

SPARNAI



3
1976



Leidžia SDAALR Lietuvos TSK
Centro Komiteto
Aviacijos sporto federacija

Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: **ANTANAS ARBAČIAUSKAS**, **CESLOVAS BALČIONAS**, **PETRAS BRUNZA**, **JONAS DOVYDAITIS**, **ALEKSANDRAS JONUŠAS**, **BRONIUS JURŠĖ** [atsakingas sekretorius] **KAZYS KILČIAUSKAS** [atsakingas redaktorius pavadootojas], **DONATAS KOSTIUKEVIČIUS**, **ALVYTIS LUKOSEVIČIUS**, **BRONIUS OŠKINIS**, **VYTAUTAS PAKARSKAS**, **ALFONŠAS PRANSKĖTIS**, **ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS**, **JUOZAS ZUJUS** [redaktorius].

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

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

Atiduota rinkti 1976.VI.11. Pasirašyta spausdinti 1976.IX.30. Tiražas 37 690 egz. 4 sp. lankai, 4,72 sąlyg. sp. lanko, 5,92 leid. lanko, 5,36 aut. lanko, leidinio formatas 60×90/8. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1. LV 13160. Užsak. Nr. 1894.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)

Информационный бюллетень
Федерации
авиационного спорта
ДОСААФ Лит. ССР
На литовском языке
© „Sparnai“, 1976/3

**PIRMAME VIRSELIO PUSLA-
PYJE:** fikslus nusileidimas.
V. RUBANO nuotr.

**ANTRAME VIRSELIO PUSLA-
PYJE:** panevėžietis raketų mo-
deliuotojas J. Baublys ruošia
raketoplaną skrydžiui.
A. ŠAULIO nuotr.

SOCIALISTINIO LENKTYNIAVIMO SUTARTIS PRATĘSTA

Ne pirmus metus lenktyniauja Lietuvos, Latvijos ir Estijos SDAALR organizacijos. Lenktyniavimas praturtina visus: susipažįstama su patriotinio, gynybinio masinio ir sportinio darbo pasiekimais, paskleidžiama pirmaujančių kolektyvų darbo patirtis.

Šį kartą susumuoti rezultatų, aptarti, kaip buvo vykdomi socialistinio lenktyniavimo įsipareigojimai paskutiniuosius devintojo penkmečio metams, Pabaltijo respublikų SDAALR organizacijų delegacijos, vadovaujamos Estijos SDAALR

CK pirmininko J. Raudsepo, Latvijos SDAALR CK pirmininko pavadootojo J. Vitolinšo ir Lietuvos SDAALR CK pirmininko pavadootojo S. Levčenkos, buvo susirinkusios Vilniuje. Delegacijų vadovai plačiai papasakojo, kaip dirba SDAALR organizacijos, vykdydamos XXV suvažiavimo istorinius nutarimus, aptarė socialistinio lenktyniavimo rezultatus.

Šiandien mūsų respublikoje kas antras suaugęs gyventojas yra SDAALR narys. Čia atiteko pirmoji vieta socialistiniame lenktyniavime. Lietuvos SDAALR pirmavo ir ruošiant

jaunimą tarnybai Ginkluotosiose Pajėgose, taip pat vairuotojus, aviacijos bei radijo specialistus. Taikomųjų karinių bei techninių sporto šakų atskyrininkų ir sporto meistrų ruošime pirmavo kaimynai estai ir latviai.

Susumavus visus pasiekimus, pirmoji vieta 1975 metų socialistiniame lenktyniavime pripažinta Lietuvos SDAALR.

Trijų brolišių respublikų SDAALR CK vadovai pasirašė naują socialistinio lenktyniavimo sutartį pirmiesiems dešimtojo penkmečio metams.



Socialistinio lenktyniavimo 1976 metams sutartį pasirašo SDAALR Estijos CK pirmininkas J. Raudsepa (kairėje), SDAALR Lietuvos CK pirmininko pavadootojas S. Levčenką ir SDAALR Latvijos CK pirmininko pavadootojas J. Vitolinšą.



SDAALR Estijos, Latvijos ir Lietuvos Centro komitetų atstovai aptaria 1975 metų socialistinio lenktyniavimo rezultatus.

L. VASAUSKO nuotr.

TARYBŲ valstybės įkūrėjas V. Leninas yra pareiškęs, jog būsimų karų idėjinis auklėjimas įtvirtinama viskas, ką yra iškovojoji revoliucija. Sunkiais mūsų šaliai metais jaunimas ir komjaunimas pateisindavo Komunistų partijos viltis. Jaunų žmonių poelgiai, jų darbinis ir visuomeninis aktyvumas, pareigos jausmas, meilė Tėvynei — štai jaunimo auklėjimo komunizmo idealais kriterijai. Tad didžioji mūsų pareiga — ugdyti tvirtus ir ištikimus Tėvynės gynėjus.

Atskaitiniame pranešime TSKP XXV suvažiavimui drg. L. Brežnevas kalbėjo: „Išvirti darbo žmonių, visų pirma jaunosios kartos, sąmonėje tarybinio patriotizmo ir socialistinio internacionalizmo idėjas, pasididžiavimą Tarybų šalimi, mūsų Tėvyne, pasiryžimą ginti socializmo iškovojojus — buvo ir tebėra vienas svarbiausių partijos uždavinių“.

Respublikos komjaunimas skiria didelį dėmesį jaunimo ruošimui karinei tarnybai, patriotinio darbo tobulinimui, kuris ypač praturtėjo naujomis įdomiomis veiklos formomis praėjusiais metais, kai tarybinė liaudis iškilmingai pažymėjo Pergalės prieš hitlerinę Vokietiją 30-ąsias metines.

Jaunimo karinio patriotinio auklėjimo šiuolaikinėmis sąlygomis uždaviniai ryškiai nubrėžti TSKP XXV ir komjaunimo XVII suvažiavimų nutarimuose. Vadovaudamosios šiais dokumentais, komjaunimo organizacijos kartu su kariniais komisariatais, SDAALR komitetais, karinių dalių politiniais skyriais ir kitomis organizacijomis numatė, kokiomis priemonėmis tobulinti jaunimo karinį patriotinį auklėjimą, kaip geriau ruošti jaunuolius karinei tarnybai TSRS Ginkluotose Pajėgose.

Kaip SDAALR klubuose ir mokyklose, pradinio mokymo punktuose ruošiami šaukiamojo amžiaus jaunuoliai, kaip komplektuojamos grupės pagėdaujančių mokyti šalies karinėse mokyklose, kaip šefuojamos karinės dalys — šie ir kiti klausimai svarstomi bendruose LLKS CK biuro ir sekretoriato, respublikinio karinio komisariato bei respublikos SDAALR CK posėdžiuose.

Mūsų didžioji komjaunuoliška pareiga — būsimiesiems kariams suteikti pradinį karinių ir techninių žinių. Nepriklauso, išėję pradinio karinio rengimo kursą, jaunuoliai kur kas lengviau įsijungia į karinių dalių kolektyvų gyvenimą, greičiau ir tobuliau įsisavina šiuolaikinę karinę techniką.

Karinis patriotinis auklėjimas — sudėtinė komunistinio auklėjimo dalis. Ugdyti jaunuoliams meilę socialistinei Tėvynei, tarybinei liaudžiai, iš-

pavasarinio potvynio metu išgelbėjo beveik trisdešimt žmonių gyvybę. Šis drąsuolis vaikinai su karyba susipažino SDAALR klubuose. Mėgo jis techniškuosius mokslus, domėjosi aviacija.

Tėvynės sienų sargyboje budriai budi jaunuoliai, vilkintys karinę uniformą. Vien puikūs atsiliepiamai pasiekia mus apie komjaunuolius seržantus R. Noreiką, A. Jasaitį, V. Kašalimą, jefreitorius V. Žarnauską, A. Stankevičių ir daugelį kitų.

DIDŽIOJI PAREIGA

tikimybę komunizmo idealams — tai svarbiausi komjaunimo ir SDAALR organizacijų uždaviniai. Kas gali būti kilniau, kaip širdimi prisiliesti vyresniųjų kartų revoliucinių iškovojojų — neišsenkančio patriotizmo šaltinio. Kasmet tūkstančiai vaikų ir merginų, dalyvaudami žygiuose tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis, sutvirtėja dvasiškai, pasisemia darbui bei mokslui jėgų. Vien pernai tokiuose žygiuose dalyvavo daugiau kaip 470 tūkstančių jaunuolių.

Revoliucinis ir komunistinis įsitikinimas — tokia SDAALR pirmųjų organizacijų veiklos ideologinė kryptis. Sunkių vėlandų mūsų jaunimas randa savyje pakankamai dvasinių ir fizinių jėgų būti tvirtas, neboti sunkumų. Prieš keletą metų šalyje plačiai nuskambėjo eilinio kario Vlodo Rimkaus vardas. Lenino komjaunimo auklėtinis savo gyvybės kaina

Didelį poveikį aktyvinant patriotinį darbą komjaunimo organizacijose turi socialistinis lenktyniavimas tarp miestų ir rajonų komjaunimo komitetų, siekiant kuo geriau paruošti jaunuolius tarnybai Tarybinėje Armijoje. Šioje srityje respublikos miestų ir rajonų komjaunimo, SDAALR komitetai, kariniai komisariatai sukaupė nemažą patyrimą. Rengiamos priemonės praktiškai apima visą ikišaukiamojo ir šaukiamojo amžiaus jaunimą, o masiniai renginiai turi didelę idėjinę, auklėjamąją ir politinę reikšmę.

Tačiau dar ne viską padarė komjaunimo, SDAALR pirminės organizacijos jaunimo karinio patriotinio auklėjimo barmuose. Dar pasitaiko formalizmas, neorganizuotumas. Nepakankamas dėmesys skiriamas šaukiamojo amžiaus jaunimo fiziniui ruošimui, PDG normų laikymui.

Bendrai su karinių komisa-

riatų darbuotojais šių ir ateinančių metų perspektyviniuose planuose numatyta, kaip geriau paruošti šaukiamojo amžiaus jaunuolius būtinajai karinei tarnybai. Sulaukėm pirmųjų rezultatų. Pavyzdžiui, Šakių, Zarasų, Švenčionių, Pasvalio rajonuose komjaunimo ir SDAALR komitetų, karinių komisariatų bendro darbo dėka didžioji dauguma šaukiamojo amžiaus jaunuolių yra VLKS nariai, išėję puikią pasirodymo karinei tarnybai mokyklą.

Pastaraisiais metais pagerėjo fizinis jaunuolių pasirengimas. Pernai beveik visi pašauktieji tarnybon Tarybinėje Armijoje buvo PDG ženkliniai, devyni iš dešimties — sportininkai atskyrininkai. Vis labiau tampa populiarsnės karinių taikomųjų sporto šakų varžybos, karinės sportinės vasaros stovyklos, kurios gerai organizuojamos Šakių, Zarasų, Pasvalio, Švenčionių ir kituose rajonuose. Malonu konstatuoti, kad praėjusiais metais maždaug visi Tarybinės Armijos pašaukti vaikinai iš mūsų respublikos buvo išklausę pradinio karinio rengimo kursą, kas trečias įgijęs parašiutininko, radijo operatoriaus ar kitą karinę techninę specialybę. Čia būtina pažymėti, kad išeinantys atlikti karinės tarnybos jaunuoliai — ne tik būsimi kariai, bet ir būsimieji liaudies ūkio specialistai. Po poros-trejetų metų jie vėl grįš į savo kolektyvus užsigrūdinę, sutvirtėję, įgiję naujų žinių, išmokę naujų specialybių. Labai svarbu, kad tarnybos metu komjaunimo ir SDAALR organizacijos nuolat palaikytų ryšius su savo kolektyvų pasiuntiniais, o, grįžus jiems iš Tarybinės Armijos, iškilmingai vėl sutiktų kolektyve.

TSKP XXV suvažiavimas iškėlė didelius uždavinius, auklėję jaunimą komunistinių idealų dvasia, ugdant meilę Tėvynei, patriotizmą, gerinant patriotinį ir gynybinį masinį darbą gyventojų tarpe. Komjaunimas, SDAALR organizacijos, kariniai komisariatai ir ateityje šiam darbui nuolat turi skirti dar didesnę dėmesį, rūpestį ir atidumą, tobulinti veiklos formas ir darbo metodus.

R. BALTRUŠAITIS,
Lietuvos LKS

Centro Komiteto sekretorius

RAUDONOSIOS VĖLIAVOS ORDINU APDOVANOTA

1947 M. SAUSIO 30 D. TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUMO ĮSAKU UŽ SĖKMINGĄ DARBĄ, STIPRINANT TSRS GYNYBINĘ GALIĄ, IR RYŠIUM SU DRAUGIJOS 20-MEČIU, OSOAVIACHIMAS APDOVANTAS RAUDONOSIOS VĖLIAVOS ORDINU.



IŠBANDYMŲ METAI

Niekada neišblės iš atminties rūstūs Didžiojo Tėvynės karo 1941—1945 metai, amžiams liks istorijoje šlovingi tarybinės liaudies kovų ir pergalų su nuožmiu priešu — fašizmu puslapiai.

Didžiajame Tėvynės kare Osoaviachimas garbingai išlaikė sunkius išbandymus. Partijai pašaukus, osoaviachimiečiai kaip vienas stojo į Tėvynės gynėjų gretas. Vieni su ginklu rankose kovėsi karo frontuose, kiti su didžiuliu atsidaivimu dirbo užnugaryje.

Jau Tėvynės karo dienomis partija Lenino komjaunimui ir Osoaviachimui iškėlė uždavinį — skirti visas jėgas rezervui armijai ir laivynui ruošti.

Kolektyvuose, pirminėse patriotinės draugijos organizacijose buvo formuojamos rezervistų grupės, būriai ir komandos, kur osoaviachimiečiai, vadovaujami partinių komitetų, mokė jaunimą, visus gyventojus karybos. Iš apmokytųjų buvo formuojami liaudies apsauginiai būriai. Vien tik 1941 metais iš liaudies apsauginių būrių buvo suformuota apie 60 divizijų, kurios, stojusios į žūtbutinę kovą su fašistiniais okupantais prie Maskvos ir Leningrado, kituose frontuose, kovėsi kaip savarankiški junginiai, rodydami didelį didvyriškumą.

Didelį darbą Osoaviachimas nuveikė ir ruošiant partizanus

kovai su fašistais okupuotuose rajonuose. Vien tik Maskvos Osoaviachimo organizacija partizaninei kovai paruošė apie du tūkstančius snaiperių, radijų ir žvalgų.

Didysis Tėvynės karas buvo didelių išbandymų metai patriotinės draugijos sportininkams aviatoriams. Sklandytojai ir lakūnai dabar sėdo prie kovos lėktuvų šturvalų, parašiotininkai ir aviamodeliuotojai stojo į desantininkų gretas. Aviacijos sporto klubų auklėtiniai osoaviachimiečiai oro mūšiuose su fašistiniais maitvanagiais rodė didelį didvyriškumą. Apie tai byloja neblėstančia šlove apgaubti lakūnų, Osoaviachimo auklėtinų, triskart Tarybų Sąjungos Didvyrių Aleksandro Pokryškino ir Ivano Kožedubo žygdar-

biai. Aleksandras Pokryškinas, dabar Tarybų Sąjungos maršalas, TSRS Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pirmininkas, atliko daugiau kaip 550 kovinių skridimų, turėjo 137 oro mūšius su fašistiniais maitvanagiais, kurių 59 numušė oro kautynėse.

Lakūnų, dukart Tarybų Sąjungos Didvyrių tarpe dauguma yra Osoaviachimo auklėtiniai, o iš 2785 lakūnų, kuriems Tėvynės karo metais buvo su teiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas, 950 pradinį apmokymą įgijo Osoaviachimo aviacijos sporto klubuose.

Kai fašistiniai okupantai buvo išvyti iš tarybinės žemės, partija ir tarybinė vyriausybė Osoaviachimui patikėjo uždavinį — aktyviai dalyvauti bu-



Pulko draugai sveikina su pergale oro kautynėse Tarybų Sąjungos Didvyrį I. Kožedubą (kairėje).



Tarybų Sąjungos Didvyris A. Pokryškinas (pirmame plane) po eilinio kovinio skridimo.

vusių okupuotų teritorijų išminavimo darbuose. Vien tik 1945 metais osoaviachimiečiai išvalė nuo minų, bombų ir kitų fašistų paliktų sprogmenų daugiau kaip pusantro milijono kvadratinį kilometrų plotą, padarydami nepavojingais apie 15 milijonų vienetų sprogmenų.

Nuaidėjus paskutinėms Didžiojo Tėvynės karo mūšių kanonadoms, Osoaviachimui iškilo nauji uždaviniai — atgaivinti patriotinės draugijos pirminių organizacijų veiklą, įtraukti savo narius į krašto atstatymo darbus, tobulinti patriotinio darbo formas ir metodus. Didelis dėmesys buvo skiriamas osoaviachimiečių gretų gausinimui. Jau 1945 metų pradžioje patriotinė draugija turėjo beveik 14 milijonų narių, daugiau negu paskutiniaisiais ikikariniais metais. Ypač suaktyvėjo draugijos narių veikla mokyklose ir gamybinuose kolektyvuose. Labai populiarūs tapo šaulių ir aviamodeliuotojų, radistų ir kitų techninių sporto šakų būreliai, kuriems daugiausiai vadovavo demobilizuoti Tarybinės Armijos kariai osoaviachimiečiai. Buvo pradėtos rengti techninių sporto šakų įvairaus pobūdžio varžybos, kuriama techninė bazė. Čia didelį aktyvumą rodė sportininkai aviatoriai. Jaunimas vėl sėdo į sklandytuvus ir sportinius lėktuvus, statė aviamodelius ir drąsiai siekė meistriskumo.

1948 m. sausio mėn. Osoaviachimas perorganizuojamas į tris savarankiškas draugijas: Savanorišką draugiją armijai remti, Savanorišką draugiją aviacijai remti ir Savanorišką draugiją laivynui remti. Tuo buvo siekiama suaktyvinti jūrų, aviacijos ir kitų techninių sporto šakų vystymą, pagerinti ir paspartinti kvalifikuotų kadryų ruošimą patriotiniam gynybiniam darbui plėsti. Tokia nauja savanoriškų patriotinių draugijų organizacinė struktūra gyvavo iki 1951 metų.

KAI NEBEGRIAUDĖJO KARO KANONADA

Prasidėjęs Didysis Tėvynės karas nutraukė aktyvią Osoaviachimo veiklą Tarybų Lietuvoje. Daugelis vadovaujančių Osoaviachimo darbuotojų ir aktyvistų pasitraukė į Tarybų Sąjungos gilumą ir vėliau stojo į Lietuviškosios 16-osios divizijos kovotojų gretas. Kiti, likę okupuotoje Lietuvoje, taip pat paėmė ginklą į rankas ir stojo į partizanų gretas. Ne vieną žygdarbį Didžiojo Tėvynės karo metais atliko Osoaviachimo auklėtiniai. Aukso raidėmis įrašyti buvusio vienos Kauno mokyklos aviacijos būrelio vadovo, Tarybų Sąjungos Didvyrio, tarybinio partizano Juozo Aleksonio, Osoaviachimo aktyvistės, Tarybų Sąjungos Didvyrės Marytės Melnikaitės ir daugelio, daugelio kitų vardai.

Išvadavus Tarybų Lietuvą iš fašistinės okupacijos, respublikos Osoaviachimo organizacija vėl išvystė savo veiklą. Vadovaujant partiniams ir tarybiniais organams, per trumpą laiką buvo suburtas osoaviachimiečių aktyvas, įkurtos pirminės organizacijos periferijoje. 1949 m. pradžioje Osoaviachimo pirminės organiza-



Bombonešio ekipažas (iš kairės į dešinę): dukart Tarybų Sąjungos Didvyris A. Moiodčis, Tarybų Sąjungos Didvyris S. Kulikovas, A. Panfilovas ir A. Vasiljevas, 1942 metų rugpiūtyje bombardavę Berlyną.

cijos savo gretose vienijo daugiau kaip 35 tūkstančius narių. Jau tada labai aktyviai veikė aviamodelizmo būreliai, o sklandytojai drąsiai siekė naujų respublikos rekordų. Ypač aktyviai dirbo aviacijos sporto mėgėjai Kaune, kurie ne tik patys skraidė, bet ir apmokė jaunimą, statė sklandytuvus, rengė įvairias varžybas, parodomuosius skridimus aviacijos sporto šventėse respublikos miestuose.

Tačiau bene didžiausią darbą osoaviachimiečiai atliko padėdami tarybiniais kariais išminuoti fašistinių okupantų paliktus sprogmenis: bombas, minas, sviedinius. Osoaviachimo organizacijose buvo rengiami išminuotojų kursai, o apmokyti buvo siunčiami į visus respublikos kampelius išvalyti gimtąją žemę nuo okupantų paliktų sprogmenų. Per trejetą metų Osoaviachimo organizuotos 54 išminuotojų komandos sunaikino daugiau kaip pusantro milijono bombų, minų ir sviedinių, tuo išgelbėdamos daugelio žmonių gyvybę. Didelio darbo, ištvermės ir narsos dėka per trumpą laiką buvo likviduoti karo padari-

niai, ir respublikos darbo žmonės galėjo be bėgstavimų, su pilna energija ir pasiryžimu dirbti atstatant sugriautą kraštą.

Už drąsą ir didelį pasiaukojimą, likviduojant fašistinių okupantų paliktus sprogmenis, dvidešimt šeši respublikos osoaviachimiečiai buvo apdovanoti Tarybų Sąjungos ordinais ir medaliais, o dvylikai buvo įteiktas Tarybinės Armijos ženklas „Pasižymėjęs minuotojas“.

Tarp apdovanotųjų — šimtus kartų „žaidęs“ su mirtimi kringiškis J. Liaudanskas, padaręs nekenksmingais apie keturis tūkstančius sprogmenų, suvalkietis A. Markelis, surinkęs ir sunaikinęs beveik šešis tūkstančius minų, bombų ir sviedinių.

1947 m. birželio mėn. TSRS Osoaviachimo Centro taryba už nuopelnus, pasiektus vykdančios TSRS Ministrų Tarybos nutarimą dėl buvusios okupacijos Lietuvos TSR teritorijos kompaktiško išminavimo, apdovanojo respublikos Osoaviachimo draugiją.

Trečiaisiais pokario metais. Osoaviachimui pasidalinus į



Iš šio surinkimo cecho A. Jakovlevo konstrukcijos naikintuvai buvo siunčiami į frontą.



Tarybiniai lėktuvai Berlyno šturmo metu virš reichstago.



Viktoras Talalichinas apžiūri taranuoto fašistų lėktuvo nuolaužas. Šį lėktuvą oro mūšyje prie Maskvos jis taranavo 1941 m. rugpjūčio 7-osios naktį.

tris savarankiškas organizacijas — savanoriškas draugijas armijai, aviacijai bei laivynui remti, pasikeitė šios patriotinės organizacijos veikla ir darbo stilius. Dabar geriau buvo galima vadovauti atskiroms techninėms sporto šakoms, buvo siekiama masiškiau rengti sporto varžybų, patriotinių renginių. Reorganizacijos teigiamą poveikį pajuto ir respublikos aviacijos sporto entuziastai. Žymiai aktyviau buvo skatinami šios sporto šakos veteranai, sklandytuvų konstruktoriai. Miestuose pradėtos steigti aviacijos sporto

šakų sekcijos, rajonuose ir mokyklose — aviamodelizmo būreliai. Tuo metu buvo pradėtos organizuoti ir respublikinės aviacijos sporto šakų varžybos.

Pokario metai, iki 1951-ųjų, buvo aktyvios Osoaviachimo organizacijos veiklos laikotarpis. Ši patriotinė organizacija respublikoje tapo masine, jos nariai gamybinuose kolektyvuose, mokyklose dirbo ne tik didelį sportinį darbą, bet taip pat buvo aktyvūs politinio darbo organizatoriai.

B. JAGMINAS



Osoaviachimo nariai aktyviai dalyvavo iš okupantų išvaduos teritorijos išminavime.

ATASKAITOS IR RINKIMAI SDAALR ORGANIZACIJOSE

Ateinančių metų pradžioje daugiataukstantinė SDAALR narių armija pažymės patriotinės gynybinės draugijos 50-metį. Jubiliejaus išvakarėse SDAALR organizacijose vykstanti ataskaitinė rinkiminė kampanija yra savotiška draugijos veiklos ir laimėjimų apžiūra.

Didžiojoje daugumoje respublikos SDAALR pirminių organizacijų ataskaitiniai rinkiminiai susirinkimai jau įvyko. Spalio—lapkričio mėnesiais vyks rajonų ir miestų konferencijos. Labai svarbu, kad šioms konferencijoms būtų iš anksto ir gerai pasiruošta. Konferencijos visur turi vykti aukštame idėjiname ir organizaciniame lygyje, dalykiškai, aktyviai dalyvaujant SDAALR komitetų darbo svarstyme partiniams, tarybiniams, komjaunimo darbuotojams, patriotinės draugijos aktyvistams, sporto klubų ir mokymo punktų darbuotojams, treneriams, sportininkams, visuomenininkams. Ypač svarbu išnagrinėti ir plačiai paskleisti geriausių pirminių organizacijų darbo patirtį, kad toliau draugijos veiklos gerinimo interesais praktikoje įgyvendintų geriausius gynybinio masinio ir sportinio darbo metodus.

TSKP XXV suvažiavime baigiamajame žodyje drg. L. Brežnevas kalbėjo: „Pasielgsime teisingai, pasielsime leniniškai, jei, deramai įvertindami tai, kas pasiekta, pagrindinį dėmesį skirsime trūkumams, kurių mūsų darbe dar yra, neišspręstiems uždaviniams“.

Todėl labai svarbu ataskaitinėse konferencijose savikritiškai išnagrinėti, kaip buvo vykdomi praėjusios konferencijos nutarimai, socialistinio lenktyniavimo [sipareigojimai, plačiai peržvelgti ne tik pasakutinių metų veiklos etapus, bet ir pasekti, kaip puoselėjamos ir turtinamos Osoaviachimo šaunios tradicijos, kaip išaugo, idėjiškai ir organizaciniai suvirtėjo patriotinės draugijos pirminės, miestų ir rajonų organizacijos, kaip išsiplėtė sporto klubų, sekcijų

veikla, išaugo SDAALR sportininkų meistriškumas.

Konferencijų dalyvių ir delegatų aktyvumas, kritikos lygis didele dalimi priklausys nuo komitetų ir revizijos komisijų ataskaitinių pranešimų turinio, dalykiškumo. Ataskaitiniai pranešimai — tai kolektyviniai komitetų ir revizijos komisijų dokumentai, todėl juose turi būti nagrinėjama ne vieno pirmininko ar kelių vadovaujančių asmenų veikla, o visų komiteto narių, draugijos aktyvistų, pirminių organizacijų vadovų kūrybinė veikla.

Svarbią vietą ataskaitiniuose pranešimuose turi užimti darbo įvertinimas, vykdam TSKP CK ir TSRS Ministrų Tarybos 1966 m. gegužės 7 d. nutarimą „Apie padėtį ir priemones gerinant Visasąjunginės Savanoriškos draugijos armiją, aviacijai ir laivynui remti [TSRS SDAALR] darbą“.

Ataskaitiniai pranešimai turi paskatinti konferencijų dalyvius ir delegatus kuo aktyviau dalyvauti diskusijose ir pareikšti savo nuomonę, pastabas bei pasiūlymus dėl tolesnio patriotinės draugijos praktinės veiklos gerinimo ir darbo tobulinimo, siekiant įgyvendinti TSKP XXV suvažiavimo iškeltus uždavinius, dar plačiau išvystant socialistinį lenktyniavimą, gerinant darbo efektyvumą visose SDAALR organizacijų grandyse.

Konferencijose priimtuose nutarimuose būtina nubrėžti konkrečias veiklos gaires dešimtam penkmečiui organizacinio masinio, karinio patriotinio darbo klausimais, jaunimo ruošimo tarnybai Ginkluotosios Pajėgose, o taip pat specialistų ruošimo liaudies ūkiui, karinių taktikų bei techninių sporto šakų vystymo, materialinės sportinės bazės gerinimo klausimais.

Nuo to, kokiame lygyje vyks ataskaitinės rinkiminės konferencijos, didele dalimi priklausys visa tolesnė SDAALR organizacijų veikla, sekcijų, mokymo punktų, klubų darbas, jo kokybė ir efektyvumas.



KOVŲ IR DARBO ŠLOVĖS KELIAIS

Kaune, revoliucinių ir darbo tradicijų mieste, liepos 1—4 dienomis vyko komjaunimo ir jaunimo žygio tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis dalyvių VIII respublikinis sąskrydis, skirtas TSKP XXV suvažiavimui.

Sąjunginis žygis, prasidėjęs prieš dešimt metų, tapo masiniu patriotiniu sąjūdžiu. Pastaraisiais metais revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis keliavo daugiau kaip 400 000 Tarybų Lietuvos vaikų ir merginų, o VIII respublikinis sąskrydis — skaitlingiausias iš iki šiol vykusių. Į jį atvyko

apie 1400 jaunimo atstovų — darbininkų, kolūkiečių, studentų ir moksleivių, kurie raportavo, kad per pastaruosius dvejus metus respublikoje buvo išaiškinta 6000 iki šiol nežinomų didvyrių, tarybinės Tėvynės gynėjų vardų, atidengta apie 700 paminklų bei obeliskų, šimtai merginų ir vaikų dalyvavo turistinėje ekspedicijoje „Mano Tėvynė — TSRS“.

Keturias dienas kairiajame Nemuno krante, prie vaizdingosios Jiesios, bolavo sąskrydžio dalyvių palapinių miestelis. Per keturias turiningas sąskrydžio dienas įvyko daug įdomių ir įsimintinų renginių: iškilmingas VIII respublikinio sąskrydžio atidarymas ir daly-

vių mitingas J. Janonio aikštėje prie V. Lenino paminklo, eitynės Kauno miesto gatvėmis, koncertai Dainų slėnyje, draugystės laužai, susitikimai su revoliucijos, kovų ir darbo veteranais, respublikos Komjaunimo premijos laureatais, manifestacija Kauno IX forte, metodinė praktinė konferencija jaunimo patriotinio auklėjimo klausimais, aviacijos ir vandens sporto šventė Kauno mariose, PDG daugiakovės, karinių taikomųjų bei kitų sporto šakų varžybos, darbo desanto išvykos.

Geriausiai sąskrydyje pasirodę kolektyvai iškovojo teisę dalyvauti sąjunginiame komjaunimo ir jaunimo žygio dalyvių sąskrydyje Breste.

SVEČIUOSE — „SPORTO IR TECHNIKOS“ DRAUGIJOS VADOVAI

Birželio antrojoje pusėje Tarybų Lietuvoje keturias dienas viešėjo Vokietijos Demokratinės Respublikos gynybinės draugijos „Sportas ir technika“ delegacija, vadovaujama šios organizacijos pirmininko generolo leitenanto H. Telerio. Kartu su svečiais respublikoje apsilankė TSRS SDAALR CK pirmininko

pavadootojas generolas pulkininkas A. Odincovas.

Viešnagės metu delegacija iš VDR susipažino su respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti veikla, lankėsi kai kuriose draugijos pirminėse organizacijose, mokymo ir sporto klubuose, domėjosi gynybinio masinio ir karinio patriotinio darbo patyrimu, o taip pat techninių sporto šakų vystymu.

Draugai iš VDR lankėsi Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubuose, Šiauliuose, Trakuose.

Delegaciją iš VDR priėmė Lietuvos KP CK sekretorius R. Songaila. Draugiškame pokalbyje dalyvavo Lietuvos KP CK administracinių organų skyriaus vedėjas A. Builis, respublikos SDAALR Centro komiteto vadovai.

PARASIUTININKŲ AUKSO MEDALIAI

Italijos mieste Guidonija pasibaigusiose pasaulio parašiutinizmo 13-osiose pirmenybėse puikiai pasirodė tarybiniai sportininkai. V. Zakoreckaja iš Vorosilovgrado ir G. Surabka iš Cernigovo iškovojo absoliučią pasaulio čempionų aukso medalius. Pastarasis taip pat nugalėjo trijuose šuoliuose iš 2000 m aukščio, atliekant akrobatikos pratimų kompleksą. Iš moterų šioje rungtyje pirmavo VDR parašiutininkė I. Klabun, o tarybinės sportininkės V. Zakoreckaja ir A. Švačko užėmė atitinkamai antrą ir trečią vietas.

Komandinės šuolių tikslumo varžybas laimėjo Tarybų Sąjungos vyrų ir JAV moterų ekipos (TSRS moterų komanda — antra).

SKLANDYTOJŲ IR ŽURNALISTŲ DRAUGYSTĖ

Nuo šių metų vidurvasario jaunimo žurnalo „Nemunas“ redakcijos darbuotojų apsilankymai Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube padidėjo. „Nemunas“ ir vienas pirmaujančių klubų respublikoje sudarė kūrybinio bendradarbiavimo sutartį. Siekiant labiau populiarinti sklandymo sportą Lietuvoje, redakcija žurnalo puslapiuose plačiau nušvies bėmoterės aviacijos lakūnų gyvenimą, o išspausdintų geriausių straipsnių autoriai bus premijuojami.

Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamykla gerai žinoma šalyje. Lankęsi joje „Nemuno“ žurnalistai susipažino, kaip statomi ir remontuojami sklandytuvai, kaip sklandytuvus BK-7 „Lietuva“ buvo ruošiamas pasaulio sklandymo pirmenybėms Suomijoje. Paaiškinimus teikė mokslinės techninės informacijos inžinierius V. Mekščiūnas.

Po kelių metų gamyklos kolektyvas švęs įkurtuves. Naujoji gamykla, kurią projektuoja Kauno Pramoninės statybos projektavimo instituto specialistai, bus statoma netoli Pociūnų, kur yra klubo sklandytojų skraidymo aikštė. Susitikime su aviakonstruktoriais ir sklandytojais „Nemuno“ žurnalo vyr. redaktorius L. Inis pažymėjo, kad redakcija turi galimybes šefuoti šios būsimos įmonės statybą. Su sklandytojų laimėjimais žurnalistus supažindino Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininkas LTSR nusipelnęs treneris A. Jonušas.



Vokietijos Demokratinės Respublikos delegacijos sutikimas [dešinėje]: Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštėje su naujuoju sklandytuvu „Lietuva“ svečius iš VDR supažindina sklandymo sporto meistras, bandytojas V. Šliumba [dešinėje] ir Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius V. Pakarskas.

L. VASAUSKO nuotr.

KOVŲ VETERANŲ GYVENIMO PUSLAPIAI

1975 METŲ „SPARNUOSE“ BUVO PLAČIAI PASAKOJAMA APIE NAIKINTUVŲ AVIACIJOS ESKADRILĖS „TARYBŲ LIETUVA“ KOVŲ ŽYGIUS DIDŽIOJO TĖVYNĖS KARO METAIS. SKAITYTOJAI TEIRAUJASI, KAIP SUSIKLOSTĖ SAUNIOSIOS ESKADRILĖS LAKŪNŲ GYVENIMAS PRAŪZUS KARUI, KĄ JIE VEIKIA MŪSŲ DIENOMIS.

PATENKINAMI PAGEIDAVIMĄ, SPAUSDINAME STRAIPSNIŲ APIE KURIUOS ESKADRILĖS „TARYBŲ LIETUVA“ KOVOTOJUS.

Maskvos srities Klino miestas garsus savo istorine praeitimi. Šiame mieste gyvena atsargos aviacijos papulkininkis, buvęs eskadrilės „Tarybų Lietuva“ vadas Jevgenijus Mosinas.

Jo likimas bene glaudžiausiai susijęs su eskadrile „Tarybų Lietuva“. Karo veteranas kartu su savo ištikimais kovų draugais dalinyje kovėsi nuo pirmos iki paskutinės karo dienos. Ilgai lauktą Pergalę eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnai ir inžinerinis-techninis personalas sutiko tolimame Rizo aerodrome Vokietijoje. 1945 m. gegužės 11 d. eskadrilė kartu su aviacijos pulku persibazavo į Drezdeno aerodromą. Dabar raudonžalgidžiai lėktuvai kasdien kildavo į žyduosius viešelius, vykdydami mokomuosius uždavinius. Tomis dienomis ir J. Mosino skraidymų knygutę buvo įrašyta nemaža skridimo valandų.

Drezdeno aerodrome eskadrilės „Tarybų Lietuva“ meistras buvo papildytas džiugiais puslapiais: du lakūnai — A. Kosas ir P. Boikačiovas — 1945 m. birželio 24 d. atstovavo koviniam junginiui Pergalės parade Maskvoje.

Tų pačių metų liepos mėnesį eskadrilė persikėlė į Prahos aerodromą, kur įvyko įspūdingas tarybinių lakūnų susitikimas su prancūzų aviacijos pulko „Normandija — Nemunas“ kovotojais. Ginklo draugus siejo bendra kova su hitleriniais grobikais Tarybų Lietuvos padangėje.

1945 metų pabaigoje eskadrilė „Tarybų Lietuva“ perskrido į Vengriją, kur įsikūrė aerodrome netoli Pako miesto. Čia įvyko atsisveikinimas su lakūnų koviniais padėjėjais — demobilizuotais mechanikais,

ginklininkais, motoristais, prieštaisininkais.

1947 m. gruodžio mėnesį J. Mosinas su daliniu ir lėktuvais persikėlė į Uzbekiją, kur teko mokytis skraidyti lėktuvu P-63.

1951 metais kovų veteranas jau visam laikui atsisveikino su savąja naikintuvų eskadrile ir buvo paskirtas į pietinę kariuomenės grupę. Čia teko persėsti jau į reaktyvinio naikintuvo kabiną. Po to, 1956 metais, sekė aukštieji tobulinimosi kursai, tarnyba Užkaukazės karinėje apygardoje, kur už pavyzdingą pareigų atlikimą buvo apdovanotas Armėnijos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Garbės raštu — pirmuoju taikos meto vyriausybiniu apdovanojimu.

1960 metais medicininė komisija nusprendė, kad J. Mosinas nusipelnė užtarnauto poilsio. Jis buvo išleistas į atsargą, ištarnavęs Karinėse Oro Pajėgose daugiau kaip dvidešimt metų.

Iki 1971 metų J. Mosinas dirbo Klino gamybinio susivienijimo „Chimvolokno“ kontrolės matavimo prietaisų ir automatikos ceche. Iki dabar ten pat eina leidimų biuro viršininko pareigas.

Eskadrilės „Tarybų Lietuva“ kovotojas, nuėjęs kelią nuo eilinio lakūno iki eskadrilės vado, gyveno didelį ir prasmingą gyvenimą. J. Mosinas net dvidešimt metų paskyrė tarybinei karo aviacijai. Jis dažnai susitinka su darbo žmonėmis, jaunimu ir visada įdomiai papasakoja apie tarybinių lakūnų žygdarbius Didžiojo Tėvynės karo metais.

Panašų gyvenimo kelią, pasibaigus karui, nuėjo ir J. Mosino bendražygis Piotras Boi-



P. Boikačiovas



J. Mosinas

kačiovas. Po Pergalės parado kartu su keliais tik pasibaigus kovų draugais jis grįžo į savo padalinį, kuris bazavosi Prahose. Kiek vėliau su padaliniu persikėlė į Vengriją, po to — grįžo į TSRS teritoriją. Vėliau P. Boikačiovas dvejus metus skraidė reaktyviniais naikintuvais MIG-15.

Karo metų oro mūšiai atsiliepė sveikatai. P. Boikačiovas, medicininės komisijos nutarimu, grįžo į Tėvynę. Toliau tarnaudamas Tarybinės armijos gretose Vid. Azijos karinėje apygardoje, skraidė reaktyviniais lėktuvais, 1961 metais P. Boikačiovas demobilizavosi ir, išėjęs į atsargą, apsigyveno Gomelyje. Netrukus sėkmingai baigė prekybos technikumą ir iki 1965 m. rugsėjo mėnesio ėjo srities „Sąjunginės spaudo“ agentūros vyresniojo instruktoriaus pareigas.

Dabar šaunusis eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnas P. Boikačiovas jau pensininkas. Jis dažnai ir noriai dalyvauja susitikimuose su pionieriais, jaunimu, darbo žmonėmis, dalijasi prisiminimais apie Didįjį Tėvynės karą, apie tarybinių lakūnų kovas, vaduojant Lietuvą.

Buvęs pirmasis eskadrilės „Tarybų Lietuva“ vadas Borisas Chludas, dar vykstant karui, iš fronto išvyko mokytis į karinę akademiją ir Tarybinėje armijoje tarnavo iki šeštojo dešimtmečio pradžios. Šiuo metu B. Chludas — pensininkas, gyvena Kijeve.

Odesos karo aviacijos mokyklos auklėtinis, Didžiojo Tė-

vynės karo metu buvęs pirmasis eskadrilės vado pavaduotojas Stepanas Tichonovas, pasižymėjęs ne tik kaip bebaimis pilotas, buvo ir talentingas poetas, sukūręs daug eilių, skirtų draugams lakūnams. Tai jis savo rankomis, aviacijos mechaniko padedamas, Pociūnų aerodrome išremontuoto atskraidinto naikintuvo JAK-7B (tada jis buvo perdirbtas į dvivietį mokomąjį lėktuvą) liemens šonuose atkūrė senąjį užrašą „Tarybų Lietuva“. Kiek vėliau iš Pociūnų šis lėktuvas buvo nuskradintas į Vilnių. Jau tomis dienomis buvo galvojama šią mašiną išsaugoti, po karo pastatyti ant postamento ir tuo įamžinti eskadrilės „Tarybų Lietuva“ žygdarbius. Tačiau paskui, frontui sparčiai judant į priekį, lėktuvas pasimetė tarp kitų aviacinės technikos parko mašinų.

Pokario metais S. Tichonovas tarnavo Vidurinėje Azijoje, kur persimokė skraidyti reaktyviniais naikintuvais, jam buvo suteiktas papulkininkio laipsnis. Septintojo dešimtmečio pradžioje dėl sveikatos būklės jis išėjo į atsargą. Dabar gyvena Lvoje, dirba viename iš mokslo tiriamųjų institutų ir atlieka didelį patriotinį auklėjamąjį darbą jaunimo tarpe.

Jevgenijus Mosinas, Piotras Boikačiovas, Borisas Chludas, Stepanas Tichonovas — nepaprasto likimo žmonės, atidavę visas jėgas ir sugebėjimus sudėtingai lakūno naikintojo profesijai, ištikimi kario patrioto pareigai. Jie vieninteliai likę gyvi iš tos eskadrilės sudėties, kuri daugiau kaip prieš trisdešimt metų priėmė pirmuosius lėktuvus su užrašu „Tarybų Lietuva“.

Vyt. JURKŠTAS

KAIP GULBĖ BALTA PRIE GALINGOS RAKETOS...



Sklandytuvas „Lietuva“ ir motosklandytuvas LAK-6 buvo parodos lankytojų dėmesio centre.

Paviljonas „Kosmosas“ Liaudies ūkio pasiekimų parodoje Maskvoje — bene labiausiai viliojantis lankytojus. Priešais paviljoną pastatyta galinga raketa „Sojuz“, nuskraidinusi pirmam skrydžiui į kosmosą Jurijų Gagariną — iš toli matoma. Greta jos — didžiausi mūsų šalies oro laineriai iš „TU“ ir „JAK“ šeimų.

Gegužės pradžioje šalia šių aviacijos ir kosmoso galiūnų, tarsi baltoji gulbė puikiame Zuvinte, išskleidė sparnus balutėlis Prienų Eksperimentinė-

je sportinės aviacijos gamykloje iš stiklasčio pastatytas sklandytuvas „Lietuva“ — vienas čia veikiančios tarptautinės jaunimo mokslinės techninės kūrybos parodos eksponatų. Tiesa, ne tik „Lietuva“ parodoje demonstravo prieniškiai, bemotorių skraidymo aparatų kūrėjai. Čia ir jaunimo apmokymui skirtas sklandytuvas „Zylė“, ir motosklandytuvas LAK-6.

Savo sukonstruotus ir pastatytus sportinį lėktuvą bei vandens motorizuotą sklandy-

tuvą demonstravo čia ir mūsų kaimynai — Latvijos aviatoriai.

Vokietijos Demokratinės Respublikos, Bulgarijos, Vengrijos, Lenkijos, Rumunijos, Čekoslovakijos, Kubos, Mongolijos, Vietnamo ir mūsų šalies jaunieji mokslininkai, konstruktorių kolektyvai demonstravo šioje parodoje kūrybinės minties kūrinius. Įdomu tai, kad beveik 80 procentų eksponatų jau sėkmingai dirbuojasi įvairiose liaudies ūkio gamybos srityse. Be minėtų



sportinės aviacijos eksponatų, čia matėme garsiąją skaičiavimo mašiną „Kaisa“, kuri praėjusiais metais laimėjo šachmatų mačą su užsienio tokio tipo „žaidėjais“, ir informacinio skaičiavimo centro, galinčio vienu metu kalbėti su keturiolika žmonių, veikiantis maketas, sukurtas Maskvos visuomeninio konstravimo biuro „Poisk“, ir automobilis „ChADI-13“, sukurtas Charkovo Automobilų kelių instituto kolektyvo, ir daugelis kitų eksponatų. Norint prie visų stebėti bent po pora minučių, parodos apžiūrėjimui reikėtų sugaišti daugiau kaip 40 valandų. O iš viso paroda užėmė 18 tūkstančių kvadratinį metrų plotą.

Teko dalyvauti parodos atidaryme. Vien per pirmą valandą ją aplankė beveik 3,5 tūkstančio žmonių. Visada gausu parodos lankytojų būdavo prie sklandytuvo „Lietuva“ ne tik iš mūsų šalies, bet ir iš užsienio.

Paroda veikė du mėnesius.
K. BAKŠTYS



Parodoje demonstruojami Rygos aviacijos sporto entuziastų pastatyti sportinis lėktuvas [dešinėje] ir hidrosklandytuvus.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

ATSINEŠES DIDŽIULI TROŠKIMA

Tam, kas mažiau pažįstamas su aviacijos sportu, visada atrodo, kad lakūno, sklandytojo ar parašiutininko šokiadieniai apgaubti vien tik įvairiavarsės romantikos, neįtikėtinais oro nuotykiams, rizika, dažnai besiribojančia su žygdarbiu. Tikrovėje, toli gražu, ne taip, nors, tiesą sakant, aviacijos sportininko gyvenime viso to ir pasitaiko. Tačiau esmė kitur. Svarbiausia — didelė meilė ir ištikimybė pasirinktai sporto šakai, ištvermė ir nepaprastas darbštumas. Kelionės žydraisiais vieškeliais ugdo daugelį nuostabių žmogiškų ypatybių — drąsą, pasiaukojimą, vyriškumą. Bet, žengiant per „aviacijos slenkstį“, reikia kaitaliojimą ir pačiam. O romantika atsiranda vėliau, kai ranka jau įpranta stipriai laikyti vairalazdę, kai smegenų labirintuose mintis ima šmėkščioti tarytum elektros srovės impulsas, duodantis žaibiškus atsakymus į visas netikėčiausias situacijas, kurių apstu, kai esi lėktuvo ar sklandytuvo kabinėje. Tik tada gali iš tikrųjų pasigrožėti puikiais saulėtekio arba saulėlydžio varšomis, pasidžiaugti saule, kai žemė po sparnais užtraukta tiršta debesų marška...

Tai prisiminiau, kai sėdau rašyti apie seną bičiulį, visiems gerai žinomą sklandytąją, lakūną ir aviacijos pedagogą, instruktorių Antaną Arbačiauską. Visą tai jo išgyventa, šimtus kartų pajauta, perpinta laimėjimų džiaugsmo ir nesėkmių kartėlio gijomis. Pradėjo bemaž trys dešimtys metų, o jis, kaip ir anuomet — skvarbaus žvilgsnio, garbanų pašiauštais plaukais, draugiškas, sąmojingas. Tik tų dienų linksmas vaikinukas nepaprastai suvyriškėjęs. O ir garbanose žybsi išdavikė sidabro gija.

Antano kelias į „didžiąją aviaciją“ prasidėjo nuo „mažosios aviacijos“. Todėl ir lemtingąjį „aviacijos slenkstį“ jis peržengė visiškai sąmoningai, atsinešęs ne tik didžiulį troškimą, jaunystę, sveikatą, bet ir supratimą apie nelengvą aviatoriaus duoną. Taip jau laimingai sutapo, kad A. Arbačiausko takas į žydruosius vieškelius buvo neatsiejamas su viso jo gyvenimo keliu.

1947 metai. Trylikametis vaikinukas velvetine striukele Kauno pionierių rūmuose su dide, piūkleliu ar tepuku rankoje tiek ilgai užsibūdavo aviamodelizmo būrelio kambaryje, kad rūmų būdinčiai tekėdavo priminti: „Eik, vaikel, namo. Jau vėlu.“ Bet užtat koks džiaugsmas, kai varžybų metu jo pagamintas modelis švelniai pakildavo ir lėtai suk-

davo ratus mėlynoje žydrynėje.

1949 metai. Kauno jaunuolių tarpe pasklinda džiugi žinia: Karmėlavoje moko skraidyti sklandytuvais. Pirmoji pažintis su nesudėtingu mokomuoju sklandytuvu A-1, ir pirmieji savarankiško skridimo džiaugsmas. Čia pat aerodrome ir legendiniai Didžiojo Tėvynės karo naktiniai bombonešiai PO-2. Dabar — paprasti lėktuvai, buksyruojantys sklandytuvus. Kartu su vyresniais sklandytojais, jo supratimu tikrais „oro vilkais“, Antanas laisvalaikio skuba į talką. Statomi pirmieji pokario lietuviški sklandytuvai BRO-9, BRO-10, KPI. Greičiau pastatys, greičiau kils į jais į padangę. Štai kur praverčia įgūdžiai, įgyti aviamodelizmo būrelyje!

1950 metai. Naujas žingsnis į aviaciją: jau ne pirmą dieną pakaunėje Antanas su draugais šokinėja parašutu. Pradžioje — iš aerostato gondolos, vėliau — nuo PO-2 sparno, o dar vėliau — iš lėktu-

vo LI-2. Nepakartojami įspūdžiai. Vos palietus kojomis žemę, norisi vėl atsidurti ore ir vėl šokti.

1953 metai. Vilniuje pakelta Tarybų Lietuvos sklandymo pirmenybių vėliava. A. Arbačiauskas startuoja su mokomuoju A-1 ir tampa prizininiku. Trečioji vieta!

1954 metai. Kažkam kyla mintis Kulautuvos skraidymų aikštelėje BRO-11 „Pionierių“ į orą pakelti motociklo pagalba. Dėmesys nukrypsta į Antaną, nes jis iš visų sklandytųjų lengviausias. Pasirodo, užtenka motociklo variklio galios: A. Arbačiauskas ne tik gražiai skrenda tiesiąja, bet ir atlieka posūkius.

1956 metai. Kulautuvoje vyksta Pabaltijo sklandymo pirmenybės. A. Arbačiauskas — respublikos rinktinės gretose.

1958 metai. Tarybų Lietuvos komanda pirmą kartą dalyvauja TSRS parašiutinio sporto pirmenybėse. Respublikos ekipoje — ir A. Arbačiauskas.

Bet ir šiose varžybose nugalėdidesnį patyrimą turintys kitų respublikų sportininkai.

1959 metai. A. Arbačiausko biografijoje įrašomas svarbus puslapis: jis Tarybų Sąjungos sklandymo rinktinės narys. Sparnai tvirtėja dideliems skrydžiams, o suteiktas pasitikėjimas daug kuo įpareigoja. Aerodromas tampa antraisiais namais tikrąja to žodžio reikšme, o sklandytuvo kabina — darbo kambarys.

1960 metai. Pirmasis Tarybų Lietuvos sklandymo rinktinės, kurią sudaro A. Kavunovas, V. Dovydaitis, A. Arbačiauskas, pasiekimas TSRS pirmenybėse. Antroji komandinė vieta ir Antano sidabro medalis už sėkmingą skridimą 200 km trikampiu.

1961 metai. A. Arbačiauskas prisiega visų sklandytųjų išsvajotą sidabrinį TSRS sporto meistro ženklėlį.

1963 metai. TASS-o telefelai visai šaliai praneša iš Ukrainos miesto Sumų: Lietuvos komanda — J. Jaruševič-



čius, R. Visackas ir A. Arbačiauskas — visasąjunginių sklandymo pirmenybių čempionė. Dviejų sidabro medalių kolekciją Antanas papildė ir „auksu“.

[gytas patyrimas sklandyme deramai įvertinamas — A. Arbačiauskas skiriamas Vilniaus respublikinio aviacijos sporto klubo sklandymo grandies vadu. Jis tampa jaunųjų sklandytojų auklėtoju, moko teorijos, sėda su jais į dviviečių mokomųjų sklandytuvų kabinas, pirmasis išleidžia juos savarankiškiems skridimams.

1968 metai. Lenkija, Lešnos aerodromas. Vyksta pasaulio sklandymo XI pirmenybės. Ant aukštų stiebų šlama trisdešimt vienos valstybės vėliavų žilkas. Jų tarpe ir raudona Tarybų šalies vėliava. A. Arbačiauskas kartu su mūsų respublikos sklandytojų turistinės grupės nariais atidžiai seka šias įdomiausias metų varžybas, apžiūrinėja įvairių šalių konstruktorių sukurtus laisvos ir standartinės klasių sklandytuvus — „Zefir“, ASW-12, „Cirus“, „Diament-18“. O mintyse žmėkščiojo — kad ir mums ką nors panašaus sukūrus...

1970 metai. Sklandymo sporto meistrai A. Arbačiauskui suteikiamas Tarybų Lietuvos nusipelnusio trenerio vardas. Tai pelnytas atpildas už triušą ir rūpestingumą, ruošiant jaunus sklandytojus, aukštos klasės sportininkus. Jų palydėta į debesų kelius — beveik šimtas.

1971 metai. Reorganizuojamas respublikinis aviacijos sporto klubas Vilniuje. Nuo šiol jis specializuojasi lėktuvų ir parašiutinio sporto srityje. A. Arbačiauskas skiriamas LTSR Lengvosios pramonės ministerijos Vilniaus aviacijos techninio sporto klubo sklandymo instruktorium ir toliau tęsia pamėgtą darbą — moko skraidyti jaunimą ir pats uoliai skraido. Už aktyvų teisėjavimą įvairaus rango sklandymo varžybose jam suteikiamas respublikinės kategorijos teisėjo vardas.

1974 metai. A. Arbačiauskas, plačiai pripažintas ir gerbiamas šalyje sklandymo specialistas ir, kaip TSRS jaunimo sklandymo komandos treneris, lydi ją į varžybas Vokietijos Demokratinėje Respublikoje. Pasitikėjimas buvo pateisintas.

1975 metai. Su šalies jaunimo komanda kelionė į tarpautines sklandymo varžybas Vengrijoje. Kaip treneriui, čia teko daug padirbėti. Atpildu už triušą buvo sportininkų pasiekimai.

1976 metai. A. Arbačiausko skraidymų knygelėje daugėja

sklandytuvais ir lėktuvais ore išbūtų valandų skalčius — daugiau šešių tūkstančių! Jų tarpe būta ir rekordinių valandų. Kol kas skraidyta daugiau kaip trisdešimtys tipų sklandytuvais, lėktuvais JAK-12, Z-326, „Vilga“.

Sklandymo sezono metu A. Arbačiauską beveik kasdien galima sutikti Paluknio aerodrome: tai maloniai kalba apsuptas jaunesniųjų sportininkų, tai duoda patarimus į maršrutą išskrendantiems sklandytojams, arba susikaupęs sėda į dviviečio sklandytuvo instruktoriaus sėdynę, norėdamas sportininkui perteikti bent dalelę savo turtingo patyrimo, kuris kaupėsi ne vieną dešimtmetį.

Pažiūrėjus, sklandymo instruktoriaus pareigos atrodo lyg ir paprastos: išmokei jaunuolį kraipyti vairalazdę, stumdyti pedalus, pažinti prietaisus — ir leisk savarankiškai į orą. Iš tikrųjų viskas žymiai sudėtingiau. Nors mokiniai sklandytojai visi turi vieną bendrą bruožą — begalinį norą skraidyti, jie atsineša individualų charakterį ir įpročius, kurie ne visada derinasi su skraidymais. Štai tokiais atvejais instruktorius turi tapti ir auklėtoju, ir pedagogu, ir bičiuliu.

1969 metais į aerodromą atėjo penkiolikmetis aviamodeliuotojas Vidas Mikalauskas — darbštus, pareigingas, nepaprastai besidomintis aviacija vaikinukas. Instruktorius sau pasakė: „Bus geras sklandytojas, nors, tiesa, gal dar per jaunas skraidyti“, — ir priėmė į savo grupę. Netrukus pamatė, kad Vidas pradėjo prieš draugus riesti nosį, nes iš tikrųjų gerai skraidė. Priedo dar vieną gražią dieną nusikalto griežtai aerodromo drausmei. Kaip pasielgti tokiu atveju? Matyt, reikalinga griežta nukreipianti ranka. Vietoj skraidymų buvo paskirtas darbas su kirviu rankoje aerodrome. Vidas darbą atliko sąžiningai. Pasirodė — jaunuolis yra tvirto būdo. Auklėjimo pamoka nenuėjo veltui: pasipūtimo apnašas tarsi vėjas nupūtė. V. Mikalauskas tapo pavyzdingu sportininku, įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus, neblogai pasirodė Vokietijos Demokratinės Respublikos jaunųjų sklandymo pirmenybėse ir socialistinių šalių varžybose Vengrijoje, o dabar pakviestas kandidatu į šalies rinktinę. Tokių mokinių, kaip šis Vilniaus Inžinerinio statybos instituto absolventas, A. Arbačiausko „aukso fonde“ ne vienas ir ne du.

Respublikos nusipelnęs treneris Antanas Arbačiauskas [Nukelta į 14 psl.]

GARSIŲJŲ „JAKŲ“ KŪRĖJAS

GENERALINIAM
KONSTRUKTORIUI
ALEKSANDRUI
JAKOVLEVUI —
70 METŲ



Vaikystėje pamilęs skraidymus [dar būdamas mokiniu, kartu su draugais pastatė sklandytuvą AVF-10, su kuriuo dalyvavo pirmosiose mūsų šalies sklandytojų varžybose Koktebelėje], Aleksandras Jakovlevas visą savo turiningą gyvenimą nesiskyrė su aviacija.

Kūrybinį kelią pradėjo dirbdamas aviamotoristu. Dirbo ir mokėsi, skraidė ir konstravo. Pirmasis A. Jakovlevo sukonstruotas nedidelis dvivietis lėktuvas AIR-1, su kuriuo buvo pasiektas net pasaulinis skridimo į tolį rekordas, galutinai suformavo jaunojo aviacijos entuziasto charakterį ir siekius. Jis įstoja į Aviacijos akademiją, o ją baigęs paskiriamas dirbti į Centrinį konstruktorių biurą, kur tada jau triušė žinomas sparnuotų mašinų kūrėjas N. Polikarpovas.

1938 metais A. Jakovlevas sukuria pirmą kovinį lėktuvą-bombonešį BB-22. Paskui prasidėjo garsiųjų „Jakų“ era: jis sukuria naikintuvus JAK-1, JAK-3, JAK-9. Pastaraisiais lėktuvais, kurie į padangę pirmą kartą pakilo 1943-iais, Didžiojo Tėvynės karo metais skraidė ir eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnai.

Pokario metais konstruktoriaus kūrybinė mintis žengė dar toliau. Reikėjo kurti reiktyvinę aviaciją. Šį uždavinį partija ir tarybinė vyriausybė, greta kitų, patikėjo ir A. Jakovlevo vadovaujamam konstruktorių kolektyvui. 1946 me-

ty balandžio 24 d. pirmam skrydžiui jau pakilo reiktyvinis naikintuvas JAK-15, o taip pat jo kolegų A. Mikojanos ir M. Gurevičiaus sukurtas reiktyvinis naikintuvas MIG-9. Tai buvo pirmieji koviniai reiktyviniai lėktuvai, skirti Tarybinės Armijos ginkluotei. Paskui netrūkavo buvo sukurti galingi reiktyviniai kariniai lėktuvai JAK-17, JAK-23 ir JAK-25. Pastarasis naikintuvas galėjo skraidyti, pakilti ir nusileisti bet kokiomis oro sąlygomis.

Nemažesnį dėmesį A. Jakovlevas ir jo vadovaujamas konstruktorių kolektyvas skyrė ir galingų, greitų ir patogių keleivinių reiktyvinių lėktuvų kūrimui. Kas šiandien nežino lainerio JAK-40, kuris susilaukė puikaus įvertinimo visame pasaulyje. JAK-40 labai sėkmingai darbuojasi trumpose oro linijose mūsų šalyje, tame tarpe ir Tarybų Lietuvoje, perveždamas greitai ir patogiai tūkstančius keleivių. Susilaukė šis lėktuvas ir savo „brolio“, tik žymiai galingesnio ir greitesnio — JAK-42, galinčio savo salonuose talpinti 120 keleivių.

Partija ir Tarybinė vyriausybė aukštai įvertino generalinio aviakonstruktoriaus A. Jakovlevo triušą. Jam du kartus suteiktas Socialistinio Darbo Didvyrio vardas, paskirtos Lenino ir Valstybinės premijos, jis apdovanotas daugeliu ordinų ir medalių, išrinktas TSRS Mokslų akademijos nariu korespondentu.

Apie tuos, kurie paukščių kely



Instruktorius S. Mačiakas (dešinėje) duoda užduotį pirmo atskirio lakūnui sportininkui E. Ustinovičiui.

SUMAINYTI ŽIEDELIAI

Jei Hamletas ilgai ir kankinančiai svarstė: „Būti ar nebūti“, tai Janina Kochankaitė už legendinį Šekspyro herojų kur kas ryžtingesnė. Nors ir ilgai iš vakaro neapsisprendė: šokti ar nešokti? Paklauskite, gal ji suksis ant parketo valso sukury, o, gal būt, rytoj su draugėmis eis į šokių vakarą!

Rytojaus dieną, gegužės 13-ąją, ji šoko... Kyviškėse. Kaip visada, tą rytą pirmiausia susitiko su Leonidu Trukšinu. Kalbėjo apie daug ką — apie darbą, savijautą, ir jo akys kalbėjo: „Sakyk teisybę, Janina, ar nebijai!“ Kąžkas juokais pasakė:

— Tai ji savo Zigmui ruošia dovaną...

O kas tau ant pečių pritvirtino parašutą, Janina! Ar tik tai ne Zigmus!

Pernai rudenį į Vilniaus respublikinį aviacijos sporto klubą atėjo neaukšta liekna mergina ir pareiškė norinti šokinėti parašutu. Iš kur toks didelis noras!

Ji mokėsi Zarasų vidurinėje mokykloje ir jau ten domėjosi aviacija. Baigusi Vilniaus Valsitybinio V. Kapsuko universiteto ekonomikos fakultetą ir pradėjusi dirbti vedančiąja konstruktore LTSR Maisto pramonės ministerijos projektavimo konstravimo biure, nusprendė skirti savo laisvalaikį parašiutiniam sportui. Mergina buvo taip ryžtingai nusiteikusi, kad atsakyti jai nebuvo kaip. O pirmuoju instruktorium tapo

lakūnas Zigmas Voveris, ką tik baigęs SDAALR Volčansko aviacijos mokyklą. Taigi, jau pernai virš Janinos galvos penkis kartus buvo išsiskleides įvairiaspalvis parašuto kupolas. Bet... penktasis šuolis buvo nesėkmingas: negerai prižemėjo. Kojos kaulo lūžis...

Pagijus žydrosios erdvės kvietė dar stipriau. Kokios juk nuostabios akimirkos, kai lyg kregždutė, kuriai štai tuoj išsiskleis sparnai, sklendi ore. „Ne iššokti iš lėktuvo buvo baisu, o matyti žemę, skriejančią į mane“, — kalbėjo vėliau tą dieną, gegužės tryliktąją, jaunoji parašiutininkė. Susitiko su žeme sėkmingai. Tai ir buvo Janinos dovana Zigmui... Mat, po kelių dienų čia, Kyviškių skraidymų aikštelėje,

įvyko vestuvės: jaunoji — Janina Kochankaitė, jaunas — klubo lakūnas Zigmas Voveris.

KARTU SU VETERANAIS

...Penkta valanda ryto. Parašiutininkų balsai jau skamba aerodrome.

Ankstyvi žmonės tie parašiutininkai, iš vakaro ženklų, — kaip pasislepia saulė už horizonto, koks paukštis nutyla vėliausiai, — spėjantys rytojaus dienos orą. O šiemet dar toks sutapimas, birželio mėnesio antroje pusėje Kyviškėse — trečiosios socialistinių šalių aeroklubų parašiutininkų varžybos. Vilniečiai — organizatoriai. Joms pasiruošti reikia kaip pridera. O juk apginti nelengva pernai Liaudies Lenkijoje iškovotus tokių varžybų laimėtojų vardus.

Kyviškėse tuo metu vyko SDAALR respublikos parašiutininkų rinktinės treniruotė stovykla. Vienas jos lyderių — sporto meistras Algis Gruzdis.

— O kelintas dabar bus jūsų šuolis! — paklausiau sportininką.

— 2213-asis, — atsakė respublikos parašiutininkų rinktinės narys, kuris iki „susitikimo“ ore su socialistinių šalių parašiutininkais dar dešimtis kartų prisitaikys Kyviškėse į prižemėjimo ratą, ir esantys skraidymų aikštelėje atpažins Algį iš jo raudono treniruotės kostiumo ir tikslių, meistriškai atliktų šuolių.

„Daug ar mažai šuolių!“ — L. Trukšinas farsu atspėjo mano mintį.

— Kasdien treniruojasi pen-



Pilotažiniai lėktuvai JAK-18 paruošti startui.

kiolika rinktinės narių ir kandidatų. Pusė jų — sporto meistrai. Parašiutininkai, susirinkę į tokias stovyklas, per dieną atlieka ne mažiau šešių šuolių. Paskaičiuokim...

Lėktuvo link žąsėle žingsniuoja septynetas parašiutininkų. Tai, anot L. Trukšino, jauniausioji karta. Vaikiniai ir merginos — daugiausia studentai ir moksleiviai — kartu treniruojasi, su pavydu stebi patyrusių parašiutininkų šuolius, stengiasi mokytis iš jų. Kai žalia, žemėje, vyresnieji draugai, atrodo, ir šokti iš lėktuvo drąsiau, ir nekyla abejonės, jog ateis diena, kai paukščių keliuose jie vėjams „įsakinės“, ir savo šuolius šimtais bei tūkstančiais skaičiuos, kaip Algis Gruzdis, Gintautas Varnagiris, Aleksandras Utkinas, Janina Brunzienė...

L. Trukšinas pasakoja: „Jaunimas mėgsta parašiutizmą — drąsiųjų sportą. Dangaus žydrynėj pasitikėdamas savimi, ypač tiki tais, kurie, kantriai mokę parašiutizmo „abėcėlės“, ten, žemėje, stebi šuolius. Mokslai žemėje prasideda nuo disciplinos, nuo paprasto rikiuotės žingsnio, parašiuoto sudėjimo. Tam buvo skirtos 52 teorinių užsiėmimų valandos“...

Tą antradienį Janina Kochanaitė-Voverienė leidosi su parašiuotu tris sykius. Ji, kaip ir treniruoti draugai, jau ne naujokė. Elektromechaninio technikum moksleiviai Romualdas Barciūnas bei Jurijus Titka — po septynis kartus šokę su parašiuotu, Janina — devyniolika kartų.

NEKLAUSK VĖJO, KUR SKRENDI

Slavomiras Mačiakas, lėktuvinės grandies vadas, praneša



Klubo parašiutininkė, Vilniaus Valstybinio V. Kapsuko universiteto studentė Marija Virbickaitė po sėkmingo šuolio.

tos dienos treniruočių planą. Viena užduotį — skridimas maršrutu.

S. Mačiakas, 1973 metų šalies aukštojo piloto žemės čempionas — didelis autoritetas jauniesiems lakūnams. Kai jis lėktuvu pakyla į orą, tai reginys jaunimui — pačių patraukliausių: ir „statinė“ verčiasi, ir „mirties kilpą“ mezga...

Kažkuris iš vyresniųjų lakūnų nutūpdė JAK-ą. Propeleris liovėsi „drumstės“ orą.

S. Mačiakas sukvietė lakūnus sportininkus, instruktuoja:

— Jeigu išklysite iš kurso — nepasimeskite. Dairykites orientyro. Netoliese gali būti geležinkelis ar upė, ar miškas. Naudokitės visada radijo ryšiu su žeme. Pasiklydęs, vėjo

nesiklausk. Žodžiu, kas beat-sitiktų, turėkit galvą ant pečių.

S. Mačiakas praneša, kas pirmieji ruošiasi skridimams. Visi lakūnai — jauni žmonės. Tik vieni — jau sporto meistrai, kiti — dar tik atskyrininkai.

Prieš ketverius metus į Vilniaus respublikinį aviacijos sporto klubą atėjo Dana Meškauskaitė. Studijos aukštojoje mokykloje ir lėktuvai buvo du suderinami draugai. Gavusi inžinierės diplomą, Dana pradėjo dirbti Lietuvos Geologijos mokslinio tyrimo institute, o laisvalaikio valandas ir dabar praleido aerodrome.

Lėktuvų sportas priklauso ne vien vyrams. Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos

gamyklos inžinierė Violeta Gedminaitė, daug valandų praleidusi skraidydama ir lėktuvais, ir sklandytuvais, sako, kad šešeri metai, paskirti aviacijai, prabėgo jai kaip viena graži diena.

— Ir romantikos nestinga, — priduria lakūnė.

Bet ką įpinti į romantiką! Buvo toks atsitikimas. Pasi-klydo per patį vidurdienį Dana. Nesustos, kaip žemėje, ir kelio nepasiklaus. Apačioje skubiai bėga laukai, raizgosi upelių siūlai. Kai pamatai, kad skrendi nežinia kur, pirmą akimirką veiksmus sukausto baimė, išsigąsti nepasiekiamo horizonto. Tačiau ji nesutriko. Susitvardžiusi surado savo „geografinį tašką“, atgijo radijo ryšys su žeme. Kai nusileido, S. Mačiakas pastebėjo: „Instruktoriaus šalia nėra, tokia valandėlė — tai geriausias išbandymas.“ O po to Dana ilgai jaudinosi: ar jai leis toliau skraidyti. Tebeskaido jaunoji lakūnė. Ir dar kaip. Praėjusiais metais tapo TSRS Tautų VI spartakiados prizininke.

Aviacija mėgsta pasiryžusius ir drąsius žmones. Kas sėdi prie lėktuvo vairalazdės, abejingas būti negali.

Tautvydas Matijošius į aerodromą ateina visada su knyga rankoje. Vaikinas veltui laiko nepraleis nė valandėlės. Baigia sėkmingai mokslus Vilniaus Inžineriniame statybos institute, ruošiasi diplominio darbo gynimui.

— Kur bedirbčiau, gavęs inžinieriaus diplomą, stengsiuosi aviacija sudominti kuo daugiau jaunų žmonių, — sako Tautvydas.

Tokiomis mintimis gyvena ir tie, kurie po metų kitų taip pat baigs aukštąją mokyklą.

Kai S. Mačiakas supažindino sportininkus su dienos užduotimi, įniko visi į žemėlapius.

— Atidžiai susipažinkite su maršrutu, — pakartoja instruktorius. — Du posūkio punktai. Atstumus paskaičiuokite patys.

Pirmieji prie lėktuvo JAK-18A nuėjo Česlovas Blaževičius ir Stepas Artiškevičius. Abiems šiais metais suteikti sporto meistrų vardai. Stepas — aukštojo piloto sporto meistro kauniečio Romualdo Pivnicko auklėtinis. Ne naujokas skraidymuose ir Česlovas, išbuvęs ore beveik tris šimtus valandų.

Aerodromo žolė linksta po užiančiais propeleriais. Lėktuvai įsibėgėja, pakyla ir mosteli sparnais esantiems žemėje.



Klubo lakūnai sportininkai sutikslina žemėlapyje skridimo maršrutus.

A. VASINAUSKO nuotr.



Sportininkai sėda į lėktuvą AN-2, kuris juos pakels į padangę eiliniams šuoliams su parašiotu.

Vitalija Svetikaite — būsimoji žurnalistė. Beliko vieneri studijų metai universitete. Mergina tikisi, kad šie metai jai bus sėkmingesni už praėjusius. Ji pernai daugiaukovės varžybose įvykdė sporto meistrės normatyvus, bet ne visuose pratimuose pagal užimtas vietas pateko į šešetuką.

Kol ji skris viena paskutinių, laiko pakanka logaritmine linuote apskaičiuoti maršrutą, laiką, kad posūkio punktuose būtų tiksliai nustatyti laiku.

— Čia, aerodrome, mūsų laiką paskaičiuoja instruktorius, — kalba Vitalija. — Vienas dalykas yra tiksliai skristi, bet svarbiausia — nutūpti sekundžių tikslumu.

Popiet — aukštojo pilotązo pratimai. Ir šiandien, ir rytoj jie kartos tas pačias devynias figūras. Kas aprašys jausmą, kai mažiausiam rankos mostui paklūsta plieno paukščiai: čia

žemė priartėja, čia vėl tolsta, horizontas virš galvos pakyla, atrodo, kad upės teka atgal, o ežerai liejasi iš savo krantų...

Vilius Juodelis, Vilniaus skaičiavimo mašinų gamyklos frezuotojas, pastebi:

— Aukštasis pilotazas — tai ir rizika su savim. Kiek reikia savitvardos ir geležinių nervų! Malonu, kad turime puikų instruktorių.

Nelengva pratybose. Užtat kiekviena diena aerodrome greitai prabėga. Kasdien žengiami vis platesni žingsniai į meistriskumo viršūnes.

Lakūnams, parašiutininkams klube sudarytos kuo puikiausios sąlygos treniruotėms bei varžyboms, nes aviacijos rekordai, nugalėtojų medaliai „kalami“ čia, aerodromo žemėje. Kiekvieną skraidymų dieną, kiekvienoje treniruotėje.

Br. JURŠĖ

[Atkelta iš 11 psl.]
džiaugiasi nuolat priaugančių gabių jaunų sklandytojų atžalynu. Vien tik jis pats per keliolika metų paruošė geroką būrį atskyrininkų — per pusantro šimto. Daugelis jų atliko nemažą puikių skridimų, tapo TSRS sporto meistras, varžybų nugalėtojai. Ir kiekvienas su pagarba prisimena, kad į plačius debesų vieškelius juos išvedė, aviacinės romantikos žiežirbas įskėlė instruktorius A. Arbačiauskas.

Jaunimo sportinis gyvenimas — tai ir Antano Arbačiausko nueito kelio pakartojimas, tik praturtintas naujais džiaugsmais, naujais laimėjimais. Ir retas iš nūdienės kar-

tos sklandytojų gali suprasti, kokiais sunkiais takais „aviacijos slenkstį“ peržengė pirmieji Tarybų Lietuvos sklandytojai. Veteranų jaunystės devizas buvo — nori skraidyti, statyk sklandytuvą! Dabar jaunimo paslaugoms didžiulis modernių sklandytuvų ir lėktuvų parkas, prityrę instruktoriai, kurių pirmosiose gretose ir nenuilstantis mūsų aviacijos sporto veteranas Antanas Arbačiauskas. Visada žvalus, kupinas ryžto, pasižventęs pamėgtam darbui, atsinešęs iš vaikystės didžiulį troškimą, ieškantis naujų būdų ir kelių jaunųjų sklandytojų ateities skrydžiams.

V. JURGĖLA

PARAŠIUTO ŠLAMESIO SUVILIOTI

Tikriausiai neatsiras skaitytojo, kuris nebūtų matęs, kaip dangaus žydrynėje pabirę išsiskleidžia įvairiaspalviai parašiutų kupolai. Ne vienam, stebinčiam šį puikų reginį, širdies kertelėje sukrebžda pavydo kirminas: „Kaip paukščiai... O gal ir man pabandžius!“

Ir bando. Kiekvieną rudenį į Vilniaus respublikinį aviacijos sporto klubą suguža gausus būrys merginų ir vaikų, turinčių karštą troškimą — tapti parašiutininkais. Tačiau troškimai troškimais, o tikrovėje — šis paukščio skrydis erdvėje sportininkams išsunkia daug prakaito. Norint tapti geru parašiutininku, reikia tvirtos valios, atkaklaus darbo, žinių ir, be abejo, būti sveiku, fiziškai išsivysčiusiu, nes gydytojų komisija, kaip ir lakūnams, parašiutininkams yra negailestinga.

Pirmiausia būsimieji parašiutininkai turi įgyti tvirtas teorines žinias. Jie privalo nuodugniai susipažinti su parašiutų konstrukcijomis, jų valdymu ore, o taip pat mokėti paruošti parašiutą žemėje. Šis didžiulis šilko gabalas turi būti tvarkingai suklustomas, suvyniojamas, kad šuolio metu išsiskleistas be sutrikimų. Visa tai gerai įsisavinus, pasiruošimas šuoliams tęsiasi trenazuiniame miestelyje. Čia smulkiausiai imituojami visi veiksmai, kurie vėliau atliekami šuolio su parašiotu metu. Sėsti į lėktuvą ir, atsispyrus borto, patirti paukščio skrydį leidžiama tik tiems, kurie viską be priekaištų atlieka žemėje. Ir tai suprantama, — jei sklandytojas ar lakūnas savo pirmąjį skrydį atlieka drauge su instruktorium, tai parašiutininkas, atsiskyręs nuo lėktuvo, palieka tik su parašiotu stropais. Instruktoriaus jau nebe pasiklausai, ką vienu ar kitu atveju daryti. Todėl ir nenuostabu, kad, kol ateina laikas šokinėti, iš gausaus jaunuolių būrio, atėjusio rudenį, kartais nelieka ir pusės. O sunkumus nugali tik tie, kuriuos tikrai užbūrė kupolas.

Vienas iš tokių kupolo paviliotų yra Vilniaus respublikinio aviacijos sporto klubo

auklėtinis Rimas Maciulevičius. Vaikinas, dar besimokydamas Švenčionyse, kartą Vilniuje matė aviacijos šventę. Joje Rimui viskas patiko, bet labiausiai sužavėjo įvairiaspalviai parašiutai. Grįžus į Švenčionis, Rimas kur bebuvo, ką bedarė, iš galvos nėjo parašiutai. „Ką daryti! Arti Švenčionių aviacijos sporto klubo nėra, kaip įgyvendinti savo troškimą! Reikia važiuoti į Vilnių“, — nusprendžia vaikinas. 1970 m. rudenį R. Maciulevičius įstoja į Vilniaus politechnikumą ir tuoj pat neša reikiamus dokumentus į Vilniaus respublikinį aviacijos sporto klubą.

Pirmieji metai klube Rimui buvo sėkmingi, — jis gerai baigė teorinį kursą ir suspėjo atlikti net 50 šuolių. Tai ne kiekvienam pirmamečiui pavyksta. Be abejo, nebuvo lengva ir Rimui. Juk reikėjo ir mokytis. Traukinyje, pakeliui į Kyviškes, draugai niekada nematė Rimo be vadovėlio ar konspektų rankose. Jis mokėjo išnaudoti kiekvieną laisvą minutę ir aerodrome. Todėl ir politechnikume viskas ėjosi puikiai.

Tarnaujant Tarybinėje Armijoje, R. Maciulevičius buvo pakviestas į Karinių Oro Pajėgų parašiutininkų komandą. Tarnybos metu vaikas gilino karybos žinias, atlikinėjo sudėtingus šuolius parašiotu, užsigrūdino fiziškai, suvyriškėjo. Nespėjo ir apsidairyti, kai atėjo laikas demobilizuotis. Klausimas „kur eiti!“ Rimui net nekilo. Jis žinojo, kad jo laukia draugai Vilniaus respublikiniame aviacijos sporto klube, kur jis žengė pirmus savarankiškus parašiutininko žingsnius. Kolektyvas čia draugiškas, reiklus. Labai nemėgstamas treniruotėlių draugų išpuikimas, gerbiamas santūrumas. To neturėtų užmiršti ir Rimas.

Kasmet klubas pasipildo vis naujais jaunais veidais, naujomis jėgomis. Taigi tu, kuriuos paviliojo parašiutas, laukia Vilniaus respublikinio aviacijos sporto klubo parašiutinė grandis.

S. KARKLIUS

KPI-6

1958 metais Kauno politechnikos instituto mechanikos fakulteto diplomantas, žinomas respublikos sklandytojas Zėnonas Brazauskas ėmėsi projektuoti lengvą dvivietį sportinį mokomojo tipo lėktuvą, kurį, prafesdamas instituto auklėtinių sukonstruotų skridimo aparatų žymėjimo tradiciją, pavadino KPI-6. Projekto vadovu buvo KPI dėstytojas, keleto sklandytuvų autorius, inžinierius Ananas Kuzmickas, recenzentas — aviacijos inžinierius Juozas Zujas. 1959 me-

tais autorius KPI-6 projektą apgynė kaip diplominį darbą.

Tais pat metais buvo nuspręsta Kauno sklandymo stoties sportininkų visuomenininkų jėgomis lėktuvą pastatyti. Netrukus jie pagamino sparnus, liemenį, uodegos vairsus ir kitas dalis. Aviacinį variklį gavo mainais iš KPI metalo konstrukcijų katedros. Dviejų menčių paprasto propelerio gamybai, pagal specialią technologiją, buvo paruoštas klijuotų lentų strypas. Važiuklei panaudojo sklandytu-

vo „Primorec“ ratus. Pagamintas dalis sumontavo, apdengė klijuote bei audeklu.

Pagal konstrukciją KPI-6 buvo žemasparnis monoplanas. Sparnai mediniai, vieno lonžerono, trapecijos formos, suapvalintais galais. Priekinė dalis dengta klijuote, likusi — audeklu. Liemuo padarytas iš medinių špantų ir stringerių, dengtas klijuote. Kabinoje pilotų vietos įrengtos viena šalia kitos. Deja, KPI-6 statybos darbų nepavyko baigti.

Specialistų nuomone, KPI-6 konstrukcija buvo labai vykusi: geras sėdynių išdėstymas, didelis greičių diapazonas, patogus eksploatuoti, nedidelis pakilimo ir nusileidimo prariedėjimas.

J. VAIČIUKAS

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	9,00 m
Lėktuvo ilgis	6,90 m
Sparnų plotas	12,40 m ²
Tuščio svoris	240 kg
Skridimo svoris	450 kg
Variklio galingumas	52 AJ
Didžiausias teorinis greitis	168 km/val
Mažiausias teorinis greitis	69 km/val
Prariedėjimas kylant	125 m
Didžiausias teorinis pakilimo aukštis	3000 m



VIEŠNAGĖ BIALYSTOKE

Birželio mėnesį kauniečiai sklandytojai A. Rūkas, K. Cičenės ir R. Kalinauskas (komandos vadovas — lakūnas visuomenininkas T. Koronkevičius) Bialystoke (Lenkijos LR) dalyvavo draugiškose Varšuvos, Kauno ir Bialystoko miestų sklandytų varžybose. Tai buvo kauniečių sportininkų atsakomasis vizitas (vasaros pradžioje Bialystoko komanda dalyvavo Tarybų Lietuvos dvidešimtajame sklandymo čempionate). Iš mūsiškių geriausiai rungtyniaavęs A. Rūkas užėmė varžybose trečią vietą.

Bialystokiečiai rugsėjo pradžioje pažymėjo savo klubo 25-metį. Jubiliejinėse Bialystoko aviacijos sporto klubo iškilmėse dalyvavo Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos lėktuvų sporto komiteto pirmininkas V. Drupas, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininkas A. Jonušas ir šio klubo instruktorius V. Baliūnas.

NAUJAS AEROUOSTAS ŠIAULIUOSE

Rugpjūčio 18 d. buvo atidarytas naujas Šiaulių aerouostas. Iš čia lėktuvai JAK-40 pradėjo reguliarius reišus į Vilnių ir Palangą, kitus respublikos miestus. Netrukus bus pradėti keleivių pervežimo reisai taip pat į Maskvą bei Leningradą.

NUGALI UŽGRŪDINTI VĖJŲ

Birželio pradžioje Kapsuke susirinko geriausi respublikos moksleiviai aviamodeliuotojai. Iše rugtyniavo laisvo skridimo modeliais. Meteorologinės sąlygos varžybų dalyvių nepalaidino. Pirmąją varžybų dieną, kai į startą stovėjo „sklandytojai“ su A-2 modeliais, pūtė stiprus ir gūsiuotas vėjas. Daugelis modelių, neatlaikę tokio atšiauraus bandymo, sulūžo. Tik klaipėdiečiai, įpratę galybėti su stipriais pajūrio vėjais, nepasidavė ir drąsiai rinko taškus. Šioje modelių klasėje nugalėtoju ir tapo klaipėdietis Jurijus Petrovas [834 tšk.]. Jo komandos draugas Olegas Palovskis užėmė antrą vietą [692 tšk.]. Kaunietis Vidmantas Mankus liko trečioje vietoje [659 tšk.].

Sekančią dieną sportininkai rungtyniavo A-1 modeliais. Geriausiai skraidė vilniečio Valdo Ragaišio modelis, trijuose turuose parodydamas maksimalų 3 min. laiką, o bendroje sumoje išskraidė 837 sek. Tiksliai trimis sekundėmis nuo nugalėtojo atsiliko prieničio Alfonso Žiūko modelis. Klaipėdiečiui Aleksandrui Gridinui teko tenkintis trečia vieta [675 tšk.].

Lėktuvų modelių su gumos varikliais varžybose sėkmė lydėjo kauniečių Gintarą Kučiką. Jo sąskaitoje — 865 taškai. Arūno Bendinsko iš Prienų modelis priskraidė 814 sek., kas jam užtikrino antrą vietą. Varėniškiui Vytautui Jofautui [755 tšk.] atiteko trečia vieta. Taimierinių lėktuvų modelių

starte stiprus vėjas vėl sukėlė varžybų dalyviams daug rūpesčių. Nugalėjo vilnietis Medardas Radzevičius. Jo modelis priskraidė tiksliai 331 sek. Dar blogiau sekėsi panevėžiečiui Vytautui Mačiuliui — 287 sek. Pirmą kartą tokio masto varžybose dalyvaujantis prienišis Ramūnas Jurkus [229 sek.] užėmė trečią vietą.

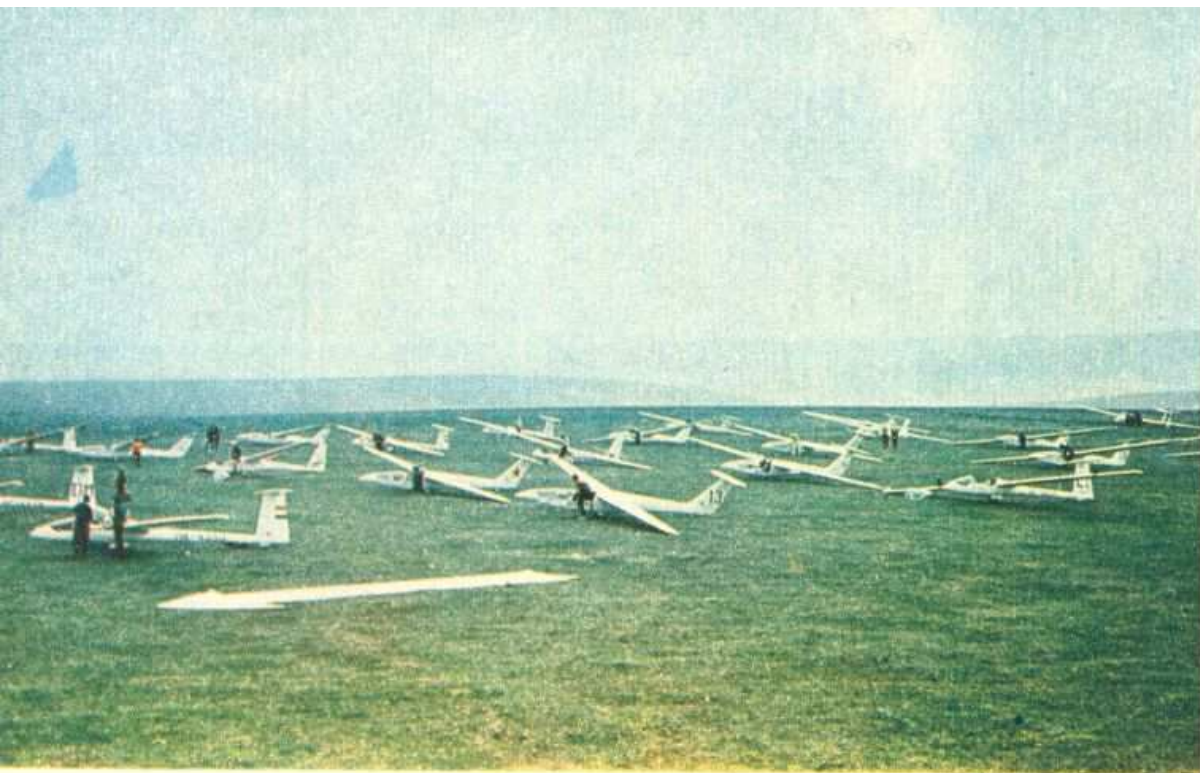
Nemažą įtaką taimieristų varžybų rezultatams turėjo ir naujos varžybų taisyklės, pagal kurias variklis gali veikti ne daugiau 7 sek. Dabar šiems modeliams reikalingi žymiai galingesni varikliai.

Dėl stipriausių respublikos komandų vardų kovojo net 26 kolektyvai (10 miestų ir 16 rajonų). Pirmas šešias vietas pasiskirstė šios komandos: 1 —

Klaipėdos I [2140 tšk.], 2 — Vilniaus I [2126 tšk.], 3 — Varėnos raj. [2117 tšk.], 4 — Prienų raj. [2046 tšk.], 5 — Kauno I [1982 tšk.], 6 — Panevėžio I [1932 tšk.].

Varžybose nesimaitė nuolatinių dalyvių — Tauragės, Plungės, Pakruojo rajonų komandų. Nerimą kelia ir tai, kad Šiauliai, turintys senas aviamodelizmo tradicijas, pirmą kartą neatsiuntė savo atstovų į šias respublikines moksleivių pirmenybes. Minėtų rajonų ir Šiaulių miesto SDAALR komitatams bei švietimo skyriams reikėtų rimtai susirūpinti esama aviamodelizmo būrelių padėtimi.

A. PRANSKĖTIS



DEBIUTAS „GENERALINĖJE REPETICIJOJE“

Sklandymas socialistinėse šalyse — didelė pagarbą. Ypač Lenkijoje, Čekoslovakijoje, Vokietijos Demokratinėje Respublikoje, o taip pat mūsų šalyje. Tarybinių, Lenkijos, Čekoslovakijos, VDR sportininkų pavardės sutinkame pasaulio ir Europos sklandymo rekordų autorių gretose. Ne kartą šių šalių sklandymo meistrai stebino sėkmingais startais pasaulio sklandymo čempionatuose, tarptautinėse varžybose.

Balandyje Moldavijos sostinėje Kišiniove vykusios socialistinių šalių sklandytojų varžybos buvo ne tik geriausių bemotorių skraidymo aparatų demonstracija, bet ir savotiška pajėgiausių sklandymo meistrų generalinė repeticija prieš būsimą pasaulio sklandymo čempionatą Suomijoje. Varžybose dalyvavo Bulgarijos, Rumunijos, Čekoslovakijos, Lenkijos, Vengrijos, Vokietijos Demokratinės Respublikos, Kubos ir Tarybų Sąjungos komandos. Penkiolika sklandytuvų startavo laisvoje klasėje ir dvidešimt septyni — standartinėje klasėje. Tarp pastarųjų vyravo sklandytuvai ASW-15, „Kobra“, „Foka-4“ ir „Jantar-standart“.

Tarybinės komandos įskaitiniai dalyviai J. Amočkinas ir L. Vaskovas rungtyniavo su sklandytuvais ASW-15, o šeštąs individualiai startavusių mūsų šalies sportininkų, kurių tarpe buvo ir kaunietis sporto meistras V. Sabeckis, rungtyniavo su „Kobromis“.

Mus labiausiai domino sportininkų, skridusių laisvos klasės sklandytuvais, meistriško išbandymas. Mat, čia pirmą kartą tarptautinių varžybų sąlygomis su tokiais visame pasaulyje pripažintais sklandymo technikos „asais“, kaip VFR pastatytu sklandytuvu



O. Pasečnikas



E. Rudenskis

„Nimbus“, lenkišku „Jantar-1“, angliškai „Kestrel“ į sportinį ginčą stojo ir „Lietuva“, pirmasis mūsų šalyje iš stiklasčio pastatytas sklandytuvas, kuris gimė Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje. Sklandytuvus „Lietuva“ debiutui tarptautinėje sportinėje arenoje pristatė Tarybų Lietuvos rinktinės narys, sporto meistras vilnietis Apolinaras Beržinskas ir TSRS rinktinės narys, sporto meistras Olegas Pasečnikas.

„Lietuvos“ pasirodymas tokio masto varžybose kitų komandų treneriams ir sportininkams buvo nelauktas ir bene pats didžiausias siurprizas. Sklandytuvas buvo dėmesio centre per visas varžybas. Ar tai bazinėje stovėjimo aikštelėje Kišiniovo aviacijos sporto klubo aerodrome, ar tai starto vietoje, ar sportininkams su „Lietuva“ baigus skristi maršrutu, prie mūsų sklandytuvo visada būriuodavosi grupės žmonių: komandų vadovai, treneriai stengėsi viską įdėmiai apžiūrėti ir įsiminti, sportininkai teiravosi O. Pasečniką ir A. Beržinską apie sklandytuvo valdymą, skridimo savybes. Nemažiau visus domino ir tai, kodėl abu sportininkai turi tokį gausų būrį pagalbininkų. Tiek A. Beržinskui, tiek O. Pasečnikui netrūko jūmorų. Jiedu paaiškino labai paprastai: „Naujagimis visada reikalingas didesnės priežiūros. Pažiūrėkite patys. Priešais eilėmis rikiuojasi kitų dalyvių sklandytuvai. Aprėdas jų labai jau vasariškas — stovi aikštelėje su plonučiais „marškinėliais“ ant sparnų, „veido“ ir liemens visai net nepridenge. O štai „Lietuvai“ jos švelnų apatinį rūbą užvilkti, pas-



Starto belaukiant (iš kairės į dešinę): praėjusių metų šalies sklandymo čempionė L. Kliujeva, TSRS rinktinės treneris V. Zagainovas, šalies sklandymo rinktinės narės T. Zagainova ir S. Kovalenko.
K. ZEMAČIO nuotr.

kui uždėti neperšlampamą, nebijantį kaitrios saulės ir vėjo gūsių, mums dviem nelengva. Todėl ir paprašėme, kad padėtų mums tie, kurie statė ir kūrė sklandytuvą. Jei jų nebūtų, kažin kaip būtų pasibaigę, kai kylant nuo lėktuvo „Vilga“ atsikabinęs trosas perdrėskė sklandytuvui visą „nosį“. Gamyklos vedantysis konstruktorius Kęstutis Gečas, jo pagalbininkai kon-

struktorius Vladimiras Klubovas, šaltkalviai Sigitas Darskevičius ir Rimas Brazaitis per keletą minučių viską sutvarkė, ir „Lietuva“ laiku pakilo skrydžiui į maršrutą.

Šie darbštūs ir energingi vaikinai iš Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos ne tik rūpinosi sklandytuvo „buitinėmis sąlygomis“ varžybose. Su nemažesniu dėmesiu jie sekė kiekvieną „Lietuvos“ startą, stebėjo kitų sklandytuvų skridimus, lygino su savuoju, kaupė žinias, naujoves ir patyrimą ateičiai. Juk dabar jau pradėta sklandytuvo „Lietuva“ serijinė gamyba!

Debiutas „generalinėje repetitijoje“ — nelengvas dalykas. Daug kas priklauso ne tik nuo sportininko meistriškumo, bet ir nuo valdomos technikos. Sklandyme technika visada turi būti paklusni sportininko norams, o sportininkas, savo ruožtu, pagarbiai elgdamasis su sklandytuvu, turi mokėti įžvalgiai parinkti pačius geriausius takus debesų keliuose, kurie vestų į pergalę. A. Beržinsko, skridusio su „Lietuva“, kuri buvo be balasto, vienas svarbesnių tikslų buvo — patikrinti ir palyginti sklandytuvo galimybes įvairiausiose varžybinėse situacijose, skrendant kartu su „Nimbusu“, „Jantaru“ bei „Kestrelu“. O. Pasečniko uždavinys bu-

vo — išbandyti „Lietuvą“ sportinėse dvikovose su visais minėtais užsienio sklandytuvais, ieškoti taktinių naujovių ir galimybių jas panaudoti pasaulio čempionate Suomijoje, kur Olego laukė startai kaip tik su „Lietuva“.

Gaila, kad oro sąlygos sklandytojams nebuvo palankios. Per pora savaitžių buvo rungtniauta tik keturiuose pratimuose, ir tai vieno jų niekas nesugebėjo baigti. Varžybų dalyviai turėjo įveikti maršrutus trikampių, kurių kiekvienos kraštinės ilgis siekė nuo 40 iki 100 kilometrų.

Balandžio 16 d. Pirmasis skridimas: „laisvūnams“ — 244 km, „standartininkams“ — 165 km. Kadangi sportininkai nuskrido didesnę distancijos dalį (nors ir nefinišavo), taškai buvo skiriami ne už greitį, o už nuskristus kilometrus. Iš „laisvūnų“ toliausiai (143,5 km) nuskrido bulgaras J. Zečka su „Jantaru“, o tarybiniai sportininkai E. Rudenskis su „Nimbusu“ ir O. Pasečnikas su „Lietuva“ dėl nepalankių oro sąlygų buvo priversti nusileisti, nuskridę po 103,5 km.

Balandžio 18 d. Antras pratimas skiriamas tas pats, kaip ir pirmąją varžybų dieną. Laisvos klasės sklandytuvu „Jantar-1“ greičiausiai 244 km nuskrido Lenkijos sportininkas S. Kliukas (gavo 1000 taškų).



Taip Čekoslovakijos sportininkai pripildydavo sklandytuvo „Jantar“ sparnuose įtaisytus vandens balasto bakus.

E. Rudenskis su „Nimbusu“ užėmė antrą vietą [997 tšk.], o O. Pasečnikas buvo devintas [721 tšk.]. A. Beržinskas, nenufotografavęs antro posūkio punkto, gavo tik 70 taškų. Ši apmaudi nesėkmė išstūmė jį iš prizininkų gretų. Standartinės klasės sklandytuvais greičiausiai 165 km nuskrido lenkas S. Vitekas („Jantar-standart“). Jis gavo 1000 taškų įvertinimą. Kaunietis V. Sabeckis užėmė ketvirtą vietą [831 tšk.].

Balandžio 19 d. Standartinės klasės sklandytuvais — skridimas 210 km trikampiu, laisvos klasės sklandytuvais — 313 km trikampiu. Kai daugelis sklandytuvų jau buvo ore, kilo audra, ir šeši sportininkai nebepėjo laiku startuoti. Tačiau, kaip vėliau paaiškėjo, pastariesiems nebuvo ko nusiminti. Nuskridę tik iki antro posūkio punkto, visi sklandytuvai dėl blogų oro sąlygų buvo priversti nusileisti aikštelėse.

Balandžio 20 d. Teisėjai skiria tuos pačius maršrutus, kuriuos išvakarėse niekam nepavyko įveikti. Ir šį kartą „laisvūnams“ prisiėjo tenkintis kukliu įvertinimu — tik už nuskristus kilometrus, o ne už greitį, nes ir šį kartą niekam iš jų nepavyko finišuoti. Toliausiai nuskrido vengrai T. Sentveldis ir I. Chochnevai (sklandytuvais „Jantar-1“) — po 242 km. E. Rudenskis įveikė 230 km (penktą vietą), o A. Beržinskas ir O. Pasečnikas, nuskridę atitinkamai 217 km ir 208 km, užėmė 12—13 vietas. Standartinės klasės sklandytuvais 210 km distanciją greičiausiai (per 2 val. 21 min. 28 sek.) nuskrido L. Vaskovas. Kaunietis V. Sabeckis (2 val. 41 min. 30 sek.) užėmė ketvirtą vietą.

Balandžio 21 d. Ketvirtas pratimas: laisvos klasės sklandytuvais — 313 km maršrutas, standartinės klasės — 244,5 km. Diena pasitaikė puiki. Per pusvalandį visi 42 sklandytuvai buvo pakelti į orą. Pirmas draugų ir varžovų nervus padirgino A. Beržinskas. Jis startavo nieko nelaukęs. Įkandinė pasekė kitų komandų atstovai. Nuskridęs keliolika kilometrų ir ištyręs oro sąlygas, A. Beržinskas vėl grįžo į pradžią. Klek palaukęs, startavo antrą kartą. E. Rudenskis ir O. Pasečnikas aerodromą paliko beveik tuo pačiu laiku. Kartu jie du skrido ir didžiąją distancijos dalį. Ties antru posūkio punktu sutiko audros debesį (pirmiau startavę sportininkai šios kliūtis išvengė), kuriems apeiti prisiėjo sugaišti nemaža laiko. Dabar teko sukaupti visas jėgas ir meistriškumą, kad priverstų savo sklandytuvus skristi pačiu didžiausiu greičiu.

Geriausią laiką parodė su „Kestrelu“ skridęs Čekoslovakijos rinktinės narys J. Šatnis. Jis 313 km nuskrido per 2 val. 40 min. 17 sek. Devyniolika sekundžių atsiliko su „Nimbusu“ skridęs jo komandos draugas F. Matoušekas, o E. Rudenskis su „Nimbusu“ finišavo trečias (2 val. 43 min. 30 sek.). O. Pasečnikas maršrutą baigė per 2 val. 49 min. 51 sek. (šeštą vietą).

Standartinės klasės sklandytuvu 244,5 km maršrutą trikampiu greičiausiai (per 2 val. 6 min. 34 sek.) nuskrido VDR sportininkas J. Bavrikas su „Jantar-standart“. V. Sabeckio rezultatas — 2 val. 42 min. 32 sek.

Daugiau sportininkams rungtyniauti nebeteško. Susumavus

rezultatus, pasiektus keturiuose pratimuose, laisvos klasės sklandytuvais nugalėjo tarybinis sportininkas Eugenijus Rudenskis, skridęs „Nimbusu“. Jis surinko 3748 taškus. Antrą vietą užėmė lenkas S. Kliukas, skridęs sklandytuvu „Jantar-1“ [3716 tšk.], o trečią — Čekoslovakijos sklandytojas J. Šatnis, skridęs „Kestrelu“ [3710 tšk.]. TSRS rinktinės narys O. Pasečnikas, skridęs „Lietuva“, surinko 3315 taškų (aštuntą vietą), o A. Beržinsko surinktų taškų suma — 2278.

Standartinės klasės sklandytuvais skraidžiusių sportininkų tarpe geriausiai pasirodė Lenkijos sklandytojas S. Vitekas [3066 tšk.]. Antra vieta atiteko jo komandos draugui S. Zentekui [3060 tšk.], o trečia — tarybiniam sklandytojui L. Vaskovui [2671 tšk.]. Kaunietis V. Sabeckis užėmė šestą vietą [2521 tšk.].

Komandomis bendroje įskaityje nugalėjo Lenkijos ekipa [12639 tšk.], antri — Vengrijos sklandytovai [11724 tšk.], o trečioje vietoje liko mūsų šalies komanda [11243 tšk.].

Sklandymas yra toks sportas, kai labai daug kas priklauso nuo oro sąlygų. Jos Kišiniuje nebuvo palankios. Sportininkai negalėjo pademonstruoti viso savo meistriškumo, o sklandytuvai — techninių galimybių. Tačiau „Lietuvos“ pirmieji skrydžiai susilaukė visų komandų trenerių paties geriausio įvertinimo.

Aurelijus GUTIERESAS (Kuba): „Lietuva“ — puikus sklandytuvai. Gaila, kad šiose varžybose dėl nepalankaus oro jis negalėjo pademonstruoti visų savo geriausių savybių. Mes lauksime, kada „Lietuva“ bus pradėta statyti seri-

jomis ir galėsime įsigyti šį sklandytuvą.“

Stanislovas KOLIASA (Lenkija): „Sklandytuvą „Lietuva“ mačiau pirmą kartą. Gražus aparatas, teisingai sukonstruotas, maloniai įrengta piloto kabina. Manau, kad jis priskirtinas prie geriausių laisvos klasės sklandytuvų pasaulyje.“

Jaroslavas KOPACEKAS (Čekoslovakija): „Kalbant apie laisvos klasės sklandytuvus, vargu ar bus artimiausiais metais jų statyboje žymesnių „revoliucijų“. „Lietuva“ savo techniniais duomenimis ir skridimo savybėmis niekuo neatilieka nuo sklandytuvo „Nimbus“, kuris šiuo metu laikomas vienu geriausių pasaulyje. Lauksime, kada pradėsime sklandytuvo serijinę gamybą ir galėsime „Lietuvą“ įsigyti mes.“

Ką gi, Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukonstruotas ir pastatytas sklandytuvai „Lietuva“ sėkmingai išlaikė pirmąjį egzaminą tarptautinėse varžybose. Apie tai kalba ir sportininkų, ir trenerių atsiliepimai. Belieka šauniam gamyklos kolektyvui, konstruktoriams, pirmajam šio sklandytuvo kūrėjui Baliui Karveliui palinkėti naujų sėkmingų ieškojimų ir atradimų bemotorių skraidymo aparatų kūrimo baruose, šaunaus darbo, pradedant sklandytuvo „Lietuva“ serijinę gamybą. Tai bus didžiausias viso kolektyvo įnašas, vykdant TSKP XXV suvažiavimo iškelto uždavinį, atsiliepiantį į partijos kvietimą dirbti dešimtfame penkmetyje efektingai ir kokybiškai, su dar didesne energija ir pasiryžimu.

K. KAZIONAS

RESPUBLIKOS PIRMENYBĖSE

Tarybų Lietuvos pirmosios lygos sklandymo pirmenybėse čempionų aukso medalius iškovojo Vilniaus ATSK klubo narys S. Smilgevičius ir Kauno aviacijos sporto klubo atstovė R. Garmutė.

Respublikinėse antros lygos sklandytojų varžybose geriausiai pasirodė panevėžietė A. Buftkienė ir Biržų sklandytojas P. Venckus.

x x x

Vilniuje vykusiose lėktuvų sporto respublikinėse pirmenybėse, draugiškame Maskvos, Leningrado ir Tarybų Lietuvos komandų mače bei varžybose Dariaus ir Girėno prizui laimėti pirmąsias vietas iškovojo Kauno ATSK sportininkas R. Pivnickas.

x x x

Pajėgiausi mūsų parašiuti-

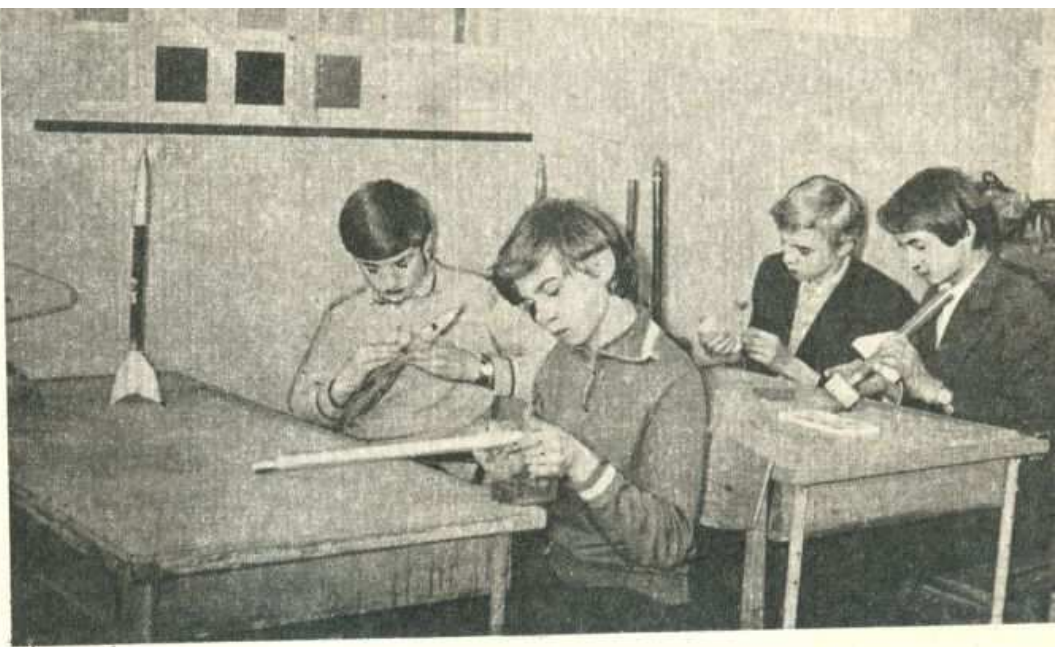
ninkai dėl respublikos čempionų medalių rungtyniavo tuo pat metu, kai Vilniuje vyko Leningrado, Estijos, Latvijos ir Lietuvos parašiutininkų varžybos dėl Pabaltijo taurės. Absoliučią Tarybų Lietuvos čempionų aukso medalius iškovojo kauniečiai B. Paulauskaitė ir J. Chominas. Varžybose dėl Pabaltijo taurės geriausiai pasirodė Latvijos sportininkė L. Obuchova ir mūsų respublikos parašiutininkas J. Chominas. Komandomis nugalėjo leningradiečiai.

x x x

Pabaltijo sklandytojų varžybose pirmąją komandinę vietą užėmė mūsų respublikos ekipa, o asmeninėje įskaityje nugalėjo panevėžietė A. Buftkienė ir kaunietis V. Sabeckis.

x x x

Ukrainos atvirose lėktuvų sporto pirmenybėse dalyvavę Tarybų Lietuvos sportininkai komandinėje įskaityje užėmė antrą vietą, o kaunietis R. Pivnickas iškovojo aukso medalį aukštajame pilotaže. Antrąją vietą šioje rungtyje užėmė komandos draugas S. Jonys.



Kauno JTS aviamodelizmo būrelio vadovas J. Makčinskis [dešinėje] ir aviamodeliuotojas D. Petrulis. Dešinėje nuotraukoje — jau nieji raketininkai (iš kairės į dešinę) Š. Zoluba, V. Gimbutis, D. Petrulis ir A. Mironas užsiėmimų metu. A. VERIKO nuotr.

VAIKINŲ RANKOSE... RAKETA

Starte didžiulės, beveik metro ilgio, penkių variklių raketos „Vostok“ kopija. Tarp kitų vienos pakopos, pusmetrio ilgio raketų kopijų ji atrodė labai įspūdingai. Julius, jau ketverius metus iš eilės su panašiomis raketų kopijomis laimėjęs prizines vietas respublikinėse varžybose, nelabai jaudinosi...

Startas... Vaikinas truputį virpančiomis rankomis dega užtaisą. Raketa sekunde sustingsta, o po to stulbinančiai lėtai pradeda slinkti stiebu aukštyn. Julijui akimirka net pasirodo, kad ji svyra į šoną. Susijaudinęs vaikinas atsipeikėja tik tada, kai raketa, įgavusi pagreitį, atsiduria dangaus mėlyne...

Tai buvo 1968 m. pirmose sąjunginėse raketinio modelizmo varžybose Cernigove. Julius Makčinskis, tada Kauno 2-os vidurinės mokyklos X klasės moksleivis, su raketos „Vostok“ kopija laimėjo ketvirtą vietą. Tai buvo ne tik Juliaus, bet ir viso Kauno Jurijaus Gagarino pionierių ir moksleivių rūmų raketinio modelizmo būrelio bei jo vadovo Zigmo Augėvičiaus kruopštaus darbo įvertinimas. Šios raketos modelis ir dabar puošia kosmonautikos muziejų Kauno pionierių rūmuose. Be to, Julius buvo pirmasis, kuris už šį skrydį gautą diplomą su kosmonautų parašais padovanojo taip pat šiam muziejui. Tokia tradicija gyva ir dabar — visi čempionai čia pa-

lieka savo garbės raštus bei diplomus.

Daugelis berniukų nuo mažų dienų mėgsta techniką, svajoja apie aviaciją. Panašią istoriją tikėjau išgirsti ir iš Juliaus Makčinskio. Tačiau buvau nejuokais nustebinta, kai Julius pareiškė, kad raketų modelių pradžia buvo vaikiškų žaislų kūrimas.

Pasirodo, berniukas augo Kėdainių rajone, netoli Josvainių. Bėgiojo Sušvės pakrantėmis, mušėsi su vienmečiais, gaudė gružlius ir norėjo dviračio. 1962 m. baigusį keturias klases Juliuoką tėvai išvežė į Kauną, pas tetą. Kauno buvusioje 2-oje aštuonmetėje, kur į penktą klasę įstojo berniukas, fiziką ir praktikos darbus dėstė Zigmas Augėvičius, pedagogas, kuris žinojo kelią į vaikų širdis. Ypač vaikams patikdavo jo vedami praktikos darbai. Tada dar vykdavo respublikiniai moksleivių pagamintų žaislų konkursai. Z. Augėvičiaus vadovaujami vaikai buvo nepalenkiami išradininkai ir kruopštumui. Jie dvejuis metais iš eilės respublikoje buvo šių konkursų laimėtojai. Ir berniukai, ir mergaitės tiek įsitraukė į žaislų kūrimą, kad atrodė daugiau jų niekuo nesuviliojosi. Tačiau pats Z. Augėvičius 1964 m. ėmė ir susižavėjo raketų modeliais. O jei jau jis ko nors imasi, tai dirba karštai, su ugnele. Savo nauju potraukiu Z. Augėvičius greitai užkrėtė ir moksleivius. Kaip anksčiau į žaislus, taip

dabar į raketas berniukai kibo su neregėtu uolumu. Iš kitų tarpo darbštumu ir sugebėjimais greitai išsiskyrė Julius Makčinskis. Būdamas aštuntoje klasėje, jis jau darė įvairių pakopų raketų modelius, o su vienos pakopos raketų kopijų modeliais jis buvo tiesiog nepalenkiamas respublikoje. Ir apskritai, respublikinėse raketinio modelizmo varžybose Z. Augėvičiaus komanda dažniausiai pirmaudavo.

1965 m. Augėvičiui perėjus dirbti į Kauno Jurijaus Gagarino pionierių ir moksleivių rūmus, pas jį į naujai organizuojamą būrelį atėjo ir jo buvę raketininkai. Čia sąlygos dirbti buvo geresnės, tvirtesnė materialinė bazė, lengviau su medžiagomis. Būrelis gausėjo. Augėvičiui vienam dirbti su įvairaus amžiaus moksleiviais buvo sunku. Ir tada vadovui į pagalbą atėjo Julius Makčinskis. Jam Z. Augėvičius patikėjo pradedančiuosius. Vaikinas vadovo lūkesčių nepavydė, — stropiai dirbo su mažaisiais, pats sėkmingai baigė vidurinę ir įstojo į Kauno politechnikos instituto elektrotechnikos fakultetą. Institute Julijui nebuvo sunku. Įpratęs savarankiškai dirbti pas Augėvičių, vaikas gan greitai perprato darbo metodus aukštojoje mokykloje. Tiesa, pirmaisiais studijų metais nuo darbo pionierių rūmuose šiek tiek atitolo. Tačiau sėkmingai susidorojęs su pavasario egza-

minų sesija, Julius pradeda dirbti Kauno pionierių rūmuose etatiniu vadovu. Tiesa, santykiai su Augėvičium iš esmės nepasikeitė, — ir dabar Julius gavo jaunylis, ir dabar visada tardavosi su savo buvusiu mokytoju. Artėjant varžyboms, abi grupės kibdavo į darbą su dvigubu uolumu, vieni kitiems lydėdavo sėkmę: tiek respublikinėse, tiek sąjunginėse varžybose, pagaliau ir sąjunginiame konkurse „Kosmosas“ kauniečiai tapdavo prizininkais.

Aktyvus darbas raketinio modelizmo būrelyje netrukė Julijui nei moksle, nei visuomeninėje veikloje. Atvirkščiai, vaikas, nuo penktos klasės išmokytas dirbti savarankiškai, sugebėjo su pagyrimu baigti studijas. Dabar Julius Makčinskis — Kauno politechnikos instituto mokslinio tiriamojo sektoriaus vyr. inžinierius, fakulteto pirminės komjaunimo organizacijos sekretorius, Kauno jaunųjų technikų stoties raketinio modelizmo būrelio vadovas, šios stoties direktoriaus Zigmo Augėvičiaus nuodėdų pagalbininkas. Per šešerius darbo metus, kuriuos dirbo drauge su Z. Augėvičium, jis paruošė nemažą būrį jaunųjų raketų modeliutojų, išmokė juos dirbti, žvelgti į žvaigždes. Nežada atsisakyti ir pats taip pamėgto užsiėmimo.

L. ŽILINSKAITĖ

SU DRAUGAIS IŠ LAISVĖS SALOS



Respublikos sklandymo rinktinės narys A. Beržinskas (kairėje) ir kubietis T. Rodriguesas prie sklandytuvo „Lietuva“ Kišiniovo AŠK skraidymų aikštelėje. AUTORIAUS nuotr.

Sklandytojams, Tarybų Sąjungos rinktinės nariams tarptautinės varžybos — įprastas dalykas. Mūsų šalies skraidymo su bėmutoriais aparatais meistrai kasmet po keletą kartų įvairiuose mačiuose išbando jėgas su socialistinių šalių sportininkais. Tuo tarpu mūsų šalies sklandytojai, vilnietis A. Beržinskas ir kaunietis V. Sabekis, dalyvavę pavasarį Kišiniove vykusiose socialistinių šalių pirmenybėse, tarptautinių startų savo „sąskaitose“ dar turi ne per daugiausiai. Todėl šios varžybos jiems buvo ir meistriškumo mokykla, ir puiki galimybė surasti naujų bičiulių.

Savotišku saitu čia buvo naujasis sklandytuvas „Lietuva“. Visus domino — koks jis, kaip skrenda, kas sukonstravo? Pažinęs su Laisvės salos sklandytojais, Kubos komandos treneriu, vadovais mūsų neužteko ne tik laisvalaikio valandų aerodrome, bet net ir ilgų vakarų viešbutyje. Kubiečiai, būvę šiose varžybose bene patys temperamtingiausi, visada linksmi, visada su bičiuliška žypsena veiduose, pasirodo, buvo girdėję apie tai, kad Tarybų Lietuvoje sklandymas plačiai išvystytas, kad respublikoje yra sklandytuvų konstruktorių, kurių su-

kurtais aparatais skraido ne tik Lietuvos, bet ir kitų mūsų šalies aviacijos sporto klubų sklandytojai. Mums, savo ruožtu, įdomu buvo sužinoti apie sklandymo sporto šokiadienius Kuboje, apie sportininkus, jų pasiekimus laimėjimus.

Delegacijos narys Tomas Rodriguesas, neaukšto ūgio, labai kalbus, visada puikios nuotaikos ir labai gerai mokąs rusų kalbą, buvo tarsi gidas, bičiuliškuose pokalbiuose „vedžiojęs“ mus po Laisvės salos aviacijos sporto klubus, maloniai supažindinęs su jos geriausiais sklandytojais.

Sklandymas Kuboje — viena jauniausių sporto šakų. Jos istorija — tik keletas metų. Į Kubą sklandymą „atvežė“ šios šalies civilinės aviacijos lakūnas Pina, kuris, lankydamasis Tarybų Sąjungoje ir Vokietijos Demokratinėje Respublikoje, susipažino su sklandymu ir iš draugų dar gavo dovanų — keletą sklandytuvų, kuriuos ir atsivežė į Kubą. Havanoje buvo įkurtas pirmasis Kuboje aviacijos sporto klubas.

Pirmieji klubo sportininkai lakūnai skraidymo meno taip pat mokėsi pas draugus VDR, o pirmuosius startus klubo nariai atliko mūsų šalyje. 1972 m. Kubos sklandytojai Oriole dalyvavo tarptautinėse

varžybose. Tiesa, prizinių vietų neužėmė, tačiau įgijo daug patyrimo, aktyviai susipažino su meistriškumo paslaptimis. Tuo pat metu sklandymo treneriu draugai kubiečiai pas save dirbti pakvietė prityrusį šio sporto tarybinį instruktorių Albertą Durnovą. Apčiuopiamų rezultatų ilgai laukti neteko. Labai darbštūs ir entuziastingi Laisvės salos sklandytojai pradėjo rungtyniauti savo respublikos sklandymo pirmenybėse, pernai oficialiai debiutavo socialistinių šalių sklandymo varžybose, startavo Vengrijoje. Pastarosiose tarptautinėse varžybose sklandytojas Marijas Vilja viename prate užėmė pirmąją vietą.

Šiandien Kuboje sklandymo sportą populiarina ir veikliai dirba jau trys aviacijos sporto klubai: vienas Havanoje ir du provincijose. Vienam šių klubų vadovauja gabus sklandytojas Anchelis Vilja, dalyvavęs varžybose Kišiniove. Be jo taip pat startavo praėjusių metų Kubos sklandymo čempionas, vyriausias iš respublikos sklandytųjų, 33 metų studentas Giljeras Morena. Jauniausias rinktinėje — Anchelis Vilja. Jam 23 metai. Kišiniove jis, kaip ir Giljeras Morena bei Chuanas Garsija, skraidė sklandytuvais „Kobra“. Ir,

reikia pasakyti, skraidė gerai. Šiuo standartinės klasės aparatu kubiečiai sugebėjo įveikti daugiau kaip 300 km maršrutą trikampiui, kur rungtyniaavo žymiai didesnes galimybes turintys laisvos klasės sklandytuvai.

Pasibaigus varžyboms Kišiniove, Tomas Rodriguesas lankėsi Vilniuje. Čia jis artimiau susipažino su mūsų respublikos kai kurių aviacijos sporto klubų veikla. Tomas — aviacijos specialistas, baigęs Kišiniove Civilinės aviacijos inžinerinį institutą. Kaip jis pats sakosi, jaunystėje labai mėgęs žaisti regbį, bet dabar jį labiausiai vilioja sklandytuvai „Blanikai“, su kuriais Kubos sportininkai pagrindinai skraido savo klubuose. Beje, Tomas su dideliu pasitenkinimu kalbėjo ir apie mūsų šalies sklandytuvus BK-6 „Neringa“, kuriuos dovanojo Tarybų Sąjungos sklandytojai ir kuriais jie skraido.

Atsisveikindamas su mumis Tomas Rodriguesas pasakė: „Iki susitikimo padangių keliuose virš jūsų puikiosios Lietuvos. Su nekantrumu lauksime tos dienos, kada galėsime įsigyti jūsų respublikoje pastatytą gražulį sklandytuvą „Lietuva“.“

K. ŽEMAITIS

Ne taip jau daug mūsų rasime meno žmonių, kurie savo žinias, sugebėjimus ir ieškojimus skirtų sporto propagandos reikalui. Kino režisierius Henrikas Šablevičius man pasirodė kaip tik toks, nors su juo artimiau teko bendrauti tik vieneriose tarptautinėse varžybose. Įdomus žmogus. Šnekiesi su juo, o šis, atrodo, mintimis jau lekia kažkur toliau, kaip kino menininkai sako — už kadro. Apie ką jis mąsto! Negi klausi. O jis nė neslepia. Mintimis, sumanymais stengiasi pasidalinti, padiskutuoti dėl šių sumanymų ir jų realizavimo galimybių.

— Seniai jau mane viliojo sklandytojų, lakūnų sportininkų tema, — pasakoja Henrikas Šablevičius. — Bet vis abejoju, svyravau tarp sugebėjimų ir galimybių. Ir štai garsiu aidu nuskambėjo prieniškių pastatytas pirmasis mūsų šalyje aukštos klasės sklandytuvai iš stiklasčio, ir dar taip pavadintas — „Lietuva“. Galutinai nutariau — reikia sukurti filmą apie sklandytojus, sklandytuvus ir sklandymo sportą. Juk niekad lengva nebūna, juo labiau, kad reikia brautis naujais ir nežinomais kūrybos keliais. Tuo įsitikinau. Buvo „Moteriški žaidimai“, „Vėlns išmislijo tekinį“, „Oranžinė legenda“, tai kodėl išsigąsti „Padangių žirgų“, o gal net ir intymesnio pavadinimo — „Išeinu į dangų pasivaikščioti“.

— Tai šie jūsų sumanymai — būsimi kino filmai apie sklandymą? — paklausiau.

— Tik sąlyginiai vieno dviejų dalių plačiaekranio spalvoto kino filmo pavadinimai. Scenarijų jam kūrėme kartu su Osvaldu Alekso, o operatoriumi pasirinkau seną savo kolegą Kornelijų Matuzevičių.

Henrikas noriai pasakoja apie būsimą kino filmą, apie siekimą jame parodyti, kaip žmogus sugeba išsilaivinti nuo Žemės traukos, nuo motorų triukšmo, apie žmogaus sugebėjimą sukurti tobulus bemotorius skraidymo aparatus, kaip naujasis mūsų sklandytuvai „Lietuva“, sugebėjimą siekti rekordinių aukščių, pačių tolimiausių skrydžių. Filme ras savo vietą Tarybų Lietuvos aviakonstruktorių ir veteranų sukurti ir pastatyti beveik visi sklandytuvai ir net skraidyklės. Mūsų tikslas — greta pagrindinio „herojaus“ — sklandytuvo „Lietuva“, parodyti ir B. Oškinio sukonstruotus mažus, bet labai reikalingus sklandytuvus „Bitele“, „Antelė“ ir kitus, skirtus patiems jauniausiems sportininkams skraidyti, papasakoti apie pačius aviakonstruktorius Balį



Kino režisierius H. Šablevičius (dešinėje) kalbasi su Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos vyr. inžinierium K. Geču.

Nuo „Moteriškų žaidimų“ iki „Padangių žirgų“



Kino operatorius K. Matuzevičius tarptautinių sklandymo varžybų Kišiniove metu niekada nesiskyrė su filmavimo aparatu.

K. NAUDŽIAUS nuotr.

Karvelį, Bronių Oškinį ir kitus. Tai bus pirmas kino filmas apie sklandymą, sklandytojus, sklandytuvus ir jų kūrėjus.

Kad įgyvendinus sumanymą, užfiksavus kino juostoje tai, kas svarbiausia ir reikšmingiausia, Henrikui Šablevičiui su operatoriumi Kornelijum Matuzevičium teko įveikti tolimus kelius, kaip ir sklandytojams maršrutus debesų takais. Jiedu filmavo Kaune ir Kišiniove, Tartu ir Nidoje, Vilniuje ir... Suomijoje. Taip, į Suomiją, pasaulio sklandymo čempionatą, režisierius H. Šablevičius ir operatorius K. Ma-

tuzevičius vyko filmuoti pirmųjų „Lietuvos“ oficialių startų pasaulio sklandymo čempionate. Gal būt, tai bus patys originaliausi niekieno daugiau nepakartoti kadrai.

Seniai draugauja su sportine tema ir H. Šablevičius, ir K. Matuzevičius. Kūrė ir spalvotą juostą apie garsųjį autorinio lenktynininką Stasį Brundą — „Oranžinė legenda“. Jų filmai susilaukė gero įvertinimo kino festivaliuose Minske, Krokuvoje, Kortinoje d'Ampeco [Italija], Šveicarijoje, Suomijoje. Apie sklandymo sportą kino filmas mūsų kuriamas pirmą kartą.

Bet, matęs jau minėtus filmus, tikiu, kad ir „Padangių žirgai“ arba „Išeinu į dangų pasivaikščioti“ [nesvarbu, koks bus pasirinktas pavadinimas] bus įtaigus, giliai gyvenimiškas, bet nekasdieniškas kino meno kūrinys, ir jis suras plačius kelius į kiekvieno žiūrovo, kiekvieno sporto mėgėjo širdį, į sportinių filmų tarptautinius festivalius. To bent man norėtųsi palinkėti.

O filmo laukti ilgai neteks. Trečiame šių metų ketvirtyje šis pirmasis aviacinis kino filmas buvo baigiamas montuoti.

K. KILČIAUSKAS

TIK KETVIRTAME DEŠIMTUKE



Ežerais ir miškais pasidabinusioje Rayskalos vietovėje Suomijoje birželio antroje pusėje vyko pasaulio sklandymo XV čempionatas, kuriame dalyvavo 81 sportininkas iš 26 šalių. Standartinės klasės sklandytuvais skraidė 42 sklandytojai, o laisvos klasės sklandytuvais — 39 sklandytojai. Per dvi savaites čempionato dalyviai atliko septynis pratimus. Absoliučiais pasaulio čempionais tapo Australijos sportininkas I. Reneris, skridęs standartinės klasės sklandytuvu PIK-20, ir Anglijos atstovas G. Li, skridęs laisvos klasės sklandytuvu ASW-17.

Tarybiniai sklandytojai rungtyniavo tik laisvos klasės sklandytuvais: kijevietis E. Rudenskis — su „Nimbus-2“, o maskvietis O. Pasečnikas — su BK-7 „Lietuva“. Mūsų šalies geriausiai pasirodė antrame pratyse, skrendant 181 km į tikslą ir atgal. E. Rudenskis užėmė penktą, o O. Pasečnikas — šeštą vietą. Sąlygos skraidymams buvo sunkios. Viena skridime abu mūsų šalies sportininkai, leisdami į aikštelę, apgadino savo sklandytuvus ir nebegalėjo rungtyniauti paskutiniuose skridimuose. Bendroje įskaitoje E. Rudenskis užėmė 35, o O. Pasečnikas — 38 vietas.

A-1 klasės sklandytuvo modelis

Cia pateikiami brėžiniai modelio, kuris sėkmingai skraidė įvairiose varžybose. Analogiškos konstrukcijos modeliu skraidė ir 1974 m. respublikos moksleivių čempionas šioje modelių klasėje garliavietis Rimas Rinkevičius.

Modelio konstrukcija paprasta ir patikima. Tokį modelį gali pasigaminti kiekvienas daugiau patyręs aviamodeliuotojas. Modelis pasižymi gromis skraidymo savybėmis, ypač esant ramiam orui.

Liemuo gaminamas iš pušinių lystelių, tarpusavyje sukliautojų liepiniais skersinukais. Suklijavus lystes, prie jų prikljuojama priekinė liemens dalis, pagaminta iš liepos. Priekinėje liemens dalyje turi būti paruošta vieta švinui įdėti. Po to liemuo iš vienos pusės apklijuojamas 1 mm storio liepos šponu. Kitas liemens šonas užkljuojamas tada, kai įdedamas reikiamas švino kiekis. Galiausiai prikljuojama stabilizatoriaus atramėlė ir kilis, pravedama traukė į vairiuką. Buksyravimo kabliukas tvirtinamas nejudamai (vieta parodyta brėžinyje). Vairiuką atlenkia traukė su žiedeliu, užmaunamu ant kabliuko starto metu.

Sparnai susideda iš dviejų dalių, dvigubos V raidės formos. Prie liemens sparnai tvirtinami sumauant juos ant plieninių 2 mm diametro strypelių. Keturių pirmos sparnų nerviūros gaminamos iš 1 mm aviacinės klijuotės. Tarp šių nerviūrų būtina įkljuoti balzės gabaliukus, kaip parodyta brėžinyje. Sparnų briaunos ir nerviūros — balzinės, lonžeronai — pušiniai. Sparnų plotas — 14,4 dm². Sparnų atakos kampas — +3 laipsniai.

Stabilizatorius — įprastinės konstrukcijos, 3, 2 dm² ploto, gaminamas iš balzės, tik viršutinis lonžeronas — pušinis. Stabilizatorius prie liemens tvirtinamas gumelėmis. Jo atakos kampas — 0 laipsnių.

Modelis dengiamas ilgaplūoščiu popieriumi ir sveria apie 210 kg.

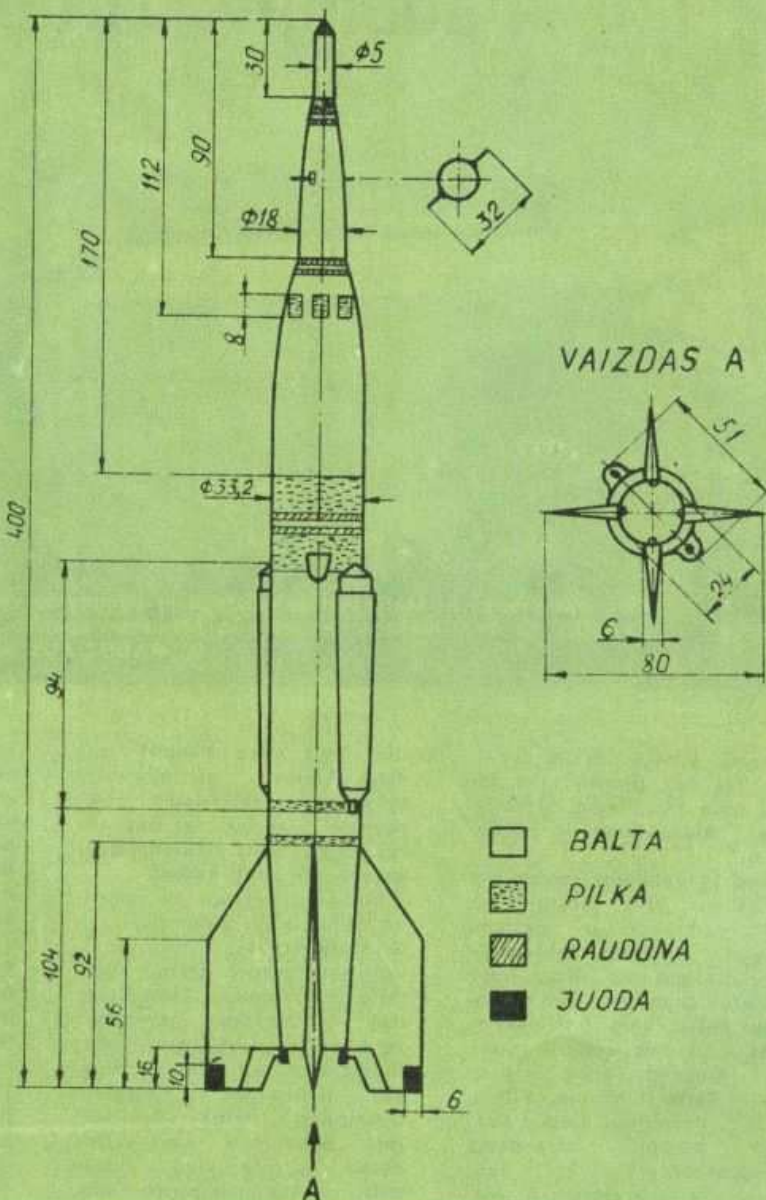
A. SAKALAUSKAS,
kandidatas į TSRS sporto
meistrus

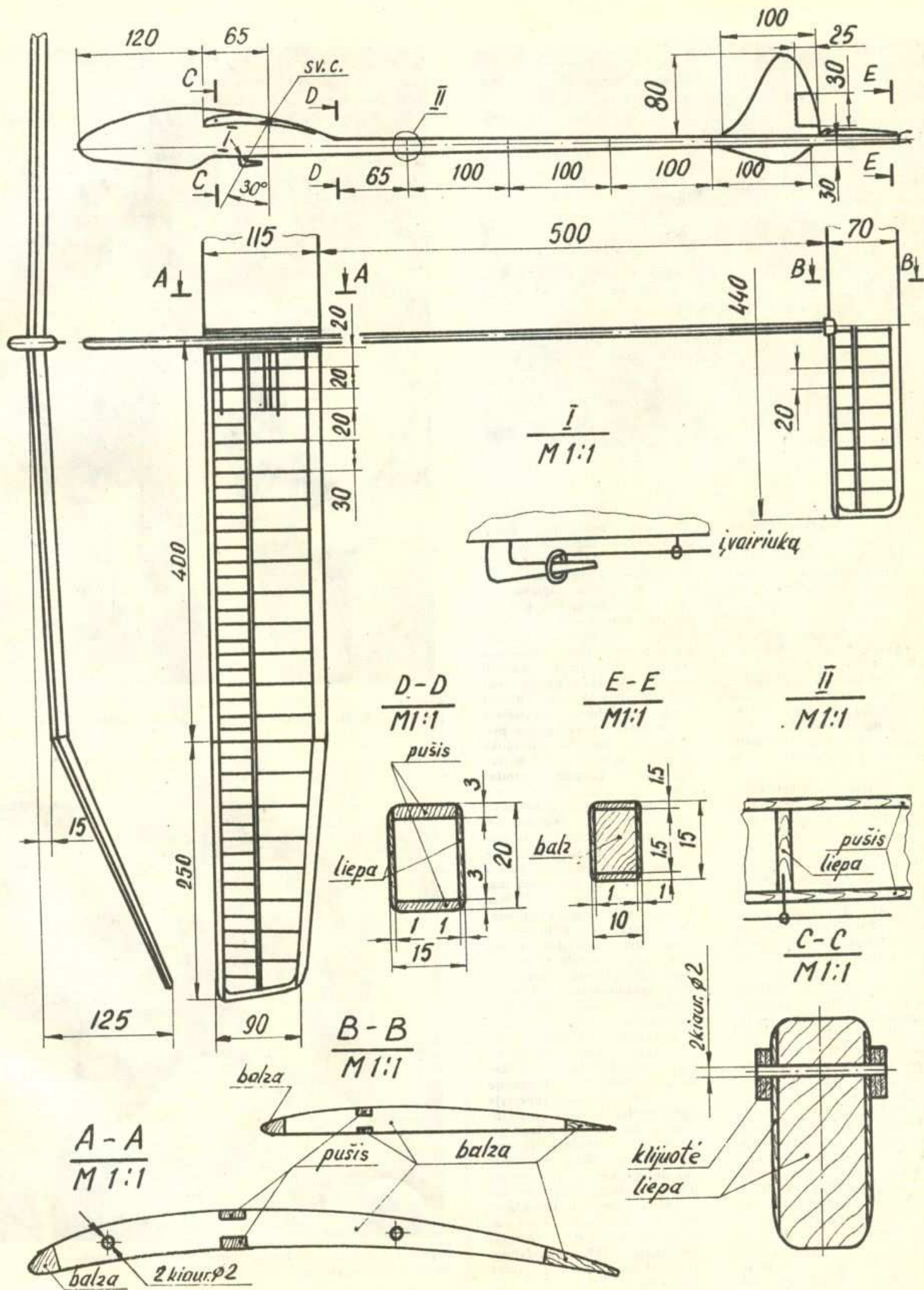
Raketa V-2-A

Tarybinės geofizinės V-2-A tipo raketos leidžiamos nuo 1956 metų. Jomis tiriami viršutiniai atmosferos sluoksniai, atliekami medicininiai biologiniai eksperimentai su gyvūnais ir kiti moksliniai tyrimai. Šio tipo raketos pasiekia 212 km aukštį su 22 tonų svorio kroviniu.

Raketos modelį-kopiją geriausia gaminti kaip antros klasės (K-2) modelį. Siekiant paprastumo, visa viršutinė modelio dalis ištekinama iš medžio arba plastmasių, o vidus išgręžiamas. Korpusas ir šoniniai geofiziniai konteineriai gaminami iš vatmano. Stabilizatoriai daromi iš balzės arba liepos. Modelis dažomas brėžinyje nurodytomis spalvomis. Startinis modelio svoris yra apie 100 gramų.

Inž. J. MAKČINSKAS





BIČIULIAI IR VARŽOVAI

Dar 1966 m. Panevėžio 4-os vidurinės mokyklos skelbimų lentoje pasirodė tokio turinio plakatas: „V—VII klasių moksliviai! Mūsų mokykloje organizuojamas aviamodeliuotojų būrelis su raketininkų sekcija. Visus, kurie mėgstate konstruoti, mylite dangaus žydrynę, kviečiame į būrelio susirinkimą“.

Naujojo būrelio organizatorium ir įkvėpėju buvo Šiaulių pedagoginio instituto auklėtinis, dabar Panevėžio 4-os vidurinės mokyklos matematikos mokytojas Vytautas Simonavičius.

Pats Vytautas aviamodelizmu „užsikrėtė“ dar besimokydamas Telsių vidurinėje mokykloje. Tada ten mokėsi žinomi aviamodeliuotojai A. Kavoliūnas (dabar Anykščių pionierių namų aviamodelizmo būrelio vadovas) ir A. Japertas (dabar KPI dėstytojas, sklandytojas). Pamatęs jų skraidančius modelius, V. Simonavičius taip pat panorio išbandyti sugebėjimus ir jėgas šioje sporto šakoje. Pradėjo vaikinai nuo laisvo skridimo modelių, o metams bėgant, išbandė jėgas įvairiose aviamodelių klasėse ir net raketiniame modelizme. Todėl ir paskirtas į Panevėžio 4-ą vidurinę, jaunas mokytojas, kažkada svajojęs tapti lakūnu, energingai ėmėsi vadovauti naujai įsteigtam būreliui. Bet greitai paaiškėjo, kad jų mokykloje aviamodeliuotojams nėra tinkamų patalpų, stiga medžiagų. V. Simonavičius nenuleido rankų. Tais pat metais jis pradėjo vadovauti Panevėžio jaunųjų technikų stoties aviamodelizmo būreliui, kur pasikvietė ir savo mokinius iš 4-os vidurinės

mokyklos. Iš gausaus V. Simonavičiaus auklėtinių būrio darbštumu ir sugebėjimais netruko išsiskirti penktaklasiai P. Bičiūnas, S. Kartanas, P. Ridikas, K. Vilimas. Metams bėgant, augo berniukai, kaupėsi patirtis. Štai Kęstutis Vilimas, būdamas dešimtoje klasėje, pastatė prancūzų sportinio lėktuvo „Turbulent“ modelį kopiją. Tai buvo puikus modelis. Su juo 1973 m. Kęstutis tapo respublikos moksleivių aviamodelizmo varžybose prizininku, o modelio nuotrauka buvo išspausdinta 1973 m. čekoslovakų žurnale „Modeliarž“.

Dirbant jaunųjų technikų stotyje, be abejo, taip pat buvo įvairių sunkumų tiek su medžiagomis, tiek su patalpomis. Tačiau atkaklus darbas netruko duoti vaisių, — po poros metų V. Simonavičiaus auklėtiniai Panevėžio miesto aviamodelizmo varžybose pelnytai laimėjo dvi pirmąsias vietas. Puikiai jie pasirodė ir praėjusiais metais Utenoje vykusiose VI respublikinėse moksleivių kambarinių modelių varžybose: pirmoji komanda užėmė antrą vietą, o devintokas Jonas Baublys I-oje grupėje tapo respublikos čempionu. Beje, J. Baubliui, kuris mokytojo V. Simonavičiaus būrelyje statė modelius nuo penktos klasės, tai ne siurprizas, — respublikos čempionu jis tapo trečią kartą. Dabar vaikinai jau dešimtokas ir yra įvaldę įvairių modelių statybos paslaptis: raketų, raketoplanų, bei aviamodelių. Jonui jau pakluso ir „Blanikas“. Vaikinas Panevėžio ATSK sklandytuvu savarankiškai jau yra išskraidęs apie 20 valandų.



Panevėžio 7-os vidurinės mokyklos aviamodeliuotojai (iš kairės į dešinę): E. Dziuričius, R. Šlikas su būrelio vadovu B. Oksu.
A. SAULIO nuotr.



Panevėžio jaunųjų technikų stoties aviamodeliuotojai su vadovu V. Simonavičiumi.

Gera! respublikinėse varžybose pasirodė ir R. Petrulis bei K. Simonis, o D. Skiauteris, kaip jauniausias varžybų dalyvis, buvo apdovanotas Utenos trikotažo fabriko specialiu prizu. Raketos mokytojo V. Simonavičiaus būrelyje gamina ne tik J. Baublys. Vadovo nuomone visi aviamodeliuotojai turėtų pradėti nuo raketų modelių, nes jie yra paprastesni, greičiau galima padaryti, ir kartu tai būtų lyg pradžiamokslis, kurio metu vaikai įgytų pirmuosius įgūdžius.

Per ilgametę darbo praktiką V. Simonavičiaus auklėtinių tarpe būta daug darbščių, gabių berniukų. Dabar vieni jų yra lakūnai, šturmanai, kiti — sklandytojai. Ir mokytojas nuodėdžiai džiaugiasi, kad jo mokiniai pasiekė tai, ko kažkada jis pats padaryti negalėjo.

V. Simonavičius moko ne tik jaunuosius mažosios aviacijos entuziastus, bet organizuoja aviamodelizmo kursų ir savo kolegoms mokytojams. 1970 m. į tokius kursus atėjo ir Panevėžio 7-os vidurinės mokyklos matematikos ir darbų mokytojas Bronius Oksas. Tai buvo, anot V. Simonavičiaus, gerai „pakaustytas“ darbų vadovas, o, be to, didelis sporto entuziastas, įvairių varžybų organizatorius.

Bronius Oksas nuo 1953 m. dirbo pedagoginį darbą. 1963 m. neakivaizdiniu būdu baigęs Lietuvos Valstybinį kūno kultūros institutą, kibo į sportą, paskui baigė automokyklą, o kiek vėliau susidomėjo dar ir aviamodelizmu. Tada V. Simonavičius nė nepagalvojo, kad B. Okso asmenyje pats paruoš sau gana energingą varžovą. Neįtikėtina teko tuo įsitikinti: praslinkus vos metams, 1971 m., Panevėžio miesto moksleivių aviamodelizmo varžybose mokytojo B. Okso auklėtiniai buvo antri. Dar po metų Panevėžio miesto moksleivių techninių sporto šakų spartakiadoje 7-os vidurinės moksleiviai laimėjo bendrą pirmąją vietą: automobilių varžybose ir techninių mokymo priemonių konkurse B. Okso auklėtiniai buvo pirmieji, o aviamodelizmo varžybose ir išradimų konkurse — antrieji.

Tai kartojasi netai iš metų, — mokytojo V. Simonavičiaus auklėtiniams visą laiką „mina ant kulnų“ mokytojo B. Okso modeliuotojai. Štai, kad ir 1973 bei 1974 m. Panevėžio jaunųjų techninių sporto aviamodeliuotojai miesto moksleivių varžybose kambariniais modeliais buvo pirmi. tik nedaug nuo jų atsilikę 7-os vidurinės moksleiviai — antri. 1973 m. varžybose labai gerai pasirodė ir tapo prizininkai

B. Okso auklėtiniai Dainius Kuncė ir Algirdas Kvedarauskas. Tada D. Kuncė buvo tik devintokas. Dabar jis aistringas aviamodelių meistras. B. Oksas negali nesidžiaugti vaikinų darbštumu bei sumanumu. Mokytojas tiki, kad Dainiui meilė mažiems lėktuvėliams išliks visam laikui.

1974 m. Panevėžio miesto moksleivių aviamodelizmo varžybose respublikos rekordininku tapo taip pat B. Okso auklėtinis Rimas Šlikas.

Bene seniausias Broniaus Okso vadovaujama būrelį lanko Romas Einikis. Pirmą modelį Romas padarė, būdamas VII klasėje. Tai buvo gumavariškis lėktuvėlis, kuris ore išsilaikydavo iki 10 sekundžių. Kilo labai silpnai. Tai, be abejo, Romo nepatenkino. Vaikinas net ėmė nusivilti modeliaivimu, nepasitikėti savo jėgomis. Mokytojas R. Einikiui patarė daryti kambarinius modelius iš šiaudelių.

Neįgudusioms rankoms ne taip paprasta buvo iš plonyčių smilgų šiaudelių suklajuoti trapų lėktuvėlį. Be to, jo sparnus reikėjo aptraukti mikroplyvele, kurios padarymas taip pat daug prakaito išsunkia. Visi namai būdavo pilni šiaudagalių, smilgų, klijų, kol pagaliau „pasidavė“ patys mažiausi kambariniai modeliai su 35 cm ilgio sparnais. Vėliau viskas ėjo žymiai sklandžiau.

Dabar Romas jau vienuoliktokas ir yra pačių didžiausių kambarinių modelių, kurių sparnų ilgis net 65 cm, meistras. Jis puikiai susidoroja su darbu, — Panevėžyje su savo kambarinių lėktuvėlių modeliais Romas dažniausiai pirmuoja. Be to, vaikinai nuo pernai metų jau lanko Panevėžio aviacijos sporto klubą, kur yra atlikę privalomus šuolius su parašiotu ir savarankiškai skraidu su „Blaniku“. Baigęs vidurinę, R. Einikis pasiryžęs su aviacija nesiskirti.

Kalbėsi su Vytautu Simonavičium, jo kolega Bronium Oksu ir džiaugiesi, kad abu mokytojai turi vieną kilnų tikslą — įžiebtį gėrio, darbo ugnelę jaunuolių širdyse, kuri daugeliui jų buvusių auklėtinių parodė kelią į gyvenimo tikslą. Tiek V. Simonavičius, tiek B. Oksas su užsidegimu ruošia savo auklėtinius varžyboms ir kiekvieną kartą abu tiki, kad sportininkai pasieks gerų rezultatų.

Abu mokytojai, abu varžovai net neįsivaizduoja, kaip galėtų apsieiti be vaikiškų smalsių akių, be taip pamėgtų modelių, varžybų.

L. BUNKIENĖ

Atsiuntė skaitytojai

LIETUVIŲ LAKŪNAI MASKVOJE

ŠIAULIETĖ DALIA SUKYTĖ-BALSINĖ | REDAKCIJĄ ATSIUNTĖ LAIŠKĄ. JI RAŠO: „VARTYDAMA ŠEIMOS ALBUMĄ, ATKREIPIAU DĖMESĮ Į ŠIĄ NUOTRAUKĄ. JOJE NUFOTOGRAFUOTA LIETUVIŲ AVIATORIŲ GRUPĖ MASKVOJE. JŲ TARPE ATPAZINAU IR SAVO TĖVĄ AVIACIJOS MECHANIKĄ. PRISIMINIAU, KAD TĖVAS YRA PASAKOJĘS, JOG PRIEŠ KELIAS DEŠIMT METŲ LIETUVOS LAKŪNAI ATLIKO DRAUGYSTĖS SKRIDIMĄ Į TARYBŲ SĄJUNGĄ MARŠRUTU KAUNAS — MASKVA — KAUNAS. MANAU, KAD ŠIOS NUOTRAUKOS ISTORIJA ĮDOMI, O APIE MINĖTĄ SKRIDIMĄ VERTĖTŲ PAPASAKOTI IR „SPARNŲ“ SKAITYTOJAMS“.



1930 m. rugpiūčio 18 d. 9 valandą ryto [vidurio Europos laiku] iš Kauno aerodromo pakilo trijų lėktuvų FIAT Ansaldo A-129 grandis, vadovaujama aviacijos inžinieriaus Antano Gustaičio. Jos sudėtyje buvo ir aviacijos mechanikas Ipolitas Šukys.

Lygiai ir ritmingai riauomojo šių, tada modernių, žvalgybos lėktuvų bei lengvųjų bombonešių 570 AJ galingumo varikliai FIAT A-22. Sidabrinės spalvos lėktuvų trijulės tikslas — Tarybų šalies sostinė Maskva be tarpinio nutūpimo. Tai buvo atsakomasis vizitas tarybinių Baltijos laivyno karo laivų apsilankymui Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje 1929 metais.

Tos pat dienos popietę A-120 grandis jau buvo virš Maskvos. Sutikti atvykstančių lietuvių lėktuvų pakilo TSRS Karo aviacijos akademijos eskadrilės grandis. Lygiai 16 valandą Maskvos laiku [14 valandą vidurio Europos laiku] lėktuvai, apskridę virš Maskvos du didžiulius ratus, nusileido M. Frunzės Centriniam aerodrome. Į bortinius žurnalus buvo įrašyta: maršrutas

Kaunas — Maskva, 970 km, ore išbūta 5 val., vidutinis greitis — 194 km/val.

Lietuviai lakūnai Maskvoje viešėjo penkias dienas. Juos priėmė Karinių oro pajėgų [KOP] viršininkas Baranovas, Civilinio oro laivyno [COL] vyriausiasis inspektorius Anveltas. Svečiai buvo supažindinti su N. Žukovskio Karo aviacijos akademija, jos laboratorijomis, dirbtuvėmis, dalyvavo akademijos mokomosios eskadrilės pratybose, stebėjo Aviacijos mokslinio tyrimo instituto lėktuvų skridimus, susipažino su aviacijos variklių ir lėktuvų įmonių darbu. Didžiulį įspūdį lietuvių lakūnams paliko Centrinis aerohidrodinamikos institutas, kur jiems pademonstravo tarybinių aviakonstruktorių pasiekimus. Taip pat buvo aplankyti Maskvos teatrai, pabuvota „Dinamo“ stadione ir kitur.

Praturtėje naujais įspūdžiais, susipažinę su Tarybų šalies žmonių gyvenimu ir kultūra, lietuvių aviatoriai birželio 23 d. 10 val. 10 min. išskrido į Kauną. Ši turininga kelionė buvo pirmasis tolimas grupinis lakūnų skridimas.



NAUJI TSRS SPORTO MEISTRAI



Stepas ARTIŠKEVIČIUS (gim. 1952 m.), kilęs iš Jonavos, penkerius metus užsiiminėja lėktuvų sportu. Iki šių metų vidurvasario buvo skraidęs per 200 valandų. Dirba lakūnu instruktorium Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube.



septynerius treniruočių ir varžybų metus sportiniu lėktuvu yra išskraidęs 300 valandų.



Vilniaus Valstybinio V. Kapsuko universiteto auklėtinis Romutis DRAZDYS (gim. 1946 m.) skraido Vilniaus respublikiniame aviacijos sporto klube nuo 1972 metų. Jis — 1975 metų Tarybų Lietuvos aukštojo pilotazo čempionas. Ore yra išbuvęs 160 valandų. Šiuo metu R. Drazdys — LTSR lakūnų rinktinės narys. Jis dirba Lietuvos MA Fizikos-matematikos institute astrofizikos sektoriaus grupės vadovu.



Vilniaus aviacijos techninio sporto klubo instruktorius Algirdas BARKAUSKAS (gim. 1950 m.) skraido nuo 1969 metų. Yra išskraidęs 450 valandų sklandytuvais ir 312 valandų lėktuvais. Praėjusiais metais įvykdė sklandymo sporto meistro normatyvus.



Jonas JANUŠAUSKAS (gim. 1948 m.) pradėjo kultivuoti sklandymą 1967 metais, besimokydamas Kauno Politechnikos institute. Baigęs institutą, atvyko dirbti į Prienų Eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą, kur dirba ir šiuo me-

tu statinių bandymų laboratorijos viršininku. Skraido Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube. Ore yra praleidęs 435 valandas.



Algis KANTAUSKAS (gim. 1943 m.), Šiaulių precizinių staklių gamyklos vyriausias inžinierius sklandytuvais skraido nuo 1962 metų. Jo skridimų „sąskaitoje“ — daugiau kaip 457 valandos praleistos ore.



Klaipėdos ATSK grandies vadas Algimantas KIŠKIS (gim. 1948 m.) sklandytuvu pradėjo skraidyti 1965 metais. Iki šiol išbuvęs ore beveik 840 valandų, sklandytuvais nuskrido daugiau kaip 5800 kilometrų.



Panevėžio ATSK sklandytojas Kęstutis KUNCĖ (gim.

1937 m.) skraidyti pradėjo 1967 metais Vilniuje. Vėliau skraidė Alytuje, o dabar — Panevėžyje. Sklandytuvais yra skraidęs daugiau kaip 300 valandų. K. Kuncė dirba vairuotoju Panevėžio stiklo fabriko.



Irena SMILGEVIČIŪTĖ (gim. 1954 m.) — Vilniaus Valstybinio V. Kapsuko universiteto Matematikos ir mechanikos fakulteto ketvirtą kurso studentė. Skraidyti pradėjo 1971 metais Vilniaus aviacijos techniniame sporto klube. Iki šiol yra išskraidžiusi sklandytuvais 212 valandų.

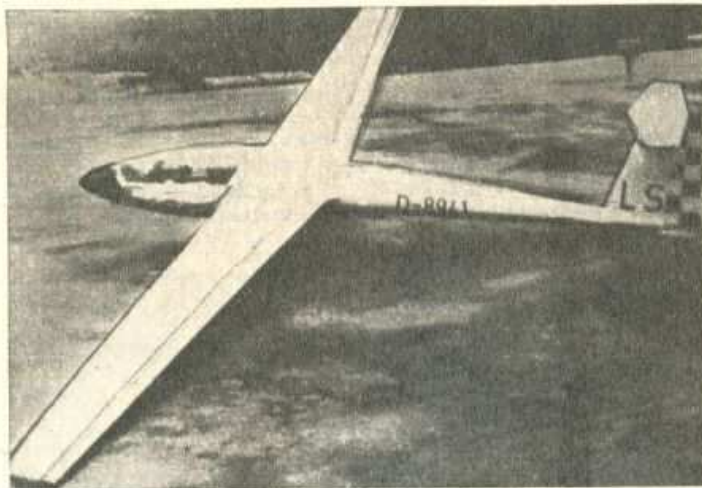


Boleslovas SIUPINYS (gim. 1932 m.), Šiaulių ATSK grandies vadas, sėkmingai skraido sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais. Per ilgus darbo klubo metus jis ore yra praleidęs daugiau kaip 2000 valandų, o skraidyti pradėjo 1958 metais.

SAJUNGINĖ PARASIUTINIO SPORTO TEISĖJO KATEGORIJA SUTEIKTA LIETUVOS SDAAR CK PIRMININKO PAVADUOTOJUI AVIACIJOS REIKALAMS PETRUI BRUNZAI, O VILNIAUS ASK VIRŠININKUI PRANUI VINICKUI SUTEIKTA SAJUNGINĖ LĖKTUVŲ SPORTO TEISĖJO KATEGORIJA.

Naujausi
sklandytuvai

LS-3



Naujas VFR sklandytuvus LS-3 — tai ankstesnių rekordinių standartinės klasės sklandytuvų LS-1 ir LS-2 išvystymas. Nors sklandytuvu LS-1 Helmutas Reichmanas 1970 metais tapo pasaulio čempionu, inžinierius Volfas Lemkė, šio sklandytuvo konstruktorius, pastoviai tobulino konstrukciją, išnaudodamas visas galimybes, kurias suteikė besikeičiantys FAI nuostatai rekordiniams sklandytuvams. Buvo sukurta nemažai variantų, iš kurių LS-1c, LS-1d ir LS-1f imta statyti didelėmis serijomis. 1974 metais pasaulio čempionu vėl tapo H. Reichmanas, skraidęs nauju modeliu LS-2. Bet šis nebuvo serijinės gamybos, nes netrukus buvo sukurta naujas sklandytuvus LS-3.

Kaip žinoma, neseniai patvirtinta nauja sklandytuvų

klasė, kurioje vienintelis apribojimas — 15 m sparnų ilgis. LS-3 kaip tik ir priklauso šiai klasei, kai kuriose šalyse pavadinta lenktynine. Sklandytuvus buvo apskraidintas 1976 metų vasario 4 dieną ir dabar pradėta jo serijinė gamyba.

LS-3 yra vienvietis sklandytuvus, pastatytas iš sintetinių medžiagų. Sparnai, skirtingai nuo kitų konstrukcijų, turi ne dviejų, bet vienos trapecijos formą, kadangi panaudoti vientisi eleronai — užsparniai visame sparnų ilgyje. Kai reikia pakeisti sparnų keliamąją jėgą, užsparniai atlenkiami į tą pačią pusę, o atlenkus į priešingą pusę, veikia kaip eleronai. Sparnų viršuje įmontuoti oro stabdžiai, kurie sujungti su užsparniais taip, kad, atidarius stabdžius, atsilenkia ir užsparniai, tuo kompensuo-

dami keliamosios jėgos sumažėjimą. Tokiu būdu padidėja stabdymo intensyvumas. Dar viena naujovė — automatinis sklandytuvo išbalansavimas, lydinčis užsparnių atlenkimus. Sparne panaudotas modifikuotas Vortmano profilis ir geometrinis susukimas. Sparnų galai nulenkti žemyn, siekiant apsaugoti užsparnius nuo pažeidimų tupiant. Sparnuose įmontuoti vandens balasto bakai.

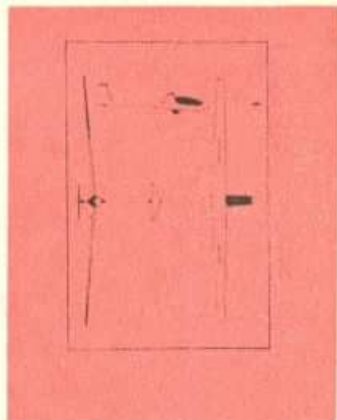
Kabinos gaubtas — vientisas. Visos užsparnių, oro stabdžių, važiuoklės valdymo rankenėlės patalpintos kairiajame kabinos borte.

Uodegos vairai — T formos su klasikiniu stabilizatoriumi. Važiuoklė — vienratė, įtraukiama. Ratas 300×100 mm, su amortizatoriumi ir stabdžiais.

INŽ. V. MEKŠRIŪNAS

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	15,00 m
Liemens ilgis	6,86 m
Aukštis	1,34 m
Sparnų plotas	10,50 m ²
Prailegėjimas	21,40 m
Tuščio svoris	240 kg
Įkrovimas	90—110 kg
Balasto svoris	0—90 kg
Skridimo svoris	350—420 kg
Ploto apkrovimas, esant skridimo svoriui 420 kg:	33,3—40 kg/m ²
Didžiausia aerodinaminė kokybė, esant greičiui 100 km/val	40
Mažiausias žemėjimo greitis, esant greičiui 75 km/val	0,60 m/sek
Žemėjimo greitis, esant greičiui 150—200 km/val	1,25—2,60 m/sek
Mažiausias greitis	70 km/val
Didžiausias leistinas greitis	250 km/val



SAJUNGINIS KONKURAS „KOSMOSAS“

Pavasario atostogų metu šeštą kartą jaunieji raketų bei kosminių laivų modeliotojai susirinko į konkursą „KOSMOSAS“, kuris buvo skirtas Jurius Gagarino skrydžio 15-osioms metinėms pažymėti.

Konkursui buvo pateikti 95 darbai praeities ir šiuolaikinės, ateities bei kosminės propagandos skyriuose. Dvi dienas vyko modelių demonstravimas, kur buvo vertinamos konkurso dalyvių žinios, brėžiniai ir aprašymai.

Kosminės technikos skyriuje nugalėjo Novočerkasko sintetinių medžiagų gamyklos

jaunųjų technikų stoties atstovai, pagaminę tarpplanetinės automatinės stoties „Venera-8“ modelį.

Ateities modeliai pasižymėjo naujais fantastiniais, bet fizikos dėsniais pagrįstais sprendimais. Šiame skyriuje nepralenkiami buvo Tbilisio Dvidešimt šešių Baku komisarų pionierių rūmų konstruktoriai, pagaminę ryšių palydovą „Švietimas“ ir kosminį kuro tiekėją.

Kosminės propagandos skyriuje nugalėjo Simferopolio jaunųjų technikų stoties kolektyvas, sukūręs elektroninį tre-

niravimosi prietaisą-egzaminatorių „Susijungimas kosmose“.

Kauno jaunųjų technikų stotis pateikė konkursui kolektyvinį darbą „Septintasis kontinentas“, kurio paskirtis — žinių apie Mėnulį propagavimas. Ant besisukančio Mėnulio gaublio įvairiaspalvėmis lemputėmis pažymėtos visos automatinės stotys, kurios pasiekė Mėnulio paviršių: „Luna“, „Reindžer“, „Serveior“ ir „Apolon“. Ant gaublio stovo yra visų automatinė stotų nusileidimo į Mėnulį datos. Automatinės stotys „Luna-2“ [pirmas nusileidimas Mėnulyje], „Luna-9“ [pirmas minkštas nusileidimas], „Luna-16“ [pirmasis reisas Žemė — Mėnulis — Žemė], „Luna-17“ [pirmasis iš Žemės valdomas Mėnulio žvalgas „Lunochod-1“] ir „Apolon-11“ [pirmasis astronautų išsilaipinimas Mėnu-

lyje] pažymėtos mirksinčiomis lemputėmis ir automatinėmis stotų modeliais. Mūsų darbui buvo pripažinta ketvirta vieta, o jo konstruktoriams buvo įteikti J. Gagarino bei VLKJS CK žurnalo „Modelist-konstruktor“ diplomai su kosmonautų autografais.

Geriausio konkurso darbai eksponuojami Maskvoje, Liaudies ūkio pasiekimų parodoje „Jaunojo techniko“ paviljone. Balandžio 12 d. konkurso prizinkai (I—V vietos) „Jaunojo techniko“ paviljone susitiko su kosmonautais V. Nikolajeva-Tereškova, G. Beregovojumi, P. Popovičiumi, V. Bykovskiu, A. Filipčenko, V. Sevastjanovu ir A. Gubarevu, be to, lankėsi žvaigždžių miestelyje.

Z. AUGEVICIUS,
Kauno JTS direktorius

1000-asis „BLANIKAS“ — KAUNO SKLANDYTOJAMS

Tarybų Lietuvos sklandytojams gerai žinomi Čekoslovakijos aviacijos pramonės gamykloje LET pagaminti sklandytuvai „Blanikai“. Jais pasiekti 12 respublikinių rekordų, nusikrista daugiau kaip po

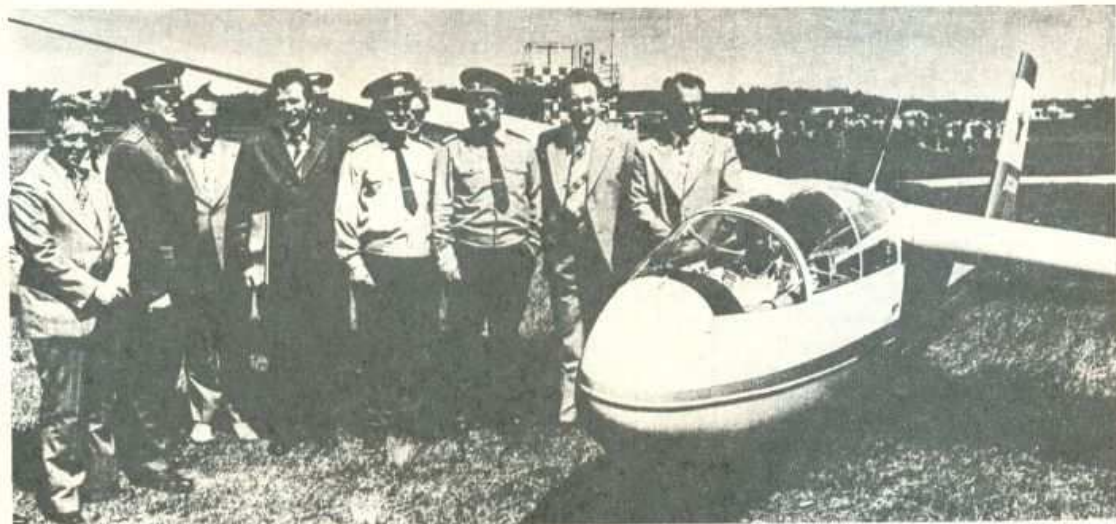
500 km, pakilta į 7 km aukštį. Birželio 29 d. Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sklandytojams iškilmingai buvo perduotas ryškiomis spalvomis nudažytas tūkstantasis „Blanikas“, pagamintas Če-

koslovakijos aviacijos pramonės gamykloje LET tarybiniais sportininkams. Į šio sklandytuvo perdavimo iškilmes buvo atvykę ČSSR prekybos atstovybės Maskvoje darbuotojai F. Rypalas, P. Vodička, ga-

myklos LET direktoriaus pavaduotojas J. Stuchlikas, partinio komiteto pirmininkas S. Jurča, profsąjungos komiteto pirmininkas J. Drdulas, skyriaus viršininkas I. Matula. Svečius sutiko TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas generolas pulkininkas S. Charlamovas, SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininkas R. Zalnerauskas, pirmininko pavaduotojas aviacijos reikalams P. Brunza, respublikinės aviacijos sporto federacijos atstovai.

Drg. F. Rypalas pažymėjo didelį TSRS ir Čekoslovakijos bendradarbiavimą, ekonominių ryšių plėtimą, Tarybų Sąjungos ir Čekoslovakijos sportininkų draugystę, palinkėjo Kauno aviacijos sporto klubo sklandytojams naujų gražių pergalų.

Draugai S. Charlamovas, R. Zalnerauskas ir P. Brunza padėjo bičiuliams iš Čekoslovakijos už 1000-ąjį „Blaniką“, įteiktą Tarybų Lietuvos sklandytojams, pasikeitė atminimo adresais.



Svečiai iš Čekoslovakijos perduoda 1000-ąjį „Blaniką“.

E. KATINO nuotr.

VISUOSE „FRONTUOSE“ PIRMI

Puikią treniruočių draugų pasiektą pergalę praėjusių metų Pabaltijo sklandymo pirmenybėse šiais metais pakartojo Tarybų Lietuvos pirmosios komandos nariai kauniečiai R. Garmutė, V. Sabeckis ir V. Šliumba. Birželio antroje pusėje vykusiam šių metų Pabaltijo sklandymo čempionatui jie užėmė pirmą komandinę vietą. Kitos ekipos vietas pasiskirstė taip: 2. Panevėžys, 3. Latvija, 4. Estija.

Absoliučiais Pabaltijo čempionais tapo R. Garmutė ir V. Sabeckis.

Atskiruose pratimuose pirmąsias vietas užėmė: 150 km skridime trikampiu — Latvijos sportininkai J. Zyra ir I. Dravinis (panevėžietis V. Liniauskas, V. Sabeckis ir V. Šliumba, nuskrudę po 130 km, pasidalijo 3—5 vietas), 100 km skridime trikampiu — estė A. Harok (nuskrudė 58 km), antra — R. Garmutė (nuskrudė 45 km); 200 km skridime trikampiu — V. Sabeckis, o 150 km skridime trikampiu — panevėžietė A. Buitkienė; nuotolio skridime per keturis posūkio punktus — V. Sabeckis ir V. Šliumba (abu nuskrudė po 172 km); o 100 km skridime trikampiu — R. Garmutė.

Lietuvos LKJS CK taurė įteikta Vilniaus parašiutininkams

Trečiosios tradicinės socialistinių šalių aeroklubų parašiutininkų varžybos buvo surengtos Vilniuje. Birželio 20—28 dienomis jos vyko Vilniaus aviacijos sporto klubo skraidymų bazėje Kyviškėse. Šį kartą į varžybas, kurios buvo skirtos SDAALR 50-mečiui pažymėti, atvyko Lodzės (Lenkija) ir Plovdivo (Bulgarija) ekipos. Su svečiais rungtyniavo Kauno ir dvi Vilniaus ekipos.

Pirmą komandinę vietą bendroje įskaitoje ir Lietuvos LKJS Centro Komiteto taurę iškovojo Vilniaus ASK pirmoji komanda. Antri liko Lodzės

parašiutininkai, o trečioji vieta atiteko Vilniaus ASK antrai ekipai.

Absoliučiais varžybų nugalėtojais tapo Lenkijos sportininkai K. Bednaš ir G. Lisevičius (mūsiškiai D. Penkovienė ir G. Varnagiris užėmė antrąsias vietas).

Šeši šuoliai iš 1000 m tiksliausiai atliko K. Bednaš (vidutiniškai nutolo nuo rato centro 6,31 m) ir G. Varnagiris (0,88 m; trys šuoliai — tiksliai į centrą); akrobatinių pratimų kompleksą geriausiai atliko K. Bednaš (per 9,48 sek.) ir bulgaras G. Aleksijevs (per 7,8 sek.);

V. SABECKIS IR R. PIVNICKAS — TSRS ČEMPIONAI

Puikias pergales Tarybų Sąjungos sklandymo ir aukštojo pilotazo čempionatuose pasiekė Tarybų Lietuvos sportininkai. Oriole vykusiose sklandymo pirmenybėse Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo auklėtinis Vytautas Sa-

beckis iškovojo Tarybų Sąjungos absoliutaus čempiono vardą ir buvo apdovanotas didžiuoju aukso medaliu. Klubo draugo laimėjimu pasekė ir Romas Pivnickas, Rugsėjo pirmoje pusėje Pamaskvėje vykusiose šalies lėktuvų spor-

to pirmenybėse, kuriose rungtyniavo 31 sportininkas, jis iškovojo pirmąją vietą aukštojo pilotazo varžybose ir tapo absoliučiu Tarybų Sąjungos čempionu. Tai pirmas toks mūsų respublikos sportininkų pasiekimas.



KLAUSIATE? ATSAKOME

VARIKLIO PARUOŠIMAS UŽVEDIMUI

Kiekvienas naujas variklis turi būti patikrinamas, ar gerai užsiveda, o užvedus leidžiama jam su pertraukomis veikti 20—30 min. Tai būtina, kad prisiderintų judančios detalės, pagerėtų jų sandarumas ir variklis patikimai užsivestų. Variklį tikrinti geriausia specialiaje variklių bandymo stende. Jeigu jo nėra, variklis tvirtinamas visais keturiais varžtais prie rėmo, sujungto su

kieku pagrindu. Negalima variklio tvirtinti spaustuose, nes įveržiant gali deformuotis karteris arba lūžti tvirtinimo auselės.

Degalų bakas tvirtinamas kuo arčiau variklio ir sujungiamas su variklio žikleriu kuo trumpesniu, lanksčiu kuro padavimo vamzdeliu. Tai gali būti 2—2,5 mm vidinio skersmens plastmasinė ar guminė žarnelė. Iki galo užsukus žik-

lierio adatą, degalų pripilama tiek, kad jų lygis sutaptų su dozuojančia žiklerio anga arba gali būti iki 5 mm žemiau jos. Nereikia pilti degalų tiek, kad jie savaime pradėtų tekėti pro žiklerio angą.

Rekomenduotinas tokios sudėties degalų mišinys: eterio — 40 proc., žibalo — 35 proc., alyvos MS-20 — 15 proc. ir ricinos — 10 proc. Pridėjus 1—2 proc. amilnitrato

(nuodingas), 8—10 proc. padidėja variklio galingumas, tik, jį naudojant, būtina po darbo variklį rūpestingai išplauti žibale ir į cilindrą įlašinti kelis lašus mineralinės alyvos, kad nerūdytų variklio detalės.

Degalai turi būti laikomi sandariai uždaruose metaliniuose ar plastmasiniuose induose ir prieš vartojant būtinai filtruojami.

Prieš užvedant variklį, pa-

Visi, kas myli dangaus žydrynę, kas tartum kregždės nardo virš baltų debesų, gerai žino, koks nepaprastas jausmas užpildo krūtinę, kada kelių kilometrų aukštyje, atsispyręs į lėktuvo bortą, šoki be-
dugnėn. Plačiai išskėtęs rankas, tartum sparnus, tu skrendi ir visu kūnu jauti galingą oro jėgą, kuri kiekvieną akimirką gali įveikti tavę, įsukti kaip žaislą į baisų suktuką, sumaigyti, pasityčioti. Kas pabuvojo su neiškleistu parašiu suktuke, girdėjo kaip juokiasi švilpdamas ausyse vėjas. Bet taip būna tik žengiant pirmuosius žingsnius. Vėliau, kai savo drąsa ir ryžtu užsikovoji padangių meilę, tu tampi šeimininku toje bekrastėje oro jūroje. Panorėsi — mostelsi rankom į kairę ir bemať slystelėsi į tą pusę lyg valso sukuryje, mostelėsi į dešinę — galingas srautas paklusniai išpildys tavo norą. Ištiesi rankas į priekį — „atsiremsi“ į nematomą stangrų kilimą ir persiversi atgal per galvą...

ŽVAIGŽDĖS VIRŠ DEBESU

Keturias spirales ir du salto — šių figūrų kompleksą ir atlieka sportininkai per varžybas. Kas greičiau išpildo, tas ir laimi. Bet šiandien svarbu ne tik greitis. Varžybų taisyklės

reikalauja ir judesių grožio, tikslumo.

Kiekvienas žuolis kažkuo skiriasi nuo ankstesnio, kiekvienas savaip jaudina. Kaskart stengiesi išpildyti kompleksą gražiai, tiksliai, pasiekti kuo geresnį rezultatą. Ir jeigu tai pasiseka — jauti didelį pasitenkinimą.

Pamenu savo jubiliejų — tūkstantąjį žuolį. Tada treniravomės Vidurinėje Azijoje, Andžane. Buvo balandis. Maloniai kaitino saulė. Kvėpėjo tulpėm — aplink aerodromą jų ištisa raudona jūra.

Ml-4 mus bemať pakėlė į trijų kilometrų aukštį. Tolumoje virš melsvo rūko baltavo Pamiro kalnų virtinės.

Visai jaunas lakūnas Zenia, kuriam pirmą kartą patikėjo dirbti su parašiutininkais, su malonumu „vežiojo“ mus į dangų ir vis stebėjosi:

— Kaip nuostabu! Aš maniau, kad parašiutininkai išsoka užsimerkę, kaip bejausmiai, o jie tai ranka pamoja, tai pasiūnčia oro bučinį... Tiesiog nuostabu, jie jaučiasi taip, lyg vaikščiotų žeme.

Dar įdomesni žuoliai su uždelstu parašiuoto atidarymu, kai esi ne vienas ore.

Dabar visai nebenauiena

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

SKUODO „BARTUVOS“ MOTOBOLININKAI LAIMĖJO SDAALR LIETUVOS CENTRO KOMITETO TAURĘ. Šiose varžybose, kurios vyko Skuode, rungtyniavo taip pat Kretingos „Svyturio“, Rygos „Adaži“ ir Talino „Paid“ motobolo komandos.

RESPUBLIKOS AUTRALIO PIRMENYBIŲ DALYVIAMS, kurie startavo ir finišavo Panevėžyje (rungtyniavo 39 ekipažai), per tris dienas reikėjęs nuvažiuoti 1555 kilometrų. Trasa ėjo penkiolikos Aukštaitijos rajonų keliais. Respublikos čempionais atskirose mašinų klasėse tapo kauniečiai R. Jakučionis ir J. Židonis, vilniečiai V. Špilevskis ir V. Volnuišas bei V. Glembockas su P. Timofejevu.

SOCIALISTINIŲ ŠALIŲ AUTRALIO „VOLAN“ VARZYBOSE, vykusiose Vengrijos keliais, kauniečiai V. Ražukas, važiuojęs „Moskvičiumi“ kartu su Izevskičiu A. Sižkovu, užėmė trečią vietą.

ATENUOSE 23-ČIA KARTĄ SURENGTOSE TARPTAUTINĖSE AUTRALIO „AKROPOLIS“ VARZYBOSE, kurios bu-

vo vienas pasaulio pirmenybių etapų, sportininkams reikėjo įveikti 2700 kilometrų. Iš 127 startavusių ekipažų finišą pasiekė tik 34. Sėkmingai pasirodė šių varžybų debutantai vilniečiai S. Brundza su šturmanu kauniečiu A. Girdausku, važiuavę „Lada-1600“. Jiedu iškovojo aukso medalį šių mašinų klasėje, o bendroje įskaitoje užėmė antrą vietą.

NETOLI KAUNO NAUJAI ĮRENGTOJE 6 KILOMETRŲ „NEMUNO ZIEDO“ LENKTYNIŲ TRASOJE vyko sąjunginės motociklininkų lenktynės. Iš mūsų geriausiai pasirodęs kauniečiai R. Paurys užėmė sešią vietą.

PABALTIO MOTOCIKLININKŲ ZIEDINĖSE LENKTYNĖSE RYGOJE kauniečiai R. Paurys, startavęs dviejose motociklų klasėse, iškovojo vieną aukso, du sidabro ir vieną bronzos medalius. Komandomis Lietuvos ekipa užėmė antrą vietą.

SĄJUNGINĖSE SUNKYEŽIMIŲ KROSO VARZYBOSE RIAZANĖJE pirmąsias vietas užėmė Vilniaus komanda ir jos narys J. Burba, važiuojęs GAZ markės sunkvežimiu.

SUSUMAYUS TARPTAUTINIŲ TRUMPABANGININKŲ VARZYBŲ, kurias pernai surengė Olandijos radijo sporto mėgėjų VERON organizacija rezultatus, paaiškėjo, kad radijo stočių su keliais operatoriais grupėje pirmą vietą užėmė Kauno politechnikos instituto komanda (šaukinys UK2PAF).

tikrinama, ar propeleris yra horizontalioje padėtyje, kuri maždaug sutampa su įsiurbimo ciklo pradžia.

Atsukus žiklerio adatą 2,5—3 apsisukimus [atskaitant nuo iki galo užsuktos adatos padėties] ir pirštu sandariai užspaudus difuzoriaus angą, propeleris sukamas tol, kol vamzdeliu į karbiuratorių įsiurbiami degalai [sudrėksta pirštas]. Tada į cilindrą pro išmetimo angą įlašinami keli lašai degalų ir trumpais, staigiais judesiais už dešinės mentės propeleris sukamas prieš laikrodžio rodyklę. Sukiojant kontrstūmoklio varžtą parenkamas toks suspaudimo laipsnis, kada nuo kiekvieno propelerio pasisukimo mišinys užsiliepsnoja [sprogimų serija]. Tada kontrstūmoklio varžtas paveržiamas 1/8 apsisukimo, o varikliui pradėjus veikti, žiklerio adata ir kontrstūmoklio varžtu sureguliuojamas normalus variklio

veikimas vidutiniais apsisukimais.

BŪDINGI VARIKLIO VEIKIMO SUTRIKIMAI

1. Variklis neužsiveda ir nėra atskirų „sprogimų“.

Reikia patikrinti, ar degalai tikrai patenka į karbiuratorių. Atsukus žiklerio adatą ir užspaudus difuzoriaus angą, kelis kartus propeleriu prasukamas alkūninis velenas, kol degalai patenka į karbiuratorių. Nors galimas ir priešingas atvejis — variklio karteris perpildytas degalais. Tada iki galo užsukus žiklerio adatą, variklio cilindras paveržiamas horizontaliai, ir propeleris prasukamas pagal laikrodžio rodyklę, kol ištekęs degalų perteklius.

2. Variklis neužsiveda, nors įvyksta atskiri „sprogimai“.

Vadinasi į cilindrą patenka „riebus“ kuro mišinys, o jei per daug atsukta žiklerio adata, bakelyje degalų lygis yra

per aukštai adatos atžvilgiu [prisukama adata ar nustatomas reikiamas degalų lygis] arba cilindre mažas mišinio suspaudimo laipsnis — paveržiamas kontrstūmoklio varžtas.

3. Variklis neužsiveda, nors įvyksta atskiros „sprogimų“ serijos ar aštrūs „sprogimai“.

Į cilindrą patenka „liesas“ kuro mišinys. Reikia patikrinti degalų lygį bakelyje, įsitikinti, ar degalai neišteka iš karterio pro dangtelį ir atsukti žiklerio adatą. Arba cilindre per aukštą mišinio suspaudimo laipsnis, kurį sumažiname atsukant kontrstūmoklio varžtą.

4. Variklis veikia dusliai ir mažais apsisukimais.

Cilindre žemas mišinio suspaudimo laipsnis ir patenka „riebus“ kuro mišinys. Pirmiausia prisukama žiklerio adata, po to padidinamas mišinio suspaudimo laipsnis [kontrstūmoklio varžtu].

5. Neilgai veikęs, variklis pats gęsta, ir iš cilindro išsiveržia dūmai [perkaitęs variklis].

Cilindre per aukštą mišinio suspaudimo laipsnis ir įsiurbiamas „liesas“ mišinys. Jei sumažinus suspaudimo laipsnį ir daugiau atsukus adatą reikškinys kartojasi, vadinasi, gali būti neteisingai sudaryti degalai [per mažai alyvos], arba netinkamai parinktas propeleris [blogai aušina cilindrą]. Jei tai įvyksta variklį įtvirtinus modelyje — kalta modelio konstrukcija, kuri neleidžia pakankamai aušinti cilindro.

Ruošiantis variklį laikyti nenaudojant ilgesnį laiką, reikia jį išplauti žibale ir cilandro vidų ištepti mineraline alyva. Varikliui laikyti geriausiai tinka sausa 10—20 laipsnių temperatūros patalpa, o jei variklį dėsite į plastmasinį maišelį, jis bus gerai apsaugotas ir nuo dulkių.

perduoti laisvam kritime estafetės lazdelę lyg ant stadiono tako, surinkti į ratelį penkis, aštuonis, dešimt ar dar daugiau sportininkų, išpildyti ore įvairias figūras — „snaigę“, „erelį“, „rombą“. Per aviacijos šventes dar septinto dešimtmečio pradžioje į programą įtraukdavo įvairius grupinius žuolius su uždelstu parašuto atidarymu, išpildant laisvam kritime sudėtingas akrobatines figūras.

Per pasaulio pirmenybes Jugoslavijoje (1970 m.) dalyviai šventės atidarymo metu galėjo gėrėtis, kaip po debesis dešimt parašiutininkų susirinko laisvai krisdami į ratą. Šią figūrą pavadino „žvaigždė“. Ji greitai paplito įvairiose šalyse.

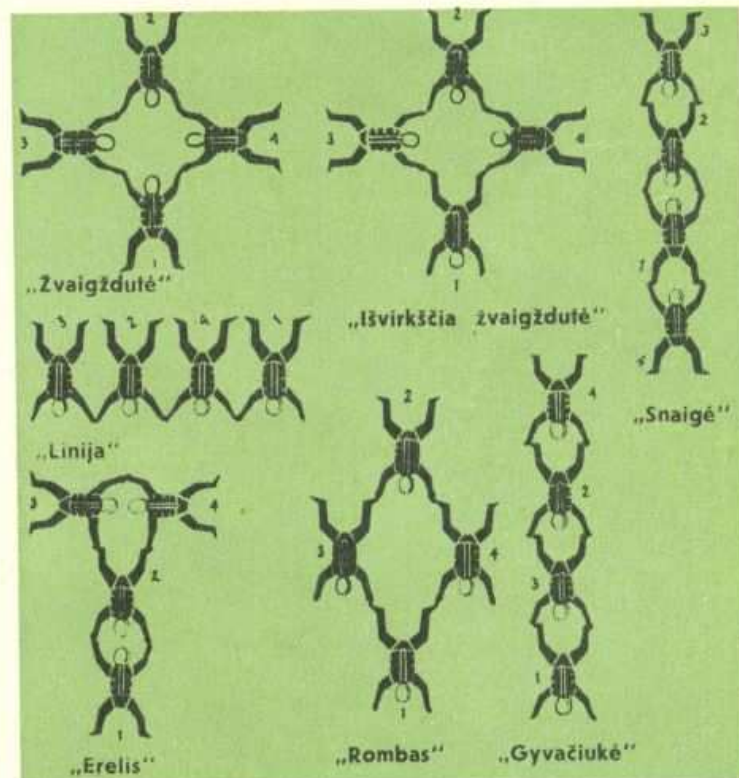
Po trejų metų, atsižvelgiant į daugelio šalių atstovų pageidavimus ir „žvaigždės“ populiarumą parašiutininkų tarpe, Tarptautinė aviacijos sporto federacija (FAI) priėmė nutarimą įjungti grupinę akrobatiką į pasaulio rekordų lentelę. Pirmaisiais rekordininkais šiame pratime tapo tarybiniai sportininkai. Jiems ir dabar priklauso pasaulio rekordas — dešimt parašiutininkų laisvai krisdami suėjo į ratą ir susikibo rankomis per 10,7 sek.! Mūsų moterų komanda taip pat greičiausiai pasaulyje susirinko į „žvaigždę“. Geriausio parašiutininkų rato ore rekordas priklauso Jungtinių Amerikos Valstijų oro sportininkams — į žiedą susirinko net 32 žuolio dalyviai.

Praejusį metų rudenį Varendorfe (VFR) įvyko pirmas grupinių figūrinių žuolių pasaulio čempionatas. Jo programoje buvo du pratimai. Pirmas pratimas — grupinis žuolis „žvaigždė“, kurią per trumpiausią laiką sudaro dešimt sportininkų. Antrą pratimą atlieka keturi parašiutininkai. Sportininkai, iššokę iš lėktuvo, turi artėti ir susiimti už rankų, sudarydami „žvaigždutę“, pasukui, paleidę rankas, kiekvienas išpildo salto ir vėl turi suformuoti naują figūrą — „rombą“ ar „snaigę“, „erelį“, „liniją“. Teisėjai įjungia sekundometrą, kai sportininkai po „žvaigždės“ paleidžia rankas, besiruošdami saltui, ir išjungia — kada sportininkai suformuoja paskutinę figūrą. Abiejuose pratimuose pirmą vietą iškovojo amerikiečiai.

Sekančios grupinių figūrinių žuolių pasaulio pirmenybės įvyks 1977 metais.

Mūsų šalyje šie žuoliai jau kultivuojami seniai. „Žvaigždė“ iš keturių ar penkių sportininkų mes jau matėme 1964 metais, kai ekranuose pasirodė filmas „Mes sportininkai-parašiutininkai“. Šiais metais toks pratimas iš keturių sportininkų įjungtas į Tarybų Sąjungos pirmenybes — pirmame žuolyje atlieka „žvaigždutę“, antrame — „rombą“, trečiame — „erelį“.

— Grupinė akrobatika — nuostabi žuoliai, — sako absoliutus pasaulio čempionas ir TSRS Tautų šeštos spartakiados



nugalėtojas Nikolajus Ušmajevs. [Beje, jis — vienas iš rekordinio „žvaigždės“ žuolio dalyvių]. — Jie suteikia didelį džiaugsmą ir pasitenkinimą. Įsivaizduokite, ore dešimt ar daugiau parašiutininkų! Jie kaip paukščiai nardo padangėje. O kai visi susirenka į ratą — kaip gražul! Visai neįjauti kritimo greičio. Atrodo, kad skrendi vienodame aukštyje. O kokie veidai! Srovė iškraipo juos, bet vis tiek matyti, kaip

visi žyposi! Džiaugsmu žviečia akys. Gera, kai su tavim draugai.

Įvairiose šalyse padangių žydrinėje gimsta nauji įdomūs grupiniai žuoliai. Ir tai suprantama — jie teikia nepaprastą emocinį pasitenkinimą, padeda kelti parašiutininkų meistriskumą, stiprina draugystę.

B. MATUTYTĖ,
TSRS sporto meistrė

SPARNAI 

Indeksas 76782

Kaina 30 kap.



El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

