ŠĶĒRSĀM CAURI ZĀBAKAM

Krišjānis Ratiniks jeb VELOMENS gada laikā uz velo pavada aptuveni 1000 stundu. Krietnu daļu no tām – ārzemēs. Stāsts par mīšanos cauri visam Itālijas zābakam un ilgām pēc mājām.

Ceļojumā nobraukti:	Vidējais ātrums:	Dienā nobraukti:
~4300 KM (54 augstuma km)	~25 KM/H	~200 KM

STĀSTA

KRIŠJĀNIS RATINIKS, *velomens.lv* autors

Velobraukšana Krišjānim ir dzīvesstils, darbs un izklaide. Arī ceļojumos visbiežāk viņš brauc ar savu labāko draugu velosipēdu, tāpēc nav brīnums, ka pēc velonometnes, ko vadīja Sicīlijā, nolēma nevis doties mājās, bet aizmīties līdz Itālijas augšgalam. «Plāns bija kārtīgi izmīt Itāliju, tikt līdz Monako un tālāk uz Milānu. Tā, lai ceļā pavadītu vairāk nekā divas nedēļas. Dzīvē viss notika nedaudz citādi, jo... izrādās, ka gribas mājās. Parasti ārzemēs pavadu līdz trim nedēļām. Dažreiz viens, dažreiz – ar kādu kopā. Šoreiz jau bija mēnesis, un tik ļoti gribējās mājās, ka vairs pat nebija svarīgi, cik maksā biļete...» Bet neskriesim notikumiem pa priekšu!

Biju pārsteigts par to, cik Itālijā ir ļoti slikti ceļi. Ceļu sliktās kvalitātes dēļ izvairījos no braukšanas pa tumsu.

Īpaši skaisti ir braukt pa Toskānu. Laiks šeit jau aprīlī ir ap 30 grādiem.

DAŽREIZ PAMODOS UN DOMĀJU – ŠODIEN IR LABA DIENA, LAI NOMĪTOS 300 KILOMETRU.

20 KG ZEMEŅU

Stāsts sākas 15. aprīlī Katānijā, kur, pavadot savu velonometnes grupu uz lidostu, Velomens uzsēdās uz ričuka, pateica *atā* un aizmināns prom uz kontinentālo Itāliju. «Patiesībā mājās gribējās jau tad, bet lepnums neļāva,» viņš nosmej. Piedzīvojuma plānā bijis pieveikt dienā vidēji 200 kilometru. Tas ir – mīties aptuveni astoņas stundas dienā. «Dažreiz pamodos un domāju – šodien ir laba diena, lai nobrauktu 300 kilometru. Ceļā sapratu, ka šī ir laba diena, lai nobrauktu 150, jo kartēs ne vienmēr skaidri var redzēt reljefu. Liekas, tepat jau tas ir, bet patiesībā ceļš visu laiku vijas augšup pa serpentīniem. Tas viss padara braukšanu daudz skaistāku, bet arī daudz grūtāku.» Konkrēta plāna par gulēšanu nebija – viesnīcas tika meklētas ceļā. «Parasti apstājos un rezervēju viesnīcu, esot kādus 30–40 kilometrus pirms iebraukšanas pilsētā. Man nebija plāna, kur un kā braukt, taču esmu *valstu krājējs* un vēl nebiju bijis nedz Vatikānā, nedz Sanmarīno, nedz Monako – tās visas ieliku obligāto apskatāmo vietu sarakstā.»

Velomenam līdzi bija maza mugursoma, kas svēra trīs kilogramus. Tajā atradās lietus jaka un apkopes komplekts velosipēdam. Lietus jaka tā arī netika izmantota. «Biju paņēmis līdzi daudz bezjēdzīgu lietu,» Velomens lakoniski nosaka. Arī ēdiena līdzi nebija – tas tika iegādāts pie ceļa esošajos veikalos un kafejnīcās. «Lielākā kļūda, ko vari pieļaut, – minoties pabraukt garām kafejnīcai, jo, redz, kaut kas tur īsti līdz galam nepatīk, nodomājot, ka iebraukšu nākamajā. Ja ir kafejnīca un gribas ēst – negaidi un brauc pirmajā, jo nekad nevari zināt, kas būs tālāk! Nākamā bija pēc 50 kilometriem. Itālijā pavasarī var paēst skaisti, apēdu vismaz 20 kilogramu zemeņu un uz katra stūra – itāļu fantastisko saldējumu.»

ASTOŅAS STUNDAS CEĻMALĀ

«Braucot veloceļojumos, cilvēki parasti plāno, ko pa ceļam apskatīs. Kādus pieminekļus, alas un klintis. Manā gadījumā ir citādi. Es minos, un 200 kilometru dienā jau vien ir apskates vērts objekts. Tuneļi, klintis, lauki, pilsētiņas – tas viss ir pa ceļam. Izbaudu braucienu no punkta A uz punktu B vairāk nekā vēsturisku pieminekļu apskatīšanu. Tie, kas brauc ar mašīnu, to varbūt nemaz nepamana, bet ceļmalas un ceļmalu dzīve pati par sevi ir pietiekami kolorīta. Īpaši Itālijas dienvidos. Te man likās, ka esmu vienīgais riteņbraucējs. Piecas vai pat sešas dienas nesatiku absolūti nevienu citu riteņbraucēju. Ja nu vienīgi imigrantus, kuru dažās pilsētās tiešām bija daudz, un visi kā nolemtie drūmām sejām minās uz savām darbavietām. Tikai tuvojoties Romai, sāka parādīties arī citi riteņbraucēji. Īpaši skaisti ir braukt pa Toskānu. Laiks šeit jau aprīlī ir ap 30 grādiem.

Biju pārsteigts par to, cik Itālijā ir ļoti slikti ceļi. Ceļu sliktās kvalitātes dēļ izvairījos no braukšanas pa tumsu. Un vēl – braukšana pa Itālijas ceļiem ir nedaudz kā izdzīvošana, bet ne tādā nozīmē kā pie mums Rīgā. Itālijā mašīnas ļoti bieži mēdz nogriezt tev ceļu, bet tas nav speciāli un viņi atvainojas, tomēr tas nemaina faktu, ka jābūt ļoti možam. Viņi tā vienkārši

Kamēr sevi aktīvi ripini uz priekšu, kārtīgi strādā augšstilbu priekšējie, aizmugurējie un ikru muskuļi.

dara, lai iekļautos satiksmē, jo, gaidot, kamēr kāds palaidīs, nekad netiktu uz priekšu. Tāpat ir jādara, braucot ar velosipēdu, – nevajag visus laist, bet organiski iekļauties satiksmē, citādi būsi pilnīgi pazudis. Ja vadītājs redz, ka esi drošs un min, viņš tevi palaidīs. Nemelošu, ka tas prasa zināmu devu drosmes un pierašanas.» Pa maksas autobāņiem ar velosipēdu nevar braukt – to Krišjānis arī stingri ievērojis, bet pīpinošu mašīnu pavadībā sanācis izmest slaidu loku pa bezmaksas lielceļu. «Bija jāizvēlas: vai nu 40 kilometru braucu pa šoseju, vai 140 kilometru pa kalniem. Man nebija nedz tik daudz spēka, nedz laika, lai to darītu. Mašīnas, protams, pīpināja un nebija sevišķi apmierinātas ar manu izvēli, bet tā – bez problēmām,» viņš nosmej.

VIENS

«Esmu daudz ceļojis pa austrumiem, un tur ir pavisam citāda attieksme nekā Itālijā. Cilvēki ciemos stādina un grib runāt, jo viņiem tāds riteņbraucējs ir pilnīgs jaunums. Itālija bija pilnīgs klusais brauciens, jo tu nevienu neinteresē. Vietējie tik ļoti ir pieraduši pie cilvēkiem, kas minas, ka neviens neko neprasīs. Dažkārt parunājos ar māju saimniekiem, kur paliku pa nakti. Viņi parasti brīnījās par distanci, kuru plānoju veikt, jo *tas esot par daudz*. Kad Romā teicu, ka no Sicīlijas esmu atminies piecās dienās, man neticēja. Teica, ka tas nav iespējams. Tas esot neprāts, viņi saka, – dienā braukt 200 km vai astoņas stundas. Manuprāt, tas ir relatīvi. Cilvēks no Āfrikas teiks, ka sēdēt ofisā astoņas stundas ir neprāts. Kāds sēž, kāds

Itālijā mašīnas ļoti bieži mēdz nogriezt tev ceļu, bet tas nav speciāli un viņi atvainojas, tomēr tas nemaina faktu, ka jābūt ļoti možam.

skrien, kāds rok grāvi. Es minos.» Bet vai tāda mīšanās vienītī kādā brīdī nekļūst vientulīga un skumja? «Agrāk, pirms gadiem 10, kad sāku ceļot ar velosipēdu, darīju to viens, jo atrast otru tādu kā es bija ļoti grūti. Toreiz tas likās baigais kaifs – būt ceļā vienam. Jo vecāks kļūstu, jo biežāk atrodu kādu, ar ko braukt kopā, citādi, jā, ir nedaudz vientuļi. Šī man bija tāda kā atgriešanās pie saknēm. Man patīk, ka varu būt neatkarīgs. Gribu šodien nobraukt vairāk – braucu! Ja ir otrs, tad jāpielāgojas un nevar tik ļoti improvizēt. Ne vienmēr ir jāceļo ar kādu kopā. Vajag paceļot vienam, lai atpūstos no citiem, un nākamajā reizē jau atkal gribēsies kopā ar kādu.»

BRAUCU PIE VEIKALA NO PIEGĀDES PUSES UN, PIRMS GĀJU VEIKALĀ, PASLĒPU RITENI KAUT KUR STARP BANĀNU KASTĒM.

ASTĒ PENSIONĀRIEM

«Bija svētdiena. Izbraucu no Pizas un devos savos ikdienišķajos 200 kilometros. Pēkšņi mani apdzen bariņš riteņbraucēju. Paskatos – astoņdesmitgadīgi pensionāri, kuriem notiek treniņš. Es, protams, iesēdos astē, lai būtu aizvējš un kompānija. Viņi sparīgi min, un es saprotu, ka man pulss jau augšā un tik tikko tieku līdzi. Sasparojos un centos braukt aizvējā, mēģinot viņus nepazaudēt. Liels bija mans atvieglojums, kad viņi pēc kāda 15. kilometra nogriezās. Pats apstājos autobusa pieturā atvilkt elpu. Braukdams viens, tu it kā seko līdzi savam ātrumam, bet tas ir komforta ātrums. Nav nekāda iespringuma, jo nav jau, ko nokavēt. Tikai pabraucot kopā ar kādu, saproti, ka visu laiku esi braucis ļoti lēnām. Mans vidējais ātrums ceļojumā bija mazāk par 25 km/h.

Braucu ar šosejas velosipēdu, kurš ir aprīkots ar elektriskajiem ātruma pārslēdzējiem. Tas ir nosacīts jaunums velopasaulē: sportisti tos jau lieto vairākus gadus, bet tautas braucēji – mazāk. Ātrumi parasti tiek pārslēgti ar trosīti, tagad tas notiek ar pogu un elektrību. Šis man bija tāds kā izpētes brauciens, lai saprastu, cik ilgi šai sistēmai spēj izturēt baterija. Noskaidroju, ka ar vienu uzlādes reizi pietiek, lai nobrauktu vairāk nekā 2000 kilometru šķēršļu apvidū. Tātad Latvijā varētu nobraukt vismaz 4000 kilometru, jo ātrumi jāpārslēdz krietni retāk. Lādētāja man, protams, nebija līdzi. Nav jau tā, ka paliec bez velosipēda, ja beidzas pārslēdzēja baterija. Tu paliec ar vienu ātrumu.» Lādētājs nebija vienīgais, ko Krišjānis neņēma līdzi, jo nebija vēlmes vest lieku smagumu. «Man nebija līdzi velosaslēdzēja, bet velosipēds ir gana labs. Principā – vienīgā tiešām vērtīgā lieta. Iepirkos galvenokārt *Lidl*, jo tie ir lētākie. Novēroju, ka pie šiem veikaliem parasti ir viens boss – melnādainais, kurš *uzmana kārtību*. Nē, viņš nestrādā veikalā, viņš vienkārši piepelnās, stāvot pie veikala un palīdzot stumt ratiņus. Šie kārtības pieskatītāji vienmēr izskatās aizdomīgi. Teorētiski es varētu viņam iedot eiro, lai viņš pieskata manu ričuku, taču neuzticos. Parasti braucu pie veikala no piegādes puses un, pirms gāju veikalā, paslēpu riteni kaut kur starp banānu kastēm. Dažreiz pārcēlu pāri kaimiņu mājas žogam un ieliku svešā teritorijā. Nākot ārā no veikala, jūtos gandrīz kā loterijā – būs vai nebūs? Vienmēr bija.»

Man nebija līdzi velosaslēdzēja, bet velosipēds ir gana labs. Principā – vienīgā tiešām vērtīgā lieta.

Ceļā nebija daudz pieturpinktu, bet Pizas tornim garām nepabraukt.

PUNDURVALSTU APMEKLĒJUMI

«Visu ceļu braucu gar krastu, bet, sasniedzot Romu, braucu šķērsām pāri uz Sanmarīno, kas ir Itālijas otrā krastā un ir mana 53. apmeklētā valsts. Paliku Rimini un atkal šķērsām pāri uz Dženovu. Šķiet jau – gar piekrasti izskatās tāds līdzens. Arī man tā sākumā likās. Nu, kā mums gar Jūrmalu. Patiesībā Itālijā ceļiem gar piekrasti ir izteikts reljefs un kalni. Braukšana uz augšu man sagādā mokas un lielu piespiešanos, īpaši, ja tas jādara stundām ilgi. Nobrauciens lejā ir patīkams, bet prasa daudz lielāku koncentrēšanos nekā brauciens augšup, jo ātrums var sasniegt pat 70 km/h.

Mans sapnis vienmēr ir bijis aizbraukt uz Monako – otru mazāko valsti pasaulē. Gribējās paskatīties uz spožumu, kas redzēts filmās. Bērnībā skatījos *F1* un apbrīnoju, kā viņi tur *nēsājas* pa pilsētu. Ar velosipēdu izbraucu visu trasi. Nereālas sajūtas, jo redzēju visu, ko tik ļoti biju apbrīnojis bērnībā filmās. Viņiem nav lidostas, bet helikopteru osta – no tās cilvēki ar helikopteru tiek vesti uz Nicas lidostu. Šis septiņu minūšu prieks maksā 120 €. Helikopteri lido nepārtraukti ar dažu minūšu intervālu. Šī valsts tiešām dzīvo ar vērienu, un, ja papēta tās karti, atklājas, ka tai ir apakšējā valstība – tuneļi vairākos līmeņos, jo valsts skaista, bet kaut kur taču vajag ceļus. Šajos tuneļos lielākoties nedrīkst braukt ar velo, bet man, protams, sanāca iemaldīties. Likās – kas tad tāds var būt? Vienā galā iebrauc, otrā – izbrauc. Nē! Šeit ir pagriezieni un līmeņi. Navigācija, protams, nestrādā, un ir ļoti skaļi. Vienīgais, uz ko ceri, – uz ātrāku ārā tikšanu, jo nezini pat kurā līmenī esi. Šī bija vieta, kur noķēru nopietnu stresu, beigās iesēdos astē smagajam un bija vienalga, kur izbraukt ārā. Galvenais – ārā.»

Pie Monte Karlo kazino. Viena no retajām reizēm kur palūdzu lai kāds mani nobildē. Dažus mirkļus vēlāk apsargi mani aizdzina prom.

Pēdējās dienās, kad Itālijā jau biju pavadījis mēnesi, sapratu, ka vēlos lidot mājās. Man bija nopirktas lidmašīnas biļetes no Milānas, taču vairs negribēju turp mīties – tas prasītu vēl nedēļu. Iebraucot Nicā, sapratu, ka lētāk nopirkt aviobiļeti uz mājām, nevis palikt te pa nakti viesnīcā. Tā arī izdarīju, strauji apraujot savu braucienu.

Lidojot mājās, mugurā man palika tās pašas velodrēbes, jo pirkt jaunas Nicā necēlās roka. Tā nu ar ķiveri padusē un velokurpēm kājās sēdēju lidmašīnā. Esmu daudz ceļojis ar velosipēdu un lidojis mājās ar lidmašīnu, bet šī bija pirmā pieredze pilnā veloekipējumā lidmašīnā. ej