

Vyną išmetėme į šiukšlių dėžę *Pietų Afrikos Respublika*

Kai susiruošėme keliauti į Pietų Afrikos Respubliką, daugelis mus gąsdino baisiais dalykais, ypač dideliu nusikalstamumu. Bet supratau, kad tai medijos priemonių suformuotas baubas, gimęs gal dar Nelsono Mandelos laikais.

Johanesburgo oro uoste išsinuomojome *Toyota Corolla*, gražinti įsipareigojome Keiptaune. Tik finišavęs po 4 000 kilometrų galėjau pasakyti sau ir kitiems, kad Pietų Afrikos Respublika yra labai civilizuotas kraštas. Kad jo keliai labai geri, gana nedaug transporto, pakeliui daug degalinių, užkandinių. Kad tai yra nuostabaus grožio kraštas. Ypač žavėjo toliai. Važiuodamas dažnai regi 20–30 kilometrų perspektyvą. Važiuavome nuo Johanesburgo žemyn, Keiptauno link. Visą laiką dešinėje matėme kalnus, kairėje – vandenyną.

Kita vertus, Pietų Afrikos Respublika – kontrastų karštas. Baltieji ir juodieji gyvena atskirai. Atvažiuoji į kolką nors kurortą vandenyno pakrantėje ir akį džiugina gražios gatvės, puikūs namai. Visa tai labai gražu, jeigu nematysi, kad tas sodybas juosia aukštos spygliuotos vielos tvoros, stebi vaizdo kameros. Baltieji gyvena brangiuose savo rezervatuose, juodieji – savuose. Juodųjų rezervatai vadinami lūšnynais, jų yra prie kiekvieno didesnio miesto. Skelbiama, kad Keiptauno lūšnyne gyvena 3 milijonai žmonių. Be abejo, tai nereiškia, kad lūšnynų gyventojai yra visiškai skurdžiai. Lūšnynuose irgi yra padorių namų, juose gyvena padorūs juodaodžiai, dirbantys įvairiose bendrovėse, bankuose, valstybės tarnybose. Tiesiog jiems patinka ten gyventi. Paklaustas, kodėl nekeičia namelio lūšnyne į butą miesto centre, vienas jaunas juodaodis banko tarnautojas atsakė: „O kaip aš bute auginsiu ožką? Ką mes valgysime per šventes?“ Nes šventė be ožkos – ne šventė.

Didelių miestų rajonai dalijami į baltųjų ir juodųjų. Pavyzdžiui, Keiptauno senamiestį valdo juodieji. Vaikščiojome po jį dieną, baltųjų nesutikome, išskyrus turistus. Tačiau jokios agresijos nejautėme. Naktį čia lankytis nepatartina. O štai Keiptauno uoste, kur gausu prabangių parduotuvių, restoranų, vaikščioja vien tik baltieji.

PAR jokių nuotykių nepatyrėme. Išskyrus gal pačią pirmą dieną. Išsinuomoję automobilį nutarėme Johanesburge nusipirkti vaisių, gėrimų, kad vėliau nereikėtų rūpintis. Susikrovę gėrybes į automobilio bagažinę keliavome į Kriugerio nacionalinį parką. Prie įvažiavimo mus pasitiko kareivis ir nutarė patikrinti bagažinę, ar nevežame kokių

nors draudžiamų dalykų. Pasirodė, jog vežame. Ne ginklų, ne narkotikų, bet vieną kitą butelį vyno bei alaus. Nežinojome, kad į nacionalinio parko teritoriją draudžiama įvežti alkoholio, jeigu vyksti neturėdamas rezervuotos nakvynės. Bandėme rasti nakvynę parke esančiuose svečių namuose, bet mums nepasisėkė. Tad teko vyną ir alų išmesti į šiukšlių konteinerį.

Indonezija motoroleriu *Indonezija*

Vieną žiemą sumanėme paklajoti po Pietryčių Azijos šalis. Turėjome porą mėnesių ir prisirinkome visą puokštę šalių: Tailandą, Indoneziją, Malaiziją, Birmą, Laosą. Daugelyje šalių keliavome autobusais, traukiniais, laivais ir lėktuvais. O štai Indonezijoje pasirinkome motorolerį, nes pamanėme, kad taip bus įdomiau – arčiau gamtos, arčiau žmonių. Nutarėme juo pavažiuoti 400 kilometrų, aplankyti džungles, garsųjį Tobos ežerą, dar vieną kitą gražią vietą. Atskridę į Sumatros salos sostinę Medaną internete susiradome kažkokį nelabai legalų motorolerių nuomotoją. Jis mums išnuomojo pusėtinai atrodantį raudoną 125 cm³ motorolerį. Paklausėme, ar nebus pernelyg sunku per 5 dienas nuvažiuoti 400 kilometrų ratą. „Ne, ne, – sakė jis, – *all good*.“

Dviejų kuprinių turinį sukišome į vieną, dalis daiktų tilpo motorolerio daiktadėžėje. Kitą rytą pajudėjome į kelią. Jau pirmieji kilometrai Medano gatvėmis pasirodė nelabai smagūs. Eismas pragariškas, šimtai motorolerių važiuoja be jokių taisyklių ir logikos, juos spaudžia sunkvežimiai ir autobusai, o šiems pravažiuojus lieka dulkių debesys ir benzino tvaikas. Gatvėse daugybė duobių, tad vairuojant motorolerį reikėjo žiūrėti ne tik į visas keturias puses aplink, bet ir po ratais. Išsibeldę iš miesto radome geresnių kelių, laisvesnių atkarpų, kur buvo galima pasiekti net ir 80 km/h greitį. Tačiau tai buvo tik trumpos laimės akimirkos. *Google.maps* rodė, kad važiuoti reikia 80 kilometrų, o keliauti teks 4 valandas. Nustebome, nes namuose tokiu greičiu važiuojam dviračiais. Deja, įvertinus kelių kokybę ir transporto intensyvumą *google* parodymai buvo teisingi.

Pirmą dieną pasiekėme džunglių kaimelį, smagiai pabendraavome su vietiniais žmonėmis. Nutarėme neiti į džungles ieškoti orangutanų, nes, kaip supratome, galėjome jų ir nepamatyti. Apsigyvenome, turbūt, pigiausiam viešbutyje per visą savo gyvenimą. Namelis ant upės kranto kainavo... 4 dolerius dviem žmonėms. Lova buvo gana plati ir patogė, didelis dušo kambarys, tiesa, be karšto vandens, bet ir šaltas vanduo ten niekada nebūna šaltas. Terasoje kybojo hamakas, kuriuo supomės laimingi lyg vaikai. Kitą dieną mūsų laukė 125 kilometrai, kuriems *google* skyrė 7 valandas. Ir nežinojome, kas mūsų laukia kelyje.

Motociklu per Sibirą. *Murmanskas–Magadanas–Murmanskas*

Tą kartą iššūkiu buvo pasirinktas kelias Murmanskas–Magadanas. Atstumas tarp dviejų Rusijos miestų – nuo Murmansko iki Magadano – 11,5 tūkstančio kilometrų ir tai yra ilgiausias kelias pasaulyje tarp dviejų miestų, nekertantis valstybių sienų. Maršruto idėją pasiūlė *Auto Bild Lietuva* žurnalo vyriausiasis redaktorius Vitoldas Milius. Galutinė projekto idėja tapo maršrutas Murmanskas–Magadanas–Murmanskas: vienu metu startuoja motociklas ir automobilis, važiuoja, žinoma, po vieną, nelaukdami vienas kito ir taip sukuria intrigą kelionės sekėjams.

Motociklininkams, turbūt, aišku, kad ilgoje kelionėje automobilis turi pranašumą. Automobilui rečiau reikia pildyti degalų, pasikeitus oro sąlygoms nereikia stoti ir keistis aprangos. Net ir fizinis krūvis, tenkantis organizmui, didesnis yra motociklininko. Tad nors bendrame sraute motociklu važiuojama greičiau, dienos gale įveiktų kilometrų skaičius būna mažesnis. Įveikti 23 tūkstančius kilometrų Rusijos keliais – nemažas iššūkis tiek motociklu, tiek automobiliu. Startas, kaip ir buvo suplanuota, įvyko Murmanske 2014 metų liepos 1-ąją dviem transporto priemonėmis: Vitoldas Milius – su *Honda CR-V* automobiliu ir aš, Aidas Bubinas, – su *Honda Crosstourer* motociklu.

Lietuvis rekordininkas Sibire sutiko ne tik dirbtinių meikų



23 tūkstančiai kilometrų yra maždaug tiek, kiek įprastai nuvažiuoja statistinis Lietuvos automobilio vairuotojas per vienus metus. Mes šį atstumą sukurėme *truputį* greičiau ir šiek tiek sudėtingesniais keliais nei Lietuvoje.

Pirmą dieną įveikiau 1 600 kilometrų. Buvo daug kelio remontų, tad greitai važiuoti nepavyko. Labai didelis sunkvežimių srautas ir didelės spūstys. Paskaičiavau, kad vienam lengvajam automobiliui tenka trys sunkvežimiai – jų čia daugybė. Kelių kokybė rusiška, nereikia įsivaizduoti, kad čia viskas kaip Europoje. Bet judėti galima. Laiko permaina kol kas neišmuša iš vėžių, nors per dvi dienas pasikeitė jau trys laiko juostos. Keliaujant į rytus paros vis trumpėja vidutiniškai po vieną valandą per parą ir miegoti kiekvieną dieną tenka vis trumpiau. Organizmas nespėja adaptuotis, bet nuovargis daro savo ir atsigulęs užmiegi, net jei Lietuvoje tuo metu dar tik vėlyva popietė. Rytais raumenis skauda, tačiau po kelių dešimčių kilometrų viskas būna gerai.

Kertant Uralo kalnus ir vinguriuojant serpantiniais oras keitėsi taip greitai, kad nespėjau stoti ir persirenginėti drabužių. Per 15 minučių temperatūra nukrito iki +6, pakilo iki +16 ir vėl nukrito iki +6.

Važiuojant nuo Kazachstano iki Išimo miesto yra apie 40 kilometrų ruožas, Dievo pamirštas kampelis. Vairuotojai čia siunčiami už visas savo gyvenimo nuodėmes, kurias yra padarę keliuose. Ta atkarpa greitu laiku tvarkoma tikrai nebus, nes, kaip sako vietiniai, ji niekam nepriklauso: vienos srities valdos baigiasi kelio pradžioje, kitos srities teritoriją prasideda kelio pabaigoje. Ir kol tie 40 kilometrų yra niekieno žemėje, tol bus palikti natūraliai irti.

Stuburo trauma

Nuvažiavus tokį kelią Rusijos *autobanais* duobės nebestebina. Motociklu laviruoti tarp jų kur kas paprasčiau nei automobiliu. Tačiau kartais jų nepavyksta išvengti ir su dviem ratais. Dieną, kai asfalto nedengia vandens sluoksnis, pamačius, kad duobės nepavyks nei išvengti, nei apvažiuoti, tiesiog svorį perkeli ant kojų, palengvindamas dalį motociklo pakabai. Atsidūrus Užbaikalėje nebestebina ir dešiniavairių automobilių kiekis. Čia dominuoja anaip tol ne MAZ ar KamAZ markės automobiliai – dauguma yra Japonijos arba Kinijos gamintojų kūriniai. Kadangi eismas vis dėlto vyksta dešine puse, lenkti tokiomis transporto priemonėmis nėra labai saugu. Tai rodo ir autoįvykiai: kaktomuša susidaužę automobiliai – dažnas reiškinys tose vietovėse. Šios dvi blogybės kartu vos nenutraukė mano kelionės.

MOTOCIKLININKO MEDITACIJA SIBIRE. KAROLIS MIELIAUSKAS



Druskininkietis Karolis Mieliauskas motociklu apvažiavo planetą, siekė rekordų šalčiausioje planetos vietoje Oimyakone, pervedė per Baikalą grupę motociklininkų ir kino kūrėjų.

Tapai Ledo žmogumi?

Aš keliauju daug metų, keliauju kliaurus metus. Esu tolimų atstumų, nelprastų trasų mėgėjas. Mėgstu važiuoti 1 000 kilometrų per dieną. Esu ne kartą važiavęs Sibire, užpėnai važiavau per Baikalą, pėnai buvau šalčio poliuje Oimyakone. Taip jau nutiko, kad mane kartais vertina kaip tų kraštų ar važiavimo šaltyje ekspertą. Pėnai mane surado keliautojų grupė ir pasiūlė būti jų vedliu.

Kada pirmąsyk sėdai ant motociklo?

Baigęs penktą klasę iš tėvo iškaulijau mopedą. Po to buvo *ižai, minskai*. Vėliau – šeima, vaikai. Buvau padaręs gal 7-8 metų pertrauką. Kai vaikai paaugo, vėl

sėdau ant motociklo, tik šįsyk ant modernesio. Tuomet sumaniau išbandyti save tolimoje distancijoje – sėdau ir per dieną nuvažiavau 1 000 kilometrų į Karpatus. Buvu smalsu, kokie pojūčiai apims.

Gyvenime mėgstu užsiimti savistaba, savianalize, tad motociklas man yra lyg meditacijos priemonė. *Enduro* klasės motociklą renkuosi dėl to, kad juo važiuodamas sėdžiu tiesiu stuburu. Tai svarbu, juk gyvybinė energija srūva vertikaliai. Važiuoju toli, stebiu mintis, pojūčius, emocijas, aplinką ir proto reakcijas į besikeičiančias situacijas. Neretai ekstremalias. Man šio vyksmo liudijimas ir tiesioginis momento patyrimas yra vienas svarbiausių procesų gyvenime. Žinoma, svarbu pasiekti ir išsikeltą tikslą. Tačiau susitelkti į proceso išgyvenimą yra prasmingiau, negu kirsti finišo liniją. Taigi finišo aš nesureikšminu. Kaip ir vaizdą, kuriuos matau.

Ar turi kokią nors savitą strategiją, kaip įveikti maratonus, koku greičiu važiuoti, kada daryti pertraukas, kada valgyti ir miegoti?

Darau viską tuomet, kada reikia. Sustoju kas 200 kilometrų. Kas antro sustojimo metu turiu papildyti motociklo degalų baką. Taip ir pailsiu. Dieną važiuodamas nevalgau. Pakanka ryte pavalgyti pusryčius, o vakare sustojus – vakarienę. Paprastai dieną man pakanka suvalgyti riešutų ar šokolado. Keliaudamas visuomet vartoju maisto papildų ir vitaminų, nes medžiagų balansas organizme sudėtingomis sąlygomis ypač svarbus. Lengviausiai važiuoju iki pietų, po to tempas natūraliai lėtėja. Tamsiu paros metu stengiuosi nevažiuoti.

Ar kelyje buvo nelaimingų atsitikimų, avarių? Juk daugeliui atrodo: jeigu esi motociklininkas, tavo kaulai buvo ne kartą sulaužyti.

Nesu turėjęs rimtų avarių. Lenktynėse nedalyvauju, o kelyje stengiuosi važiuoti atsargiai ir susikaupęs. Aišku, teko kristi, vienąsyk čiuožiau keliu Moldovoje, esu daug kartų kritęs miškuose ir ant ledo.

Tęskime, nuo ko pradėjome – nuo Baikalo. Kodėl Baikalas? Kodėl Sibiras? Juk pasaulyje yra daugybė kitų įdomių krypčių.

Į Sibirą grįžtu nebe pirmą kartą. Gamtos platybė, galybė, toliai – traukia. Baikalas – vienas didžiausių pasaulio gėlo vandens telkinių, jame yra per 20 procentų pasaulio gėlo vandens. Tai labai stiprus energijos šaltinis. Jis veikia žmones. Atvažiuoja vyrai iš daugybės šalių, stovi nuleidę akis, lyg atiduodami ežerui pagarbą. Ežeras kinta – čia jis ramus, čia per porą minučių pasidaro audringas.

TURBINA. EDVINAS PAGIRSKAS



Ilgiausiai šturmano kėdę trinantis pilietis dažniausiai vadinamas pravarde Turbina, arba Turbu. 40 metų šturmano patirtį turintis Edvinas Pagirskas kol kas neketina sustoti. Pastaruoju metu šalia jo dažniausiai sėdi pradedantys lenktynininkai, norintys sužinoti ralio paslaptis.

Į ralį su kostiumu

– Raliuoti pradėjau 1981 metais mėgėjiškuose raliuose ir hipodromuose, – pasakoja Edvinas. – Pirmas mano kaip šturmano ralis buvo 1982 metais. Su Rimu Kairiu pagrobėme jo tėvų *Moskvič*. Be jų žinios sudėjome saugos lankus, mat tais laikais lankai buvo ne virinami, o prisukami.

Mamai pasakiau, kad važiuojame į ralį. Mama išlygino man kostiumą, tad į pirmą savo gyvenimo ralį, kaip į tikrą šventę, išvykau kostiumuotas. Mama nesuprato, kas yra ralis, galvojo, kad tai kažkokia šventė. Aš irgi dar nelabai supratau, kur susiruošiau.

Tai buvo lenktynės *Aplink Lietuvą*. Jos vyko 3 dienas. Iš Kauno atvykome į Palangą. Ten buvo Zenius Balčiūnas, Romas Beresnevičius, kitos garsenybės. Jie visi, turbūt, buvo

silpnesni už mus, nes tik atvažiavę puolė remontuoti automobilius, pavertė žigulius ant šono. O mes su Rimu, labai stiprūs ir kostiumuoti,ėjome prie jūros palydėti saulės.

Kitą dieną Laukžemės greičio ruože pramušėme radiatorių. Ėmė tekėti vanduo. Tad privažiavę bet kokį griovį sustodavome, aš, pasiraitojęs kostiumines kelnes, brisdavau semti vandens. Braidau ir dieną, ir naktį, ne kartą griuvau – mano kostiumas prarado visą savo puošnumą.

Paryčiui finišavome Vilniuje. Buvo žiauriai šalta. Purvini ir suplyšę kostiumai mūsų nešildė. Laimė, pradėjo važiuoti maršrutiniai miesto autobusai ir mes įsėdome į vieną jų. Rimas, pajutęs šilumą, išsyk užmigo, ėmiau snūduriuoti ir aš. Tuo metu į autobusą įlipo kelios babytės. Išvydusios mus purvinus, suplyšusius ir miegančius, ėmė rypuoti: „O Jėzau, tokie jauni ir jau *pijokai*.“

Taip baigėsi mūsų pirmasis ralis.

Kvadratinis mėnuo

Nebuvau išdidus, tad įstojau į Žemės ūkio akademiją. Ten buvo stiprus ralio klubas *Žemūktechnika*. Jame važiavo kažkoks Kastytis Girdauskas, kažkoks Sigitas Alesius, kažkoks Šarūnas Licsis ir daug kitų, dabar gerai žinomų, o tada man visai nežinomų pavardžių. Kaip labai paprastas jaunuolis nuėjau į tą klubą, susiradau jo vadovą ir pasakiau, kad esu ralistas, kad man reikia važiuoti, nes be manęs jie prapulsią.

Pradėjau nuo mechaniko darbo, ilgainiui atsirado laisvų automobilių ir sėdome lenktyniauti. Tuomet prasidėjo sąmoninga šturmano karjera. Tačiau sykiu bandžiau save ir kitaip realizuoti, norėjosi ir pačiam pavairuoti. Gal aš irgi galiu tapti pilotu? Pamėginau vairuoti *Formulės* bolidą. Lėkdamas Nemuno žiedu viename posūkyje sugebėjau jį su naikinti. Tada man atrodė, kad mechanikai gerai jo nesusiguliavo.

Formulę parvežė į klubą, o aš nuėjau pas klubo vadovą ir klausiu, kada man vėl ateiti, kada mašiną suremontuos? O jis ir sako: „Ateik, kai mėnuo bus kvadratinis!“ Važiudamas autobusu namo labai džiaugiausi, kad vėl galėsiu važiuoti, ir tik po geros valandėlės susivokiau, kas tas kvadratinis mėnuo. Taip likimas sugrąžino mane į šturmano pareigas.