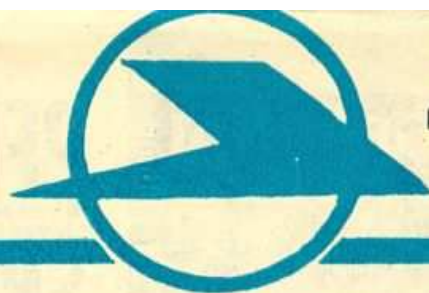


SPARNAI



4
1979



1979 m. Nr. 4 (45)

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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algi-
mantas ADOMĖNAS, Romas
BANKAUSKAS, Petras BRUN-
DZA, Stasys BRUNDZA, Nijo-
lė GINEITIENE, Aleksandras
ICKAVICIUS [atsakingasis
sekretorius], Aleksandras JO-
NUŠAS, Kazys KILČIAUSKAS
[vyriausiojo redaktoriaus pa-
vauduotojas], Savellijus LEV-
CENKA, Vytautas PAKAR-
KAS, Rimantas RAKAUSKAS,
Stanislavas RAMOŠKA, Šarū-
nas SKAPCEVICIUS [vyriaus-
siasis redaktorius].

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

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

Atlikuota rinkti 1979.X.19. Pa-
sirašyta spausdinti 1979.XII.21.
Tiražas 38 990 egz. 4 sp. lan-
kai, 4,1 sąlyg. sp. lanko,
5,64 leid. lanko, 5,1 aut. lan-
ko, leidinio formatas 60×92/8.
Giliaspauddinis popierius. Šrif-
tas Žurnalinis 8 p. Giliaspaudd.

Spausdino LKP CK leidyk-
los spaustuvė Vilniuje, Tie-
sos 1. LV 15329. Užs. Nr.
2701. Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

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

© „Sparnai“, 1979/4

VIRŠELYJE: šalies ir TSRS
tautų VII spartakiados abso-
lūtus aukštojo pilotažo
čempionas Štepas Artiškevi-
čius.

M. KURAICIO nuotr.

PERGALINGAS SPARTAKIADOS FINIŠAS

**PRIZININKŲ GRETOSE — 40 TARYBŲ LIETUVOS SPORTININKŲ
RESPUBLIKOS RINKTINĖ — DVIEM PAKOPOMIS AUKŠČIAU**

Nuo ankstyvo pavasario
iki vėlyvo rudens vyko TSRS
tautų vasaros VII spartakiados
finalinės varžybos. Visuose
techninių sporto šakų sparta-
kiados etapuose dalyvavo per
50 milijonų patriotinės drau-
gijos narių. Tūkstančiai geriau-
siųjų bandė jėgas finaliniuose
startuose, kurie buvo surengti
daugelyje mūsų šalies miestų.
Net penkių sporto šakų varžy-
bos vyko Tarybų Lietuvoje.
Čia savo meistriškumą de-
monstravo motociklų žiedinių
lenktynių, sklandymo, lėktuvų
sporto, jūrų daugiakovės bei
automobilių ralio mėgėjai.
Sios finalinės varžybos buvo
gerai organizuotos, susilaukė

aukšto įvertinimo. Jos sutraukė
dešimtis tūkstančių žiūrovų,
prisidėjo prie patriotinės
draugijos veiklos bei techni-
nių sporto šakų propagavimo.

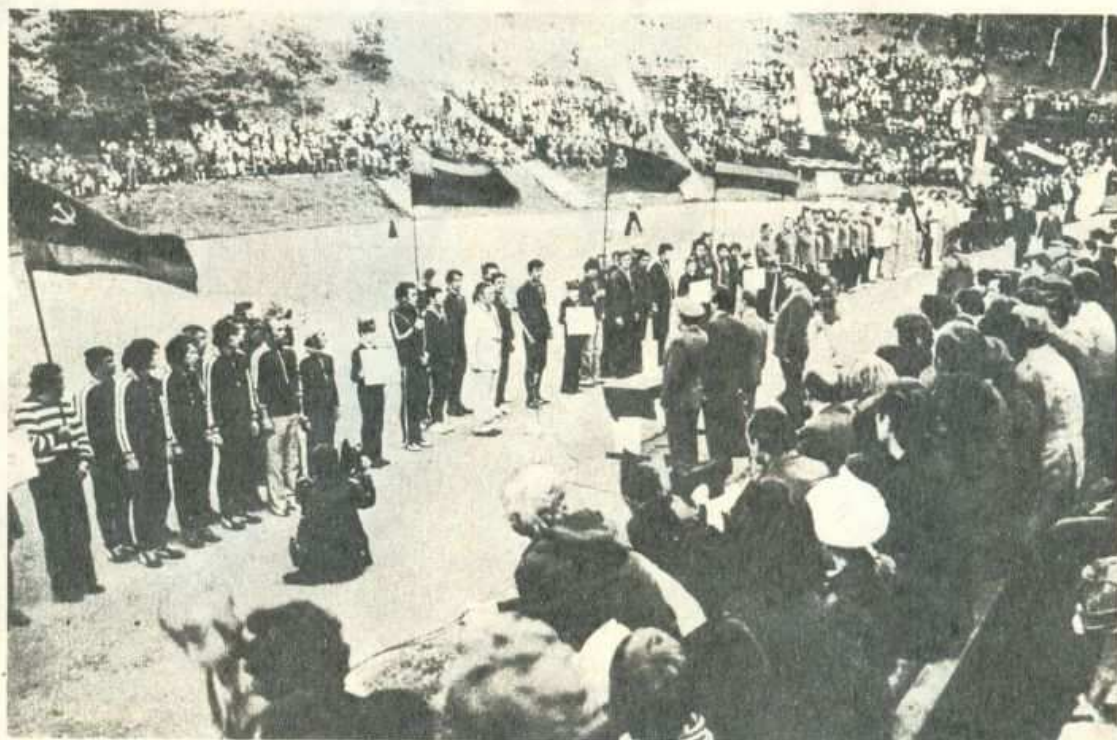
TSRS SDAALR CK susumavo
spartakiados programą suda-
riusių visų 25 techninių sporto
šakų finalinių varžybų rezul-
tatus. Labai sėkmingai pasiro-
dė Tarybų Lietuvos patriotinės
draugijos delegacija. Res-
publikos sportininkai, rungti-
niavę 22 sporto šakose, bend-
roje komandų rikiuotėje pa-
siekė iki šiol aukščiausią re-
zultatą — iškovojo šeštąją
vietą (šeštojoje spartakiadoje
buvo aštunti).

TSRS tautų vasaros VII spar-

takiados komandų rikiuotė ir
iškovoti taškai:

1. RTFSR	681
2. Ukraina	555
3. Maskva	432
4. Leningradas	364
5. Baltarusija	318
6. LIETUVA	317
7. Latvija	309
8. Estija	298
9. Kazachija	262
10. Gruzija	259
11. Uzbekija	253
12. Moldavija	211
13. Armėnija	201
14. Azerbaidžanas	172
15. Turkmėnija	157
16. Kirgizija	141
17. Tadžikija	87

Nuotrauka į 18 psl.



SUKAKO dveji metai, kai TSRS Aukščiausiosios Tarybos neeilinėje septyntojoje sesijoje buvo priimta Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos Konstitucija. Tai nepaprastos svarbos dokumentas, įtvirtinantis mūsų šalies visuomeninės santvarkos ir politikos pagrindus, nustatantis piliečių teises, laisves ir pareigas, visaliaudinės valstybės organizavimo principus bei tikslus. Pagrindinio mūsų šalies įstatymo II skirsnyje, pavadintame „Valstybė ir asmenybė“, sakoma, kad „Socialistinės Tėvynės gynimas yra šventa kiekvieno TSRS piliečio pareiga“ (62 straipsnis), jį papildantis sekantis straipsnis skamba: „Karinė tarnyba TSRS Ginkluotųjų pajėgų gretose — garbinga tarybinių piliečių pareiga“.

Mes pratę sakyti, jog Konstitucija gyvuoja, veikia. Taip yra ir socialistinės Tėvynės galios stiprinimo srityje. Mūsų respublikos jaunimas, šventai prisilaikydamas pagrindinio įstatymo, laiko garbę tarnauti socializmo tvirtovės Ginkluotosiose pajėgose, iš anksto ruošiasi tam. Didžiulis nuopelnas sėkmingame jaunimo parengime karinei tarnybai priklauso ir respublikos patriotinei organizacijai. Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti mokomosios organizacijos, technikos sporto klubai nuoširdžiu darbu prisideda prie šalies gynybinės galios stiprinimo ir darbo žmonių rengimo socialistinės Tėvynės gynimui. Jų šis darbas vyksta sėkmingai, geriausiai liudija tai, kad Lietuvos TSR Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti antrus metus iš eilės iškovojo TSRS Gynybos ministerijos pereinamąją raudonąją vėliavą už pasiekimus socialistiniame lenktyniavime, ruošiant specialistus Ginkluotosioms pajėgoms.

Galima būtų išvardinti išties sąrašą patriotinės draugijos organizacijų, kuriose sėkmingai atliekamas šis darbas, kur jaunimas gerai patriotiškai auklėjamas, fiziškai grūdinamas, supažindinamas su naujausia technika, su kuria jis susiduria atėjęs į Ginkluotąsias pajėgas. Mes gauname daug puikių karinių dalinių, karo mokyklų vadų atsiliepimų apie vaikus, išėjusius parengimą tarnybai Vilniaus aeroklube, Kauno automobilių ir Alytaus technikos mokyklose. Tai stiprūs jaunimo rengimo armijai centrai. Jų sėkmingo darbo esmė visų pirma tame, jog čia įgyvendin-

ta savotiška kartų perimamumo estafetė — SDAALR organizacija — Ginkluotosios pajėgos — patriotinės draugijos organizacija. Kaipgi tai atrodo gyvenime?

Prieš ateidamas tarnauti į desantinius dalinius Leonidas Trukšinas buvo patriotinės draugijos narys. Čia jis susipažino su parašiotų sportu, pamėgo jį. Tarnaudamas armijoje, buvęs sportininkas tapo klasiniu specialistu, pelnė viršilos laipsnį. Na, o po tarnybos armijoje ir vėl grįžo į Vilniaus aeroklubą, kur dabar perduoda savo sukaupią patyrimą jaunimui, besiruošiančiam atlikti garbingą tarybinio piliečio pareigą. Lygiai tas pat pasakytina ir apie Liudą Buitkų. Jis atėjo iš aviacijos sporto klubo į armiją, tarnavo

duoda savo patyrimą jaunimui, moko jį meistriškai važinėti motociklu, pats sportuoja.

Tarnyba armijoje netrukė siekiantiems tobulėti pamėgtose sporto šakose. Veikiau priešingai. Antai atėjo į Ginkluotąsias pajėgas Algirdas Šiožynys. Vaikinas iki tol bandė stoti į Vilniaus ATSK, bet taip nieko ir neišėjo. O čia, tarnaujant mūsų Tėvynės sostinėje, jam buvo sudarytos sąlygos tapti Maskvos aeroklubo nariu. Atlikęs garbingą pareigą Tėvynei, Šiožynys susiejo savo gyvenimą su aviacijos sportu. Ir labai džiugu, kad šis buvęs patriotinės draugijos narys, vėliau kariškis, tęsdamas jau minėtą kartų perimamumo estafetę, šiandien Vilniaus ATSK sėkmingai ruošia jaunimą skrydžiams į žyd-

ūkiui, patriotinio jauniosios pamainos auklėjimo srityje. Manau, jog šiame darbe toli gražu ne paskutinį vaidmenį vaidina patriotinės draugijos ir karinių komariatų glaudus bendradarbiavimas, bendrai rengiamos priemonės, abipusis sėkmingas darbas, kurio tikslas pasiekti, kad jaunuoliai atėitų į karinę tarnybą išsilavinę, sveiki, tvirtų moralinių savybių, fiziškai užsigrūdinę, gerai susipažinę su masinėmis techninėmis profesijomis, tapę jų specialistais.

Mes kažkodėl įpratome, kad mokykloje jaunimas turi būti tik patriotiškai auklėjamas, jog užtenka, kai jis dalyvauja žygiuose, žaidimuose. O kodėl nesupažindinti vaikų su šiuolaikine technika, ar ruošti masinių profesijų specialistus? Juk Anykščių Jono Biliūno vidurinėje mokykloje sėkmingai rengiami radistai, Panevėžio rajono Raguvos vidurinėje — automobilių technikos žinovai, vairuotojai, kartingo gerbėjai, kai kuriose profesinėse technikos mokyklose — kitų Ginkluotosioms pajėgoms bei liaudies ūkiui reikalingų techninių profesijų žinovai, sporto šakų atskyrininkai ir meistrai. Bet tai pavienės mokyklos. Kitose kažkodėl užmirštas šis svarbus darbas. O juk mokyklos turi šefus, gali daug ką padaryti. Deja, pasigirti, jog kaip tik šia linkme gerai dirba žemutinės SDAALR organizacijos mokykloje, kad šia vagą jų veiklą nukreipia mokyklų vadovybės, mes negalime. Tad bendrojo lavinimo ir profesinės technikos mokyklos — plėšiniai, didžiulis rezervas, kurį panaudoję mes žymiai išplėsim savo veiklą sėkmingai parengiant jaunimą tarnybai TSRS Ginkluotosiose pajėgose.

Uždavinys ruošti tarybinį jaunimą karinei tarnybai, patriotiškai auklėti darbo žmones, siekti, kad kiekvienas sveikas mūsų respublikos pilietis prisidėtų prie socialistinės Tėvynės galios stiprinimo, būtų pasiruošęs apginti ją nuo bet kokių priešų — labai garbingas. Jis sėkmingai įgyvendinamas Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos mokomųjų organizacijų, technikos sporto klubų. Dar labiau išplėsti šią veiklą, padaryti ją kiekvienos SDAALR organizacijos darbo pagrindu — toks nūdienos reikalavimas, to iš mūsų reikalauja išsivysčiusio socializmo šalies Konstitucija.

V. MICKEYČIUS,
Lietuvos TSR karinis komisaras,
artilėrijos generolas majoras

GARBINGA PAREIGA

aviacijos dalinyje. O po to vėl grįžo į patriotinės draugijos aviaciją, buvo klubo instruktoriumi, Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo viršininku, o šiandien dirba LTSR SDAALR CK vyr. inspektoriumi.

Mano nuomone svarbu ir tai, kad nūdienėmis sąlygomis, kai technika tampa vis sudėtingesnė, jai įvaldyti reikia vis daugiau laiko. Patriotinės draugijos gerai paruošti jaunuoliai ne tik sugeba puikiai tarnauti armijoje, aviacijoje, laivyne, bet ir tobulinti savo meistriškumą, tapti puikiais sportininkais, sporto meistrais, čempionais. Norėčiau pabrėžti, kad kaip tik po tarnybos Ginkluotosiose pajėgose grįžęs kaunietis Romas Pivnickas sugebėjo puikiai įvaldyti pilotажinį lėktuvą ir tapti absolučiu Tarybų Sąjungos aukštojo pilotажo čempionu. Kaunietis Remigijus Paurys atėjo į armiją būdamas geras sportininkas. Jis greitai įsisavino techniką, buvo drausmingas, pareigingas, sugebėjo suderinti kasdieninę kario veiklą su aktyviu sportu. Paurio tarnybos laikas jau pasibaigė, bet šis valingas vyras nenušiemė kario milinės. Jis per-

rają padangę, tarnybai Ginkluotosiose pajėgose.

Džiugu konstatuoti, jog jaunimas sėkmingai ruošiasi karinei tarnybai ne tik didžiuosiuose mūsų respublikos miestuose, stambiuose klubuose. Antai Anykščių technikos sporto klubas. Apie jį susibūręs gausus būrys šio šiaurės rytų Lietuvos rajono centro jaunimo. Vaikiniai čia praktiškai ruošiami karinei tarnybai. Anykščių TSK sėkmingai ruošia radistus, motociklininkus, kartingo mėgėjus, iš čia į Tarybinę armiją ateina puikiai paruošti automobilių vairuotojai. O juk tokiems žmonėms ir tarnyba Ginkluotosiose pajėgose lengvesnė, ir jų indėlis į šalies gynybą daug didesnis.

Lietuvos darbo žmonės kartu su visa tarybine liaudimi įneša savo indėlį į šalies gynybinės galios stiprinimą. Ir didžiulis nuopelnas čia priklauso mūsų respublikos SDAALR, jos mokomosios organizacijos, technikos sporto klubams, geriausiems darbuotojams. Čia sukauptas geras patyrimas rengiant jaunąją kartą karinei tarnybai, ruošiant masinių techninių profesijų specialistus liaudies

Ažuolų vainikai, gėlės ir medaliai

LIUVOS TSR AUTO-
MOBILIŲ RALIO RINKTI-
NĖ — SPARTAKIADOS
NUGALĖTOJA



Tarybų Lietuvos autorinio rinktinių, laimėjusi TSRS tautų VII spartakiadoje komandinėje įskaitoje pirmąją vietą. Priekyje — komandos vadovas A. Kurdzikauskas ir rinktinės treneris A. Cipkus



Ažuolų vainikai spartakiados autorinio čempionams pirmoje klasėje G. Štelmokui (dešinėje) ir G. Maškauskui

Pasibaigus TSRS tautų vasaros VII spartakiados finalinėms autorinio varžyboms, šimtai šio sporto gerbėjų, susirinkę Vilniaus automokyklos salėje, kantriai laukė nugalėtojų apdovanojimo. Teisėjų kolegija dar gaiso laiką, iki smulkmenų aptarinėjo kiekvieną rezultatą, ir tik jos paskelbti rezultatai turėjo būti oficialūs. Tačiau preliminariniai duomenys žaibo greitumu pasiekė daug anksčiau, ir visi iš anksto žinojo: mūsų kaimams teks didesnę dalį visų apdovanojimų.

Po to jau griudėjo tušas, nuo aplodismentų kaito susirinkusiųjų dainai, o mūsų vyrai vis kopė ant nugalėtojų pjedestalo ir nulipdavo nuo jo azuolų vainikais vainikuoti, medaliais, gėlėmis nešini.

Bene labiausiai patenkintas tą vakarą tikriausiai atrodė klaipėdielis sporto meistras Gailutis Štelmokas, kuriam

kartu su šturmanu, kandidatu į sporto meistrus Gediminu Maškausku pavyko iškovoti nugalėtojų laurus, rungtyniaujančios pirmos klasės automobiliais. Komandos treneriai ir vadovai išankstines vietas respublikos rinktinėje buvo garantavę tik visų pripažintiems autoritetams — S. Brundzos ir K. Girdausko ekipažams. Trečioji įgula iš daugelio kandidatų buvo parinkta tik starto išvakarėse. Jais tapo G. Štelmokas ir G. Maškauskas.

O konkurencija už vietą rinktinėje buvo tikrai didžiulė. Štai likę nuo rinktinės sportininkai, startavę individualiai: Leontijus Potapčikas ir Erdvilas Povilaitis — sidabro medaliai antroje klasėje ir absoliučioje įskaitoje, Sigitas Alesius ir Jonas Grumadas — bronzos medaliai antroje klasėje ir absoliučioje įskaitoje, Igoris Charitopula ir



Už vairo TSRS nusipelnęs sporto meistras K. Girdauskas. Varžybos prasideda...



... ir baigiasi. Pavargęs, bet patenkintas spartakiados laimėtojas absoliučioje įskaitoje TSRS nusipelnęs sporto meistras S. Brundza

M. KURAICIO nuotr.

Rimantas Jakštas — bronzos medaliar pirmoje klasėje. Tokius sportininkus mielai primty į savo gretas bet kuri kita respublikos rinktinė.

Tačiau Gailutis ir Gediminas puikiausiai pateisino jiems parodytą pasitikėjimą. Ir komandai pelnytas maksimalus taškų skaičius, ir asmeninė pergalė — užtarnauta.

G. Stelmoko ir G. Maškauskos pergalė, žinoma, ne sensacija. Vyrai tiesiog įrodė, kad iš jų galima ir daugiau tikėtis. Juk kartu jie važiuoja dar visai neseniai (ankščiau Stelmokas rungtyniavo su kitu šturmanu). Tačiau pirmos vietos jiems kol kas tikriausiai niekas neplanavo. Gal nebent jie patys...

O kitai spartakiados čempionų porai — Stasiui Brundzai ir Arvydui Girdauskui — buvo galbūt dar sunkiau. Tiesa, niekas, prispyręs prie sienos, nereikalavo, kad jie būtina būtų pirmi. Tokiam rezultatui įpareigojo jų sportinė biografija, autoritetas šalyje ir užsienyje, tūkstančių sporto mėgėjų viltytis. Ir pergalė buvo pasiekta puikiu stiliumi.

Tiesa, kai kas gali prieštarauti, nes nugalėtojų persvara prieš L. Potapčiką ir E. Povilaitį, užėmusius antrąją vietą, nėra didelė. Tačiau tokia pažiūra būtų visiškai neteisinga, nes rungtyniauta buvo labai skirtingomis sąlygomis. Čia kalba neina nei apie trasą, nei automobilius, kurie,

atrodo, turėtų daugiausia lemti rezultatą. Čia kalbama apie tą milžinišką atsakomybę, kuri užgulė įskaitinius mūsų respublikos rinktinės ekipažus.

Spartakiados finalinių varžybų nuostatai labai griežti. Komandą sudaro trys ekipažai, ir visų trijų rezultatai imami įskaiton. Suklydai, ir tavo klaidos nebeįstaisys komandos draugai. Taigi didelis komandinis rūpestis ir tokiu atveju neišvengiamas kiek didesnis atsargumas nesutrukdytų tapti čempionais Stasiui ir Arvydui. Lygiai kaip ir nugalėtojams pirmoje klasėje.

Tuo tarpu individualiai rungtyniausių Lietuvos TSR ekipažų panašus rūpestis neslėgė. Nelgi atvirksčiai — jie turėjo papildomą akstiną, skatinantį atkakliau veržtis pirmyn, juos skubino sportinė ambicija. Juk į varžybas tokie vyrai tik ir susirenka, kurie nori įrodyti, kad nėra prasti.

Kai pasakai, kad sportas visada pasižymi sudėtingomis situacijomis, visada jauti, kad tai jau nuvalkiota tiesa. Bet beveik kiekvienos varžybos pateikia vis naujesnių įrodymų, ir niekaip nuo jų neišsuksti.

Nepasisekė spartakiadoje Kastyčiui Girdauskui ir jo šturmanui Juozui Zidonui. Štai kaip apie tai rašė laikraštis „Sovetskij patriot“: „Labiausiai patyręs iš visų ralio dalyvių nusipelnęs sporto meistras Kastytis Girdauskas buvo vienintelis lenktynininkas, ku-

ris pasiklydo trasoje. Ką gi, nuo klaidų, tikriausiai, niekas neapdraustas“.

Ir kaip čia nepridursi, kad toks jau, matyt, yra tas sportinis gyvenimas. Ir ne vien todėl, kad niekas neapdraustas. Dar ir dėl to, kad tokiais atvejais visų dėmesį labiau patraukia nesėkmės ištiktojo garbingas vardas ir ankstesnės jo pergalės. Štai ir minimas paklydusiu lenktynininkas, nors čia beveik vien jo šturmano „nuopelnas“.

Jau po viso to K. Girdauskas apgailestavo, kad po varžybų Suomijoje trūko laiko gerai susipažinti su spartakiados trasa. O tokiais atvejais ne visada ir „namuose sienos padeda“. Tačiau svarbiausią uždavinį „nukentėjusieji“ įvykdė. Jei komandinį ginčą Lietuva prieš Estiją laimėjo vos vienu tašku, tai šis taškas su vargu yra išplėstas K. Girdausko ir J. Zidonio pastangomis. Čempionais tapusieji savo rezultatų pagerinti, žinoma, nebegali. O juos nesėkmė galėjo nubiokšti ir toliau... Negalvokite, kad žymiam sportininkui lengva užimti keturiolikąją vietą. Ne kalbėčiau apie tai, jei nebūčiau matęs tokių, kurie panašiais atvejais visiškai pasitraukia iš kovos. Priežastį po to galima surasti įvairių. Todėl, matyt, po finišo ne vieną kartą teko matyti, kaip prie K. Girdausko ėjo žmonės ir jį sveikino.

Spartakiados startai sukėlė

ir daugiau minčių. Pavyzdžiui, matyt, reikia pasvarstyti, ar verta mums taip visiškai apleistį „Volgų“ klasę? Juk es-tai, žinodami Lietuvos rinktinės jėgą kitose automobilių klasėse, kaip tik čia surengė savo „generalinį puolimą“ ir mažai pritrūko iki pergalės. Tačiau šios ir kitų spartakiados pamokų apsvarstymas dar tebelaukia. Šiuo rašiniu tenorėta pareikšti pagiriamąjį žodį komandai, įrodžiusiai savo jėgą atkaklioje sportinėje kovoje, nemenkinant ir individualiai startavusių prizininkų nuopelnų. Ta proga būtina paminėti, kad komandai vadovavo LTSR automobilių sporto federacijos ralio komiteto pirmininkas Anatolijus Kurdzikauskas, komandą treniravo Algis Cipkus.

S. SKAPCEVICIUS

Techniniai rezultatai

Pirmoji klasė: 1. G. Stelmokas — G. Maškauskas 2. V. Sažinas — I. Maklakovas (RTFSR), 3. I. Charitopula — R. Jakštas. Antroji klasė: 1. S. Brundza — A. Girdauskas. 2. L. Potapčikas — E. Povilaitis. 3. S. Alesius — J. Grumadas. Trečioji klasė: 1. H. Mėtas — U. Mėtas (Estijos TSR) 2. V. Ganinas — T. Vunas (Maskva). 3. H. Salumiajė — E. Serapas (Estijos TSR).

Komandinė įskaita. 1. Lietuvos TSR — 249. 2. Estijos TSR — 248. 3. RTFSR — 209 taškai.



SPARTAKIADOJE — 5000-asis IR TIKSLIAUSI ŠUOLIAI

Parašiutizmo specialistų nuomone, TSRS tautų VII spartakiados finalinėse varžybose Kijeve mūsų respublikos parašiutininkų rinktinė pagal pajėgumą būtų galėjusi kovoti dėl 3–4 vietos. Deja, dėl ligos spartakiadoje negalėjo dalyvauti tarptautinės klasės sporto meistrės, praėjusių metų pirmenybių bronzos medalininkė klasikinėje dvikovoje Jūratė Gutnikienė ir viena iš pajėgiausių dešimtuko Albina Kiseliuva. Varžybų išvakarėse teko iš naujo performuoti komandą, pakviečiant į ją kitus parašiutininkus vietoj negalėjusių išvykti į finalą Jūratės, Albinos, o taip pat rinktinės narių Gutniko bei Kiseliuvo.

Naujai komandai, kurios nariai kartu beveik nesitreniravę, pavojaingiausi barjerai buvo grupiniai nusileidimo tikslumo bei grupinės akrobatikos šuoliai. Tuo labiau, kad vėjas varžybų metu periodiškai viršydavo leistiną 7 m/sek. normą. Grupiniuose nusileidimo tikslumo šuoliuose vyrai buvo ketvirtai, moterys — dešimtos. Grupinėje akrobatikoje moterys pasirodė blogai. Ketvirtoji komandos dalyvė V. Tichomolova, neišlaikiusi psichologinės

įtampos, nedalyvavo pratime. Vyrai, sakyčiau, atliko žygdarbių. Niekada iki tol tokia sudėtim negrupavusi akrobatinių figūrų „žvaigždės“, „erelio“, „rombo“, komanda sugebėjo surinkti ir užfiksuoti tiek tarpinę, tiek pagrindinę figūras. Tai buvo džiaugsmingiausios varžybų minutės. Žinoma, A. Čioso nusileidimo tikslumo čempiono aukso medalis, kurį jam atnešė paskutinis varžybų šuolis sunkiausiomis sąlygomis (vėjo greitis siekė 7–12 m/sek), buvo lyg atpildas komandai už neeilinę nervinę įtampą.

Daugiausia taškų komandai pelnė N. Popokas, stabiliausiai pasirodęs visuose pratimuose. Po dviejų šuolių individualioje akrobatikoje į bronzą pretendavo V. Penkovas, tačiau trečiasis šuolis jį atitraukė į septintą vietą. Moterų tarpe geriausiai pasirodė A. Maškova ir L. Leonova, dvikovėje patekusios į trečiąjį dešimtuką. A. Maškovos paskutinis šuolis varžybose buvo savotiškas akcentas. Tai buvo jos 5000-asis šuolis parašiutu.

Alevtina Maškova — pirmoji moteris Lietuvoje, peržen-



Su parašutu PO-9

gusi 5000 šuolių ribą. Ji yra šešiolikos pasaulio rekordų autorė, daugartinė sąjunginių ir tarptautinių varžybų laimėtoja, visiems pažįstama ir visų gerbiama. Paskutinįją varžybų dieną Alevtiną pasveikino teisėjų kolegija, komandų atstovai bei treneriai.

Taigi komandinėje įskaitoje užimta aštuntoji vieta.

— Laukėme geresnių rezultatų. Vienas taškas — ir respublika spartakiados techninių sporto šakų varžybų bendroje įskaitoje būtų pasistūmėjusi į bendrą penktąją vietą, — sugrįžus mums pasakė SDAALR CK pirmininko pavaduotojas J. Verbickis.

Mes, respublikos rinktinę treniruojantys Aukšto sportinio meistriškumo mokyklos (ASMM) treneriai dar ir dar kartą peržiūrėsime kiekvieną sportininko šuolį spartakiados varžybose, įvertinsime visas sąlygas bei aplinkybes ir ieškosim galimybių, ką dar gali-

ma padaryti. Jau dabar aišku, kad visapusiškiau reikia pažinti sportininkus, kiekvieno charakterį, valią, kovingumą nepalankiausiomis sąlygomis, tai yra, — tuos faktorius, kurie apsprendžia rezultato patikimumą.

— Komandos narių atranka — štai kas šlubuoja pas mus, — tokia trenerių Sauliaus Karklio, Stasio Dukelio, Danos Penkovienės išvada.

Darbas, technika, drausmė — štai tos didžiosios tiesos, kuriomis grindžiamas kelias į meistriškumo aukštumas. Ir dar reikėtų pridurti — glaudesni kontaktai tarp trenerių.

Absoliučiais TSRS tautų VII spartakiados ir šalies parašiutizmo čempionais tapo E. Marakuca iš Baltarusijos ir B. Rumiancevas iš Ukrainos. Komandomis prizines vietas užėmė Ukrainos, Rusijos Federacijos ir Maskvos rinktinės.

J. BRUNDZIENĖ,
ASMM vyr. trenerė-dėstytoja

NEGARBINGAS FINALAS

Mūsų respublikos jūrų daugiakovės mėgėjai, besiruošdami TSRS tautų VII spartakiadai, galvojo apie prizinį šeštuką. Ir tai buvo realus siekis. Vyrai treniravosi nuoširdžiai, spartakiados išvakarėse startavo respublikos čempionate, buvo geros sportinės formos. Visa tai, o priedo ir aplinkybė, kad spartakiados varžybos vyko Kaune, kur kaip liaudis sako, ir sienos padeda, teikė vilčių pasiekti gerų rezultatų.

Po pirmosios daugiakovės rungties — 400 m plaukimo — kauniečiai (vien jie sudarė rinktinę) užėmė penktą vietą. Sekė buriavimas. Ši rungtis mūsų šeimai — bene sunkiausia. Ir vis dėlto jūrinės valties ekipažas, vadovaujamas vairininko KKI studento sporto meistro D. Orento, pasiekė neblogą rezultatą. Susumavus keturis geriausius plaukimus iš penkių, komanda buvo dešimta. Bet buriavimo rungtis pasibaigė didžiule staigmena. Nugalėjo ne pripažinti lyderiai — RTFSR arba Ukrainos sportininkai, o Kazachijos komanda, antri buvo maskviečiai, o tretį — Moldavijos sportininkai, išvakarėse blogiausiai pasirodę plaukimo var-

žybose. Tokia šuolių ir kritimų serija padėjo mūsų šeimai išsilaikyti šeštoje vietoje. Per šaudymo varžybas Tarybų Lietuvos sportininkai pasirodė ypač sėkmingai. Komanda ir jos lyderis, 1979 m. respublikos čempionas N. Avdejevas buvo antri. Sėkmingai įveikus (7 vieta) 2000 m irklavimo rungtį, Tarybų Lietuvos rinktinė iškopė į ketvirtąją vietą. Beliko viena rungtis — 1500 m krosas.

Panemunės miškas ne kartą buvo rinktinės narių treniruotė ir varžybų vieta. Čia viskas žinoma, viskas sava. Pernelyg didelio noro užimti komandinę prizinę vietą veikiamas, puikiai žinantis, kad į komandos sudėtį nepatekęs

A. Haidukovas yra geriausias bėgikas tarp daugiakovininkų, rinktinės treneris R. Kalytis nutarė pakeisti jį įskaitinį kolektyvo narį V. Ciurilovą. Kaip tarė, taip ir padarė. Manė, miškas nulsps. Bet apgaulė išryškėjo. Teisėjai panaikino Haidukovo pasiektą rezultatą, ir Tarybų Lietuvos komanda, užuot buvusi prizininkų gretose, ne tik kad atsidūrė septintoje vietoje, bet dar turėjo rausti iš gėdos prieš savo draugus ir vėžovus.

Lietuvos TSR SDAALR CK sprendimu Ramojui Kalyčiui uždrausta ateityje treniruoti respublikos jūrų daugiakovės rinktinę.

V. JAKUBAUSKAS

STARTAS STARTUI NELYGU

Respublikos motociklų kroso ir daugiadienių lenktynių rinkinių pasirodymus TSRS tautų VII spartakiadoje komentuoja teisėjas G. RAMONAS.

Pastaraisiais metais mūsų kroso mėgėjai nedžiugina aukštais pasiekimais. Tiksliai pasakyti kodėl taip yra — sunku. Čia nemažą vaidmenį vaidina sportininkų paruošimo, pačios technikos būklės bei parengimo elementai, pagaliau net sportinė laimė. Štai kodėl, kalbant apie kroso komandos pasirodymą Charkove vykusiose spartakiados paskutinėse techninių sporto šakų finalinėse varžybose, verta priminti, jog prieš ketverius metus Tarybų Lietuvos rinktinė buvo keturioliktą. Dabar iškovota dvylikta vieta. Tai gi matoma pažanga. Ir tai negali nedžiuginti.

Jeigu išnagrinėsime kiekvieno sportininko pasirodymą, įsitikinsime, kad vietą respublikai faktiškai lėmė ne visos komandos, o penkių sportininkų pasirodymas (iš bendro septynių įskaitinių dalyvių skaičiaus). Konkrečiai: jaunių grupėje startavęs 125 ccm motociklu vilnietis L. Blaškevičius užėmė devintą vietą, 250 ccm motociklais rungtyniavę klaipėdiečiai A. Šerkšnas — 13 ir A. Reliūga — 18. Aštuonioliktą vietą užėmė ir 350 ccm motociklu startavęs G. Grigas, pagaliau šešioliktas distanciją baigė kaunietis A. Drulia (500 ccm klasė).

Zinoma, užėmus tarp keturiasdešimties sportininkų, dalyvavusių varžybose kiekvienos klasės motociklais, aukščiau minėtas vietas, galima būtų tikėtis aukštesnio komandinio laiptelio. Bet... nulėmė likę du sportininkai, kurie nepajėgė pasiekti finišo ir nepelnė taškų. Tai antrasis komandos jaunis V. Galvanuskas iš Klaipėdos ir taip pat 125 ccm klasės motociklu rungtyniavęs šaulietis K. Zinevičius.

Kaip matome, didžiausia nesėkmė ištiko sportininkus, startavusius 125 ccm motociklais. Ir tai nėra atsitiktina. Lenkty-

nininkai gavo naujus, galingesnius variklius aprūpintus motociklus prieš pat startą Charkove. Jie nespėjo jų gerai įsisavinti, patikrinti. Nebuvo laiko tam ir mechanikams, treneriams. Tad technika šį kartą „pakišo koją“. Gėdo, beje, ir kitų sportininkų „plieniniai žirgeliai“. Bet buvo daroma viskas, kas įmanoma, kad lenktynininkai, kad ir praradę kiek laiko, tęstų varžybas. Kovingumo stoka vyrų neapkalinti. O dėl meistriškumo? Labai daug tikėjomės iš A. Drulios. Sportininkas prityręs, aukštos klasės motociklo vairuotojas. Bet A. Drulia distan-

riose ypač išryškėja sportininkų meistriškumas, grūdinama valia, ryžtas, galima geriau patikrinti techniką. Tad belieka gerai pagalvoti dėl motociklų sporto varžybų kalendoriaus išplėtimo.

Visiškai kitokia padėtis buvo startuojant daugiadieniniams. Čia respublikai atstovavo vilniečiai L. Blaškevičius ir A. Urbonavičius, biržietis S. Zalinkevičius (pakeitęs traumą gavusį vilnietį V. Razmyslovičių) bei panevėžiečiai E. Ramonas ir V. Ragauskas. Komanda į Kolomyjos miestą Užkarpėtės Ukrainoje atvyko prieš savaitę iki starto. Kad

rus. Kiti gi mažiau prityrę, tad važiuo mažesniais greičiais, astargiai. Varžybose visai kas kita. Ir tai netruko pasireikšti. Iš viso komandos penketuko į finišą atvažiuo tik du sportininkai. Vilnietis L. Blaškevičius tapo spartakiados čempionu jaunių tarpe, o panevėžietis V. Ragauskas (abu 125 ccm klasės motociklais) — penktas. Kas gi nutiko kitiems?

E. Ramonas ant motociklo „12-350“ nutarė pastatyti „Mikuni“ markės japonišką karbiuratorių. Eksperimentas gal ir neblogas, bet jis nebuvo patikrintas. Po pirmos varžybų dienos (o įveikti suaugusiems reikėjo 700 km, jauniams — perpus mažesnę distanciją) daugartinis šalies čempionas atsidūrė žiūrovų gretose. O kaip tik jis turėjo realiausias galimybes tapti nugalėtoju, jeigu būtų pasikliojęs mūsų šalies technika.

S. Zalinkevičius (250 ccm klasė) tokio masto varžybose startavo pirmą kartą. Skatinamas noro kuo geriau pasirodyti, sportininkas važiuo per greitai, nesaugojo technikos, nebojo kalnuotos vietovės „žabangų“. Dėl to jau antrą varžybų dieną jo motociklas, sudaužius ratą, tęsti lenktynių nebegalėjo.

Tas pat nutiko ir su jauniu A. Urbonavičiumi, kuris yra geras kroso specialistas. Vainikas galėjo būti prizininkas, bet nepakankamai saugojo techniką, o jai sugedus, nesugebėjo pataisyti (čia ir jo trenerio J. Kšivickio kaltė). Tad ir jis antrą varžybų dieną pasitraukė iš dalyvių gretų. Nebaigė distancijos ir visi trys individualiai startavę lenktynininkai.

Štai tokiomis aplinkybėmis Tarybų Lietuvos rinktinė, buvusi TSRS čempione, liko dešimtoje vietoje.

Teisybės dėlei būtina pažymėti, kad dar niekada trasa nėra buvusi tokia sunki, raižyta. Pasak E. Ramono, nė vienas šalies čempionas nėra buvęs tokio sunkumo. Norint vėl iškopti į prideramą vietą, mums būtina sistemingai treniruotis ir rungtyniauti draugiškose varžybose kaip tik ten, kur vietovė kalnuota, kur trasos sunkumo elementas vaidina pagrindinį vaidmenį. Pritaikyti tokioms sąlygoms techniką galima tik vietoje. Turint galvoje, kad sekančių metų šalies daugiadienių lenktynių čempionatas ir vėl vyks Karpatų kalnuose, būtina kuo skubiausiai perlipti prie pažinties su jais per treniruočių stovyklas, varžybas.



Motokroso trasoje

V. GVOZDO nuotr.

cijoje kelis kartus krito. Ir tai negalėjo neatsiliepti rezultatui.

Manau, kad pastarojo laiko nesėkmės kroso gerbėjų šeimoje turi vieną priežastį, kuri aiškiai įžvelgiama. Tai nepakankamas varžybų skaičius, o drauge su tuo iškylanti motociklų kroso populiarumo stoka. Charkove varžybas stebėjo 50 tūkstančių žmonių. Matyti, ne ką mažiau jų būdavo kadaise ir Vilniuje, kai šeškinės kalvas užliedavo motorų gausmas. Bet visa tai, deja praeityje. Dabar varžybos vis dažniau „nukeliauja“ į periferiją. Niekas nepasakys, jog ir čia nereikia varžybų. Tik ar būtina vienas pakeisti kitomis? Kodėl nestartuoti ir čia, ir ten? Trasų turime pakankamai, galima parinkti ir sunkesnes, ku-

būtų galimybė pasitreniruoti kalnuota vietoje, patikrinti techniką. Reikalui esant dar buvo galima ir techniką paremontuoti, ir pakeisti komandos sudėtį, nes drauge su įskaitiniais dalyviais atvyko ir individualiai startavę panevėžietis J. Džiuvė, kupiškėnas E. Jokantas, biržietis A. Klezys bei vilnietis Z. Machrovas. Pasiruošimo varžyboms periodu viskas atrodė lyg ir savose vietose. Sportininkai važiuo, techniką laikė, ir kaip parodė varžybos, sudėtis buvo parinkta gerai.

Kalnuota vietoje iš viso mūsų sportininkų būrio važiuoti labiausiai pratęs vien E. Ramonas. Jam šiose vietovėse ne kartą teko ne tik startuoti, bet ir pelnyti čempiono lau-



Desantininkų ataka

AUTORIAUS nuotr.

Tirštai raudoni besileidžiančios saulės spinduliai gula ant didelių transporto lėktuvų sparnų, dar labiau paryškinami jų tobulas ir aptakias formas. Netoliese — karių-desantininkų grupės su parašiutais už pečių. Desantinės tarnybos karininkas kruopščiai patikrina kiekvieną parašiotą. Ten, erdvėje, nebebus laiko ką nors pataisyti.

Vadai patikslina užduotį, apžiūri karių ekipiruotę, aptaria veikimo planą nusileidus. Partinės ir komjaunimo organizacijų aktyvistai kalbasi su kariais.

Pokalbiai trumpi, dalykiški. Pasigirsta komanda: „Į lėktuvus!“ Ilgomis voromis desantininkai patraukia prie aikštelių, kur pasiruošę startui laukia lėktuvai.

Karininkas Stasys Nakas įteikia aviatoriams kovos lapelį. „Brangūs draugai aviatoriai! Desantininkai-parašiotininkai taktinių mokymų metu gavo užduotį veikti „priešo“ užnugaryje. Sėkmingai ją įvykdyti galima tik su jūsų pagalba — jeigu tiksliai ir organizuotai nusileisime nurodytame rajone. Duodame jums žodį, kad įvykdysime savo pareigą Tėvynei kaip pri-

dera desantininkams-gvardiečiams. Žinome, kad ir jūs, mūsų sakalai, mums garbingai padėsite“.

Lėktuvo įgulos vadas užtikrina desantininkus, kad aviatoriai padarys viską, kas nuo jų priklauso.

Virš aerodromo pasigirsta motorų gausmas. Sunkios mašinos lengvai rieda į pakilimo taką. Praeina dar keletas minučių, ir sparnuotos mašinos su mirgančiais blisteriais išsitiesia vėlyvo vakaro dangyje.

Prie bortų, vienas šalia kito sėdi desantininkai-parašiotininkai. Prilipę, bet nė vieno veide nėra baimės, nerimo. Vien susikaupimas ir tvirtas pasiryžimas.

Išleidžiantysis, oro desantinės tarnybos karininkas, kurio sąskaitoje daugiau kaip 500 šuolių su parašiotu, laisvai vaikšto tarp ilgų, panašių į siaurą tunelį, eilių. Jis dar sykį primena, kaip atsiskirti nuo lėktuvo, ką daryti leidžiantis. Sukti teks nakties tamsoje, virš debesų, nieko nematant aplinkui. Visa tai svarbūs momentai desantininkams, kurių pagrindinis tikslas — mūsų „priešo“ užnugaryje.

Ir štai pagaliau komanda:

„Pasiruošti!“ Virš atsivėrusio liuko užsidega geltona šviesa. Už borto tiršti debesys, standi, tamsiai pilka drėgno ir šalto oro masė. Kariai atsistoja, pataiso parašiotų diržus, išsirikuoja vienas paskui kitą. Gaudžia sirena, žybteli žalia ugnis. Pirmas į tamsą ir vėtrą neria karininkas S. Nakas, paskui seržantai V. Kuprijanovas, E. Zemaitis, eiliniai A. Koreniovas, S. Langė ir kiti desantininkai. Po kelių sekundžių stabilizacijos jie ištraukia parašiotų žiedus. Virš galvų pokšteli kupolai.

Eugenijus Zemaitis žvilgteli į viršų — kupolo nesimato, aplinkui tiršta tamsa ir nepaprasta ramybė. Kaip ir kiti parašiotininkai, jis pasisuka pavėjui ir abiem kojomis stipriai „užantspauduoja“ žemę. Šalia sėkmingai nusileidžia draugai.

Lakūnai ištesėjo savo žodį: desantas leidžiasi tiksliai nurodytame rajone. Kariai greitai išsilaisvina nuo parašiotų ir skuba prie karinės technikos. Ji taip pat keliauja iš dangaus. Ruošiami kovai pabūklai ir kovos mašinos, minosvaidžiai ir kita kovinė technika.

Už kelių kilometrų —

„priešo“ raketinio įrenginio starto pozicija. Ją reikia sunaikinti. Po to užimti tiltą ir padėti pagrindinėms jėgoms Sunkios užduotys laukia karių-desantininkų. Bet tam jie ir ruošėsi įtemptų treniruočių metu.

Paryčiui, nedidelės pertraukos tarp „mūšių“ metu, susitikau su skyriaus vadu seržantu Eugenijumi Zemaičiu. Jo vaikinai sėdėjo pamėškėje ir gėrė kvapnią arbatą.

— Neseniai buvau atostogų Kaune, — pasakoja jis. — Pažįstami visi kaip vienas klausinėjo apie šuolius su parašiotu, domėjosi kareivio gyvenimu. Bet labiausiai visi norėjo sužinoti, kiek vyrų iš karto aš galiu pakloti ir ar galėčiau iššokti, sakysim, iš penkto aukšto ant žemės. Kiti net buvo nusivylę, jog jų akyse nelankstau geležinių strypų. Vaikinai kareivinėse leipo iš juoko, kada jiems apie tai pasakojau. Tada mes ilgai kalbėjomės apie desantą, apie tarnybą, prisiminėme įvairias istorijas. Ir kas įdomiausia — kalbėjomės ne apie kvapą gniaužiančius šuolius, ne apie atakas. Išgirdęs mus pašalinis žmogus ko gero nusiviltų: žmonės įsivaizduoja tik desantininkų ryškų šaunumą, viską nušluojančią jėgą, žaibišką reakciją. Žinoma, taip ir yra. Bet svarbiausia tai, kas ne visada papuola į fotoobjektyvą ir kino filmą. Tai įtemptas darbas ir treniruotės. Kaip teatre žiūrovas nemato aktoriaus pergyvenimų pirmose repeticijose, nesėkmių, taip ir čia ne visada pamatysi mūsų nelengvą pasiruošimą.

Žinoma, šis palyginimas gal ir ne visai tinka. Karys visada karys, ir jis ruošiasi ne tik paradiui. Šaltis apkasuose liko toks pat, kaip ir keturiasdešimt pirmaisiais, ne lengvesni ir kareiviški batai. Tarnyba visada kelia sunkias užduotis. Ir nugalėdami jas, mes mokomės ir atkaklumo, ir meistriškumo. Viso to, ko prireiks tikrame mūšyje.

— Visi mes įsimylėję mėlyną dangų. Mums tik leisk šokti su parašiotu — esame visada pasiruošę. Dauguma mūsų kaip ir aš, tą potraukį pajutome SDAALR klubuose, kur žengėme pirmąjį žingsnį į erdves. Tai buvo gera mokykla, tikro vyriškumo mokykla, kuri dabar mums daug padeda nelengvoje kario akademijoje.

Juozas RAMUCKIS,
Kapitonas

RIAUMOJANČIŲ MOTORŲ TRAMDYTOJAI

Praeis kiek laiko, ir tave, jaunas drauge, pašauks po Tėvynės kovinėmis vėliavomis. Tada, kai tapsi klasiniu specialistu, kai vadas tau pareikš padėką už pavyzdinį įvykdytą užduotį, tikriausiai prisiminsi savo mokytoją, jo patarimus, tėvišką rūpinimąsi paruošti tave puikiu kariu.

Tai bus vėliau. O dabar tuves laukia kruopštus darbas, mokslas. Tu turi užgrūdinti save fiziškai, tapti geru specialistu. Juk tau netrukus bus patikėta Tėvynės sienų sargyba, visų tarybinių žmonių taikaus darbo ir laimės gynyba.

Sutikęs gatvėje penkiolikmetį Vidą Balkevičių, dar vakar buvusį Lazdijų rajono Verstaminų mokyklos aštuntoką, net nepagalvotum, kad galingą, keliolika tonų sveriantį vikšrinį vilkiką jis valdo kaip prityręs vairuotojas.

Vidas, gavęs komandą, mikliai šoka į kabiną, ir po sekundės kitos jo valdoma mašina, pūstelėjusi dūmų kamuolį, nudunda autodromo trase. Taip Vidui Balkevičiui ir kitiems Alytaus technikos mokyklos kursantams prasideda eilinės vairavimo pratybos. Pasibaigus mokslo pusmečiui, jie gaus vilkiko vairuotojo mechaniko pažymėjimus.

Su mokyklos viršininko pavaduotoju mokymo reikalams Danielium Judzentavičium grįžtame iš pratybų į Alytaus pakraštį švytintį naują keturaukštį mokyklos pastatą. Čia vyksta teoriniai užsiėmimai. Per keletą mėnesių reikia išmokti nemažai: kelių eismo taisyklės, išeiti pradinio karinio parengimo kursą, kaip penkis pirštus pažinti vilkiko motorą ir kitus mazgus, išmokti vairuoti. Be to, lygiagrečiai išmokstama vairuoti automobilį ir išlaikomos vairuotojo-profesionalo teisės. Žodžiu, akivaizdi nauda. Vilkikai visapusiškai paruošiami tarnybai Tarybinėje armijoje, o ją baigus — darbui liaudies ūkyje jau su specialybe.

Didžioji dauguma lieka ištikimi Alytuje įsigyti specialybei. Keletas jaunuolių sėkmingai su vilkikais darbavosi netgi BAM-o statyboje, ne vienas persėdo prie traktoriaus vairo.

Jei prieš vienuolika metų mokykla veiklą pradėjo laikinuose barakuose, tai šiandien čia įrengti šiuolaikiniai mokymo korpusai, dirbtuvės, garažai, o iš kitur atvykstantiems mokytis pastatyta 240 vietų viešbutis „Signalas“ su šimto vietų valgykla. Dėstytojai Petras Mazaliauskas, Romas Varnelis, Juozas Gražulis su mokiniais patys pasigamina vaizdines priemones. Visi motoro, kitų mazgų pjūviai, maketai bei standai elektriškuoti. Neatsitiktinai pasisemti patyrimo čia atvyksta gynybinės organizacijos atstovai iš kitų sąjunginių respublikų.

Gražių laimėjimų pasiekė respublikos SDAALR kadry rūšime tarybinės Ginkluotosios Pajėgoms — du kartus iš eilės pripažinta pirmoji vieta Tarybų Sąjungoje. Nemažą indėlį šiame darbe įnešė ir Alytaus technikos mokykla, kuriai už 1978—1979 metų mokomojo-auklėjamojo darbo rezultatus suteiktas pavyzdinės mokyklos vardas.

K. MINČIUS



Dėstytojas Romas Varnelis aiškina kursantams vilkiko motoro schemą



Kursanto Jono Navicko žinias tikrina dėstytojas Petras Mazaliauskas



Autodrome — kursantų valdomi vilkikai

AUTORIAUS nuotr.

PAMĄSTYMAI PRIE LAUŽO



Į maršrutą ruošiasi sporto meistras A. Beržinskas

Dar viena vasara nuplaukė, nuvilinijo virš Paluknio, ir gražią rugsėjo pavakarę skraidymų bazėje suliepsnojo laužas. Tai paskutinis Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo kolektyvo sambūris aerodrome — tradicinis sklandymo sezono uždarymo ceremonias. Dalykiškų susirinkimų rimties čia nerasi: po tą pačią pušim, atrėmę nugaras į kamieną, įsitaiso ir jaunutis sklandytojas, ir prilyręs sporto meistras, instruktorius ir visko regėjęs klubo viršininkas. Visi sklandytojų rūpesčiai ir sezono įtampa dabar — vien mieli prisiminimai. Čia ištarti žodžiai, varžybų nuotrų, žaismingų padangės nuotykių atkartinimai, ateities viltys — viskas apie sklandymą, apie klubą.

Kyla aukštytyn karštas liepsnos alsavimas, ir kažkuris iš būrio juokais sumeta, kad čia, ko gero, išeitų visai pakenčiamas termikas. O juk vasarą su termikais buvo keblumų. Nebent pačioje sezono pradžioje, gegužės vidury, debesys

kvieste kvietė į padangę. Tačiau kokia nauda, jei sklandytojai tų vilionių klausė pro atvirus įstaigų ar auditorijų langus. Nebėgsi gi į Paluknį metęs egzaminus arba darbus. O būta išties rekordinių dienų! Kartą, atsimenu, bene ilgiausiai (ar tik ne šešias valandas) skriejo klubo veteranas Antanas Mikutis.

Vasaros pradžia, rodos, linkėjo visokeriopos sėkmės, tačiau netrukus orai persimainė. Dažną dieną tekdamo stumti atgal į angarą taip ir nepakilusius sklandytuvus.

Aiškliai nepasisekė sporto meistrui Apolinarui Beržinskui. Gimtinės padangėje išbandęs eiklį „Lietuvą“, jis kartu su Malvina Litvinko ir kitų klubų sklandytojais išsiruošė į Uralską gerinti rekordų. Bet ir čia nuožmiai užsitraukęs dangus visą mėnesį laikė sklandytuvus prispaudęs prie žemės.

Daugelio vilniškių sklandytojų pasigesdavo šią vasarą Paluknyje. LTSR sklandymo vyr. treneris Giedrius Kilna visą būrį klubo meistrų išsi-

vezė į respublikos rinktinės kandidatų stovyklą Pociūnuose. Paskui, birželio vidury, vyko pirmos lygos varžybos Biržuose, kur sporto meistras Saulius Bur-



Vilniaus namų statybos kombinato vairuotojas, klubo lakūnas visuomenininkas V. Cygankovas

neika su „Kobra“ nuolat lipo ant kulnų „Lietuvoms“, nors šios skrenda, gali sakyti, kaip lėktuvai. Moterų grupėje absoliučia respublikos sklandymo čempione tapo sporto meistrė Rima Stašaitytė. Panašu, kad artėja Rimos „žvaigždžių valanda“. Ją pranašauja pasiektas LTSR moterų 200 km skridimo greičio rekordas ir TSRS tautų VII spartakiados finalinėse sklandymo varžybose iškovotas čempionės vardas pratime bei didysis sidabro medalis absoliučioje įskaitoje. Šiauliuose, kur respublikos varžybose rungtyniavo antros lygos sklandytojai, nugalėjo vilniečių komanda: Regina Gedminaitė, Kazys Cicėnas ir Viktoras Račiūnas.

Klubo viršininkas Zenonas Brazauskas ir instruktorius Antanas Arbačiauskas net į užsienius nukako. Pirmasis konsultavo ir talkino mūsų sportininkams socialistinių šalių sklandymo pirmenybėse Čekoslovakijoje, antrasis — Vengrijoje, Europos moterų sklandymo čempionate.

Taigi vilniečių daug kur pasižmonėta ir laurų paskabyta. Bet ir tie, kurie liko Paluknyje, taipogi „varnų negaudė“. Dangui niaukiantis, sportininkai talkino statybininkams. Dabar svečias nebuvelis, vėl apsilankęs, nebeatpažintų aerodromo. Viskas lyg ir savo vietose, bet tas baltasis namukas ir į žonus išsiplėtė, ir aukštybą triskart pasistiebė. Didingas statinys iškilo. Ir pavadinimas jo vertas — buitinis administracinis korpusas. Pagal Jurgį ir kepurėl

Nutakę giedresnį pusdienį, sklandytojai kilo oran, entuziastingu organizuotumu stengėsi užglaistyti gamtos skriaudas. Pirmąją brandos pakopą įveikė keturiolika jaunuolių, šiemet pakilusių savarankiškam skrydžiui. Tepadeda jiems atkaklumas, tejkvepia juos naujų sporto meistrų Vilijos Nikitinienės, Vytauto Masiulio ir Vytauto Ramelio pasižventimas.

Dažnai matydamas Vytautą Ramelį imi galvoti, kad jis atėjo į pasaulį užspaudęs delnelyje mažytę veržlę. Vytautas — tikras technikos vaikas. Be-



Jaunieji klubo sportininkai supažindinami su skraidymo technika



Klubo viršininkas, LTSR nusipelnęs treneris Z. Brazauskas duoda treniruotės užduotis sklandytojoms (iš dešinės į kairę): R. Stašaitytei, A. Arbačiauskaitėi, A. Buitkienėi ir M. Litvinko. Klubo lakūno visuomenininko L. VASAUŠKO nuotr.

je, ir dirba jis klube aviatechniku. Dar daugiau. Jis žinomas respublikoje aviamodeliuotąs, „oro kautynių“ asas. Galva pramušta skraidymams. Laisvalaikio su draugais, žiūrėk, meistrauja kokį archaišką griozdą su sparnais.

Ir Vilija Nikitinienė, Termozoliacijos instituto vyresnioji inžinierė, kaip jau prasitarta, tapo sporto meistre. Aišku, tas garbingas vardas suteikiamas ne už gražias akis, nors ką jau čia slėpti — gražios mums Vilijos akys, mielas ir jos draugiškumas. Jei sugalvotume garbės vardą už pasižventimą sklandymui, pirmiausia suteiktume jį Vilijai. Jei įsteigtume medalį už amžiną veržimąsi į aerodromą, pirmasis atitektų irgi jai, o sekantys du — jos baltapūkiams sūnums, kurie čia ko gero, ir vaikščioti žmoniškai išmoko, ir jau, be abejo, tapo savais žmonėmis sklandytojų stovykloje. O vakarop, žiūrėdamas, kaip jie visi frys susiėmę už rankų tolsta aerodromo pakraščiu link plento, galvoji: ir iš kur tas žmonių gražumas?

Atėję į klubą vardan skrydžių, mes sutinkame žmones, praturtėjame jų gerumu.

E. GANUSAUSKAS

AR TAI TIK APLAUDUMAS?

Sunku įsivaizduoti tokį atvejį: važiuoti šimtus kilometrų, ir nestartuoti varžybose. O štai mūsų geriausiems aviamodeliuotojams tokia praktika ne svetima. Tik, beje, ar tokius aviamodeliuotojus galima pavadinti geriausiais. Štai kad ir V. Morkus, turėjęs startuoti TSRS tautų VII spartakiados finalinėse varžybose Kachovkoje (Ukraina) vienoje poroje su V. Sidlausku. Dėl šio sportininko aplaudimo teisėjai taip ir neišvydo skraidant mūsiškių lenktyninio modelio. Suprantama, reikėjo tenkintis paskutine vieta. Galbūt dėl šių taškų stokos ir respublikos rinktinė aviamodelizmo varžybų bendroje spartakiados įskaitoje atsidūrė paskutinėje vietoje. Vargu ar galima tokį sportininko poelgį pavadinti aplaudimu? Matyt respublikos aviamodelizmo rinktinėje blogi ne tik meistriškumo, bet ir auklėjamojo darbo reikalai. Įdomu, kokia LTSR aviacijos sporto federacijos ir aviamodelizmo komiteto nuomonė ir kur glūdi viso to priežastys?

Kas iškovojo spartakiados čempionų vardus ir kokias vietas užėmė mūsų respublikos aviamodeliuotojai? Sklandytuvų modeliais — V. Lazarevičius (Ukraina), H. Brokciūteris — devintas, lėktuvų modeliais su gumos varikliu — A. Litožas (Baltarusija), L. Malachatka — vienuoliktas, tai meriniais lėktuvų modeliais —

V. Ablamskis (RTFSR), A. Kolasauskas — keturioliktas, radiju valdomais pilotražiniais modeliais — V. Tkačiukas (Turkmėnija), S. Nugaras — aštuntas, radiju valdomais sklandytuvų modeliais — L. Mokavičiūkas (Baltarusija), E. Dziuričius — tryliktas, radiju valdomais lėktuvų kopijų modeliais — B. Pacenkeris (RTFSR), S. Kalvaitis — septynioliktas, kordiniais greičio modeliais — J. Rodžersas (Maskva), Z. Velička — keturioliktas, lenktyniniais modeliais — V. Šapovalovas su V. Anufrijenka (Ukraina), kordiniais lėktuvų modeliais — I. Kramarenka (Ukraina), V. Rimkaitis — tryliktas.

Komandomis nugalėjo Ukrainos rinktinė.

Kaip jau minėjome, mūsų respublikos komanda turėjo tenkintis paskutine septynioliktą vietą (1977 m. sąjunginėse pirmenybėse buvo devinta, 1978 m. — dešimta). Kokios smukimo žemyn priežastys? Paminėsiu tik keletą, kurios turėjo lemti reikšmės. Pirmiausia — tai rinktinės vyr. trenerio V. Silicko didelis aplaidumas ir neatsakingumas. Rinktinės nariai neturėjo individualių ruošimosi spartakiadai planų, stokojo treniruočių ir darbo kontrolės, blogai buvo organizuotos treniruočių stovyklos.

P. ALMINAS

TSRS TAURĖS VARŽYBOSE KAUNIEČIAI — TRETI

Puikiai kauniečio Leono Kavaliausko ir jo komandos draugų pergale pasibaigė Chersone vykusios Tarybų Sąjungos motorlaivių sporto taurės varžybos. Jis iškovojo gerbingą trofėjų OB klasės skuterininkų jėgų išbandyme, plaukiant seriją 3×5 jūrmylės. Tuo pačiu L. Kavaliauskas šiemet pasiekė „dublj“ — iškovojo TSRS tautų vasaros VII spartakiados čempiono vardą ir tapo taurės laimėtoju!

Antrąsias vietas Chersone iškovojo E. Pabrinskis ir J. Janušauskas. Pirmas jų startavo OC klasės skuteriu, o Janušauskas — SB klasės motorlaiviu 10 jūrmylių distancijoje. Trečią vietą OB klasės skuteriu iškovojo V.

Matulevičius, plaukęs 3×5 jūrmylių seriją.

Nuo suaugusiųjų neatsilikio ir jaunimas. OA klasės skuteriu, plaukiant 3×5 jūrmylės seriją, antrąją vietą iškovojo A. Gladčenka, o SB klasės motorine valtimi startavęs O. Šebčiukas buvo trečias.

Motorlaivių sporto TSRS taurės varžybose dalyvavo septyniolikos techninių sporto klubų komandos. Pergalę šventė Leningrado „Darbo rezervų“ sporto draugijos techninio sporto klubo kolektyvas, antri buvo Uljanovo TSK sportininkai. Kauno respublikinio techninio sporto jūrų klubo komanda iškovojo trečiąją vietą.



MEDALIAI, IŠKOVOTI VANDENYJE

Dešimt tauriausiojo metalo apdovanojimų — 2 aukso, 3 sidabro ir 5 bronzos — tokį „kraitį“ iš finalinių spartakiados motorlaivių sporto varžybų bei drauge vykusio šalies čempionato parsivežė Tarybų Lietuvos rinktinė, kurią sudarė vien kauniečiai. Tai stambiausias mūsų respublikos motorlaivinkų laimėjimas per visą šios sporto šakos kultivavimo istoriją. Iš tikrųjų gausios trofėjų derlius! Vos ne kiekvienam varžybų dalyviui po vieną...

Kiekvienas medalis, iškovotas keturių plaukimų po penkias jūrmyles (iš kurių įskaitomi trys geriausi) serijoje ar 10 jūrmylių lenktynėse — tai ištisa istorija.

VETERANAS LIEKA RIKIUOTĖJE

Kiek kartų Antanas Šlapikas startavo varžybose per dvidešimt penkerius motorlaivinko metus, jis ir pats pasakyti nebegali. Neskaiciavo. Ir gerai darė. Nėra tokios motorlaivių klasės, kurios jis, daugkartinis šalies čempionas ir rekordininkas, nebūtų išbandęs. Ypač skuteriais. Dabar šioje klasėje respublika turi nemažai gerų sportininkų. O štai gliserininkų reikalai prastesni. Spartakiadoje respublikos rinktinėje privalėjo dalyvauti trys gliserininkai. Tad TSRS garbės sporto meistrai Antanui Šlapikui, siekiant aukštesnės komandinės vietos, teko persėsti į gliserį. Pasak Antano, jo gliseris, kuriame įmontuotas VAZ-2103 variklis, mažai skiriasi nuo automobilio. Dirbdamas Kauno autoservise, Antanas turi daug reikalų su varikliais,

bando išspausti iš jų viską, kas įmanoma. O varžybos — geriausias būdas varikliui išbandyti.

Į sportinę kovą Antanas Šlapikas išsiruošė susikaupęs, kruopščiai apžiūrėjęs savo gražiolį raudoną gliserį. Plaukiant į startą akyiai sekė prietaisų skydą ir teisėjų didžiulį laikrodį, įrengtą ant skerdžio. Svarbu teisingai startuoti.

Viskas varžybose vyko tiksliai, planingai. Pirmąjį plaukimą baigė antras. Stebėjo kitų pasirodymus, tikrino techniką. Ir vėl į startą. Trečias išlipo iš gliserio nepatenkintas. „Uždelsiau“, — sakė ir nužingsniavo kiek atokiau. Trečias plaukimas. Dabar Šlapikas finišavo pirmas. Kad taip dar kartą. Tada... Ne, nepavyko. Baigė nuotolį antras. Ir bendroje įskaitoje Šlapikui atiteko antroji vieta ir sidabro medalis.

Delegacijos nariai džiaugsmingai pasitiko priplaukiantį Šlapiko gliserį. Sveikino. Bet veteranas nepatenkintas savo pasirodymu, o dar labiau pergyveno, kad komandos draugai mažai taškų pelnė.

Per asmenines varžybas, kai plaukti teko vieną kartą 10 jūrmylių distanciją, vėl nepavyko. Iškovojo tik... bronzą.

IŠMAUDYTAS DANIS

Danielius Matulionis — nebe naujokas šioje sporto šakoje. Nuo 1968-ųjų. Tiesa, pats lenktyniauti pradėjo po ketverių metų.

Tykus, nuolat besišypsantis apskritaveidis Danius prieš dešimties jūrmylių plaukimą niekam nieko nežadėjo. Ne tokio būdo. Na, o kad Da-

nius gali — vyrai žino ne tik iš respublikos čempionatų, TSRS taurės varžybų. Vyresni prisimena, kaip jis savo broliui Ričardui variklį ruošdavo, kai dar pats nestartavo. Nieko, būdavo, nepasakys tol, kol tas nebaigia distancijos. O po pergalės tik nusišypso, ir tiek. Ne veltui jį, Kauno energoremontu įmonės vyresnį meistrą, motorlaivių mechanikos profesorium, auksarankiu vadina. Bet va, nesisekė per seriją. Iš keturių plaukimų tik vieną tebaigė. Tad tikėtis kažko ypatingesnio niekas negalėjo.

Iš vakaro Danius pernarstė variklį iki paskutinio varžtelio. Patikrino, patvarkė. Iš ankstauro ryto vėl buvo prie vandens. Išsimaudė, saulutėje pasiilgė, o prie skuterio — nė per žingsnį. Užtat varžybose jis tarsi pasikeitė. Kelis kartus lenktynių pradžioje pabandė spurtuoti. Įsitikino — variklis veikė it laikrodis. Tad po truputį varžovams nugarą vis rodyti ėmė, o nuo šeštosios jūrmylės tvirtai perėmė lyderio vaidmenį. Pirmaujančią poziciją išlaikė iki pat finišo.

Kai po techninės kontrolės Danieliaus Matulionio skuterį draugai rankomis atplukdė į komandos „zoną“, jis nė nepajuto, kaip vyrai čiupo jį ir... į vandenį kartu su skuteriu, pelniusiu jam pirmąjį gyvenime Tarybų Sąjungos čempiono aukso medalį.

Danius, pateikęs malonią staigmeną, pasirodė esąs kovotojas. Antrą kartą laimėjus, nebebus siurprizo. Ir niekas nebemaudys, kaip neišmaudė Leono Kavaliausko. Serijoje Leonui nepavyko. Užtat 10 jūrmilių distan-

cijoje įtikinamai pademonstravo savo neginčijamą pranašumą. Ką gi, jam pergalės — nebe naujiena. Juk pernai net absoliutus šalies čempionas buvo!

ĮTAMPA

Nei bėda, nei džiaugsmas po vieną žmogaus nelanko. Kai nesiseka — nesiseka, o jau kai pradeda sėkėti... Taip buvo ir per finalines TSRS tautų vasaros VII spartakiados motorlaivinių varžybas. Net keturi skuterininkai startavo už komandą, o medalio serijų plaukime — nė vieno. Užtat motorinių valčių mėgėjai pelnė jų net du.

Jonas Janušauskas dar prieš dvejus metus sugebėjo įrodyti ko vertas, kai šalies čempionate iškovojo bronzą. Dabar jis stoji į startą su varžovais kaip lygus su lygiais. Šalia buvo ir komandos draugas Arvydas Bakšys, su kuriuo jie nuoširdžiai bičiuliai. Bet ką tas reiškia dviese prieš 30!

Nesisekė tą dieną tik ką iš Europos čempionato Suomijoje grįžusiam Arvydui. O štai Jonas ryžtingai stoji į dvikovą su RTFSR atstovu N. Usolkinu. Trijuose plaukimuose iš keturių Usolkinas buvo pirmas, o Jonas visuose — antras. Taip ir vietomis pasiskirstė. Sidabras!

„Nejau taip ir būsiu jo šešėlis?“ — svarstė devyniolikmetis šaltkalvis iš Kauno prieš dešimties jūrmilių lenktynes. Jis įsitikino, kad Usolkinas technika geresnis: tiesiojoje jis atsiplėsdavo nuo Jono. Užtat posūkiuose Janušausko pasistatytas katamarnas buvo žymiai geresnis.



A. Šlapikas po „sidabrinio“ finišo

Tad ir nutarė manevrais viraze aplenkti varžovą. Ir aplenkė. Tai Arvydas, tai vėl Jonas „lipo ant kulnų“ Usolkinui, o kai iki baigės teliko pusantro rato, Jonas ryžtingai išėjo į priekį ir tapo lyderiu. Pagaliau paskutinis viražas. Janušausko motorinė valtis strėlė pralėkė posūkį ir piestu atsistojusi apsisvertė. Persistengė! Na, o Usolkinas laimingas finišuoja pirmas, palikdamas sidabrą Arvydui Bakšiui. Šalia praėjusių metų aukso, Kauno radijo gamyklos darbuotojo, KPI studento neakivaizdinio Bakšio laimėjimas lyg ir nublinksta. Bet Arvydas juk tik devyniolikmetis. Jis — šalies rinktinės narys. Tad, reikia manyti, jo sportinių trofėjų kolekcija dar pasipildys.

O štai Antanas Pudzevičius, debiutuodamas Tautų spartakiadoje, pasiekė aukščiausią asmeninį laimėjimą. Ilgametis rankininkas, prieš ketverius metus pradėjęs dirbti šaltkalviu Kauno autoservise, Antano Šlapiko prikalbintas, pamėgo motorlai-

vių sportą. Bet nė karto netapo respublikos čempionu. O čia — spartakiados bronzas!

Kiekviename serijos plaukimų Antanas buvo tarp pirmaujančių. Triskart ketvirtas, o paskutinį — trečias. Pastovumas, papildytas protinga rizika ir drąsa — štai kas įgalino spartakiados debiutantą iškovoti bendrą trečiąją vietą ir bronzos medalį. O juk buvo abejojama, ar vežtis Antaną Pudzevičių į Voronežą!

Trys šalies rinktinės kandidatai — tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Matulevičius ir sporto meistras Rimas Kavaliauskas bei Ričardas Matulionis buvo pasiūšę stoti į kovą skuteriais su specialiais lenktyniniais varikliais. Bet Voronežo vandens saugykloje jų viltys taip ir liko neįgyvendintos. Sutrukdė nepalankios oro sąlygos. O kai po trijų savaičių vyrai susirinko tęsti ginčą į Chersoną, jie visi trys pelnė po bronzos medalį.

A. IČIKAVIČIUS



Respublikos rinktinės narys L. Kavaliauskas su komandos draugais ruošiasi startams

AUTORIAUS nuotr.

MOKYTOJAS IR JO MOKINIAI

Aštuoniolika metų Panevėžio rajono Raguvos vidurinėje mokykloje dirba Jonas Strazdas. Praktikos darbų mokytojas kolegų, mokinių, pastarųjų tėvų pagarbą pelnė ne vien už ištikimybę pedagogo profesijai, darbo išmanymą. J. Strazdas — nuoširdus savo auklėtinių draugas, besirūpinantis jų laisvalaikio ir ateitimi.

MOKYTOJAS. Technika seniai masino Joną Strazdą. Dar pokario metais jis su šiandien plačiai žinomu motociklininko Edvardo Ramono tėvu Dominyku remontavo, ruošė varžyboms trofėjinius motociklus, lenktyniavo jais Panevėžio gatvėmis. Matė tada J. Strazdas, kaip žiba bendraamžių akys, kaip vaikinukai trokšta nors pirštu prisiliesti prie motociklo, kurį apžergęs, rodos, lėktum ir lėktum nesustodamas. Matė tą žibėjimą mokinių akyse jaunas mokytojas ir pradėjęs dirbti Raguvoje. Tai buvo knebinėjimosi prie variklių, gręžimo, ardymo, montavimo, pagaminto išbandymo alksis. Juto jį ir J. Strazdas, ir jo auklėtiniai. Kaip jį numalšinus?

Pradžią buvo automodelizmo būrelis. Betgi tai nepatenkino nei mokytojo, nei mokinių. Tarytum viskas yra, ko greidžia širdis, bet stin ga... Ko — žinojo visi. Bet nedrįso garsiai kalbėti. Kur čia gausi tokios technikos, kad galėtum gerai paplušę ją išbandyti. Ne modelį, o atsistėti ir važiuoti.

1970 metais Kaune buvo surengti kursai, kuriuose tobulinosi techninių sporto šakų mėgėjai. Neapsiriko į juos nuvažiavęs J. Strazdas. Namų grįžo jau nutaręs: raguviečiai kultivuos kartingo sportą.

MOKINIAI. Neverta spėlioti, kuo šiandien būtų, ką veiktų dalis buvusių Raguvos vidurinės mokyklos auklėtinių, jeigu ne J. Strazdo entuziazmas, meilė technikai. Žinoma tik tiek, kad nuo vaikiškų žaidimų jie perėjo

prie svarbesnių dalykų, susiejo savo gyvenimą su technika. Albertas Mačiulis Minsko politechnikos institute studijavo degimo variklius, jo bendrapavardis Alvydas Mačiulis Vilniaus inžineriniame statybos institute — automobilių ekonomiką. Dabar VSI automobilių eksploatavimą studijuoja aukso medaliu mokyklą baigęs Alvydo brolis Alminas, jo treniruocių draugai Arūnas Svitrys, Antanas Savickas, Sigitas Buinauskas. Tai pirmaatskyrininkai, kandidatai į sporto meistrus, galintys pasigirti ne viena gražia pergale per respublikos pirmenybes. Almino Mačiulio kolekcijoje yra penki Lietuvos čempionatų visų spalvų medaliai, Alvydo Mačiulio — keturi sidabro.

Mokyklą vaikinai baigė

būdami ir sportininkai, ir sumanūs technikos dalykų žinovai. Be specialaus pasiruošimo jie nebūtų galėję talkinti mokytojų gaminant pirmuosius keturis savo kartus. Vienas mokytojas ir laiko, ir jėgų būtų pristigęs, tvarkydamas savąsias ir vėliau gautas mažąsias mašinas, kuriomis raguviečius aprūpino rajono liaudies žvietimo skyrius. Visas jas reikėjo ruošti, tvarkyti. Ypač kai žengė pirmuosius žingsnius.

O jie raguviečiams, kaip tik dėl kruopštumo, dėl rimtos pažūros į techniką, buvo sėkmingi. 1971-aisiais mokyklos komanda per Tarybų Lietuvos moksleivių pirmenybes laimėjo trečią vietą. Nuo to laiko analogiškose kartingo varžybose jie iškovojo ir čempionų laurus, tapo prizininkais. Sėkmingai rungtyniaujama ir su vyrais. Komandinė trečioji vieta LTSR VI spartakiados kartingo varžybose atiteko Raguvos kartingų mėgėjams. Per respublikos VII spartakiadą pasirodė dar geriau: užimta antroji vieta. Siemet raguviečiai iškovojo ir LTSR automobilių federacijos taurę.

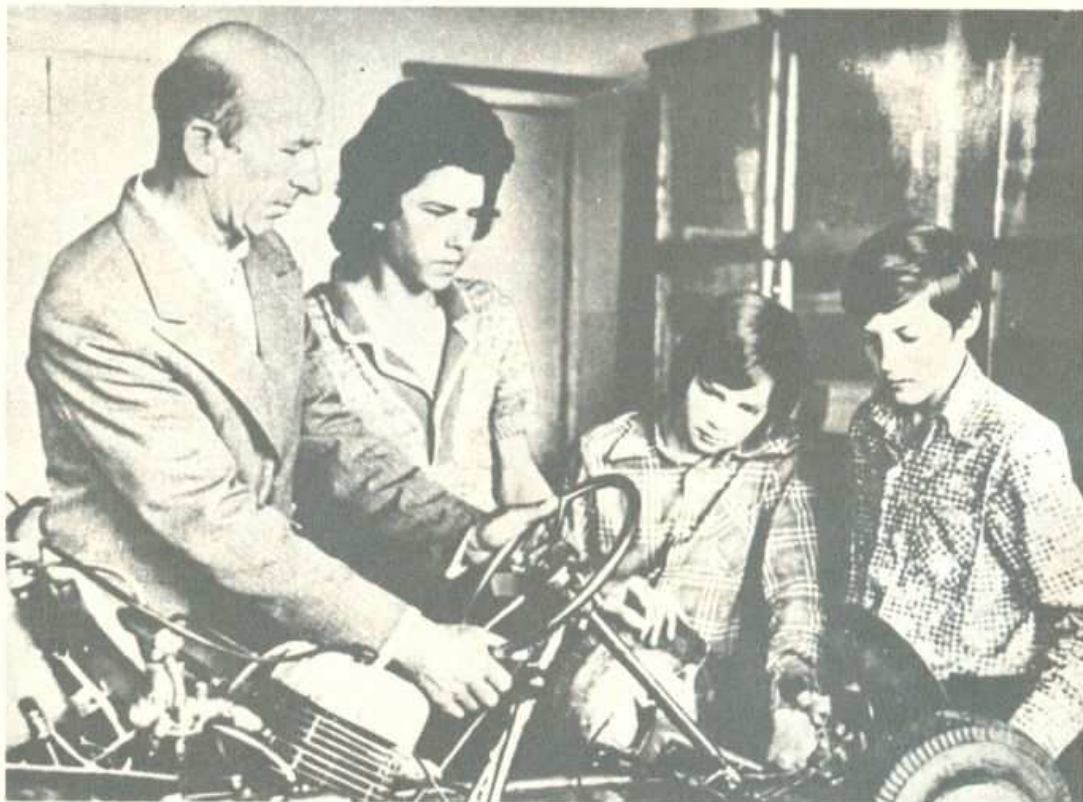
MOKYTOJAS. SDAALR žymūnas Jonas Strazdas juokauja, girdi, sunkiau priimti mokinukus į sekciją, negu paruošti juos varžyboms, gyvenimui. Šypsosi ir rodo sto-

lą aplanką. Jame keli šimtai pareiškimų, kuriuos mokytojai įteikė berniukai.

Iš tikro, tokia būryje rasti būsimą čempioną sunku. Mat kiekvienas norintis tapti sekcijos nariu seniai išmoko važiuoti kartu. Todėl J. Strazdas ne vieną valandą praleidžia rengdamas tarpklasines kartingistų varžybas, stebėdamas pretendentes į būrelį: kuris drąsus, pasižymi puikia reakcija, sumanumu? Nepagailejo laiko mokytojas ir praėjusią vasarą. Raguvoje įrengtos Panevėžio „Energijos“ pionierių stovyklos poilsiautojus išmokė suvokti techniką, važiuoti, supažindino su eismo taisyklėmis. Mokytojas nusi-teikęs optimistiškai. Jo nuomone, net jeigu ir neatsiras iš šio berniukų būrio gero sportininko, tai bent supratimą apie techniką turės.

Apie naudą moksleiviams kartu su J. Strazdu galvoja mokyklos direktorius LTSR nusipelnęs mokytojas V. Narėčionis, „Nevėžio“ kolūkio pirmininkas A. Buinauskas. Jiems talkina ir Raguvos sviesto ir sūrio gamyklos, Anykščių rajono Levaniškių, „Pirmyn į komunizmą“ kolūkių vadovai, partinės organizacijos, profsąjungų komitetai.

Apie tvirtą paramą pasakojo, rūpesčių našta nešti padedančius minėjo mokyto-



Mokytojas Jonas Strazdas su savo auklėtiniais (iš dešinės į kairę): respublikinės spartakiados čempionu A. Sikšna, V. Juodžiu ir kandidatu į sporto meistrus K. Vinausku

jas Jonas Strazdas, vedžiodamas po puikiai įrengtas dirbtuves, mokomąsias klases, rodydamas šilfavimo, tekimo, gręžio stakles, marteno krosnelę, suvirinimo aparatą, didelį kartų parką. Ką pasigamins, įsirengę patys, ką — su rūpestingų šelių parama.

Dabar visos dienos skirtos statomam kartodromui. Ir čia padeda geranoriai žmonės. Panevėžio rajono vykdomojo komiteto pirmininkas V. Markevičius, rajono SDAALR komiteto pirmininkas J. Ambrazevičius nuolat domisi statyba, padeda sprendžiant iškilusias problemas. Be jų neapsieinama: juk statomas didžiausias respublikoje, keturių ha plotą užimantis kartodromas, kuriame bus uždaras parkas, 1200 metrų trasa.

MOKINIAI. Reta respublikos mokykla galėtų pasigirti savo mokiniais, kurių net devyni — kandidatai į sporto meistrus, penki — pirmatyskirininkiai, trisdešimt — antraatskirininkiai. O ką jie pasiekę! Devintokas pirmatyskirininkis Arvydas Šikšna — LTSR VII spartakiados aukso medalio laimėtojas. Šalia jo ant garbės pakyls, po lenktynių 50 ccm kartais, stovėjo septintokas brolis Artūras, pelnęs sidabrą. Spartakiados vicečempionu tapo Alminas Mačiulis, nūnai 125 ccm kartą perleidęs draugams. Ir jie važiuoja čempioniškais grafikais. Vienuoliktokai kandidatai į sporto meistrus V. Sologubovas, V. Strazdas, V. Mikalojusas per respublikos pirmenybių atskirų etapų lenktynės finišavo vieni pirmųjų.

Moksleiviai ne tik greitai važiuoja. Į aukštąsias mokyklas stoja, darbus po tarnybos kariuomenėje pradeda puikiai išmanydami apie techniką, per dvi valandas išardo ir sudeda variklį, tobulina iš gamyklų gautas kartų „širdis“. Tūlas, susipažinęs su šiais žmonėmis stebisi. O čia stebėtis nėra ko. Juk vaikinai didesniąją laiko dalį praleidžia dirbtuvėse, su instrumentais rankose, drąsiai jaučiasi prie visų staklių. Ne laikas, sako jie, remontuoti kartą, kada starto teisėjai kviečia į kovą...

Moksleivius kviečia sportinė kova, kviečia gyvenimas. Drąsiai žengia šiais keliais jaunieji raguviečiai, palydimi savo mokytojo ir auklėtojo Jono Strazdo.

J. PASKOCINAS

PAGERBTI SPARTAKIADOS NUGALĖTOJAI

Net 40 Tarybų Lietuvos techninių sporto šakų meistrų iškovojo TSRS tautų VII spartakiados medalius. Daugiausia jų bei žiuos sportininkus ruošusių trenerių pastangomis respublika iškovojo aukštą šeštą vietą bendrakomandinėje įskaityje.

Gausūs spartakiados čempionų bei prizinininkų ir jų trenerių būrys susirinko į Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto surengtą priėmi-

mą spartakiados laureatams pagerbti. Pasižymėjusius spartakiadoje sportininkus bei jų trenerius pasveikino ir apdovanojo Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas R. Zalnerauskas. Daug pergalių sporte ir sėkmės gyvenime jiems palinkėjo Vilniaus miesto LDT vykdomojo komiteto pirminko pavaduotoja J. Balnytė, Kūno kultūros ir sporto komiteto prie LTSR Ministrų Tarybos pirmininkas Z. Mo-

liekaitis, Aviacijos sporto federacijos pirmininkas, LTSR Ministrų Tarybos skyriaus vedėjas A. Karpavičius. Lietuvos LKJS CK sekretorius V. Vitkevičius labiausiai pasižymėjusiems jauniejiems sportininkams įteikė garbės raštus. Priėmimo dalyvavo LKP CK skyriaus vedėjas A. Builis.

Sportininkų vardu kalbėjo lakūnė pilotazininke V. Gedminaitė ir autoralininkas G. Maškauskas



Spartakiados prizinininkai, jų treneriai bei komandų vadovai nusifotografavo su priėmimo svečiais

M. KURAIČIO nuotr.

MOKSLINĖ TARYBA — PAGALBININKĖ IR PATARĖJA

Jau beveik dešimtmetį aktyviai darbuojasi aviacijos sporto vystyme ir ypač kuriant bei statant sklandytuvus ir kitus skraidymo aparatus, aviacinius variklius ir prietaisus Respublikinės aviacijos sporto federacijos mokslinė-techninė taryba, vadovaujama SDAALR Lietuvos Centro komiteto. Ypač didelis tarybos, jos pirminko, Vilniaus inžinerinio statybos instituto docento Antano Kuzmicko, kitų tarybos narių indėlis padedant Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvui konstruoti ir statyti naujus aukštos klasės sklandytuvus „Lietuva“.

Taryba rengia posėdžius, kuriuose aptariami patys aktualesni moksliniai ir praktiniai klausimai, susiję su skraidymo aparatų statyba ir aviacinių prietaisų kūrimu. Į posėdžius pakviesiami avia-

cijos specialistai, mokslininkai, visuomenės veikėjai. Štai spalio 5 d. Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje vykusiam mokslinės-techninės tarybos posėdyje buvo apsvastyta gamyklos veikla per šiuos metus devynis mėnesius ir planai vienuoliktam penkmečiui, gamykloje statomų sklandytuvų, aviacijos variklių ir kitų prietaisų kokybės, patikimumo ir resursų didinimo klausimai, sklandytuvų bandytojų veikla ir uždaviniai. Posėdis vyko labai dalykiškai. Prieš mokslinę-techninę tarybą atsiskaitė gamyklos direktorius, LTSR nusipelnęs inžinierius V. Pakarskas, resursų ir patikimumo skyriaus viršininkas V. Kaminskas bei techninės kontrolės viršininkas A. Sulnius, bandomųjų skraidymų stoties viršininkas, tarptautinės klasės sporto meistras V. Sliumba.

Mokslinės-techninės tarybos nariai A. Kuzmickas, C. Balčiūnas, V. Drupas, Z. Brazauskas, A. Arbačiauskas ir kiti teigiamai įvertino Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvo veiklą kuriant ir statant sklandytuvus, davė nemažą konkrečių pasiūlymų ir patarimų kaip gerinti darbo kokybę, kokių kelių toliau eiti kuriant dar aukštesnės kokybės skraidymo aparatus, spartinant gamybos procesus. O juk gamykloje toliau tobulinami ir statomi šeštos serijos sklandytuvai „Lietuva“, dvivietis sklandytuvus „Nemunas“ ir kiti aparatai.

Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvas LTSR aviacijos sporto federacijos mokslinę-techninę tarybą laiko savo pagalbininke ir patarėja.

K. NAUDZIUS



Tarybų Lietuvos lėkunų pilotų komanda, iškovojo TSRS tautų VII spartakiadoje pirmąją vietą (iš kairės į dešinę): L. Jonys, treneris A. Unikauskas, V. Gedminaitė, J. Kairys, R. Paksas ir S. Artiškevičius

M. KURAIČIO nuotr.

SVARŪS BRANDOS METO VAISIAI

**TARYBŲ LIETUVOS LAKŲ-
NAI PILOTAŽININKAI TSRS
TAUTŲ VII SPARTAKIADOJE
IŠKOVOJO 3 AUKSO, 2 SI-
DABRO IR 4 BRONZOS ME-
DALIUS**

Aukštasis pilotas pradėjo skaičiuoti antrąjį dešimtmetį. 1968-aisiais buvo surengtos pirmosios Tarybų Lietuvoje varžybos, kuriose su čekoslovakų sportininku lėktuvu „Zlin“ startavo septyni vilniečiai sportininkai ir kaunietis Aleksandras Jonušas, dabar LTSR nusipelnęs treneris, sklandymo sporto meistras. Pirmuosius mūsų pilotų trenerius treniravo iš Minsko pakviesti instruktoriai.

Trenerių triušas, negausaus pilotų būrelis, didelis noras, ryžtas ir entuziazmas jau po poros metų davė rezultatus: sporto meistras Pranas Vinickas bei broliai Jonas ir Raimondas Kavaliauskai 1971-aisiais pakviesti į

Tarybų Sąjungos rinktinę. Paskui iš šalies pirmenybių mūsų daiktai grįždavo su apdovanojimais, o vilniečiai S. Mačiakas ir R. Aleksiejus tapo čempionais atskiruose pratimuose. Didžiausią laimėjimą iki šiol buvo pasiekęs kaunietis R. Pivnickas — 1976-aisiais jis pirmasis iš respublikos pilotų iškovojo Tarybų Sąjungos aukštojo pilotų absoliutaus čempiono aukso medalį. Pirmą kartą tada varžybos buvo surengtos pagal tarptautines taisykles.

Taip trumpai galima būtų charakterizuoti vienos jaunųjų aviacijos sporto šakų Tarybų Lietuvoje — lėktuvų aukštojo pilotų — brendimo dešimtmetį, kurio vaisiais šiandien pagrįstai galime didžiuotis ir džiaugtis. Rugpjūčio 19—27 dienomis Vilniuje vykusiose Tarybų Sąjungos tautų VII spartakiados lėktuvų aukštojo pilotų finalinėse varžybose ir šalies

XXVI čempionate Tarybų Lietuvos sportininkai trijuose pratimuose iškovojo 3 aukso, 2 sidabro ir 4 bronzos medalius, kaunietis tarptautinės klasės sporto meistras Štepas Artiškevičius tapo absoliučiu čempionu, vilnietis tarptautinės klasės sporto meistras Jurgis Kairys — nugalėtojas pratime, o respublikos rinktinė iškovojo komandinę pirmąją vietą (startavo dešimt komandų).

Kaip buvo pasiekti šie puikūs laimėjimai?

Pirmiausia — komanda planingai ir labai kruopščiai ruošėsi šioms spartakiados sportinėms kovoms. Į rinktinę buvo pakviestos dvi geriausių lėkunų komandų sudėty. Kad jaunesnieji galėtų tobulinti meistriškumą, o taip vadinami asai jautų konkurenciją. Tai treniruotėse turėjo stimuliuojantį poveikį, o kolektyvo kasdieniame gyvenime ir sportininkų bei trenerių tarpusavio santy-

kiuose padėjo išbūti draugystei ir pasitikėjimui, atsakomybei už save, savo draugą ir komandą. Daug čia triūsą įdėjo treneriai sporto meistras Antanas Unikauskas ir Pranas Vinickas. Ypač vertintinas trenerių požiūris į sportininkų psichologinį ir fizinį paruošimą. Dabar tai suprantama ir patys lėkunai, ir kiti, o štai ankstyvą pavasarį surengta treniruotė Karpalose arba kelių dienų išvyka prieš pat finalinius startus į Palangą daug ką stebino. Treneriai nevengė sportininkams ir didelių krūvių, bet visada jautė treniruotį įtampą. Jų devizas buvo — siekti aukšto meistriškumo treniruotėse ir dažnose draugiškose varžybose su pajėgiais varžovais, bet lėktuvų sportininkui neturi apkarsti. Prie „Jako“ vairalazdės lėkunai turi veržtis, o ne vengti skrydžio. O čia jau — psichologinis dalykas. Galime drąsiai pasakyti, kad spartakiados sportinėms kovoms mūsų pilotų psichologiškai buvo tinkamai pasiruošę, nors, kas be ko, kiekvienas startas, kiekvienas susitikimas su pajėgiu varžovu nepraeidavo be jaudinimosi.

Titulų, juo labiau patyrimo spartakiados varžybų dalyviams netrūko. Paminėsiu tik keletą. Igoris Jegorovas ir Lidija Leonova — nusipelnę Tarybų Sąjungos sporto meistras, daugkartiniai pasaulio čempionai, Michailas Molčanukas ir Liudmila Nemkova — tarptautinės klasės sporto meistras, daugelio tarptautinių varžybų laimėtojai ir pasaulio čempionų prizininkai. O iš viso Vilniaus padangėje dėl spartakiados apdovanojimų kovojo du TSRS nusipelnę sporto meistras, 5 tarptautinės klasės ir 29 sporto meistras bei 13 pirmo atskyrio lėkunų.

Rungtyniavo jie pagal visas tarptautinių varžybų taisykles. Visi startavo su patobulintais mūsų konstrukcijos pilotais sportiniais lėktuvais JAK-50 (motoro galingumas siekia net 350 AJ), figūrų kaskadus virš aerodromo privalėjo atlikti vieno kvadratinio kilometro plote, pasiekdami ne daugiau kaip 1000 m aukštį ir nenusileisdami žemiau kaip iki 200 metrų.

Visų pratimų figūrų kompleksai buvo parinkti labai sudėtingi. Štai laisvos programos kompleksas buvo sudarytas iš 20 figūrų, pasirenkant jas net iš šimto pavyzdžių. Nors figūras pasirenka ir visą kompleksą su-

daro pats sportininkas, teisėjų kolegija papildo jį dar 3–4 figūrom. Nežinoma kompleksą iš 20 figūrų sudaro visų komandų treneriai ir pateikia teisėjų kolegijai, kuri, remdamasi gautais pasiūlymais, sudaro vieną figūrų kompleksą ir įteikia jį sportininkams, likus ne mažiau kaip 12 valandų iki starto. Per šį laiką lakūnas privalo įsiminti ir išmokyti visas figūras, jų eiliškumą. Tik privalomų figūrų kompleksą visos komandos gauna kartu su varžybų nuostatais ir sportininkai jas yra kuo geriausiai išmokę treniruotėse. Ir dar viena: pirmą kartą šalies pirmenybėse teisėjų įvertinimus šifravo, taškus skaičiavo ir sportininkų užimtas vietas nustatė skaičiavimo mašina.

Iš to, kas pasakyta, galime suprasti, kad šios spartakiados varžybose kovoti dėl garbingų apdovanojimų pilotaižininkams buvo nelengva. Kaip pažymėjo Tarybų Sąjungos lakūnų rinktinės treneris K. Nažmudinovas, privalomas kompleksas — tai kiekvieno sportininko išmokto teksto skaitymas. Čia išryškėjo lakūno sportinis išprusimas, sugebėjimas draugauti su lėktuvu ir mokėjimas orientuotis erdvėje ir greityje. Kas kita laisvos kūrybos figūrų kompleksas. Tai — kiekvieno lakūno sportinių sugebėjimų veidrodys, asmeninis sportininko meistriskumo dokumentas. Kitais žodžiais tariant, šis pratimas išryškina tai, ką slepia savyje lėktuvų sporto aukštasis pilotas, kaip priima ir perteikia visa tai lakūnas sportininkas. Čia svarbu figūrų kompoziciją, jų sudėtingumas ir vieta visame komplekse, nes nuo to priklauso, kaip atrodo visas skridimas. Malonu buvo stebėti jaunų Tarybų Lietuvos lakūnų pasirodymus. Visi turi savitą figūrų atlikimo braižą, jas daro dideliu greičiu, laisvai, demonstruodami padangėje sudėtingus, bet visad akiai malonius piešinius. Tai įmanoma tik talentams.

Belieka įvertinimą papildyti varžybų rezultatais: už privalomo komplekso figūras vilnietė sporto meistrė V. Gedminaitė ir kaunietis S. Artiškevičius buvo apdovanti sidabro medaliais (auksas atiteko Rusijos Federacijos sportininkei L. Leonovai ir N. Nikitiukui iš Ukrainos), nežinomo komplekso figūras geriausiai atliko L. Leonova ir S. Artiškevičius (vilnietis J. Kairys buvo trečias), o kai buvo apdovanojami laisvos kūrybos komplekso prizinininkai, ant nugalėtojų garbės

pakylos stovėjo vien tik mūsų lakūnai. Čia čempionu tapo J. Kairys, sidabrą laimėjo S. Artiškevičius, o bronzą atiteko kitam kauniečiui sporto meistrui L. Joniui. Moterų tarpe vėl pajėgiausia buvo L. Leonova.

Kai skaičiavimo mašina susumavo visus atskirų pratimų rezultatus, pirmąsias vietas spartakiadoje užėmė ir absoliučių Tarybų Sąjungos čempionų aukso medalius iškovojo Kauno aviacijos technikos sporto klubo lakūnas, Leningrado aukštosios aviacijos mokyklos trečio kurso neakivaizdininkas, tarptautinės klasės sporto meistras Stepas Artiškevičius ir SDAALR Tulos srities komiteto instruktorė, TSRS nusipelnusi sporto meistrė Lidiya Leonova. Didieji sidabro medaliai buvo įteikti L. Nėmkovai (Čkalovo centrinis aeroklubas) ir N. Nikitiukui (Ukraina), o bronzą atiteko mūsų respublikos sportininkams vilniečiams Violetai Gedminaitėi ir Jurgiui Kairiui.

Kiti spartakiadoje startavę Tarybų Lietuvos lakūnai užėmė tokias vietas: L. Jonys — 5, R. Paksas — 8.

Įvertinti lakūnų meistriškumą ir varžybų organizaciją paprašiau vyriausiąjį teisėją, Kuibyševio aviacijos instituto prorektorį, tarptautinės kategorijos arbitrą, sporto meistrą J. Tarasovą.

— Geriausiai varžyboms buvo pasiruošusios Lietuvos, Rusijos Federacijos, Maskvos ir Ukrainos komandos. Kitų sportinis lygis žemesnis. Tačiau bene brandžiausių meistriškumą demonstravo visi jūsų respublikos rinktinės nariai, nepaisant kokias vietas jie užėmė. Dauguma jūsiškių — jauni, jautėsi jaudinimasis ir atsakomybė debituojant tokio rango varžybose, kaip TSRS tautų spartakiada, bet sugebėjo parodyti ką moka ir sugeba. Apie varžybų organizaciją galiu pasakyti tik pačius geriausius žodžius. Joms buvo tinkamai pasiruošta, sportininkai visas dienas jautė šeiminių ir šefų nuolatinį dėmesį. Įsimintina liks varžybų iškilmingo atidarymo šventė. Tas faktas, kad šių varžybų organizacinio komiteto pirmininkas buvo Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininko pavaduotojas J. Rusenka, kuris labai šiltais žodžiais pasveikino atidarymo metu visus varžybų dalyvius, trenerius, teisėjus, labai daug pasako, koks dėmesys Tarybų Lietuvoje skiriamas aviacijos sportui.

K. KAZIŪNAS



Respublikos rinktinės treneris A. Unikauskas kalbasi su spartakiados prizininke V. Gedminaitė



L. Leonova — absoliuti šalies ir spartakiados čempionė



J. Kairys, laimėjęs pratime spartakiados čempiono aukso medalį

Atkelta iš 2 psl.

O štai kaip pasirodė atskirų sporto šakų respublikos ko-

mandos, dalyvavusios dvidešimt dvejose finalinėse sparta. kiados varžybose. Pateikiame komandas atskirų sporto šakų nugalėtojas bei mūsų respublikos rinktinių užimtas vietas:

automobilių daugiakovė	— Latvija	Lietuva — 11
autodelizmas	— RTFSR	Lietuva — 8
automobilių ralis	— LIETUYA	
automobilių žiedinės lenktynės	— RTFSR	Lietuva — 10
aviamodelizmas	— Ukraina	Lietuva — 17
jūrų daugiakovė	— RTFSR	Lietuva — 7
karinė-taikomoji daugiakovė	— RTFSR	Lietuva — 12
kartingas	— Latvija	Lietuva — 5
laivų modelizmas	— RTFSR	Lietuva — 16
lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas)	— LIETUYA	
motociklų daugiadienės lenktynės	— RTFSR	Lietuva — 3
motociklų krosas	— Ukraina	Lietuva — 10
motociklų žiedinės lenktynės	— RTFSR	Lietuva — 12
motorlaivių sportas	— Estija	Lietuva — 9
parašiutizmas	— RTFSR	Lietuva — 6
povandeninis sportas (greičio pratimai)	— Ukraina	Lietuva — 8
povandeninis sportas (orientacinės rungtys)	— RTFSR	Lietuva — 12
radijo daugiakovė	— RTFSR	Lietuva — 12
radiogramų priėmimas ir perdavimas	— RTFSR	Lietuva — 5
radiopelengacinis sportas („lapių medžioklė“)	— RTFSR	Lietuva — 2
sklandymas	— RTFSR	

Sėkmingai Tarybų Lietuvos sportininkai pasirodė ir asmeninėse varžybose. Žemiau pa-

teikiame respublikos sportininkų — spartakiados medalininkų sąrašą:

AUKSO MEDALIUS IŠKOVOJO

Gintautas AMBRAZAS (Kuršėnai)	— „lapių medžioklė“, pratime
Steponas ARTIŠKEVIČIUS (Kaunas)	— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), daugiakovėje ir pratime
Leonardas BLAŠKEVIČIUS (Vilnius)	— motociklų daugiadienės lenktynės, 125 ccm klasėje
Stasys BRUNDA (Vilnius) ir Arvydas GIRDAUSKAS (Kaunas)	— automobilių ralis, absoliučioje įskaitoje ir antrojoje klasėje
Aleksandras ČOSAS (Kaunas)	— parašiutizmas, pratime
Jurgis KAIRYS (Vilnius)	— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), pratime
Leonas KAVALIAUSKAS (Kaunas)	— motorlaivių sportas, pratime
Danielius MATULIONIS (Kaunas)	— motorlaivių sportas, pratime
Rima STAŠAITYTĖ (Vilnius)	— sklandymas, pratime
Gailutis ŠTELMOKAS (Klaipėda) ir Gediminas MAŠKAUSKAS (Tauragė)	— automobilių ralis, pirmojoje klasėje
Henrikas VIŠOCKAS (Vilnius)	— autodelizmas, radiju valdomų modelių klasėje

SIDABRO MEDALIAIS APDOVANOTI

Gintautas AMBRAZAS (Kuršėnai)	— „lapių medžioklė“, pratime
Steponas ARTIŠKEVIČIUS (Kaunas)	— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), dviejuose pratimuose

Arvydas BAKSYS (Kaunas)

Violeta GEDMINAITĖ (Vilnius)

Ceslovas GULBICKIS (Vilnius)
Gediminas KISONAS (Kaunas),
Familis ŠAMSUTDINOVAS (Vilnius)

Jonas JANUŠAUSKAS (Kaunas)

Leontijus POTAPČIKAS (Vilnius) ir Edvardas POVILAITIS (Vilnius)

Vitas SABATAITIS (Kaunas)

Rima STAŠAITYTĖ (Vilnius)

Antanas ŠLAPIKAS (Kaunas)

BRONZOS MEDALIAI ĮEIKTI

Sigitui ALEŠIUI (Kaunas) ir Jonui GRUMADUI (Kaunas)

Igoriui CHARITOPULAI (Vilnius) ir Rimantui JAKŠTUI (Vilnius)

Violetai GEDMINAITEI (Vilnius)

Leonui JONIUI (Kaunas)

Jurgiui KAIRIUI (Vilnius)

Valdui LAZDAUSKUI (Smalininkai)

Daliai MATUSEVIČIŪTEI (Šiauliai)

Sigitai NAVARDAUSKAITEI (Kuršėnai)

Antanui PUDZEVIČIUI (Kaunas)

Antanui ŠLAPIKUI (Kaunas)

LIETUVOS TSR MOTOBOLO RINKTINEI:

Vidmantui BUČMIUI (Kretinga),
Irmantui GAGILUI (Kretinga),
Kaziui KNIEŽAI (Kretinga),
Jeronimui MIKALOČIUI (Kretinga),

TSRS tautų vasaros VII spartakiada buvo didžiulis sportinio gyvenimo įvykis mūsų patriotinėje draugijoje. Ji jau liko istorijoje. Dabar atskirų sporto šakų federacijų, trenerių tarybų, mokymo organizacijų darbuotojų bei visuomenininkų laukia rimtas ir kruopštus darbas — išnagrinėti spartakiados finaliniuose startuose respublikos sportininkų, komandų pasiektus rezultatus, numatyti konkrečias priemones, kurios padėtų ištaisyti pasitaikiusius trūkumus,

— motorlaivių sportas, pratime
— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), pratime
— karinė-taikomoji daugiakovė, komandiniame šaudymo pratime

— motorlaivių sportas, pratime
— automobilių ralis, absoliučioje įskaitoje ir antrojoje klasėje
— kartingas, pratime
— sklandymas, daugiakovėje
— motorlaivių sportas, pratime

— automobilių ralis, absoliučioje įskaitoje ir antrojoje klasėje

— automobilių ralis, pirmojoje klasėje

— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), daugiakovėje

— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), pratime

— lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas), daugiakovėje

— kartingas, jaunių varžybų pratime

— „lapių medžioklė“, pratime

— „lapių medžioklė“, pratime

— motorlaivių sportas, pratime

— motorlaivių sportas, pratime

Romui PETRAUSKUI (Kretinga),

Viktorui RAČKUI (Skuodas),
Kaziui RIDIKUI (Skuodas),
Stasiui VEČERSKIUI (Kretinga).

pašalinti nesklaidumus, numatyti konkrečias priemones ir darbo planus ruošiantis naujam sezonui jau dabar galvojant apie TSRS tautų VIII spartakiadą.

Nemaža uždavinių iškyla ir pirminėms SDAALR organizacijoms. Būtina dar labiau pagyventi jų veiklą, o sporto renginių planus papildyti naujomis varžybomis, draugiškais susitikimais. Tai padės gausinti SDAALR narių gretas, tarlaus svarbiausiam tikslui — ruošti jaunimą našiam darbui ir tarybinės Tėvynės gynybai.

ŽODIS SKRAIDYKLIŲ SPORTO ENTUZIASTAMS



Nedidelis laikotarpis mus skiria nuo 1977 metų gegužės 9 dienos, kada buvo įkurtas respublikinis organizacinis skraidyklių komitetas. 1978 metų lapkričio 24 d. jis reorganizuojamas į Lietuvos aviacijos sporto federacijos skraidyklių komitetą. Visos veikusios iki tol skraidyklių sekcijos (jų apie 40) įtraukiamos į SDAALR CK registrą. Išlieka tik ankstesnis su-skirstymas į skraidyklių sporto vystymo zonas su centrais Kaune (vadovauja Antano Sniečkaus politechnikos institutas), Vilniuje (Vilniaus radijo matavimo prietaisų MTI, vadovas Saulius Juška), Klaipėdoje (Kauno politechnikos instituto filialas, vadovas Vilius Varnas), Alytuje (Medvilnės kombinatas, vadovas Povilas Daukas), Panevėžyje (Autokompresorių gamykla, vadovas Petras Keršulis). Prie Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo pradėjo veikti skraidyklių komiteto meistriskumo visuomeninė mokykla. Mokykla turėtų suvaidinti didelį vaidmenį sportinės aviacijos baruose, nes numatyta plati teorinių paskaitų, praktinių užsiėmimų programa, apimanti svarbiausias skraidymo meno paslaptis.

Olimpiados metais prie Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto ir Kauno radijo gamyklos mokymo, mokslo ir gamybos visuomeninio susivienijimo numatoma įkurti Kauno skraidūnų klubą. Klubas, turėdamas puikią skraidymų bazę Netonyse, kvalifikuotus konstruktorius bei trenerius, turėtų tapti respublikiniu centru, pajėgiu organizuoti respublikines ir tarprespublikines varžybas, treniruoti stovyklas, mokslines-technines konferen-

jas, praktiškai vadovauti skraidyklių sekcijų ir klubų veiklai.

Skraidyklių statybos patyrimas, kurį yra sukaupę respublikos konstruktoriai, leidžia tikėtis, jog artimiausiu metu pamatysime naujas originalias lietuviškas konstrukcijas.

Ką norėtume patarti pradedantiems, kurių kiekvienas sau brandina mintį trumpiausiu keliu, per skraidykles, pasiekti paukščio valdą?

Skraidyklių sportas — tai aviacijos sportas. O aviacija — labai rimta veiklos sritis. Deja, jaunimo tarpe dar vyrauja klaidinga nuomonė, jog pakanka pastatyti skraidyklę, o ji jau nuskraidins kur tik panorėsime. Tačiau tai — tik graži iliuzija. Žinokime, kad net pagal brėžinius (juose gali pasitaikyti ir klaidų) pastatytas aparatas gali būti aerodinamiškai nepastovus, vadinasi, ir nesaugus. O ką jau bekalbėti apie pilotavimo įgūdžius. Paukščiai, ir tie savo vaikus moko skraidyti, nors juos pati gamta sutvėrė skrydžiui. Tad, — pirmiausia burkimės į sekcijas ir būrelius! Kolektyvo išmintis ir galimybės visada pranoksta atskiro žmogaus sugebėjimus.

Prieš pradedant save vadinti skraidyklių sekcijos nariais, reikėtų išstudijuoti tą medžiagą apie skraidykles, kurią per praėjusius dvejus metus spausdino „Sparnai“, „Komjaunimo tiesa“, sąjunginiai žurnalai „Modelist-konstruktor“, „Technika — molodioži“. Kai įsigysite bent minimumą teorinių žinių, galėsite įsitikinti jau ir kitos jūsų pasirinktos veiklos prasingumu, nebus sunku išsikovoti teisę sukurti skraidyklių sekciją. Be

abejonės, šią jūsų iniciatyvą parems kolektyvų, kuriuose jūs mokotės ar dirbate, visuomeninės organizacijos, vadovai. Juridiškai įteisinama sekcija, kai ji užregistruojama kolektyvo SDAALR pirminėje organizacijoje.

Suprantama, sekcijos gyvimui bus reikalingos lėšos. Pasiekite, kad pirmajame veiklos etape techninę bei finansinę paramą aparatų statybai jums suteiktų gamybiniai kolektyvai.

Ką ir kaip statyti? Aparatų brėžinių — gausybė, nepaprasta jų konstrukcijų įvairovė. Tuo tarpu galimybės — ribotos. Tačiau darbo rezultatas bet kuriuo atveju privalo būti tik labai geras. Priešingu atveju šis darbas neturi prasmės, nes neužtikrina galutinio tikslo — skrydžio saugumo.

Na, o kas turėtų tapti įkurtos skraidyklių sekcijos vadovu? Pasistenkite, kad juo taptų žmogus, pasižventęs aviacijai, taptų lakūnai, parašiutininkai, sklandytojai.

Visą veiklą sekcijoje reikėtų nukreipti dviem lygia-grečiomis kryptimis. Viena — organizuoti teorinius užsiėmimus, aerodinamikos, medžiagų atsparumo, aerologijos studijavimą. Antroji sekcijos veiklos kryptis turėtų apimti visus aparatų statybos klausimus. Nuolatosis bendraukite su artimiausiais savo pagalbininkais — arčiausiai esančio skraidyklių centro vadovais ir skraidūnais. Jeigu toks centras bus pajėgus paruošti naujus pilotus, rekomenduokite gabiausius savo draugus apmokymui šiuose centruose (prieš tai suderindami su komitetu). Sie draugai ir taps pirmaisiais instruktoriais-treneriais, kai praktiškai imsite skraidyti su sa-

vo pagamintu aparatu.

Statybos problemos jūsų dar laukia. Opi medžiagų gavimo problema, aktualus klausimas — ką statyti? Čia jums padės prie respublikinio skraidyklių komiteto veikianti techninė komisija, kuri, žinodama respublikos skraidyklių entuziastų poreikius bei galimybes, koordinuoja skraidyklių statybą. Rekomenduodama vieno ar kito tipo skraidyklės brėžinius, ji vadovausis principu — kolektyviai sukaupę pažangus patyrimas turi įeiti į visos respublikos skraidyklių sporto vystymo lobyną. Nė viena naujai pastatyta skraidyklė neturi pakilti į orą su žmogumi be techninės komisijos sutikimo.

Nemažiau svarbus klausimas — kur skrieti skraidyklėmis? Šiuo metu įteisintos šios skriejimo vietos: Netoniai (netoli Kauno), Kulautuva ir Zemoji Panemunė, klaidėdiečiai skraido Minijos slėniuose, alytiškiai — nuo Nemuno šlaitų, vilniečiai — Aukštadvario kalvose ir prie Didžiulio ežero, šiauliečiai traukia į Šatriją. Turime dar nuostabias Nidos kopas, yra, be to, piliakalnių, įvairių dirbtinių ir natūralių kalvų. Teks kiekvienai sekcijai surasti savo kalvą. Būtina atkreipti dėmesį į reljefą, natūralias (miškas, krūmai) kliūtis ir techninius įrenginius (elektros linijos, pastatai, tvoros). Sąjunginiuose nuostatuose reikalaujama, kad bent 70 metrų pločio ruožas neturėtų minėtų kliūčių.

Visais rūpimais klausimais rašykite: 232009, Vilnius, Basanavičiaus 22/2-2, Aviacijos sporto federacija, Skraidyklių komitetui.

S. PRIALGAUSKAS

ŽMONĖMS IR LĖKTUVAMS



Č. Mikulevičius

Oreivystės pirmagimių laikais visų aviacinių profesijų užuomazgos telkėsi viename asmenyje. Vėliau, kaip ir turėjo atsitikti, aviatoriai pasiskirstė pareigomis: vieni konstravo ir statė lėktuvus, kiti jais skraidė, tretie ruošė techniką skridimams, remontavo. Pastaruosius imta vadinti aviacijos technikus. Šiandien mus stebina ir žavi technikų išmanymas, jų gebėjimas „diagnozuoti ir gydyti“ lėktuvus.

Bet aviacijos pašaukimas — skrydžiai, jos patrauklumas — skrydžiuose. Perkūnu nugriaudė reaktyviniis laineris arba pažėrė lakūnas aukštojo pilotazo fejerverką — norom nenorom užmiršti žmonės tepaluotais kombinezonais. Tik pilotas, kuris, sakytum, skina technikų triūso vaisius, gali dorai įvertinti to darbo prasmę bei vertę. Aerodromuose nepriimta karštomis padėkomis išlieti pagarbą technikams. Šiltas žvilgsnis, tylus patapšnojimas per petį — sykiomis iškalbingesnis už skambius žodžius, ypač jei žmogui, kuriam derėtų juos skirti, labiau prie širdies įprasta darbo kasdienybė nei žventinys šurmuly.

Apie Vilniaus aeroklubo techniką brigadininką Česlovą Mikulevičių buvau girdėjęs daug gražių atsiliepimų, nesykį mačiau jį dirbantį. Teko būti dargi iškilmingos valandėlės liudytoju — Česlavui atiteko prizas už puikų darbą aptarnaujant lėktuvus TSRS tautų VII spartakiados finalinėse aukštojo pilotazo varžybose. Išgirdęs savo pavardę, jis, atsimenu, patraukė pečiais, tarsi abejodamas: „Už ką čia man?“ Jam ilgai plojo geriausi šalies lakūnai, nes visi žinojo, kad sklandžiai vykusios varžybos — didžia dalimi Mikulevičiaus nuopelnas.

LTSR nusipelnęs treneris Pranas Vinickas įsitikinęs, kad be Mikulevičiaus nebūtų ir mūsų lakūnų laurų. Ji, lauktoji pergalė, buvo brandinama ne vienerius metus, ir nė karto neatsitiko, kad numatytą valandą dėl lėktuvo „negalavimo“ neįvyktų treniruotė. Antai pernai prieš pat šalies čempionatą sugedo lėktuvas. Specialistai nustatė — darbo dviem dienoms. Vakarop skubiai iškviestas stovykloje pasirodė Česlavas. Jis per trumpą vasaros naktį suskubo pakeisti variklį.

Šįsyk važiuojant į Kiviškes vis nedavė ramybės vieninga Česlovo bendradarbių nuomonė: „Apie save jis nieko nepapasakos, labai kuklus žmogus“. Jau artėjo aerodromo pakraštys, kai užsimiršęs žvilgtterėjau į padangę. Dangus mėlynavo netrikdomas motorų riaumojimo. Po aerodromą slėpinėjo karvės, bene ras kur dar nepageltusios žolės kuokštelį...

Tokiu metu aeroklūbas — ištuštėjęs. Daugelis darbuotojų atostogauja. Tik technikai, ruošdami lėktuvus žiemai, gyvena kasdieniniais rūpesčiais. Greit įsitikinau draugų teisybe: nė susigaudyti nespėjau, o mano pašnekovas jau „išrikiavęs“ visą eilę bendradarbių, sportininkų, kurie, kaip supratau, tuo tik ir gyvena, kad daro Mikulevičiui gera. Apie save: „Et, ką čia papasakosi“, — ir numoja ranka. Tik angare visai „priremtas prie sienos“ pasisakė, kad aeroklube ėmėsi dirbti baigęs tarnybą armijoje, kur ir susipažino su aviacijos technika, įgijo specialybę. Jau beveik du dešimtmečiai bus praėję. Dar pridūrė, kad darbo keisti nemanąs.

Per šį netrumpą laiko tar-

pą čia pasikeitė ne vienas viršininkas bei inžinierius, o jau technikų — negreit suskaičiuotum. Ir negalėtum jų labai pasmerkti: didžiulė technikų atsakomybė, kuklus atlyginimas, neribota darbo diena vasarą, užpustyti lėktuvai žiemos rytais. Daugeliui tas darbas — atsispyrimo taškas į patrauklesnę perspektyvą. Ne vienas čia išmokęs skraidyti tapo lakūnu profesionalu, o kam „aviacinė liga“ neprilipo, tiems ir pačiame Vilniuje darbų atsirado. Šiuo metu klube trūksta kelių technikų, bet kai treniruotės, — ir jų, nesančių, darbą reikia padaryti. Aeroklubo inžinierius Edmundas Petrošius likina, kad visa technikų tarnyba laikosi ant Mikulevičiaus pečių.

O pats „petingasis“ iš tolo purtosi tokio pripažinimo. „Žiūriu savo pareigų ir tiek“, — sako Mikulevičius. Vėliau jis, gal pageidaudamas, kad ilgai nekamantinėčiau, dar nekartą ištars tuos žodžius, ir man jie, nesyk pakartoti, anaipol neatrodys banalūs. Aš žinau, kad Mikulevičius nuveikia kur kas daugiau, negu reikalauja tiesioginės pareigos. Šį ne-

paprastai nuoširdų žmogų iš būrio išskiria jo sąžinės diktuojama pareiga — gyventi ir dirbti kitiems, kolektyvui. Jo pastovumas ir išmanymas, kruopštumas ir rūpestis — dėl bendro reikalo. Apie tokius žmones spiečiasi visi, iš jų mokosi, su jais bendraudami bręsta kiti, ypač jaunesni darbuotojai.

TSRS čempionas Jurgis Kairys, prieš kurį laiką dirbęs aeroklubo inžinieriumi, sakosi bendro darbo metais patyręs daug gero, ypač jam imponavęs Česlavo žmogiškumas. Pats viską mokėdamas, jis, susidūręs su neišmanymu ar aplaidumu, nelieka abejingas. Kokios taiklios būna tada jo pastabos! Kitam jo vietoje, ko gero, „velnių“ burnoje pritrūktų, o Mikulevičiaus „vaistai“ nekartūs, nors nemažiau veiksmingi.

Skraidyti Česlavo prižiūrimu lėktuvu nori kiekvienas sportininkas. Prieš startą jis visada padės užsisėgti diržus, apsižiūrėti kabinoje, o lėktuvui pakilus į pilotą žoną, akylai seks kiekvieną figūrą. Praeitį vis neduoda ramybės. Juk ne per seniausiais dar ir pats skraidė sportiniais lėktuvais „Jakais“ ir „Zetais“. Dabar techniko širdis džiaugiasi mūsų lakūnų sėkme, jų skrydžio braižu — veržliu, kerinčiu, nors jis žino, kad ir lėktuvui tas pertekęs azarto žokis padangėje kainuoja sveikatos.

Mums šnekučiuojantis lėktuvai neskraidė. Rudenį jiems — teisėtas atokvėpis. „Jakai“ glaudžiasi vienas prie kito angare. Užsukome į teorinių užsiėmimų klasę, kur sportininkai sužino, kas slepiasi lėktuvo sparnuose, kas po variklio kapotais. Lyg eksponatai po stiklu išdėliotos smulkiausios lėktuvo agregatų detalės, ant sienų kabo schemos, maketai. Iškart suvoki, kiek daug čia įdėta triūso. Česlavas suspragsėjo išjungėjais, ir didžiulė, sulig mokykline lenta, schema atgijo — sumirksėjo įvairiaspalvės lemputės, žyminčios oro, kuro, tepalo kelius variklyje. Net man pasidarė lyg ir aišku. O ką, pagalvojau, — juk ne dekoracijai čia ir dirbta. Vardan aiškumo, žinių, kurių ieško šioje klasėje susirinkę jaunuoliai, ketiną pasižvesti aviacijos sportui. Daug technikos paslapčių bei žmogiško bendravimo mįslių atskleis jaunesiems talentingų rankų ir didelės širdies žmogus Česlavas Mikulevičius.

G. ANUSIKAS

SKRAIDYKLĖ TR-8

TR-8 — atviros klasės skraidyklė. Ją 1978 m. vasarą suprojektavo ir pagamino Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto studentai. Ši skraidyklė skirta šlaitiniams ir kalnų skraidymams. Ją skraidyta Karpatuose, Šiaurės Kaukaze nuo kalnų, esant aukščio skirtumui nuo papėdės iki viršūnės iki 600 m. Skriedamas su ja virš Nemuno šlaito Netonyse, K. Zelnyš pasiekė šlaito rekordą — 24 min.

Skraidyklės TR-8 konstrukcija — beskersės schemos (pašalintas skersinis vamzdis). Vamzdžio funkcijas atlieka 3,5 mm skersmens trosai. Tai padidino apkrovą karkaso elementams, bet leido sumažinti oro pasipriešinimą ir skraidyklės svorį. Aparatas gerai amortizuoja vėjo gūsius, pastovus skridime, leng-

vai valdomas. Transportavimui išardytas aparatas sudaro nedidelį paketą (2,1 m × 0,2 m × 0,2 m), lengvai telpantį lengvojo automobilio salone.

Karkasui naudojamos dur-aliuminės 40×1,5 mm skersmens kartelės. Priekinių briaunų centrinės dalys stiprinamos trisluoksniu stikplastiū. Valdymo rankena pagaminta iš 30×2 mm skersmens dur-aliuminių kartelių, lengvatlečių naudojamų šuoliuose į aukštį. Šios kartelės (vamzdžiai) pardavinėjamos sporto prekių parduotuvėse. 2,5 mm storio aviaciniai trosai atsparūs rūdijimui, minkšti. Profiliuota dangą pasiūta iš lavsaninio audinio „Jachta“, gaminamo šilkinų audinių fabrike „Kauno audiniai“. Kad dangą ne-

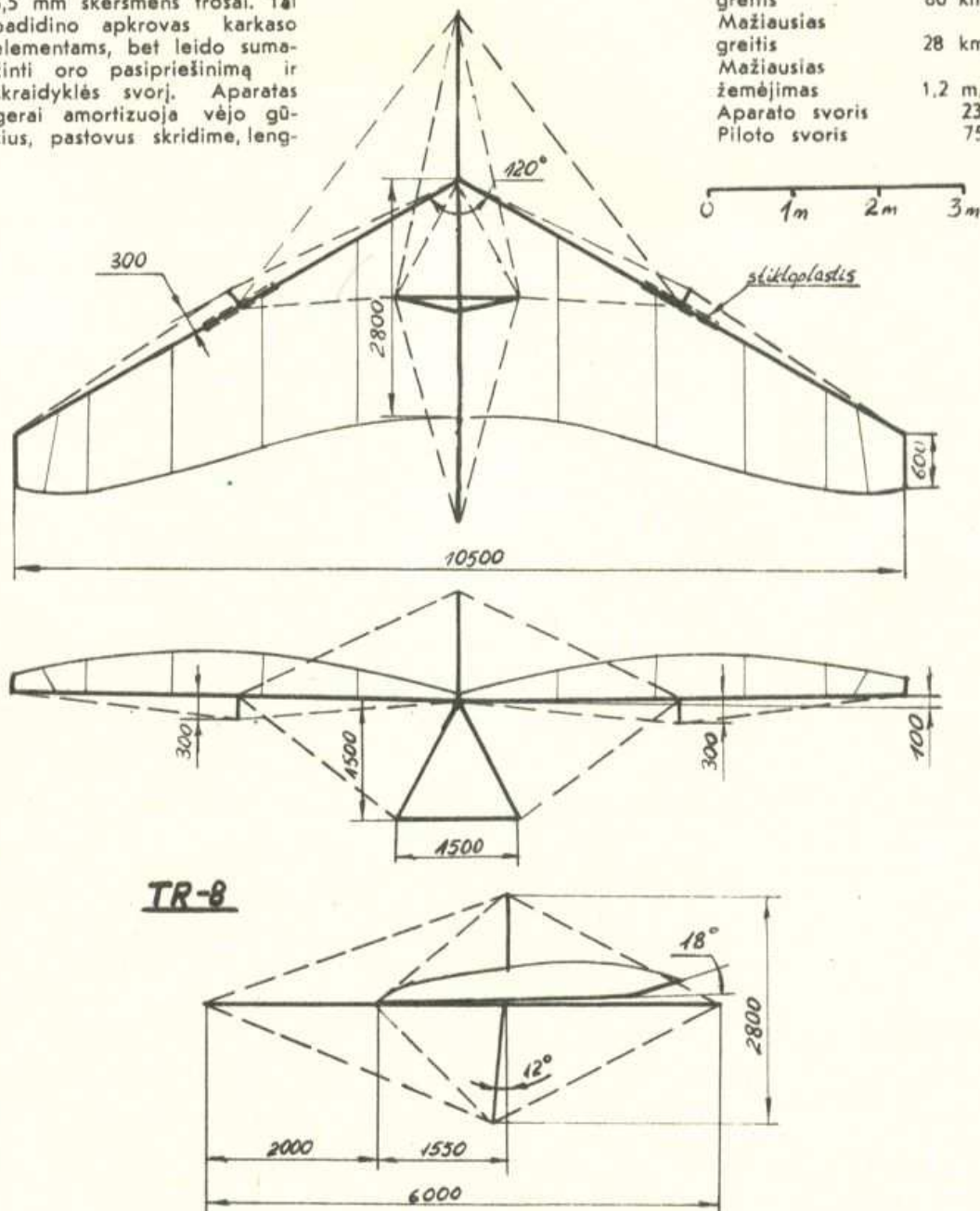
plazdėtų, į prisiūtas kišenėles sukišami elastingi loteliai.

Beveik visos medžiagos, iš kurių gaminama ši skraidyklė, deficitinės. Todėl individualiai pasigaminti kokybišką skraidyklę yra sunku. Tai daug paprasčiau galima atlikti būreliuose, sekcijose, veikiančiose prie įvairių organizacijų.

K. VALIULIS-PETKEVIČIUS

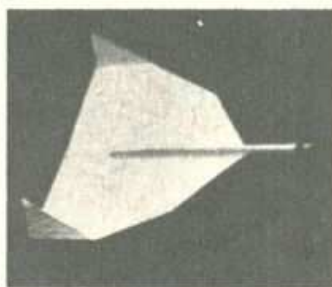
Skraidyklės TR-8 techniniai duomenys

Priekinis kampas	120°
Sparnų plotas	17,5 m²
Sparnų ilgis	10,5 m
Skraidyklės ilgis	6,0 m
Skraidyklės aukštis	2,8 m
Prailgėjimas	6,3
Didžiausia aerodinaminė kokybė	8,5
Didžiausias greitis	80 km/val
Mažiausias greitis	28 km/val
Mažiausias žemėjimas	1,2 m/sek.
Aparato svoris	23 kg
Piloto svoris	75 kg

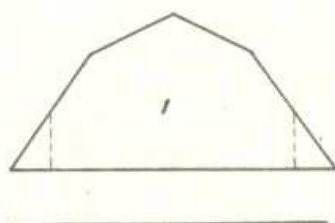


PRADĖKIME SKRAIDYTI

5-AS MODELIS
SKRAIDANTIS SPARNAS

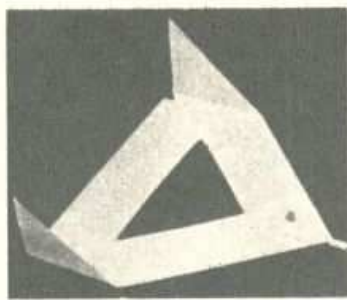


Skraidančio sparno, kaip ir kitų modelių, liemuo daromas iš degtuko. Sparnas (1) klijuojamas virš degtuko taip, kad priekyje liktų 10 mm. Sparnas gaminamas iš vatmano, kaip parodyta 5-ame brėž. Ten, kur parodytos punktyrinės linijos, atlenkiamos statmenos auselės — kiliai. Modelio svorio centras — 16—17 mm nuo priekinio sparno taško.

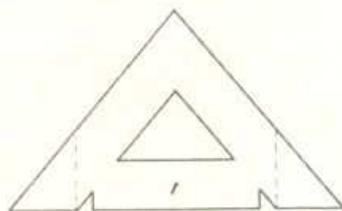


Tęsinys. Pradžia Nr. 3.

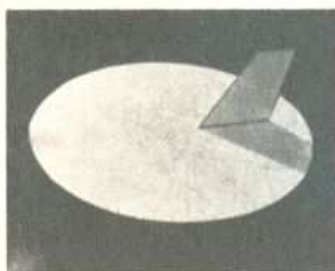
6-AS MODELIS
SKRAIDANTIS SPARNAS



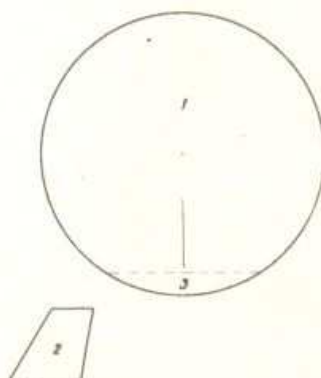
Sis modelis, kaip ir kiti, gaminamas iš vatmano. Sparno (1) viduryje aštrių peiliuku padaroma trikampė išpjova. Liemuo — degtukas klijuojamas sparno apačioje taip, kad priekyje liktų 15 mm. Kiliai, kaip parodyta 6 brėž., atlenkiami pagal punktyrines linijas. Aukštumos vairs turi būti truputį užlenktas į viršų. Svorio centras yra 22 mm atstumu nuo priekinio sparno smaigalio.



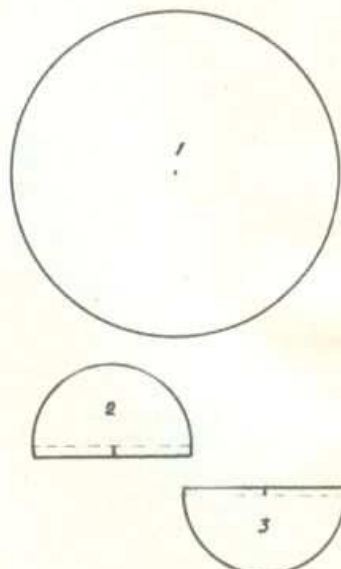
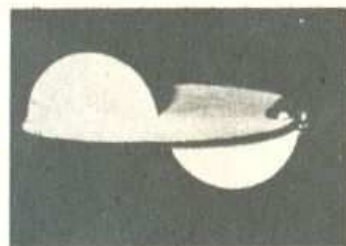
7-AS MODELIS
DISKOPLANAS



Modelio sparnas išpjaunamas iš vatmano. Liemuo gaminamas iš $2,5 \times 1,5$ mm pusinės lystelės ir priklijuojamas disko (1) apačioje taip, kad galai neišlįstų iš po disko. Kilis (2), užlenkiamas, kur parodyta punktyrine linija, ir klijuojamas brėžinyje linija parodytoje vietoje. Aukštumos vairs (3) 1—2 mm atlenkiamas į viršų. Priekinėje modelio dalyje tvirtinama plastelino flek, kad svorio centras būtų 25 mm atstumu nuo priekinio sparno taško.



8-AS MODELIS
DISKOPLANAS



Geriausia diskoplanas dalis per karką perbraižyti ant vatmano ir tiksliai išpjauti. Kilis (2) ir priekinė modelio dalis (3) punktyrinėmis linijomis parodytose vietose atlenkiami ir klijuojami taip: priekinė modelio dalis (3) sparno (1) apačioje, o kilis (2) — viršuje priešingose apskritimo centro pusėse, bet jie turi būti vienoje linijoje su apskritimo skersmėniu. Svorio centras reguliuojamas plastelinu taip, kad būtų 20 mm nuo priekinio sparno taško.

L. MALACHATKA

AVIAMODELIUOTOJŲ AUKLĖTOJAS

Alfonas Pranskėtis, didelis aviacijos sporto ir ypač aviamodelizmo mėgėjas gerai pažįsta ne tik senosios kartos, bet ir jaunieji aviamodelizmo entuziastai. Jis daug kartų iškovojo respublikos aviamodelizmo čempiono vardą, gynė Tarybų Lietuvos sportinę garbę sąjunginėse varžybose, o dirbdamas treneriu, paruošė ne vieną aukštą klasės aviamodeliuotoją. Jam suteik-

tas Tarybų Lietuvos nusipelnusio trenerio vardas.

Pirmuosius savo sukonstruotus aviamodelius skrydžiui pats palydėjo net prieš 45-rius metus Manaitų kaime (dabar Radviliškio rajonas). Statė šiuos aviamodelius su Petru Motiekaičiu, to paties kaimo bendraamžiu, dabar pasaulio aviamodelizmo rekordininku, tarptautinės klasės sporto meistru.

Daug pasidarbavo Alfonsas

Pranskėtis ir ugdamas aviamodelizmo trenerius, o ypač propaguojant šią sporto šaką respublikoje. Jis aktyviai bendradarbiauja spaudoje, daugelį metų buvo „Sparnų“ redakcinės kolegijos narys, vadovauja redakcijos visuomeniniam aviamodelizmo skyriui.

Neseniai LTSR nusipelnęs treneris, jaunųjų aviamodeliuotojų būčiulis ir auklėtojas Alfonsas Pranskėtis pažymėjo savo 60-metį. Sveikindama savo aktyvų bendradarbį garbingos sukakties proga, redakcija linki didelės sėkmės ir nenuilstamos energijos toliau propaguojant ir ugdamas aviamodelizmo sportą respublikoje.

PENKI REKORDINIAI SKRIDIMAI

Labai sėkmingai rungtyniavo Panevėžio statybininkų rūmų sporto salėje surengtose respublikinėse asmeninėse aviamodelizmo pirmenybėse kambariniais modeliais šio miesto sportininkas E. Dziuricė. Jo aviamodelis net penkiuose skridimuose gerino Tarybų Lietuvos rekordus. Geriausia vieno skridimo rekordinė pasekmė buvo užfiksuota 14 min. 20 sek. Ankstesnis LTSR rekordas (kai salės aukštis iki 8 metrų) buvo 9 min. 51 sek.

Dviejuose skridimuose E. Dziuricė aviamodelis išsilaikė ore 27 min. 49 sek. Šis rezultatas užtikrino jam respublikos čempiono vardą. Antrą vietą užėmė taip pat panevėžietis S. Ramoška (15 min. 30 sek.), o trečią — anykštėnas R. Zarskas (13 min. 41 sek.). Pirmenybėse startavo 14 aviamodeliuotojų.

„SPARNŲ“ PRIZŲ MEDŽIOTI...

Suskrido šiemet jie į Žemaitijos sostinę rudenį. Medžiai jau dabinosi auksiniu šydu, o saulės spindulys vangiai benorėjo skelbti bent menkutį termikėlį. Ką ir benorėti — jau atsisveikino rugsėjį. Ir skraidymų sezono dienoraštis bemaž užverstas. Liko vienas puslapis, kurį ir turės užpildyti čia, Telšiuose, respublikos aviacijos sporto klubų lakūnai instruktoriai. Tai tradicinės respublikinės varžybos „Sparnų“ prizams laimėti.

Aštuntą kartą susirinko į jas sakalėliai, kaip maloniai juos, lakūnus instruktorius, vadina klubuose sklandytojai. Visi su gelfonsparnėmis „Vilgomis“, tomis, su kuriomis vasarą kiekvieną sklandytuvą kėlė į žydrią padangę, o kai termikai baigdavo debesėlių šokį ir sklandytuvai būdavo priversti suglausti sparnus pirmiausiai pasitaisiusiose pievose, keldavo juos vėl ir parvilkdavo į aerodromą. Nelengvas šis darbas lakūnui.

Varžybos šios primena savaitės darbo ritmą klubo aerodrome. Reikia lėktuvu pakilti grakščiai ir nusileisti tiksliai į nustatytą zoną, minutės tikslumu skridimo marš-

rute pasiekti nurodytus punktus, nufotografuoti juos ir sekundės tikslumu grįžti į aerodromą.

Nelengviau būna ir skraidymų vadovui komandiniam punkte aerodrome. Radijo bangų atnešamus signalus — tik spėk klausyti. Ir į kiekvieną privalai atsakyti. Vienas lakūnas prašo leidimo pakilti, kitas praneša koordinatas ir skridimo trasas, trečias duoda žinią iš paskutinio posūkio punkto ir nurodo finišo laiką, dar kitas prašosi leidimo tūpti aerodrome.

Malonu, kad šių varžybų viršininkas, Telšių aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Stasys Kasperavičius ir skraidymų vadovas, to paties klubo instruktorius Stasys Stasytis kuo puikliausiai susidorojo su visais sunkumais. O juk ir oras tramdė varžybų eigą (dėl lietaus net dvi dienas prisiėjo nevykdyti startų), dėl ko net komandinio pratimo teko atsisakyti, ir jauna teisėjų kolegija ne labai pasiruošusi buvo tokioms aplinkybėms, ir tolimos kelionės iki poilsio židinio daugeliui kėlė irzlumą. Bet skraidymų vadovas ir varžybų viršininkas sugebėjo

rasti optimalias galimybes, kad varžybos vyktų sklandžiai, kad prizai, skirti geriausiems, susirastų savo šeimininkus.

Rinktis buvo iš ko. Net vienuolika lakūnų (iš 21 dalyvavusio varžybose) buvo sporto meistrai, o likusieji — pirmo atskyrio sportininkai. Ir patyrimo nė vienam nestokojo. Stai kad ir jauniausias varžybų dalyvis 23 metų lakūnas iš Šilutės ATSK Algis Balaišis. Jis jau ne vienerius metus skraido su „Vilga“, skraido gerai, patikimai. Buvo varžybose ir debiutantų — tai Vilniaus ATSK lakūnas Pranas Vinickas. Bet, nors ir keista, kolegos jo nevadino debiutantu. Jie puikiai žinojo, koks turtingas Prano „skraidymų bagažas“, kad jis meistriškai valdo ir sklandytuvą, ir pilotąžinį lėktuvą. O puikios varžybinės nuotaikos, sportinio azarto, rimties ir susikaupimo prieš kiekvieną startą jam galėjo pavydėti visi. Ar tai klasėje, ar starto aikštelėje taip ir skambėdavo jo storas balsas, sukeldamas skardų visų juoką, kai prisimindavo istorijas iš savo ir draugų lakūniško gyvenimo.

Kai dešimties komandų da-



Klaipėdos ATSK lakūnas E. Ramonas su iškovotu „Sparnų“ prizu

lyviai išsirikiuodavo varžybų atidarymui, visi labiausiai žvilgčiojo į tuos, kurie jau buvo užmezgę draugystę su „Sparnų“ prizu. Tai ir praeusių metų čempionas kaunietis Vidas Zaliukas, ir ankstesnių varžybų laimėtojas alytiškis Jonas Eglinskas, ir buvusių komandų nugalėtojų atstovai. Ir ką gi. Jau pirmame pratime (dviejuose skridimuose ratu aplink aerodromą, grakščiai pakylant ir tiksliai nusileidžiant į nustatytą zoną) pasirodė, kad buvę nugalėtojai verti rimčiausio dėmesio. Ir šį kartą geriausią rezultatą (960 taškų) pasiekė praeityje dukart „Sparnų“ prizo laimėtojas Alytaus ATSK komandos narys sporto meistras S. Kavaliauskas, o kauniečiai sporto meistrai V. Zaliukas ir J. Janušauskas pasidalijo 2—3 vietas. Jiedu paveržė lyderiavimą ir komandinėje įskaitoje.

130 km trikampį maršrutą, kurį, skrendant 300 m aukštyje, reikėjo įveikti per vieną valandą, pasiekiant finišą sekundės tikslumu, puikiausiai sukorė jaunas Klaipėdos ATSK lakūnas V. Tamošiūnas. Devyniolika taškų nuo jo atsiliko panevėžietis V. Mikeliūnas, o trečioji vieta buvo pripažinta vilniečiui R. Vanagai. V. Tamošiūno kruopštumas ruošiantis skridimui, rimtis ir didelis dėmesys trasoje valdant „Vilgą“, varžybų patirtis ir sportinis



Ant nugalėtojų garbės pakyls išsirikiavo komandos, iškovojuosios respublikinėse lakūnų varžybose „Sparnų“ prizui laimėti prizines vietas (iš kairės į dešinę): Vilniaus ATSK sportininkai R. Vanagas ir P. Vinickas, užėmę trečią komandinę vietą, varžybų nugalėtojai Klaipėdos ATSK lakūnai V. Tamošiūnas ir E. Ramonas bei Šilutės ATSK ekipos nariai A. Balaišis ir A. Kavaliauskas, laimėję komandinėje įskaitoje antrąją vietą.

AUTORIAUS nuotr.

meistriškumas įgalino jį užimti varžybų lyderio poziciją, o taip pat išvedė į pirmąją gretą ir Klaipėdos ATSK komandą. O kauniečiai? Valkinai, puikiai užsirekomendavę pirmame pratime, šį kartą „iškrito iš lizdo“. Pasirodo, jų barografai (priešais aukščiui matuoti) skridimų metu... tylėjo, vengdami brėžti bet kokią liniją. Atpildas — abu negavo jokių taškų, o komanda iš pirmąją nusirito į pabaigą, kaip ir patys sportininkai.

Prieš trečiąjį pratimą — skridimą 168 km lankiniu maršrutu, įveikiant nuotolį per 1 val. 10 min., nufotografuojant penkis kontrolinius punktus ir finišuojant sekundės tikslumu — pagrindiniai pretendentai į nugalėtojus buvo Klaipėdos, Šilutės

ir Vilniaus aviacijos technikos sporto klubų lakūnai. Su didele varžybų įtampa ir sunkiomis oro sąlygomis labiausiai pavyko susidoroti klaipėdiečiui Edvardui Ramonui. Jis nufotografavo visus kontrolinius punktus, o į finišą pavėlavo tik keturias sekundes. Taip gerai niekam nepavyko įveikti šį labai sunkų maršrutą. Edvardui atiteko pirmoji vieta pratime ir nugalėtojo vardas bendroje įskaitoje. Taigi, „Sparnų“ prizas pasirinko naują šeimininką.

Edvardo Ramono sėkmingas startas paskutiniame pratime užtikrino pergalę ir komandai, kuri po ketverių metų pertraukos vėl iškovojo pereinamąjį „Sparnų“ prizą. Gražią iniciatyvą parodė varžybų rengėjai. Klubo viršininko S. Kasperavičiaus pa-

siūlymu pirmą kartą buvo surengtos techninių varžybos. Geriausiai savo lėktuvą prižiūrėjo, tiksliausiai į dešimt teorinių klausimų sugebėjo atsakyti Telšių ATSK technikas P. Petreikis. Antrą vietą šiose varžybose užėmė Akmenės ATSK technikas S. Gaubys, o trečiąją — Alytaus ATSK technikas F. Kairys.

O štai kaip pasiskirstė vietomis dešimt geriausių lakūnų ir komandos, susumavus visų pratimų rezultatus: 1. E. Ramonas (Klaipėda) — 2565 taškai, 2. V. Tamošiūnas (Klaipėda) — 2392, 3. A. Karalavičius (Šilutė) — 2301, 4. J. Janušauskas (Kaukas) — 1798, 5. R. Vanagas (Vilnius) — 1659, 6. V. Žižys (Panevėžys) — 1608, 7. V. Želvys (Akmenė) — 1587, 8. S. Kavaliauskas (Alytus) —

1570, 9. S. Svotas (Telšiai) — 1569, 10. G. Venskus (Biržai) — 1557 taškai.

1. Klaipėda — 4957 taškai, 2. Šilutė — 3739, 3. Vilnius — 2928, 4. Telšiai — 2917, 5. Panevėžys — 2904, 6. Alytus — 2840, 7. Akmenė — 2786, 8. Biržai — 2768, 9. Kaunas — 2748, 10. Šiauliai — 2364 taškai.

K. BAKŠTYS

„Sparnų“ redakcija dėkoja varžybų rengėjams — viršininkui S. Kasperavičiui, vyriausiajam teisėjui A. Svetikui, arbitrams, Aviacijos sporto federacijai, visuomenininkams už paramą ir rūpestį organizuojant ir vykdančioms varžyboms, paruošiant sportininkams atminimo medalius, suvenyrines kepuraites, specialius ženklukus, spausdintą leidinį apie šias varžybas.

KAD RAKETA BŪTŲ PAKLUSNI

Pradedančius arba mažai patyrusius raketų modeliotojus neretai ištinka nesėkmės. Modelis pagamintas gražiai, tačiau skrenda nestabiliai, sukinėjasi į šalis, nukrypsta nuo vertikalės, o kartais netgi truputį paskridęs trenkiasi į žemę. Kurgi

slypi nestabilaus raketos modelio skridimo priežastys? Būtina pastovaus modelio skridimo sąlyga yra ši: modelio svorio centras turi būti aukščiau aerodinaminio slėgimo centro žiūrint nuo variklio pusės.

Svorio centro tašką galime rasti skalčiavimo būdu ir eksperimentiniu keliu. Praktiškai modelio svorio centrą galima rasti visiškai nesunkiai (žr. 1 pav.): pakabinus modelį ant siūlo svorio centre, jis turi būti horizontalioje padėtyje. Nustatant modelio svorio centrą raketa turi būti visiškai paruošta skridimui, t. y. turi būti įdėti varikliai, parašius ir kitos dalys.

Aerodinaminio slėgimo centras yra toks taškas, kuriame pridėta aerodinaminio pasipriešinimo jėgų atstoja. Yra nemaža metodų aerodinaminio slėgio centrui nustatyti. Tačiau praktiškai pakankamai tiksliai modeliotojai šį tašką gali nustatyti taip (žr. 2 pav.): iš storo vatmano arba kartono iškerpame išilginio modelio pjūvio kontūrus masteliu 1:1. Radę šio kontūro svorio centrą, galime spręsti, jog šis taškas sutampa su raketos modelio aerodinaminio slėgimo centru.

Atstumas A tarp svorio centro ir aerodinaminio slėgimo centro (žr. 3 pav.) yra proporcingas modelio skridimo stabilumo atsargai. Minimalus atstumas, kuris garantuoja stabilų skridimą, yra mažesnis kaip pusė korpuso skersmens D. Rekomenduojama, kad šis atstumas būtų nuo 2 iki 2,5 D.

Jei atlikus bandymus pa-

aiškėja, jog atstumas tarp svorio bei slėgimo centrų taškų per mažas, jį galima padidinti stumiant svorio centro tašką pirmyn arba traukiant aerodinaminio slėgimo centro tašką atgal. Efektyviausiai svorio centro tašką galime perstumti pirmyn įdedant į galvutę žvino. Slėgimo centro tašką perstumti atgal galime didindami stabilizatorių plotą arba už raketos modelio korpuso išsikišusios stabilizatorių dalies dydį.

Sėkmingesniai konstravimui raketų modeliotojai gali vadovautis tokiomis rekomendacijomis: raketos modelio ilgis L turėtų būti lygus 10–20 D, bendras visų stabilizatorių plotas — 0,6–1,0 raketos modelio korpuso išilginio pjūvio plotui.

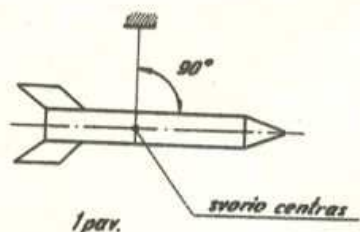
Gaminant dviejų bei trijų pakopų raketų arba daugia-pakopų raketų kopijų modelius, stabilumo sąlygas reikia patikrinti kiekvienam skridimo etapui atskirai. Pvz., turime visiškai paruoštą skridimui trijų pakopų modelį. Pirmiausia patikriname paskutiniosios pakopos stabilumą, po to pridėdame antrąją pakopą ir vėl tikriname, toliau uždedame pirmąją pakopą ir tikriname viso modelio stabilumą. Visų etapų bandymuose turi būti išpildyti stabilaus skridimo reikalavimai. Jei paaiškėtų, kad reikalavimai kažkur pažeisti, reikia imtis aukščiau minėtų priemonių arba atlikti konstrukcinius pakeitimus bei patobulėjimus. Juos atlikus vėl reikia patikrinti stabilaus skridimo sąlygas.

J. MAKČINSKAS,
inžinierius

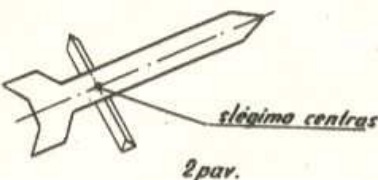
MODELIUOTOJŲ DĖMESIUI!

Gražiai bujoja respublikoje moksleivių, jaunimo pomėgis modeliuoti. Vieni kuria ir stato sklandytuvų ir lėktuvų modelius, kiti konstruoja automobilių bei laivų modelius, dar kiti — raketų modelius. Kūrybinei minčiai skatinti ir savo darbo rezultatus palyginti avio, auto, laivų bei raketų modeliotojams rengiama nemaža įvairių varžybų, o geriausieji aviomodeliuotojai, automodeliuotojai, laivų bei raketų modeliotojai kasmet rungtyniauja respublikinėse ir sąjunginėse pirmenybėse. Dauguma startuoja su savais originaliais modeliais.

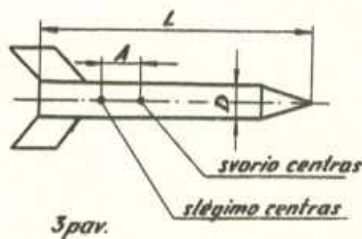
Redakcija gauna daug moksleivių, ypač pradedančiųjų modeliotojų laiškų, kuriuose jie rašo, kad norėtų „Sparnų“ puslapiuose surasti respublikos čempionų sukurtų ir pastatytų savų modelių aprašymus ir brėžinius. Tad mes kreipiamės į jus, praelyje buvusius ir dabartinius respublikos aviomodelizmo, automodelizmo, jūrų bei raketų modelizmo čempionus ir prizininkus — siųskite į „Sparnų“ redakciją savo sukonstruotų modelių brėžinius ir aprašymus. Tai labai padės jauniems modelia-vimo entuziastams tobulinti kūrybinę mintį, pasitarnaus tolesniam visų rūšių modelizmo sporto propagavimui ir plėtimui mūsų respublikoje.



1 pav.



2 pav.



3 pav.

PIRMA KARTĄ DĖL FEDERA- CIJOS TAURĖS



Pabaltijo absoliutūs parašiutininkų čempionai J. Brundzienė ir S. Vaitkevičius

A. BARTONIO nuotr.

Vasaros sporto sezonas respublikos parašiutininkams buvo labai įtemptas. Pradėjus su rinktine dirbti naujam treneriui, žymiai suaktyvėjo darbas treniruotėse, buvo daugiau rengiama stovyklų ir varžybų. Visa tai pastebimai padidino sportininkų meistriškumą, kovingumą, leido kuo geriau pasiruošti TSRS tautų VII spartakiados finaliniams startams.

Vienas svarbiausių pasiruošimo spartakiadai etapų buvo rugpjūčio pirmomis dienomis Kapsuke surengtas Pabaltijo respublikų parašiutininkų čempionatas ir pirmą kartą organizuotos varžybos dėl naujai įsteigtos LTSR aviacijos sporto federacijos taurės. Pabaltijo varžybose rungtyniavo 23 moterys ir 32 vyrai iš Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Leningrado, o asmeninėse varžybose dėl Federacijos taurės kovojo dar maskviečiai ir dvi res-

publikos klubinės komandos — iš viso 61 parašiutininkas.

Rungtyniauti sąlygos nebuvo palankios. Beveik visą dieną pūtė stiprus vėjas, todėl sportinė kova iš kiekvieno parašiutininko reikalavo didelės fizinės įtampos, valios ir meistriškumo. Malonu, kad geriausiais kovotojais pasirodė esą mūsų respublikos pirmosios rinktinės nariai ir kandidatai. Jie daugumoje pratimų užėmė prizines vietas arba iškovojo čempionų medalius. Štai pavienius šuolius iš 2000 m aukščio meistriškiausiai atliko sporto meistrai B. Kailiuvienė ir A. Gruzdis, o atliekant šuolius nusileidimo tikslumui geriausiai pasirodė kandidatai į sporto meistrus M. Delevtovskaja ir S. Vaitkevičius.

Nepaisant to, kad žinoma parašiutininkų veteranė sporto meistrė vilnietė Janina Brundzienė, dabar dirbanti trenerė, pastaraisiais metais nebe

laip reguliariai treniruojasi, didelis patyrimas ir meistriškumas leido jai visuose pratimuose užimti prizines vietas, o bendroje įskaitoje tapti nugalėtoja. Ji buvo apdovanota Pabaltijo čempionės aukso medaliu. Vyrų tarpe Pabaltijo čempionu pirmą kartą tapo kandidatas į sporto meistrus kaunietis Saulius Vaitkevičius. Jis pirmuosius šuolius atliko tik prieš dešimtį metų. Visą laiką treniruojasi Kauno aviacijos sporto klube. Ne kartą dalyvavo respublikos pirmenybėse, bet čempionu ir prizininku nė sykio neteko būti. Šią sėkmę Pabaltijo varžybose galbūt lėmė tai, kad Saulius, pirmus metus šokinėdamas, labai meistriškai įvaldė naują parašutą PO-9. Dabar jo sportinėje „įskaitoje“ skaičiuojamas antras tūkstantis šuolių.

Grupiniuose šuoliuose ge-

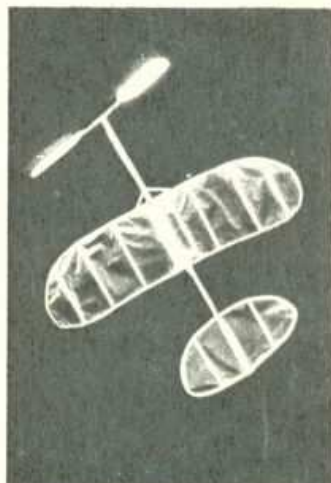
riausių rezultatų pasiekė Leningrado moterų (Lietuva — antra) ir mūsų respublikos vyrų komandos.

Sėkmingas Tarybų Lietuvos rinktinės narių startas atskiruose pratimuose ir grupiniuose šuoliuose įgalino komandą užimti Pabaltijo varžybose bendrą pirmąją vietą, aplenkiant toliau atitinkamai išsirikčiusias Leningrado, Estijos ir Latvijos ekipas.

Sėkmė lydėjo respublikos pirmosios rinktinės parašiutininkus ir kovoje dėl LTSR aviacijos sporto federacijos taurės. Tik asmeninėse įskaitose čia lyderiai pasikeitė. Federacijos prizus ir nugalėtojų medalius iškovojo maskvietė S. Gricenko ir mūsų respublikos klubinės komandos atstovas A. Litovčenko.

R. MACIULEVIČIUS,
TSRS sporto meistras

Kambarinis modelis

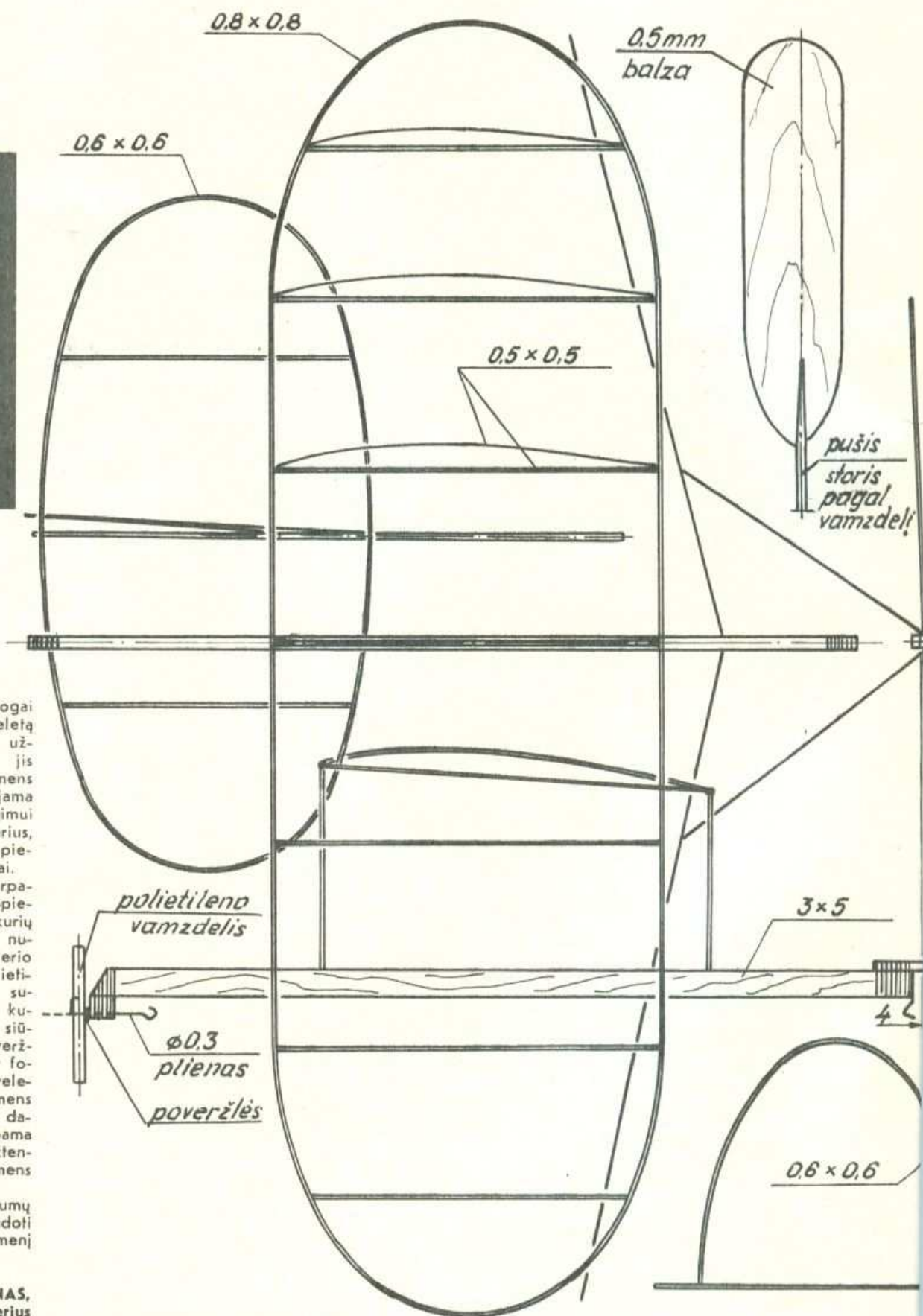


Šį mažą modelį pramogai galima padaryti per keletą valandų. Jo skridimams užtenka ir kambario, nes jis skrenda 2—2,5 m skersmens spirale. Gamybai naudojama balzos mediena, dengimui — kondensatorinis popierius, detalių sujungimui — popieriaus, medžio ar kiti klijai.

Propelerio mentys iškerpamos iš braižybinio popieriaus ar balzos, prie kurių prikljuojamos pušinės nusmailintos lystelės. Propelerio mazgas sudarytas iš polietileno vamzdelio, į kurį sukišamos mentys, veleno, kuris baigiasi kilpa gumos siūlams užkabinti, 3—4 poveržlių iš plono celuloido ar fotojuostos, užmautų ant veleno tarp vamzdelio ir liemens atramos. Veleno priekinė dalis užlenkiama ir nukerpama (žiūr. brėž.). Varikliui užtenka dviejų 1,0 mm skersmens gumos siūlų.

Nelurint balzos, plokštumų gamybai galima panaudoti plonus šiaudelius, o liemenį daryti iš liepos medžio.

J. MISIONAS,
Inžinierius



POKALBIS APIE POVANDENINĮ PLAUKIMĄ

VILNIAUS Miesto liaudies švietimo skyriaus specializuotoje vaikų ir jaunių karinio-taikomojo sporto mokykloje

PAŠNEKOVAI: mokyklos trenerė Jelizaveta BOGDANOVAITĖ, mokymo dalies vedėjas Petras STANKEVIČIUS, treneris - metodininkas Aleksandras BOCHANAS, plaukimo sporto veteranas Grigorijus MIRVIS, treneris Georgijus SAVICKIS, šios mokyklos auklėtiniai Ela POZINA, Natalija TERESČENKA, Svetlana SIDIAKINA ir Andrius SMILGEVIČIUS.

G. MIRVIS: — Neseniai atšventėme mokyklos gyvavimo antrąsias metines. Jau matyti ir rezultatai. Išaugo puiki povandeninio sporto mėgėjų karta. O pradžia...

J. BOGDANOVAITĖ: — Tuomet mes su Romualdu Lagunavičiumi atėjome dirbti treneriais. Buvo sudaryta penkiolikų vaikų grupių po 25—30 vaikų kiekvienoje. Dauguma — žalia esančios 21-osios vidurinės mokyklos auklėtiniai.

P. STANKEVIČIUS: — Dabar, žinoma, viskas kitaip. Yra ir pradedančiųjų, ir tokių, kurie trečius metus treniruojasi. Pastarieji — sportinio tobulinimosi grupėje, faktiškai — respublikos rinktinės nariai.

KOMENTARAS. Povandeninis sportas skirstomas į dvi šakas: greičio ir orientacinį plaukimus. Greičio plaukimo pratimuose sportininkai startuoja su pelėkais (dabar vietoj paprastų — monopolėkai) bei kvėpavimo vamzdeliu. Plaukiama vandens paviršiumi. Varžybos rengiamos nuo 100 iki 1500 m nuotoliuose. Kas kita orientacinis povandeninis plaukimas. Čia sportininkai apsirengia specialiu kostiumu, naudojami biopelėkais, akvalangu ir kompasu. Jų likslas — ne vien greitai plaukti, bet uždarame trikampyje ar penkiakampyje rasti prieš startą duotus

orientyrus. Plaukiama giliai po vandeniu. Dar vienas privalomas orientacininkų atributas — plūdė, kuri tvirtinama prie sportininko nugaros. Per treniruotes ir ypač varžybas pagal šią plūdę, judenčią vandens paviršiumi, stebima sportininko plaukimo kryptis. Beje, šią sporto šaką galima kultivuoti tik nuo šešiolikos metų.

S. SIDIAKINA: — Bandžiau ir vieną, ir kitą plaukimo būdą. Pasirinkau greituminius pratimus. Ir rezultatai netruko pasireikšti. Dalyvaudama TSRS tautų spartakiados varžybose patvirtinau TSRS sporto meistrės rezultatą, pasiektą šių metų pavasarį. Pagerinau du respublikos rekordus: 200 m (1 min. 51,7 sek.) ir 400 m (3 min. 57,3 sek.) distancijose. Mokausi Vilniaus 46-ojoje vidurinėje.

N. TERESČENKOVA: — Esu 36-osios vidurinės mokyklos devintokė. Įvykdžiau pirmąjį sportinį atskyri, per respublikos jaunių čempionatą iškovoju kėlas pirmąsias vietas rungtyse.

A. SMILGEVIČIUS: — Esu kandidatas į sporto meistrus. Geriausiai patinka trumpos distancijos. Monopelėkus gaminuosi pats. Darbas, tiesa, nėra paprastas, bet su monopolėkais žymiai patogiau treniruotis, greičiau auga rezultatai.

A. BOCHANAS: — Monopelėkai — didžiulė problema. Gyvoja jie nuo 1971 metų, bet pas mus niekas jų dar negamina. Tad tenka verstis kaip kas moka. Kai kurie mokyklos auklėtiniai gamina patys. Nupjauna nuo paprastų guminių pelėkų priekinę dalį, prie jų prijungia stiklo tekstolito plokštę, ir monopolėkai — gatavi.

J. BOGDANOVAITĖ: — Kai kurie sportininkai, neturėdami monopolėkų, treni-

ruojasi suporintais paprastais guminiiais. Tiesa, efektas gal ir ne toks, bet užtat jaunimą galima mokyti taisyklingai plaukti. Juk povandeniniame plaukime, ypač monopolėkais, sportininkas kojomis ir kūnu atlieka judesius, kurie būdingi delfino stiliui. Na, o rankos visai nejudą, jos ištiestos į priekį.

P. STANKEVIČIUS: — Pelėkai, be abejo, labai svarbi problema. Bet ji jaudina vien greituminių pratimų mėgėjus. Orientacininkų bėdos kur kas didesnės. Ir jiems negalime padėti. Greituminiams pradėjome gaminti pelėkus mokykloje. Treneris Alfredas Zablovskis su merginomis ir vaikais šį darbą atlieka. Nelengva, bet kitos išeities nėra.

J. BOGDANOVAITĖ: — Juo kietesni monopolėkai, tuo greičiau plaukiama. Bet labai pavargsta kojos. Todėl labai kietus juos darosi tik sprinteriai. Ir dydis taip pat svarbus, nors taisyklės neriboja monopolėkų išvaizdos bei gabaritų. Praktika parodė, kad geriausi yra apytikriai 80 cm pločio ir ilgio monopolėkai.

A. BOCHANAS: — Panašiai dirbama ir Kaune bei Klaipėdoje, kur taip pat veikia povandeninio sporto mokyklos. Žinoma, kai keliuose vietose ruošiamas jaunimas, kai dažniau rungtyniaujama, ir rezultatai smarkiau auga.

G. MIRVIS: — Dabar tarp šių mokyklų rengiamos varžybos. Įvairaus amžiaus sportininkų grupėms. Naudingas dalykas. Tik va bėda, turimuose baseinuose tėra trys tškai. Be to, dirbant su įvairaus amžiaus vaikais, dažnai tenka vandenį tai nuleisti (mažyliams), tai vėl kelti jo lygį. Ypač orientacininkams. Nepatogu. Bet kitos išeities nėra.

G. SAVICKIS: — Tikrai

mums trūksta dviejų svarbiausių elementų — tai oro ir vandens. Kiekvienas akvalangas turi būti pripildomas suspaustu oru. O kaip tai padaryti, jeigu nėra kompresoriaus? Tiesa, dabar vienas geutas. Bet tai toks galingas įrenginys, kuriam reikia atskiros pastato. Įkėlus į jį baseiną, per kelias dienas sienas išjudintų. Tad, kaip sakoma, ir turime, ir žiūrime.

Darbas baseine tėra maža dalelytė visos orientacininkų paruošimo veiklos. Pagrindas — darbas gamtoje, ežere. Bet nuolatinės bazės gamtoje neturime. Buvo išskirtas Ilgio ežeras, tačiau koks ten gali būti darbas, kai po ežerą skrieja motorlaiviai, čia pat spinningaujama. Bandėme Daugų ežere rengti pratybas, bet čia labai toli važiuoti, o, be to, dar trukdo irkluotojai. Bandome naudotis Akmenės ežero paslaugomis. Ten dirba suaugusiųjų rinktinė. Bet viską tenka su savim vežioti. Sunku ir nepatogu. Laikas kardinaliai spręsti treniruočių gamtoje bazės klausimą.

KOMENTARAS: TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje, nepaisant minėtų sunkumų, greičio pratimų mėgėjai užėmė dešimtą vietą, o orientacininkai — aštuntą. Suaugusiųjų komandoje startavo inžinieriai, technikai, dirbantys įvairiose įmonėse ir organizacijose. Trys povandeninio sporto mokyklos, veikiančios respublikoje, davė apčiuopiamų rezultatų. Galima tikėtis, kad ateityje tiek greituminių, tiek ir orientacininkų rezultatai bus geresni. Bet būtina padėti treneriams ir sportininkams. Ir juo anksčiau jie susilauks paramos, juo nauda bus didesnė.

Pokalbio dalyvių mintis apibendrina I. ALEKSAITIS

DRAUGYSTĖS TAURĖ

Pasibaigė socialistinių šalių žiedinės automobilių lenktynės Draugystės taurėi laimėti, vykusios penkiomis etapais. Komandinį prizą iškovojo Čekoslovakijos lenktynininkai. Tolesnes vietas užėmė TSRS, Lenkijos, VDR ir Bulgarijos komandos.

A2 klasės automobiliais nu-

galėjo V. Tomašekas (Čekoslovakija), o jo komandos draugas L. Barešas buvo trečias. Antroji vieta atiteko TSRS lenktynininkui V. Boqatyriovui.

Kai kuriuose etapuose mūsų šalies rinktinėi atstovavo respublikos sportininkai V.

Vaišvila ir J. Dereškevičius, galutinėje įskaitoje užėmė atitinkamai 11 ir 12 vietas. V. Vaišvila trečio etapo varžybose Čekoslovakijoje užėmė ketvirtą vietą, o penktame etape Bulgarijoje — trečią. J. Dereškevičius buvo šeštas antro etapo varžybose VDR.

B8 klasės automobiliais nugalėjo V. Limas (Čekoslovakija). Gediminas Neverauskas

galutinėje įskaitoje užėmė septintą vietą.

Analogiškose Draugystės taurės automobilių ralio varžybose komandinį nugalėtoją lėmė paskutinis etapas — autoralis „Rusų žiema“ Maskvos apylinkėse. Laimėję jį, taurę iškovojo TSRS sportininkai. Asmeninėje įskaitoje nugalėjo Čekoslovakijos sportininkai Janas ir Eva Traiboldai.

„PŪKELIS“ — lengviausias sklandytuvas

Vieną rugpjūčio popietę Nidos gyventojai buvo nuslebinli neįprasto reginio — virš Sklandytojų kopos, lydimas klykiančių žuvėdrų, skriejo neįprastos formos, mažytis aparatas. Įsismaginęs ryšys be perstojo supo ir svaidė jį. Kai po 1 val. 25 min. trukusio skridimo aparatas vėl palietė žemę, šio įvykio liudininkai atpažino prie „Pūkelio“ vairalazdės Bronių Oškinį.

— Galėjau skrieti ir ilgiau, bet šaltoka pasidarė. O, be to, ilgiau nebuvo ir reikalo. Per tą laiką jau galėjau gerai pažinti „Pūkelio“ (BRO-20) savybes, — paaiškino konstruktorius.

Įgyvendindamas savo šūkį (skristi lėtai ir saugiai) konstruktorius 1974 m. sukūrė „Bitelę“, 1975 m. — „Boružę“. Tačiau šie aparatai konstruktorius nepatenkino. 1977 m. jis pradėjo savo būsimą sklandytuvą BRO-20 „Pūkelio“ kūrimo eksperimentus. Panaudojęs stiklą ir duriuminio vamzdelius, supaprastinę konstrukciją, „Pūkelio“ svorį sumažino iki 38 kg („Boružę“ svėrė 48 kg). Tačiau žymiai sudėtingiau buvo sumažinti greitį iki 30–40 km/val. Teko sukurti naujo tipo dviejų plyšių sparną (panašaus sklandytuvo šalyje dar nebuvo). Vairdngiau kalbant, „Pūkelio“ šešių metrų sparną sudaro trys siauri sparnai, sumontuoti vienas paskui kitą. Šio tipo sparnai iki šiol niekur dar nenaudojami.

Pirmą kartą, velkamas ka-

terio, „Pūkelis“ skrido pernai vasarą Nidoje. Tačiau kai pakilimui nuo vandens buvo prikabinata apie 15 kg sveriantis vallis, nebuvo galima visapusiškai patikrinti „Pūkelio“ savybių. Tuomet konstruktoriui kilo mintis išbandyti sklandytuvėlį kylančio oro srovėje. Tokios palankios galimybės įmet atsirado tik rugpjūčio pradžioje.

Kai rodyklė rodė 11–12 m sek vėjo greitį, „Pūkelį“ ant kopos keteros teko laikyti už sparnų. Kai vaikinai paleido sklandytuvėlį, kylanti oro srovė bematant išmėlė jį aukštyn. Skrido pats konstruktorius. Nors vėjas supo ir blaškė „Pūkelį“, jis buvo paklusnus sklandytojui, ne tik darant staigius posūkius, bet ir bandant įvairius greičius.

Sekančią dieną panašų skridimą pakartojo sklandytojas veteranas J. Cepulis.

— Pažiūri į greitį prietaisą, ir neįauku derosi, — pasakojo vėliau J. Cepulis. — Rodyklė rodo 30 km/val greitį (kituose sklandytuvuose bent jau 50 km/val įpratęs matyti). Taip ir norisi spūstelėti vairalazdę pirmyn ir padidinti greitį. Bet „Pūkelis“ tvirtai laikosi ore ir apie jokią suktuką negali būti ir kalbos.

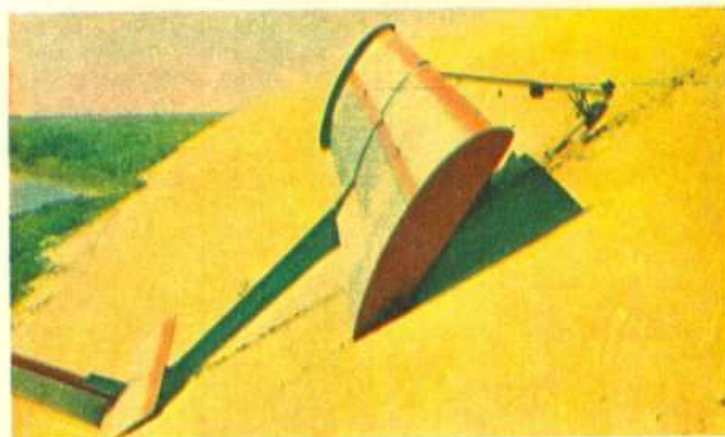
Sklandytuvų konstruktorius veteranas Br. Oškinis sukurta mažų gabaritų ir labai lengvas sklandytuvėlis „Pūkelis“ atveria naujas galimybes pradiniam jaunimo apmokymui sklandyti.

J. BALČIONAS



„Pūkelis“ virš Nidos kopų ir nusileidus

J. CEPULIO nuotr.



RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

* RESPUBLIKINIŲ MOTO-KRŪSO PIRMENYBIŲ PASKUTINIOJO ETAPU VARŽYBŲSE šiauliuose sportininkai išsidalino medalius. Trisdešimt antrą kartą LTSR kroso čempionu (350 ccm klasės motociklu) tapo panevėžietis E. Ramonas. Kitų klasių motociklais aukso medalius iškovojo: 125 ccm — šiaulietis K. Zinevičius, 500 ccm — vilnietis V. Razmislavičius, 650

ccm motociklu su priekaba — vilniečiai Z. Garnys (penkioliktą kartą) su priekabininku E. Stašinsku.

* VILNIUJE ĮSAISKEJO RESPUBLIKOS KARTINGŲ PIRMENYBIŲ LAIMETOJAI: „Pionieriaus“ klasės (50 ccm) kartingų — vilnietis O. Kivertas, „Jaunių“ (125 ccm) — vilnietis V. Janušis, „Sajunginės“ (125 ccm) — smalininkietis K. Masaitis ir antroje klasėje (125 ccm) — vilnietis A. Rasteniecas.

* PANEVEŽIO RAJONO SPECIALIZUOTOS VAIKŲ JAUNIMO TECHNIKOS SPORTO MOKYKLŲS ĮSTEIGTA „JAUNOJO MOPEDININKO“ TAURE, dėl kurios 50 ccm mopedais entyniavo beveik trys dešimtys sportininkų, laimėjo vilniečių komanda (treneris V. Kavaliauskas). Kitos dvi prizinės vietos atiteko Panevėžio ir Jurbarko rajonų ekipoms.

* KAUNE VYKUSIOSE PABALTIO RESPUBLIKŲ MOTORLAIVIŲ SPORTO TAURĖS VARŽYBŲSE, kuriose rungtyniavo 12 komandų, nugalėjo Jėlgavos sportininkai. Antrąją vietą užėmė Kauno „Kelininko“ kolektyvas. Rungtyniaujant 2x5 jūrmilių nuotolyje iš mūsiškių nepralenkami buvo kauniečiai A. Gladčenka (Jaunių tarpe OA klasės skuteriu), G. Prancėvičius (R2 gliseriu) ir V. Mozūra (R4 gliseriu).

* SAJUNGINĖSE SDAALR SAUDYMO TAURĖS VARŽYBŲSE PNEUMATINIAIS GINKLAIS (pirmenybės vyko Minske) mūsų respublikos ekipa užėmė penktą vietą, o vilnietis A. Pauliukonis asmeninėje įskaitoje buvo trečias, išmušęs pneumatiniu šautuvu 774 taškus iš 800 galimų.

* VILNIUJE SURENGTOSE SDAALR RESPUBLIKINĖSE KULKINIO SAUDYMO PIRME-

NYBESSE nugalėtojų vardus iškovojo: vilniečiai V. Rudenka, J. Petkevičius, A. Smailys, M. Bajorūnaitė, V. Mamedova, kauniečiai R. Vildzius, V. Valtiekūnas, S. Vildzius ir sportininkė iš Naujosios Akmenės R. Kostygo-va.

* SALIES RADIOJO SPORTO FEDERACIJA pagal šiais metais pasiektus geriausius rezultatus sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose nustatė pajėgiausių trumpabanginių ku dešimtuką. Jame yra ir du mūsų respublikos radijo sporto mėgėjai. Kaunietis V. Zalnerauskas (šaukinys UP2NV), dalyvavęs 2 sąjunginėse, 8 tarptautinėse varžybose ir surinkęs 189 taškus, įrašytas antruoju, o kūrėniskis J. Ignotas — penktuoju (šaukinys UP2CY) dalyvavo vieneriose sąjunginėse ir ketveriose tarptautinėse varžybose (107 taškai).

„PASAULIO SPARNAI“



Taip buvo pavadinta ši vasarą Maskvoje surengta vaikų piešinių paroda. Joje buvo pateikta apie tūkstantis mūsų šalies mažųjų gyventojų, didelių aviacijos ir kosmonautikos mylėtojų, darbų.

Fotokorespondento V. RUBANO nuotraukose matome keletą įdomesnių piešinių iš šios parodos.



„Mano mama — parašiutininkė“. Taip pavadino savo piešinį Marija Voronova (6 metų) iš Vladimiro



„Išėjimas į kosmosą“. Andrejaus Semeniuko (8 metų) iš Elektrougolio piešinys



„Atskrido“. Piešinio autorius — dešimtmetis Miranas Mendeljanas iš Jerevano

40 metrų... oru

Suomijoje vykusiame pasaulio pirmenybių etape — ralyje „Tūkstantis ežerų“ vėl gerai pasirodė tarybiniai „Moskvičiai“. Nusipelnęs sporto meistras Kastytis Girdauskas klasėje iki 1600 ccm, važiuodamas „Moskvičiumi-2140“, užėmė šešą vietą. Tai antras rezultatas tarp tarybinių sportininkų. Kastytį įpralenkė „Lada“ važiavęs B. Vukovičius.

Iš tradicijos žinome, kad

„Tūkstančio ežerų“ ralio lrasa nepaprastai sudėtinga ir įdomi. Be kita ko, ji pasižymi gausybe tramplinų, kurie sportininkų valdomus automobilius paskraidina net keliasdešimt metrų. Šių metrų ralio neoficialus rekordas priklauso Kastyčiui Girdauskui ir jo valdomam „Moskvičiui“. Nuotraukoje iš K. Girdausko asmeninės kolekcijos matome juos šuolyje, kuris tęsiasi 40 metrų.



SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ KLASIFIKACIJA

„Sparnų“ skaitytojas vilnietis R. ŽICKUS teiraujasi, kaip klasifikuojami sportiniai automobiliai. Atsako inžinierius A. ANDRASIONAS.

Sportinių automobilių klasifikaciją ir techninius reikalavimus jiems nustato Tarptautinė automobilių sporto federacija (FIA). Sąjunginėms varžyboms klasifikaciją nustato TSRS automobilių sporto federacija.

TARPTAUTINĖ SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ KLASIFIKACIJA

Pagal paskirtį automobiliai skirstomi į rekordinius ir automobilių sportinėms varžyboms. Rekordiniai automobiliai skirti siekti įvairių rekordų: absoliutaus greičio, greičio nustatytiems atstumams ir t. t.

REKORDINIŲ AUTOMOBILIŲ KLASIFIKACIJA

KATEGORIJA „A“ — rekordiniai-lenktyniniai automobiliai. Jie skirstomi į grupes pagal panaudojamą variklį tipą: 1 grupė — su varikliais, dirbančiais Otto ciklu su įpūtimo arba be jo. 2 grupė — su Otto ciklo varikliais be įpūtimo. 3 grupė — automobiliai su dizeliniais varikliais su įpūtimo arba be jo. 4 grupė — su dizeliniais varikliais be įpūtimo. 5 grupė — su rotoriniais varikliais su įpūtimo arba be jo. 6 grupė — su rotoriniais varikliais be įpūtimo. 7 grupė — su rotoriniais-stūmokliniais varikliais su vienu ir daugiau rotorų.

1–7 grupių automobiliai skirstomi į 11 klasių pagal variklio darbinį tūrį: I klasė — iki 250 ccm, II — nuo 250 iki 350, III — 350–500, IV — 500–750, V — 750–1100, VI — 1100–1500, VII — 1500–2000, VIII — 2000–3000, IX — 3000–5000, X — 5000–8000, XI — virš 8000 ccm.

8 grupė — su elektros varikliais. 9 grupė — su turbininiais varikliais. 10 grupė — su garo varikliais.

8–10 grupių automobiliai skirstomi į 3 klases pagal savo masę: I klasė — iki 500

kg, II — nuo 500 iki 1000 kg, III — virš 1000 kg.

KATEGORIJA „B“ — serijiniai lengvieji automobiliai gaminami ne mažiau 5000 vienetų per metus. Jie skirstomi į 6 klases pagal variklio darbinį tūrį. I klasė — iki 1000 ccm, II — nuo 1000 iki 2000, III — nuo 2000 iki 3000, IV — nuo 3000 iki 5000, V — nuo 5000 iki 7000, VI — virš 7000 ccm.

KATEGORIJA „C“ — su reaktyviniais varikliais.

KATEGORIJA „D“ — automobiliai ant oro pagalvės.

AUTOMOBILIŲ, SKIRTŲ SPORTINĖMS VARŽYBOMS, KLASIFIKACIJA

KATEGORIJA „A“ — serijiniai ir jų bazėje paruošti automobiliai. Jie skirstomi į 5 grupes. 1 grupė — serijiniai turistiniai (lengvieji) automobiliai gaminami ne mažiau 5000 per metus (A-1). 2 grupė — specialiai paruošti serijiniai turistiniai automobiliai (turi būti pagaminta ne mažiau 1000 per 12 mėn. laikotarpį) (A-2). 3 grupė — serijiniai didžiojo turizmo (GT) automobiliai (gamyba 1000 per 12 mėn.) (A-3). 4 grupė — specialiai paruošti didžiojo turizmo automobiliai (gamyba — 400 per 24 mėn.) (A-4). 5 grupė — automobiliai pagaminti 1–4 gr. automobilių pagrindu (A-5).

1–5 grupių automobiliai skirstomi į 15 klasių pagal variklio darbinį tūrį: I klasė — iki 500 ccm, II — nuo 500 iki 600, III — 600–700, IV — 700–850, V — 850–1000, VI — 1000–1150, VII — 1150–1300, VIII — 1300–1600, IX — 1600–2000, X — 2000–2500, XI — 2500–3000, XII — 3000–4000, XIII — 4000–5000, XIV — 5000–6000, XV — virš 6000 ccm.

KATEGORIJA „B“ — specialūs sportiniai ir lenktyniniai automobiliai.

6 grupė (B-6) — dviečiai sportiniai automobiliai, 7 grupė (B-7) — tarptautinių for-

mulių lenktyniniai automobiliai.

Pagal variklio darbinį tūrį 7 grupės automobiliai skirstomi į 3 formules: 1 formulė — iki 3000 ccm be įpūtimo ir 1500 su įpūtimo. 2 formulė — iki 2000 ccm be įpūtimo. 3 formulė — iki 2000 ccm be įpūtimo, bet variklio maitinimo sistema turi turėti 24 mm diametro droselinę angą, pro kurią turi praeiti visas įsiurbiamas oras.

8 grupė (B-8) — laisvų formulių automobiliai.

TARYBŲ SĄJUNGOJE VEIKIANTI SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ KLASIFIKACIJA (nuo 1978 m. sausio 1 d.)

Automobiliai skirstomi į klases ir pagal paskirtį.

AUTOMOBILIAI ŽIEDINĖMS LENKTYNĖMS

III formulė — tarptautinė (B-7), formulė „Vostok“ (B-8) — variklis iki 1300 ccm, formulė „Molodiožnaja“ (B-8) — variklis iki 350 ccm, I klasė — variklis iki 1300 ccm (pagal tarptautinę klasifikaciją grupė A-2, klasė — 7) II klasė — nuo 1300 iki 1600 ccm (A-2 kl. 8), III klasė — nuo 2000 iki 2500 ccm (A-2 kl. 10). I–III klasių automobiliai ne visai atitinka A-2 grupės techninius reikalavimus, kadangi jų variklis ir transmisija turi atitikti A-1 grupės reikalavimus.

IV klasė — variklis iki 1300 ccm (A-2, 7 klasė), V klasė — variklis nuo 1300 iki 1600 ccm (A-2, 8 kl.), VI klasė — variklis nuo 2000 iki 2500 ccm (A-2, 10 kl.)

AUTOMOBILIAI RALIO VARŽYBOMS

I klasė — iki 1300 ccm (A-1, 7 kl.), II klasė — nuo 1300 iki 1600 (A-1, 8 kl.), III klasė — nuo 2000 iki 2500 (A-1, 10 kl.), IV klasė — nuo 1150 iki 2500 ccm (A-2, 7, 8, 10 klasė)

AUTOMOBILIAI KROSO VARŽYBOMS

I klasė — nuo 1150 iki 2500 ccm serijiniai lengvieji

automobiliai, II klasė — iki 1300 ccm specialūs krosiniai automobiliai („Bagi“), III klasė — nuo 1300 iki 2500 ccm spec. krosiniai automobiliai („Bagi“), IV klasė — sunkvežimiai, kurių keliamoji galia mažiau 1,5 t., V klasė — sunkvežimiai, kurių keliamoji galia nuo 1,5 iki 4 t., VI klasė — sunkvežimiai, kurių keliamoji galia nuo 4 t. iki 6 t.

Atskirą grupę sudaro automobiliai karlingo varžyboms. Jie skirstomi į klases pagal variklio darbo krūvį ir kai kuriuos konstrukcinius ypatumus.

Visuose automobiliuose turi būti įrengiami didinantieji važiavimo saugumą. Jie reglamentuojami techniniuose reikalavimuose tiek bendruose, tiek atskiroms grupėms ir klasėms.

Ruošiant serijinius automobilius varžyboms leidžiami kai kurie konstrukciniai pakeitimai, tačiau A-1 ir A3 grupėse ir formulėje „Vostok“ neleidžiami konstrukciniai pakeitimai, didinantieji variklio galingumą ir automobilio dinamiškumą. A-2 ir A-4 grupėse, formulėse III ir „Molodiožnaja“ galima didinti variklio galingumą ir keisti transmisijos važiuoklės ir kėbulo konstrukciją techninių reikalavimų šioms grupėms rėmuose. Automobiliams kroso varžyboms leidžiama keisti važiuoklės konstrukciją, bet draudžiama forsuoti variklius.

Žiedinių plento lenktynių pasaulio pirmenybės vyksta I formulės automobiliais („Gran pri“ varžybos). Rali pasaulio pirmenybėse dalyvauja A-1, A-4 grupių automobiliai, tačiau daugiausia šansų laimėti, žinoma, turi A-4 grupės automobiliai.

Europos pirmenybės pravedamos II formulės lenktyniniais automobiliais (žiede) ir visų grupių serijiniais automobiliais (ralio varžybos).

Socialistinių žalių taurės varžybose dalyvauja formulės „Vostok“ lenktyniniai automobiliai, A-2 grupės 7 kl. automobiliai (žiedinės lenktynės) ir A-2 grupės visų klasių automobiliai (ralio varžybos).

SKLANDYTUVŲ | 9520 METRŲ AUKŠTĮ

Iš šiais metais respublikos sklandytojai gerino Tarybų Lietuvos rekordus. Vieno jų

autorius — klaipėdietis Mindaugas Balaika. Jis spalio 21 d. Ordžonikidzėje sklandytuvu „Kobra-15“ pakilo į 9520 metrų aukštį ir pagerino ankstesnį kauniečių Antanui Rūkui priklausiusį respublikos rekordą (8800 m).

„AUKSINIS MOPEDAS“

Rygoje buvo surengtas ketvirtasis sąjunginis „Aukšinio mopedo“ krosas, skirtas Tarptautiniams vaikų metams pažymėti. Varžybose dalyvavo ir SDAALR Jurbarko ra-

jono komanda. Jaunieji Tarybų Lietuvos mopedų lenktynių mėgėjai pralenkė tryliką komandų ir užėmė varžybose trečiąją prizinę vietą. Nugalėjo Latvijos sportininkai, antri — estai.

A. BRIEDIS

GERBIAMIEJI SKAITYTOJAI!

Jūs paėmėte į rankas paskutinį 1979-ųjų metų „Sparnų“ numerį. Tačiau, neabejojame, vartydami jį, skaitydami Jus dominančius straipsnius. Naujų metų slenkslyje prisimename ir kitus šiais metais išleistus „Sparnų“ numerius. Parašykite redakcijai, kokie buvo visi šie 1979-ųjų metų „Sparnai“, kokios temos sudomino ir kokie straipsniai labiausiai patiko, kokį norėtumėt matyti leidinį 1980-aisiais metais.

Redakcija laukia, gerbiamieji skaitytojai, iš kiekvieno Jūsų laiškų su pageidavimais, pasiūlymais. Jūsų žodis, patarimai padės redakcijos kolektyvui gerinti leidinio turinį, plėsti tematiką, tobulinti jo išvaizdą.

Redakcija iš anksto dėkoja Jums ir sveikina sklandytojus.

SU NAUJAISIAIS METAIS!

ĮVAIRENYBĖS

VARIKLIS, VAROMAS... ORO

Ko tik nesugalvoja konstruktoriai, kovojantys su vis didėjančiu degalų „badu“. Jau sukurti motorai, kuriems kuras yra spiritas, vandeniš, akmenų anglis ir net malkos. Bet, matyt, patį taupiausią išrado italas Vitorijas Sorgatas. Jo miniatiūrinio automobilio variklio kuras... oras!

Prie originalios konstrukcijos variklio prijungiami keli suspausto oro balionai. Specialus pedalas reguliuoja jo tiekimą į variklį. Ir rieda šis automobilis 40 km/val greitį, nekeldamas jokio triukšmo ir netersdamas aplinkos. Pasibaigus orui balionuose, jį nesunku papildyti bet kurioje degalinėje, panaudojus įrengimu padangoms pripūsti.

IR VEL DIRIZABLIS

Po 1937 metais Vokietijos dirizabilį „Hindenburgas“ istikusios katastrofos, pasaulis lyg ir pamiršo šią aviacijos jaunystės priemonę. Sukūrus naujas patvarias medžiagas, tinkamas gaminti patikimą dirizabilio apvalkalą, bei išradus pigų būdą heliui gaminti, nemaža konstruktorių vėl prisiminė senuosius laikus. Ypač aištingai dirizabilų kūrimo ėmėsi italai. Romos universiteto aviatechnologinio instituto direktorius Paolas Santinis pareiškė spaudai, jog ruošia kelis naujų tipų dirizabilų projektus.

Pasak P. Santinio, dirizabilai — optimali oro transporto rūšis tose šalyse, kur nėra gerai įrengtų aerodromų, nepakanka geležinkelių bei plentų. Turimos galvoje, visų pirma, besivystančios šalys. Be to, dirizabilai gali būti panaudoti miškams bei jūrų pakrantėms stebėti, moksliniams tyrimams. Priklausomai nuo poreikių, ir konstruojami naujieji „cepelinai“. Vienų jų paskirtis išbūti ore savo jėgomis iki 20 valandų, kitų — pergabenti stambias konstrukcijas į sunkiai prieinamas vietas. Mažiausieji dirizabilai pasiims į padangas 3–4 žmones, o didieji pajęs pakelti ir perskraidinti net šešiasdešimties tonų svorio krovinius.

NEPAPRASTA PARODA

Sveicarijoje įvyko nepaprasta sklandytuvų paroda-demonstravimas. Joje galima buvo susipažinti su pusšimčiu sklandytuvų, pagamintų 1932–1958 metais. Ypatinę susidomėjimą sukėlė 1932 metų laidos Anglijoje pagamintas skraidymo aparatas „Skoud“, kuris ne tik gerai atrodė, bet ir kuo puikiau siai skraidė.

VAROMAS SAULĖS ENERGIJA

[domų aviamodelį] sukūrė VFR konstruktorius Helmutas Senkas. Jo modelio variklis varomas saulės energija. Per bandomąjį skridimą modelis išsilaikė ore 8 minutes 29 sekundes.

POPULIARUMAS PANAUDOJAMAS BIZNIUI

Amerikietis Paulis Makredis sukūrė du žmogaus jėga varomus lėktuvus, kurie Brajeno Aleno pilotuojami pelnė anglų pramonininko Kramerio premijas. Ypač populiarus tapo Makredis po to, kai jo konstrukcijos „Gosamer Albatrosas“ buvo įveiktas Lamanšo sąsiauris. Makredis, gavęs už šį skridimą pusę premijos — 100 tūkstančių dolerių, nutarė juos panaudoti bizniui. Jis žada pradėti gaminti detales paprastesnės konstrukcijos šio tipo lėktuvams. Norintys skraidyti privalės jas montuoti patys. Pasak konstruktoriaus, naujojo tipo lėktuvus „Gosamer“ galės būti surinktas per 200 darbo valandų.

PASAULIO ČEMPIONAS KEICIA PROFESIJĄ

Buvęs geriausias pasaulio autolenktynininkas Nikis Lauda nutarė persėsti iš automobilio į lėktuvą. Atsisakęs tolesnių startų automobilių lenktynėse, jis visus savo uždirbtus pinigus investavo į naujai sukurta aviacijos kampaniją „Lauda Air“. Vienas jos pilotų būsiąs Nikis.

NEILGAS SKRYDIS

„Devido“ uraganas, tapęs viena baisiausių šio amžiaus stichinių nelaimių Atlanto rajone, sukėlė nemažą nemalonių ir aviacijai. Vieną jo „pokštų“ matome užfiksuotą

nuotraukoje. Siautėdamas Dominikos respublikoje, uraganas pasigavo 20 tonų svorio lėktuvą ir nusiaubė jį ant Santo Domingo aerodromo multinės pastato. Laimel, lėktuve nebuvo žmonių.



SKRAIDYKLE IS ANGLIJOS Į PRANCOZIJĄ

Nepaprastą kelionę skraidykle atliko Džeris Brinas. Sportininkas, kuriam priklauso pasaulio tolų rekordas skraidykle, startavęs Londone, pradžioje pasiekė Folktoną. Tolesnis skridimo etapas vedė per Lamanšą. Nepaisant nepalankių oro sąlygų, sąsiaurį jis perskrido per penkiasdešimt minučių.

RAKETA ANT RATŲ

Taip pavadino šį nepaprastą automobilį šios sporto šakos žinovai. Sukūrė „Budveiserį“ amerikietis Bilas Frederikas. Šis darbas truko aš-

Na, o toliau, kaip pareiškė žurnalistams dvidešimt šešerių metų anglas, viskas buvo žymiai paprasčiau. Per du sekančius etapus, naudodamasis savo skraidykle, kurios sparnų mostas 20 m, jis dviem etapais pasiekė Prancūzijos sostinės Paryžiaus priemiestį.

D. Brino skraidyklė sveria 45 kg ir aprūpinta varikliu, įgalinančiu atlikti trijų valandų trukmės autonominį skridimą.

tuonerius metus ir atsiėjo šimtus tūkstančių dolerių. Išbandyta buvusio druskos ežero dugne mašina, kurios variklis yra 48 tūkstančių arklio jėgų galingumo, išvystė 1027,5 km/val greitį.





VAIKINAI IR MERGINOS!

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



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

Į GAMYKLĄ PRIIMAMI JAUNUOLIAI, BAIGĘ VIDURINĮ MOKSLĄ. GABIAUSIEJI, NORINTIEJI KELTI KVALIFIKACIJĄ, SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNČIAMI MOKYTIS Į ŠALIES AUKŠTĄSIAUSIĄ INŽINERINĖS AVIACIJOS MOKYKLĄ

KREIPTIS ADRESU:

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

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

