



Foto no V. Gavara personiskā arhīva

Divvientulība ar debesīm – tas ir īpašs stāvoklis, kas pilotam Voldemāram Gavaram ir kļuvis par dzīves piepildījumu.

Džentlmenis mierpilnās debesīs

Voldemārs Gavars ir atvaļināts avioliņiju pilots, taču lidošana viņam ilgstoši ir bijusi ne tikai profesija, bet arī vaļasprieks. Šobrīd viņš ir vienīgais Latvijas planierists, kas piedalās starptautiskās sacensībās. Tik vienuļš Latvijas nelielajā planierisma saimē, ka lidošanas klubs un sacensības jāmeklē Lietuvā. Tik darbīgs un neatlaidīgs, ka savu planieri dīkā netur. Tik kluss un smalkjūtīgs, ka putni debesīs viņu pieņem par savējo. Tik loģisks un organizēts, ka planieru lidojuma burvību arī es varu vērot klātienē.

Elvita Ruka

Uz sacensību vietu Biržos nepilnas stundas laikā aizlidoju no Spilves lidlauka – beidzamo gadu laikā ilgstoši piesmietā Latvijas aviācijas šūpuļa. Tā ir vieta, kur sācies arī Voldemāra lidotāja ceļš, bet par jebkuru panākumu atslēgu viņš uzskata paša cilvēka gribu un Dievpalīgu.

Ar atliektu galvu

Kā sapnis par lidošanu iesēdās 1951. gadā dzimušā Voldemāra apziņā? Pavisam vienkārši – redzot, dzirdot un sekojot. "Dzīvoju Rīgā, un pāri galvai bieži lidoja lidmašīnas. Kad bijām ārā, to varēja dzirdēt un redzēt, bet iekšā lidmašīnas bija

iespējams atpazīt pēc tā, ka vecajos televizoros viss sāka nīrbēt. Kad vēro to desmito un simto reizi, tad gribi redzēt tās tuvāk. Ar tēvu braucām uz skaisto Spilves lidostu, skatījāmies, kā lidmašīnas paceļas un nolaižas. Vēlāk regulāri to darīju viens pats. Bērībā man bija nopirkta grāmata "Mūsu lidmašīnas" ar skaistiem zīmējumiem – tad nu centos atpazīt. Laukos, Vārkavas pusē, bieži pāri lidoja kara lidmašīnas AN12 – kā dzērves, pa desmit, divpadsmit strīpā. Taču no zemes skatīties ir viena lieta, bet tolaik bija arī vizināšana virs Rīgas. Mans tēvs bija dienējis vācu armijā, septiņpadsmit gadu vecumā viņu iesauca kā gaisa spēku izpalīgu. Viņš bija izgājis filtrācijas nometni, bijis amerikāņu zonā, aizsūtīts uz

Sibīriju, atgriezies ar sabojātu biogrāfiju, tāpēc pats lidot nevarēja. Bet viņam ļoti patika vizināt mani – ar "antonu" no Spilves uz Ventspili varēja aizlidot par četriem rubļiem. Tad pa istam sajutu, kā gaisā viss ruc un dreb, ceļ uz augšu un leju. Interesi tas tikai nostiprināja."

Voldemārs atzīst, ka bērībā vienkārši gribas lidot. Tad nedomā – būsi profesionālis, sportists vai brīvdienu lidotājs. Gribi, un viss! Meklē, kur tas ir iespējams. Pats brauc uz lidlauku skatīties, izdzirdi, ka ir tāds Jauno lidotāju klubs – iestājies. Uzzini, ka ir tāds Aeroklubs – iestājies! Kamēr neļauj vēl lidot, sāc braukt ar traktoru, maisies pa lidlauku, kaut ko palidzi, vēro, iesaisties... Tāds ir sākums.

"Toreiz, padomju laikā, jaunieši visai vienkārši varēja tikt pie lidošanas. Ja bija vēlēšanās, pareizie radu raksti un atbilstoša veselība, tad atlika iestāties kādā no DOSAAF (Brīvprātīgā armijas, aviācijas un flotes veicināšanas biedrība) klubiem un puslīdz citīgi tos apmeklēt. Infrastruktūra bija, valsts maksāja par degvielu, lidaparātiem, algoja instruktorus, inženierus, dažādus priekšniekus. Tie, kas gribēja, savu sapni varēja īstenot tikai ar entuziasmu. Protams, ar tādu tehniku, kāda bija pieejama un pēc stingriem noteikumiem. Tagad iespējas it kā arī ir, tehniskā attīstība daudz lielāka, tikai tas viss maksā nopietnu naudu, prasa laiku un patiesu vēlēšanos. Parāli ir milzīgs citu iespēju klāsts, tāpēc planieri mūsu jaunatni maz interesē – ar padomju laiku nevar salīdzināt."

Voldemārs šo situāciju vērtē filozofiskā mierā – cilvēkus tas šobrīd neinteresē, ar planierismu Latvijā nenodarbojas dažādu iemeslu dēļ – nav laika, nav naudas, ir citas intereses. Katram savs!

Voldemāram šis "savs" joprojām ir lidojums bez motora, jūtīgs un kluss, koncentrēts un emociju pārpilns, lidojums, kurā visvairāk sajūti dabas spēku un varenību, kļūsti par vējplūsmu daļu. Arī viņa pats pirmais lido-

PĒDĒJOS 25 GADOS – PLANIERIS KĻUVIS PAR VOLDEMĀRA GALVENO SABIEDROTO. AR TO VAR PABŪT DIVVIENTULĪBĀ AR DEBESĪM, AR TO VAR UZTURĒT SACENSĪBU AZARTU.

jums notika tieši ar planieri, tolaik iecienīto čehu Blaniku. Viņš atzīst, ka patīcis viss. Jā, bija uztraukums un sasprindzinājums, bet katra sekunde bija aizraujoša, sajūta pacilājoša. "Un reizēm gremdējoša, kad kaut kas nesa-nāk. Lidojumā ir visa sajūtu gamma no apakšas uz augšu, un tā arī ir tā burvība."

Amplitūdas liecinieks

Voldemārs savā planierista pieredzē ir piedzīvojis fundamentālas izmaiņas šā sporta veida attīstībā. Galvenokārt tas saistāms ar izmaiņām lidaparātu konstrukcijā.

"Ir bijuši vairāki būtiski kvalitātes lēcieni. Piecdesmitajos gados entuziasti vēl lidoja ar tādiem planieriem, kam spārnu konstrukcija bija no koka, apvilktā ar drēbi. Liela daļa bija paštaisīti. Sešdesmitajos gados parādījās pirmie plastmasas planieri, bet septiņdesmitajos uz tiem pārgāja pilnībā. Jaunās tehnoloģijas ir devušas atkal jaunus uzlabojumus. Salīdzinājumā ar manām pirmajām sacensībām vismaz trīs reizes ir

paaugstinājusies spēja planēt, lidaparāta pacelšanās augstums, sacensību intensitāte. Tagad sacensībās labos laika apstākļos var nolidot 500 km maršrutu ar vidējo ātrumu 100–110 kilometri stundā – septiņdesmitajos gados par to pat sapņot neuzdrošinājās! Navigācija ļoti mainījies. Agrāk lidoja pēc kartes, ko turēja uz ceļgaliem, bet maršruta kontroles punktus fotografēja. Piemēram – ir pagrieziena punkts virs Raunas baznīcas, tāpat planieris jāsašķiebj un torņa smaile jānofotografē zem spārna. Fotoaparātam paši uzmeistaroja statīvu, piestiprināja pie kabīnes malas. "Smena", "Zenīts" – kas kuram bija, to arī pieskrūvēja. Tagad tas viss notiek elektroniski. GPS pieraksta. Punkti redzami uz navigācijas ekrāna, nekādas kartes... Sistēma saka priekšā, kalkule – cik ilgi ar kādu ātrumu jālido, vai pietiks augstums. Izrēķina optimumu, kam var klausīt, var neklausīt. Pirms izlidošanas tolaik nofotografēja dēli – kāda diena, kas, ar ko lido, kāds uzdevums. Tagad tas liekas kā no akmens laikme-

ta – tik liela ir izmaiņu amplitūda. Bija pat tāda ierīce kā barogrāfs – uz apkvēpināta papīra asa adata zīmēja, cik augstu esi bijis. Tagad ierīcēm neko neno-slēpsi," ar vieglu smaidu secina planieru bruņinieks. Voldemārs teju apvainojas, kad aizraušanos ar planierismu viņa dzīvē nosauca par atpūtu. Nē, tā gan tas neesot – tas ir kas vairāk.

"Jau labu laiku, pēdējos desmit gadus, esmu vienīgais planierists no Latvijas, kurš piedalās starptautiskās sacensībās. Citiem ir licences, bet lido vien savam priekam. Atpūta? Nē, tas ir cits lidošanas veids. Sasprīngums un augstā koncentrācija nezūd. Vai sports ir atpūta? Jā un nē. Tas nav pusguļus ezera krastā baudīt kādu dzērienu vai laiski uzspēlēt volejbolu. Skaists pārdzīvojums, bet ne atpūta. Cita dimensija un telpa."

Voldemāra pilota pieredze ir cienijama – vairāk kā 9000 stundas ar lidmašīnu un 1500 ar planieri, kas allaž atlicināts brīvajiem brīžiem. Intensīvajiem planiera lidojumiem jaunībā sekojusi piecpadsmit gadu pauze, kad citi pienākumi bijuši svarīgāki, bet nu – pēdējos 25 gados – planieris kļuvis par Voldemāra galveno sabiedroto. Ar to var pabūt divvientulībā ar debesīm, ar to var uzturēt sacensību azartu. Tiesa – tas iespējams tikai ārpus Latvijas, un tāpēc lidošanas sezonā Voldemārs biežāk sastopams planieru lielvalstī Lietuvā. Tur planierisms ir pietiekami plašs tautas sporta veids, kas pragmatiski un loģiski izauga uz padomju laikā izveidotās infrastruktūras bāzes – tika saglabāti lidlauki, angāri, tehniskais nodrošinājums un paši lidaparāti, uzturēti un veicināti cilvēku lidošanas azarts. Lietuva visu neatkarības laiku aviāciju un lidošanas sasniegumus (lidztekus basketbolam) ir izvēlējusies par savas nācijas zīmolu, radot enerģiskas, augšup, uz attīstību vērstas tautas tēlu. Lietuvā nav savas nacionālās komerciālās aviokompānijas, taču ir sazarota tautas sporta sistēma – tas attiecas arī uz planierismu, kur



Foto no V. Gavara personiskā arhīva

Aktīvā darba laikā – kā airBaltic pilots kopā ar Ukrainas avioliņiju stjuarti un komandas biedru.

lietuviešiem ir vairāki sporta klubi, lidlauki un sacensības ar ievērojamu planieru skaitu. Biržu sacensībās vēroju aptuveni trīsdesmit planieristus, no kuriem tikai viens ir ārzemnieks – mūsu latvietis Voldemārs. Visi citi ir dažāda vecuma vīrieši, pārsvarā jauni, kas lidošanas azartu iemantojuši jau šajā tūkstošgadē – Lietuvā tam ir visas iespējas. Šī ir arī viena no tikai sešām valstīm pasaulē, kas planierus ražo rūpnieciski – arvien uzlabojot konstrukciju, tie kļūst par čempionu lidaparātiem. Tiesa – šajās sacensībās triumfē profesionāls pilots, Lietuvas planieristu asociācijas vadītājs Lins Miežlāišķis ar Dienvidāfrikā ražotu aparātu, taču viņš ar īpašu sajūsmu, lepnumu un patriotismu izrāda Lietuvā ražotos planierus – tādi šeit ir vairumam dalībnieku, arī Voldemāram Gavaram.

Planierus veda kā malku

Voldemārs Lietuvas planierisma fenomenu vērtē racionāli – lietuvieši gribēja lidot, būvēt planierus, bija labi konstruktori. Kā neatkarības laikā, tā PSRS un arī, atgūstot neatkarību, viņi spēja sadarboties un kolektīvās intereses likt augstāk par personiskajām. Biržos ir vecais padomju laika angārs, silikātķieģeļu divstāvu ēka bez šika remonta un milzīgs, labi pļauts lauks, kur planieriem nosēdies. Visu nosaka cilvēku aizrautība un pēctecīgi nodotas tradīcijas, patīkams kopā būšanas gars un spēja saliedēties vienotam uzdevumam. Mēs, trīs latviešu viesi, esam nepilnas stundas laikā atlidojuši no Spilves ar vienmotora lidmašīnu. Mani līdzbiedri šeit ir goda viesi, jo pārstāv "Latvijas civilās aviācijas administrāciju" un "Latvijas



Foto: Elvita Ruka

Planieru lielvalsts šobrīd ir Lietuva – to apliecina arī Biržu sacensību koppbilde.

gaisa satiksmi" – organizācijas, kas rezervēja Latvijas gaisa telpu sacīkšu norisei. Skaisti, tomēr man kreimt jautājums, kāpēc šādas sacīkstes nenotiek Latvijā? Kur palikuši mūsu planieri un planieristi?

Voldemārs kā Lietuvas panākumu atslēgu min jauno lido-tāju skolas un tradīciju nepārtrauktību.

"Lietuvā ir septiņas jauno lido-tāju skolas, kur pusaudzī mācās lidot. Tās ir izglītības ministrijas budžeta iestādes. Mūsu aktīvistu ir vairākkārt braukuši, skatījušies, solījuši, bet viss kaut kur ir iesprūdis, atstāts pašplūsmā. Līderi vajag! Un redzēt paraugu. Kad teju katrai mazai pil-sētiņai pāris reižu dienā pārdūcina pāri lidmašīna vai paceļas gaisā planieri, tad cilvēks taču aizies uz to lidlauku apskatīties! Kāds noteikti paliks un aizlidos."

Arī man ir nācies pāris reižu nosēdies mazos Lietuvas lidlaucos, kur pat kovidā laikā rīvēja intensīva mazās aviācijas dzīve. Kāds radija seno lidaparātu

replikas, kāds līdinājās ar mūsdienīgu lidaparātiem, kāds veidoja un uzturēja aviācijas muzejus – lielus un mazākus, bet turot cieņā savu priekšgājēju mantojumu. Zinu, ka Latvijā ir atsevišķi centieni, kas veido vienmazas nostalgiskas saliņas, taču nav ne aviācijas (kur nu vēl planierisma!) muzeja, ne citas atmiņu institūcijas. Pastāv vien mazskaitlīga sekcija Latvijas Aeroklubā (Planierisma federācija), kas cenšas bagātīgo pagātni projicēt uz nākotni. Tagadne gandrīz izpaliek. Kur palika bijušais mantojums, prasu Voldemāram.

"Bija laiks, kad planierus veda kā malku. Piemēram, notika Rīgas aerokluba likvidācija un mantas izsole. Planierus, lidmašīnas pārdeva. Planierus neuzskatīja par vērtību, drīzāk par apgrūtinājumu. Cēsu kluba inventārs pārgāja Zemessardzes aviācijas vienībai. Tālāk tos nosēdies mazos Lietuvas lidlaucos, kur pat kovidā laikā rīvēja intensīva mazās aviācijas dzīve. Kāds radija seno lidaparātu

šas. "Kurzemes aerokluba" līderis, lidotājs un planierists Aldis Mūrnieks centās, aicināja. Bāze ir – nāciet! Bet... Nenāk! Ja nav vēlmes, tad nekā. Planierismā vajadzīga pacietība, bet mūsdienās cilvēki visu grib ātri."

Skatos Biržu debesis, vēroju sacensību gaisotni, kurā viss notiek lēni un līgani. Planierisms nav šovs skatītājiem. Lidaparāts ir redzams tikai divas reizes – paceļoties gaisā un nosēžoties. Pa vidu ir līdzjutēju gaidas un mierpilna būsana uz zemes, kamēr viņi – izredzētie – tur debesis izbauda savu divvientulību ar lidojumu. Tie, kas uz zemes, var tikai iztēloties šo atdevību un spriedzi, bet lidlauka noskaņa ir piepildīta – nevajag nepārtraukt "action", lai sajustu dialogu ar vēju, mākoņiem un brīvības sajūtu. Jā, tieši to sniedz atrašanās sacensību vietā – trauksmainas, taču mierpilnas ilgas. Planieru paceļšanās prieku un nolaišanās gandarījumu, kas tiek arī skatītājiem.

Cienpīlnā mierā

Kāpēc lidot bez motora? Ar to taču būtu ātrāk!

"Atšķirība ir tāda pati kā buru jahtai un motorlaivai. Lai izbaidītu, ir vajadzīga pacietība. Mierīgs raksturs, kas ilgi spēj iet uz mērķi. Spēja akceptēt, ka daba ir gudrāka, labāka un daudz,

daudz varenāka par cilvēku. To saproti, kad esi viens tur augšā un pielāgojies katrai gaisa strāvai. Vienlīdz jāstrādā mentāli un fiziski. Maršruts parasti ilgst četras līdz sešas stundas, bet garlaicīgi nav ne brīdi. It visam ir jāseko, jādomā – kur gaisa strāva cels, kur necels. Jāpieņem lēmumi. Tas ir interesanti un neparedzami, bet tam var sagatavoties. Ja esi mācījies un krājis pieredzi, jūties drošāk."

Man uz zemes ir tikai iztēle – kas īsti notiek tur, augšā? Kur skatās lidotājs? Ko redz, kad vairākas stundas atrodas vienā pusguļus pozā? Vai netirpst kājas un atbrīvojas prāts?

"Dažādās lidojuma fāzēs skaties dažādā virzienā. Sākumā arī uz variometru paskatās, bet pēc tam jau ar visu ķermeni jūt – vai planieris ceļas uz augšu vai laižas uz leju. Uzmet tikai aci. Ir audiosignāls, kas pīpina, kad lido uz augšu, vai ar žēlīgu pikstienu ziņo – uz leju. Kad augstums ir uzņemts, tad uz instrumentiem tik daudz vairs neskatās, drīzāk visapkārt. Ja augstums ir drošs un viss ir labi, tad var skatīties uz mākoņiem. Ja ir zilās termikas (gaisa plūsma), kad siltais gais ceļas uz augšu, bet neveido mākoņus, tad jāskatās uz zemi, kur tā termika var atrauties un virzīties, kā to izmantot lidojuma labā. Ja lido pavisam zemu, tad no 150–300 metriem skaties, kur nolaisties. Lai ir līdzens, pret vēju, pietiekoši garš lauks. Zeme... lidojumā uz to tik daudz nemaz neskatās, bet gaisā viss katru reizi ir savādāk. Tā ir lidotāju klasika – katrs lidojums ir īpašs. Pat standarta maršrutos debesis katru reizi ir citādas."

Kā satiksmes pilots Voldemārs aplidojis daudzās daudzas valstis, kamēr ar planieri bez Baltijas valstīm lidots vien Vācijā, Ungārijā un Dienvidāfrikā. Pēdējā bijis pavisam eksotisks piedzīvojums – tik stipras strāvas un augstu mākoņi! Tur Voldemārs nomājis ASV izlases planieri, kas atstāts pasaules kausa norises vietā. Citviet, Eiropā, Voldemārs lido tikai ar savu planieri, kas it visā ir saudzējams

un lolojams – lidojot, transportējot, glabājot.

"Tā ir liela ņemšanās un māka. Planieristiem tehnika ir kā mīļotā sievietē, tik saudzīgi ar to jāpietas. Tikai tad viss būs labi, varēs lidot arī pāri robežām. Tas nav tik vienkārši. No valsts uz valsti tāpat vien nelidinās. Tikai, kad sarunā un noorganizē. No Lietuvas bieži atļauts ielidot Polijā vai no Vācijas Čehijā. Šogad lidoju virs bērības laukiem Vārkavā, iegriezies tur no Lietuvas puses. Tās visas ir emocijas. Aina, vietas, putni, kas palido līdzās. Vai, kad meklē nosēšanās vietu Zemaitijā, kādu mazu lauciņu... Saproti, ka izskatās kā Latgalē – kalni un lejas, kalni un lejas, un ezeri, bet lauciņu maz. Vienu ieraugu, laižos lejā... Teju nosēžos, man izdodas apstāties uz šķība lauka, nobremzēju pie paša grāvja ceļa malā. Izkāpu ārā – ceļa malā krucifikss! Ar Dievmāti. Un pārņem sajūta – cik labi! Nekas neatkārtojas, un viss ir pirmreizīgs. Ilgākais laiks planieri man ir vairāk kā septiņas stundas gaisā. Un tiešām – par pozu lidojot nedomā. Ir aizņemtas citas maņas."

Kaut arī pasaulē gana populāri ir arī divvietīgie planieri, vieninieki ir kā lidošanas pamatiemaņu treniņš un līdzeklis to uzturēšanai. Jo tikai viens sajūti

lidojuma fizisko pusi, viens pieņem lēmumus, viens izbauda romantiku un individuālo sarunu ar debess, esi atbildīgs par visu. Tieši šā iemesla pēc daudzās pasaules valstīs (ASV, Anglijā, Francijā, Taizemē u. c.) ir tradīcija nākamās kara lidotājus vispirms apmācīt tieši ar planieri – lai lidojums tiktu sajūsts bez motora, lai iemācītu pamata prasmes.

"Planiera praktiskā pielietojamība ir pilotu pirmāpmācībai. Turpmākais ir cilvēka individuālā izvēle. Lidot nevar piespiest, vēlmei ir jānāk no sirds. Man seko-tāju, mācekļu nav. Pagaidām nav arī instruktora licences. Latvijā organizētas apmācības nav. Mums nav skolas, pēctecības. Birokrātija ir pārāk sarežģīta. Nav cilvēku, kas entuziasma vārdā varētu ziedot visu savu brīvo laiku. DOSAAF ēra ir pagājusi, kad valsts visu apmaksāja. Tagad šis lidotprieks maksā relatīvi lielu naudu. Tāpēc Latvijai planierisma jomā varu novēlēt – lai tiem, kas grib lidot, būtu ne tikai vēlšanās, bet arī brīvais laiks un nauda!"

Voldemāra dzīves laikā lidošanas kārtībā un lidaparātu at-tīstībā mainījies ir daudz, tikai pamatvērtības palikušas konstantas. Vaicāju – vai arī debesis ir iepriekšējās?

"Pasaules kārtībā nekas nav mainījies. Debesis ir tās pašas. Dzinulis tās iepazīt arī. Nedaudz jūtas tikai klimata izmaiņas. Kura vasara slapjāka, kura sausāka. Citreiz sezona sākas jau martā, aprīlī, citreiz var sākt tikai maijā. Lai cik stipri un vareni jūtamies, dabas apstākļus ietekmēt nevaram. Tagad jau ir vasaras beigas, augusts, kad parasti ir anticiklons ar labu laiku un skaistiem, augstiem mākoņiem. Kā pastkartēs ar rudzu vāksanu, kur burvīgi mākoņi fonā, vai skaistās filmās. Taču tagad ir Atlantijas ciklons, vien atsevišķas dienas var parādīties logi lidošanai!"

Šis nav stāsts, ko varētu beigt uz pesimistiskas nots. Voldemārs ir reālists, kas uzskaita šķēršļus, bet pārstāv to pacietīgo cilvēku izlasi, kas spēj tos pārlaist ar iekšēju mieru un vektoru uz savu mērķi. Viņa dzīvē galvenais ir vēlme lidot, kas savu smalkāko slīpējumu guvusi tieši planiera klusajā simfonijā. Ne Francijā vai Itālijā, kur planieri izaicinoši lido gar kalnu grēdām apteices strāvās, ne Dienvidamerikā, kur pacelties var pat desmit līdz divdesmit kilometru augstumā, bet tepat – virs Baltijas līdzenumiem. Arī te var lidot cieņpīlnā mierā, kas stāv pāri dažādu laiku negācijām uz zemes.



Foto: Elvita Ruka

Lietuviešu čempions pie Lietuvā ražotā planiera – lepnums, patriotisms un perspektīva.