



Turinys

Autoriaus žodis	11	Aštunta (skraidymo) diena.....	84
Pirmas skyrius		Nuotykių virš Baltijos jūros	86
„BŪK SAVIMI, NES KITOS VIETOS JAU UŽIMTOS“	13	Devinta (skraidymo) diena.....	92
Vaikystė	15	Europos taurės sklandymo varžybos	93
Mokykla.....	19	Dešimta (skraidymo) diena	97
Saidas	30	Italijos karinių oro pajėgų parodomoji grupė „Frecce Tricolori“	
Senukas.....	36	(<i>Trispaivės strėlės</i>)	99
Sostinė.....	42	Viešnage Lietuvoje.....	100
Fantomaso ansamblis	45	Vienuolikta (skraidymo) diena	102
Širvintų viesulas	46	Dvylikta (skraidymo) diena.....	106
Apendicitas	47	„Protingas“ lėktuvas	109
Sausio 13 d.....	48	Trylikta (skraidymo) diena	112
Antras skyrius		<i>Moonshine</i>	116
DANGUJĖ VIRŠ BEDUGNĖS	51	Keturiolikta (skraidymo) diena.....	118
Čempionato pirma (neskraidymo) ir antra (skraidymo) dienos.....	53	Lakūno bandytojo užrašai	119
Pirmametis.....	58	„Lietuvos“ avarija virš Lietuvos.....	119
Trečia (skraidymo) diena	61	Avarija su „nepavykusiu“ sklandytuvu	122
Pirmas maršrutas.....	63	Kaprizinga „Nida“	124
Ketvirta (skraidymo) ir penkta (neskraidymo) dienos.....	71	Kaip drąsūs nykštukai sukriošusiai meškai tapė už nasrų	126
Aviaralis	74	Visas tas turtas jokiū būdu nepriklauso Lietuvos liaudžiai.....	127
Šešta (skraidymo) diena	75	Nepavykęs generolų gąsdinimas.....	128
Gera prekė už dyką nesiuoloma.....	78	Nejuokaukit, nes jums gali atsitikti kaip Baku	129
Septinta (skraidymo) diena	79	Skambino iš SSRS sklandymo bazės ir perspėjo, kad ruošiamasi	
		specialiajai užduočiai Lietuvoje	132
		„Eksproprijavo“ penkias radijo stoteles ir keturias automobilio	
		padangas.....	133
		Į DOSAAF pirmininko draudimus skraidyti nereagavome	134

Skraidykite!	135
Biržų aeroklube buvo ramu, kol vieną naktį pasirodė sovietų kariškiai.....	137
Kadangi lėktuvo variklio sušildyti nespėjome, skridome rizikuodami	138
Atlikęs tris grasinamąsias atakas, naikintuvas nuskrido.....	139
Ore sušmėžuodavo su raketiniais užtaisais sraigasparniai Mi-8.....	140
Gėlės iš dangaus	142
Rado išeitį.....	143
Sekė saugumo agentai.....	143
Vladas Kensgaila vos nepavėlavo į Baltijos kelią.....	144
Pirma lietuviška įgula, apskridusi aplink pasaulį	147



KETURIOLIKTA (SKRAIDYMO) DIENA

Paskutinę varžybų dieną susidarė retas meteorologinis reiškiny – konvekcinės bangos, sklandytuvus jos keldavo net virš debesų! Saulės spinduliai šviesdami į jų viršūnes sukurdavo fantastinį vaizdą, regintis tai pasijusdavo lyg milžiniškame patale.

Linas niekaip negalėjo „užsikabinti už bangos“, todėl spaudė teisėjus sportininkams, kurie pakilo virš debesų, skirti baudos taškus. Bet etikos sergėtojai tylėjo, nenorėjo trukdyti pasinaudoti reto gamtos reiškinio teikiama galimybe. Už keliolikos kilometrų konvekcinės bangos baigėsi ir, kaip įprasta, reikėjo naudotis kamuolinių debesų teikiamomis paslaugomis. Bet netrukus virš Varėnos miškų pradėjo siautėti galingas škvalas su ledo kruša, tad varžybų direktoratas atšaukė maršrutą ir liepė visiems grįžti namo. Daugumai tai sukėlė nepasitenkinimą, visi murmėjo, kad seniai praėjo tie laikai, kai viršininkai nusprendavo, kada skristi, o kada ne, bet varžybų vadovybė, nenorėdama paskutinę dieną priskaldyti malkų, laikėsi savo. Užimantys turnyrinėje lentelėje pirmąsias vietas tyliai džiūgavo, nors su visais pūtė vieną dūdą.

Per dvi savaites buvo įvykdyti devyni pratimai ir nuskristi keli tūkstančiai kilometrų!

Po varžybų Domas gerdamas alų postringavo, kad pasaulyje tik sklandytojai džiaugiasi klimato atšilimu.



LAKŪNO BANDYTOJO UŽRAŠAI

„Lietuvos“ avarija virš Lietuvos

1986 m. balandžio 16 d. buvo saulėta, jokio debesėlio. Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos lakūnui bandytojui Gintautui Nekrašui su sklandytuvu „Lietuva“ liko paskutinis bandomasis skrydis. Kaip visada jis rūpestingai užsidėjo parašutą, preciziškai prisisegė ir priveržė diržus, patikrino prietaisus ir, kai viskas buvo baigta, uždarė gaubtą. Greitai pririedėjo „kukurūznikas“, nuo jo nešinas virve pribėgo kolega ir, pliaukštelėjęs per sklandytuvo nosį, informavo, kad galima prisikabinti. Sklandytuvo pilotas patraukė užrakto rankeną, po to paleido, spyruoklė linksmi čiaukštelėjo ir sklandytuvus buvo prikabinatas. Skraidymų vadovas, per radiją gavęs Ginto atsakymą, kad pasirošęs, lėktuvo pilotui leido kilti. „Oro traukinys“, prariedėjęs kelis šimtus metrų, atplyšo nuo žemės ir pradėjo kopti aukštyn.

Beveik užmiršo vakar įvykusį skrydžio aptarimą, kai lakūnas bandytojas pareiškė, kad sklandytuvo dešinysis sparnas „elgėsi“ kažkaip įtartina („gamyklėlės“ sudaryta komisija sparną apžiūrino, kratė ir priėjo prie išvados, kad nieko rimto nėra!). Paskui Gintas gailėsis, kad pasidavė jų įtakai, bet šaukštai po pietų, o dabar lėktuvus su sklandytuvu, kartais viršydami 5 m/s kopimo greitį, kilo vis aukštyn, trijų kilometrų aukštį pasiekė greitai. Jis palūkėjo, kol lėktuvus pamojavo sparnais, ir atsikabino. Lėktuvus nėrė žemyn,

o sklandytuvo pilotas įjungė savirašius prietaisus, dar kartą patikrino priveržtus diržus ir pradėjo didinti greitį. Užduotis – nustatyti vairalazdės apkrovimo gradientą, t. y. kuo didesnis sklandytuvo perkrovimas, tuo didesnis turi būti juntamas vairalazdės pasipriešinimas. Kaip ir buvo numatyta, pasiekęs 250 km/h, vairalazdę truktelėjo į save, perkrova staigiai išaugo, čia pasigirdo „triokšt“ ir... tyla (paskiau komisija nustatys, kad lūžus sparnui dėl pasikeitusių perkrovų kurį laiką jis buvo be sąmonės). Kai atsigavo, pamatė, kad dešiniojo sparno nėra, o sklandytuvas krenta žemyn šonu, sumojo, kad reikia kuo greičiau gelbėtis!

– Važinėdamas iš namų į aerodromą, dažnai mintyse modeliuodavau avarijas ir kokia po to turi būti veiksmų seka. Kai atsidūriau realioje kritinėje situacijoje, tai man labai padėjo, viską dariau automatiškai ir stebėjausi, kad išlikau ramus, – sakė Gintas.

Nieko nelaukdamas patraukė avarines gaubto numetimo rankenėles, gaubtas nulėkdamas sužalojo jam pirštus ir perėžė veidą nuo kaktos iki lūpų! Atsisegė diržus ir kiek galėdamas stipriau atsispyrė, o po kelių sekundžių laisvo kritimo išsiskleidė parašiutas. Jau atrodė, kad pavyko išsisukti, bet...

– Leidžiuosi su išskleistu parašiotu ir jaučiu, kad burna pilna seilių. Nusispjoviau, o ten kraujas, ir jis nulėkė... į viršų! Parašiutininkai man ne kartą aiškino, kaip „ūkiniu būdu“ nustatyti savo žemėjimo greitį. Jei nusispjovus seilės nukrenta žemyn, vadinasi, žemę pasieksi normaliu greičiu, jei seilės krenta kartu, jau negerai, į žemę bumbtelėjęs gal kokią koją nusilauši, o jei jos lekia aukštyn – „na, tada, vyruti, blogai, per greitai žemėji!“

Dar kartą pabandė nusispjauti ir vėl kraujas šiūch į viršų, tada užvertė galvą ir atidžiai pasižiūrėjo. Pasirodo, parašiuo

stropos (virvės) buvo persimetusios per kupolą, jis negalėjo išsiskleisti iki galo. Kai stropas pradėjo tapyti, parašiutas pradėjo vis greičiau sukstis, tai grėsė kupolo „užgesinimu“ ir... akmeniu į žemę! Tada sugalvojo išsiskėsti it varlė, tai padėjo, nustojo sukstis ir pradėjo atgal vyniotis. Pagaliau stropos nuo kupolo nuslydo ir jis visai išsiskleidė, bet žemė jau buvo čia pat, vos spėjo susigrupuoti ir nusileido. Ačiū Dievui, pasitaikė minkštas dirvonas ir nieko neatsitiko. (*Komisija, tyrusi avariją, nustatė, kad skleisdamasis parašiuotas užkabino krentančio sklandytuvo sparno eleroną, todėl parašiuoto stropos susipynė ir pradėjo jį suksti, o kupolą dar ir pradrėskė.*)

Pasiekęs žemę, Gintas suprato gimęs antrą kartą. Apsidairęs netoliese pamatė trobelę, prieš pasibeldamas iš šulinio godžiai atsigėrė. Viduje buvo senutė. Nieko blogo nemanydamas Gintas paklausė močiutės, kur yra jos vyras, bet ta, matydama vyriškį sukruvintu veidu ir pirštais, atsakė nežinanti, tada jos paklausė, ar turi telefoną (tada mobiliųjų telefonų nebuvo), atsakė neturinti. Taip jis nieko nepešęs nužingsniavo į tolumoje už kelių kilometrų boluojantį kaimelį. Tenai pagaliau pavyko paskambinti, aerodrome atsiliepė tuo metu skraidymams vadovavęs Igoris, jis nieko nenutuokė: „O, sveikas, Gintai, iš kur tu čia?“ Vos jam papasakojo, kas atsitiko, sujungė su Bandymų stoties viršininku, šis netrukus ir atskrido. Grįžus visus nustebino Ginto nuoseklus minčių dėstymas ir neišpasakytas ramumas (jokio streso!). Kai jam sutvarstė pirštus ir apklijavo randą, su Bandymų stoties viršininku vėl sėdo į lėktuvą ir nuskrido ieškoti sklandytuvo nuolaužų. Po ilgai trukusio skraidymo pagaliau surado miške įsmigusį į žemę sparną, o netrukus ir patį liemenį.

– Buvo daug darbo, kol viską iš miško ištraukė, – užbaigė Gintas.

(Avarijos tyrimo komisija nustatė, kad anglies pluoštas, iš kurio pagaminti sparnuose esantys lonžeronai, neatlaikė atsiradusių tarpfluoksnio šlyties įtempimų, todėl sparnas ir lūžo (kai pradėjo gabalais pjaustyti, pamatė, kad lonžerone yra šlyties pasislinkimų). Vėliau sparnų lonžeronus pradėjo gaminti iš kitokio anglies pluošto, jo sukibimo charakteristikos buvo žymiai patikimesnės.)

– Po šio įvykio nebuvo jokių ligoninių, vėl skraidžiau, – sakė Gintas.

Avarija su „nepavykusiu“ sklandytuvu

Antra avarija įvyko 1991 m. rugsėjo 21 d. atliekant sklandytuvo LAK-15 (sparnų mostas 24 metrai) valstybinius bandymus. Visi žinojo, kad jis „neis į jokią seriją“, bet bandymų programą reikėjo atlikti iki galo.

Lydimas tokių niūrių nuotaikų, Gintas pakilo į paskutinį LAK-15 bandomąjį skrydį (vėl paskutinį!). Buvo apsinaukę, 2–3 km aukštyje ganėtinai vėsu, todėl jis buvo žiemiškai apsirengęs, dėvėjo kailinius aulinius batus. Skrydis, pagal bandytojų sudėtingumo skalę, nebuvo labai rizikingas. Sklandytuvo priekyje buvo atitinkamas kiekis švino, jis turėjo užtikrinti priekinę centruotę. Kaip visados jį pakėlė į trijų kilometrų aukštį. Įjungęs savirašius prietaisus pradėjo didinti greitį. Pasiekus maždaug 220–230 km/h greitį savaime iš sparnų iššoko oro stabdžiai (apie 2 cm). *(Buvo nustatyta, kad tuo metu, kai išlindo oro stabdžiai, suiro aukštumos vairo valdymo sistemos metalinė svirtis ir sklandytuvas tapo nevaldomas.)* Nevaldomas sklandytuvas nutarė daryti išvirkščias mirties kilpas, pilotas dėl didelio neigiamo perkrovimo prarado sąmonę. Kai sklandytuvas išsisėmė ir nustojo raiityti aukštąjį

pilotažą, Gintas atsipaipaliojęs pamatė, kad skrenda žemyn galva. Jis griebėsi už vairalazdės, bet ji tik... tuščiai makalavosi, tada nusprendė – reikia gelbėtis! Kadangi sklandytuvas skrido žemyn galva, oro srovė taip spaudė prie kabinos gaubtą, kad jam atidaryti neužteko spyruoklės jėgos. Tada Gintas pradėjo jį spardyti (sklandytuve sėdima pusiau gulomis), kol pagaliau iš penkto spyrio nulėkė šalin. „Nulėkdamas gaubtas vėl mane „pagerbė“, užpakaline briauna trenkė į galvą, pajutęs, kad temsta akyse, ištraukiau diržų atkabini mo smeigę, gęstančiomis akimis pamačiau, kad krentu į debesų patalus, pajutau palengvėjimą ir vėl netekau sąmonės.“

Kai atsigavo, aplinkui tebuvo vien balta, pasirodo, „tupi“ debesyse. Po kiek laiko apačioje išgirdo smarkų trenksmą – taip paskutinį kartą apsiereiškė nukrisdamas į Nemuną sklandytuvas. Gintui nusileisti pavyko prie Birštono, o netoliese stovėjęs ir viską matęs automobilio vairuotojas nuvežė į šalia esantį aerodromą. Važiuodamas pro Prienus, kadangi labai skaudėjo galvą, jis paprašė vairuotojo sustoti prie ligoninės.

– Užeinu į ligoninę, ten mane pasitinka toks stambus gydytojas. Papasakojau, kas atsitiko, o jis: „Čia nieko tokio, karatistai ne tiek smūgių gauna ir nieko, rytoj būsi sveikas“, – pasakojo Gintas.

Vienas iš bandymo komisijos narių, pamatęs Birštono pusėje su parašiotu besileidžiantį žmogų, pamanė, kad treniuojasi parašiutininkai, bet greitai visi susizgribo, kad kažkas ne taip. Tuoj pat užkūrė lėktuvą ir nuskrido pažiūrėti. Nemune pastebėjo sklandytuvo liekanas, o Ginto niekur nesimatė (jau buvo nuvažiavęs), apimti nerimo grįžo į aerodromą, neilgai trukus čia pasirodė ir Gintas.

Aerodromo medicinos punkte uždėjo ledo. Truputį atsigavęs nutarė važiuoti namo į Kauną. Kitą dieną galvos skausmas dar sustiprėjo ir prasidėjo pykinimas. Ligoninėje nustatė smegenų sukrėtimą, teko ten pragulėti dvi savaites.

Tais pačiais metais Gintas sulaukė aviacijos darbuotojo pensijos ir daugiau (nors ir kvietė) nebeskraidė. Jisai sakė, kad ir per šią avariją mintys dėliojosi ramiai ir nuosekliai. Neramu buvo tik kartą, dar prieš šią avariją, tada bandė sklandytuvą „Nida“.

Kaprizinga „Nida“

Kad išlaikytų sportinę formą, Gintas visą laiką treniravosi. Akrobatiniu lėktuvu Jak-52 kartu su Stepu Artiškevičiumi (daugkartiniu SSRS akrobatikos čempionu, vėliau žuvusiu) mokėsi suktuko meno. Skraidydamas su sklandytuvu, mažindavo greitį tol, kol jis pradėdavo kristi it medžio lapas, ir kritimą nutraukdavo iki žemės belikus 300 metrų! Drašą išmėgindavo ir šokinėdamas su parašiotu. Žodžiu, atlikdamas bandymų skraidymus nebuvo žalias, todėl jam patikėdavo pačias sudėtingiausias bandymų programas. Kai reikėjo išbandyti „Nidą“, jau turėjo solidų bandytojo patyrimą, taip pat buvo gerai pasiruošęs fiziškai.

Reikėjo nustatyti, kokį greitį pasiekus sklandytuvui „Nida“ pasireiškia flateris. (*Flateris* – greitai didėjanti skraidymo aparato sparnų ar uodegos plokštumų vibracija, dėl kurios gali suirti vibruojančioji dalis ir baigtis jo avarija). Kompiuteris ir jį maitinantis akumuliatorius turėjo kristi kartu, bet jie tuo metu buvo didžiuliai ir netilpo. Ką daryti? Sugalvojo išimti važiuoklę, tik sustiprino sklandytuvo dugną. Dabar reikėjo kilti ir tūpti ant pilvo.

– Kylant taip daužydavo, kad jausdavausi, lyg sėdėčiau ant faneros gabalo, kurį traukia 100 km/h greičiu. Įsispirdavau kojomis į pedalus ir bandydavau kiek galima pakelti užpakalį, bet stuburas vis tiek kentėdavo, – porino Gintas. Tokių skrydžių buvo 20, tai padovanojo jam stuburo išvaržą (po daugelio metų buvo priverstas daryti kelias stuburo operacijas).

Tiriant flaterį, reikėjo pasiekti didelį greitį ir, kad būtų staigus impulsas (iki 0,5 s), staigiai kirsti per vairalazdę. Tą kartą Gintas įsivarė iki 240 km/h ir trenkė per vairalazdę. Sklandytuvus sudrebėjo, net akyse suraibuliavo, o dešiniajame sparne (ir vėl dešiniajame) pasigirdo lūžimo traškesys.

– Po truputį mažinu greitį ir pereinu į lygų skridimą, bandau eleronus pajudinti, bet tik pasigirdo kažkas: trakšt, trakšt, – tęsė istoriją Gintas. – Kairys sparnas stovi kaip įkal-tas, o dešinys plevėsuoja. Čia, pustrečio kilometro aukštyje, oras ramus, bet žinau, kai liks iki žemės 300–400 metrų, prasidės turbulencija, tada sklandytuvą ims blaškyti, o su parašiotu šokti bus per vėlu.

Ilgai svarstė, ar verta, kol dar nepasiekė turbulencijos sluoksnio, imtis ryžtingų veiksmų ir šokti su parašiotu, bet nutarė rizikuoti ir leistis. Priartėjęs prie aerodromo, stengėsi kuo greičiau pasiekti žemę, o toliau kaip bus, taip bus... Bet šį kartą Dievas jo pasigailėjo ir pavyko ramiai nusileisti. Išardę sklandytuvą, pamatė, kad buvo lūžusi sparno šakninė (pagrindinė), prie liemens esanti, nerviūra.

– Aš tuos parašiotus, kurie išgelbėjo man gyvybę, ir dabar turiu, – susimąstęs tarė Gintautas Nekrašius.



KAIP DRĄSŪS NYKŠTUKAI SUKRIOŠUSIAI MEŠKAI TAMPĖ UŽ NASRŲ

Nepriklausomybės atgavimo pradžioje kiekvieno aviatoriaus širdyje plazdėjo žodis „Lietuva“ ir niekas (beveik niekas) negalvojo paklusti „vyresniesiems broliams“. Sportinės aviacijos bendruomenė siekė atsiskirti nuo DOSAAF ir tapti visateise Tarptautinės aeronautikos federacijos nare.

Maskva reikalavo atiduoti lėktuvus, sklandytuvus, parąšutis, aptarnavimo automobilius ir be užuolankų grasino: „Jei priešinsitės – viską sunaikinsim!“ Tatai girdėdami aeroklubų žmonės, nieko nepaisydami, orlaivius išmontuodavo, pakraudavo į priekabas ir gabendavo (kartais naktį) į apleistą tvartą ar fermą arba, kad „nesušaltų“, apklodavo brezentu ir tiesiog įstumdavo į miško tankmę, o aerodrome paliktą techniką „sugadindavo“.

Nuo 1990 m. pavasario iki 1991 m. rugpjūčio, t. y. iki Maskvos pučo, sovietai uždraudė bet kokius mokomuosius-sportinius skraidymus, tačiau čia suveikdavo išmonė ir prisitaikymas prie esamos situacijos. Su „vietiniais“ aviacijos dalinių vadais (rusai neblogi žmonės) rasdavo bendrą kalbą ir po jų priedanga skraidydavo arba įregistruodavo įmonę, kuriai negaliodavo jokie DOSAAF-o draudimai.

Visas tas turtas jokiū būdu nepriklauso Lietuvos liaudžiai

Taigi 1990 m. balandžio 7 d. Vilniuje vyko atkurto Lietuvos aeroklubo konferencija, dalyvavo 110 delegatų. Taip pat joje buvo du „svečiai“: iš Maskvos SSRS DOSAAF Centro komiteto pirmininko pavaduotojas ir griūvančio Lietuvos SSR DOSAAF pirmininkas. Generolas iš Maskvos informavo, kad visa aviacinė technika iki paskutinio varžteliu priklauso SSRS ir toliau režė: „Visas tas turtas jokiū būdu nepriklauso Lietuvos liaudžiai, todėl neribotam laikui uždrausti bet kurie sportiniai skraidymai ir Sovietų Sąjungos vidaus reikalų kariuomenei, esančiai Lietuvos Sovietų Socialistinėje Respublikoje, pavedama sustiprinti aviacinės technikos ir aerodromų apsaugą!“ Salė iš netikėtumo suūžė, vienas delegatas atsistojo ir paklausė: „Kiekvienas Lietuvos pilietis 50 metų mokėjo į biudžetą mokesčius, tai nejaugi mums nieko nepriklauso?!“ Generolas, norėdamas išsisukti nuo tiesioginio atsakymo, tarė: „Šių klausimų spręsti nesiiimu, čia politika.“ Tada neiškentęs atsistojo garsus lėktuvų konstruktorius Vladas Kengaila ir pasakė: „Kai generolas grįš į Maskvą, tegu perduoda, kad mes kovosim dėl nepriklausomos Lietuvos ir, jei prireiks, atsisakysim lėktuvų iki paskutinio varžteliu, bet nepriklausomybę išsaugosim!“

Nepaisant generolų gąsdinimų, konferencijoje buvo priimta rezoliucija, kuria pritariama Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 m. kovo 22 d. nutarimui, kuriu remiantis SSRS DOSAAF organizacijos, esančios Lietuvoje, pereina Lietuvos Respublikos jurisdikcijai. Konferencija ragino visus aviacijos sporto klubų (aeroklubų) darbuotojus užtikrinti, kad būtų išsaugotas jų žinioje esantis turtas, tai yra sportiniai lėktuvai ir kita aviacinė technika. Taip pat