

# Debesu amazonē



Gaisa balonu pilote INGA VAN HAVERA lauž stereotipus par blondīnēm, bet apstiprina, ka sievišķība arī debesīs ir spēks. Reiz izlēmusi, viņa savam aicinājumam sekojusi bez šaubīšanās.

Ingas sasniegumi ir gaisa balonu vadīšana vairāk nekā 20 valstīs, nepilnu sešu kilometru augstumā pārlidoti Alpi, 2021. gada maijā Latvijā dibināta starptautiskā pilotu skola *Sky Amazons DTO*, un viens no trim dēliem, Gabriels, 16 gadu vecumā kļuvis par jaunāko gaisa balona pilotu Latvijas vēsturē. Kopš 2017. gada šarmantā dāma uzaicināta būt par gaisa balonu radītāju Pilātru de Rozjē ģimenes goda vēstnesi – šāds tituls pasaulē ir tikai nedaudziem. Šomēnes Inga būs viena no diviem pilotiem, kuri pārstāvēs Latviju pasaules čempionātā Slovēnijā.

## LIETUVIEŠU ĢĒNS

«Ar ko sākās gaisa baloni manā dzīvē? Ar sievietēm! Ar viņām vienmēr

jūtos drošāk, kā mājās. Mums visām patīk ziedi. 2005. gadā, kad ciemojos pie draudzenes Lietuvā, netālu no Kauņas, viņa teica – aizbrauksim pie foršas dāmas, kurai ir floristikas salons. Satikāties, iepazīties, spēlējām galda spēles, līdz viņa teica: «Meitenes, ejam izlidot ar balonu!» Nesapratu, kas tas tāds, tālāk par Žila Verna aprakstīto fantāzija tobrīd nesniedzās. Braucām, vedām piekabē balonu. Šarmantā sieviete, kas bija manas mammas vecumā, uzvilka cimdu un sāka ņipri darboties. Viņai uzreiz bija cits tēls, viņa pārslēdzās uz žiperīgo režīmu. Aizgrābti vēroju, ko pilote dara. Atraušānās no zemes bija maģiska. To sajūtu nebija ar ko salīdzināt. Brīva telpa! Neesi piesprādzēts, nekādas sienas vai stikli

apkārt, pati stāvi, bet zeme attālinās, kļūst maziņa. Pilote lūdzā šo to piepalīdzēt. Kaut ko pastūmām, parāvām, bija tik interesanti! Pacēlāmies virs Nemunas upes cilpām, mežiem, pļāvām. Deglis rūc, bet man likās – tāds klusums un skaistums! Viss šķita netverami skaisti, kā operas iestudējumā, ko pasaule nolikusi man priekšā. Aptuveni stundas laikā, liekas, nepateicu ne vārda, bet pieņēmu lēmumu. Galvā iešķindējās pozitīvais, mērķtiecīgais metāls – būšu pilote, vadīšu gaisa balonu!»

Atbraukusi mājās, Inga sākusī meklēt informāciju, lai tūlīt iecerī īstenotu. Iespējas bijušas ierobežotas. Latvijas balonu saimes līderis Gunārs Dukšte nenoteikti atbildējis, ka jāpagaida – kaut kad, varbūt, vēlāk... Viņš

nav uztvēris jauniņās blondīnes balsi nopietni un diplomātiski atbildījis. Taču Ingai, dzimušai Lauvas zīmē, iekšējais kodols izrādījies tērauda blīvumā, un viņa izlēmusi rīkoties pati.

«Tobrīd noskaidroju, ka Latvijā ir aptuveni desmit aktīvi lidojošu pilotu, skaidrs, ka elitāra nodarbe. Polijā, Anglijā, Lietuvā – cita lieta! Izpētīju gan apmācības izmaksas, gan praktisko pieejamību. Konstatēju – visur apmācības tikai valsts valodā. Kuru varētu apgūt? Tak jau to, ar kuru ir kāda radniecība... Mamma man ir lietuviete, bet ģimenē vienmēr bijām runājuši latviski. Šī bija reize, kad jāsakopo spēki, jāatceras leišu radi un jālec nezināmajā.»

Tā, pirmo reizi izlidojusi 2005. gada augustā, jau nākamā gada janvārī Inga uzsāka apmācības. Teorijā vien bija jānoliek astoņi eksāmeni skolā un pēc tam tie visi jākārt arī Civilās aviācijas aģentūrā. Kad bija pabeigta teorija, nācās atrast instruktoru, kas gatavs uzņemties praktisko apmācību, un novest to līdz finiša taisnei – sekmiņi nokārtotam valsts eksāmenam.

«Pirmajā lekcijā pat kontekstu isti nesapratu – vai tas ir par gaisa satiksmes likumdošanu? Valoda nulles līmenī. Viņi uz mani skatījās kā uz brīnumu – ko tā meitene sadomājusi? Skolai jau it kā nav starpības – nau da samaksāta, lai kārpās! Instruktori bija pieci. Mēģināju sajukt, ar kuru varētu izveidoties cilvēcisks kontakts. Viens visu laiku stāsta par negadījumiem – kā govys nobijās, kā zirgs norāvās... Nē, tādu gan negribu! Cits bija tendēts uz juridiskiem papīriem, tie viņam bija svarīgāki par pašu lidojumu. Mana izvēle krita uz maza auguma ņipru poli, kurš runāja arī krieviski. Nostājos viņa priekšā uz augstiem papēžiem, lūdzu klūt par manu instruktoru. Viņš nopētīja mani no papēžiem līdz matu galiņiem un sacīja: «Ej taču labāk par stjuarti mācīties, kam tev tas viss?!» Jau trešajā mācību lidojumā viņš atvainojās, un mēs ļoti labi sastrādājāmies.»

Stereotipiskā domāšana par sievietēm blondinēm, kas neko nopietnu, kur nu vēl tehnisku, nespēj, Ingu pavadījusi visu līdzšinējo pilotas mūžu. Ar atrunu, ka tikai pirms lidojuma, jo tā laikā nevienam vairs nav ne jautājumu, ne šaubu. Ingas iekšējais metāls

un atbrūņojošais šarms visu saliek savās vietās un ceļ gaisā gan pašu, gan neskaitāmos viņas gaisa balona pasažierus. Sākot pilotēšanas apguvi, Ingai nav bijis nekādas vizijas, ko ar to visu racionāli iesākt, – vadījusi tikai vēlēšanās.

«Četri valsts eksāmeni mums ir tādi paši kā *Boeing* pilotiem. Navigācija visiem viena. Meteoroloģiju no visiem aviācijas sporta veida pilotiem vislabāk pārzina paraplānisti un gaisa balonu piloti. Mums nav stūres, motora, kā arī iespējas gaisā pārdomāt. To var darīt, bet, ja zem gaisa kuģa ir 20 kilometri meža, nekas labs tur nesanāks. Nav stūres, ar ko balonam mainīt virzienu. Esam pilnībā atkarīgi no vēja. Paraplānisti to ķer, mēs vairāmies. Ar meteoroloģiju esam visciešāk saistīti. Tāpat visi apgūstam radiovadību un gaisa satiksmes likumdošanu. Ja grib iegūt nākamā lidaparāta vadišanas apliecību, tad atliek piemācīties tikai specifiskas zinības par gaisa kuģa uzbūvi un citiem tehniskiem parametriem, jo teorētiskā bāze mums visiem ir viena.»

## PILNS SPEKTRS

Tā kā pilota licenci Inga ir ieguvusi Lietuvā, pēc starptautiskās gaisa uzraudzības likumdošanas, viņas kvalifikāciju joprojām uzrauga šī valsts. Ja gadītos kāds negadījums, tad pirmā ziņas par to saņem valsts, kurā pilots ieguvis licenci. Šobrīd Inga šo normu pārzina pilnībā, jo pati ir dibinājusi starptautisku pilotu skolu un līdz ar Latvijas Civilās aviācijas aģentūru nes atbildību par savu absolventu gaitām.

«Apmācības ilgums jebkuram lidaparātam ir atkarīgs tikai un vienīgi no paša pretendenta, viņa spējām, neatlaidības un – pats galvenais – motivācijas. Gaisa balonu pilotiem vecuma cenza nav, manam kursabiedram bija 65 gadi. Ļoti svarīgs ir patiesais veselības stāvoklis. Ja ķermenis ir vesels, sirds funkcionē bez problēmām, plaušas spēcīgas, acis redzīgas, pirkstu motorika kārtībā, tad lidot var ilgi un laimīgi. Sirds veselība ir īpaši svarīga, jo atrodamies augstu gaisā un atvērtā telpā. Lidojam pēc vizuālā, tāpēc jāredz labi, kaut ar brillēm. Ja veselība atbilst, ja pretendents ir motivēts, ja pietiek līdzekļu, tad neatkarīgi no

dzimuma licenci var iegūt gada laikā vai pat ātrāk. Ļoti svarīga ir spēja sajukt. Jāmāk sadzīvot ar sešstāvu mājas kubatūru virs galvas, kāda ir mazajiem baloniem, un astoņu, divpadsmit stāvu, kāda ir lielajiem. Ar tādu māju virs galvas tu gribi būt gaisā – to ir grūti aptvert! Laiks, kamēr karstais gaiss aiziet līdz cepures augšai, ir pietiekami īss. To nevar nofiksēt ar mēraparātiem. Tā ir tikai sajūta, kurā jāsaprot – balons ir gatavs lidošanai. Nedrīkst būt ne par daudz, ne par maz. Tā ir izjūta, kas jātrenē praktiski, jo vairāk, jo labāk. Līdz ar to apmācību laiks ir atkarīgs no motivācijas un līdzekļiem. Ideālais scenārijs ir – teorijai trīs, četri mēneši. Ja darbojas sporta režīmā, ļoti ņipri, tadā pašā laikā var apgūt praktisko pilotēšanu.»

Inga ir piepildījusi visas balonu pilota iespējas – lidojusi kā sportiste, kā komercpilote un instruktore. No hobbija tas ļoti drīz ir pārvērties ne tikai par aizraujošu dzīves piepildījumu, bet arī par racionālu rūpalu. Klasiskākais balonu izmantošanas veids ir piedalīšanās pasākumos, pasažieru vadāšana izklaides nolūkos un pat transporta satiksmes funkcija. Kā gaisa balonu pilote Inga lidojusi vairāk nekā 20 valstīs trijos kontinentos.

«Taizemē, Birmā, Turcijā, Francijā tie ir ļoti konkrēti maršruti. Gribat pārlidot Alpus, Kapadokiju vai apskatīt lavandu, saulespuķu laukus – lūdzu! Tas ir konkrēti izplānots maršruts. Protams, tikai drošās valstīs, jo balons ir ļoti pamanāms. Pilotus pēc viņu nodarbes un aizraušanās dalām vairākās kategorijās. Pirmie un zināmākie ir sportisti. Pati šajā jomā biju aktīva septiņus gadus. Latvijā nav lielas konkurences, tikt valsts izlasē un uz pasaules mačiem vai Eiropas čempionātu man bija visai viegli. Kā jauns skuķis izdzīvojos pa mačiem pietiekami. No aptuveni 120 pilotiem dāmas parasti bijām tikai trīs līdz piecas. Sportistu mērķis ir pašdisciplīna, kas nozīmē pilnvērtīgu miegu, veselīgu uzturu un fizisko sagatavotību. Lidojot sporta sacensībās un čempionātos, gaisa balonu pilots gandrīz neko neredz no apkārtnes, jo koncentrējas uz rezultātu – pievēršas visiem *gadžetiem*, ar ko balona grozs šobrīd ir pārvērsts gandrīz par ofīsu. Sportā lido

viens pats vai divi, tā ir cita dinamika. Stress, adrenalīns un nekādas atpūtas, *asiņainiem elkonīšiem* cīņa par vietu uz pjedestāla.

Otra kategorija ir komercidojumi jeb pasažieru pārvadāšana – tajā man ir C kategorija, varu vest līdz 24 pasažieriem. Šādi lidojumi ir pavisam citādi. Ar cilvēkiem jānāk saprasties, jābūt arī labam psihologam, jāļauj izbaudīt. Klasiski lido kilometra vai pusotra augstumā. Izņēmums ir kalnu pārlidojumi, kur tiek lietotas arī skābekļa maskas. Šie pārlidojumi domāti morāli un arī fiziski sagatavotiem cilvēkiem, lai neģībst, kad uzlido piecu kilometru augstumā. Gadījumi ir visādi, strauji paceļoties, var kļūt slikti. Dolomītos tā ir bijis, jo ļoti strauji jāuzņem ātrums, lai neizšķaida grozu pret klintīm. Sarežģītos lidojumos jābūt vismaz diviem, labāk trim pilotiem. Pasažieriem jābūt psiholoģiski sagatavotiem un jāiztur, citu variantu nav. Pārlidojumi pār kalniem nav pastaiga... Pilotiem pasažieru vizināšana lielākoties notiek pa nostrādātu maršrutu. Katru reizi citādi, tomēr rutīna. Jo ilgāk pilots ir komercijā, jo

Inga un Bjorns van Haveri kāzu dienā.



*Crystal Gloria* – Ingas skaistais sapņu balons ar krāsainajām leduspuķēm.



Stereotipiskā domāšana par sievietēm blondīnēm Ingu pavadījusi visu līdzšinējo pilotes mūžu.

vairāk viņam jāatrod kāds cits lidošanas veids – citādi notrulinās.»

Tas pilnīgi noteikti nedraud trešajai no Ingas izceltajām pilotu kategorijām – piedzīvojumu meklētājiem jeb ekstrēmo maršrutu cienītājiem. Tās ir ekspedīcijas, kuru galvenā vērtība ir unikalitāte. Jo sarežģītāk un nekomfortablāk, jo labāk! Varbūt tā ir cīņa par slavu, varbūt savu spēju robežu pārbaude, varbūt bēgšana vai adrenalīna atkarība, taču šie lidojumi visvairāk kutina iztēli kā dalībniekiem, tā līdzjutējiem.

«Laižam pāri Kilimandžāro! Tad uz Argentīnu, tad Madagaskaru... Tur galvenais ir piedzīvojums. Tieši šīs ekspedīcijas rīko gaisa balonu rūpnīca *Ultra Magic* ar spāņu pilotiem

priekšgalā, ir arī citi organizatori. Nolaižas džungļos vai vulkāna pakājē, taisa nometnes, dzīvo teltīs, iztiekl ar to, kas ir līdzī. Vietas mežonīgas, ūdens var nebūt, visādi bacīļi, caurēja... Pārbauda izdzīvošanas mākslu, jo neviens nevar pats evakuēties, un pakaļ neviens neskries. Tā ir maksimāla izešana no savas komforta zonas, kas tiek atalgota ar neskatākajiem Zemes nostūriem un neaizmirstām atmiņām. Ekstrēms, kas līdzsvaro labo dzīvi.»

## LIELĀS UN MAZĀS KAISLĪBAS

«Man ļoti patīk kontrasti. Latvijā ir skaisti, bet, ja neredzi vairāk, nav ar ko salīdzināt. Katrā valstī arī *balonistu* situācija ir dažāda. Kopš Gūnārs Dukšte atdzīvināja tradīciju un izveidoja skolu, stablais pilotu skaits Latvijā bija aptuveni 11–13. Tas ir ļoti maz. Lietuvā ieguvu licenci Nr. 128. Tagad tur ir aptuveni 200 aktīvu pilotu. Latviešu ir maz, stabili, pamatīgi, viņiem patīk prognozēta lidošana. Lietuvieši daudz nedomā – jūra līdz ceļiem arī gaisā. Zirgs ir, galvas nav, nu un? Jājam! Tehnika veta? Vai nav apdrošināšanas? Laižam! Viņi lido mākoņos tiešā nozīmē, pēc tam apkārtrakstos viņus kaunina. Skatos tos *skrīnšotus* – zvēru, ka latvieši tādus apstākļos nelidotu! 2010. gadā man bija iespēja nopelnīt savu pirmo mazo sporta balonu. Latvijas gaisa kuģu reģistrā tas bija Nr. 25, bet tas nenozīmē, ka tik arī bija lidojošo vienību. Novecojuši, bez tehniskās apskates, bet numurs paliek. Toreiz padomāju – gaisa kuģu ir vairāk nekā

pilotu? Tātad kaut kas nav kārtībā ar apmācību un jaunu kadru piesaisti. Vajag skolu! Kad par to ieminējos, vecie kadri mani ātri nolika pie vietas, apdzēsa entuziasmu. Es arī nelauzos, man nepatīk konflikti. Arī kad man atņēma sporta pilota licenci, pateicu *ommm* un nekādās kaislībās neiesaistījos. Kad sākas asumi, maksimāli izvairos un pagriežos citā virzienā.»

Tas, ka šī taktika ir pareiza, Ingas dzīvē ir pierādījies ar uzviju. Gan personiskajā dzīvē, gan profesionālajā darbībā, kur sapnis par pilotu skolu īstenojies starptautiskā līmenī. Ingas dibinātā un vadītā pilotu kalve *Sky Amazon* *DTO* šobrīd ir vienīgā mācību iestāde Eiropā, kas kādā valstī (izņemot Angliju) piedāvā profesionālās zinības apgūt angļu valodā un līdz ar to pulcē studentus no dažādām valstīm – tādas bija Ingas ambīcijas un sasniegtais mērķis.

«Pēc četrdesmit gadu vecuma sapratu, ka neviens vairs nav principiāli *vecāks un gudrāks* par mani, ka lietas varu darīt pati. Pieredze uzkrāta, nolidoto stundu skaits pāri 1200. Tas ir daudz! Mugurkauls kļuva stingrāks. Kāpēc nenodot zināšanas tālāk? Lēmumu par skolas dibināšanu pieņēmu 2020. gadā, jau kovida ērā. Loģiskajā attīstības spirālē viss bija izdarīts, sapratu – vairs neko jaunu nevaru, tikai atstāt savu arodu citiem. Misija vai komercija? Noteikti – pirmais! Tie ir izdevumi, nervi, mīnusi. Mēs visi, mazās aviācijas patrioti, esam misionāri. Nedarām to aprēķina pēc. Ja esi izlēdis pa nullēm – lieliski! Mūsu skolā ir divi virzieni. Var mācīties no nulles, lai iegūtu pirmo licenci, var papildināt kvalifikāciju, lai iegūtu tiesības lidot Eiropā. Mūsu licence ir daudz spēcīgāka, piemēram, par ASV izdoto, kur vēl līdz šim nav vajadzīga veselības pārbaude, kaut lido pirāts ar vienu aci... Eiropai līmenis augstāks. Tagad šī licence nepieciešama ārpus Eirpas Savienības – britiem, ukraiņiem, baltkrievi, moldāviem... Tā ir doma par nākotni. Latvija šiem studentiem ir demokrātiskākā no Eiropas valstīm: mācību maksa, dzīvošana, ēšana – viss ir lētāk. Vismaz bija. Resursu izmaksas gan pieaug arī mums.»

Inga atzīst, ka skolā viņai iestājas mammas sindroms, lai visi studenti iegūtu gaisa balonu pilota licenci. Šobrīd no desmit studentiem deviņi licenci jau ir saņēmuši. Studenti pārstāv ASV, Grieķiju, Latviju un aktīvi veic lidojumus, krājot savas pirmās 50 nolidojuma stundas.

## TIKAI VESELI UN GUDRI

Ingas aizrautība ar baloniem pielipusi arī viņas tuviem vīriešiem – gan no iepriekšējās dzīves, gan jaunās, kas sākusies ar laulību reģistrāciju 1. augustā. Ingas vīrs Bjorns pārstāv zaļās enerģijas biznesu. Pēc iepazīšanās ar Ingu arī viņš nokārtojis gaisa balona pilota licenci, bet Inga kā instruktore atzīst – tā nav viņa kaislība. Tas izdarīts vairāk kārtības labad – lai ģimene vienota. Šobrīd Ingas dzīve šķiet kā idille, kur daļā pilote baltā tērpā lido vīrs lavandu laukiem, bagātina starptautiskos gaisa balonu festivālus ne tikai ar savu klātbūtni, bet īpaši ar baloniem – mākslas darbiem. Tie noteikti ir vieni no skaistākajiem pasaulē! Varbūt tieši tāpēc slavenā franču Pilātru de Rozjē dzimta pamanījusi Ingu starptautiskajā festivālā *Grand Est Mondial*

# Ir vecums, kad nepieciešams drošs, pārbaudīts un uzticams sirds vitamīnu partneris.



Vāja sirds norāda uz lielām nepatīkšanām. Grūti justies veselam, kad sirds „niķojas”, ir nemierīga un strādā neprecīzi. Daudzi, kas savā dzīvē ir saskārušies ar sirds darbības problēmām, neprecīzu sirds darbību, nemieru sirdī, pārsiteņiem un sirds vājumu, saprot, cik ārkārtīgi svarīgi ir saglabāt veselu sirdi un visu asinsrites sistēmu.

Valeron ir augu vitamīnu komplekss ar tiamīnu, kas veicina normālu sirds darbību. Lietošana - 1 kapsula dienā. Īpaši ieteicams pie sirds pārslodzes.



## PRECĪZAI SIRDSDARBĪBAI

Uztura bagātinātājs.

UZTURA BAGĀTINĀTĀJS NEAIZSTĀJ PILNVĒRTĪGU UN SABALANSĒTU UZTURU.

*Air Ballons 2017* un uzaicinājusi būt par šī pasākuma vēstnesi turpmāko gados. Tas ir liels pagodinājums gan profesionāli, gan cilvēciski. Varētu teikt – Inga tagad ir oficiāla *debesu aristokrāte*, kas visas Latvijā piedzīvotās negācijas gudri atstājusi pagātnē.

«Nekad netiesāšos, nestrīdēšos, necentīšos pierādīt savu taisnību. Kad mūsu aprindās bija intrigas un tiesvedības, es ieturēju maksimālu distanci. Esmu kristīgs cilvēks. Ja mēs visi ievērotu Dieva baušļus – nezodz, nemeļo, cienī vecākus utt., bez kaut kādām atrunām –, cik mēs visi būtu laimīgi! Mēs visi esam tikai cilvēki. Tiklīdz ienāk mazā skaudībā, es uzreiz sev saku – stop! Pagriežu domu pretēji – cik labi, ka viņam ir! Darišu visu, lai man arī būtu! Un nebojāšu sev dzīvi ar negāciju nastu. Tā mani dzīve ir *uztjūnējusi*. Esmu izjutusi skaudību un nenovīdību, piedzīvojusi apvainojumus, bet mana izvēle bija neiesaistīties. Es nereaģēju, kad mani gānīja, un tas vienkārši nosēdās. Nemet akmeni – tā arī ir Bībeles mācība, kuru ievēroju.»

Pārlidojot lavandu laukus mīļajā Francijā.



Paralēli skaistajiem lidojumu aprakstiem Inga atgādina arī nodarbes blaknes – milzīgo atbildību par savu un citu dzīvību, kā arī ievērojamo stresu un neprognozējamības klātbūtni. Tas gan neattur no lidošanas, tikai piešķir vieglu asumiņu.

«Skaisti, brīnišķīgi, viegli tas likās sākumā. Jo vairāk lidoju, jo vairāk man gadu, jo vairāk saprotu – var būt visādi. Mēs sevi pilnībā atdodam Dabas mātes rokās. Nevajag Alpus, lai būtu riskantas situācijas. Bija reize Siguldā. Pieci, plānojam lidojumu, palaižam zondes, salīdzinām ar meteoroloģisko prognozi – viss labi. Paceļa-

lidaparāta burvība un izaicinājums vienlaikus – būt tik atkarīgam no laika apstākļiem. «Lidojam, pēkšņi – tikš – kā pret sienu atsitās. Skaidrs, ka strauji mainās laikapstākļi. Negaiss nav prognozēts, taču notiek kāda lokāla klizma. Bet man grozā gan bērni, gan pensionāri! Liela atbildība. Tāpēc uzskatu – aviācijā nav vietas slimiem un muļķiem. Mēs ceļam gaisā dzīvības! Mūsu noturības un spēju latīņai jābūt augstu. Tā ir un būs elitāra profesija, visas stingrās prasības ir attaisnotas. Ko pamuļķis vai nervozs gaisā izdarīs? Kādus lēmumus pieņems? Saprotams, ka ik pēc diviem gadiem ir jāpārliet valsts eksāmeni, lai saglabātu licenci. Tikai tā! Mācies, pilnveidojies, esi formā, lai pieņemtu pareizus lēmumus!»

Inga zināšanas uzkrājusi ne tikai lidošanā, bet arī psiholoģijā – iegūts gan bakalaura, gan maģistra grāds. Saskarsmē ar cilvēkiem tās izrādās nenovērtējamas, jo situācijas ir visdažādākās. Balonu pasažieri mēdz būt ļoti raiba publika, kur viens jādrosina, cits jāmierina, bet vēl kādam vienkārši jāiesaka palikt uz zemes. Vissarežģītākās situācijas esot ar dāvinātajiem lidojumiem.

«Mīļotais atved sievieti, bet viņa sāk raudāt, negrib lidot, baidās. Pirmais ir psiholoģiskais kontakts. Aprunāties, sajust, saprast – tiešām nevar vai kaprīze? Pajokot var, bet, ja cilvēks raud, – nevajag pierunāt. Kādai dāmai tā arī teicu – ne par ko necelsimies gaisā, ja jums tāpēc jāraud! Saku vīram – atdošu naudu, bet viņš paņēmis vīnu, pajā, drošina... Saku, ka nav katrs cilvēks jārauj gaisā, bet viņa raud un grib, raud un grib... Tad nomierināties! Desmit minūtes viņa bija saspringta, pēc tam atmirdzēja laime. Tā ir vistīrākā psiholoģija. Tāpēc arī velku baltas drēbes – cieņu savus pasažierus un gribu sagādāt svētkus.»

Lidot vajag tikai ar prieku, secinām par profesiju, kam pamatā ir veselība, stipri nervi, zināšanas un elitārai nodarbei atvēlēts laiks. Prieks ir tas, ko pilots rada citiem – tiem, kas viņa balonā, kas uz zemes, tuvu un tālumā. Krāsaini baloni dzidri zilās debesīs uz pasaules skaistāko ainavu fona – vai kam tādām var pretoties dzīvi mīloša sirds? ■

Gribat pārlidot Alpus, Kapadokiju vai apskatīt lavandu, saulespuķu laukus – lūdzu!

mies, jau startā jūtu – vējš ir citāds un pagriezies vismaz par 80 procentiem nesakrīt. Nekādu indikāciju pirms tam, bet pozīcija nepatīkama. No Krimuldas baznīcas mūs pūš uz Ādažu poligona pusi, kur nav vietas, lai nosētos, plus tas arī ir aizliegts. Mēģinām dažādus augstumus, kuros varbūt ir iespēja veikt pagriezienu. Tā ir avārijas piezemēšanās, kas jāizdara ar smaidu uz lūpām, lai pasažieri nepamana, milzīga spriedze. Pasažieri jokoja: «Jums taču nav tādu skrejceļu, lidlauku, kur tad – uz koku galotnēm sēdīsimies?» Jokuju pretī, līdz brīdinu – turamies stingri, būs asāka piezemēšanās. Jā, uz maza meža celiņa.»

Ekstrēmās situācijās jāsargā gan pasažieri, gan pats balons. Tā ir šī

# MANS MĪLĀKAIS RADIO IR **RADIO SKONTO**

laimē jauno Hyundai i10



seko līdz [radioskonto.lv](http://radioskonto.lv)

seko līdz [radioskonto.lv](http://radioskonto.lv)

seko līdz [radioskonto.lv](http://radioskonto.lv)



**SKANDI**  
MOTORS

... un prieks braukt