinių techninių sporto žakų Tarybų Sąjungos čempionais. Ju tarpe TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Stasys Brundza, TSRS sporto meistras Edvardas Ramonas, Steponas Artiškevičius, Jurgis Šiaudkulis, Leonas Kavalaukas, Ričardas Mateliūnas ir kiti. Sėkmingai pasirodė varžybose užsienyje TSRS nusipelnes sporto meistras Kastytis Girdauskas, tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Matulevičius, TSRS sporto meistras Valerijonas Vaišvila, Jonas Deškevičius.

NUKELTA | 5 PSL.

APDOVANOJIMAI IPAREIGOJA

Mes nuolat rūpinamės materialinės mokymo bazės plėtimu ir tobulinimu. Šiandien tokios mūsų organizacijos, kaip Kauno ir Vilniaus automokyklos, Šiaulių ir Alytaus technikos mokyklos, Vilniaus aeroklubas įsikūrė naujuose specialiai pastatytuose mokymo kompleksuose ir korpusuose. Šiose organizacijose (išskyrus Vilniaus automokyklą) pastatytų viešbučių tipo bendrabučiai. Visose mokymo organizacijose klasės įrengtos pagal „Mokymo ir auklėjimo proceso organizavimo SDAALR mokyklose instrukcijos“ reikalavimus. Plataus racionalizacinių darbo dėka klasės vis geriau įrengiamos. 1978 metais buvo įdiegti daugiau kaip šimtas racionalizacinių pasiūlymų. Artimiausioje ateityje planuojama pastatyti respublikinius techninių mokymo namus, kur įsi-kurs Vilniaus technikos mokykla ir aeroklubas, bus pastatytas Klaipėdos automokyklos mokymo korpusas.

Aprūpinant mūsų mokymo organizacijas reikiama tabeli-

organizacijų auklėtiniai, karinių dalinių vadų atsiliepimais, sėkmingai atlieka karinę tarnybą, sparčiai išsiungia į kovinę rikiuotę, daugelis jų ilgainiui tampa kovinio ir politinio parengimo žymūnais, klasinius specialistus.

Mokymo organizacijos, mokymo punktai ir karinės dalys palaiko geras ūžavimo tradicijas. Mokyklų kursantai, mokymo punktu moksleivai rengia susitikimus su Tarybinės armijos kariais. Lankydamasis karinėse dalyse, jaunimas susipažsta su TSRS Ginkluolijų Pajėgų kovine technika, karių gyvenimu ir buitimi. Šie ryšiai stiprės ir ateityje.

Naujuosis 1978 — 1979 mokslo metaus visos mokyklos pradėjo organizuotai, nustatyta laiku. Karinai komisariatai laiku sukompaktavo mūsų mokykloms visą mokomąjį kontingenčią. Iš esmės visi šaukiamoji amžiaus jaunuoliai, priimti mokyti, atitinka sveikatos, fizinio išsivystymo, moralinių savybių ir išsilavinimo reikalavimus. Jau baigė mokslių dvi kursantų laidos,



Šiandien ir ateityje

1969 metais Prienuose įkurti Lietuvos SDAALR Centro komiteto eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla (ESAG) atvėrė naujų puslapį tarybinių sklandytuvų kūrimo istorijoje. Per šį dešimtmetį čia buvo atlikti daug didelių darbų, o svarbiausia, sukurti eksperimentinė ir gamybinių bazė, suburtas nemažas darbuotojų kolektyvas, kuris, kaip parodė praktika, sugeba sėkmungai spręsti sudėtingus aviacinės technikos projektaivimo ir gamybos uždavinius.

ESAG patikėta visos šalies sklandymo ateitis. Ji vienintelė gamybinių jmonė Tarybų Sąjungoje, projektuojanti, gaminanti ir remontuojanti sklandytuvus ir kitą sportinės aviacijos techniką.

Nuo pat pirmųjų gyvavimo dienų ESAG kolektyvo tikslas buvo: suprojektuoti ir pastatyti šiuolaikinį rekordinį avirros klasės sklandytuvą, prieglystantį geriausiams užsienio pavyzdžiams. Igyvendinti šį uždavinį ėmėsi konstruktorius B. Karvelis. Kol vyko projektyvimo, medžiagų ieškojimo ir tyrinėjimo darbai, buvo ruošiamasi gamybinių bazė, na, ir pirmoji produkcija. Ja tapo B. Oškinio konstrukcijos pradinio mokymo sklandytuvas BRO-11M „Zylė“. Diena, kai pirmoji „Zylė“ pakilo į orą (1969 m. liepos 19 d.) kaip tik laikoma gamyklos gimimo diena. Ir dabar, po dešimties metų, „Zylės“ periodiškai „išskrenda“ pro gamyklos virtus.

Tuo metu rekordinio sklandytuvo, kuriam buvo duotas pavadinimas „Lietuva“, projektavimas ir gamyba buvo baigta 1972 m. Tų pačių metų gruodžio 8 dieną šio sklandytuvo prototipu BK-7 sporto meistras A. Jonušas pirmą kartą pakilo į orą. Tą dieną sparnus išbandė pirmasis šalyje plastmasinės konstrukcijos sklandytuvas! BK-7 „Lietuva“

vainikavo ilgą ir turtingą konstruktoriaus B. Karvelio kūrybinę veiklą, tapo visų vėlesnių ESAG sukurtų atviros klasės sklandytuvų prototipu.

Ligšiol ESAG kasmet išleidžia naujų „Lietuvas“ variantą: 1977 metais buvo gaminami LAK-9M, puikiai pasirodė socialistinių šalių devintose sklandymo varžybose Lenkijoje, o 1978 metais jau pradėti statyti sklandytuvai LAK-10 „Lietuva“. Beje, jų sparnų lonžeronai pirmą kartą šalyje pagaminti iš kompozicinių medžiagų su anglies pluoštu, panaudojant karšto kietėjimo dervas.

Jauni gamyklos konstruktoriai per tuos metus sukaupė nemažą žinių, darbo patyrimą ir dabar drąsial kuria naujus rekordinius aparatus. Jau projektuojamas dvivietis rekordinis motosklandytuvas LAK-5



„Nemunas“, kuriam variklį suprojektavo ir gamina taip pat ESAG darbuotojai.

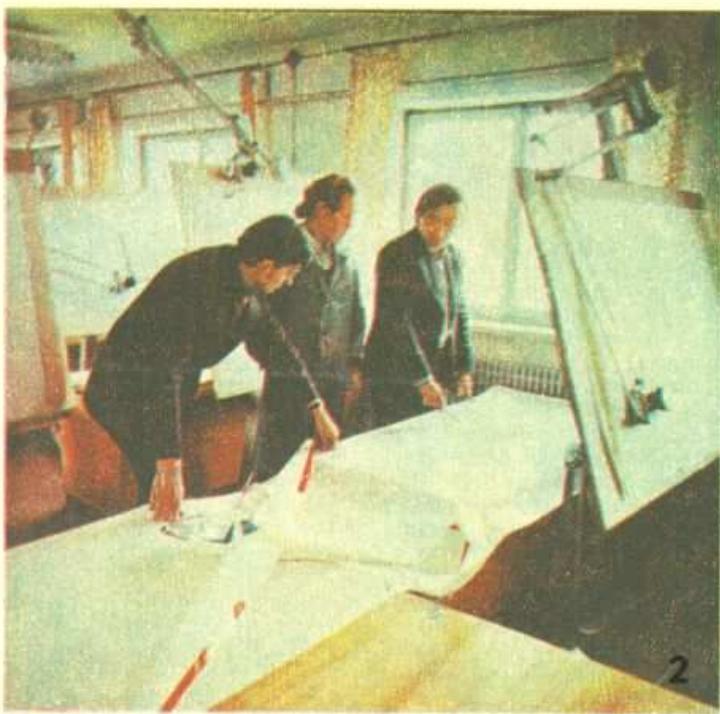
Sparčiai kuriamas ir vienietis rekordinis standartinės klasės sklandytuvas LAK-11 „Nida“, kurio pirmas skraidantis egzempliorius turėtų pakilti dar šiemet. Serijinė „Nemuno“ ir „Nidos“ gamybą planuoja pradėti 1981 metais naujuose gamyklos korpusuose.

Be minėtų aparatų ESAG

gamina specialias sklandytuvų pervežimui ir saugojimui skirtas priekabas — angarus. Be to, gaminami šiuolaikiniai specialūs aeronavigaciniai prietaisai, tokie, kaip tranzistorinis keitiklis „Horizontas“, skirtas aviahorizontų maitinimui, elektroninis variometras su optimizatoriumi. Visa tai irgi surinka ESAG specialistų.

Gana svarbus darbų baras yra kapitalinis sklandytuvų remontas, įsisavintas dar 1972





NUOTRAUKOSE: 1. Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorių V. Pakarskas (antras iš dešinės) pasakoja SDAALR republikinio aktyvo dalyviams apie gamykloje sukonstruotą motosklandytuvu motorą. 2. Motosklandytuvu konstravimo skyriuje (iš kairės į dešinę): konstruktorius Raimondas Kabašinskas, skyriaus viršininkas Klemas Jocas ir konstruktorius Stasys Vrubliauskas. 3. Sklandytuvų surinkimo cechė prie „Lietuvos“ dirba (iš kairės į dešinę) šaltkalviai Kestutis Vaznys ir Sigitas Kuzmickas. 4. Naujoji gamyklos produkcija — elektroninis varometras su optimizatoriumi. 5. Ore — sklandytuvas „Lietuva“

O. VALKAUSKIENĖS
ir M. KURAIČO nuotraukos



metais. Dabar remontuojami visų tipų ir konstrukcijų sklandytuvai, su kuriais skaidoma šalies aeroklubobose. Be to, gamykloje atliekamas ir radio stotčių bei priešais remontas.

Visi ESAG projektuojami ir statomi aparatai yra kuriami pagal bendras Tarybų Sąjungoje nustatytas skraidančių aparatu projektavimo ir gamybos normas, atliekant didelę skaičiavimų, tyrimų, ant-

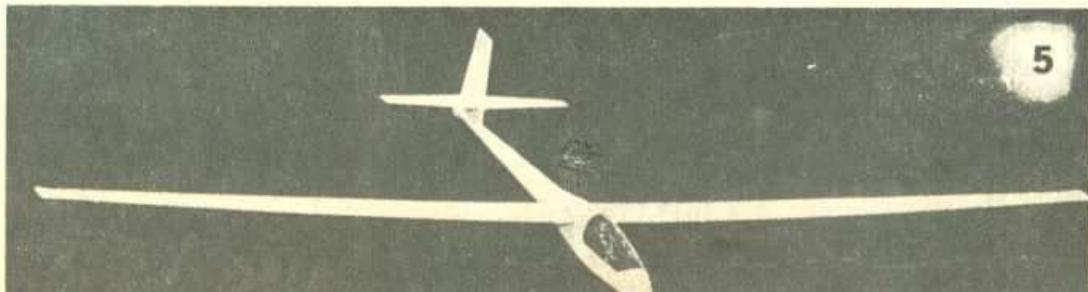
žeminių ir skraidymų bandymų programą. Sie sudėtingi darbai vykdomi moksliui pagrindu, palaikeiant glaudžius ryšius su didžiausiais šalies aviacijos mokslo centrais.

Néra abejonės, kad šalies sklandytovai ir visi šio pui-kau sporto entuziastai ateityje ne kartą bus nudžiuginti naujais dar tobulesniuose lietuviškuose sklandytuvuose su Prie-

V. MEKŠIŪNAS

Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos sklandytuvai

Pavadinimas	Ap-skrai-dymo data	Sparnu ilgis m	Lie-mens il-gis m	Spar-ną plas-tas m ²	Tuščio sklandytuvo svoris kg	Skridimo svoris		Apkre-vimas		Di-džiau-sia aero-dina-minė koky-bė	Min-i-malus Ben-e-jimo grei-tis km/sek	Di-džiau-sias grei-tis km/val	Min-i-malus grei-tie km/val
						norm. kg	maks. kg	norm. kg/m ²	maks. kg/m ²				
BK-7 "Lietuva" (LAK-1)	1972	17,82	7,27	12,79	340	-	430	-	33,6	43	0,52	230	68
BRO-11 M "Žyle" (LAK-2)	1969	7,80	5,22	10,50	85	-	160	-	15,2	12	1,20	90	40
BRO-16 "Pempe" (LAK-3)	1973	7,8/5,8	5,24	16,50	129	-	204	-	12,3	8	1,50	80	40
BK-7A "Lietuva" (LAK-4A)	1975	20,02	7,27	14,99	380	480	570	32,0	38,0	46	0,51	210	70
BK-7B "Lietuva" (LAK-4B)	1976	20,02	7,27	14,99	400	-	490	-	32,7	46	0,52	210	68
BK-7C "Lietuva" (LAK-4C)	1976	20,02	7,27	14,99	398	480	560	32,0	38,3	46	0,52	210	68
LAK-5 "Nemunas" (projektuojamasis)	1980	20,60	8,00	19,29	500	700	750	35,5	38,9	42	0,63	220	70
LAK-6 "Blank"	1975	16,20	8,70	19,15	434	-	549	-	28,7	24	-	180	60
ELA-01 (LAK-7)	1978												
LAK-8 (dvivietis, projektuojamasis)	1981	20,60	8,00	19,29						43		220	
LAK-9 "Lietuva"	1976	20,02	7,27	14,99	380	470	560	30,9	38,3	47	0,51	210	68
LAK-9M "Lietuva"	1977	20,02	7,27	14,99	380	470	650	30,9	43,4	47	0,51	180	68
LAK-10 "Lietuva"	1978	20,42	7,27	14,63	340	430	630	29,4	43,1	48	0,50	180	70
LAK-11 "Nida"	1979	15,00	6,80	10,30	220	320	480	31,1	46,6	42	0,55	270	65
LAK-12 "Lietuva"	1979	20,42	7,25	14,63	340	430	630	29,4	43,1	48	0,50	250	68



ATKELTA IS 3 PSL.

Sportininkų aškyrininkų renginės nėra savitakslis. Tai fiziškai užsigrūdinusiu, techniškai pasiruošusiu, moraliskai išvermingu, drausmingu mūsų Tėvynės gynėjų renginės. Paleiksiu vieną pavyzdį. Per pastaruosius dvejus metus mūsų aviacijos sporto klubų auklėtiniai — keli šimtai parašiutininkų aškyrininkų — išsilingė į oro desantinės kariuomenės gretas ir sekminėgai vykdė savo karinę pareigą, o 15 sportininkų lėkėti stojo į karo aviacijos mokyklas. Tai rodo, kaip sumenėti sportininkai auklėjami ištikimybės mūsų Tėvynėl dvasią.

Teikdami svarbią reikšmę draugijos narių mobilizavimui, kad būtų jvykdyti 1979 metų socialistinių išpareigojimai, mes turime:

— visose respublikos SDAALR organizacijose ir gamybinėje įmonėje dar labiau išplėsti darbą draugijos narių lėrė propaguojant ir įgyvendinant TSKP XXV suvėžiavimo vėlesnius partijos ir vyriausybės nutarimus, naujosios TSRS Konstitucijos reikalavimus, teiginius ir išvadas, išdėstytais TSKP CK Generalinio Sekretoriaus, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininko drougo L. Brzenevo pranešimuose, kalbose ir veikaluose; SDAALR VIII sąjunginio suvėžiavimo nutarimuose;

— toliau auklėti komplėksiškai spręsti įvairių darbo žmonių kategorijų ir išpačiauoti jaunimo karinio patroliinio auklėjimo uždavinius V. Lenino gyvenimo ir veiklos pavyzdžiu, auklėti jaunimą Lenino priesakų dvasin, Komunistų partijos, tarybines liaudies ir jos Ginkluotųjų Pajėgų revo liucinėmis, kovų ir darbo tradicijomis, skiepyti pasiaukojamą ištikimybę socialistinei Tėvynei, lauti draugystės idėjas, laikas, laikas ir internacionalizmo idėjas;

— kaip ir ankstiau nuolat išpintis tolesniu jaunimo parėngimo karinei lėrnybai geriniui.

Vie patroliinės gynybinės draugijos veikla siekiama ir atstovėti aktyviai padėti, kad būtų didinama šalies gynybinė galia, o darbo žmonės būtų rengiami socialistinės Tėvynės gynimui. Gerinti šio darbo kokybę ir didinti jo efektyvumą — svarbiausias partijos reikalavimas SDAALR organizacijoms ir nariams.

S. KAIRYS,
Lietuvių TSR SDAALR
CK pirmininko
pavauduootas

Lemiamu startų išvakarėse

SPARTAKIADA... Ši žodži žiandien vartoja milijonai mėgėjų įvairių sporto šakų, jų tarpe daugiau negu dvidešimties taikomuiu ir techniniu.

Praėjusime „Sparny“ numeryje supažindinome skaitlytojus su aviacijos, automobilių ralio, motodaugiakovininkų, motorlaivių sporto frenerių, visuomenininkų bei specialistų mintimis ir planais, rengiantis spartakiados kovoms. Šį kartą — žodis kai kurų kiltų taikomijų bei techninių sporto šakų respublikos rinktinės treneriams bei visuomenininkams.

STENGSIMĒS PATEKTI ! PRI-
ZINĀ ŠESETUKĀ, —
sako Republikinės jūrų dau-
giakovės federacijos pirminin-
kas Leonidas BLAŽAITIS.



— Kiekviena sporto šaka, kurią kultivuoja patriotinės draugijos nariai, sudėtinga. Ir vis dėlto jūrų daugiakovei tenka išskirtinė vieta. Juk mūsų šakos mégėjai privalo būti savotiški universalai: gerai plaukti 400 m laisvu stiliumi, iksliai paleisti iš mažojo kalibro šautuvo 20 šūvių į už 100 m esantį taikinį, bėgti 1500 m krosq, greitai irkluoti įtala 2000 m nuotolyje ir puikiai įvaldyti buriuotojo savybes. Suprantama, tokie reikalavimai verčia tiek sportininkus, tiek ir trenerius, vi-suomenininkus daug ir atkakliai dirbtis.

Sudarant rinktinę buvo remiamasi konkretais sportininkų rezultatais 1978-ųjų sezone. Cia bene rimčiausiu jėgų išbandymu buvo startas tarpfautinėse jūry daugiakovės varžybose „Už draugystę ir brolybę“, kurios buvo surengtos Kaune. Kad ir startavę savoje sporto bazėje bei konkurencijos (o tai, kaip žinome, psichologiškai neigiamai veikia sportininką), mūsų respublikos sportininkai sugebėjo užimti bendrą antrą vietą, pralenkdami Bulgarijos ir VDR patriotinių draugijų sportininkus, ir pra-

leidę į priekį tik TSRS rink-

Respublikos rinktinės kandidatai — vien kauniečiai. Tai sporto meistrai E. Belevičius, pernai tapęs respublikos čempionu, D. Orentas, V. Alaburda, V. Paškevičius, V. Razineas, G. Strolia, A. Jurkevičius bei kandidatai į sporto meistrus, beje, jvykdę meistrų normatyvus, J. Ambotas, N. Bykovas, N. Sviridovas, N. Avdejevas, V. Curilovas, J. Kačetygovas ir R. Ribikauskas. Vadovaujami R. Kačetyčio ir V. Oginto, 14 sportininkų 6 kartus per savaitę freniruojasi mus šefuojančios Kauno dirbtinio pluošto gamyklos baseine. Keturis kartus per savaitę sportininkai žauda naujoje modernioje SDAALR Lenino rajono žaudykloje, na o Panemunės šilą, kur bégami krosai, vyrai žino kaip savo penkis pirštus.

Taip buvo žiema. Pavasarį, atsiradus galimybei naudotis Kauno marių vandens plotais, treniruočių intensyvumas padidėjo — pradėta irkluoti ir buriuoti, be to šaudyti savoje šaudykloje. Rimtas darbas, susiskausimas nenuėjo veltui. Startavę Odesoje vykusiose miestų-didvyrių varžybose jsi-

tikinome, kad palyginti su vėlyvą rudenį jvykusiu jėgų išbandymu per atvirą Ukrainos čempionatą, žengtas gerokas žingsnis į priekį sportinio meistriškumo bei tobulumo srityje. Ir vis dėlto planuoti labai aukštą rezultatą Tautų spartakiados varžybose būtų nerealiu. Kodėl?

Daugiakovininkas turi nuo-
lač kultivuoti visas rungtis.
Mūsų respublikos sąlygomis
irklavimas ir buriavimas galimi
tik pavasarį ir vasarą. Tuo
tarpu varžovai daugeliu at-
vejų ištisus metus lobulina vi-
sus penkių rungtių meistrišku-
mą. Buvo iškilusi ir rimta irk-
lų įsigijimo problema. Laimei
padėjo Kauno eksperimenti-
nio sporto inventoriaus fabri-
ko direktorius Leonas Laskys,
organizavęs jų gamybą vie-
toje.

Rūpinimasis bei parama, beabejo, dar labiau didina arčėjančio starto atsakomybę. Dėl to ir iškélėme sau uždavinį — pasirodyti geriau negu praėjusių metų šalies čempionate, kuriame respublikos komanda užėmė septintąją vietą. Abieju igulų nariai parodė aukštus rezultatus individualiose respublikos čempionato rungtynėse. Kolektyvai beveik vienodo pojėgumo. O tai leidžia tikėtis, kad nepaisant galimų netikėtumų, mums pavyks sudaryti vieną stiprų ekipažą, kuris turėtų iškopti į prizinį šešetuką, iškovoti respublikai brangius taškus. Na, o jeigu kai kam iš sportininkų pavykštų iškovoti dar ir asmeninių rungtų prizininkų vardus — būsime dar labiau patenkinti.

TAUPYKLĘ REIKIA PAPILDY-
TI, —
tokia respublikos motociklu

TOKIA RESPUBLIKOS MOTOCIKLŲ
SPORTO ŽELEDINIŲ LENKTYNIŲ RINK-
TINĖS VYR. TRENERIO, LTSR NUSI-
PELNIUSIO TRENERIO ALGIRDO
PAURIO NUOMONĖ.



startuoti tik standartiniais motociklais. Cia negalima nieko tobulinti, forsuoti variklius. Dėl to sportininko pasirodymas visų pirmą priklauso nuo jo meistriškumo — mokėjimo valdyti motociklą, jveikti viražus. Kas kita suaugusieji. Cia dažnai sekėmę lemia jau ne tik sportininkas, bet ir jo „pabalnotas mechaninis žirgas“.

Zinoma, sloka galimybę gerai paruošti techniką, o be to ir motociklų su priekabomis trūkumas jokiu būdu nereiškia, kad svarbiausiam startui, kuris žiemet ypatingas, ruošiamasi bet kaip. Dirbama iš širdies nuo pat praejusių metų rudens. Suprantama, pagal sąlygas.

Ziemą Nemuno žiede rungtyniauti bei freniruočis negalime. Todėl visiems rinktinės kandidatams buvo sudaryti

individualūs pasiruošimo spartakiadai planai. Tai viena. Antra — šių planų vykdymo kontrolė. Niekas taip gerai nepatikrina sportininko veiklos, kaip jo startas. Todėl ištisą žiemą reikalavome, kad žiedininkai startuotų kroso varžybose — tai puiki priemonė sportininkams fiziskai ruožtis savo rungties varžyboms, motociklo valdymo meistriškumui tobulinti.

Tai lietė ne tik spartakiados programos „B“ grupės (standartiniai motociklai) numatytais septynius sportininkus, bet visą rinktinės kandidatų grupę. O joje kiekvienai programos rungčiai yra po kelis kandidatus. Antai varžybose turės dalyvauti du jauniai 125 ccm motociklai. Mes sistemingai dirbame su trimis — R. Šimkumi, R. Gukausku ir Z. Sereliu. 175 ccm klasėje startuoti gali vienas vyras, o nuolat ruošiasi du — sporto meistras R. Petkevičius ir kandidatas į meistrus K. Vorotinskas. Tas pat ir 350 ccm klasėje, kur visą pasirengimo varžyboms procesą atlieka du sporto meistrai — G. Zacharovas ir V. Karalius. Motociklų su priekabomis klasėje startuoja šio sporto veteranas sporto meistras V. Pimenovas su priekabininku pirmatskyrininku K. Begeniumi bei kandidatas į sporto meistrus, buvusio ižymaus dviratininko ir motocikliniko Juozo Pimpio sūnus Gintautas su priekabininku R. Podvojskiu. Vienintelė konkurencija, kur planuojam vieno sportininko startui tik vienas ir fesiuošia — lenktynės 175 ccm klasės motociklais moterims. Sių rungčių respublikoje kultivuota vienintelė klaipėdieta, kandidatė į sporto meistres Liudmila Bačkova. Todėl labiausiai ir jaudinamės dėl šios klasės: kas nors atsitiks — ir „riestainis“ neišvengiamas.

Pavasarį pradėjome treniruotis Nemuno žiede. Dalyvauja ir varžybose — Pabaltijo čempionate Rygoje, respublikos pirmenybėse Kaune. Pagaliau gegužės mėnesį jau startavome ir TSRS Taučių vasaros VII spartakiados pirmame ture, kuris vyko Nemuno žiede.

Uždavinys — neužleisti iki šiol iškovotų pozicijų ir lemiamame spartakiados motociklų žiedinių lenktynių ture Tbilisyje, kad jneštume į bendrą respublikos sportinės delegacijos pasirodymo TSRS taučių vasaros VII spartakiados taupyklę savo kuklų indėli.

PAKILTI DAR LAIPTELIU AUKŠTYN — NELENGVA, — svarsto respublikos automobilių sporto federacijos kartingo komiteto pirmininkas Stasys VITKAUSKAS

— Pastaraisiais metais Taučių Lietuvos kartingo mėgėjai nuolat džiugino sporto mėgėjus. Kasmet rinktinė sugebėdavo pakilti vienu meistriškumu laipteliu. 1976-aisiais buvome šešti, po metų — penkti, o pernai — jau ir ketvirti. Savaimė suprantama, kad norėtisi šalis, Taučių spartakiados mefais pažokėti jau ir į prizinę — trečiąją — vietą. Bet... tai labai sunki užduotis. Ir visų pirmai dėl to, kad varžybų nuostatai mus labai riboja. Liepos pabaigoje Smiltenės (Latvijos TSR) kartodrome, kuris yra vienas geriausių šalyje, vyksiantime spartakiados finale numatomas tik keturių sportininkų startas. Po vieną kiekvienoje klasėje.

Pagrindinė rinktinės kandidatų veikla liko ta pati. Žiemą buvo ruošama technika, ypač naujoji, kuri gauja spartakiados varžyboms. Be to, po dešimties metų pertraukos pabandėme startuoti šalies žemos pirmenybėse. Kas kita balandyje surengtos Kauno



pirmenybės — čia rinktinės kandidatai startavo, siekdamai konkretaus tikslo — rinkti balsus spartakiados startui. Zinoma, pirmos varžybos dar toli gražu ne viskas. Bet mes turėjome progos akivaizdžiai išsitikinti sporto meistrų Vytauto Sabaičio, Aleksandro Fiodorcovą, Mykolo Kirkilo, kandidatų į meistrus Ginto Jokšo, Vladimiro Novikovo, Romo Baltramoničio, kitų sportininkų meistriškumu.

Startas TSRS taučių spartakiadoje labai atsakingas. Ir labai gaila, kad per jį rinktinė neturės savo pripažintoto lyderio — treneriu tapusio ir automobilių žiedinėms lenktynėms besiruošančio Romualdo Ščiucko. Todėl individualiai mūsų sportininkams planuojame vietas pirmame savo klasės atstovų šešetuke, o Tarybų Lietuvos rinklinei — ketvirtąją vietą. Zinoma, nėkas nepeiks, jeigu kuriam parvykti iškovoti ir medalį, o rinkline liktų iš tikima pastarųjų metų tradicijai — pakilti vienu laipteliu aukštyn...

— AK, TA FORTŪNA!, — guodžiasi respublikos motobolo rinktinės vyriausias treneris Vaclovas BRAZDEIKIS

— Krefingos „Švyturio“ motobolininkų komanda, iškovojusi pernai kelialapį į šalies čempionato aukščiausią lygą, pernai rudenį buvo paskirta baziniu kolektivu respublikos rinklinei ruoštis TSRS taučių vasaros VII spartakiadai.



Iš „Barluvos“ į respublikos rinklinę paimsime 3 geriausius žaidėjus — brolius Viktorą ir Praną Račkus, taip pat Joną Ridiką. Tačiau drauge „Švyturio“ ir „Barluvos“ sportininkai dar nesireniruoja. Bendrai pradėsime ruožtis spartakiados kovoms šalies čempio-

nafo pertraukų metu. Todėl pasinaudojome kvietimu dalyvauti turnyre, skirtame Voznesensko miesto garbės piliečio, Tarybų Sąjungos Didvyrio, aviacijos generolo majoro A. Artiomenkės prizui laimėti. Tapę pogrupio nugalėtojais, finale susitikome su Ukrainos rinkline. Pralaimėjome 0:5. Bet ne vien rezultatas svarbu.

Įsitikinome, kad reikia daug padaryti technikos srityje, tobulinti motociklo valdymo, važiavimo, taip pat smūgavimo bei technikos elementus. Visi šie uždaviniai ir turi būti išspręsti per likusį iki spartakiados kovų laiką. Tam tikslui 12 žmonių rinklinė treneriuose Palangoje bei Kretingoje, planuojame draugiškas rungtynes su daugkartiniais šalies čempionato prizininkais — Rygos „Adažių“ sportininkais. Pastarosios rungtynės laipo ypač aktualios po to, kai sužinojome Taučių spartakiados motobolo varžybų vykdymo sistemą ir ištrauktus burtus. O čia Fortūna, deja, nuo mūsų nusisuko...

Šalyje tik keturių respublikos turi komandas, žaidžiančias TSRS pirmenybių aukščiausioje lygoje. Tai RTFSR, Ukraina, Latvija ir Lietuva. Todėl buvo tikimasi, kad šių respublikų komandos tarpusavyje susitiks ne anksčiau pusfinalio. Bet pernelyg dideli atstumai, kurie skiria respublikas, nulėmė zoninę sistemą. Mūsų respublika pateko į Vakarų zoną, kurioje yra ir Ukrainos bei Latvijos rinklinės. Tai labai stiprus varžovai, kurų sudėtyje — šalies čempionai prizininkai, TSRS rinklinės nariai. Štai, kaip viskas susiklostė...

Taučių spartakiados varžbos vyks vieno minuso — olimpine — sistema. Pirmasis mūsų varžovas — Baltarusijos rinklinė. Su ja mums teks susitikti Pinske. Zinoma, tikimės pergalės. O tai jau užtikrintų Nemuno krašto sportininkams taškus spartakiadoje. Po to, deja, mūsų laukia, matyt, susilkimas su Latvijos rinkline. Štai šios rungtynės, ko gero, gali tapti lemiamomis.

Svarbu, zinoma, tikėtis pergalės. Sportininkai nėra nusileikę nuleisti rankas. Bandysime kovoti kaip lygūs su lygiais. Kaip pavyks, pasakyti sunku. Tačiau svarbiausia, kad iškovotume respublikos delegacijai vertlingus taškus. O pagaliau, juk ir Fortūna kartais gali nusišypsoti...

Pasakojimai apie instruktorius

ATSKRIDĘ PRIE NEMUNO DVIESE



Nemažai esu sutikęs aviatorių — lakūnų ir sklandytuvų, parašiutininkų ir mažosios aviacijos mylėtojų. Visada domėjausi — kokių svajonių sparnai juos neše gyvenimo keliais į užsibréžtą tikslą. Ir iš kiekvieno išgirdavau beveik tą patį — noras pakilti nuo žemės, skrieti aukštai ir toli, iš paukščio skrydžio aplėbtis savo téviškė. Bet kaip bebūtų keista, kelyje į savo išsvajotą tikslą beveik kiekvienas jaunystės metų varstuoose neaplenkė ir likimo stotelė, kurios, kaip sakoma, buvo toli nuo skraidymų...

Kai išgirsti apie tai, apima noras bent mintimis pasekti tais keliais, stabtelėti tose likimo stotelėse, pajauti žmogaus džiaugsmą pasiekus tikslą, kada jis gali pasakyti sau, artimiesiems, draugams — skraida!

...Mes ilgai kalbėjome su sklandymo sporto meistrėmis Onute ir Jonu Eglinskais, Alytaus aviacijos technikos sporto klubo lakūnais instruktoriais. Visa, apie ką jau minėjau, jų likimuose ir sportiniuose keliuose paliko savo pėdsakus. Abu vaikystėje mintimis lakiojo aviacijos sporto platybėse — ji norėjo būti parašiutininkė, o jis — lakūnas. Bet... pirmosios gyvenime pasirinktų profesijų stotelės buvo toli nuo aviacijos: jinai tapo technologe, jisai — vairuotoju.

— Gal nuskriaudė likimas?

Onutė: „Maniau, kad lakūne tapčiai bus labai sunku. Pasirinkau lengvosios pramonės technikumą Vilniuje, kur (dar mokykloje žinojau) buvo aviacijos sporto klubas. Jame, maniau, galėsiu išmokti šokinėti parašiutu. Jau pirmaisiais mokslo metais atėjau į klubą ir pasisakiau norinti būti parašiutininkė. Priėmė. Bet šis džiaugsmas tėsėsi neilgai. Baigus technikumą buvau paskirta dirbti į Klaipėdą. Šuoliu su parašiutu turėjau ne per daugiausiai. Maniau sau — viskas svajoňems. Bet klubo vadovai, draugai, nuramino ir rekomendavo į Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubą. Cia, deja, parašiutizmo grandies nebuvvo. Pašiūlė skraidioti sklandytuvu. Džiaugsmui nebuvvo ribų. 1966-aisiais pirmą kartą sklandytuvu pakilau savarankiškam skrydžiui, po trejetos metų jvykdžiau sporto meistro normatyvą, o dar po metų buvau pakiesta į žaliasies jaunimo sklandymo rinktinę“.

Jonas: „Tarnaudamas Tarybinėje armijoje išmokau vairuotojo specialybės. Po tarnybos atvažiavau į Vilnių ir pradėjau dirbti autobusų parke. Tais pačiais, 1963-aisiais, išstojau į Kauno politechnikos instituto Vilniaus filialą, kurj baigęs jįgaujau autotransporto inžinierius spe-

cialybę. Bet vis nedavė ramybės troškimas skraidioti. Tad dar studijų metais, 1967-aisiais, atėjau į Vilniaus aviacijos sporto klubą. Pamenu, labai malonai sutiko grandies vadas Antanas Arbačius, sakydamas, kad aš jau esąs pusė lakūno. Atseit, jeigu puikiai moku vairuoti mašinas, valdyti sklandytuvą išmoksiąs dar greičiau. Sirdies gilumoje įsiziebė viltis.

Nepastebimai prabėgo metai, kiti. Išmokes gerai skraidioti sklandytuvu ir jausdamas didelį grandies vado dėmesį bei treniruočių draugų pagalbą, pasisakiau noris paimti į rankas ir sportinio lėktuvo vairalazdę. Klubo vadovyje sutiko, bet, savo ruožtu, pakvietė dirbti klubo inžinieriumi. Tai man buvo nelaukta. Pasitikėjimas dar labiau skatino. Ir dirbti, ir skraidioti. 1970-aisiais išmokau skraidioti sportiniu lėktuvu JAK-12 ir jvykdžiau sklandymo sporto meistro normatyvą.“

Negražinu sportininkų pasakojimų, nes šiuose parastuose žodžiuose labai liksliai atispindi jų svajonių, darbo biografijų ir likimų panašumas, likimų, kurie jiebė faurią draugystę.

— Jeigu ne sklandymas, likiausiai nebūtumėt susitikę?

Jiedu žvilgterėjo vienas į kitą ir nusišypsojo.

Pamanau sau — tikriau-

siai, kaip anais 1967-aisiais, kai kartu tempdavo į startą sklandytuvus arba slėpési po „Balaniko“ sparnu nuo kaičių saulės spinduliu, kada abiejų draugystei buvo lemta surasti vieną kelią, bendrą gyvenimo tikslą.

— Susipažindžme kaip tik sklandymo stovyklos metu, — nedrąsai tėsė Onutė. — Paskui skraidymus reikėjo derinti su darbu Vilniaus aviacijos technikos sporto klube. Dviems buvo lengviau. Gal todėl ir geresnių sportinių rezultatų pasiekėme. Jis darbe man buvo „uzuovėja“, o namuose — pagalbininkas.

— Kokios varžybos, pergalės įsimintinos?

Onutė: „Ne kartą respublikos sklandymo čempionatuose buvau prizininkė, pasiekiau Tarybų Lietuvos rekordą dviviečiu sklandytuvu 100 km trikampio maršrute. Pabaltijo sklandymo čempionatas — labiausiai įsimintinas. 1971 metais, startuodama komandoje su vilniečiu Viktoru Cygankovu ir dabartiniu mūsų klubo viršininku Tadu Matukoniui, iškovoju sidabro medalį.“

Jonas: „Viską reikia sugržinti iš praetities. Prieš aštuonerius metus pasiekiau Tarybų Lietuvos rekordą skridime 200 km trikampiu, o respublikos antros lygos sklandymo varžybose iškovoju nugaletojo vardą.“

Pergalės, rekordai... Visa tai kruopščią treniruočių, didelio darbo rezultatas, o sportininkų žodžiais tariant — tai šimtai valandų, praileistų sklandytuvu kabinoje raižiant debesų kelius. Siu valandų Eglinsky šeimyniniame „āruode“ tikrai nemažai: Jonas sklandytuvu yra išskraidęs 1200, o Onutė — net 1800 valandų. Prie šių iškalbingų skaičių reikėtų dar pridėti apie 1000 valandų, kurias Jonas yra išskraidęs sportiniu lėktuvu ir beveik 80 Onutės šuolių su parašiutu.

Kieno sportinė biografija žymima daugiau kaip tūkstančiu valandų, išskraidyti sklandytuvu, tas retai kada apsirinks vertindamas sklandymo meistriškumą, — taip tvirtina šio sporto žinovai. Sklandytojai Onutė ir Jonas Eglinskai šiandien aktyviai jau nebesportuoja, bet kaip instruktoriai nuolat būna sportinio gyvenimo verpete, neretai ir varžybose bei stovyklose. Kadangi šiai metais mūsų sklandytojams teks laikyti sudėtingiausią meistriškumo egzaminą per pastaruoju ketverius metus — star-

tuoti TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje, jdomu buvo išgirsti respublikos rekordininkų atsakymus į du klausimus:

— Kas geriausi Tarybų Lietuvos sklandytojai?

— Kokias vietas užimti respublikos vyru ir moterų komandos TSRS tautų spartakiados finalinėse varžybose?

Abu simpatijas skyrė tarpautinės klasės sklandymo sporto meistrams kauniečiams Reginai Garmutei ir Vytautui Šliumbai. Beveik nesiskyrė nuomonės ir dėl vietu spartakiadoje.

Onutė: „Mūsiškėms neįlejava bus rungtyniauti Oriolo padangėje. Bet, manau, antrą vietą turėtų užimti. Vyru komanda oūtinai turi kovoti dėl čempionų medalių.“

Jonas: „Motery komanda bus ne žemiau frečios vienos, o vyrai — pirmi.“

Alytaus aviacijos technikos sporto klubas, kuriame jau penktus metus džiaugiasi pamiliai antraja profesija ir darbinių triūsiai lakūnai instruktoriai Onulė ir Jonas Eglinskai, — vienas geriausių ir veikliausių respublikoje. Tai, be abejonių, didelis klubo viršininko sporto meistro Tado Matukonio nuopelnas. Kai pradėjome su juo šneką, šis su didele pagarba ir aistra pasakojo... apie jaunuosių sportininkus, sklandytojus, išgarsinusius klubą, apie instruktorius ir technikus, kiekvienam surasdamas siltą nuoširdę žodį.

— Eglinskienė — daroštumo įskūnimas, — kaip ryškų bruožą pažymėjo Tadas Matukonis. — Reikia ką nors svarbaus skubiai padaryti — patikėk Onutei. Viską alliks kuo puikiausiai ir laiku. „Mūsų menininkė“, — taip neretai vadina ją klubo sportininkai. Ji gražiai braižo, dailiai rašo. Visos lentelės, kitos vaizdinės priemonės — tai jos rankų darbas. Ypač didelę meilę ir stropumą ji rodo darbe su jaunaisiais sklandytojais.

Vertai džiaugiasi šeimyninių instruktorių duetu klubo viršininkas. Darbštūs, parengingi, labai myliintys lakūno profesiją jiedu. Jonas gal tik kiek maziau santūrus. Užfai labai aistringas kelionių mėgėjas. Tačiau pati didžiausia aistra jų pažvesta tikslui, kurio buvo siekta daugelį metų — lakūno profesijai, skraidymams, ruošiant jauną sklandytojų kartą, pasirengusi siekti naujų rekordų, dilių pergalii.

K. KAZIŪNAS

Parengtis Nr. 1

Kelios savaitės beliko aviacijos sportininkams iki TSRS tautų vasaros VII spartakiados finalinių varžybų startų. Kitap sakant, respublikos sklandytojų pilotažininkų ir parašiutininkų rinktinėms komandoms prasidėjo parengties Nr. 1 laikotarpis.

Apie tai, kaip ruošesi svarbiausiam sportiniams egzaminui minėtų sporto šakų rinktinės, kas joje startuos ir kokių pergalų sportininkai užsi- brėžė siekti spartakiados sportinėse batalijose „Sparnų“ korespondentui papasakojo Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Lietuvos Centro komiteto pirmininko pavaduotojas aviacijos reikalams Petras Brundza.

Prieš ketverius metus TSRS tautų VI spartakiados sklandymo varžybose (moterys — Pociūnuose, vyrai — Oriole) mūsų respublikos sportininkai iškovojo medalius atskiruose pratimuose: R. Garmutė 204 km maršrute trikampiu — aukso, 101 km distancijoje trikampiu — bronzos, o V. Šliumba 104 km maršrute trikampiu — bronzos. Bendroje iškaitoje jiems atiteko atlitinkamai septinta ir šešta vietas, o trečias iškaitinis komandos narys S. Burneika liko šešioliktas.

Respublikos rinktinė komandinėje iškaitoje turėjo tenkintis tik penkta vieta.

Sekančiais iki šios spartakiados metais šalies čempionatuose respublikos sklandytojai atskiruose pratimuose yra laimėję tokius apdovanojimus: V. Sabeckis ir V. Šliumba — aukso bei sidabro, R. Garmutė, V. Mikalauskas, L. Šupinys, A. Rukas ir A. Beržinskas — bronzos medalius.

A. Buitkienė, V. Sabecakis ir G. Nekrošius yra tapę absoluciūais Pabaltijo sklandymo čempionais.

— Sklandytojai bene anksčiausiai šiai metais pradėjo ruoštis spartakiados finaliniams startams. Dar vasarį Alytuje buvo surengta respublikos sklandymo rinktinės narių ir kandidatų, o taip pat trenerių metodinė konferencija, kurioje paskaitas skaitė bei praktiniams užsiėmimams vadovavo Lietuvos valstybinio kūno kultūros instituto specialistai ir vedantieji respublikos sklandymo treneriai. Konferencijoje buvo nagrinėjami šiuolaikinės treniravimo metodikos klausimai, aptarti pasaulio ir Tarybų Sajungos sklandymo čempionatų rezultatai, geriausiai pasirodžiusių sklandytojų pergalės ir jų prieilaidos.

Beveik tuo pat metu buvo surengtas meteorologinio pasiūlo seminaras. Fizinio

pasiūlo pratybos sostinės lengvosios atletikos manežė (kartu su lakūnais ir parašiutininkais), plaukimo baseine vyko visą žemos laikotarpį. Žodžiu, didelis dėmesys buvo skiriamas šių problemų sprendimui, kurios ankstesniuose sezonoose nerafai darė neigiamą poveikį siekiant aukštesnių sportinių rezultatų.

Skraidytų rinktinės nariai ir kandidatai su jiems skirtais sklandyluvaus pradėjo balandžio pirmoje pusėje. Buvo surengtos stovyklos Pociūnuose ir Uralske, o prieš pat spartakiados startus vyru ir motery rinklinės pasiūlo paskutiniu patikrinimą bendrose stovyklose su RTFSR komandomis turės Pociūnuose (Prienu rajonas) ir Oriole, bazėse, kur vyks spartakiados sklandymo finalinės varžybos.

I rinklinę (spartakiadoje respublikai, kaip finalinių varžybų rengėjai, leidžiamą startuoti dviejų komandom, nors iškaiton bus imami pirmos rinklinės rezultatai) pakvieti visi geriausi sklandytojai. Numatoma, kad pirmojoje komandoje startuos tarpautinės klasės sporto meistrai kauniečiai R. Garmutė ir V. Sabeckis, o taip pat sporto meistrai vilnietai R. Stašaitytė ir kauniečiai A. Rukas. Antrają ekipą sudarys kauniečiai tarplautinės klasės sporto meistras V. Šliumba ir pirmatinkininkė J. Paplauskaitė bei sporto meistrai iš Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo A. Arbačiauskaitė ir V. Mikalauskas. Rinktinė treneravosi pagal sudarytą planą, o tuo stropiai rūpinosi naujai paskirtas rinklinės vyr. treneris A. Kilna.

Spartakiados finalinės varžybos kartu bus ir šalies sklandymo čempionatas. Dėl čempionato medalių kovos ne tik respublikų rinktinės nariai, rungtyniaujantys dėl sparta-

kiados apdovanojimų, bet ir gausus būrys sklandymo meistrų, pirmos lygos narių. Jų prelose matysime dar penkis nūsų respublikos sportininkus, kurie būsimiems startams laip pat ruošesi pagal rinklinės vyr. trenerio sudarytą planą.

Kokie mūsų meistrams keiliami uždaviniai? Rinktinė — spartakiadoje užimti ne žemesnę kaip antrą vietą, o asmeninėje iškaitoje — iškovoti medalius, nes visi varžybų dalyviai rungtyniaus standartinės klasės sklandyluvaus. Kadangi varžybos vyks namuose, o jose, kaip minėjau, rungtyniaus gausus pajėgių respublikos sklandytojų būrys, mūsiškiam yra palankios galimybės kovoti ir dėl absoliutaus čempiono titulo.

Sėkmingesni buvo startai respublikos aukštojo pilotažo meistrams TSRS tautų VI spartakiadoje. Borkuose (netoli Maskvos) vykusiose varžybose Tarybų Lietuvos rinktinė (kauniečiai V. Gedminaitė, R. Pivnickas, P. Snioka ir vilnietai R. Aleksiejus, treneris P. Vinickas) užėmė antrą komandinę vietą. Už sėkmę pasirodymą atskiruose pratimuose R. Aleksiejus buvo apdovanotas aukso ir sidabro, V. Gedminaitė — sidabro, o R. Pivnickas — bronzos medaliais.

Dar gražesnes pergalės atnešė ir sekantys metalai, 1976-aisiais R. Pivnickas iškovojo TSRS absolutaus čempiono vardą, dar sekantais metais vilnietais J. Kairys buvo apdovanotas sidabro medaliais už pasiekimus atskirose rungtyste, o 1978-aisiais šalies čempionate vilnietai S. Artiškevičius atskiruose pratimuose iškovojo visų triju spalvų medalius, vilnietai L. Jonys — sidabro, o J. Kairys — bronzos apdovanojimus.

— Aukščiausias pilotažas respublikoje nėra masinė sporto šaka. Jis kultivuojamas tik

dviejuose aviacijos sporto klubuose. Tačiau iki šiol klubuose dėrbė treneriai sugebėjo paruošti aukšto meistriskumo lankūnų. Vilniečiai sporto meistrai S. Artiškevičius, J. Kairys, R. Pakšas, kaunietai L. Jonyš, jutraukti į TSRS rinktinę. Jie ruošdami vien VII spartakiadai nuo pat ankstyvo pavasario kaip tik ir treniravosi kartu su kitais šalies rinktinės nariais. Vilniuje V. Gedminaitė, kuri, kaip ir jau minėti lankūnai sudarys pirmąjį respublikos komandą, pagal respublikos rinktinės vyr. trenerio sporto meistro A. Unikauską sudarytą asmeninį planą treniravosi namuose. Visi tie kartu su antrosios komandos nariais bendroms treniruotėms buvo susiinkę į Vilnių gegužės pradžioje.

Paskutinis treniruotumo ir pasiruošimo spartakiadai patikrinimas bus liepos pirmoje pusėje Maskvoje vyksiantis draugiškas Centrinio Chakovo aeroklubo, Maskvos, Lenino grando ir mūsų respublikos aukštojo pilotažo komandų draugiškas mėčas, nes minėtose ekipose kaip tik startuoja visi pagėgiausiai šalies lankūnai sportininkai.

Respublikos rinklinei keliamas didelis uždavinys — užimti spartakiadoje prizinę vietą, o lankūnams asmeninėje įskaitoje — iškovoti visų spalvų medalius. Žinant tai, kad spartakiados aukštojo pilotažo finalinės varžybos vyks Vilniuje, šis uždavinys, manyčiau, jvykdomas.

Respublikos parašutininkų pasiekimai kur kas kulkėsni. TSRS tautų VI spartakiados varžybose respublikos rinktinė užėmė šeštą komandinę vietą. Geriausiai pasirodyta nusileidimo tikslumo iš 1000 m aukščio pratime (moterų ekipa užėmė trečią vietą) ir estafetėje šokinėjant iš 3000 m aukščio (vyrų komanda buvo antra).

Ši laimėjimą mūsų moterų rinktinė pakartojo 1977 metų sajunginėse SDAALR parašutizmo pirmenybėse. Be to, respublikos parašutizmo meistras vilniečiai J. Utkiniene, A. Gruzdys ir kaunietai J. Chominas yra iškovoję Pabaltijo absoluciūčių čempionų vardus, o respublikos rinktinės praėjusiais metais tapo šių varžybų laimėtoja.

— Respublikos parašutininkų rinktinė pergyvena didelių permanentų laikotarpį. Su komanda vyr. trenerės parei-

gose pradėjo dirbti sporto meistrė J. Brundzienė. Treniruojant akrobatinius pratimus talkina sporto meistrai kapsukietis G. Varnagiris ir vilnietas S. Dukelis. Treniruotėse parašutininkų šuolius stebi ne tik jie, bet ir filmavimo kamera, kuri viską įrašo atmintin. Tai labai padeda faiant sportininkų daromas klaidas, tobulinant meistriškumą, ypač atliekant laisvo kritimo ir akrobatinius šuolius. Be to, rinktinės nariai pradėjo šokinėti naujais aukščio kokybės sklandžiančiais parašiuotais PO-9.

Pat sudarytą pasiruošimo spartakiadai planą pirmiausia didžiausias dėmesys buvo skirtas rinktinės narių bendro ir specialaus fizinio pasirenimo treniruotėms. Metų pradžioje organizavome teorinio paruošimo kursą. Svečiavėsi ir vadovavęs šiam kursui šalies rinktinės narys TSRS nusipeilnes sporto meistras V. Gurnis perskaite ciklą paskaitų, organizavo metodinius užsiėmimus ir praktines treniruocių pratybas. Svarbiausias dėmesys buvo skirtas akrobatinių šuolių tobulinimui, nes šiuose pratimuose iki šiol mes labiausiai atsilikdavome nuo pirmajaučių respublikų parašutininkų.

Ne kartą rinktinės nariai ir kandidatai buvo susirinkę į treniruocių stovyklas. Rimtas meistriškumo patikrinimas bus tradicinius draugiškas socialistinių šalių aeroklubų — Lodzės (Lenkija), Plovdivo (Bulgarija) ir Vilnius — parašutininkų mėčas Lenkijoje, o taip pat Pabaltijo bei respublikos čempionatai.

Geriausi respublikos parašutininkai spartakiadai ruošesi stropiai, o rinktinės nariai treniravosi ypač atsidavusiai. Tikėsime, kad darbas atneš norimus vaisius — respublikos komanda spartakiadoje sugebės pagerinti TSRS tautų VI spartakiadoje pasiekęt laimėjimą. Kupini šių siekių yra ne tik sporto meistrai J. Utkiniene, A. Gruzdys, R. Maciulevičius, A. Maškova, J. Gutnikienė, bet ir kiti Tarybų Lietuvos rinktinės parašutininkai.

Palinkėsime respublikos sklandytojams, aukštojo pilotažo lankūnams ir parašutininkams parengtyje Nr. 1 visokeriopos sėkmės, sėkmingesnį startą ir naujų pergalių TSRS tautų vasaros VII spartakiados finalinėse varžybose Kau- ne [Pociūnuose] ir Oriole, Vilniuje ir Kijeve.

STARTAI SAJUNGINĖJE ARENOJE

Netrukus Kauno Jono Zirkaus aviacijos sporto klubo aerodrome Pociūnuose startuos TSRS tautų vasaros VII spartakiados sklandytojų finalinės varžybos, o Oriole tuo pat metu varžysis moterys. Spartakiados varžybos kartu bus ir TSRS sklandymo 41-asis čempionatas. Ta proga norėtisi trumpai apžvelgti ankstesnius mūsų respublikos sportininkų startus sąjunginėje arenoje.

Gerai prisimenu Tarybų Lietuvos sklandytojų pirmajį debiutą šalies čempionate. Jeigu kitose sporto šakose respublikos sportininkai savo startus sąjunginėje arenoje pradėjo dar nesibaigus karo veiksmams, tai sklandytojų deoitas jvyko kur kas vėliau.

Karo metu buvo sunaikintos visos anksstyvesnės sklandymo bazės, sunaikinti arba išvežti į Vokietiją sklandytuvai. Todėl respublikos sklandytojų gyvenime dideliu jvykiu 1947 metais buvo Lietuvos aeroklubo įkūrimas Vilniuje, kuriame buvo ir sklandymo grandis. Tais pat metais Vilniuje, o 1948 ir 1949 metais Kaune apmokyta baigė didelis būrys jaunuolių. Kaune, vadovaujant Br. Oškinui, buvo pastatyti nauji jo konstrukcijos sklandytuvai BRO-9 „Žiogas“ ir BRO-10 „Pūkas“, o Kauno politechnikos instituto studentų jėgomis buvo pastatyti A. Kuznickio konstrukcijos M-1 „Mechanikas“, M-2 ir KPI-3 „Gintaras“ sklandytuvai.

Sportinę veiklą pagyvino konstruktoriaus B. Karvelio sukurtas sklandytuvai BK-4 „Kaunas“. Su juo sklandytojas V. Dovydaitis atliko pirmajį pokario metais perskridimą — nuskrido 132 kilometrus ir pasiekė pirmajį Tarybų Lietuvos sklandymo rekordą. Dar labiau suakty-



J. Jaruševičius, pirmasis respublikos sklandytojas, iškovojęs TSRS absolutas čempiono vardą

vejo sportinį darbas klubuose, kai buvo gauti skladytuvai LF-12 „Pionierius“, KAI-12 „Primorecas“, o išsisi metalinės konstrukcijos čekoslovakiai sklandytuvai L-13 „Blanik“ nuo to laiko ir dabar yra pagrindiniai masinio skraidymo sklandytuvai.

1953 metais Vilniuje buvo surengtos pirmosios LTSR sklandymo pirmenybės. Jos vyko O. Antonovo konstrukcijos sklandytuvais A-1. 1956 metais Kulautuveje buvo surengtos pirmosios Pabaltijo respublikų ir Lenino grando sklandytojų varžybos.

1960 metais Ukrainos mieste Sumuose vykusiame XXIII Tarybų Sąjungos sklandymo čempionate rungtyniausius 42 pilotų tarpe buvo trys Tarybų Lietuvos sportininkai: sklandymo sporto meistrai A. Arbačiauskas, V. Dovydaitis ir A. Kavunovas. V. Dovydaitis jau buvo palyręs

bemotorio skraidymo asas, atlikęs daugelį perskridimų, dar prieš karo dalyvavęs varžybose. A. Kavunovas — buvęs karo lakūnas naikintojas. Sklandytuvu jis buvo skraidęs nedaug. Mažiausią patirtį turėjau aš ir, matyt, dėl to daugiausiai jaudinėausi.

Pirmą kartą dalyvaujant tokio masto varžybose teko rungtyniauti su tokiais sklandymo asais, kaip pasaulio rekordininkai V. Ilčenka, V. Gončarenka, V. Jefimenka, A. Samosadova, M. Veretnikovas ir kitaip žymiai sklandytojais.

Nefurint patirties ir ypač praktikos greičio skridimuo-se, mums sunku buvo tikėtis geresnių rezultatų. Komandinėje įskaitoje mūsų respublikos sklandytojai nepateko į prizininkų gretas, nors ir pralenkė Latvijos, Estijos, Leningrado, Baltarusijos ir RTFSR komandas.

Jau sekančiais metais TSRS sklandymo čempionate Lietuvos komanda (A. Arbačiauskas, J. Jaruševičius ir A. Kavunovas) užėmė antrą vietą, nežymiu taškų skirtumu į priekį paleidusi tik Ukrainos 1-ąją rinktinę, o 1961 metų LTSR sklandymo čempionas J. Jaruševičius asmeninėje

įskaitoje iškovojo bronzos medalį.

Ypač sėkmingi mūsų sklandytojų startai buvo TSRS 25-jame jubiliejiniame sklandymo čempionate 1963 metais. Tarybų Lietuvos komanda (J. Jaruševičius, R. Visackas ir A. Arbačiauskas) tapo nugalėtoja, o komandos kapitonas J. Jaruševičius pirmasis iš Lietuvos sklandytojų iškovojo garbingą absolitaus TSRS sklandymo čempiono vardą.

Nuo to laiko mūsų sklandytojai sėkmingai pasirodė šalies pirmenybėse, nuolat užimdami prizines vietas. Sklandytojai J. Jaruševičius, A. Kavunovas, R. Visackas, R. Garmutė, Z. Brazauskas, A. Kilna, S. Sudeikytė, V. Zukas, A. Beržinskas ir šių eiliučių autorius buvo kviečiami į TSRS sklandymo rinktinę. J. Jaruševičius kartu su stipriausiais TSRS sklandytojais 1965 m. dalyvavo pasaulio sklandymo čempionate Anglijoje. Deja, jau pirmame pralimėje išliko nesėkmė — tūpdamas į mažą nelygią aikštelię, jis palaužė sklandytuvą ir nebegalėjo toliau testi varžybų.

Sąjunginėje arenosėje sėkmingai pasirodė ir mūsų mo-

liers, TSRS absoliučios sklandymo čempionės vardu moterų farpe 1968 metais iškovojo Naujosios Akmenės sportininkė S. Sudeikytė. Jos pasiekimą 1974 metais pakartojo Kauno sklandytoja R. Garmutė.

Vyresniosios kartos sklandytojų pergaliai estafetę teisiajaunimas. Pastarųjų metų šalies čempionatuose Lietuvos komanda pastoviai užima prizines vietas. Medalius atskiruose pratimuose yra iškovoję O. Ciūnytė, A. Kryžanauskaitė, R. Stašaitytė, L. Šupinys, V. Šliumbė, A. Račiūnas, V. Sabeckis. 1976 metais absolutaus TSRS sklandymo čempiono vardą iškovojo kaunietis V. Sabekis.

TSRS rinktinės sudėtyje sklandytojai V. Sabeckis, V. Mikalauskas, V. Šliumbė, A. Lukas ne kartą startavo įvairose varžybose užsienyje.

Pastaraisiais metais, įvedus naujają TSRS pirmenybių dviejų lygų sistemą, iš dalies pasikeitė ir skraidymo taktika. Kovojančių dėl TSRS čempiono vardo pirmoje lygoje rungtyniaujama tik asmeninėje įskaitoje, o antroje lygoje kovoja dėl komandinės vienos. Pirmą kartą komandinėse antros lygos varžybose sėkmingai startavo Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamykos ekipa. Ji užėmė pirmąją vietą, o komandos nariai J. Paplauskaitė ir E. Lasauskas tapo nugalėtojais ir asmeninėje įskaitoje.

Zvelgiant į pasiekus laimėjimus, startuojant sąjunginėje arenosėje, nederėtu užmiršti nesėkmis. Stai TSRS techninių sporto šakų šeštoje spartakiadoje mūsų respublikos komanda užėmė tik penktą vietą. Tai buvo prieš ketverius metus. Todėl šiemet vykstančios TSRS taufų VII spartakiados finalinės varžybos mūsų respublikos sklandytojams bus naujas ir labai rimtas pasiruošimo ir meistriškumo egzaminas. Turime ir gabiy sklandytuvą, ir nauju aukštos klasės sklandytuvą, tad yra visos galimybės būti laimėtojais ir varžybose. Ne tik atskiruose pratimuose, bet ir komandinėje įskaitoje. Juo labiau, kad spartakiados finalinėse varžybose startuos po dvi mūsų respublikos vyru ir moterų ekipas (kaip varžybų rengėjų), o vyrai, be to, rungtyniaus namuose.

A. ARBAČIAUSKAS,
LTSR nusipelnės treneris



Lietuvos TSR sklandytojai, pirmieji dalyvavę sąjunginėje sklandymo pirmenybėje (iš kairės į dešinę): A. Kavunovas, V. Dovydauskas ir A. Arbačiauskas

TSRS taufų vasaros VII spartakiados finalinės varžybos

PRADEDAM NUO 12th

Radio sportas. Radio-
gramų priėmimas ir per-
davimas.

Ašchabadas. Balandžio
20—25 d.

Komandinės vietas:
1. RTFSR, 2. Ukraina,
3. Maskva... 12. Lietuva.

Lietuvos rinktinės pasiodymą TSRS taufų vasaros VII spartakiados finalinėse varžybose komentuoja SDAALR aukščiojo sportinio meistriškumo mokyklos treneris spunto meistras Andrejus ZOLOTCEVAS:

— Kalbant apie mūsų respublikos rinktinės pasiodymą, tenka dar kartą prisiminti, kad „pirmas blynas“ norelai būna prisivilęs. Tiesa, ypatingam optimizmui pagrindo nebuvo. Bet prisiminus tai, kad 1975 metais sąjunginėje techninių sporto šakų spartakiadoje Lietuvos atstovai šiose varžybose užėmė aštuntą vietą, galima suprasti, kaip pas mus gyvuoja ši sporto šaka.

Kalbantis su specialistais paaikiškėjo, kad mūsiškiai, galima sakyti, neužmiršo to, ką molėjo prieš ketverius metus, tačiau varžovai parą laiką gerokai pažengė į priekį. Pagrindinės tokio nesėkmingo mūsiškių pasiodymo priežastys: treniruočių ir varžybų patyrimo stoka. Ziūnoma, sunku daug ko tikėtis iš savistoviai besitreniruojančių sportininkų, kurie tik prieš pat išvykę į spartakiados finalą kartu susirinko dėsimčiai dieną treniruotėms. Jausdami stiprią konkurenciją, mūsiškiai Ašchabade nesugebėjo parodyti ir to, ką moka ir gali. Stai mūsiškių geriausia rezultatai: Jadvyga Faiviliovič užėmė 21 vietą 39 dalyvių tarpe, o Anatolijus Zenila — 27 vietą iš 34 dalyvių. Tad ir komandai bendroje įskaitoje reikėjo tenkintis dyvilkta vieta.

Toks pasiodymas verlingas tik tuo, kad akivaizdžiai išryškėjo silpnosios mūsų šios rungties radijo sporto mėgėjų meistriškumo vietas. Keiliais išbrishti iš aksilikimo, matyt, aiškus — daug rimčiau turi būti dirbtama SDAALR technikos sporto mokyklose. Apie tai jau buvo kalbėta. Belieka pradėti dirbtai.

Skraidykliés.



skraidykliés...

Šiuolaikinė aviacijos technika savo greičiu, aukščiu ir komfortu nebesudaro galimybės pajausti laisvo skrydžio, kurį patirdavo žmogus atvirame lėktuve ar sklandytuve. Antra, „minkšto sparno“ atradimas ir jo panaudojimas skraidykliems atveria naujas galimybes aviacijoje, o be to, ugdo jaunimo drąsą, fizinį aktyvumą, vysto kūrybinę mintį.

Nuo 1961 m., kai F. Rogalai pavyko sukurti pirmąjį skraidyklię, pritaikytą skristi vienam žmogui, sie skraidymo aparatai sugebėjo gana solidiai užsirekomenduoti. 1976 m. įvyko pirmasis skraidyklių pasaulio čempionatas, kuriam dalyvavo 170 skrajinai iš 26 šalių.

Pirmąjį skraidyklię mūsų respublikoje 1969 m. pasigamino Vilniuje: Jokūnas R. Aleksiejus, sklandytojai H. Dargužas ir V. Silevičius. Po jų (1973 m.) — Vilniaus inžinerinio statybos instituto studentai K. Baltvetis, R. Bakanauskas, T. Milašius. 1974 m. Kaune — Z. Bakanauskas, Alytuje — J. Bartkevičius, P. Daukas.

Skraidyklių sportą respublikoje labiausiai išpopuliarino Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto sportininkai. 1975 m. prie instituto SDAALR komiteto studento K. Valiulio-Petkevičiaus iniciatyva buvo įkurtą pirmoji respublikoje skraidyklių sekcija. Ziemą pasimokę teorijos, 1976 m. vasaros atostogų metu studentai surengė pirmąjį stovyklą Kulautuve, toje pačioje vietoje, kur pokario metais bazavosi sklandytojai. Stovykloje studentai ne tik skraidė, bet ir pasigamino K. Valiulio-Petkevičiaus konstrukcijos naujį skraidyklię TR-4.

1977 m. pavasarį Kulautuve susirinko skraidyklių sporto entuziastų būrelis iš visos respublikos. KPI, Alytaus, Jonavos skrajinai atsi-vežė savo pasigamintas skraidykles, kiti atvyko pažiūrėti, kaip skraidoma jomis ir pasi-semti teorinių bei praktinių žinių. Šio sambūrio metu ir susikūrė visuomeninis respublikinis organizacinis skraidyklių komitetas. Jo pirmininku tapo Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto vyr. mokslinis bendrabarbis Saulius Prelgauskas.

Tuo metu padėtis respublikoje buvo nepavydėtina. Skraidykles statėsi pavieniai asmenys, neturintys patirties, taip pat bandydavo skristi. Nenuostabu, kad dažnai lydėdavo nesėkmės. Buvo aišku — reikia veikti organi-zuotai.

Užmezgus ryšius su sajunginiu visuomeniniu skraidyklių komitetu, bendradarbiaujant su latviais, baltarusiais, ši tą pasiekėme. Jeigu 1977 m. pirmose respublikinėse varžybose keturiomis skraidykliemis skraidė 6 žmonės, tai antrose (1978 m.) startavo 25 skrajinai iš Alytaus, Anykščių, Kauno, Vilniaus, Prienų, Jonavos, Telšių, Tauragės, Panevėžio. Atski-ruose pratiuose nugalėjo: K. Mikalauskas, R. Kalinauskas (abu Kauno), G. Juodėnas (Šiauliai), V. Grigonis (Vilnius). Buvo įvertintos geriausios M. Dargužo, S. Juškos, V. Grigonio (Vilnius) skraidyklių. 1978 metais sėkmingi skrajinai startai buvo atlikti Nidoje, minint TSRS Oro laivyno dieną ir Nidos sklandymo mokyklos įkūrimo 45-ąsias metines. Ta proga kaunietis K. Mikalauskas pa-siekė pirmajį respublikos iš-silaikymo ore rekordą. Virš

sklandytojų kopos, pučiant rytų vėjui, jis skriekė 1 val. 15 min. 1979 m. vasario 21 d. šiaulietis G. Juodėnas ir prieniskis R. Stonkus Karpatuose iš 1800 m aukščio tiesiai nu-skrido 5 kilometrus ir pasiekė respublikos nuotolio rekordą.

O koks gi mūsų skrajinų meistriškumas, lyginant su kitu respublikų sportininkais! 1977 m. pirmose Pabaltijo varžybose Siguldoje (Latvija) mūsų skrajinai K. Valiulis-Petkevičius ir G. Mackonis ta-po čempionais. 1978 m. Baltarusijos respublikinėse varžybose Kauno radijo gamyklas sportininkai A. Liekis ir K. Mikalauskas iškovojo ant-rą komandinę vietą, o K. Mikalauskas standartine skrai-dykle tapo čempionu.

Iki 1978 m. pabaigos skraidyklių sportas mūsų respublikoje vystėsi saviveikliniais pagrindais. Tik nesenai ši aviacijos sporto šaka susilaukė oficialaus pripažinimo.

Nuo pavienių neorganizuotų skraidymų (kurie toliau nebus toleruojami) pereinama prie organizuotos veiklos, vieningo vadovavimo ir dalykinio paruošimo. Skraidyklių sporto entuziastai (NE JAU-NESNI kaip 16 M.) privalo burtis į sekcijas, klubus prie pirminių (mokyklų, įmonių, kolūkių) SDAALR organizacijų, išpareigojusių teikti finansinę ir materialinę paramą. Respublikoje artimiausiu metu, — matyt, bus įkurtas skraidyklių klubas.

J. BALČIONAS

REDAKCIJOS PRIERASAS.
Skaidlytojams, kurie į mus kreipiasi, prašydami skraidyklių brėžinių, pranešame, kad tokios dokumentacijos nekaupiame.

NORS Prienai mūsų nūdienės sportinės aviacijos lopšys, mažosios aviacios entuziastais dar visai nesenai pasigirti negalėjo. Veikė vos vienas aviamodelizmo būrelis 1-oje vidurinėje mokykloje. Padėtis visiškai pasikeitė, kai į Prienų eksperimentinę sportinės aviacijos gamykla dirbtu vyrlausiuoju technologu atvažiavo Gediminas Bartkevičius.

Gimės ir augęs Birštone, dažnai savo ilgesingą žvilgsnį keldavo į dangų ir tyliai sklandžiančius ilgasparnius paukščius — sklandytuvus, kurie, pakilę iš netoli eseancio Kauno ASK sportinio aerodromo, suko ratus arba leisdavosi į maršrutus kaip tik virš Birštono. Berniukai tuomet dar nežinojo, kad po kelerių metų negalestinga gydytojų komisija galutinai atlins iš jo slapčiausią svajonę — pakilti paukščiu virš gimtojo Nemuno su sklandytuvu.

Perėjus į šeštą klasę, Gedimino tėvai persikelė gyventi į Garliavą. Tuo metu vienos vidurinėje mokykloje veikė stiprus aviamodelizmo būrelis, kuriam vadovavo mokytojas J. Stankevičius. Pričyres pedagogas ir aistringas aviamodeliuotojas jiečė meilę aviacijai ne vieno garliaviečio širdyje. Taip buvo ir su Bartkevičiumi. Nuo tų dienų Gediminas nesiskiria su modeliais štai jau aštuoniolika metų.

Daug visokių pagundų būta. Vilniokė jaunystė daug kur traukė, tačiau G. Bartkevičius nesiblaškė. Dar tada, vienuolikmetį berniuką, mokytojas J. Stankevičius išmokė mylėti darbą, gerbti kūrybą. Užsiėmimai aviamodeliuotojų būrelyje palaipsniui padėjo vaikinui suprasti, kad gyvenimo prasmė ir yra kūrybė, naudingame darbe. Todėl, kad ir lazai pergyveno, kai gydytojai pasakė, kad negalės skraidyti, rado savo jėgų apsiprasti su šia karčia gyvenimo tiesa. Jam liko modeliai, tie maži lėktuvėliai, kurie alneša ir kūrybos, ir pergalės džiaugsmą. Gediminas išstojo į Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institutą, Mašinų gamybos fakultetą.

Darbuos ir rūpesčiuos vėju pralékė studijų metai. Kai 1970-aisiais jaunasis inžinierius su paskyrimu atvyko į Vilnių, vienos aviamodeliuotojų džiūgavo, — jų gretas papildė stiprus, gerai žinomas sportininkas.

G. Bartkevičius, vos spėjės

DŽIAUGSMAS

jsikurli sostinėje, tuoj pat atėjo į Centrinę aviamodelizmo laboratoriją. Viskas éjo lyg ir savo vaga — geras darbas, pamègtas sportas, varžybos, diplomai, medaliai... Tačiau mintys vis sukosia apie aviaciją, Prienuose gimstančius naujus sklandytuvus „Lietuva“.

„Statūs laiptai, mažylis palépés kambarėlis, sienos nukabinétos diagramomis.

— Negaila Vilniaus, erdvios, modernios gamyklos? — klausiu Gedimina.

— Ne, — né sekundés neduojojęs atsako Gediminas. — Darbu čia tiek, — ranka brüksteli sau per kaklą, — tik spék suktis. Ir sklandytuvų gamyba, ir naujos gamyklos statyba. Be to, reikia laiko ir moksleiviams, ir savo modelių statymui. Iš aktyvaus sporto dar nežadu pasitraukti, — pasakoja G. Bartkevičius.

Ir tikrai. Vos spéjës, kaip žmonës sako, sušilti kojas Prienuose, Gediminas suorganizavo jaunųjų aviamodelių entuziastų bûrelį pionierių namuose, o dar véliau — ir pačioje ESAG, kurios sportininkai nuo pirmųjų savo varžybų užsirekomendavo kaip viena stipriausių komandų. Jie visose varžybose dalyvauja ne rajonų, o miestų grupėje. Net keista, kaip jis visur ir suspéja. Juo labiau, kad namuose laukia penki-

metis sūnus ir trejų metų dukrytė.

— Žmona supranta mano aistrą modeliams, — sako Gediminas. — Ji taip pat inžinerė. Kiek kebliau būna, kai reikia važiuoti į varžybas.

Prei ketverius metus Prienuose pionierių namuose pradėjës vadovauti moksleiviams, G. Bartkevičius greitai užkaudavo jų simpatijas ir tapo visų pripažintu autoritetu. Vaikinai lengvai įsitraukë į darbą, kiaurus vakarus plūsėjo prie modelių, kad tik vasarą galėtų dalyvauti varžybose.

— Jei nenorit vilktis uodegoje — pasispauskit, — ragino vaikinus vadovas.

Ir vaikinai pasispaudë — nuo pat pirmųjų varžybų Prienuose pionierių namų aviamodeliuotojai kiekvienais metais iškovoja prizininkų apdovanojimus. Vienuolikto Arūnas Bendinskas ir Algirdas Bredelis jau turi pirmą sportinį atskyri. Jų pardes nuo 1975 metų nuolat matome prizininkų gretose. Ypač gerai sekasi Arūnui. Gumavariklių modelių klasėje Arūnas savo kruopštumo ir sumanaus vadovo dëka tapo pirmaujančiu sportininku. Dar 1975-aisiais tapës respublikos čempionu jaunių grupėje, atkakliai laikosi pirmaujančiose pozicijose. Stai Arūno praéjusios



Prienu aviamodeliuotojų vadovas Gediminas Bartkevičius

sportinės vasaros rezultatai: moksleivių varžybose Kapsuke — trečia vieta, jaunių varžybose — pirma, finalinėse Lietuvos TSR VII spartakiados varžybose — trečia, sajunginėse jaunių pirmenybëse Novosibirske — vieta pirmame dešimtmetyje.

— Netrukus nuaidës pasukutinis skambutis, o kur tada? — kausiu Arūną.

— Stosiu į Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institutą. Noriu būti inžinierium. Ir, žinoma, toliau statyti modelius. Aviamodelizmas reikalauja daug valios, kantrybës, kruopštaus darbo. Todël jis mane ir sužavėjo, — sako Arūnas.

Neatsilieka nuo Arūno Bendinsko ir kiti vaikinai: vienuoliktokai Algirdas Bre-

delis ir Ramūnas Jurkus, deventokas Alfonsas Ziùkas. Jų modeliai tvirti ir daili, su jais negéda pasirodyti bet kokiose varžybose. Alfonsas pernai pradëjo daryti radiju valdomus modelius. Ir šioje, jam naujoje klasëje, vaikinas pasiekë jau neblogų rezultatus, — pernai respublikinëse moksleivių varžybose su radio bangomis valdomu aviamodeliu užëmë šeštą vietą.

Auga vienuoliktokams ir pamaina. Tai šeštokai Audrius Pëstininkas, Modestas Micka, Berniukai dar tik pirmi metai bûrelyje, bet dirba su ugnele, pasiryžę neatsilikti nuo savo vyresniųjų draugų. Užaugę nori būti lakūnai, o tuo tarpu labai kruopščiai doro A-1 klasës modelius, su kuriais šią vasarą ruošiasi startuoti respublikos jaunių varžybose.

Kartu su moksleiviais, nepaisant visų darbų ir rüpesčių, pluša ir pats vadovas Gediminas Bartkevičius. Jis stato F1B klasës gumavariklių modelių, su kuriuo planuoja respublikos aviamodelizmo rinklinës sudëtyje stariuoti TSRS faltų vasaros VII spartakiadoje.

Pabuvojusi pas prieniskius supraťau, kad vaikinai bûrelyje pas Gediminą Bartkevičių patiria tikrą darbo džiaugsmą. Visus juos vilijoja ir domina tai, kad vadovo pagalba jie sukuria gerus, tvirtus modelius. Tie maži lëktuvëliai ne tik teikia pasitenkinimą, bet ir ant savo grakščių sparnų atskraidina pergalës džiaugsmą.

L. ŽILINSKAITÉ



Jaunieji Prienu aviamodeliuotojai (iš kairës į dešinę): Arūnas Bendinskas, Alfonsas Ziùkas ir Audrius Pëstininkas

Nauji eksperimentai kosmose

Sutinkamai su kosminės erdvės tyrimo programa 1979 m. vasario 25 d. 14 val. 54 min. Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje paleistas kosminis laivas „Sojuz-32“.

Kosminį laivą pilotuoja jurga — laivo vadas papulkiniukis **Vladimiras Liachovas** ir laivo inžinierius TSRS lakūnas kosmonautas **Valerijus Riuminas**.

Laivo orbitos parametrai yra tokie:

- didžiausias nuotolis nuo Zemės paviršiaus — 283 kilometrai;

- mažiausias nuotolis nuo Zemės paviršiaus — 244 kilometrai;

- apsisukimo periodas — 89,6 minutės;

- orbitos inklinacija — 5,16 laipsniai.

Laivo „Sojuz-32“ vadas **Vladimiras LIACHOVAS** gimė 1941 metų liepos 20 dieną Vorošilovgrado srityje Antracito mieste.

Baigęs 1964 metais Charkovo aukštąjį karo aviacijos lakūnų mokyklą, tarnavo karinėse oro pajėgose. Per tarnybos laiką jis savino kelių tipų lėktuvus. Skraidė daugiau kaip 1300 valandų. Turi pirmos klasės karo lakūno ir trečios klasės lakūno bandytojo kvalifikacijas.

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

1967 metais **Vladimiras Liachovas** buvo priimtas į kosmonautų būrį. Išėjo visą pasirengimo kosminiam skridimams kursą. 1975 metais i Jungtas į tiesioginio rengimo skripti kosminame laive „Sojuz“ ir orbitinėje stotyje „Saliut“ grupė kaip įgulos vadas.

1975 metais neatsitraukdamas nuo darbo kosmonautų rengimo centre V. Liachovas baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Kosminio laivo „Sojuz-32“ inžinierius, TSRS lakūnas kosmonautas **Valerijus RIUMINAS** gimė 1939 metų rugpjūčio 16 dieną Komsomolske prie Amūro.

1961 metais, baigęs tarnybą

Tarybinės Armijos gretose, V. Riuminas įstojo į Maskvos miškų technikos institutą. Baigęs institutą, Valerijus Riuminas dirbo konstravimo biure, kur užsirekomendavo kaip techniškai išprusės ir iniciatyvus inžinierius, dalyvavo kuriant ir išbandant naujus kosminės technikos pavyzdžius.

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

J kosmonautų būrį Valerijus Riuminas buvo priimtas 1973 metais, išėjo visą pasirengimo skridimams kosminiuose laivuose „Sojuz“ ir orbitinėse stotyse „Saliut“ kursą.

V. Riuminas aktyviai dalyvavo valdant pilotuojamu kosminių laivų ir orbitinių stotyčių skridimams.

Pirma kartą į kosmosą Valerijus Riuminas skrido 1977 metų spalio mėnesį kaip laivo „Sojuz-25“ inžinierius.

1979 metų vasario 26 d. 16 valandą 30 minučių Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz-32“ susijungė su orbitine stotimi „Saliut-6“.

Laivas „Sojuz-32“ prisijungė prie susijungimo mazgo, esančio stoties pereinamojoje sekcijoje. Patikrinę hermetizumą, kosmonautai **Vladimiras Liachovas** ir **Valerijus Riuminas** atidare vidaus angą ir perėjo į stoties „Saliut-6“ patalpas.

Per tą laiką, kai skrieja stotis „Saliut-6“, išvesta į orbitą 1977 metų rugpjūčio 29 d., joje dirbo 6 kosmonautų įgulos. Skriejant mokslinio tyrimo kompleksui, sėkmingesni dirbo dvi ilgiausios kosmoso įsavinimo istorijoje ekspedicijos — 96 paras ir 140 parų.

Nuo praėjusių metų lapkričio 2 d. stotis „Saliut-6“ skriejo automatiniu režimu. Tuo laikotarpiu skridimo valdymo centras valdė stotį ir kontroliavo jos sistemų būklę. Pagal komandas iš Zemės sutinkamai su skridimo programą buvo vykdomi techniniai eksperimentai.

1979 metų kovo 12 dieną 8 valandą 47 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje



Kosmonautai V. Liachovas (kairėje) ir V. Riuminas

paleistas automatinis krovinių transporto laivas „Progres-5“.

1979 metų kovo 14 d. 10 valandą 20 minučių Maskvos laiku automatinis krovinių transporto laivas „Progres-5“ susijungė su orbitiniu pilotuojuamu kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-32“.

Kroviniinis laivas nugabeno į orbitą degalų jungtinei stoties „Saliut-6“ variklių sistema, įrengimų, aparafūros, medžiagų įgulos gyvybinei veiklai užtikrinti, mokslianiams tyrimams ir eksperimentams vykdyti, taip pat nuvežė paštą. Tarp nugabenų krovinių yra elementai ir atskiri blokai agregatų, skirtų profilaktikos ir remonto darbams.

Balandžio 3 d. 19 val. 10 min. Maskvos laiku, užbaigus bendro skridimo programą, automatinis krovinių transporto laivas „Progres-5“ buvo atskirtas nuo orbitinio kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-32“.

1979 metų balandžio 10 dieną 20 valandą 34 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz-33“.

Kosminį laivą pilotavo tarptautinė įgula: laivo vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas **Nikolajus Rukavišnikovas** ir kosmonautas tyrėjas Bulgarijos Liaudies Respublikos pilietis **Georgijus Ivanovas**.

Laivo „Sojuz-33“ skridimas praleisia kosminės erdvės tyrimus taikiai tikslais, kuriuos

atlieka socialistinės šalys pagal „Interkosmoso“ bendradarbiavimo programą. Sutinkamai su šia programa Tarybų Sąjungos mokslinio tyrimo komplekse „Saliut-6“ — „Sojuz“ 1978 metais buvo sėkminges padaryti bendri eksperimentai, kuriuose dalyvavo socialistinių šalių kosmonautai.

Dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas **Nikolajus RUKAVIŠNIKOVIAS** gimė 1932 m. rugpjūčio 18 d. Tomsko mieste.

1957 metais N. Rukavišnikovas baigė Maskvos inžinerijos ir fizikos institutą, kurį baigęs dirbo konstravimo biure, projektuodamas, kurdamas ir gamindamas automatinės bei rankines skraidymo aparatus.

1967 metais N. Rukavišnikovas buvo priimtas į kosmonautų būrį, išėjo visą pasirošimo skraidinti pilotuojaus mėnesį kosminiais aparatais kuras.

N. Rukavišnikovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1970 metų.

Pirma kartą jis skrido į kosmosą 1971 metų balandžio mėnesį laivu „Sojuz-10“.

1974 metų gruodžio mėnesį jis, būdamas laivo „Sojuz-16“ inžinierius, antrą kartą skrido į kosmosą.

N. Rukavišnikovas tarptautinėje įguloje pasirošė skridimui pagal pilotuojamą skridimą „Interkosmoso“ programą.

Bulgarijos Liaudies Respublikos pilietis inžinierius



Kosmonautai N. Rukavišnikovas (kairėje) ir G. Ivanovas.

majoras Georgijus IVANOVAS gimė 1940 metų liepos 2 dieną Lovečo mieste.

1958 metais jis baigė vidurinę mokyklą, o 1964 metais — Georgijaus Bankovskio aukštąją liaudies karo aviacijos mokyklą, kur gavo lėkūno inžinieriaus diplomą. Baigęs mokyklą, tarnavo Bulgarijos liaudies armijos aviacijos dalyvės grandies vadu ir eskadriškės vadu. Turi pirmos klasės karo lėkūno kvalifikaciją.

Georgijus Ivanovas — Bulgarijos Komunistų partijos narys nuo 1968 metų.

Už nepriekaištingą tarnybą Bulgarijos liaudies armijos gretose apdovanotas medaliais.

Nuo 1978 metų kovo mėnesio G. Ivanovas pradėjo rengti pilotuojamam kosminiam skridimui pagal „Interkosmos“ programą J. Gagarino kosmonautų rengimo centre. Jis išėjo visą pilotuojamo laivo „Sojuz“ ir orbitinės stoties „Saliut“ programoje numatyta mokymosi kursą.

Sutinkamai su tarptautinės žygios skridimo programa balandžio 11 d. 21 valandą 54 minutės Maskvos laiku laivas „Sojuz-33“ ėmė artėti prie orbitinio komplekso „Saliut-6“ — „Sojuz-32“.

Suartėjimo metu laivo „Sojuz-33“ suartinamojo koreguojančio variklių įrenginio darbe atsirado nukrypiymu nuo nustatyto režimo, ir buvo atsisakyta sujungti laivą su stolimi „Saliut-6“.

Laivo „Sojuz-33“ tarptauti-

nė įgula — dukart Tarybų Sajungos Didvyris TSRS lėkūnas kosmonautas Nikolajus Rukavišnikovas ir kosmonautas tyrėjas Bulgarijos Liaudies Respublikos pilietis Georgijus Ivanovas grijo į Zemę.

Kosminio laivo „Sojuz-33“ nuleidžiamasis aparatas 1979 metų balandžio 12 dieną 10 valandą 35 minutės Maskvos laiku nusileido numatytaame Tarybų Sajungos teritorijos rajone už 320 kilometrų į pietryčius nuo Džekazgano miesto.

Už orbitinį skridimą kosminiu laivu „Sojuz-33“ ir parodytą drąsą ir didvyriškumą TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaku dukart Tarybų Sajungos Didvyris, lėkūnas kosmonautas N. Rukavišnikovas apdovanotas Lenino ordinu, o Bulgarijos Liaudies Respublikos piliečiui kosmonautui tyrėjui G. Ivanovui suteiktas Tarybų Sajungos Didvyrio vardas, įteikiant Lenino ordiną.

Bulgarijos Liaudies Respublikos Valstybės taryba kosmonautams N. Rukavišnikovui ir G. Ivanovui suteikė Bulgarijos Liaudies Respublikos Didvyrio vardus. G. Ivanovui taip pat suteiktas Bulgarijos Liaudies Respublikos kosmonauto vardas.

1979 metų gegužės 13 dieną Tarybų Sajungoje buvo paleistas automatinis krovinių transporto laivas „Progres-6“. Jis sėkmingesnai sujungtas su kosminių mokslinio tyrimo kompleksu „Saliut-6“ — „Sojuz-32“.

Karti debiutantų duona

Džiaugsmas, iškovojujus pernai leisę žaisti šių metų Tarybų Sajungos motobolo pirmenybių aukščiausioje lygoje, jau seniai pamirštas.

Pirmasias pirmenybių rungtynes žaidejė Stavropolio krašte su Zelenokumsko „Molnijs“. Žinoma, visi vyrai norėjo pasirodyti kuo geriau. Bet netrukus išsitikinome, kad speiguota žiema, trukdžiusi treniruoti aikštėje, gerokai atsiliepė pasiruošimui. Praėlimėje 0:2. Dar labiau nusinėme po rungtynių su daugkartiniu šalių čempionu — šešis kartus Europos taurės laimėtojais — nariu. Elistos „Automobilininko“ sportininkais. Buvome su triukščiu net 0:11.

Pirmasias rungtynes namie sužaidejė lygiomis 2:2 su Vožniakų „Niva“, o po to praėlimėta Voznesensko „Voschodus“ — 2:9. Praėlimėta ir Rygoje „Adažių“ ekipai — 3:4, o Kovrove — 0:3 — vietas

„Kovrovečių“ bei čempionato lyderiui Vlادoje „Metalurqii“ — 1:5.

Manau, kad pirmas čempionato ratus buvo mūsų „prišaudymo“ ratus. Juoba, kad namie žaidejė tik dvejas rungtynes.

Antrasis pirmenybių ratus prasidės rugpjūtyje. Tikimės, kad jis bus sėkmingesnis. Net šeštis susitikimus žaisime namie. Tačiau svarbiausia, jog ši sezona gavome „avansą“ — né viena komanda neapleis aukščiausiosios lygos. O mums, debiutantams, tai leidžia geriau priprasti prie aukščiausiosios lygos klimato

Kazys KNIEŽA,
Kretingos „Švyturio“
motobolo komandos
kapitonas,
TSRS sporto meistras

AUTOMODELIUOTOJAI REKORDUS ŠTURMUOJA VILNIUJE

Visokių varžybių matė vilnielai, bet tokias — pirmą kartą. Gegužės 11—14 dienomis sostinės kordodromė vyko sąjunginės automodeliuotojų varžybos rekordams gerinti. Dalyviai demonstravo, koki greitį gali išvystyti 1,5, 2,5 ir 10 kubinių centimetru apimties variklių varomi 30—40 cm ilgio automodeliai, priemonantys daugiau kosminės raketos, nei automobilius.

Vilniaus kordodromas varžybių dalyviams buvo laimingas. Sportininkų sukonstruoti devyni modeliai pasiekė greičius, kurie viršijo TSRS rekordus, o tarptautinės klasės sporto meistro, daugkartinio Europos ir TSRS čempiono tektijoje iš Tambovo B. Jeremejevo 1,5 ccm klasės automodelis išvystė 211,019 km/v greitį. Šis rezultatas gerėnis už oficialų pasaulio rekordą, priklausantį Švedui L. Kermanui.

I rekordų šturmą buvo pakviesta 30 sportininkų, pernai sąjunginėse varžybose užėmusi ne žemesnę kaip šeštą vietą. Rekordus gerinti siekė ir mūsų respublikos atstovas nusipelnelės mokytojas iš Raseinių Juozas Milius. Jo 10 ccm klasės automodelis distancija įveikė 242,261 km/v greičiu. Šis rezultatas yra naujas Tarybų Lietuvos rekordas ir viršija sporto meistro normatyvą.

Varžybas Vilniuje komentuoja viriausasis telisėjas maskvietis G. Draquinovas:

— Lietuvoje tokias varžybas surengėme pirmą kartą. Jūsų kordodromas — vienas geriausių ne tik šalyje, bet ir Europoje. Labai gera trasos danga. Varžybių metu ir ruošiantis joms jautėme didelį šeimininkų dėmesį ir rūpinimąsi.

M. KURAITIS



Tarybų Sajungos rekordininkai leningradietis N. Tronevas (kairėje) ir maskvietis V. Popovas su mūsų respublikos rekordininku J. Miliumi (viduryje)

ORO KAUTYNĖSE GERIAUSI — JURBARKO AVIAMODELIUOTOJAI

Balandžio pabaigoje Kaune vyko Tarybų Lietuvos asmeninės-komandinės aviamodelizmo pirmenybės oro kautynių modeliais. Rungtyniaavo 23 ekipos iš penkių miestų ir keturių rajonų. Sportininkų pagaminti modeliai neviršijo 400 gramų, o oro kautynėse išvystydavo net iki 160 km/val greitį.

Malonai pirmenybių organizatorius, teisėjus ir visus dalyvius nuteikė jurbarkiečiai, alsiuntę į varžybas net tris ekipas. Tiesa, viena iš startavo be konkurencijos. Ir pagirtinai startavo. Jau pirmoje kovojo ji (A. Andreikevičius su E. Požela) įveikė būsimus čempionus, savo būrelį vyresniuosius draugus pilotą V. Soroką ir mechaniką V. Daniliauską. Po šio pralaimėjimo V. Sorokai su V. Daniliauskui kelią į apdovanojimus reikėjo skintis kovose paguodos turuose. Cia juos lydėjo sėkmė. Pukiai įveikė visus varžovus, pilotas V. Soroka, Jurbarko rajono vykdomojo komiteto darbuotojas, su mechaniku V. Daniliauskui, rajono Autoremonto įmonės autoremontininku, iškopė į finalą, kur vėl prisijėjo išmèginti jégas su savo būrelio jaunesniaisiais draugais moksleiviais V. Ferimui ir R. Mačiuliui. Lemiamą kovą laimėjo labiau prityrė V. Soroka su V. Daniliauskui. Jiem ir buvo įteikti respublikos čempionų aukso medaliai. Sidabro apdovanojimai atiteko kitai jurbarkiečių porai — V. Ferimui ir R. Mačiuliui. Trečią vietą užėmė vilniečiai — 33-os vidurinės mokyklos moksleivis G. Šablinskas ir Kuro aparafūros gamyklos technologas R. Paužuolis.

Nustebino neatsakingas ir silpnas šios aviamodelizmo rungties daugiamečių favoritų vilniečių G. Kašubos ir V. Morkaus bei kauniečių V. Marinsko ir A. Kolosauskio pasirodymas varžybose. Jie patyrė pralaimėjimus jau ketvirtfinaliuose.

Komandomis pirmoji vieta atiteko Jurbarko aviamodeliuotojams. Kitas vietas ekipos pasidalino taip: 2. Vilnius II, 3. Kauno I, 4. Vilnius I, 5. Joniškio raj., 6. Kauno II, 7. Panevėžio, 8. Klaipėdos, 9. Šiaulių, 10. Jonavos raj., 11. Utenos raj.

P. ALMINAS

JONO ŽIBURKAUS VARDU PAVADINTAME



Skländytuvas „Lietuva“, buksyruojamas „Vilgos“ netrukus pakils į žydrą padangę



Kaimynai visada drauge. Kauno ATSK instruktoriaus A. Bagdonas [priekyje] dalinasi įspūdžiais su Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sklandytojais

Neapsiriksime pasakę, kad didžioji dauguma sklandymo instruktorių, šiandien dirbančių respublikos aviacijos sporto klubuose, geriausių sklandymo meistrų sportinių keliai pradėjo ir pirmuosius skrydžius atliko Kauno aviacijos sporto klube, viename seniausių Lietuvoje. Prieš keletą metų klubui buvo susileiklas buvusio ilgamečio respublikos SDAALR vadovo generolo Jono Žiburkaus vardas.

Šiandien Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas — pirmaujantis ne tik Tarybų Lietuvoje, bet ir Žalyje. Trejus metus iš eilės kolektivas už sportinius pasiekimus sajunginiame socialistiniame lenktyniavime apdovanotas TSRS SDAALR Centro komiteto ir Aviacijos darbuotojų profesjungos Centro komiteto raudonajā vėliave. Sis garbingas apdovanojimas klubė dabar bus saugomas visą laiką.

Ypač gražių laimėjimų Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas pasiekė praejusiais metais. Cia paruošti 8 sklandymo sporto meistrų, daugiau kaip 110 kitų sportinių atskyrių sklandytojų ir parasiutininkų.

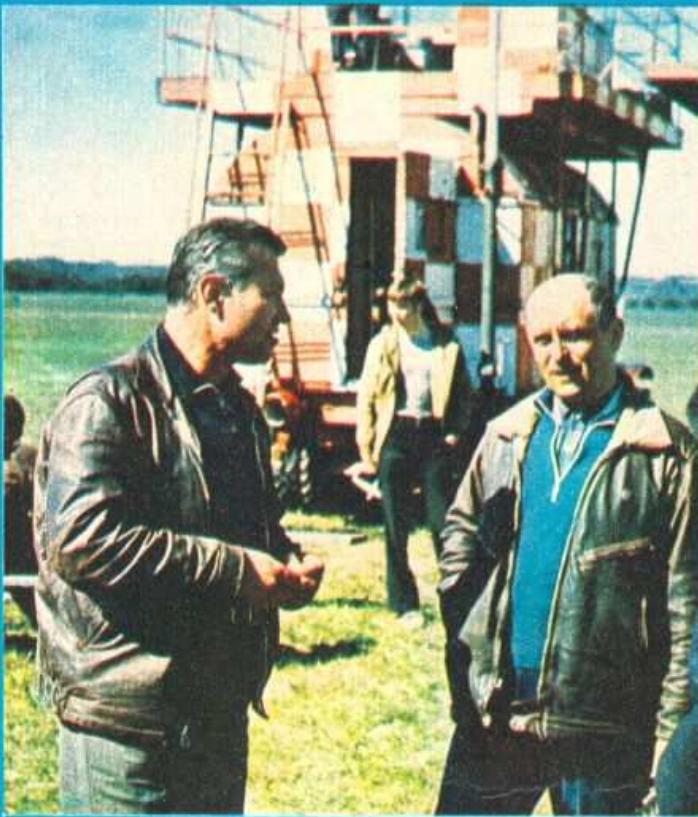
Sio kolektivo auklėtinisi:

tarptautinės klasės sporto meistrai Vytautas Sliumbas, Regina Garmutė, Vytautas Sabeckis ne kartą iškovojo Tarybų Sąjungos čempionų aukso medalius, o sklandytojai Janina Papiauskaitė ir Edvardas Lasauskas praėjusiais metais iškovojo nugalėtojų vardus sąjunginėse antrų lygos sklandymo pirmenybėse.

Siandien klubė sklandytuvas skraido ir šokinėja su parašiuotais apie pusantro šimto sportininkų. Skiepija liems meilę aviacijos sportui, ugdo jų sportinių meistriskumą prilygę sklandytojai ir parašiuotininkai komunistai klubo viršininkas Aleksandras Jonušas, grandies vadas Igors Bykovas, instruktoriai Juozas Karklius, kandidatas į TSKP narius Vidas Žaliukas ir daugeliis kitų aviacijos sporto šakų specialistų.

Dideliu pasiekimų ištakas ryškiai atskleidžia kad ir toks faktas: klubas turi ne vieną dešimtį sklandytuvų ir lėktuvų, su kuriais vien tik praėjusiais metais kolektyvo sportininkai prisikraidė beveik keturis tūkstančius valandų ir atliko apie tiek žolių su parašiuetu.

K. NAUDŽIUS



Jono Ziburkaus aviacijos sporto klubo skraidymų bazėje Počiūnuose kartu treniruoja ir kaimynystėje esančio Kauno aviacijos technikos sporto klubo lėkūnai. Nuotraukoje matome šių klubų viršininkus Aleksandrą Jonušą [kalėje] ir Joną Bagdoną aptarantius dienos treniruočių planą



Treniruotės skridimui su grandies vadu Igoriu Bykovu ruošiasi Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto studentė antrasis atskyrio sklandytoja Rita Vaznytė

M. KURAIČIO nuotr.

Dėl socialistinių šalių taurės

Siose varžybose kasmet startuoja 7 šalių automobilių ralio rinktinės. Šiemet jos prasidėjo „Auksinių smilčių“ („Zlaty piasci“) autoraliu Bulgarijoje. Po šio etapo visas prizines vietas užima Čekoslovakijos lenktynininkai, rungtyniaujantys automobiliais „Skoda“ 130 RS. Geriausiai iš tarybinių ekipažų slėstant S. Brundza su A. Brumu. Jie užėmė penktą vietą. K. Girdauskas su G. Ivanovu buvo aštunti. Komandomis etapą laimėjo Čekoslovakijos rinktinė. TSRS komanda — antra.

Antrasis socialistinių šalių autoraliu etapas — Zaksenringo lenktynės Vokietijos Demokratineje Respublikoje. Etapą laimėjo TSRS rinktinė, kurioje ši kartą mūsų respublikos atstovų nebuvo. Čekoslovakijos komanda — antra.

Per speigą ir karštį

Pasaulio autoraliu čempionatas kasmet prasideda tradiciniems Monte Karlo varžybos. Mūsų šalies rinktinė, dalyvaujanti tik atskiruose šių varžybų etapuose, šiemet pirmą kartą išbandė jėgas čempionato antrojo etapo varžybose Švedijoje. Spaudžiant speigui, sudėtingą trasą sugebėjo baigtį tik 39 ekipažai iš 113, tame tarpe ir S. Brundza su A. Girdauskų bei K. Girdauskas su N. Jelizarovu. Savo mašinų klasėje jie užėmė aštuntakamai ketvirtą ir penketą vietas, o absoliučioje iškaitoje buvo dvidešimti ir dvidešimt antrai.

Jau ne kartą mūsiškiai sekmingai yra pasirodė Graikijoje vykstančiamse pasaulio čempionato etape — „Akropolio“ ralyje. Nors lengvą trasą tokio masto varžybose išvis nebūna, „Akropolio“ ralio kelias visada pasižymi ypatingu sudėtingumu. TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Stasys Brundza šiose varžybose dalyvavo jau ketvirtą kartą. Drauge su šlužmanu Arvydu Girdauskui savo mašinų klasėje važiavo automobiliumi „Lada“ 1600R.

ŽMONES PAVERGIANČIOS „LAPĘ“

Tai buvo 1967-aisiais. Atvykės iš Raseinių mokytojas Fabijonavičius atsivežė su savimi ir potraukį techninei kūrybai — meilę mažajai aviacijai, radio sportui, kuris fizikui buvo lyg ir savame privalomas. Ko gero taip viskas ir toliau būtų likę, jeigu ne atsitiktinumas. Moksleivių radio sporto varžyboms reikėjo paruošti „lapių medžiojotų“, ir mokytojas Fabijonavičius, kuriam šis uždavinys buvo patiketas, émési darbo. Kaip paprastai — nuoširdžiai, su tokiu entuziazmu, kuris ne vieną mokinį jkvépė patiketi galima sėkme.

Stai tokia buvo pradžia. O kartą kažką pradėjus, paraginus moksleivius susidomėti „lapių medžiokle“, vienintelii startu apsiriboti jau nebuvavo kaip.

Ligiai greta Kuršenuose buvo ir aviamodeliuotojų. Ir jie nuolat jautė mokytojo Fabijonavičiaus pagalbą, rūpestį, tévišką ranką bei patariamą.

Taip ir sugyveno viena šalia kitos dvi gerokai skirtinės, bet vienodo kruopštumo, atsidavimo, pasiaukojimo reikalaujančios sporto žakos, globojamos vieno žmogaus. Palaipsniui, tiesa, rūpestis aviamodelizmu émė blésti. Kaip ten bebūty, bet mokyklos sąlygomis ruošti varžyboms reikalingus septynių klasinių modelius, o, be to, dar ir raketas, buvo sunkoka. Ir medžiagų, ir žinių atžvilgiu. O kultivuoti ką nors bet

kaip, kaip sakoma, vien dėl skaicius, tik kad būtų galima pasakyti, „mes kultivuojame aviamodelizmą“, kukliai nutylint apie rezultatus — nesuderinamas su Rimanto Fabijonavičiaus charakteriu dalykas. Jis tvirtai laikosi liaudies išminties „kā darai — daryk gerai“.

Stai tokiomis aplinkybėmis po aštuonerių metų taisius sugyvenimo, Kuršėnų frečiojoje vidurinėje mokykloje įvyko dviejų sporto šakų skyrybos, išėjusios į naują namie likusiai „lapių medžioklei“. Dabar jai galima buvo skirti dar daugiau dėmesio, panaudoti visus turimus ir planuojamus materialinius resursus, kas techninėse sporto žakose vaidina toli gražu ne paskutinį vaidmenį. Juk lapininkų skaičiui nuolat augant, ir technikos daug reikia. Ir ne vien imtuvų-pelengatorių, bet ir pačių „lapių“, daug kitos didesnės bei mažesnės technikos.

Vienas Rimantas Fabijonavičius, dėstantis vyresnėse klasėse fiziką ir darbus, kad ir kaip būtų stengesis, nieko čia nepasiekėt. Bet žmonės dirbą šalia, matė jo užsidegimą, entuziazmą, ryžtą. Pagaliau ir rezultatai šių tų reiškia. Juk ne juokas paruošti vos ne kaimo vietovėje apie du šimtus „lapininkų“, kurių trys savo krūtinės patepo TSRS sporto meistro ženkliukais, o 26 — kandidato į meistrus! O ką jau bekalbėti apie atskyrininkius.

Išties, kaip gali Kuršėnų rajono švietimo skyriaus vedėjas V. Krūmas neremti trečiosios vidurinės lapininkų, jeigu visa ši mokykla gimė jam čia direktoriaujant. Ir kas jau kas, bet V. Krūmas tikrai žino, kiek daug ir nuoširdžiai, jveikdamas jvairiausius sunukus, darbavosi mokytojas Fabijonavičius, kol pagaliau pradėjo garsėti sportininkai iš Kuršėnų. Ir buvo tai dar tolimais 1970-aisiais, kai pirmeji kuršeniškiai išsikovojo teisę tapti respublikos lapininkų rinklinės narais. Arba rajono SDAALR komiteto pirmininkas R. Makauskas. Jis rūpinasi jvairiausiomis radijo detalėmis, su daugybe gamyklių palaiko ryšius, kad tik sušelpus mokyklos „lapių medžiojotų“ būrelj tranzistoriais, varžomis ir dar daug kuo. Daro fai iš širdies, atsidėjės, nes žino, kad visa, kas bus perduota būreliu, pateks į geras rankas, kad čia pasėta sekla duoda puikų derlių. Tegul kas respublikoje, o ir Pabaltijoje pabando susilyginti lapininkais su kuršeniškiai! Juk iš devyniolikos kandidatų į TSRS taftų VII varšos spartakiados komandą tik trys gimę ne šiame „lapių medžiojotų“ lopšyje. Pavenciučių cukraus kombinato direktorius N. Narbutas ir Kuršėnų tarybinio ūkio direktorius, Socialistinio Darbo Didvyris P. Maskoliūnas noriai skiria sportininkams transportą. Juk ne švietimi jiems tie mokiniai, lapininkai — tai jų vadovaujamų kolektyvų

darbo žmonių vaikai. O kartą mokytojas Fabijonavičius sako, kad reikia vykti treniruotėms į naujas vietas, vadinas, taip ir yra. Jis niekada nieko be reikalo nesako, ir jau, gink dieve, nepraso.

Na, o kalbėti apie Kuršėnų trečiosios vidurinės direktoriaus Prano Stulpino rūpinimąsi ir dėmesį lapininkams galima būtų atskiru rašiniu. Sportininkams naujosios mokyklos patalpose skirti du kambariai, visi jų poreikiai direktoriui artimi ir suprantami, o tai reikalauja ir nemaža lėšų, ne taip jau lengvai gauamos technikos detalių. Bet direktoriui šie rūpesčiai netgi malonūs. Juk lapininkai — geri ir drausmingi moksleiviai. O garbė toli už Kuršėnų sklinda. Mokiniai varžybų respublikoje rengiamos retai, o be to, ir nesisteminiagai. Tad sudaromos sąlygos, kad kuršeniškiai ne tik reguliariai treniruotisi, bet ir startuotų išsiame cikle varžybų, rengiamų patriotinės gynybinės draugijos.

Stai taip, bendromis pastangomis, Rimantui Fabijonavičiui treniruojant bei nukreipiant visą veiklą, ir iriasi pirmyn meistriškumo bangomis „lapių medžioklė“ nedideliuose Kuršenuose. Ir išties gražu, kad, pavyzdžiu, Tarybinėje armijoje „lapių medžioklę“ pamėges vilkaviškietis, buvęs orientacininkas, Arvydas Simonaitis, demobilizavęsis nutarė persikelti į Kuršenus. Jis dirba cukraus kombinate, sukūrė šeimą.



Mokytojas Rimantas Fabijonavičius su savo auklėtiniais

K. MINČIAUS nuotr.



Junieji „lapių medžiojotai“ iš Kuršėnų (iš kairės į dešinę): A. Andrijauskas, K. Mingėla, J. Grigaitė ir B. Fabijonavičiūtė

mą, sportuoja. TSRS sporto meistrų tapo. Ir Dirvonėnų vidurinėje mokytojaujantis kandidatas į sporto meistrus Albinas Lagzdinis, kandidatė į sporto meistres Emilija Zdanavičiūtė norai su mokyklos sportininkais treniruoja. Kartą čia pradėjo sportuoti, gyvena Kuršėnuose, vadinas, prie trečiosios vidurinės bažuojasi.

Nemaža jų, tų sportininkų, mokyklos būrelyje. Per keturiadasdešimt. Galėtų būti dar daugiau, bet nei technikos, nei laiko nepakanka. Juk čia ir pradedantieji, dar penktokai, ir jau šešerių metus sportavę abiturientai, kandidatai į sporto meistrus. Nenengva, tikrai nelengva vienam Rimantui Fabijonavičiui su visais dirbtį. Vis tikisi, kad Lagzdinis ir Simonaitis, kurių dieną atsisakę aktyvaus sporto, taps jo pagalbininkai. Nes būna taip — atėjo mokytojas Fabijonavičius ryta į mokyklą, ir išeina, kai Kuršėnuose jau šviečia galvų žibintai. Laimė, kad toje pačioje mokykloje geografiją dėstanti žmona žino ir supranta Rimanto pomėgi, palaiko jį. Kitą neįvengtum žmogus nesusipratimų. Ypač jei tévas dar ir abi dukras — pirmataksyrininkė aštuntokė Birutė ir septintoje klaseje besimokačią antrojo aksyrio lapininkę Neringą, anot mamos, „i mišką išsivedė“. Bet tokia jau Fabijonavičių šeima: suséda kvarťetas mokyklos valgykloje prie staliuko, drauge pietus pavalgo, ir kiekvienas savo planams bei darbams išsiškirsto. Mama — šešiametė Kęstučio iš darželio parsivesti, o tévas su dukromis tris kartus per savaitę į treniruotę, kitas dienas — į laboratoriją ar dar kur.

Kaipgi išugdysi gerus sportininkus, jei pats „nekančias“ tos juodos lapininko duonos? Ir nutarė mokytojas: pries kitus mokydamas — pats išmok! Ir išmoko. Taip išmoko, jog nuo 1972-čių startavo respublikos rinkinėje, dalyvavo daugelyje respublikinių bei sąjunginių varžybų, tapo TSRS sporto meistru. Po ketverių metų respublikos rinkinėje jau sudarė vien kuršėniškių, o ir jos užimama vieta sąjunginėse varžybose gerokai pašoko: nuo penkioliktosios 1975-aišių iki štai jau kelinti metai tvirtai užimamos septintos! Rodos, pasiekta, kas užsi- brėžta. Bet Rimantas Fabijonavičius ir šiandien, bet kokiui orui esant, norai pasiima (jei tik būna koks laisvas) radio imtuva-pelengato-

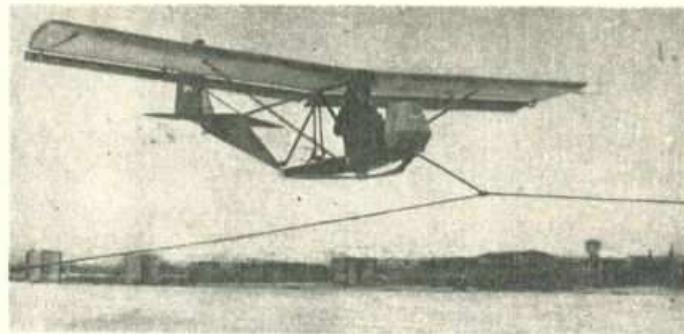
rių ir drauge su jaunimu „medžioja lapes“.

Mokytojo jaunatviškas entuziazmas, optimizmas, jo ramus būdas ir tuo pat metu konkretūs, dalykiški reikalaivimai įkvėpia ir skatina sportininkus. Nuo praėjusio rudesio, respublikos rinkinėje pradėjus ruoštis startui Tautų spartakiadoje, Rimantui Fabijonavičiui teko dar ir vystausiojo trenerio pareigas. Kitaip ir būti negalėjo — juk jis pripažintas geriausias specialistas, beveik visi rinktinės nariai — jo auklėtiniai. Tad ir rasti bendrą kalbą nesunku, ir darbas sekasi. Ir nors šiandien sunku pasakyti, kas konkretiai atstovaus Tarvybų Lietuvai devynių žmonių komandoje, be abejijo, bus geriausi, vertinėtai. Juk reikia tik trijų vyrų ir trijų moterų, dviejų jaunių ir vienos merginos, o „lapi medžiojotų“ lopšejų žymiai daugiau. Tai ir pirmataksyrininkė Sigita Nvardauskaitė, pernai šalies jaunų pirmenybėse iškovoju siud 4 ir bronza atskiruose diapazonuose, šalies jaunimo rinktinės narys kandidatas į meistrus devintokas Gintautas Ambražas, tapęs šalies jaunių pirmenybių bronzos želono laimėtoju daugiakovėje (3,5, 28 bei 144 MHz diapazonuose) bei viename diapazone pelnęs sidabrou, viena geriausiai respublikos sportininkų komjaunuolė Asta Venskutė, ne ką nuo pastarosios teatstelektanti, taip pat VLKJS narė Nijolė Kanišauskytė, šalies jaunimo rinktinės narys, taip pat komjaunuolis Albinas Cesnakas. Anksčiau minėti sporto meistras ir kandidatas, geras būrys dár ne visiškai atsiskleidusiu pirmataksyrininkui — Laima Einingytė, Virginijus Silkartas, Egidijus Naujickas, kiti. Visi jie gerai treniruoti, paruošti Leningrado apylinkėms, kurios savo reljefu nedaug fesiskiria nuo mūsiškio. Štai ir tikisi Rimantas Fabijonavičius, kad respublikos rinkinė turinti užimti spartakiadoje ne žemiau septintos, o ko gero, net ir šeštąją vietą. Ir nepamirškime — tai sportininkai iš nedidelio miestuko!

Iš tiesų, labai gerai, jog pasaulis taip surėdylas, kad gyvena sau žmogus — tulius, kuklus, sąžiningai ir su įkvėpimu atliekantis savo pareigas, ir nepaprastai įsimylėjęs tai, kas, kaip sakoma, skirta sielai. Būkime atviri — ne paprastai, o didelei žmogiškai sielai!

I. ALEKSAITIS

Jaunųjų draugystė su „ZYLE“



Veiklus Panevėžio aviacijos technikos sporto klubas. Cia kasmet paruošiama nemažai sklandytojų atskyrininkų, rengiamos įvairios respublikinės varžybos, aktyviai dirbama su jaunimu. Praėjusį metų pabaigoje prie klubo buvo įsteigta Jaunųjų sklandytojų mokykla, į kurią buvo priimta daugiau kaip 20 būsimų sklandytojų iš miesto vidurinių ir profesinių technikos mokyklų. Darbu su jaunimu vadovauja klubo lakūnas instruktorius V. Mikeiliūnas.

Įsigijus Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatytą Br. Oškinio konstrukcijos sklandytuvą BRO-11M „Zyle“, klubo darbuotojų ir jaunimo jėgomis buvo pasigamintas konstruktorius Br. Oškinio treniruoklis, o taip pat Makarovo sistemos sklandytuvų išvilkutuvas. Baigus teorinio paruošimo kursą, jau metų pradžio-

je jaunieji sklandytojai su „Zyle“ atliko pirmuosius savankiškus skrydžius, pakildami nuo žemės po keletą metrų ir nuskridami beveik pusę kilometro (sklandytuvas skrenda priliaikomas lyno). Per porą mėnesių jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtiniai atliko daugiau kaip 300 skridimų. Dideli šio patraukalus sporto entuziastų yra 5-os vidurinės mokyklos moksleiviai Robertas Kvedaras, Gintautas Kaniušas, 8-os miesto profesinės technikos mokyklos auklėtinės Gražina Gumbelevičiūtė ir Dalia Juodikevičiūtė, Politechnikumo moksleiviai Gražvydas Malinauskas, Virginijus Ragauskas, 28-os miesto profesinės technikos mokyklos auklėtinė Aidas Vilkas ir daugelis kitų.

Kovo mėnesį į klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklą buvo priimtas naujas sklandymo entuziastų būrys.

V. LINELIS

Ir sportui, ir gelbėjimo tikslams



Maskvos Sergo Ordžonikidzės aviacijos instituto ir Rygos Raudonosios vėliavos ordino civilinės aviacijos inžinerijos instituto inžinierų kolektyvas sukūrė įdomų lėktuvą, skirtą gelbėjimo ant vandens tikslams, o taip pat sportui. Lėktuvą (jį matome nuostraukoje, padarytoje pra-

ėjusių metų pabaigoje bandymų metu Nemune) pastatė Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla, o pirmą kartą išbandė Kauno aviacijos technikos sporto klubo viršininkas lakūnas J. Bagdonas.

J. MAKAROVAS

KOKIE BUS 1979-uju „ŽIEDAI“?

LITUOVOS TSR ZIEDINIŲ AUTOMOBILIŲ LENKTYNIŲ TRENERIS ALGIS ČIPKUS ATSAKO Į „SPARNŲ“ ZURNALISTO KLAUSIMUS



Šiaulietis Valerijonas Vaišvila — didelė mūsų viltis TSRS tautų VII spartakiadoje R. DAILIDĖS nuotr.

MŪSŲ RESPUBLIKOS AUTOMOBILININKAI, RUNGTYNIAUJANTYS ZIEDINESE LENKTYNĖSE, JAU NE KARTĄ DZIUGINO SPORTO MĖGĖJUS REIKŠMINGOMIS PERGALEMIS. TURBŪT NE PASLAPTIS, KAD IR TSRS TAUTŲ VII SPARTAKIADOS VARŽYBOSE JIEMS KELIAMU UŽDAVINIAI SIEKTI MEDALIŲ?

Ziedinių automobilių lenktynių rinktinės pasiromydymą gerai bus galima vertinti tik tada, jei bus užimta pirmoji komandinė vieta. Bet koks kitas rezultatas — jau nesékmė. Nėra abejonės, kad tai neįlengvas uždavinys. Tačiau mes turime ne vieną lenktynininką, galinį iškovoti spartakiados medalius. Todėl šis tikslas yra pasiekiamas.

KURIEMS SPORTININKAMS TEKS SI GARBĘ IR ATSAKOMYBĘ?

Respublikos rinktinę sudarys trys lenktynininkai, ir visų jų rezultatai bus imami komandinėn įskaiton. Taigi, atsakomybės krūvis kiekvienam jų bus tikrai didelis.

Lenktyniaujama bus pirmos grupės (standartiniais) automobiliais. Pirmoje klasėje mūsiškiai startuos automobiliais VAZ-21011. Pagrindiniai rinktinės kandidatai čia yra šiaulietis Valerijonas Vaišvila ir kaunietis Jonas Dereškevičius.

Abu jie jau gerai žinomi sportininkai, TSRS rinktinės dalyviai, sporto meistrai.

Valerijonui 30 metų, jis dirba Šiaulių autotransporto įmonėje Nr. 1. Iki šiol tris kartus buvo TSRS čempionas (2 kartus standartinių mašinų grupėje, vieną kartą — antroje, specialiai paruoštų mašinų, grupėje), tame tarpe nugalėtoju 1975 m. techninių sporto šakų spartakiadoje.

Jonui 27 metai, jis TSK „Politėchnika“ instruktorius, TSRS pirmenybėse du kartus yra laimėjęs sidabratę: 1977 m. — I grupėje, 1978 m. — II grupėje.

Antroje klasėje respublikai, greičiausiai, atstovaus vilnius sporto meistras Jurgis Šiaudkulis, TSK „Medis“ atstovas, „Medžio“ susivienijimo

generalinio direktoriaus pavaduotojas, 38 metų sportininkas. Paskutiniuosius dvejus metus jis buvo TSRS čempionu šioje klasėje. Tikimasi, kad Jurgis važiuos automobiliu VAZ-2106.

Be to, TSRS tautų spartakiados starfams ruošiasi pirmoje klasėje bespecializuojanties Ričardas Krasauskas iš Kauno „Politėchnikos“ ir vilnius Zbignevas Kivercas (II klasė). Pirmasis jų pernai yra laimėjęs TSRS čempionato „sidabratę“, o antrasis nebe pirmi metai analogiškose varžybose užima penktąias vietas.

KAZKODĖL RINKTINĖJE NEMATOME SPORTININKŲ, RUNGTYNIAUJANČIŲ TREČIOJE KLASĖJE, „VOLGOMIS“?

Kaip matome iš aukščiau išvardintų kandidatų sąrašo, dėl dalyvių skaičiaus ribojimo ne visi jie galės Kijevo žiede rungtyniauti dėl spartakiados apdovanojimų, nors anksčiau yra užėmę aukštąs vietas TSRS čempionatuose.

Tuo tarpu mūsų respublikos „Volgų“ specialistai dar nėra pasiekę deramo meistriškumo, ir spartakiados medalių dalybose tikrai nedalyvaujančios.

KO TIKIMASI IŠ KIEKVIE NO RINKTINĖS NARIO INDIVIDUALIAI?

Susipažinus su pagrindinio trejeto ankstesniais laimėjimais, galima greit įsitikinti, kad jų spartakiados aukšą realiai pretenduoja kiekvienas iš jų. Dėl to, jog Vaišvila ir Dereškevičius startuos vienoje klasėje, maksimalus tokį laimėjimų skaičius sumažėja iki dviejų. O norint žvesti komandos pergalę būtina turėti bent vieną čempioną, kitiems dviems tampačių priziniams, arba užimant vietas visiškai arti garbės pakylas. Cia viskas dar priklausys ir nuo varžovų. O pagrindiniai konkurentai: RTFSR, Latvijos sportininkai ir frasos šeimininkai ukrainiečiai.

GRAŽŪS LAIMĖJIMAI PRA EITYJE, ZINOMA, DZIUGINA MUS VISUS, ŽADINA VILTIS

SULAUKTI NAUJŲ PERGALIŲ. TACIAU JIE NEGARANTUOJA SÉKMĘ SVARBIASIUOSE ŠIŲ METŲ STARTUOSE. KAS DAROMA, KAD KOMANDAI KELIAAMI UZDAVINIAI BŪTŲ ĮGYVENDINTI?

Yra sudarytas konkretus rinktinės pasiruošimo planas, stengiamasi aprūpinti sportininkus naujais automobiliais, juos tinkamai paruošti. Deja, čia susiduriame su nemažais sunkumais. Respublikoje nėra treniruotėms ir varžybos tinkamo žiedo ir artimiausiu metu dar nebus. Gerai, kad Vaišvila ir Dereškevičius turi galimybę treniruotis TSRS rinktinės sudėtyje, tačiau sėkmės spartakiadoje tai negarantuojama, nes rinktinė važinėja antros grupės automobiliais, o spartakiadoje, kaip minėjau, teks perserti į pirmos. O čia gerokai silpnesci mašinų varikliai reikalauja ir kitų išgudžių. Tačiau tikimės, kad iki spartakiados startų mūsų rinktinės nariai suspės pakankamai kilometrų nuvažiuoti ir tais automobiliais, kuriais jie rungtyniaus ir Kijeve, liepos mėnesį.

SPARTAKIADOS VARZYBOS, NORS IR PACIOS SVARBLIAUSIOS ŠIAIS METAIS, PILNAI NEATSKLEIS PADĖTIES MŪSŲ AUTOMOBILIŲ SPORTE, NES JOS PROGRAMOJE NERA VIETOS DAUGELIUI AUTOMOBILIŲ KLASIŲ. ŠIA PRASME LABAI SVARBŪS YRA TSRS CEMPIONATO STARTAI, KO TIKIMĖS SIUOSE „ŽIEDUOSE“?

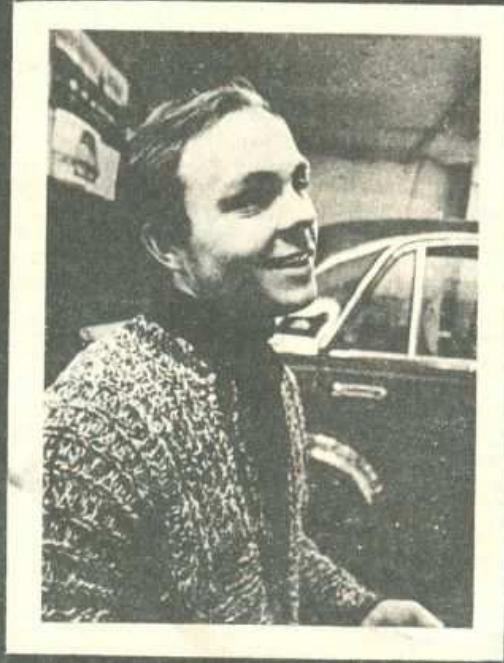
Minėtoms klasėms, startuojančioms TSRS tautų spartakiadoje, tai kartu bus ir TSRS pirmenybių vienintelis etapas. Kitais automobiliais bus rungtyniaujama trim etapais.

Aukštų rezultatų tikimės iš „Vostoko“ formulėje rungtyniaujančio Gedimino Nevarausko (TSK „Azotas“, Jonava), trečios formulės lenktynininkų Rimo Kesmino ir Sigito Adreikos (abu iš TSK „Politechnika“). Kadangi spartakiados metais padaryta išimtis, ir tie patys sportininkai gali rungtyniauti ir standartiniais, ir specialiai paruoštais automobiliais, dar kartą dideles viltis dedame į Valerijoną Vaišvilą ir Joną Dereškevičių, kurie startuos ir IV klasėje (specialiai paruošti automobiliai su varikliais iki 1300 ccm).

Komandinei įskaitai bus imami trys geriausi rezultatai iš visų 6 klasių. Tikimės, kad ir čia mūsų rinktinės pasirodymas turėtu džiuginti.

DÉKOJAME UŽ POKALBIJ, LINKIME SÉKMĘ SIŲ METŲ VARZYBOSE.

Jie startuos TSRS tautų VII spartakiadoje



LENKTYNĖS...

Jonas Dereškevičius iš Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto technikos sporto klubą atėjo dar būdamas IV vidurių mokyklos vienuolikotu. Nors jis ir ne vienintelis šio klubo istorijoje pirmiau tapo jo nariu, o tik vėliau studentu, vis tik tai išimtinis alvejis. Tiesa, Jonas tuo metu jau buvo Lietuvos TSR čempionu, „sporto meistrui be dvių dešimtųjų sekundžių“. Bet visa tai iš plaukymo eros, kuri prasidėjo dar 1960 metais, kai aštuonmetis Jonas buvo nvestas į pirmąjį treniruotę. Didelių reikalavimų jam tada nekėlė net ir viso to iniciatorius, Jono tėvas. Pageidautina buvo tik, kad sūnus sutvirkėtų, kad raumenys paslėptų kaulus, kuriuos nesunkiai, sako, pro odą buvę galima skaičiuoti.

Argi čia pirmas kartas, kai tokie liesi berniukai ar mergaitės vėliau fampa sporto garsenybėmis! Gal ir Jonas Dereškevičius dar labiau būtų vandenye pagarsėjęs, nei sausumoje, gal plaukdamas pamėgtu delfinu savo rezultatus būtų pagerinęs daugiau negu dviečių dešimtosiomis sekundžės, bet... buvo kitų aplinkybių, nulėmusių tai, kad sportinių pergaliai, rodos, jau ranka pasiekiamu, buvo atsisakyta, ir viskas prasidėjo nuo pradžios... „Perbėgimas“ į automobilizmą, tikriausiai, nebuvo atsifitkinumas, o, greičiau, logiškas įvykių tėsinys. Juk tėvas sūnaus sportinę biografiją nulėmė ne vien nurodės keliai į baseiną. Jis pats dar dviečių metais anksčiau (tas, matyt, iргi labai svarbu) pasisodino sūnų ant kelių už ką tik pirktos „Pobedos“ vairo. Darbar jau, turbūt, visiems aišku, kaip gali sudygti tokia sėkla, ypač kai tame pačiame kie me, kur bėgo Jono vaikystė, po kiek laiko atsirado „Politechnikos“ garažai.

Štai čia, o ne asfalto trasose, prasideda vi su šio klubo sportininkų kelias į pripažinimą,

kurį vėliau reikia iškovoti parodant varžovams savo automobilio užpakalį. O iki tol tą automobilį reikia kelių kartus persukioti iki pasukutinio varžtelio, perprasti jo būdą, išmoki jį sutramdyti. Sako, Stasiui Brundzai tapti automobilių sporto žvaigžde padėjo net ir užsiemimai muzika: išlavinta klausą leidžia jam vien iš garso nustatyti prasidėjusias ir net būsimas automobilio negalias. Žinoma, vien tai sėkmės negarantuojama, ir be juodo darbo šiame sporte nieko nelaimėsi — mūsuose nė vienas automobilininkas nepasiekė savo laimės žvaigždės baltomis pirštinėmis.

Ir štai pirmosios varžybos... 1972 metais Jonas užima šturmano sėdynę savo trenerio Antano Jurevičiaus automobiliuje, ir prasidėja tų metų „Kauno ralis“. Jei dabar stengiamasi ralio trasą parinkti sudėtingą, bet nelabai ilgą, tada vykdavo tikri maratonai, apie tris tūkstančius kilometrų reikėdavę nuvažiuoti. Žinoma, lengvesniuose ruožuose už vairo sėsdavo ir šturmanas. Kai pavargės „vadas“ nutarė pailsėti, Jonas ėmėsi vairuoti automobilį. Tačiau nuovargis lipdė į jo blakstienas. Tiesa, viskas baigėsi nelabai tragiskai — abu nubudo Zemaičių plento pakelės kūdroje. O galėjo baigtis ir blogiau: juk ypač rizikinga išméginti, ką tokiu atveju pasakys išmaudytas tavo treneris. Tačiau Antanas Jurevičius tuo ir žymus, kad moka įžvelgti savo auklėtinų tikrą vertę, suprantą jų privalumus ir trūkumus, sugeba ugdyti pirmuosius ir slopinčius pastaruosius. Taigi Jono kelias į didžių automobilių sportą tomis varžybmis tik prasidėjo...

O kaip Dereškevičius pateko į žiedines lenktynes! Čia debiuotas buvo daug sékmingesnis. Pirmasis startas TSRS pirmenybėse 1977 metais — ir antroji vieta pirmoje klasėje. Tiesa, specialiai paruoštu automobiliu tais pat metais Jonas atvažiavo aštuntas, tačiau jau antrajį sezoną ir čia laimėjo sidabro medalį, startavo Tarybų Sąjungos rinktinės sudėtyje ir socialistinių šalių taurės varžybas baigė penktas, o su kitais mūsų žalies atstovais šventė komandinę pergalę.

TSRS tautų VII spartakiadoje šios komandos nariai ir bus pagrindiniai Jono Dereškevičiaus varžovai. Visų pirmą, taip pat mūsų respublikos garbę ginantis ūsauilletis Valerijonas Vaišvila, broliai Vitalijus ir Michailas Bogatyriovai iš Rusijos, latvis Arnoldas Dambis. Šių sportininkų vairuojamie automobiliai bandys pirmieji prasmuktis finišo liniją spartakiados žiedinėse varžybose Kijeve. Šioje kompanijoje Jonas dar nėra buvęs pirmuoju. Tad gal sių kartą!

Tiesa, o ralis! Juk šie metai Dereškevičiu ir jo komandos draugams šioje sporto šakoje išliūtėmingi — „Politechnikos“ komanda tapo TSRS žemos komandinių ralio pirmenybių nugalėtoja.

— Mane ralis labiau traukia, — sako Jonas. — Ziedė nėra tiek išpūdžių, nors ten kova gal net karštėsnė, labiau jauti varžovo alsavimą. Bet aš gal jau taip įpratintas, kad man norisi ir daugiau pamatyti. Dar kai su Jurevičium važinėdavau, jis vis perbraukdavo lenktyninius reikalus: „Žiūrék, briedis!... Žiūrék, kur apkosi!... Žiūrék, kokia Saulė teka!“ Po vieno ralio, kada teko važiuoti gražiu Estijos pajūriu, šios respublikos draustinių teritorija, grįžau ten su visa šeima, kad ir jie pamatytu.

Taigi, gal kada nors išgirsime apie naujas Jono Dereškevičiaus pergalės ralyje, o kol kas — žiedinės lenktynės. Čia garsiau gaudžia automobilių varikliai, aitresnis dūmų kvapas, labiau jaučiamas varžovo alsavimas.

S. ŠARKA

TAIMERINIS LÉKTUVO MODELIS KA-015

Aprašomas modelis skirtas labiau prityrusiems aviamodeliuotojams. Šiuo modeliu galima pasiekti gana aukštą rezultatą, naudojant galinį šalies variklius „Talca-2,5“, „Sprint“, „CSKAM-2,5“, KMD-2,5, taip pat importinius. Modelio stava yra naudojama balza, stikplastis ir pušis. Modelis klijuoja epoksidine derva ED-20. Sparnai ir stabilizatoriai dengiami ilgapluoščiu popieriumi.

Pradedant gaminti modelį, pirmiausia nubraižomi darbo brėžiniai M 1:1. Balzos medieną galima pakeisti kokybišką liepą. Tačiau šiuo atveju būtina gaminti atitinkamai ploenesnes detales, kad modelis nebūtų per sunkus. Modelis daromas išardomos kon-

strukcijos, kad būtų patogiau transportuoti. Nuo liemens nusiuima sparnai ir stabilizatoriai, liemuo taip pat pusiau išsiardo.

Modelio liemenį sudaro dvi dalys: priekinė ir užpakalinė. Abi dalys gaminamos iš stikplasto, kurio gamybos technologija plačiai aprašyta 1977 metų „Sparnų“ 2 Nr. straipsnyje „Aviamodelių liemenų gamyba iš stikplasto“. Prie priekinės liemens dalies tvirtinamas variklio kronšteinas, kuris gaminamas iš D 16T markės duraluminio. Priekinė ir užpakalinė liemens dalys sujungiamos kaip parodyta brėžinyje '1). Sujungimo detalė gaminama iš D 16T markės duraluminio. Prie galinės liemens dalies klijuojaamas kilis ir stabilizato-

rius tvirtinimo plokštuma. Kilis gaminamas iš 4 mm storio balzinės plokštelių. Briaujanas siiprinamas celulioju. Prie kilio tvirtinamas posūkio vairiukas, o prie liemens užpakalinės dalies — perbalansavimo mechanizmas. Pastarasis keičia stabilizatoriaus atakos kampą: motoriniame skridime stabilizatorius su liemens ašimi sudaro 1,5—2 laipsnių kampą. Užgesus varikliui, po 1—3 sek. pasisuka vairiukas, o dar po 1—2 sek. — stabilizatorius gržta į nulinę padėtį. Sparnų atakos kampas pastovus. Jis lygus 1,5—2 laipsniams.

Modelio sparnas ir stabilizatoriai gaminami iš balzos medienos, sparno ir stabilizatoriaus ionžeronai — iš ko-

kybiškos pušies. Modelio sparnui naudojamas NACA-4409 profilis. Sparnai sujungiami 5 mm skersmens plieniniu strypu (A—A pjūvis).

Visos modelio plakštumos: sparnai, stabilizatoriai ir kilis turi būti teisingos formos. Jiems laikytis rekomenduoja ma pasigaminti stapeliaus, t. y. lygius plokštumas, ant kurių gumos siūlais pritvirtinami sparnai ir stabilizatoriai. Taip paliktos plokštumos turi stovėti nuo 3 iki 6 mėnesių. Patartina po skraidymu sparnus ir stabilizatorių tvirtinti ant plokštumų, kad nesideformuotų.

A. KOLOSAUSKAS,
Kauno JTS
aviamodelizmo būrelio
vadovas

GUMOS VARIKLIJO PARUOŠIMAS IR EKSPLOATAVIMAS

Aviamodeliuotojus domina dvi pagrindinės gumos variklio savybės — maksimalus apsisukimų skaičius ir išvystomas sukimo momentas. Didėjant apsisukimų skaičiui, didėja ir gumos variklio pajegumas, o kartu ir modelio skridimo aukštis bei laikas. Tai susiję su mechaninėmis savybėmis gumos, iš kurios pagamintas variklis. Aviamodeliuotojai dažniausiai naudoja 1—1,2 mm skersmens apvalius gumos siūlus arba plokščią 1×3, 1×4, 1×6 milimetrų skerspjūvio gumą „Pireli“.

Balta ir pilka apvalia guma labiausiai prieinama pradedantiesiems aviamodeliuotojams, nes ją nesudėtinga eksplloatuoti ir lengva gauti.

Temperatūros svyravimai, taip pat saulės žviesa bei sausas šiltas oras neigiamai veikia gumos mechanines savybes. Todėl ją laikytį rekomenduotina tamsoje, vėjoje palaipoję, apibarstyta talku.

Gumos varikliai laikomi patepti ricinos aliejumi polietilenu maišeliuose. Eksplloatacijos metu variklius reikia saugoti nuo tiesioginių saulės spindulių, perkaitimo, dulkių bei purvo.

Pradedant daryti gumos variklį, pirmiausia išfasuoja me gumą po 38 g. Vėliau gumos siūlus vyniojame tokio ilgio bazėje, kuri reikalinga reikiama skerspjūvio varikliui. Dažniausiai naudojami 1×6 mm skerspjūvio gumos varikliai iš 14—16 gumos siūly, kas atitinka maždaug 72—80 apvalios gumos siūly. Laisvus variklio galus surišame dvigubu mazgu ir aprišame siūlais. Kad variklis nesusinarpiotų, keliose vietose perrišame jį guma.

Pagamintas variklis perplaunamas kambario temperatūros vandenye su muilu. Nukračius vandenį, džiovinaus uždarote palaipoję kambario temperatūroje. Slapią variklį žiuostyt i ar nešli į lauką nerekomenduojama. Išplautas ir išdžiovintas gumos variklis patepamas 2—3 g ricinos aliejaus ir ištempiamas. Pradžioje gumos variklio ilgi padidiname 2—3 kartus. Po to, palaipsniui tempdamas, ilgi padidiname iki 5—6 kartu. Po ištempimo guma prisuka 90 apsisukimų ir jai leidžiama išsisukti. Po to vėl prisukama iki 180 apsisukimų. Šį procesą, pridėdami po 90 apvijų, pakartojame kelis kartus, iki 360 apsisukimų.

Po kiekvieno variklio išsisukimo guma papildomai tempiama, nes prisukimo metu dalis ricinos išspaudžiama. Toks gumos paruošimas būtinamas tam, kad sumažintų gumos vidinę įtampą, kad ji būtų elastingesnė.

Kad galėtume išsiaiškinti maksimalų apsisukimų skaičių, vieną variklį prisukame iki frūkimo. Starto metu maksimalų apsisukimų skaičių sumažiname 8—10 procentų. Kad gumos mechaninės savybės greičiau atsitaftyt, variklis po treniravimo išplaujanamas su muiliu kambario temperatūros vandenye, išdžiovinamas, po to palepamas 1,5—2 g ricinos aliejaus ir jiedamas į polietileneno maišelį.

Prieš jedant variklį į modelį, rekomenduojama jį ištempoti iki 6—7 kartų. Starto metu, atsitraukdami nuo modelio, prisukame variklį iki pusės apsisukimų, palaipsniui gumą ištempdami 5—6 kar-

tus, o likusius apsisukimus prisukame grždami atgal prie modelio. Prisukimus baigiamo prie pat liemens. Kad pagreitintume procesą, prisukimams naudojame 1:3 arba 1:4 per davimo santykiai gržtą, turintį specialų skaitliuką.

Po varžybų gumos variklius būtina išimti iš modelių, išplauti, surižti su rūkusių gumos siūlus, patepti ricinos ir padėti polisiui. Apvaliai gumai reikalingas 7—10 parų polisiis, o plokštai „Pireli“ — 25—30 parų. Norėdami pagreitinti mechaninių gumos savybių atstymą, gumos variklį prapauna 25—30 temperatūros vandenye.

Po polisio gumos varikliai vėl tinka startui. Jūsų varikliai veiks patikimai ir ilgai, jeigu laikytis aukščiau suminėtų laikymo ir eksplloatavimo faisyklų.

L. MALACHATKA,
RJTS metodininkas

NORI SUSIRĀSINETI SU AVIAMODELIUOTOJAIS:

Septintokas GINTARAS BANAITIS. Adresas: 235054, Kėdainių raj., Gudžiūnų paštas, Devinduonių km.

Moksleivis PETRAS VALČAITIS. Adresas: 235900, Tauragės raj., Joniškė.

Moksleivis VAIDOTAS DOMKUS. Adresas: 235420, Šiaulių raj., Kuršėnai, Komunarių g. 16.

Moksleivis VILIUS BILEISIS. Adresas: 232000, Vilnius, Gorkio g. 18—1.

NORI ISIGYTI

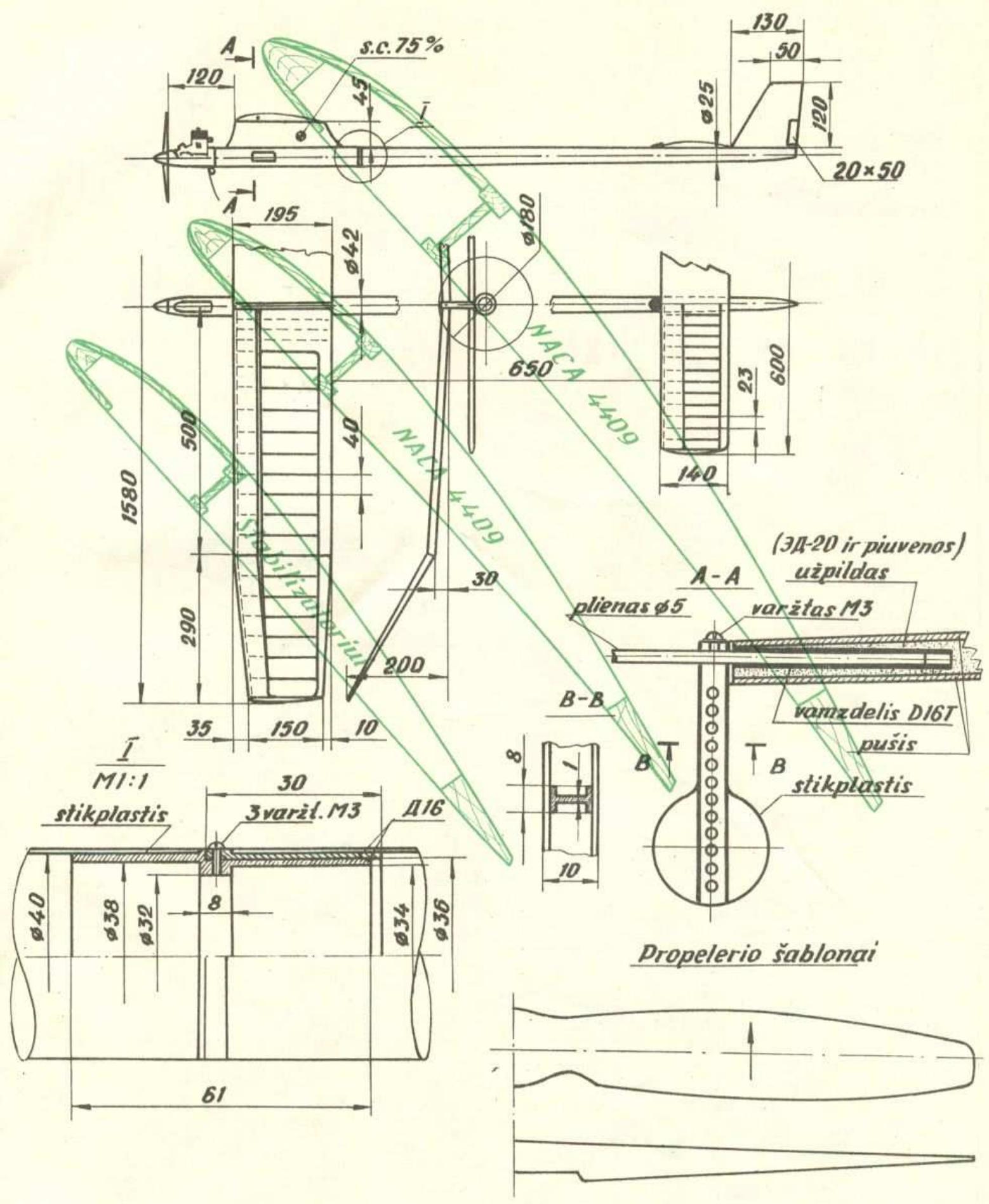
sluos „Sparnų“ numerius:
1969 m. — 1; 1971 m. —
2; 1973 m. — 3; 1973 m. —
2 ir 3; 1974 m. — 3 ir 4;
1975 m. — 1, 2 ir 3.

Siūlyti adresu: 233021,
Kaunas, Kulautuvos g. 53—1.
E. MARCINKVICIUS.

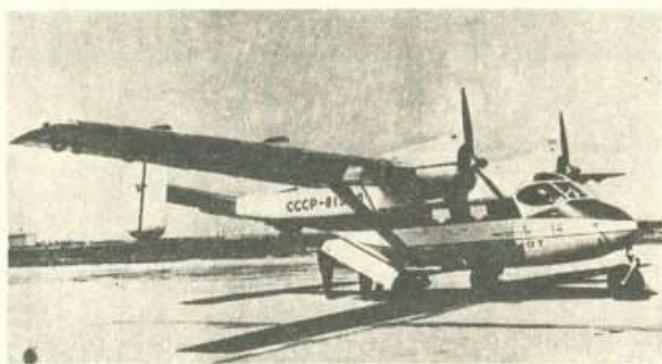
GALI PERLEISTI

1974 m. 1 „Sparnų“ nume-

ri.
Kreiptis: 232000, Vilnius,
Gorkio g. 18—1. VILIUS BI-
LEISIS.



Mūsų klubų technika



LÉKTUVAS AN-14 „PČIOLKA“

Vilniaus aeroklubas ir Kauko aviacijos sporto klubas gavo naujus žinomo konstruktoriaus O. Antonovo konstrukcijos lėktuvus AN-14 „Pčiolka“ („Bité“). AN-14 gali būti naudojamas sportiniams skraidymams, sanitariniams, pašto pervežimo, gelbėjimo tarnybų ir susiekiimo tikslams. Keleiviui variantė lėktuvas veža šešis keleivius ir 150 kilogramų krovinius. Kondicionuotu oru aprūpintose kabinoje keleiviams yra jautrūs patogūs krėslai. Krėslus išėmus, lėktuvą AN-14 galima naudoti sportininkų parašiutininkų šuoliams.

AN-14 yra ištaisai metalinės konstrukcijos, universalios paskirties lėktuvus su dvem vairikliais. Važiuoklė — trijų ratų, neįtraukiamą. Dėl skridimų charakteristikų, jam reikalingos trumpos kilimo ir tū-

pimo distancijos, lėktuvui nebūtini gerai įrengti aerodromai. Jis gali tūpti ir gruntuose aerodromuose, ir pievose.

Dvių ionžeronų sparnas yra įmontuotas viršutinėje liemens dalyje. Jis susideda iš trijų dalii: centroplano ir prie jo prijungiamų galinių dalii. Centroplane gondolose yra įmontuoti varikliai. Be to, lėktuvą turi užsparnius, nusvyrančius eleronus ir automatinius priešsparnius.

Lėktuvo AN-14 liemuo yra pagamintas kaip atskira gondola, o užpakalinė liemens dalis yra pakelta aukštyn ir prie jos pritvirtintos uodegos plokštumos. Prieinėje liemens dalyje (kairėje pusėje) yra piloto sėdynė, valdymo įrengimai ir prieinė lenta. Krėsle iš dešinės gali sėdėti slėurmanas arba kelevis. Plat-

tūs kabinos stiklai užtikrina gerą matomumą skridimo metu.

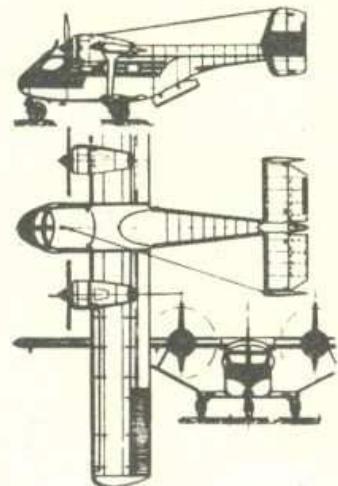
Keleivių kabina nuo piloto yra atskirta durimis. Keleiviai ir pilotai įlipa į lėktuvą per atidaromą užpakalinę liemens dalį, kurioje nusileidžia įlipimo-ispipimo trapas. Važiuoklė aprūpinta gera amortizacija. Sparnas su pagrindine važiuokle sujungtas profiliuotais spryiais.

Lėktuvas turi du oru aušinanamus devynių cilindrų 330 AJ variklius Al-14 RF. Oro sraigtas V-530 turi tris mentis, yra keičiamo žingsnio, 2,9 metro diametro.

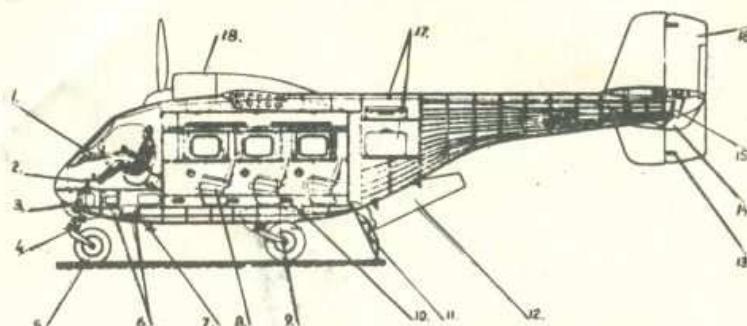
A. BAČINIS

Pagrindiniai techniniai duomenys

Sparnų ilgis	19,80 m
Lėktuvo ilgis	11,36 m
Lėktuvo aukštis	4,63 m
Nešančių plokštumų plotas	39,72 m ²
Skridimo svoris	3750 kg



Maksimalus greitis	210 km/val
Kelionės greitis	180 km/val
Tūpimo greitis	85 km/val
Aukščio lubos	5200 m
Skridimo nuotolis	580 km
Kilimo distancija	110 m
Tūpimo distancija	130 m



1. Piloto kabina, 2. Pedalai, 3. Prieinė besisukanti važiuoklė, 4. Prieinės važiuoklės amortizatorius, 5. Prieinės ratukas, 6. Radijo aparatura, 7. Radijo aukštimačio antena, 8. Keleivių krėslai, 9. Pagrindinė važiuoklė, 10. Ventiliacinių angos, 11. Įlipimo trapas, 12. Įlipimo anga, 13. Posūkio valro pakabinimo mazgas, 14. Liemens užpakalinės dalies praečiuožiklis, 15. Aukštumos valras, 16. Posūkio valras, 17. Baiginė, 18. Variklis Al-14 RF.

pat Baltarusijos, Latvijos ir Kaliningrado srities sportininkai. Atskiru klasiu motociklinis nugalėjė: A. Popenka (Kaliningradas), R. Pauryš (Kaunas) ir V. Baltuškovas (Minskas). Komandomis pirmajai vieta ir taurę iškovojo kaliningradiečiai.

RESPUBLIKOS SUNKEVZIMIU KROSO CEMPIONATO PIRMOJO IR ANTROJO ETAPU VARZYBOS buvo surengtos Kalvarijoje prie Orijos ežero. GAZ-51 markės automobiliu abiejų etapų varžybose nugalėjo kaunietis A. Komiliauskas ir užsiktirkino respublikos čempiono vardą.

PAJEGIAUSIŲ SALIES RADIGO SPORTO MEGĖJŲ „LAPIŲ MEDŽIOTOKŲ“ VARZYBOSE Suchumyje rungtyniauto trys mūsų respublikos SDAALR sportininkai. Pirmaja varžybų diena sporto meistras iš Kuršėnų A. Simonaitis vyru tarpe užėmė pirmąją vietą, o sekantą dieną finišavo astuntas. Kandidatų iš sporto meistrus A. Cesnakas ir G. Ambražas jaunių grupėje pirmąją varžybų dieną tenkinosi atitin-

kamai penkta ir šešta vienos, o sekantą dieną kuršėniškis G. Ambražas užėmė trečią vietą. A. Cesnakas distancijos nebaigė.

TRUMPUUJĄ BANGĄ RADUO RYSIO PABALTJO PIRMENYBES laimėjo kaunietis tarptautinės klasės sporto meistras A. Kreždė (šaukinių UP2NK) ir Šiaulių televizorių gamyklos kolektivinės radio stoties ekipa (šaukinių UK2BAS).

KAUNO „PLUOSTO“ BAESEIN VYKUSIOSE TSRS TAURES POVANDENINIO PLAUKIMO (GREICIO PRATIMUOSE) PABALTJO ZONOS VARZYBOSE buvo pagerinta net penkiolika Tarybų Lietuvos rekordų. Siu rekordų autorai — trenerės V. Juodeikienės auklėtiniai A. Petraitės, R. Aniulytė, I. Markovaitė, D. Matuliauskaitė ir I. Bandzinskaitė bei kai-piediečio trenerio A. Naujokaičio auklėtiniai A. Sapovalovas ir T. Mefiod. Kaunietė D. Matuliauskaitė šiose varžybose įvykdė sporto meistro normatyvą. Ji 100 m su pelėkais nuplaukė per 50,9 sek.

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

SAUDYMO PNEUMATINIAIS GINKLAIS EUROPOS JAUNIMO CEMPIONATE Graco mieste (Austrija) Vilniaus SDAALR sportininkas, Pedagoginio instituto antro kurso studentas A. Pauliukonis, startuodamas mūsų šalies komandos sudėtyje, komandiniame pratime iškovojo čempiono aukso medalį. Asmeninėse varžybose, šaudant nauju oriniu sautuvu 40 sūvių iš 10 metru nuotolio, vilnietas išmušė 382 taškus ir užėmė antrą vietą. Tiki dviem

PIRMOSIOS KREGŽDĖS – ŽIEMAI BAIGIANTIS



PATYS PIRMIEJI ŠIAIS METIS TSRS CEMPIONU MEDALIUS MŪSU RESPUBLIKAI PELNE KAUNO „POLTECHNIKOS“ AUTOMOBILIŲ RALIO MEGEJAI TAPĘ TSRS AUTORALIO ZIEMOS PIRMENYBIŲ NUGALĘTOJAIS.

APIE VARŽYBAS

Ziemos komandinėse autoralio pirmenybėse kiekvienoje komandoje startuoja po tris ekipažus. Kelio varžybose įskaiton imamas trečiojo, paskutiniojo automobilio rezultatas, jei komanda vėluoja, arba pirmojo, jei komanda pralenkia grafiką. Greičio ruožuose įskaita — visų trijų komandos ekipažų laiko suma. Komandos draugams galima teikti pagalbą, reikalui esant, net buksyruoti.

Šių metų ziemos komandinės ralio pirmenybės startavo ir finišavo Šiauliuose. Trasos ilgis 1021 kilometras, sąlygos — tikrai žiemiškos (jos vyko vasario 23—25 d.).

Pirmenybėse dalyvavo 105 ekipažai, atstovaujantys 35 komandoms. Be nugalėtojų, mūsų respublikai atstovavo Kauno „Bangos“ ir faksi parko, Šiaulių autobusų parko ir LTSR automobilių draugijos komandos. Vilniaus taksi parko komanda buvo diskvalifi-

kuota dar prieš startą. Ir kiti respublikos kolektyvai rungtyniavo nesékmėgai, tad tarp-respublikinėje įskaitoje Lietuva užėmė trečiąją vietą (1. RTFSR; 2. Estija).

APIE NUGALĘTOJUS

ANTANAS JUREVIČIUS — rungtyniaujantis komandos treneris. 38 metų sportininkas, sporto meistras. Dirba Kauno Politechnikos institute Mašinų gamybos fakultete vyresniuoju dėstytoju. Automobilių sportą kultivuoja nuo 1962 metų. Didžiausias sportinis laimėjimas iki šiol, jo paties žodžiais, — TSK „Politechnika“ sukurimasis ir tvirtėjimas.

ANDRIUS VADAUSKAS — jauniausias komandos narys, jam 21 metai, kandidatas į sporto meistrus. Studiuoja Mašinų gamybos fakultete. Sportuoja nuo 1976 m. Iki šiol yra nugalėjęs „Kauno“ ralį (1977 m.) ir užėmęs III vietą LTSR pirmenybėse (taip pat 1977 m.).

ZENIUS BALČIONAS — sporto meistras, 30 metų. Dirba technikos sporto klubo „Politechnika“ viršininku, yra baigęs Kauno politechnikos institutą (1972 m.). Sportuoja jau aštunti metai. Praėjusiais metais iškovojo LTSR spartakiados autoralio varžybų „sudabrą“.

ALGIS TALETAVICIUS — 24 metų, kandidatas į sporto meistrus. Pernai baigė KPI Mašinų gamybos fakultetą, dirba technikos sporto klube. Automobilių sportą kultivuoja nuo 1973 metų. Yra pelnės bronzos medalį 1977 m. TSRS komandinėse ziemos ralio pirmenybėse.

JONAS DEREŠKEVIČIUS — 27 metų, sporto meistras. Taip pat KPI auklėtinis, institutą baigė 1976 m. Dirba TSK instruktoriaumi — metodininku. Sportuoja nuo 1970 m. Pernai tapo LTSR spartakiados čempionu autoralyje, bet didžiausiu laimėjimu yra pasiekęs žiedinėse lenktynėse. TSRS pirmenybėse IV klasėje per-

nai pelnė sidabro medalį. TSRS rinktinės narys.

VIKTORAS MAKŪNAS — 28 metų, kandidatas į sporto meistrus. Mokosi KPI vakarienėje skyriuje, dirba instruktoriaumi technikos sporto klube, kur ir pradėjo sportuoti 1974 m. Iki šiol svarbiausi laimėjimai — LTSR pirmenybių bronza ir pergalo „Kauno“ ralijo 1977 m.

Pergalė šių metų pirmenybėse suteikė teisę prisiegti TSRS sporto meistrų ženklius A. Vadauskui, A. Taletaviciui ir V. Makūnui. Komandinių pirmenybių nugalėtoju komandinė nuomonė — nugalėti padėjo kolektyviškas, susiklausymas ir penkeri metai bendrų startų.

NUOTRAUKOJE: TSRS ziemos komandinę autoralio pirmenybių nugalėtoja Kauno „Politechnikos“ komanda (iš kairės į dešinę): A. Taletavicius, J. Dereškevičius, Z. Balčiūnas, A. Vadauskas, A. Jurevičius ir V. Makūnas
M. KURAIČIO nuotr.

Lenktyninės automobilis su 2,5 ccm varikliu

Ši kartą jauniesiems automodeliuotojams, turintiems truputį patyrimo konstruojant ir gaminant modelius, siūlome nesudėtingą lenktyninį modelį su 2,5 ccm varikliu "Ritm".

Cilindrinių krumpliaračių reduktorius, nesudėtingos detalių palengvina modelio detalių gamybą, surinkimą ir reguliavimą. Daugumos kordodromų takelai kokybiški, todėl, modelio konstrukcijai supaprastinti atsisakyta užpakuinės pakabos.

pagal pateiktas rekomendacijas pagamintas ir linkmai sureguliuotas automobilis nesunkiai išvystys 140 km/val greitį.

Reduktorius. Perdavimo skaičius — 1,38, krumpliaračių modulis — 0,7. Vedančiojo krumpliaračio (1) krumplių skaičius — 34, vedamojo krumpliaračio (2) — 47. Vedantysis krumpliaračis kartu yra ir smagras.

Krumpliaračiai gaminami iš 40X markės plieno ir atleidžiami 200—250 laipsnių temperatūros alyvoje iki kietumo HRC 40—45. Gaminant krumpliaračius, svarbu pasiekti, kad bazinių kiaurymų ašių radialinis „mušimas“ dažinamojo apskritimo ažuoligiu būtų ne didesnis kaip 0,02 mm.

Velenas (3) 8 mm skersmens, tekinamas iš 40×45 plieno, žiliuoja pagal guolių vidinius žiedus taip, kad guoliai užsimautų ant veleno lengvai spaudžiant pirštais. Mės rieglis veleno galuose skirtas ratų veržlėms užsukti.

Guolių atrimas (4) ištekinamas iš diuraluminio D16T. Guoliai į atrimas turi jisidėti lengvai spaudžiamai pirštais. Nufre Zus veleninimo plokštumas, patikriname jų lygiagretumą kiaurymų ašims. Nukrypimas negali būti didesnis kaip 0,015 mm.

Ratai. Priekiniai 60 mm skersmens, pleišto tipo, užvulkanizuotomis ant diuraluminio disko padangomis (žr. „Sparnai“, 1978 m., Nr. 4, 24 psl.). Varantieji ratai — 75 mm skersmens, padangu plotis 5 mm su raidės T tipo spynomis. Diskai ištekinami iš diuraluminio D16T.

Priekinė pakabą (5) sudaro 0,6 mm storio spyruoklė, tarpinė kaladėlė ir ašis. Spyruoklė prie ašies prikniejima 2 mm skersmens kniedėmis, o prie kaladėlės tvirtinama dviem M3 varžtais.

Kuro bakelis (6) 48 cm³ talpos, 20×40×60 mm lituojamas iš 0,25 mm storio alavuotos skardos.

Stabdymo įrenginys (7)

plunžerinio tipo. Kad būtų patogiau, čiaupo atidarymui naudojama stabdymo antena.

Variklio pagrindas (8) frezuojamas iš diuraluminio D16T. Variklio tvirtinimo plokštumas nelygiagretumas apatinėje plokštumai turi būti ne didesnis kaip 0,02 mm. Rémas (9) išpaunaamas iš 4 mm storio diuraluminio lakšto. Priekinėje dalyje ir po vedamuju krumpliaračiu stauru pjūkeliu išpaunaamos kiaurymės priekiniam ratais ir vedamajam krumpliaračiu.

Modelio surinkimas. Ant variklio veleno perpjauto kūgio pagalba pritvirtiname vedantijį krumpliaračį. Tvirtinimui pageidautina naudoti ištekintą veržlę. Krumpliaračio radialinis ir šoninis „mušimai“ neturi būti didesni kaip 0,02 mm. Priešingu atveju krumpliaračis uždedamas iš naujo. Ant modelio rémo pažymėtoje vietoje keturiais M3 varžtais ir dviem 3 mm skersmens kaiščiais variklio pagrindas pritvirtinamas taip, kad jo išemos ašis būtų statmena rémo išilginei ašiai. Keturiais M3 varžtais prie pagrindo pritvirtiname variklį. Patikriname variklio alkūninio veleno ašies statmenumą rémo išilginei ašiai. Nukrypimas neturi būti didesnis kaip 0,2 mm. Nustačius variklio padėtį, pa-

geidautina ji įtvirtinti dviem 2 mm skersmens kaiščiais.

Renkant užpakalinį tiltą, pastoviai tikriname sukimosi lengvumą (šiuo metu variklio slūmoklinė grupė turi būti išimta) ir dviem M3 varžtais pritvirtiname guolių atrimas. Slūpriaus juos užveržę, patikriname, ar laisvai sukaus velesnas. 3 mm skersmens kaiščiu užtvirtiname vedamajį krumpliaračį. Nedideliu kirtikliu užkertame kiaurymės krašteli ties afram tvirtinimo varžų galvučių išdrožomis, tuo apsaugodami varžus nuo savaiminio atsisukimo.

Ašinis veleno laisvumas pašalinamas distancinėmis įvėrimis.

Perpjautais kūgiais ir veržlėmis M6 pritvirtiname varomusius ratus. Radialinis ir šoninis ratų „mušimas“ neturi viršyti 0,2 mm.

Dviem M3 varžtais pritvirtiname priekinę pakabą kartu su sumontuotais ratais. Sumontuojame maitinimo sistemą (kuro bakelį, stabdymo įrenginį).

Beliaka modelij uždengti lengvu stikloplastico gaubtu ir pritvirtinti kordinę juosteles.

Patikrinus visų mazgų veikimą, galima pradėti treniruotes kordodrome.

**A. JANICKAS,
inžinierius**

NE TIK PRIE MAŠINOS VAIRO

Respublikos automobilių transporto darbuotojai kasmet pasiekia gražių laimėjimų ne tik gamyboje, bet ir sporte. Transportininkų kolektyvuose aktyviai sportuoja daugiau kaip 19000 fizinės sportininkų. Vien tik praėjusiais metais buvo paruošta 5817 sportininkų atskyrininkiu. O PDG normas išlaikė 8300 dirbančių. Ryškų laimėjimų rodo ir kitas skaičius — 29000. Tieki dirbančių pernai dalyvavo respublikinės kompleksinės spartakiados pirmojo etapo varžybose. Šiuos faktus pranešime paminėjo LTSR automobilių transporto ir plentų ministerijos pramonės įmonių valdybos viršininkas A. Paškauskas.

Kaip ir dera, transportininkų kolektyvuose populiaros yra techninės sporto šakos, ypač automobilių, motociklų ir vandens motorinių sportas. Pernai Tarybų Sąjungos čem-

pionų medalius iškovojo tarpautinės klasės sporto meistras vilnietis S. Brundza (automobilis), Kauno „Granito“ kolektyvo atstovas sporto meistras R. Metelionis (vandens motorinis sportas), o Šiaulių AT-1 komanda tapo nugalėtoja šalies automobilių kroso varžybose (ZIL-130 mašinos).

Metų pradžioje Kaune surengtame autotransporto sistemos sporto kolektyvų aktyvo respublikiniame pasitarime buvo susumuoti 1978 metų sportinio darbo rezultatai, aptartos veiklos gairės ateičiai,

Autotransportininkų geriausias metų sportininkais pripažinti lengvaletis iš Klaipėdos G. Jonikas (masinės sporto šakos) ir vilnietis autolenktynininkas S. Brundza (techninės sporto šakos).

Spartakiados varžybose atskirose kolektyvų grupėse geriausiu rezultatu pasiekė



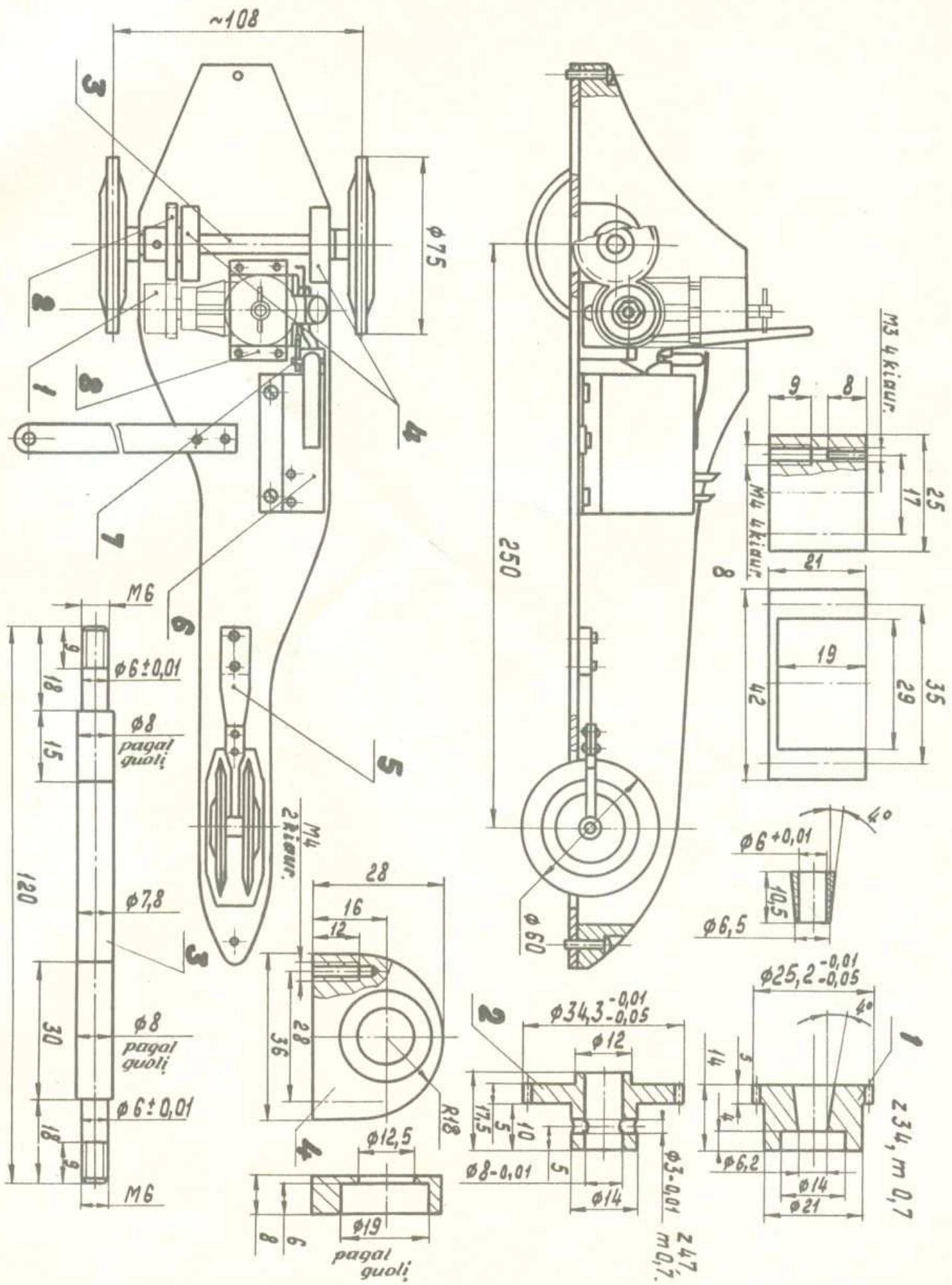
Automobilių transporto ir plentų darbininkų profesionistų respublikinio komiteto atsakingas sekretorius M. Malinovskis (kairėje) įteikia apdovanojimą Šiaulių AT-1 kolektyvo, iškovojusio spartakiadoje prizinę vietą, vadovui D. Dambrauskui J. VOROBOJOVO nuotrauke.

Vilniaus autoremonto gamyklas ir Prienų autokelių valdybos sportininkai.

Vakaro metu Automobilių transporto ir plentų darbuotojų profesionistų respublikinio komiteto atsakingas sek-

retorius M. Malinovskis geriausiams sportininkams, aktyviausiams visuomenininkams bei spartakiadoje prizines viešas užėmusiems kolektyvams įteikė apdovanojimus.

V. BARONAS





KUR SPORTUOTI MOTORLAIVININKAMS?

Motorlaivių sporto mėgėjai atsakingoms varžybos ruošiasi nepaprastai atkakliai. Jau pirmieji šiu metų startai parodė, kad nei šalies čempionai, nei jų aukštą titulą pretenduojo ant sportininkai žemos laikotarpiai nesnaujė ant laurų. Gerokai padirbėta tiek variklių bei sraigtų, tiek ir konstrukcijų tobulinimo srityse. Būtų galima pasakyti, jog respublikos motorlaivių sporto mėgėjų rinklinė (su atsarginiais) visiškai pasiruošusi TSRS tautų spartakiados startams, jeigu ne vlenas „bet“. Kaip tik apie tai ir noriu pakalbėti.

Tas „bet“ liečia normalias sąlygas treniruotėms bei varžybos, galimybę išbandyti savo jėgas specialiose rekordinėse trasose. Deja, visa tai, kas stačiai būlina, ruošiantis atsakingiems startams, galutinai nepadaryta. Ir ne dėl to, kad motorlaivininkai nenori, o todėl, kad nėra kur tinkamai treniruoti, „išspausčti“ iš variklio maksimumą, išbandyti ji arba sraigčią pilnu apkrovimu ne stende, o vandenynoje. Tas patas pasakyina ir apie naujų konstrukcijų laivus. Ir kaip tik dėl to, kad panaši situacija kartojasi jau daug metų, kad šiuo metu nematyti jokių perspektyvų, norėčiau plačiau paliesti šia problemą.

Visos mūsų bėdos, susijusios su treniruočių, varžybų vykdymu, specialių trasų įrengimui, aiškinamos tuo, kad esą motorlaiviai kenka gamtai. Norėčiau kai ką paaškininti.

Vargu, ar kas kitas taip mėgsta gamtą, kaip motorlaiv-

ininkai. Daugelis nūdienos sportininkų yra buvę vandens turizmo mėgėjai — dažnai išvykdavo savo motorlaiviais aplankytį gražiausias vietas, esančias prie vandens, gérédavosi puikiais upių krantais, ežerų lyvuliaivimu.

Kas kita — motorlaivio triukšmas, sraigto sukeliams vandens verpetai. Gal jie kenkia žuvims? Kai kas teigia, kad esą kaip tik taip. O ku remiami tokie teiginiai? Niekuo, arba, geriausiu atveju... intuicija. Mes ne kartą kreipėmės į autoritetingas įstaigas ir organizacijas, prašydami į motorlaivių sporto varžybas, vykdomas Nemune ties Pociūnais, tiek ir Kauno mariose visuomenė motorlaivininkų sportinių kovų faktiskai nemato. O jos labai jdomios, pafraklios. Ne veltui geriausiose šios sporto šakos trasose šalyje bei užsienyje tribūnos surenka dešimtis tūkstančių žmonių. Ir visiems jdomi.

Jau kuris laikas mėginame rasti bendrą kalbą su architektais, kad paskirų vietą taimosios jūry daugiakovės bazei statyti. Prie jos prisielaustų ir motorlaivininkai. Nors mariose vejo sukeliamas bangos kartais ir trukdo motorlaivių sporto varžybos, vis dėlto, būtų bent šis tas: žmonės galėtų iš arčiau pamatyti tuos, kuriais jau žavisi šalis. Tuo tarpu savame mieste kauniečius motorlaivininkus daug kas pažsta tik iš nuotraukų laikraščiuose. Nežinau, kuo tai paaškins specialistai, tačiau mums iki šiol taip ir nepavyks gauti leidimą statyti minėtą bazę žiurovams ir sportininkams pažogioje, netoli miesto transporto esančioje vietoje. Kodėl tad norma apraboti žmonėms galimybę stebėti sportinį spektaklį?

Mano nuomone, žmonės, kurie skiria daug laisvalaikio šiai sporto šakai, tikrai nusipeinė, kad juos pažinotų sa-

vojo — tikrai sportiniol — miesto gyventojai.

Aktyvioji sporto propaganda duoda daug naudos. Nuolat auga norinčių kultivuoti motorlaivių sportą gretos. Ne galvoti apie naujos pamainos ruošimą, apie žmones, kurie pakeis dabartinius meistrus — tokius besiruošančius, beje, vien Kaune turime apie septyniasdešimt — nelurime teisėsl. Ko gero, greitai vien specializuotos vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklas kontingento, kuris siekia vos keturiadasdešimt žmonių, artimiausiu metu nebepakaks. Todėl nuolatiniai treniruojančių vienos problema tampa dar aktualesnė. Tai viena.

Antra, tai nuolatinės, nuo ankstyvo pavasario iki vėlyvo rudens tinkamos naudoti, įteisintos rekordinės trasos. Mūsų motorlaivininkų lygis tiek išaugo, kad geriausieems būtina nuolat bandyti jėgas rekordinėje trasoje. Tik čia galima siekti aukščiausio meistriskumo.

Mano įsitikinimu, kliūtys, kurios stabdo motorlaivių sporto vystymą Kaune, taip pat kitose respublikos vienovėse, yra ne vien sportinio judėjimo, motorlaivius pamėgusių žmonių reikalas.

R. BANKAUSKAS,
Kauno respublikinio
technikos sporto
jūrų klubo viršininkas,
LTSR nusipelnelės
treneris

NUOTRAUKOJE: 1978 metų
šalies absolutus čempionas
Leonas Kavaliauskas distancijoje

J. MARCULANO nuotr.

Sidabro medalis – Vikiui Olekai

Vilnius sporto meistras Vikis Oleka užėmė antrą vietą Tarybų Sąjungos pirmenybėse, startuodamas penklos klasės automobiliu žiedinėse lenktynėse, kurios vyko Kijeve. Šios klasės automobilinių medalių išsidalino jau po šio vienintelio varžybų etapo. Rungtyniaujantys kitais automobiliais startuos dar du kartus. Kol kas geriausią poziciją užima Jonavietis G. Neverauskas, rungtyniaujantis sportiniu „Vostok“ formulės automobiliu. Pirmojo etapo varžybose jis užėmė antrą vietą.

Nesisekė ketvirtos klasės mašinomis startuojantiems LTSR rinktinės sportininkams. V. Vaivila finišavo ketvirtas, o J. Dereškevičius — aštuntas. Septintuoju buvo R. Kesminas (trečia formulė).

Minsko žiede

Čia pasibaigusiose respublikos pirmenybėse rungtyniaujant standartiniais automobiliais čempionais tapo vilniusčiai G. Kupčikas (I klasė), J. Šiaudkulis (II klasė) ir A. Andriuškevičius (III klasė). Formulės geriausiai valdė kauniečiai Z. Aleksandravičius („Moldožnaja“), A. Jurevičius („Vostok“), S. Andreika (III formulė). Komandomis nugalėjo Vilnius ir Jurbarko rajonas.

Taikliausiai „lapės“ medžiojo kuršeniškiai

Kaune gegužės pradžioje vyko radijo sporto „lapų medžioklės“ respublikos čempionatas. Taiklūs „lapų medžiotojai“ pasirodė esą kuršeniškiai. Jų ekipos radijo sporto entuziastai N. Fabijonavičiūtė ir E. Navickas geriausiai pasirodė jaunių varžybose, o suaugusiųjų tarpe Kuršėnų sportininkai iškovojo net tris medalius. Sporto meistras A. Simonaitis tapo čempionu, o pirmaatskyrininkė S. Navardauskaitė ir kandidatas į sporto meistrus G. Ambražas užėmė antrąsias vietas ir buvo apdovanoti sidabro medaliais. Moterų čempionės aukso medalis atiteko vilnietei kandidatei į sporto meistrus V. Stuporaitėi.

SKLANDYTUVOS MODELIS PRADEDANTIESIEMS

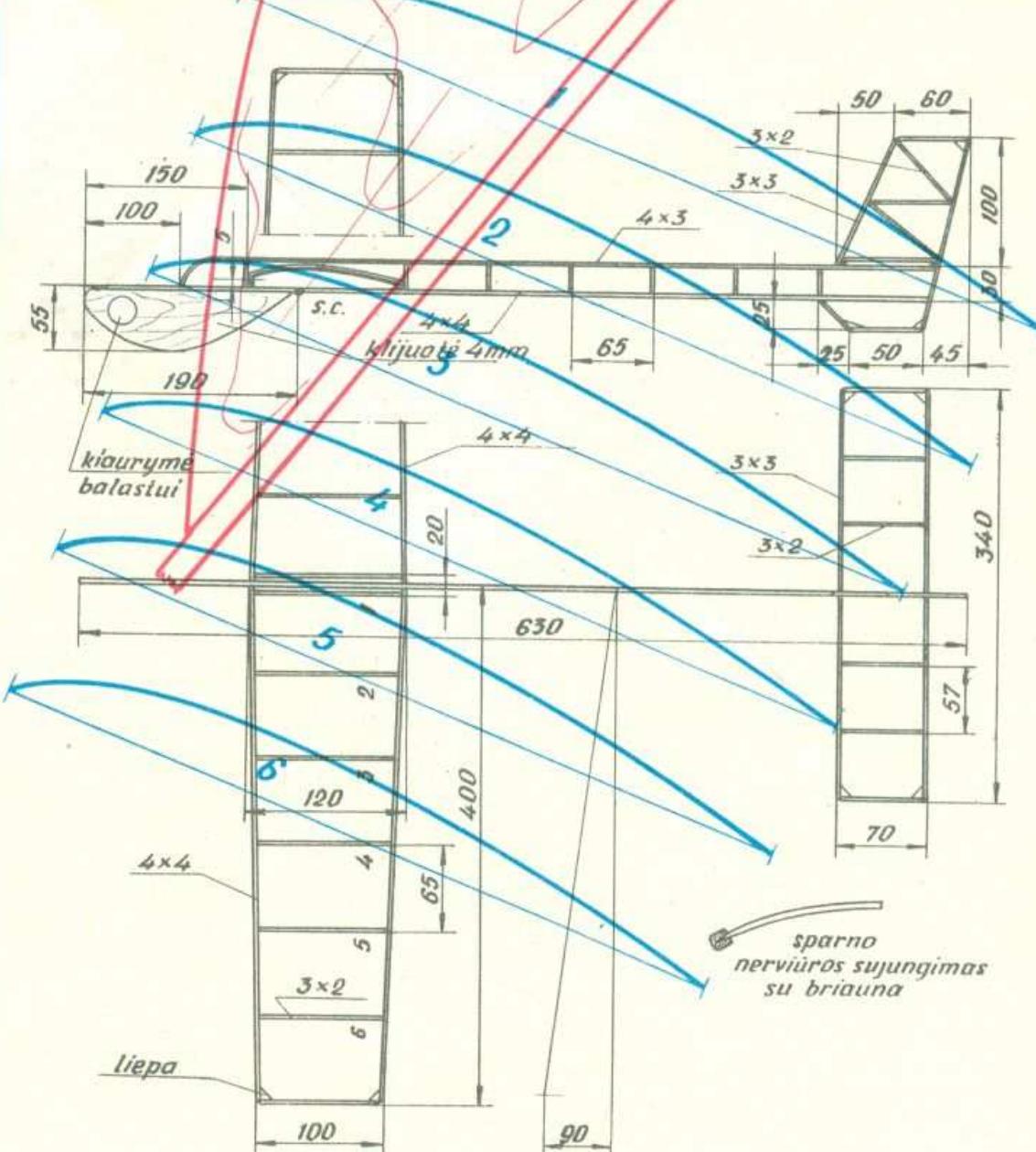
Kiaurymė iš abiejų šonų apklijuojama storu popieriumi. Liemens ir posūkio vairo abi pusės dengiamos pluoštinis popieriumi ir lakuojamos.

Sparnų abi pusės surenkamos iš nurodyto stropio pušinių lystelių ir bambuko nerviūrų. Jos sujungiamos bambuko strypais klijuojant, o sujungimuisi rišančių plonais siūlais. Juos sulenkus iki reikiamos formos, plokštumas dengiamos pluoštiniu popierium, o tarpas tarp centrinių nerviūrų apklijuojamas bražybiniu popierium.

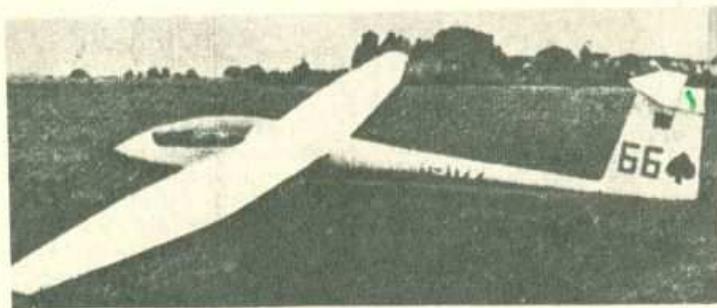
Panašiai gaminamas ir stabilizatorius. Uždengus pluoštinį popierium, jis tvirtinamas ir klijuojamas posūkio vaire, paliktame plyšyje.

J. MISIONAS

Modelio gamybai naudojama pušis, bambukas, liepa, klijuotė, pluoštinis popierius. Liemuo surenkamas iš pušinių lystelių kartu su posūkio vairo ir priekine dalimi, kurių kiaurymėje talpinamas balastas iš švino. Jo masė parrenkama tokia, kad modelio svorio centras būtų priekiniame sparno frēzdalyje. Kad balastas tvirčiau laikytuosi



Naujausi pasaulio sklandytuvai



SB-11

Pasaulio sklandymo XVI čempionate, kuris praėjusiais metais vyko Satoru mieste (Prancūzija), didžiausią sportininkų ir sklandytuvų kūrimo specialistų dėmesį patraukė Vakarų Vokietijos sklandytuvas SB-11, kuriuo sklandytojas H. Reichmanas iškovojo pasaulio čempiono vardą.

Sklandytuvas SB-11 priklauso standartinių sklandytuvų klasei, kurių sparno ilgis neviršija 15 metrų. Sparnas pagamintas ištisai panaudojant anglies audinį ir pluošta. Beje, iš anglies pluošto Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje šiuo metu gaminami sklandytuvai LAK-9 „Lietuva“ ir LAK-10 Ionžeronai.

Sklandytuvo SB-11 techninė mechanizacija suteikia galimybę visiškai pakeisti sparno geometriją. Panaudojus ištumiamus užsparnius ir eleronus, sparno plotas padidėja 25 procentais. Tuo būdu pagerėja sklandytuvo savybės, o greičio diapazonas išsiplečia nuo 58 iki 260 km/v.

Sparnas savo forma 55 proc. nuo liemens yra stačiakampis, o likusioji jo dalis į galus — trapecinė. Bendras sparno plotas su jtrauktais užsparniu yra 10,56 m². Prailgėjimas — 21,30. Ištumus užsparnius, sparno plotas padidėja iki 13,20 m², t. y. 25 proc., o sparno prailgėjimas sumažėja iki 17. Sparne panaudotas Wortman FX-62 K-144-2 VG 1,25 profilis. Užsparniai — „Fowler“ tipo, beplyšiniai. Užsparniai ir eleronai ištumiamai sinchroniškai vienu metu (eleronų ir užsparnių atsilenkimas pavaizduotas piešinyje). Užsparnių atsilenkimas po 10 laipsnių į

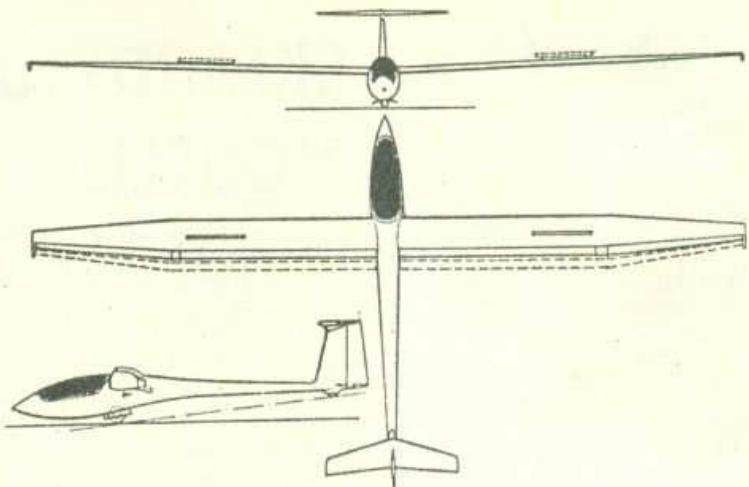
abi puses (teigiamą ir neigiamą) profilio plokštumos atžvilgiu valdomas rankenėle, kuri yra prie dešinio piloto sėdynės borto. Priklasomai nuo užsparnių padėties, keičiasi eleronų atsilenkimo padėtis. Oro stabdžiai išsileidžia tik į viršutinę sparno dalių.

Liemuo yra 7,40 metrų ilgio (tai — sklandytuvo ASW-20 liemens analogija), turi geras aerodinamines charakteristikas, patogią ir erdviai piloto kabinių. Liemens mideilio aukštis yra 0,82 m, o plotis — 0,64 m. Kilis — 1,27 m aukščio, pagamintas kartu su liemeniu. Vertikalių plokštumų plotas — 1,17 m². Kilio viršuje pritvirtinta ištisa horizontali uodegos plokštuma, kuri atlieka stabilizatoriaus ir gilumos vairo funkcijas. Jos ilgis — 2,70 m, o plotas — 1,17 m².

Valdymo traukės sparnuose yra kietos, sudarytos iš plieninių vamzdelių. Kiegomis traukėmis valdomas ir gilumos vairas. Posūkio vairo valdymo sistema yra frosinė. Pedalai reguliuojami skridimo metu.

Sklandytuvas SB-11 turi du vandens balasto bakus, kuriuose telpa 100 litrų vandens. Bakai yra priekinėje sparno dalyje. Važiuoklė sudaro vienas skridimo metu ijtukiamas ratukas.

Tuččio sklandytuvo svoris — 270 kg. Maksimalus skridimo svoris su pilotu, vandens balstu ir deguonies aparatu — 470 kg. Jkrovimas į sparną su jtrauktais užsparniu be vandens balasto — 33,2 kg/m², su vandens balstu — 44,5 kg/m², su ištumais užsparniu be van-



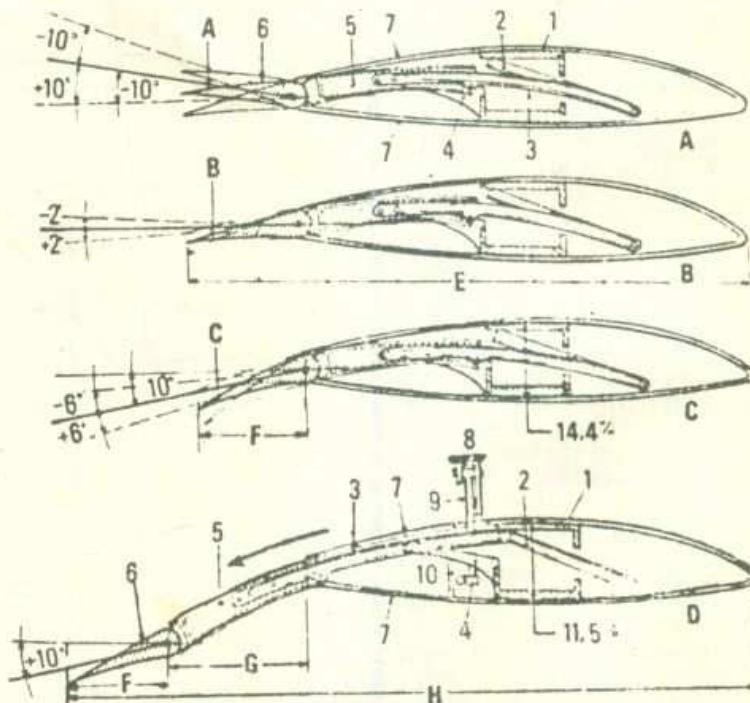
dens balasto — 26,5 kg/m², o su vandens balastu — 35,6 kg/m².

Sklandytuvui su ištumais užsparniu leidžiamas maksimalus greitis — 147 km/val, su jtrauktais užsparniu — 260 km/val. Minimalus greitis su ištumais užsparniu — 58 km/val, o juos jtraukus — 75 km/val. Maksimali kokybė — 41 prie 104 km/val greičio. Minimalus žemėjimas — 0,62 m/sek prie 80 km/val greičio. Esant ištumtiems už-

sparniams, maksimali kokybė yra 31 prie 85 km/val greičio. Minimalus žemėjimo greitis — 0,62 m/sek, prie 70 km/val greičio.

Pergalė pasaulio čempionate sklandytuvu SB-11 H. Reichmanui užtikrino dar vieną brangų trofėjų — Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) aukščiausią sklandyfojų apdovanojimą už pasiekimus 1978 metais — O. Lilientalio medalį.

A. PALUKNIS



Sparno skerspjūvis su užsparniu ir eleronų atsilenkimo ir ištumimo schema.

A. Nelgiamas užsparnių atlenkimasis — 10°, eleronų eiga nuo +10° iki -10°; B. Užsparnių neutralioje padėtyje 0°, eleronų eiga nuo +2° iki -2°; C. Užsparnių atlenkti +10°; eleronų eiga nuo +6° iki -6°; D. Užsparnių su išleistu ištumiamuoju mechanizmu ir atlenkti +10°, eleronų atsilenkimas analogiškas figūrai C; E. Sparno styga 0,80 m; F. Užsparnio plotis 0,15 m; G. Ištumiamo užsparnio mechanizmo eiga 0,20 m; H. Sparno styga su išleistu ištumiamuoju mechanizmu 1,0 m.

1. Kesoninės konstrukcijos ionžeronas iš anglies pluošto;
2. Ištumiamo užsparnių mechanizmo traukės kreipiamoji;
3. Ištumiamo užsparnių mechanizmo traukė;
4. Laikantis roliką judančios kronštėnai;
5. Ištumiamai užsparnio dalis;
6. Užsparnis ir eleronas iš anglies audinio ir putplastio;
7. Viršutinis „buterbrodinis“ sluoksnis iš anglies audinio ir balzoz;
8. Oro stabdžio viršutinė plokštė iš „buterbrodinio“ sluoksnio;
9. Oro stabdžio remas;
10. Oro stabdžio dėžutė.

IVAIKENYBĖS

SAULĖS ENERGIJOS

VAROMAS

MOTOSKLANDYTUVAS

Ji šiemet zada išbandyti anglių konstruktoriai Irvin-gas ir Morganas.

Mintis panaudoti saulės energiją aviacijai jau seniai neduoda ramybės daugeliui konstruktorių. Giedra die-ną, kai saulė zenite, jos spin-duliu, pasiekiančią Zemės pa-viši stiprumas, būna iki 1350 W 1 kv. metrui. Kaip išnaudoti šią energiją, pa-versti ją mechaninę?

Zmonės priėjo išvadą, kad visų pirmą reikia saulės energiją paversti elektros energija, kuri vėliau taptų mechanine — galėtų sukti propelerį. Šie bandymai pradėti dar penktais mūsų amžiaus dešimtmetyje, kai pradėta gaminti fotoelektrinius elementus. Tačiau bandymas davė labai kuklius rezultatus. Dėl to mintis sukurė saulės energija varomos lėktuvų taip ir liko neįgyvendinta.

Didžiulį akstingą šiai idėjai įgyvendinti dave kosminės technikos išvystymas. Kosminiuose aparatuose imta plačiai tankytis saulės baterijas. Naujausių jų pavyzdžiai, galinantis išsavinti iki 18 proc. saulės spinduliu energijos, privertė konstruktorius ir vėl grįžti prie saulės energija varomo lėktuvo kūrimo.

Irvingo ir Morganio lėktuvais, kurio qamyba trunka jau penkeri metal, savo išvaidza ir konstrukcija prime-na sklandytuvą. Jo sparnų ilgis 23 m. o plotas — 35 kvadratiniai metrai. Saulės baterijos, kuriomis dengti sparnai, apskalčiuotos tiekti 6450 vatų energiją, tai yra, po 185 vatų iš kiekvieno kvadratinio metro. Lengvas elektrinis variklis, pagal konstruktoriai sumanymą, padės lėktuvui išvystyti 100

km/val. greitį. Tačiau optimalus vienviečio lėktuvo greitis bus gerokai mažesnis — 40 km/val. Suprantama, kad tokiu lėktuvu galima bus naudotis tik esant saulėtal dienai.

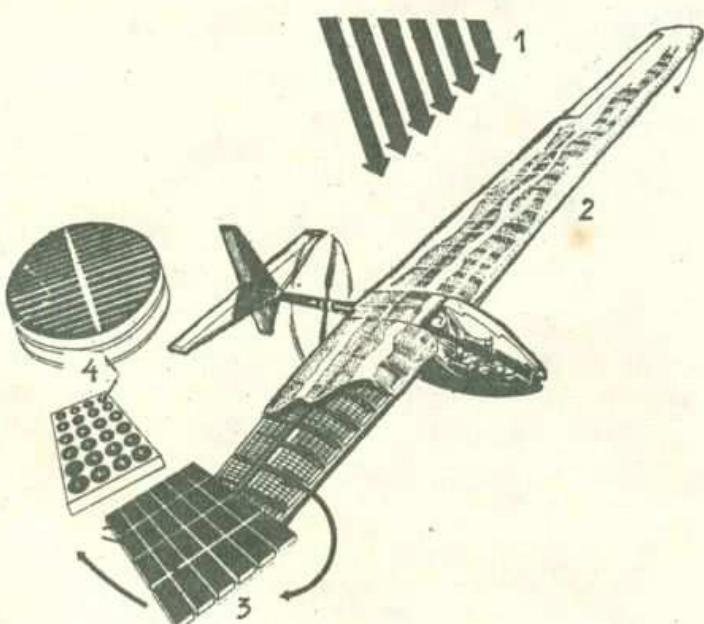
Didžiausia naujojo lėktuvo problema — startas. Projekto autorai numatė, kad pilotas savo lėktuvui — pedaliuodamas jis turėtų išjudinti dinamą, kuri savo energija palengvintų iš sidabro ir cinko pagamintas baterijoms atlirkti jų tiesioginį darbą — būti vleninteliu energijos šaltiniu starto metu.

Skrisdamas pilotas galės ivažiuodamas dviracių papildomai pakrauti šias baterijas ir tuo pačiu prailginti skridimo laiką iki 8 val.

Kaip rašo prancūzų žurnalias „Sjen e vi“, naujasis saulės energija varomas lėktuvas pagal savo paskirtį veikiausiai priskirtinas motosklandytuvių klasei. Jeigu pilotas sugebės išnaudoti termikus, saulės spinduliu energija galės būti kaupiamā akumulatoruose. Naudojančios varikliu tik tals atvejais, kai sklidimas neįmanomas, saulės energija varomas lėktuvas — motosklandytuvas galės žymiai pratęsti skridimo laiką.

Kokios realios šio originalaus lėktuvo perspektyvos? Apsakyt iš klausimų nesilia net stambiausius aviacijos specialistus. Tačiau faktas, kad panašiu principu pagamintas radiju valdomas mini lėktuvas (sparnų ilgis 10 m, svoris 10 kg) sugebėjo pakilti i 5200 m aukštį, daug kā verčia prognozuoti optimistiskai.

Brėžinyje pateikiama skaičiai reiškia: 1. — saulės spindulius; 2. — apsauginė danga, pagaminta iš permatomos medžiagos; 3. — saulės baterijos; 4. — fotoelektrinių elementų.



NAUJA KRYPTIS

Vis dažniau įvairių šalių miestų gatvėse sutinkame kiek savo išskirtus automobilius. Jų išvaizda ne kaip tesi-skiria nuo įprastinių. Bet rieda jie be triukšmo, neteršia oro atidirbtomis vidaus degimo variklio dujomis. Tai — elektromobilis. Varšuvoje jie naudojami turistams vežioti, Londono — prekėms. Bet bėne daugiausia šių rytdienos mašinų JAV miestuose (nuotrakuje: dešinėje — elektromobilis taksi Niujorke). Griežta naftos importo mažinimo programa privertė stambiuosius pasaulyje automobilių pramone imtis dalykiškų žylių kuriant elektromobilius.



VULKANAI KOSMOSE

Amerikos kosminis aparatas „Vojadžer-1“, didžiulių greičiu praskriejės netoli Jupiterio, nufotografavo šią milžinišką planetą ir kai kuriosios jos natūrallus palydovus. Gautose išo palydovo nuotraukose mokslininkai ižvelgė bent šešis veikiančius vulkanus, iš kurių i kosminę erdvę veržiasi dujos ir dulkes maždaug 500 kilometrų aukštyn.

Nuotraukų, perduodamu iš Zemės iš aparato „Vojadžer-1“, nagrinėjimo grupė vadovas Bredfordas Smitas pareiškė, jog tai pirmieji veikiantys vulkanai, aptikti už Zemės ribų. B. Smito nuomone, vulkanai išmetamos į kosmosą medžiagos galėjo sudaryti Jonizuotos sieros žiedą aplink Jupiterį.

GERIAUSIAS

1979-ŲJŲ AUTOMOBILIS

Juo pripažintas „Simka-Kraiser“ koncerno „Horizon“ modelis (žiūr. nuotr.). Mašina, sukonstruota Koventrio konstruktoriai biure Anglijoje, gaminama Paryžiaus prie-miestyje Posl., turi 1294 ccm talpos 4 cilindrų variklį. Ji 4 bėgių. Ilgis 3,96, plotis — 1,68, aukštis — 1,41 m, maksimalus greitis — 152,6 km/val. „Horizonas“, kurio kasdien pagaminama po 750 mašinų, 100 km sunaudoja 7 litrus degalų.



PIRMOIOS EUROPOS MOTERŲ PIRMENYBĖS

Vengrijos aeroklubo iniciatyva, Tarptautinė aviacijos sporto federacija šiemet nutarė surengti pirmąjį Europos moterų sklandymo čempionatą. Jis vyks liepos mėnesį Dunajvarose, netoli Budapesto.

„LADŲ“ SÉKMĖ TARPTAUTINĖJE ARENOJE

Surengtas pirmasis Viduržemio jūros automobilių ralis. Jo dalyviams teko įveikti 14 tūkstančių kilometrų trasą, vedusią devynių šalių keleliais. Siene labai sunkiomis klimatinėmis sąlygomis vykusiose varžybose pirmąja vieta iškovojo bulgarai Ciubrikovas ir Hinovas, startavę tarybinės qamybos automobiliu „Lada“-1300.

Kitu Volgos automobilių qamyklos kūdikiu — „Lada“-1600 Europos radio pirmenybių Austrijos ture startavo norvegal Engsetas ir Stolis. Jie buvo antri, praleide į prieiką tik ižymu austrių ralista Vitmaną, važiavusį su „Porse“ 911.

Tarptautinė žiuri, kurią sudarė 53 spaudos darbuotojai iš 16 šalių, bespecializuojantys automobilių problematikoje, antrąją vietą pri-ažino italių koncerno „Fiat“ mašinai „Ritmo“, o trečiąja — VFR automobiliui „Audi-80“.

ZMOGAUS IR TECHNIKOS SANTYKIAI XXI AMŽIUJE

Taip pavadinta paroda, surengta Okinavoje (Japonija). Nepaprastą susidomėjimą čia sukėlė automobilis, kurio variklio kuras — skystas vandenilis.

550 ccm dvitaktis variklis galina mašina išvystyti 120 km/val greitį. Šią automobilinę ypač įvertino specialistai, besirūpinantys gamtos apsauga. Mat, ji visiškai neterša aplinkos.

Kitos nuomonės yra automobilių specialistai. Pasak jų, mašina netobula, nes 300 km nuotoliui įveikti sueikvoja 60 litrų brangaus kuro.



VAIKINAI IR MERGINOS!

JEIGU JŪS MĘGSTATE AVIACIJĄ, DOMITĖS AVIACINE TECHNIKA, NORITE IŠBANDYTI SAVO SUGEBEJIMUS SKRAIDYMO APARATU KONSTRAVIME IR STATYBOJE, GERAIS SĀLYGAS MĘGSTAMAM DARBUI JŪS RASITE EKSPEKMENTINĖJE SPORTINES AVIACIJOS GAMYKLOJE PRIENUOSE.



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

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

KREIPTIS ADRESU:

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

SPARNAI

KAINA 30 kap.

INDEKSAS 76782

EKSPEKMENTINĖ SPORTINĖS AVIACIJOS GAMYKLA



El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

