

lots
ga-
ne
sevi
da-
BVS
ak
irs
ns
ta
sa-
av
or-
u-
u-
js
z
ir
as
c
y
u
d
i

Atereros — 1979. gada augustā, šķiet, vienīgi Tallinā mēs bijām solīdi. Bija nolijis lietus, smaržoja asfalts un sveģe krāsa, vieglā vējā virvoja gaisa skumjas. Nule pabeigtā Pirtas olimpiskā burāšanas centra ceremoniju laukumā rātni stāvēja delverģie Francijas burātāji un cīnījamie kungi no Anglijas izlases, tur bija viņi no Austrālijas un Amerikas, no abām Vācijām un Jaunzēlandes, no Japānas, PSRS un Itālijas... Pasauls slavenības no vēl neizcīnītiem noliekām galvām godināja savu pirmo nedēļas līnās jūrā bojā gājušo biedru piemiņu. Pāri Pirtai pirmo (un, liekas, arī pēdējo) reizi dunāja olimpiskā ciemata baznīcas zvans. Pasauls Čempions un iesācējs bija vienoti cilvēciņa.

Tajās pašās dienās mūsu avīzes atšķirībā no autoritātīvām speciālistu komisijām momentāni un virzdegīgi (daļa pat ar neslēptu prieku) atrada traģēdijas īstenos cēloņus kapitālistiskajā iekārtā, kas nelaimīgajā Admirāļa kausa izcīņā dažām jahtām ļāvuši piedalīties pat bez radiostacijām un savu valstu meteoroloģiskos dienestus novedusi līdz absolūtai nevarībai. Tika apšaubīta arī krasta apsardzes profesionalitāte, jo, lūk, 31 dienesta helikopteri nebija spējusi izglābt itin visus cietušos un tādejādi 1979. gada 14. augustā bojā gāja 15 burātāji.

Palika baissi — ka tik nepierunā vēl vienu nelaimi. Un nelaime atnāca. Itin klusi un nemanāmi. Līdzī tā aiznesa četras dzīvības un divas jahtas. Pirms deviņiem gadiem līnās jūrā helikopteru apkalpes vienas dienas laikā no avarējušām jahtām nocēla vai no jūras izvilka 75 bojā gājušie nolēmtos burātājus. Rīgas jūras līcī izglābts netika neviens. Dzīvi palikušie par to var pateikties tikai paši savai aukstasinībai, spēkam un pieredzei. Turklāt izrādījās, ka mūsu tālburāšanas flotē radiostācijas ir tikai dažām jahtām. Kaut gan tajā gadījumā šim faktam nav izšķirošas nozīmes.

Bet lai runā pati notikumi.



28. jūliju būs viegli atcerēties. Tajā dienā Latvija beidzās neparastā un tveicīgā 1988. gada vasara. Tajā dienā sākās traģēdija, kādu republikas burāšanas sports vēl nebija piedzīvojis.

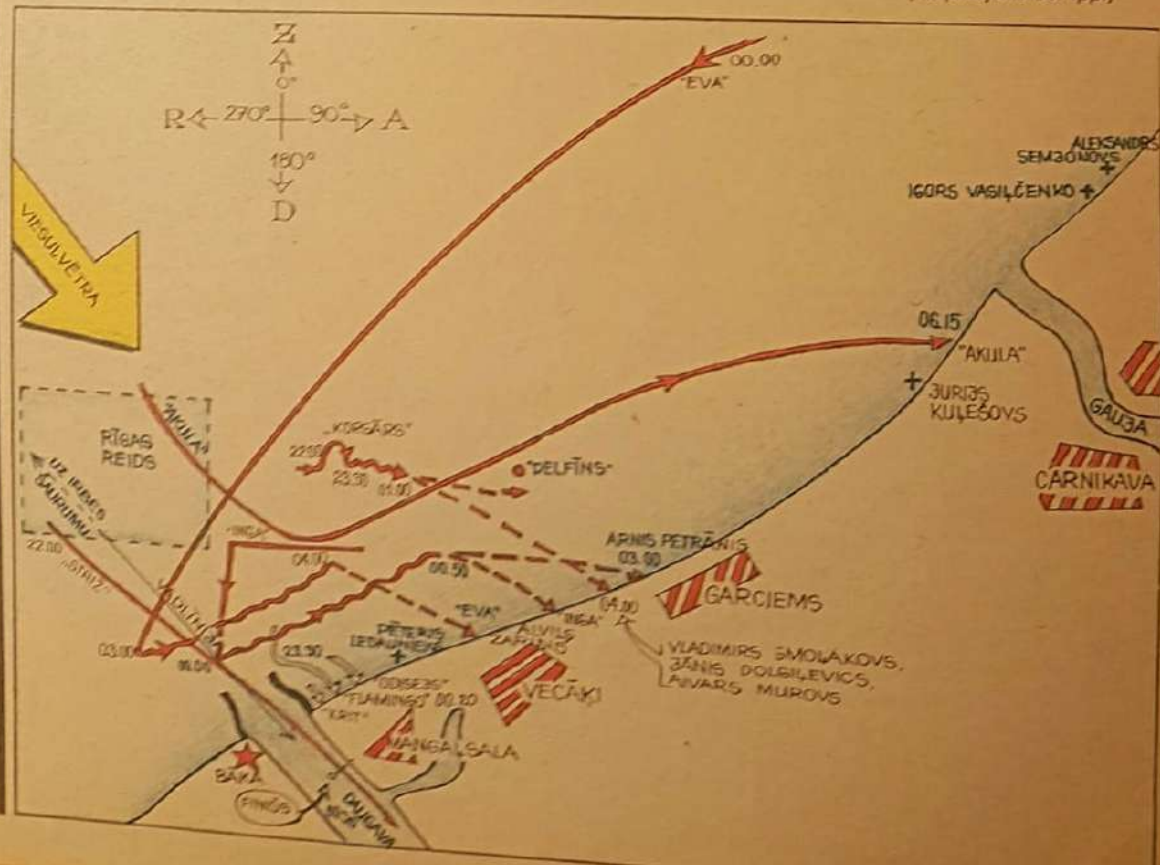
Pulksten 15, kad Rīgas radio pārraidīja kārtējās laika ziņas, kas neko jaunu vēl nevēstīja, neliela ciklona centrs šķērsoja Latvijas dienvidu robežu un turpināja pārvietoties tieši uz ziemeļiem — Rīgas virzienā. Ap to brīdi republikas hidrometeorocentra sinoptiķis jau bija secinājis, ka ciklons savā tālākajā ceļā gar austrumu malu šķērsos

līci, izraisot vēja maiņu un ne sevišķi ilgstošu tā pastiprināšanos. Pulksten 15.30 meteorocentrs saviem klientiem — zvejniekiem, kā līgumos paredzēts, pa tiešajiem sakaru kanāliem pārraidīja vētras brīdinājumu, kurā vēja ātrums tika prognozēts no 12 līdz 17 metriem sekundē. Tātad parasta ierindas vētrīņa, kādu Rīgas jūras līcī vasaras beigu pusē nekad nav trūcis.

Būtībā visas 28 jahtas — republikas meistaršakīšu pēdējā posma dalībnieces — tobrīd šādus priekus jau baudīja pilnā mērā. Burās pūta spēcīgs ziemeļu ziemeļaustrumu vējš (dažbrīd

pat 15 m/s), un jahtas joprojā tieši uz Rīgu. Meistari priecājās par labo ātrumu un iespēju vēl ar gaismu tikt mājās, mazāk pieredzējušajiem burātājiem laiku pa laikam nācās risināt lielas vai mazākas problēmas, kuras izraisīja šis — jahtu vadīšanai visneērtākais — tiešo vēja kurss. Iespējams, kāds pat nožēloja, ka iepriekšējā dienā Pērnavā kapteinu sapulcē piekritis startu no 27. jūlija vakara pārcelt uz nākamās dienas rītu. Tad jau šī zvalstīšanās un mirkšana spējas lietūs šaltis būtu aiz muguras. Jā, pēc programmas jahtām, kas 26. jūlija vakarā no

(Turpinājums 26. lpp.)



CILVEKI VIESULNAKTĪ

БАРОГРАММА
АКТИВ АКУНА

Turpinājums no 18. lpp.

Salacgrīvas ieradās Pērnāvā, uz Rīgu vajadzēja doties 27. jūlija pulksten 20, bet tās dienas rīta prognoze bija visai nelabvēlīga — pretvējš 6—11 m/s. Sacensību galvenā tiesneša Eduarda Smirnova (republikas kategorija) sasauktajā kapteiņu sapulcē tika nolemts ceļā doties agrāk — pulksten 18, lai ar gaismu tiktu cauri sēkli, akmeņu un zvejas tīklu pilnajam Pērnāvas līcim. Bet pēcpusdienā laika apstākļi pasliktinājās vēl vairāk, vējš sāka gaudot sfāvošo jahtu vantīs un ap pieciem visi kapteiņi atkal sapulcējās «Kalev» jahtkluba pagalmā, lai pieņemtu vēl vienu lēmumu — startu pārcelt uz nākamās dienas rītu.

28. jūlija rīta prognozēs gan Igaunijas, gan Latvijas meteorologi burātājiem solīja jauku pastaigu. Pulksten 9, kā bija runāts, jahtas, saulei spīdot un spinakeriem ziedot, ar vēju, kas nepārsniedza 5 m/s, devās ceļā uz Rīgu. Polijā speciāli burāšanas sacensību apkalpošanai būvētais kuģis «Sakta», pabeidzis starta procedūru, vairākas stundas sekoja jahtām. Bet ap pusdienlaiku vējš pastiprinājās, palielinājams arī burinieku ātrumu, un «Sakta» pagriezta tiesī uz Rīgu, lai paspētu pirms uzvārtājam Daugavā netālu no moliem izlikt līnijas līniju.

PAR DAŽĀM BURĀŠANĀ ELEMĒTĀRĀM, BET PLAŠĀKAI PUBLIKAI NEZINĀMĀM LIETĀM. Kāpēc jahtas neviens nepavadīja? Pirmkārt, tas nav iespējams, jo burāšanas sacensību būtība ir atrast ātrāko (ne vienmēr tas ir taisnākais) ceļu uz finišu. Tātad — cik jahtu, tik arī maršrutu. Otrkārt, kreiserjahta ir pilnīgi autonoma un jūrasspējīgāka par jebkuru kuteri. [Grūti arī milzu tankkuģi, bet vai tāpēc tos kāds pavada?] Katras jahtas kapteinim jāpazīnās, ka, dodoties burājumā, viņš uzņemas pilnīgu atbildību par komandas locekļu dzīvībām. Starp citu, tieši tāpat kā autovadītājs, sēžoties pie stūres.

Kāpēc visas jahtas nebija apgādātas ar radiostacijām? Pat pēc starptautisko sacensību noteikumiem šādām ierīcēm obligāti jābūt tikai uz tām jahtām, kas burā atklātās jūrās un okeānos. Tomēr republikas burāšanas federācija, sporta komiteja un atsevišķi jahtklubu vairākkārt centušies kaut daļu savas kreiserjahtu flotes apgādāt ar radiostacijām. Līdz šim gandrīz visas prasības un priekšlikumi iestrēguši PSRS Sakaru ministrijas birokrātijas džungļos, turklāt mūsu valstī burātāju vajadzībām piemērotu portatīvu radioaparāturu nerāto.

Bet radiostācijas vien neko neglāb. [Dažām jahtām tās taču bija!] Vēl vajadzīga arī sistēma, pēc kuras pa šīm ierīcēm tiek pārraidīta informācija. Un šādu sistēmu var izveidot ar daudz vienkāršākiem līdzekļiem — ar visparastākā radioaparāta palīdzību. Gandrīz katrā valstī, kur burāšanas sports ir kaut cik populārs, navigācijas sezonā vairākas reizes dienā stingri noteiktos laikos vietējais radio pārraida speciālas laika ziņas burātājiem.

Visus, šķiet, pārspēj VFR — šāgada vasarā Ziemeļvācu radio sāka raidīt regulāras prognozes pat sērītoļājiem. Bet Latvijas hidrometeorcentra darbiniecēm 28. jūlijā nebija ne jausmas, ka Rīgas jūras līcī atrodas daudz jahtas. Neviens jahtklubs nav sīsi ieslēdzis klientus, nav noslēdzis attiecīgu līgumu...

Vai situācija būtu mainījies, ja arī visi burātāji 28. jūlijā pēcpusdienā sāņemtu zvejnīkiem noraidīto vētras brīdinājumu? Šķiet, ka ne pārāk. Viņu burāšanā jau pūta prognozētais stipruma vējš, un neviens to nesākta bīstams.



29. jūlijs. «Odiseja», «Flamingo»...

Daudz būtiskāka būtu ziņa par gaidāmo vēja maiņu uz ziemeļrietumiem. Iespējams, tad jahtas turētos mazliet tālāk no krasta, un vēl iespējams, ka ar šo «mazliet» cetrām dzīvībām pietiktu.

Bet tobrīd vējš vēl tikai taisījās «izpildīt» prognozi, no ziemeļiem caur austrumiem griežoties prom uz dienvidiem, lai vēlāk pieiktu punktu no ziemeļrietumiem. Uz dažām jahtām ap to laiku ievēroja, ka ārkārtīgi strauji kritās barometrs. Bet arī Rīga tuvojās strauji.

Vienīgi «Daugavas» jahtkluba «Eva», iegriezusies Salacgrīvas ostā, lai novērstu ķibeli, kaitinosi ilgi aizkavējās. Republikas meistarsacīksu otrajā pusē ilggadējo kapteinu Alvilu Zariņu veiksmē ķircināja pamīšus ar neveiksmi. Pa ceļam uz Pērnāvu «Eva» tā saplēsa spinakeru, ka lāpīšanai diegu nepietika, — savu pēdējo spoli atdeva «Ingas» kapteinis Pēteris Ledauņnieks. Ceturtais posms atkal sākas izcili — jau pēc divām stundām «Eva» savā grupā bija pārliecinoši izvirzījies vadībā, bet tad atkal tas noārdējās spinakers! Šoreiz plānā auduma burā uzlīnās uz stāgas, turklāt kā pieļimēta — nu nekādi uz jūras atpīņķerēt... No Salacgrīvas «Eva» izgāja ap 17, kad visas konkurenles jau bija tālu priekšā.

Bet ne jau visu jahtu ceļi tovarak veda uz Rīgu. Pulksten 19 no Daugavas ar deviņiem cilvēkiem uz borta līcī izgāja mūsu kreiserjahtu flagmanis «Spaniel», kas devās uz Gdanšku, lai piedalītos starptautiskā tālburātāju regatē «Dominik». Latvijā vienīgais profesionālais jahtu kapteinis — sporta meistars Egons Stieģelis, devis komandu uzvilkot pilnu «stāt» — visus 150 kvadrātmetrus buru, nopriecējās, ka būs skaists brauciens. Viņu nav, tīras debesis, saulīte spīd, laiks silts, ūdens lāpat, vējš — tieši tāds kā prognozēts — vienmērīgs dienvidaustrenis, tātad precīzi no muguras un vismaz līdz lībes šaurumam nekādas problēmas nav paredzamas. Vienīgi barometrs Egona mazliet mulsināja. Pasrakstītāja zīmētā līkne neparasti strauji slīdēja lejup. To, ka pāri Baltijai ies ciklons, viņš jau no radiozīmām bija izbīstījis. Kīles meteorologi burātājiem



un «Kri».

kopā ar to Baltijas ziemeļdaļā solīja dienvidu dienvidrietumu vēju līdz 12 m/s. Tātad «Spanielam» izdevīgus laika apstākļus arī aiz lībes jūras šauruma. Vienīgi citkārt pirms cikloniem barometrs zīmēja krietni lēzenāku līkni. Bet Stieģelis teicami kopā ar viņu, ka burāšanā tas, kas labi sākas, gandrīz nekad labi neturpinās.

Pagaidām 17 metrus garā jahta 7 mezglu ātrumā pa kuģu ceļu slīdēja prom. Vēl pēc stundas savu mazo «Kasatku» ar vienu komandas locekli uzklāja no Daugavas līcī izstūrēja Jevgeņijs Burlacuks. Nelielā jahtīņa uzņēma kursu tieši uz ziemeļiem cerībā kopā ar rīta gaismu nokļūt Pērnāvā. Visai drīz no «Kasatkas» pamanīja uzklaidus prelimnākošo republikas meistarsacīksu dalībnieku buras.

Kad «Spaniel» jau bija veicis jūdzes divdesmit, Egona Stieģelim radās pārliecība, ka gaidāms kaut kas nelabs. No jahtas priekšpusē sāka parādīties nelieli vilniņi, kas strauji auga arvien lielāki. Tajā pašā laikā celavējš norima un buras palika šļauganas kā diloni dabūjušas. Aizdomas vēl vairāk pastiprināja zeme mākoņi, kas spēji



«Delfins» 1988. gada sezonas sākumā.

parādījās ziemeļrietumu pusē. Lielā priekšburatīka nomainīta ar mazāku un nolemts arī ierēvēt grotu. Vēl pēc mirkļa atskanēja komanda to novākt pavīsam. No Rīgas puses nākošos viļņus arvien noteiktāk pārmāca tie otrie — divainie, kuru augstums turpināja palielināties. Līcis «Spaniel» apkārtne atgādināja ūdeni sakratītā veļasblokā. Absolūtā bezvējā jahta bezmērķīgi zvalstījās haotiskajos viļņos un tajā pašā laikā jau bija gatava vētras skrējienam — kārtējam savā interesantajā mūžā.

Pulksten 21.53 Daugavā līnisa līniju gausi šķērsoja pirmā jahta — titulētais «Bravo», kuram drīz sekoja vēl desmit konkurenti. No tiesnešu kutera aiz moliem varēja saskatīt arī gandrīz visas pārējās jahtas. Mājas jau bija tuvāk nekā ar roku aizsniedzamas. Dažai jahtai pret vēju dienvidrietieni vēl vajadzēja noiet tikai pusjūdži, dažai trīs jūdzes. Bet vējš kļuva arvien lēnāks un lēnāks... Ne jau pirmo reizi tas, pa dienu izpūties, uz nakti līcī norims pavīsam — pilnīgi loģiski sprieda ne viens vien burātājs.

Bet 20 jūdzes tālāk — pret Enguri «Spaniel» jau šnākdams šķēla nost baltas viļņu galotnes. Vējš no ziemeļrietumiem parādījās neparasti spēji. «Klums» un pēc mirkļa gaudojošs vējš. Vilki tikai tā uzreiz varētu sākt kaukt! — vēlāk stāstīja Stieģelis. Pēc dažām minūtēm jahtas vēja ātruma mērītājs jau rādīja 25 m/s. Turklāt rādītājbultīņa lēkāja vēl tālāk pa labi, ik pa brīdim pazudzama pavisam aiz skalas, kuras pēdējā iedaja liecināja — 30 m/s! «Spaniel» veica vēl vienu buru maiņu, mastā atstājot tikai 29 kvadrātmēturus lielo vētras loku, un droši turpināja ceļu tālāk, tikai tagad jau ejot visai cieši pie vēja. Speciāli 1980. gada regatē «Vienatnē pāri Atlantijai» būvētā jahta nebūt ne pirmo reizi bija tādā pūtenā. Pēc poļu burātāja Kazīmeža Jāvorska uzvaras šajā ekstrēmajā sacīkstē atceļā uz Eiropu «Spaniel» pie Bermudu salām gandrīz pazaudēja mastu un pēc tam Lamanšā šauruma pārdzīvoja vēl traģiskāku vētru. Ne reizi vien visu Baltijas vēju niknumu ar to bija pārbaudījis arī Stieģelis. Turklāt kapteinis bija pārliecināts, ka šī ir īslaicīga brāzma, jo pat allaž precīzē vācieti savā prognozē šādu vēju vir-

zēni nebija paredzēji. Tāpat nekas liels las nevar būt. Vienīgi jāirūpina jābūra.

Būtbā pirmais avarēja «Korsārs». Ap desmitiem vakarā triju jūdžu attālumā no krasta «gluži līdzēnā vietā» uz nelielas koka jahtas izgāja no lerindas stūres šķēdēdamās, kas pērnā gada iekārta. Jahtas izgāja no lerindas stūres šķēdēdamās, kas pērnā gada iekārta. Jahtas izgāja no lerindas stūres šķēdēdamās, kas pērnā gada iekārta.

pagriezušies pa vējam, cerība palet mazliet uz Vecāku pusī, atrast vietu, kur mazāk plīstošo vilņu, lai šķērsotu bangas un mēģinātu otrreiz iekļūt Daugavā ar lielāku loku,» atceras «Flamingo» kapteinis Valērijs Kološins. «Bet, tiklīdz mēģinājām to izdarīt, mīzīgi vilnis jahtu apmeta ar mastu uz leju. Visi izlidojām aiz borta. Paldies dievam, bijām piesietušies un viegli tikām atpakaļ uz klāja. Vienīgi mūsu smagākais virs — Valērijs palika aiz borta aurojot, lai mēs vispirms jahtu savācot, nevis viņu ķeksējot. Bet neko savākt mēs nepaguvām. Nākošais plīstošais vilnis atkal jahtu sagāza uz sāniem un nolauza mastu. Nekas cits mums vairs neatlika, kā vien turēties un ļauties, lai vilņi met krastā.»

Pēc minūtēm piecpadsmit «Flamingo» ar visu komandu jau bija sausumā, kur to laipni sagaidīja robežsargi. Ceturtajā stundā vēlāk turpat netālu no gaudojotās ūdens un fumsas pekles iznira «Krito». Vēl

liem nekā «Flamingo» vai «Odiseju», tāpēc jahtai izdevās izvirīties no sēklu bangām un tā joprojā uz Carnikavas pussi cerībā nokļūt dziļāk līcī. Dzemtēl buru laukumā bija par lietu, lai «Inga» šādā pūtenā varētu brīvi manevrēt. Vēl bezvēja un haotiskajos vilņos kapteinis Pēteris Ledaunieks — burātājs ar vismaz ceturtdaļgadsimta stāžu, nojautis stilhijas nodomus, Arni sūtīja noņemt grobūru. Dzemtēl uz «Ingas» viņi bija tikai divi, un viesuli apsteigti neizdevās.

Pasniedzis vesti arī Ledauniekam, Petriņš izrāpās no kajītes kokpitā. «Arnīti, palaid vaļā falli!» tā jahtu kapteiņa Pētera Ledaunieka mūža bija pēdējā komanda, vismaz pēdējā, kuru dzirdēja vēl kāds. Vilnis pāri bortam Arni pārcēla viegli kā zidaini mātes rokas. Vēl pēc mirkļa brasa, kurā jaunais burātājs bija iesējis, rāva viņu uz priekšu ar negaidītu spēku. Lai tiktu pie gaisa, viņam vajadzēja atbrīvoties no šīs «labas»: Beidzot iznirš virs ūdens, labu gabaliņu priekšā viņš saskatīja baltu, ātri gaistošu plankumu. Tā bija «Inga». Un neviens nekad nepateiks, vai tobrīd vēl kāds bija uz tās klāja...

Melnā ūdens melnā tumsā Arni kaut kur cēla, meta, grieza riņķī, brīžiem viņš pat neapjēdza, kur debesis, kur zeme. Turklāt izrādījās, ka virs ūdens arī ir... ūdens. Viesulis vilņu galotnes kļiedēja sīku plīnu miljardos, kuras pātagoja virs satrakotās jūras kā blīvu masu. Arnis rīstījās, klepoja, gārdza, zaudēja pēdējo cerību un tad atkal saņēmas: līdz arī šajā haosā atrada ritmu — dziļākas ielejas starp vilņiem, kur ieelpot. Drīz sāka zagties klāt otra nelaime — stings aukstums. Arnis zināja, ka avarējušie jūrnīki lielākoties nevis noslīkst, bet gan iet bojā no pārleikas ķermeņa atdzīšanas. Pamazām arvien vairāk viņš sāka gaidīt lielos plīstošos vilņus — tie, ķermeni metot un lokot, arī mazliet sasildīja.

Visai drīz bez jahtas palika arī «Korsāra» ekipāža. Viņi gan šai situācijai iespējami robežās paguva sagatavoties. Pirms piešmētā jahta pazuda vilņos, kapteinis komandas locekļiem lika piesieties pie glābšanas riņķa. Viņš pats telidā tā centrā, un cieši saķērušies rokās, viņi trīlāja devās pret pēdējai cerībai.

«Bet «Eva» tobrīd vēl tikai tuvojās Rīgai. Turklāt visai droši un pārliecināti. Viļņi šaurajai jahtai viegli vēlās pāri, un Alvilis Zariņš neaudz mulsināja vienīgi fakts, ka viņš būtu būrā bez burām. Ar kādu kvadrātmeteru saplēstās priekšburas un plīku mastu pilnībā pietika, lai jahta teicami klausītu stūrē. Alvilis turēja kursu uz Lielupes bāku, nolūcā šķērsot kuģu ceļu, lai pēc tam Daugavai tuvotos no rietumu puses. Viņu biedēja vienīgi iespēja tumsā nokļūt vietā, kur beidzas Daugavas sanesums un kur šādā vētrā jābūt sevišķi lielam bangām.

Ap trijiem naktī tas nolika. Virs mastā gala parādījās tumsā ūdens siens, kas ar nežēlīgu dārdzoni gāzās lejup. Kad Alvilis atpaz, mastā vairs nebija, nebija arī jahtas pakālgala lūkas, ūdens bija norāvis pat glābšanas vestī no paša muguras. Viņi mēģināja nosiet lūku ar buru, bet viņi gāza cits pēc cita kā ar milzu āmuru. Tomēr minūtes četrdesmit viņi vēl drelēja uz Carnikavas pussi. Kad jahtas priekšgals arvien noteiktāk sāka slīdēt gaisā, nepārprotami liecinot par tieksmi pazust dzelmē ar pakālgalu pa priekšu, Alvilis abiem komandas biedriem glābšanas vestes vēl nosēja ar auklu un nokomandēja: «Yeči, lec iekšā!» Atrast sev rezerves vestī vairs nebija iespējams. Pats viņš paspēja noaut tikai zābakus, no kombinācijas vajadzēja tikt vaļā jau peldot. Brīžiem pa labi, brīžiem aiz muguras izbēja Rīgas bākas ūgens.

«Spaniel» ap to laiku jau bija noburājis 45 jūdzes un tuvojās Roņu salai. Būtbā grūtības radīja vienīgi tumsā neredzamie, ārkārtīgi stāvie vilņi, kuros 17 m garā jahta drāžas augstā 45° leņķī, lai pēc tam blākskēdama gāztos metrus piecus lejup. Trijos Egona pie stūres nomainīja Rūdolfis Riekstiņš un Andrejs Butkevičs. Kapteinis tomēr nolēma vēl mazliet aizkavēties kokpitā un pavērot, kā veiksies viņa biedriem. Pārliecinājies, ka viss kārtībā, viņš jau cēlās kājās, lai dotos lejā kādu stundiņu nosnausties.

«Pēkšņi no zāļņa augstumiem pār mums gāzās Niagāra,» atceras Egons Stieģelis. «Es turos pie kaut kādas trošes un vienubrīd liekas, ka tā mani veļ dzelmē. Kad tieku virs ūdens, jahtas nav! Ir tikai gaudojotā tumsa un kaut kāda vibrējoša trose man rokās. Vēl pēc mirkļa ar skāju sviļpienu no ūdens nāk ārā manas [] jahtas masti un es pa so trosi — izrādās, tā ir ahterstāga — nokritu atpakaļ kokpitā.

Visas gaismas — pat klāja protektors deg, aparāti rāda, tāpat nekas nav nolauzts. Zem aizsarguma ap stūres iekārtu peld divi veči. Johaidi! Visi dzīvī! Pielecu pie stūres, jahtā palikusi tāja pašā kursā, mēs varam turpināt...»

Tomēr «Spanielam» nācās atgriezties. Iemesls bija gluži prozaisks — visi jahtas pārtikas krājumi bija pārvērtušies neuztildīta iru sautejuma ar stikla lausku garnējumu, kas izsmērēts pa puskaļiņi, griešus ieskaitot. Ap septiņiem tsi pirms «Spaniel» Pērnavas līcī vietā Daugavā veiksmīgi iestūrēja arī mazā «Kasatka».

Tūlīt pēc sešiem Garcima pludmalē kopā ar visu komandu gluži nebijāta izmetās Igora Ruduhina vadītā «Akula». Metrus piecdesmit uz Rīgas pussi jahtas ļaudis atceras «Delfīna» komandas locekļi Jurija Kuļešova līķi. Vēl pēc nedēļas jūra atdeva arī Aleksandru Semjonovu un viņu kapteini Igoru Vasiļčenko. Viņi visi trīs kļuva par republikas čempioniem pēc naves. Kā lieši aizgāja bojā «Delfīns», var tikai minēt. Pašu jahtu «9. Maija» zvejnieki atrada savos tīklos bez mastu un bez kija. Šo faktu manīgi ļaudis izmantoja, lai apmelotu Latvijas jūras kuģniecības jahtklubu. Speciāla komisija vēlreiz apliecināja to pašu, ko jau bija secinājis FKSK veikta izmeklēšana, — cilvēku un jahtu bojāeja vainojami nepārvarami dabas spēki. Starp citu, vēlāk arī «Korsārs» tika atrasts bez kija, kuru bangas nepārprotami bija izsītušas, daudzi jahtu pret grunti.

Vai šajā naktī kāds nelaimē nonākušajiem vispār varēja palīdzēt? Daudz akmeņu tika mestis uz meteorologu pusi. Bet viņi neparedzēja tikai to, ka ciklona centrs izmetīs virpuli virs priekšu sasīlušā Rīgas jūras līcī. Meteorologi ir gatavi sniegt laika ziņas arī burātājiem, vienīgi jāatrod, kas par tam samaksās...

Vēl pirms pusnaktis galvenais tiesnesis par rāciju ziņoja oštas dispečerdiestam par nelaimes signāliem. Pēc tam «Saktai» bija jācinās pašai par savu eksistenci un tikai ar trijiem naktī tās ekipāža nokļuva Centrālajā jahtklubā, kur varēja sākt organizēt glābšanas darbus. Līdz ar gaismu izlidoja pirmais helikopters. Bet tad jau bija par vēlu.

Mums vispār nav ne speciālu glābšanas kuteru, kas spēj iziet trakojošās bangās, ne šim nolūkam apmācītu cilvēku. Pat teoretiski ar esošajiem peldlīdzekļiem palīdzēt varēja tikai tām jahtām, kas avarēja tālāk no krasta, — «Evai» un «Korsāram». Izpeldējušos burātājus un jahtas krastā sagaidīja dažādi cilvēki. Paldies tiem nedaudzajiem, kas nāca ar līdzcietību sirdīs. Kad «9. Maija» ļaudis jau pusstoņos pludmalē atrada savu «Ingu», no jahtas uz kāpu pussi veda labi saskatāmas pēdas. Viņi vēl ilgi bija pārliecināti, ka tur mājup aizgājis Pēteris Ledaunieks... Daudzi marodieri pat gaišā dienas laikā nekautrējās no jahtu vakiem piest nost visu, kas vien noplēšams.

Starp citu, piemiņeksli mūsu bezsirdībai nav vajadzīgs. Tas jau iemiesots Vecāku glābšanas stacijas veidoļā, kurās durvis tonakt bija stingri noslēgtas ikvienam cietējam. Kā izteicās Rīgas Centrālās glābšanas stacijas priekšnieks L. Birnbeins, dežurnatroža pienākums esot naktī sargāt stacijas īpašumu un telpas, attiecīgais darbinieks tonakt precīzi pildījis instrukciju, divos naktī viņš pat vēl pārbaudījis, vai viss labi aizsīdēts...

Nav brīnums, ka šādi «glābēji» drosmīgi cīnīties pret nelaimēm burāšanā, pieprasot nekavējoties aizliegt burāšanu kā tādu visā Latvijā un Rīgas jūras līcī jo sevišķi.

DAINIS CAUNE
Pāvela Antonova foto

Spinakers — apjomīga, lielākoties spilgti krāsaina priekšbura, kuru lieto, burājot pa vējam.

Stāga — trose, kas savieno mastu galu ar jahtas priekšgalu vai pakālgalu.



Pēteris Ledaunieks.

Igoris Vasiļčenko.

otras konkurenti finišēs un atsūtīs viņiem pakaj kuteri...

Tajā pašā laikā enkuru gatavojās izmest arī uz «Akulas». Tikai jau pavissam citos apstākļos un savādāku enkuru. Šī jahta atradās kādas astoņas jūdzes dziļāk līcī uz lībes šauruma pussi, un tai apkārt vējš jau rāva nost vilņu galotnes, burātāju sejas sējās ūdenslāses triecot kā skrotis. Pieredzējušā kapteiņa Igora Ruduhina komanda jau bija novākusi visas buras un tagad sēja kopā savas kažokādas jakas, lai izgatavotu provizorisku peldošo enkuru. Ruduhins ticēja jahtas barometram, kas vēstīja — nepatīkšanās varbūt nebūs garas, toties lielas, un tās jāpārliet drelīteļiem.

Viktors Ezerģallis savukārt secināja, ka viņa «Striže» kļuvis nevadāms absolūti bezvēja un divālu vilņu dēļ. Turklāt šie vilņi, nākot no lībes puses, kādas pusstundas laikā bija sasnieguši triju četru metru augstumu un gāzās pāri galvām. Kaut gan jahta atradās nepilnu divu jūdžu attālumā no Daugavgrīvas bākas, melnā ūdens siens ik pa brīdim aizsedza visas Rīgas ūgnis. Vienīgais labums — katrs vilnis jahtu svieda arvien tuvāk Daugavas mutesi. Pa kreisi no moliem tumsājās debesis izzāvās vairākas sarkanās signālraķetes. «Kāds laikam iepīnīs tīklos, kas pastāvīgi izlīkļi gar piekrasti,» Viktors nodomāja un tūlīt bija spiests maksimāli koncentrēties pats savu problēmu risināšanai. No Daugavas tieši pretī «Striže» kursam nāca ārā kāds liels transportkuģis. Tajā pašā brīdī Ezerģallis pamanīja, ka jahtu sagrābusi ārkārtīgi spēcīga straume, kas to mēģina nest uz Vecāku pussi. Nebija vairs ne mazāko šaubu — no aizmugures tuvojas vismaz mērenas nepatīkšanās. Gaisā jau kaut kas sāka sviļot. Kārtējā vilņa un nu jau arī vēja sviests, «Striže» burtiski lidoja Daugavā. Vēl pēc mirkļa pamatīgās vēja spēriens jahtu sagāza tā, ka komanda nekavējoties novāca visas buras un līn pārsteigta vēroja, kā viņu laiva ar gluži plīku mastu drāžas pa upi uz augšu, sasniedzot pat sešus mezglus lielu ātrumu.

Uz Alvilis Zariņa «Evas», kas tobrīd atradās pret Skultī, zēni vēl rāmi ieturēja vakarā, prātojami, ko vajadzēs likam mastā vīlēt kādu lielāku buru, lai vismaz kaut cik kustētos uz priekšu. Bet «Krito», «Flamingo» un «Odiseja» ļaudis jau apjauta briesmu īstenos apmērus. Šim trim jahtām atlika burtiski dažā simti metru līdz leceļai Daugavā, kad bezvējā bezspēcīgos buriniekus milzu vilņu un straume sāka mest uz sekluma pussi, gluži reāli draudot arī ar moia akmeņu dūrēm.

«Kad parādījās pirmā brāzma, bijām jau

pēc tāda paša britiņa gluži blakus «Flamingo» smilīš līn viegli nogūla «Odisejs». Visu triju jahtu komandas bija tikušas cauri ar vieglu izbīli.

Visgrūtāk tobrīd kļājās «Korsāram». Vēl pirms pusnaktis, kad jūra apkārt sāka jūtami cīlāties, Smolajkovs saprata, ka šādos apstākļos uz jahtas, kas palikusi bez stūres, dženlmeņus vairāk tēlot nevar, un rādīja debesis sarkano — briesmu signālu. Gandrīz pēc mirkļa krasta pusē viņam atbildēja ar veselu sarkano raķešu sēriju. Tāpat viņi ir pamanīti un saprastli Kāds jau steidzās palīgā un tik daudz raķešu sau gaisā tikai tāpēc, lai viņi lieki neuztrauktos. Bet takelāžā jau sviļpa vētra. Kapteinis un abi komandas locekļi — Jānis Dolgļevičs un Alvars Murovs tūpeja kājtē un saspringti vēdās tālumā, kur melnā tumsā cēlās un zuda krasta ūgnis. Vēl pēc mirkļa mīzīga ūdensrīkle sevī lekampa visu, un kad burātāji atpazās, kajītē ūdens bija līdz ceļiem. Viņi drudzaini smēla ūdeni un meta lūdošus skatus uz krasta pussi, no kurienes taču vajadzēja nākt kādai palīdzībai! Viņiem ne prātā nenāca, ka sarkanās raķetes bija nevis atbilde «Korsāra» signālam, bet gan tādi paši palīgi saucieni — tikai no krastam tuvākajām jahtām.

Kad kajītē bija gandrīz izsmelta, plīstošs vilnis «Korsāru» apgāza otrreiz, tagad jau par visiem 360 grādiem. Kādu mirkli, pārkritis aiz borta, Vladimiris blakus redzēja savas jahtas ķīli. Korpusā gāzās tālāk, parāva kapteini zem ūdens un vairs nealaida vaļā. Viņš bija iesējis pārāk isā galā, kas neļāva iznirt blakus jahtas otrajam bortam. Par laimi, Vladimiram tomēr izdevās atbrīvoties no mulķīgās drošības jostas un, beidzot ticis virs ūdens starp peldošām vantīm un mastā atliekam, viņš bez sevišķām pūlēm uzsvēpās uz nožēlojami zemā jahtas klāja. Jānis ar Alvaru sveiki un veseli bija palikuši kajītē. Nekavējoties viņi trīlāja atkal ķorās pie ūdens smelšanas un drudzaini prātoja, ko darīt tālāk. Beidzot bija skaidrs, ka šādos apstākļos «Korsāram» neviens palīgā atnākt nevarēs. Laisties nos un enkuru! Tas nozīmētu pilnībā atdoties sīhijas gribai. Turklāt jahtu izmestu krastā, pirms tam sēklu bangās pārvērtot skaidu kaudzē. Tāpat jāpallek ņepat un jāmēģina noturēties. Ja arī jahtu nogrims, vismaz paliks vesela. Dzījums te 20 metru, līdz krastam jūdzes trīs...

Arnis Petriņš, stīvējot mugurā glābšanas vestī, «Ingas» kajītes blāvajā gaismā gluži nevilšus paskatījās pulksteni. Tas rādīja 00,50. Jahtas korpusā vibrēja un krakšķēja — it kā to cauri ūdens vērpēmt dzītu tūkstos zirgu dīzelis. Vēja trieciens «Ingu» pārsteidza mazliet tālāk no mo-