

## Ievads

Katram ir savi iemesli, kas liek doties ilgstošos ceļojumos, tālu prom no dzimtajām vietām. Vieni meklē piedzīvojumus, citi vēlas izzināt apkārtējo pasauli, bet vēl citi vienkārši vēlas uz laiku aizmukt no ierastās dzīves. Autoekspediciju galvenais mērķis parasti ir nobraukt noteiktu maršrutu un iegūt iespējami plašāku informāciju par maršrutā iekļautajām valstīm, to iedzīvotājiem, dabu un kultūru. Grūti paredzēt, kādas ekspedicijas laikā veidosies dalībnieku savstarpējās attiecības. Nedēļām un mēnešiem ilgs ceļojums pa nepazīstamu un jaunu pasauli nelielā cilvēku grupā ir ļoti nopietns pārbaudījums.

Pēc 2002. gada autoekspedicijas «Pasaules jumts» uz Tibetu, kurā es un vēl vienpadsmit dalībnieki veicām 23 tūkstošus kilometru un cits citu ļoti labi iepazīnām, gandrīz visi satiekamies ekspedicijas vadītāja Valda Branta pirtīnā pie Baltezera. Joprojām esam visai atturīgi, jo divus mēnešus ilga brauciens visiem vēl ļoti labā atmiņā. Skatāmies fotogrāfijas un uzfilmēto videofilmu fragmentus. Vienīgi, kas apspriež kaut kādus kopējus nākotnes braucienu plānus, esam mēs ar Valdi. Runājam par iespēju organizēt autoekspediciju uz Dienvidāfriku. Arī citi sāk izrādīt interesi, bet var just, ka tā pagaidām nav nopietna.

Paiet laiks, un ideja par braucienu uz Dienvidāfriku sāk likties arvien nereālāka. Kādu dienu Valdis paziņo, ka šī doma pagaidām jāatliek, jābrauc esot pa Latīņameriku. Sākotnēji man tas liekas pilnīgi neiespējami un uztveru to visai skeptiski. Ar laiku Valdim sāk rasties domubiedri, kuri, šķiet, ir gatavi piedalīties šādā pasākumā. Lai viss notiktu, atliek vien tāds «sikums» kā ekspedicijas dalībnieku atlase, nepieciešamo naudas un materiālo līdzekļu savākšana, automašīnu iegāde un sagatavošana.

Valdis Vācijā ir atradis vietu, kur lēti var nopirkt vecas ugunsdzēsēju mašīnas ar mazu nobraukumu. Ir arī aptuvens priekšstats, kā tās varētu pārbūvēt ekspedicijas vajadzībām. Tiek apzināti potenciālie ekspedicijas dalībnieki un no viņiem savākta nauda mašīnu iegādei un transportēšanai uz Rīgu.

2004. gada 16. jūliju var uzskatīt par ekspedicijai nozīmīgāko datumu, jo šajā dienā mēs Rīgas ostā saņemam abas no Vācijas atvestās ugunsdzēsēju mašīnas «Mercedes Benz 1113». Atkāpties vairs nav kur, un ekspedicijas sagatavošanas darbi sākas ar jaunu sparū un krietni aktīvāk. Valdim pieteikusies arī filmēšanas grupa – operators Pēteris Tidriķis, kurš piedalījās ekspedicijā «Pasaules jumts», un režisore Aija Kudīņa, kura ar Latvijas Televīzijas atbalstu vēlas uzņemt dokumentālo filmu par ekspediciju. Valdim un Pēterim izdodas ieinteresēt flamenko ģitāristu Andri Kārklīņu, kurš zina spāņu valodu un jaunībā muzicēdams apceļojis valstis, pa kurām esam ieplānojuši braukt.

Sākotnēji bija paredzēts, ka lielāko daļu ekspedicijas izdevumu izdosies segt ar sponsoru naudu. Lai ieinteresētu potenciālos sponsorus,



Ugunsdzēsēju mašīnas saņemam Rīgas ostā. Viss sākas!

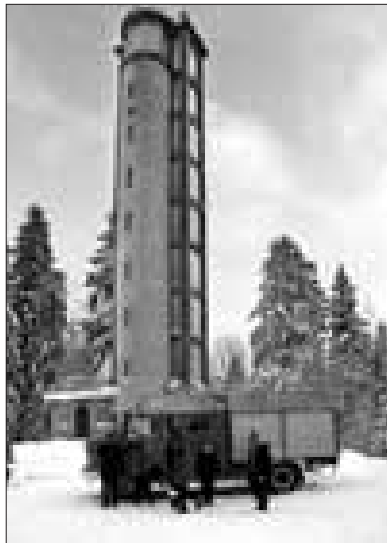
tika sagatavoti speciāli prospekti, reklāmas piedāvājumi, organizēta preses konference un veikts izmēģinājuma brauciens pa Latviju un Igauniju. Tomēr tam nebija vērā ņemamu rezultātu. Pamazām kļuva skaidrs, ka dalībnieka privātā iemaksa – 4000 eiro, kas sākotnēji tika nosaukta kā maksimāli iespējamā, var kļūt par minimāli nepieciešamo. Bez tam dalībniekiem pašiem par aptuveni tūkstoš eiro jāpērk aviobiletas un jāsedz visi ekspedīcijas budžetā neparedzētie izdevumi. Daudzi, kas bija cerējuši uz nopietnu sponsoru atbalstu, no dalības ekspedīcijā ir spiesti atteikties.

Septembrī ar lielu sparū uzsāktie mašīnu sagatavošanas darbi pēc pāris nedēļām apstājās, jo vēl nav īsti skaidrs, kā pārbūvēt ugunsdzēsēju mašīnas. Lielākā daļa potenciālo ekspedīcijas dalībnieku pamazām zaudē ticību tās iespējamībai un sagatavošanās procesā piedalās arvien mazāk.

Kinogrūpa nekādi nespēj vienoties ar Latvijas Televīziju par finansējumu, un viņu vietā esam spiesti meklēt citus. Man lielākais trieciens nāk novembra vidū, kad viens no aktīvākajiem organizatoriem – Edgars



*Automašīna pirms pārbūves*



*Izmēģinājuma braucienā uz Munameģi*

Zaķis – paziņo par savu lēmumu ekspedīcijā nepiedalīties, jo uzskata, ka tā lemta neveiksmei. Arī man sāk likties, ka mēģinām paveikt neiespējamo, un ekspedīcijas sagatavošanas darbos turpmāk piedalos vairāk pēc inerces, lai sniegtu Valdim kaut nelielu morālo atbalstu.

Par iespēju piedalīties ekspedīcijā interesi bija izrādījuši apmēram četrdesmit cilvēki (uz astoņpadsmit vietām mašīnās). Novembra beigās notika trīs dienu izmēģinājuma brauciens pa Latviju un Igauniju ar mērķi uzbraukt Gaiziņa un Munameģa virsotnē. Šajā braucienā piedalījās tikai seši no potenciālajiem ekspedīcijas dalībniekiem...



*Brižiem ekspedīcijas izdošanās likās kā neaizsniedzams sapnis*

## Pirmā nodaļa

### Neiespējamais kļūst iespējams

Valdis kādā radio pārraidē pastāsta, ka mums ļoti nepieciešamas telpas, kur gatavot mašīnas ekspedīcijai. Atsaucas SIA «Lapeks» priekšniecība un ļauj mums bez maksas izmantot viņu garāžas Siguldā.

Otrajā decembrī uzzinām, ka kuģis no Vācijas ostas Emdenes uz Verakrusu Meksikā atiet nevis 15. decembrī, kā bija plānots iepriekš, bet 11. decembrī. Ja gribam mašīnas nosūtīt ar šo kuģi, tad, vēlākais, 10. decembra priekšpusdienā tās jānogādā Emdenes ostā. Tā kā mašīnas vēl nav kārtīgi sagatavotas, tas šķiet gandrīz neiespējami.



Automašīnu sagatavošana

Lai pārbūvētu mašīnas ilgstošai autoekspedīcijai, vispirms ir jādemontē ugunsdzēsēju aprīkojums no automašīnu iekšpuses un jumta. Ugunsdzēsēju mašīnās degvielas tvertnes ir novietotas salonā un aizņem daudz vietas. Viens no sarežģītākajiem tehniskajiem uzdevumiem ir jaunu, krietni ietilpīgāku degvielas tvertņu uzstādīšana mašīnu ārpusē. Katras mašīnas salonā tiek iemontēti deviņi vieglo automašīnu sēdekļi un izgriezta starpsiena starp salonu un ekipējuma būdu. Ekipējuma būdas tiek pilnīgi pārbūvētas – tajās tiek iekārtotas kastes un plaukti produktiem un ekspedīcijas inventāram, kā arī gulvietas pieciem cilvēkiem. Katrā mašīnā tiek ierīkota neliela virtuvīte ar gāzes plītiņu. Uz mašīnu jumta tiek uzmontētas speciāli izgatavotas teltis ar saliekamu metāla karkasu, kas kalpo par mantu novietnēm un gulvietām. Bez tam jāveic mašīnu tehniskā apkope un krietni jāpārveido elektroinstalācija.

No daudziem mašīnu pilnveidošanas darbiem ierobežotā budžeta un laika dēļ nākas atteikties. Mašīnas tā arī netiek pie platākām riepām un stūres pastiprinātājiem.



Reizēm mašīnu sagatavošanas darbos piedalījās pat 18 cilvēki

Valdim tomēr izdodas mobilizēt mašīnu sagatavošanas darbiem gandrīz septiņpadsmit cilvēku. Strādājot 18-20 stundas diennakti, lielākā daļa plānoto, vitāli svarīgāko pārbūves darbu līdz 7. decembra vakaram tiek paveikti. Astotā decembra rītā es nokārtoju eksāmenu, lai iegūtu C kategorijas autovadītāja tiesības. Pusdienlaikā mašīnās tiek iekrauta sponsoru sarūpētā pārtika, paraplāni un dalībnieku mantas. Tad seko svinīga izvadīšana krastmalā pretim Rīgas pilij, un mēs ar Valdi dodamies ceļā uz Ventspili, kur vakarā mašīnas jānogādā uz prāmja.

Pirmoreiz varu kārtīgi iemēģināt mašīnu. Tā ir bez stūres pastiprinātāja un sākumā liekas ļoti skaļa. Man pat šķiet, ka pārāk skaļa, tāpēc apmaināmies ar mašīnām, bet otra nav klusāka un Valdis saka, ka tā tam arī jābūt. Vakārā kopā ar trīsdesmit furgoniem uzdzenam savus «ugunsdzēsējus» uz prāmja «Palanga» un uz diennakti nokļūstam tālbraucēju šoferu kompānijā. Viņiem pārbrauciens ar prāmi nozīmē iespēju atpūsties no stūrēšanas, un šņabis list aumaļām. Valdis satiek pāris paziņu, un vakars mums ir aizpildīts.



*Auto gatavi tālajam ceļam*

No Libekas ostas izbraucam vēlā vakarā. Pa Vācijas autobāņiem mums jānobrauc vairāk nekā trīs simt kilometru līdz Emdenei. Nakti braukt ir vieglāk, jo satiksme nav tik intensīva. Nervus gan mazliet pakutina brīži, kad nākas apdzīt lielgabarīta kravu transporta kolonnas, kas Vācijā pa autobāņiem pārvietojas galvenokārt naktī, lai mazāk traucētu satiksmi.

Emdenes ostas rajonā kādā nomaļā autostāvētā pārkravājam mašīnas, lai noslēptu paraplānus un pēc iespējas labāk nomaskētu mūsu diezgan ievērojamus pārtikas krājumus, tad pāris stundu paguļam. No rīta pēc nelielas maldīšanās atrodam vajadzīgo piestātņi, kur mūsu mašīnas kopā ar pāris tūkstošiem folksvāģenu un audi tiks uzlādētas uz kuģa, lai dotos uz Meksiku. Nokārtojam nepieciešamās formalitātes un dodamies atceļā uz Rīgu.

Tas, ka mums izdevies mašīnas aizsūtīt uz Meksiku, ir liels trumpis un diezgan droši norāda, ka ekspedīcijai tomēr vajadzētu notikt. Dažam labam tas palīdz pārvarēt šaubas, un tuvāko pāris nedēļu laikā noskaidrojas ekspedīcijas dalībnieku pamatsastāvs un ceļabiedri



*Pirmie metri pa Meksikas zemi*

atsevišķos ekspedīcijas posmos. Meksikā mums paredzējusi piediedroties arī trīs cilvēku komanda, kas brauks ar Amerikā pirktu džipu.

Sadalām vietas mašīnās un precizējam dalībnieku pienākumus.

Pirmās mašīnas komanda:

**Valdis Brants** – ekspedīcijas vadītājs, pilots;

**Andris Kārklīšs** – spāņu valodas tulks, kultūras jautājumu pārzinātājs;

**Signe Sproģe** – saimniecības pārzine;

**Jurijs Zvitašvili** (Krievija) – ārsts;

**Pēteris Martinsons** – keramiķis, fotogrāfs;

**Aivars Dukurs** – otrais pilots, mehāniķis;

**Andrejs Ērglis** – ārsts, dalībnieks Meksikas posmā;

**Aldis Plaudis** – fotogrāfs, dalībnieks posmā Gvatemala–Panama;

**Uldis Mežulis** – fotogrāfs, dalībnieks posmā Gvatemala–Panama.

Otrās mašīnas komanda:

**Harijs Sils** – fotogrāfs, pilots;

**Emīls Putniņš** – otrais pilots, mehāniķis;

**Līgita Vikštrema** – finanšu pārzine;

**Egons Garklāvs** – paraplāna pilots, videooperators;

**Valdis Celmiņš** – kinooperators;

**Krišs Ozols** – kinorežisors;

**Ainārs Mitris** – fotogrāfs, datorspeciālists;

**Āris Sparāns** – tūrists.

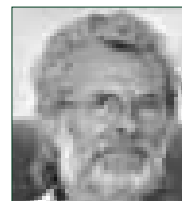
Ar džipu mums Meksikā piediedrosies:

**Ivars Beitāns** – fotogrāfs, pilots;

**Ainārs Sprīņģis** – otrais pilots;

**Juri Murumagi** (Igaunija) – trešais pilots.

Līdz izlidošanai uz Meksiku 7. janvārī atlicis pāris nedēļu, bet tas ir Ziemassvētku un Jaungada laiks. Visas pūles atrast vēl kādu sponsoru šajā laikā izrādās veltīgas. Pēdējā brīdī paspējam nodrukāt ekspedīcijas prospektus spāņu valodā, kas ceļojuma laikā izrādās ļoti noderīgi. Pirms izlidošanas saņemam atbildes uz nosūtītajām vēstulēm no dažu valstu autofederācijām.



Valdis Brants



Andris Kārklīšs



Signe Sproģe



Jurijs Zvitašvili



Pēteris Martinsons



Aivars Dukurs



Andrejs Ērglis



Aldis Plaudis



Uldis Mežulis



Harijs Sils



Emīls Putniņš



Līgita Vikštrema



Egons Garklāvs



Valdis Celmiņš



Krišs Ozols



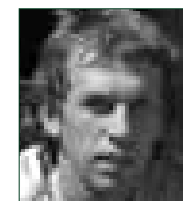
Ainārs Mitris



Āris Sparāns



Ivars Beitāns



Ainārs Sprīņģis



Juri Murumagi