



Fūtot, kā smaržo gaiss



Paraplānu lidošanas vēsture Latvijā ir aplūkojama viena cilvēka acīm – MIHAILS VAVILOVS ir bijis klāt pirmajam lidojumam, ķēris vēju, karājies kokos, lidojis arvien ilgāk un tālāk, lai saprastu, ka nekas pasaulē nevar aizstāt šo brīvības sajūtu gaisā. «Bez mērķtiecības un romantikas nekur,» ir viņa cilvēciskā pārliecība, bet profesionālā darbība paceļ paraplānu krusttēva kārtā – Miša ir autoritāte, kurš kā kluba *Adrenalīns* dibinātājs un instruktors skolniekus apmāca jau vairāk nekā divdesmit gadus.

SIRDS LĒMUMS

Mihails ir dzimis un audzis Latgalē pie Rāznes ezera, bet kopš agras bērnības izjutis neatvairāmu tieksmi augšup. Arī šobrīd viņš ir pārliecināts, ka Latvijā ir tikai viens trūkums – nav kalnu! Kā padomju laika beigu students viņš vēl iekļāvās plašajā un sazarotajā tūrisma sekciju darbībā un, studējams Rīgas Aviācijas universitātē (RAU), aktīvi aizrāvās ar augstkalnu tūrismu. Tolaik viņš vēl nezināja, ka kalnu aicinājums

dvēselē nav vis kaprīze, bet visīstākā asiņu balss. Mihails jau bija pieaudzis vīrietis, alpīnists un paraplāna lidotājs, kad māte atklāja – viņa tēvs nāk no Tadžikistānas, kur kalni aizņem 90 procentus teritorijas. Tikšanās ar tēvu un iepazīšanās ar radiniekiem ir cits stāsts, bet arī tur Miša ieradās ar visu paraplānu un ne reizi vien... Taču, kad viņš sāka lidot, agrās jaunības eksotiski čirkainais matu ērkulis jau bija nogriezts un aviācijas tehniķa diploms gandrīz kabatā.

«Īstais Latvijas paraplānistu *dzimtas* pamatlicējs bija mans studiju biedrs Igors Čeha. Kopā trenējāties RAU alpīnisma sekcijā. 1993. gadā viņš no ārzemju brauciena atveda lielu nodriskātu lupatu, paziņoja, ka to sauc par paraplānu, un stāstīja – viņi Eiropā ar šitādu *figūru* lido! Staipījām to lupatu un auklu kaudzi un skaļi smējāmies. Taču ziņkāre urdīja. Nebija ne informācijas, ne zināšanu, kur nu vēl instruktoru... Tomēr izpētījām un nolēmām pamēģināt. Braucām uz

Siguldu, skraidījām no kalna, lai to lupatu piedabūtu pacelties gaisā un nolidotu kaut piecus vai desmit metrus. Kad izdevās, tā bija laime – atrauties no zemes! Tā kā vadīt nemācējām, tad biežāk lidojums beidzās, karājoties koku zaros, nevis uz zemes. Tagad nesaprotu, kā palikām dzīvi...»

«Ar ideju par paraplāniem kā nākotnes sportu bija aizrāvēs pilots Sergejs Nazarovs. Kopā sākām šo lietu attīstīt, Serjoža bija galvenais organizators. 1995. gadā viņš noslēdza līgumu ar Krievijas firmu, kas sāka ražot paraplānus. Ar pēcapmaksu saņēmām pirmo eksemplāru. Pēc gada ar Serjožu un šo paraplānu aizbraucām uz Krimu. Primārais mērķis bija pakāpties pa klintīm, bet otra doma – palidot! Tur ir kalns, lidlauks un ciemats Plaņerskoje – planieristu un pilotu svētvietā. Kalns atrodas 200–300 metrus virs jūras līmeņa, vairākus kilometrus garš, ar plakānu virsmu, no kura var ideāli pacelties gaisā. Vējš no jūras un sauszemes rada ideālu dinamiku. Pirms kara tur mācījās vācu lidotāji, kas kara laikā vienojās – bumbas var mest visur, tikai ne uz šī kalna! Lidlauks joprojām ir ideālā stāvoklī.

Visu, kas tur notika mūsu pirmajā reizē, atceros kā tagad... Esam ciemata pludmalē, ir agrs rīts. Skatos – kaut kāda lupata lido augstu virs kalna, kādus trīs kilometrus tālāk. Es ar visām universitātes zināšanām nesapratu – kā tas iespējams? Aerodinamiskā plūsma, bet kā? Skrējām skatīties. Aizsēlušies tikām kalnā, paraplāns pietuvojies. Lidotājam ir gadi piecpadsmit, ne vairāk. Viņš lido salīdzinoši zemu, virs kraujas. Otrs tāds

pats puīselis sēž uz zemes un apmē tā draugu ar akmeņiem, kliegdams: «Ei, *pridurok*, tava pusstunda jau beigusies!» Es mēms – kā, vai tiešām ar šo var gaisā noturēties pusstundu?! Tas bija pārsteigums – ka tik viegli, bez piepūles, bez mērierīcēm un motora var lidot... Pusstunda man neierāmējās galvā, bet bija skaidrs – es to gribu!»

Tur, Krimā, Miša saprata, ka vairs neatkāpsies. Serjoža bijis tas prātīgais, kurš teicis – akurāti vajag, uzmanīgi, gājis pirmais... Viņa lidojums beidzās ar traumētām kāju saitēm un guļus režīmu, bet Miša nav atlaidies. Serjoža piekāpies – ja tik ļoti gribi, lai maskavieši tevi izlidina! «Tie bez ceremonijām – pieveda mani pie kraujas, divos teikumos pateica, kā stūrēt, iedeva spērienu un – pāri malai. Tā es aizlidoju. Aizmiegtām acīm, neko nesaprazdams, lidinājos, līdz piezemējos visai tālu. Bija ļoti karsts, svīdu, viss jānes atpakaļ, bet es eju priecīgs bez gala! Neapraķstāma laime. Atgriezos un pateicu – tas ir mans!»

ĒRA IR SĀKUSIES

Atgriezušies mājās, draugi uzsāka regulārus lidojumus. Tie gan sākumā bijuši visai nosacīti, drīzāk taustišanās, meklēšana un eksperimenti. Ar pirmo paraplānu tā arī nesanāca ilgi noturēties gaisā. Standarts esot bijis, ka pēc 200 metru lidojuma ir piezemēšanās kādos krūmos... Ar neatlaidību un pamazām uzkrātu pieredzi gaisā varēja noturēties kādas desmit minūtes, taču ar to pietika, lai no sapņa neatteiktos.

«Teorētiski mēs zinājām, ka arī Latvijā varētu atrast vietu ar pareizo gaisa plūsmu un uz tās uzsēsties, lai li-

dotu ilgāk. Bet kur? Gadu meklējām, līdz deltaplanieristi ie-teica Pilskalnu Skrīveros. Tur, ja no pareizās puses lido, gaisa strau-mes palīdz. Jā, tas strādāja! Kad vien varējām, braucām turp. Drīz atklājām arī Latvijā la-bāko vietu – Jūr-kalnes stāvkrastu.

Sākumā to izmantojām reti, jo to-laik nebija tik precīzu laika prognožu. (Tagad Jūrkalnē var lidot stundām un daudzus kilometrus, ko arī aktīvi dara visu gadu.) Otrs veids ir celties gaisā ar vinču. Nopirkām! Ar to sā-kām lidojumus Spilvē. Slavenais lid-lauks toreiz bija nekāds – pa pusei pa-mests, pa pusei nez kam iznomāts... Ar kādu vietvaldi uztaisījām barte-ru – mēs viņiem ziemā zāgējām krū-mus, viņi ļāva lidot bez maksas. Para-lēli arī Daugavpilī atradās entuziasti, kas Vācijā nopirka vinču, ekipējumu un arī sāka lidot ar paraplāniem. Viņu līderis bija Sergejs Samuilovs. Deviņdesmito gadu beigās jau sākās lielāka rosība, bet tā bija stilhiska un neorganizēta.»

Līdz šim Mihailam paraplāni bija sirdslieta, kas dod gandarījumu, bet neatceļ rūpes par dienišķo maizi. 1995. gadā viņš bija saņēmis diplomu savulaik ļoti prestižā mācību iestādē, kur studējis Aviācijas iekārtu fakultā-tē specialitātē *Aviācijas un radioteh-nisko ierīču un pilotāžas navigācijas kompleksu tehniskā ekspluatācija*. Pēc izlaiduma valstī un aviācijā viss strauji mainījās – notika pāreja no pa-domju tehnikas uz rietumvalstu ražo-jumiem. Speciālistiem bija pilnībā jā-pārmācās, lai varētu strādāt, turklāt angļu valodā, jāstažējas ārzemēs un tas jāveic par savu naudu. Mihailam tā bija neiespējamā misija, taču viņa optimista raksturs nepieļāva ne drā-mu, ne izmisumu. «Es taču biju alpī-nists, no augstuma nebaidījos, un arī tā var būt profesija. Darīju *augstuma darbus*, pie tam ļoti veiksmīgi. Vis-pirms liku jumtus Pēterburgā. Mani sūtīja uzņēmums, kas teica – atver tur filiāli! Izdarīju. Tad Maskavā tas pats. Viss gāja no rokas, reāls bizness. Kat-rā vietā gadu dzīvoju, tomēr atgriezos. Varēju šo biznesu turpināt, bet gribē-jās darbu dvēselei.»

Tad arī Mihails spēra izšķirošo soli un kļuva par paraplānu sporta profe-sionāli, ko nekad nav nožēlojis. Tau-jāts par to, vai nekad nav gribējies stūrēt lidaparātu, Miša atbild vaļsir-dīgi – jaunībā gribējies ļoti, bet tas bijis finansiāli nepaceļams prieks. Ar šodienas brieduma pieredzi viņš pie-bilst – labi, ka tā! «Tagad, kad ar pa-raplānu brīvi lidojam visā pasaulē, saprotu, kāda tā ir brīvība. Nevajag



degvielu, neesi atkarīgs no tehniskām ierīcēm... Ir tikai jāiemācās vadīt. Tam vajag vairāk laika, bet rezultāts ir atkarīgs tikai no tevis paša. Tā ir liela vērtība.»

NO ANARHIJAS UZ REGLAMENTIEM

Ja paraplānu lidošanas aizsākums Latvijā ir bijis dažu aizrautīgu censonu vaļasprieks, tad pamazām tas ir kļuvis par sakārtotu aviācijas sporta veidu. Šobrīd Latvijas Paraplanierisma federācija ir viena no desmit federācijām, kas ietilpst Latvijas Aeroklubā, saņem simbolisku finansālu atbalstu no valsts un pilntiesīgi pārstāv šo sporta veidu starptautiskajās organizācijās. Taču vienā dienā tas nenotika... «Ar pasažieri pirmo reizi izlidoju 1997. gadā. Sporta klubu *Adrenalins* reģistrējām 2000. gadā. Pēc diviem gadiem sāku tur strādāt pilnu laiku. Izveidojām skolu, biju instruktors, nemitīgi paaugstināju pilota kvalifikāciju. Kurš varēja novērtēt, ja jau mēs bijām pirmie? Ļoti labs jautājums! Sākumā bija pilnīgs haoss, nekādu regulu un noteikumu. Pārejas laikā aviācijas sporta veidi attīstījās pilnīgā pašplūsmā. Lidoja visi, kas gribēja un kur gribēja. Salīdzinājumā ar šodienu, gaisa telpā valdīja īsta anarhija. Nekādu zonas un aeronavigācijas karšu, nekādas augstumu regulācijas un lidojuma telpas ierobežošanas... Līdz viens gaisa huligāns izdomāja ar motoparaplānu aplidot pāris loku ap prezidenta pili.»

Pēc šī gadījuma valsts iestādes vairs nevarēja nereaģēt. Civilās aviācijas aģentūras vadītājs draudzīgi apzvanīja visus sev zināmos lidojošos individuus un, neko tuvāk nepaskaidrojot, uzaicināja pie sevis uz tikšanos. «Tur mūs sagaidīja nopietni vīri melnos uzvalkos, kuri vienkāršos vārdos paskaidroja – jūs varat darīt visu, ko gribat, bet tas nebūs uz ilgu laiku. Pirmkārt, esat sākuši lidot tur, kur nedrīkst. Otrkārt, ja jums nebūs savas federācijas, kas reģistrē biedrus un lidaparātus, ja nebūs pilota sertifikācijas un dokumentu, ja neievērosiet aviācijas karti un likumus, tad tiksiet aizvērti ātri un uz visiem laikiem. Bijām nedaudz pārstiegti, jo šādai sarunai nebijām gatavojušies, bet pēc būtības piekritām, ka ir laiks sākt lidot civilizēti.»

2002. gadā sākās šī sporta veida likumīga darbība. Pirms tam tika rakstīti noteikumi un rokasgrāmatas, tulkojoti citu valstu dokumenti, meklēti labākie paraugi. Arī valsts Civilās aviācijas aģentūras veidolā sāka šo jomu regulēt, rakstīt un pieņemt noteikumus. Kopā tika izstrādātas un apstiprinātas apmācības programmas, pieņemtas daudzas un dažādas regulas. «Strādājām, lai viss būtu pamatoti, ne no pirksta izzīstis. Tam arī ir vajadzīga federācija, tie, kas paši lido un saprot, par ko ir runa, nevis kā ierēdņi skatās no malas. Tā ir praktiska lieta, kur jāzina daudzas nianšes. Ceļš uz jomas

Tas bija
pārsteigums –
ka tik viegli,
bez piepūles,
bez mērierīcēm
un motora var
lidot...

sakārtošanu bija ilgs, bet viss ir izdarīts un darbojas. Ir prezidents, valde, statūti, programma. Atbildība gan lidojumos, gan uz zemes.»

Pasaule bija vaļā, dzīves līmenis pieauga, informācijas arvien vairāk, un paraplānu lidošanas sports kļuva arvien populārāks. *Treknajos gados* sākās īsts pacēlums. Interesi veicināja arī uzsāktie tandēma komerclidojumi, kas daudziem pasažieriem deva impulsu mācīties pašiem. «No Spilves mūs izdzina, pārcēlāmies uz Rumbulu. Tur bija ļoti grūti visu saskaņot, teritorija privatizēta pa gabaliņam... Taču cilvēki gribēja lidot, gribēja mācīties, viss aizgāja ar lielu paātrinājumu. 2005./2006. gada sezonā izsniedzām 70 licences. Vispirms apmācībā

var kļūt par pilotu, tad tandēma vadītāju un visbeidzot par instruktoru. Šobrīd Latvijā ir aptuveni 500 paraplānu pilotu, kas ieguvuši licenci, bet tādi, kas regulāri lido, ir aptuveni 150. Tas nav ne daudz, ne maz – adekvāti valstij, kur nav kalnu.»

Par masu sportu vai plaši izplatītu hobijs aviācijas sporta veidi nekļūst arī dārdzības dēļ. Paraplānu sportā pamata ieguldījumi ir vajadzīgi apmācībai (1500 eiro) un ekipējuma iegādei (4000–5000 eiro). Lidošana Latvijā vēlāk neizmaksā teju neko (izņemot transportu), bet lidošanas nomētnes kalnos, vienreiz pamēģinātas, liek aizmirst par visiem ceļa izdevumiem. Saimei, kas veido lidotāju brālības kodolu, šī aizraušanās kļūst par dzīves galveno asi, bet ir arī citādāk... «Nu jau esmu instruktors ar divdesmit gadu stāžu un varu atklāt kādu sociālu problēmu – aptuveni 30 procenti nāk mācīties statusa un godkāribas dēļ, lai pēc tam var lielīties ar diplomu. Noliek eksāmenu, un viss – sež mājās un rāda pie sienas ierāmētu pilota apliecību. Tie ir cilvēki bez lidotāja dzirksts. Daļa pakāpeniski atdziest, nespēj vairs savākt vajadzīgās nolidojuma stundas un pamazām atiet no lidošanas pavisam vai turpina citā jomā – ar deltaplāniem vai vieglajām lidmašīnām. Pēc būtības tas ir hobijs, kurā iespējama profesionāla izaugsme – piedalīšanās sacensībās Latvijā, Eiropā, pasaulē. Tad tas kļūst par dzīvesveidu.»

BEZ RISKA NAV LIDOJUMA

Paraplānu sportā ir trīs sacensību disciplīnas. Maršruta lidojumos ir konkrēts attālums, kas jānolido, – kurš ātrāk sasniedz galapunktu, tas arī uzvarētājs. Otra disciplīna vairāk ir vērsta uz tehnisko meistarību – vērtē pieņemšanās precizitāti, nolaizoties ir jātrāpa aplī, kam ir desmit metru diametrs. Tā vidū ir elektronisks mērķis ar 16 centimetru rādiusu. Tie, kas pieņemējas pašā vidū, nulles punktā, ir lielākie meistari. Par katru nākamo centimetru nāk klāt punkts. Iespējamā punktu variācija ir no 500 līdz nullei. Uzvar mazākais punktu skaits. Pasaules rekords ir četri trāpījumi nulles punktā cits pēc cita. Tagad meistarība ir pilnveidota tik ļoti,

ka 80 pasaules labākie sportisti piezemējas tikai mērķī. Trešā disciplīna ir aerobātika jeb akrobātika gaisā, kad tiek veiktas dažādas sarežģītas figūras.

«Aerobātika no visām disciplīnām ir bīstamākā. Latvijā ar to nodarbojas tikai nedaudzi, bet arī tā attīstās. Lido vairāk savam priekam, ne sacensībām. Vislabāk ir trenēties virs ūdens, bet pie mums tā ir problēma. Parasti mācās virs kalnu ezeriem. No kalna ātri paceļas, taisa figūras, ja kas misējas – piezemējas ūdenī un laiva savāc. Mums dabas apstākļi tādu greznību neatļauj... Pats startēju uz tālumu un precizitāti. Aerobātikai pietrūka laika, jo tad citīgi jātrenējas. Man bija jāizvēlas starp instruktora darbu un figūrām, paliku pie pirmā.»

To, ka Miša ir bijis labs skolotājs, biedrs un draugs, vislabāk pierādīja dramatiskākais brīdis dzīvē, kad 2017. gadā viņam bija vajadzīga steidzama operācija – tika atklāts audzējs. Brālība savu instruktoru nepameta nēlaimē, bet mobilizējās un kopīgiem spēkiem savāca līdzekļus. Dažs pat iztirgoja lidojuma ekipējumu, lai tikai palīdzētu savam skolotājam – vienmēr tik smaidošam un prieka pilnam, tik spējīgam aizdedzināt ar savu sapni... Biedru ples un solidaritāte – vai tā nav lielāka vērtība kā kāds čempiona tituls?

Skola un instruktora darbs Mišam šajos gados ir tik ļoti pieaudzis pie sirds, ka viss cits paliek tālākā plānā. Viss rotē ap to arī tad, kad dzīve parāda savu skarbo pusi. Audzējs galvā – cik daudzi pēc tādas diagnozes un operācijas spētu atgūties dzīvei un nezaudēt gaišumu? Tikko izsprucis no nāves ķetnām, viņš atkal māca lidot citus. Jā, ar nāvi sanāk parotaļāties arī debesīs, bet tur esam gaisā – paraplānu sportā Latvijā neviena nāve nav reģistrēta. «Paldies Dievam, letālu iznākumu nav bijis. Rokas un kājas gan lauž, ja nepareizi piezemējas. Smagākais gadījums bija pirms trim gadiem, kad kāda meitene sacensībās kļūdījās un neveiksmīgi krita no neliela augstuma – tas mūsu sportā ir visbīstamākais. Mugurkauls, kājas, rokas – lūzumu bija daudz un smagi. Salāpīja viņu, viss funkcionē, bet grūti un ilgi tas gāja. Muguras un kāju traumas nav retums... Mēs darām visu, lai lidojumi būtu droši, lai pilots katrā situācijā zinātu, kā pareizi rīkoties, bet riska moments ir klāt vienmēr. Taču risks vai rekordi mums nekad nav bijis pašmērķis. Man nekad nav bijis izteiktu ambīciju nokļūt uz pjedestāla. Tomēr dažs labs rekords mums ir. 2010. gadā veicām pirmo salto, 2011. gadā bijām pirmie Baltijā, kas ar Wingsuit izlēca no paraplāna, bet ar paraplāniem savukārt izlēca no gaisa balona. Tas notika Igaunijā ar igauņu pilotiem, jo mūsējie nebija ar mieru. No groza bija jāmet gandrīz vai kūlenis, jālec ar galvu pa priekšu. Tas bija riskanti, bet pārdomāti. Lēca mani skolnieki, es tikai metu pār malu, bet spriedze – varbūt pat dubultā. Būt atbildīgam par citu dzīvību ir grūtāk nekā par savu.»

LIDO TIE, KAS MĪL

Šobrīd paraplāna vadīšanu var apgūt divās skolās – *Adrenalīns* darbojas Rīgā un *Ultra* Daugavpilī. Apmācība notiek pēc apstiprinātas programmas, teorētiskos un praktiskos eksāmenus pieņem federācijas komisija. Teorijā ir 50 jautājumu, praksē – lidojums ar noteiktu manevru



Jaunajā numurā lasiet



ZIEDOT.LV VADĪTĀJA RŪTA DIMANTA

«Katrs ziedotais eiro tiks izlietots ukraiņu atbalstam!»

«Es degu par taisnīgumu...»



PALĪDZI OMĪTEI
Kā atgūt naudu par ārstēšanos?



PAZUDUSI OŽA
Vainīgs ne tikai omikrons

Pārdošanā no 11.marta

Pērc izdevumu preses tirdzniecības vietās visā Latvijā vai abonē *manizurnali.lv*

skaitu un precīzu piezemēšanos, pēc kā uzreiz ir skaidrs – ir pretendents gatavs vai nav. «Mācību ilgums atkarīgs no tā, cik laika tam iespējams veltīt. Vidēji tie ir divi mēneši. Jau nākamajam, kas saņēma licenci, bija 14 gadu. Tagad pēc likuma apmācīt var no 16 gadiem. Federācijā esam noteikuši sliekšni – līdz 55 gadiem. Kāpēc tā? Pēc pieredzes. Ar gadiem mainās motorika, bet šis ir sporta veids, kur ļoti svarīgas ir smalkas, precīzas kustības. Jābūt tiešajai saitei – rokas un smadzenes. Katra roku kustība ietekmē lidojumu, tām jābūt precīzām. Ja līdz 55 gadu vecumam cilvēks ir iemācījies, tad lidot var kaut līdz pēdējai stundiņai, visas kustības jau būs asinīs. Ir mums daži seniori, kam pāri septiņdesmit. Ir arī izņēmums apmācībā – kungs, kam ir 67 gadi. Sieviete vairs nav nekāds brīnums. Sākumā: viena meitene gadā – *vau!* Tagad arvien vairāk.»

Mācoties galvenais ir labā griba, visu pārējo nodrošina skola. Uz teorētisko apmācību tiek pieņemti visi. Pēc tam divas trīs nedēļas notiek apmācība ar paraplānu uz zemes – tad arī raksturs atklājas. «Apmācāmie skrien, svīst, cenšas, viņiem ir grūti, nesanāk. Kam asaras, kam dusmas... Esam blakus, redzam, kā cilvēks spēj vai nespēj saņemt. Mums pēc pieredzes ir skaidrs – der tas viņam vai ne. Ir gadījumi, kad sakām – ej mājās, tas nav tavš! Sāpīgi to teikt, bet tas ir godīgi. Ar varu te neko nevar panākt, lidošana ir jāiemīl.»

Latvijas rekords vinčas paceltā lidojumā oficiāli ir zem 200 kilometriem, bet neregistrētā veidā – 256 kilometri. Ap Rīgu atļautais lidojuma augstums ir tikai 457 metri, tāpēc sportisti visbiežāk brauc uz Krustpili un sāk tur. Tad var lidot pa visu Baltiju, pat līdz Polijai. Tāpat regulāri notiek lidojumi Rumbulā un dažviet citur, taču īstajam brālības kodolam tas ir tikai gatavošanās veids kalnu noietnēm. Alpi Itālijā un Francijā, visa Eiropa izbraukāta, Indija, Pamira kalni Tadžikistānā, Kolumbija pārlidota visos virzienos... Trīs nedēļas ir optimālais laiks, lai sasmeltos enerģiju un izbaidītu lidošanas svētlaimi.

«Esmu Indijas fans. Bir ciems Himālaju priekškalnē ir pasaules paraplānistu Meka. Tur ir stabili laika

apstākļi, jo īpaši rudenī. Uzved tevi kalnā, ap desmitiem startē un lido līdz sešiem vakarā. Lidot var ļoti tālu, kaut līdz Dalailamas rezidencei Dharmsālā. Kur gribi, tur laidies. Pazīsti vēju, un viss! Man mīļākie ir lidojumi ar nolaišanos nezināmā vietā. Līdz guļammaiss, katliņš, ūdens, produkti. Piezemējies, nakšņo, pamosties, izdzer tēju un lido tālāk. Arī viens, bet drošībai labāk, ja ir vēl kāds. Indijā ir problēmas ar glābējiem un medicīnu, dažiem biedriem ir nācies to izbaudīt. Vienā gadā sadraudzējās ar puisīti no Krasnojarskas, Krievijas čempionu, – ar viņu līdz pat Pakistānai aizlidojām. Nolaidāmies,

Man mīļākie
ir lidojumi ar
nolaišanos
nezināmā
vietā.

un sāka snigt. Ārā no kalniem netiekam, bet mums jau drīz atpakaļceļa lidmašīna... Četras dienas nevarējām startēt, sniegs visapkārt, kamēr gājām izlūkos, govīs produktus apēda. Pēdējā brīdī izkūlāmies... Nekādas nožēlas! Piedzīvojumi – tas vienmēr ir skaisti. Ķeksiša vai joka pēc, nē, tā nevar būt lidošanas motivācija. Ja dvēselē kaut nedaudz neesi romantiķis – nebūs gandarījuma. Lido tie, kas mīl. Dabu, pasaules skaistumu, dzīvi. Debesis ir cits skatu punkts, brīvība kā putnam. Kustība bez motora, ierīcēm, cipariem. Lidojot ir jāsaklausā gaiss. Jāmīl ne tikai paša paraplāns, bet visa dzīvā radība. Jāieklausās pasaulē un sevī, jāuzticas intuīcijai. Tehniskā domāšana nav tik svarīga, te strādā citi likumi.»

Tie pavada Mihailu arī viņa bērniņas mājā, kur viņš tagad atgūst veselību. Tam palīdz gan iepriekš piedzīvotais, gan nākotnes nodomi. Martā mācību sezona atsāksies Rīgā, plāns ir atvērt filiāli Rēzeknē, bet jau trešo gadu īpašs prieks būs braukt uz Gulbeni. «Tur ir brīnišķīga kompānija – visu dara kopā, viņiem ir pareizais dvēseles noskaņojums. Tas ir retums mūsdienās. Sports pēc būtības ir egoistisks, bet biedru plecs ir ļoti svarīgs. Ja kopā ejam vienā virzienā, palīdzam viens otram – tā ir pavisam cita dziesma! Pirmajā gadā četri saņēma licences, otrajā seši. Viņiem ir vinča, kuteris, pa ezeru uzvelk, ar aerobātiku nodarbojas. Lido tālu. Malači! Te es redzu sevi, kāds biju pirms 25 gadiem. Tad ne jausmas nebija, ka gaisā nolidošu vairāk nekā 1000 stundu, bet bija prieks par katru atrašanās no zemes.»

Mihaila dzīves mīlestība ir apskaužama. Viņš liktenim nepārmet, lai gan pārbaudījumu slogs pēdējos gados ir nesaudzīgs. Vienīgais, ko viņš vēlētos – lai Rīgas dome un valsts kopumā būtu saprotošāka. Pretimnākšanas aviācijas sporta veidiem nav gandrīz nekādas. Cieņas pret vēsturi ne tik – esam vienīgā valsts Baltijā un Eiropā, kam nav sava nacionālā aviācijas muzeja. Spilves vēsturiskā lidosta un lidlauks ir novārdzināti un aplam apsaimniekoti. «Nonsenss, ar birokrātiju viss ir ļoti smagi. Rumbulas skrejceļš kā desa sagriezts gabalos. Varētu rīkot Eiropas līmeņa pasākumus, sacensības, aviācijas svētkus – nekādas izpratnes. Strupceļš! Sities kaut ar galvu sienā, nekāda atbalsta. Šķiet, ka kabinetos domā ar citiem orgāniem.»

Tiem, kam romantika sveša, Mihails vēsta par paraplānu praktisku lietojumu. «Mūsu skolā mācījās biedrības *Helper Latvia* vadītājs. Viņa doma bija – ar motora paraplānu meklēt pazudušos, īpaši sirmgalvjus, kas aizgājuši nezināmā virzienā. Un tajā pašā vasarā viņš lidojās virs daudzu hektāru laukiem, kur bija pazudusi kāda tantiņa. Atrada vēl dzīvā, viņa sēdēja grāvī un ēda zāli. Nē, gaisā viņš tantiņu nepacēla, bet glābējus gan izsauca,» Mihails Vavilovs pieliek punktu sarunai un kā mūžīgais jauneklis nosmej tik dzirkstošus smieklus, ka gribas uzlidot tiem līdzī. Augšup! ■

IKVIENAM, KAM IR MĀJA LAUKOS

Marts
2022
Nr. 3 (23)

LAUKU MAJA



Šovasar audzēsim aitas!
Kas jāzina?

Sirmmājiņa Tūjā

Vasarnīca, kurā dzīvo arī ziemā

Īsa
pamācība
koka logu
atjaunošanā

Ko
iesākt,
ja sētā
vai dārzā
purvs?

No grausta
atjaunota māja
mazpilsētā

Taisām vasaras viesnīcu bitēm!

Bizness laukos. Noturēties un neizputēt – uzņēmēju stāsti