

# Per tris šalis

DARIUS JAKUBAUSKAS

Ralo dalyvis

**Lenkijos ultralengvųjų orlaivių ralis „Per tris sienas: Lenkija-Lietuva-Latvija '2006“ sukvietė dalyvius skrydžiams rugpjūčio 12-21 dienomis.**

Pagrindinis ralo organizatorius – Poznanės aeroklubas, ralo komandorius Romanas Ruksas, lydintis Lietuvos pilotas Darius Jakubauskas, organizatorius iš Latvijos pusės Anatolijus Kupche. I ši renginį užsiregistravo net 26 ekipažai beveik iš visų Lenkijos aeroklubų. Tačiau diena, kai dalyviai turėjo susirinkti skrydžiu, susiklostė nepalančių orai neleido kai kuriems pilotams kilti. Orai taip subjuro, kad skridimą į Lietuvą teko atidėti. Pradėjė ralo diena vėliau nei buvo planuota, 15 orlaivių iš Lenkijos Kauno Aleksoto aerodromą pasiekė antradienį 13 val. 30 min. Taigi, teko atsisakyti ekskursijos po Kauną. Trumpai pabendravę su Kauno skraidinė klubo nariais ir prisipylę degalų tėsėme kelionę oru per Trakus į Rūdiškių „Aerodream“ aerodromą.

Skridimas nebuvo lengvas – ilio, netoli ese griaudėjo. Bet Elektrėnų Aeroklubo pilotai Stanislovas Petruškevičius ir Algirdas Sirvydas svečius palydėjo per gražiausias apylinkių vietas. Šiltai sutiki šio aviacijos rezervato šeimininko Tadeušo Solovej, po puikaus poilsio, rye skraidinėi išvyko pasidairyti po Vilnių. Trakų pilies pamatyti iš arti nepavyko dėl tuo metu vykdomy filmavimo darbų.

Po pietų grupė pakilo skrydžiu į Šilutę, pakeliui suplanavę nusileidimą Valenčiūnų aerodrome prispilti degalų ir trumpai pailsėti. Čia mus pasitiko aerodromo savininkas Antanas Unikauskas. Kadangi skridimas į Šilutę buvo suplanuotas iš anksto ir suderinti nakvynės klausimai, nustebino KOP budėtojo skambutis: nepaduotas prasýmas jskristi į pasienio zoną. Paraškā reikia paduoti prieš parą, ir svarbiausia – faksu. Bet artimiausioje benzino kolonelėje kaip tyčia tokio aparato nebuvvo. Tačiau pilotams, kurie nori skristi, nera neišsprendžiamų pro-

blemų. Vytautas Šveikauskas iš Šilutės aeroklubo išsiuntė šį svarbū dokumentą ten, kur reikia, ir budėtojas malonai leido testi skrydį vos tik jį gavęs.

**Nusileidę Šilutėje** iškart užsiémėme reikalingų leidimų rašymais. Mat planavome perskristi Kuršių marias ir palei jūros pakrantę pasiekti Palangos oro uostą. Šis tūpimas buvo būtinės, nes Šilutėje negalėjome atliliki pasienio kirtimo formalumų.

Kitą rytą **Palangą pasiekėme** beypatingų nuotykių. O ten prasidėjo pati sudėtingiausia biurokratinė procedūra. Orlaivių išskriavimas, deklaracijų pildymas, palyda per apsaugos zonas... tai dar niekai, palyginus su visa krūva pociagalių. Skrydžio planą užpildę per 10 minučių saskaitų turėjome laukti net dvi su puse valandos!!! Kadangi tūpėme tik pasienio formalumų sutvarkyti, tai skrydžio plane į Liepoją žadėjome pakilimo laiką deklaruoti po valandos, tačiau mergina Palangos brifinge įkalbėjo kilti po dviejų. Ir kas būtu pagalvojės, kad praėjus dviem valandom Palanga vis dar negalėjo mūsų išleisti? Ir kas galėtų atspėti kodėl? Nesuspėjo prirašyti savo pačių prasimanytų popieriu krūvos? Net nesugebejo pasakyti, kiek tai kainuoja. Pareikalavus, kad pasiskubintu (Liepoja laikė atidarytą oro uostą vien laukdama mūsų), iš kažkokio pakamplio išslūkino kažkokis direktoriukštis Žililio pavarde ir pradėjo grasiinti, jog mes iš čia visai neįšskrisime. Na tikriausiai, kuo didesnis kaimas, tuo vietinis vaduvas jaučiasi svarbesnis. Paskutinis Palangos surupras buvo saskaita. Penkiolikos ultralengvųjų orlaivių ekipažai bastesi po saliūkštę, garsiai vadina laukimo sale, po to dar valandą kepė ant asfalto saugodami savo orlaivius, kad nenupūstų vėjas (oro uosto tarnybos naturejo kur ir kuo inkuruoti skraidyk-

lių aikštelėje, skirtoje privatiems orlaiviams) ir gavo... 2247 Lt saskaitėlę. Na dar ir už oro uosto navigaciją nulupo 354 Lt. Tikrai man buvo labai gėda, kuomet svečiai išskrido Palangoje palikę paskutinius pinigus. Skubėjome iš ten išsinešdinti, ir nuo tako pakilome beveik vienoje grupėje.

Tolimesnis skrydis pajūriu iki Liepojos daugiau siurprizų nepateikė. Na, o **Liepoja pasitiko draugiškai**. Lygiai to paties statuso, kaip ir Palangos, tarpautinis oro uostas, tačiau oficialių pareigūnų elgesys visiškai priešingas. Tūpiant vienai motorizuotai skraidyklii sprogo priekinė padanga, o asfalto danga dar ir rato diską suskaldė. Bet padedami vietinių pilotų iki 15 valandos susitarkime (dirbtuvėse ištekino diskų iš vientiso plieno gabalo). Kadangi Liepojos oro uostas uždarytas nuo 14:30 iki 16:00, tai **išskridimui į Jelgavą** mums neprireikė net skrydžio plano. Šitokia didelė ultralengvųjų orlaivių grupė, ketinanti pasiekti Ryga, kėlė nemažai rūpesčių vietiniams dispečeriams. Instrukcijas – kaip skristi, ko reikia, ir t. t. gavome net tris kartus, ir visus tris kartus jos prieštaro vena kitai. Galų gale paaškėjė, kad aerodromai Jelgavoje ir Rygoje (Spilve) oficialiai yra uždaryti, ir jokių duomenų apie juos Liepojoje nera. Pasirodo, kad tie, kurie turėjo aviacinius GPS, irgi padarė klaidą. Taigi vienintelė navigacijos priemonė tos dienos etape buvo žodinės vietinių pilotų instrukcijos, jau nebegaliojančio Latvijos aviacijos žemėlapio fragmentas ir kelijų žemėlapiai. Pakilimas ir skridimas nekontroliuojamoje Latvijos oro erdvėje iki Jelgavos vyko pagal planą, paskui išilgai geležinkelio traukėme link Rygos.

**Sportinis Spilve aerodromas** yra Rygos CTR zonoje, tačiau jam yra skirta skraidymų zona pačiame pakraštė-

Ralo metu buvo ir sudėtingų skrydžio dienų, kai teko „brautis“ per debesis.



Giedromis dienomis pilotai grožėjosi Baltijos šalių panorama.

lyje. Labiausiai nerimą kėlė paskutinis etapas, kai reikėjo surasti nežinomą aerodromą, esantį prie pat miesto centro. Skristi teko iš ryty, artinosi vakarais, ir prieš Saulė beveik nieko nesimatė. Tik priartėjus arčiau miesto fone labai aiškiai išsiškyrė didžiulis plotas be pastato. Siurprizu tapo ir tai, kad ruošdamiesi leistis pastebėjome An-2, mėtantį parašutininkus. Na nederėtū tüpti, kol žmonės ore, – grupė išsirikiavo į laukimo ratą. Pasirodo, kad vietiniai pilotai į panašias taisykles nekreipia dėmesį. O penkiolikos orlaivių ratai pakankamai didelis, tad dažlis skraidyklių į tą nelemtą CTR paklivo, kuo Rygos dispečeriai nebuvo patenkinti. Sužinojome dar vieną Latvijos įstatymų keistenybę – joks alkoholis neparduodamas po 22 valandos. Teko skubiai ieškoti artimiausios parduotuvės...

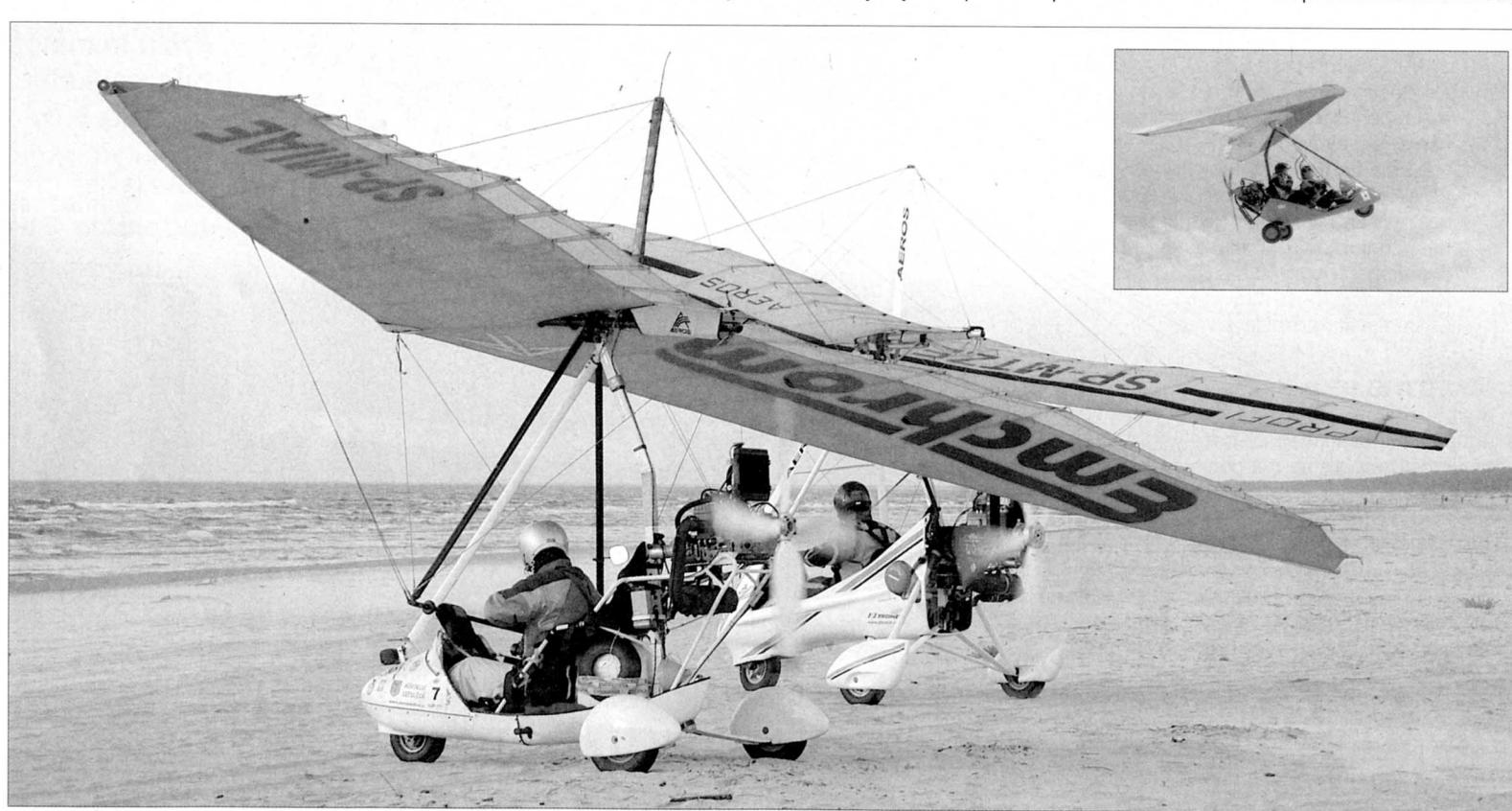
Kitą dieną aerodrome vyko šventė „Riga Fly-in 2006“, o ralo dalyviai ilsėjosi. Ekskursija po miestą ir vakarinis skridimas į paplūdimį nuteikė malonai. Pasuki – apsikeitimas suvenyrais ir vakarėlis su vietiniiais pilotais. Tačiau ralo daly-

vai negalėjo per daug atsipalauduoti: ryte 6 valandą buvo suplanuotas skridimas į Kauną. Sekmadienį pilotų laukė labai ilga trasa. Per Kauną jie turėjo pasiekti Suvalkus ir nakvynės aerodromą Niewodnik. Deja, ankstyvo ryto oras nežadėjo nieko gero. Lynojo, virš aerodromo kabėjo žemi debesys. Apie 7 valandą grupė susiruošė kilti. Tačiau miesto bokštų viršūnės ir tiltų atramos slėpėsi debesys. Pirmas pakilės lėktuvėlis rado „skylę“ ir nusprendė testi skrydį pagal GPS prietaisus. Tam iš anksto buvome pasiruošę – padavė dvi skrydžio parašas: vieną lėktuvėliui, kuris be kita ko ir greitesnis, o kitą – keturiolikos motorizuotų skraidyklių grupę, kuri nepasirijo tokiam aklam skrydžiui. Po kelių valandų oras siek tiek pasitaisė. Tačiau didesnę skrydžio dalį vis tiek teko skristi virš debesų, apatinė jų riba tesiekė vos 100 m, ir žemiau buvo stipri turbulencija. Kadangi lėktuvėlis po poros valandų pasiekė Kauną, kur buvo giedra, ši žinia labai nudžiugino skrendančiuosis – bent jau tūpti nereikės akli.

Sékmingesi susitvarkę pasienio formalumus iš Aleksoto ralo dalyviai pakilo skrydžiu **namo, į Suvalkus**.

**Truputis skaičių ir faktų.**

Dalyvavo 15 orlaivių (1 lėktuvėlis ir 14 motorizuoti skraidyklii), oru keliavo 21 entuziastas iš Lenkijos ir vienas iš Lietuvos, žeme visą šią grupę automobiliu lydėjo dar dviese, tėvas ir sūnus (taip pat pilotai, bet „pasiaukoje“ grupės labui). Tarp dalyvių buvo Pasaulio motorizuotų skraidyklių čempionas (Alek Dernbach) ir pilotas (Grzegorz Stasiak), siemet vienu vieną motorizuotą skraidyklių nuskridęs į Graikiją – 4300 km per 12 dienų. Skrido tėvas su 10-mečiu sūnumi. Motorizuotos skraidyklių aprūpintos radijo stotimis, GPS, o viena motorizuota skraidykli (ir lėktuvėlis) turėjo net atsakiklius. Ralo metu toliausiai nuskridęs pilotas, ralo komandorius Romekas Ruksas nuo Poznanės iki Poznanės išeikė 2516 kilometrų. Visas renginys truko 10 dienų.



↑ Ultralengvųjų orlaivių poilsio valandėlė prie Baltijos jūros.

Patyrę nemalonius įspūdžių, iš Palangos oro uosto orlaivių pilotai pakilo itin skubėdami. →