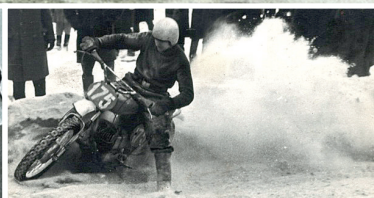
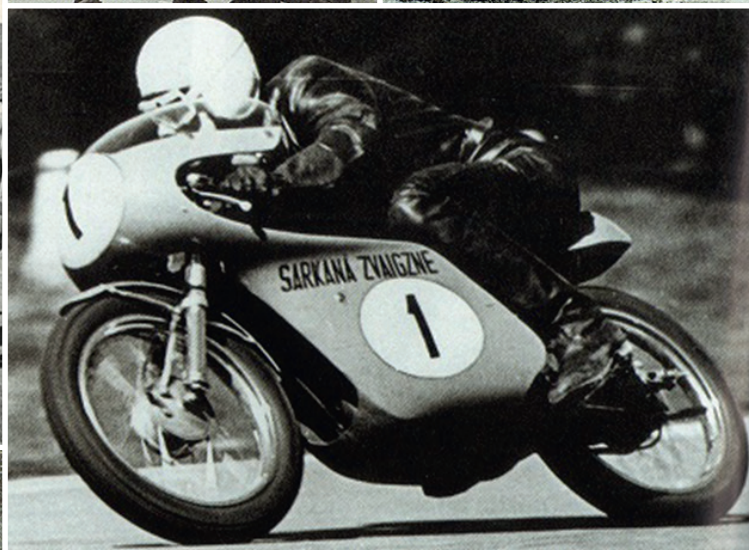




Biogrāfiskas grāmatas projekts

AR MOTORIEM KRŪTĪS



AR MOTORIEM KRŪTĪS

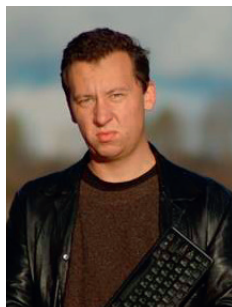
Biogrāfiskas grāmatas projekts

AR MOTORIEM KRŪTĪS



Projekta joma	Sports, kultūra, vēsture
Realizācijas vieta	Rīga, Latvija
Plānotais realizācijas laiks	2015. gada jūnijs līdz 2016. gada jūnijs
Projekta iniciators	Motosporta vēstures fonds sadarbībā ar Latvijas Motosporta federāciju (LaMSF)

PROJEKTĀ IESAISTĪTIE CILVĒKI



Ralfs Dravnieks

Grāmatas autors,
žurnāla „Sports”
žurnālists



Tāls Melķis

Grāmatas autors,
LaMSF Motošosejas
komisijas vadītājs



Anatolijs Kreipāns

Grāmatas autors,
sporta žurnālists



Kaspars Kuļikovs

LaMSF
ģenerālsekretārs



Jānis Mickēvičs

Fotogrāfs

PROJEKTA MĒRĶIS



Unikālas autobiogrāfiskas grāmatas izveide par 20. gadsimta Latvijas motobraucēju dzīvi toreiz un tagad, par pamatu izmantojot biogrāfiskas intervijas ar nu jau senioru vecumā esošajiem kādreizējiem motosportistiem, piemēram: Arni Angeru, Zigurdu Kaļķi, Jāni Serģi, Andri Kļaviņu. Paredzamā grāmatas tirāža 500-1000 eksemplāri. Pārdodot grāmatu par simbolisku cenu, radam nebijušu iespēju iepazīties ar motosporta vēsturi un nedzirdētiem faktiem.

PROJEKTA UZDEVUMI

- iemūžināt Latvijas lielākās motosporta leģendas un ievērojamākās personības motosportā, apkopot viņu stāstus,
- izveidot unikālu, profesionāli veidotu biogrāfisko stāstu grāmatu,
- popularizēt motosporta vēsturi,
- saglabāt vēsturisku mantojumu par Latvijas motosporta aizsākumiem,
- veicināt LaMSF sociālo atbildību – grāmatu piedāvājot par simbolisku senu.

PROJEKTA AKTUALITĀTE

Latvijai pieder pieckārtējs pasaules čempions blakusvāgu motokrosā – Kristers Serģis. Pasaules čempiona, kā arī vairākkārtēju vicečempionu titulu blakusvāgu krosā izcīnījis Kaspars Stupelis un godam cīnās arī Elvijs Mucenieks. Daudzu gadu garumā Latvijas sportistu vārdi redzami Pasaules čempionātā, kurā ļoti labu sniegumu savulaik rādīja Lauris Freibergs. Pērn, sezonas noslēgumā, 13. vietu prestižajā MXGP klasē un Anglijas čempiona titulu MX2 klasē izcīnīja Matīss Karro. Ik gadu

latvieši godam cīnās enduro, triāla, motošosejas un citu motosporta veidu čempionātos. 2014. gadā Latvija kļuva par pasaules nozīmīgāko motokrosa cīņu – Nāciju kausa 2014 – mītnes zemi, pulcējot planētas spēcīgākos motobraucējus un pierādot sevi kā konkurētspējīgu un kvalitatīvu motokrosa sacensību rīkotāju pasaules līmenī. Šogad, 2015. gadā, izcilu sniegumu rāda 18 gadus vecais Pauls Jonass, kurš parakstījis līgumu ar pasaules elites komandu – Red Bull KTM Factory Racing, kļūstot par vienīgo Latvijas sportistu, kurš kāpis uz pjedestāla Pasaules čempionātā.

Kādreiz līdzīgu sniegumu uzrādīja Padomju Latvijas sportisti – tika kronēti čempioni un pjedestālu ieguvēji, varam lepoties Nāciju čempionu Arni Angeru (vienīgo latvieti, kurš sasniedzis motokrosa virsotni) un Pasaules čempionāta posma uzvarētāju. Šie vīri parādīja, ka latvieši var. Tagad, kādreizējiem sportistiem esot senioru gados, ir palikusi unikāla iespēja sadzirdēt kādreizējos stāstus, lai redzētu, kā viss mainījies un attīstījies, un novērtētu šo vīru pūles startējot sacensībās, kādas šodien vairs nespējam iedomāties.

BUDŽETA PLĀNS



Atbalsta apjoms	EUR 12 900
Izmaksu pozīcijas	Summa EUR
Honorārs grāmatas autoriem / EUR 200 x 20	4 000
Honorārs fotogrāfam / EUR 95 x 20	2 000
Tipogrāfijas izmaksas / tirāža 1000 eks.	2 600
Dizains un makets	2 500
Tekstu korektūra	1 500
Grāmatas prezentācija	300
Kopā	12 900

Ieņēmumu pozīcijas	Summa EUR
Projekts „Labie darbi”	3 000
Sponsori	4 000
Privāti ziedojumi	1 000
Ieņēmumi no pārdošanas	2 000
LaMSF dotācija	1 000
Citu nevalstisko un valsts institūciju dotācijas	1 900
Kopā	12 900



Grāmatas mērķis – apzināt un pierakstīt Latvijas motosporta leģendu stāstus, par pamatu izmantojot pašu personību biogrāfiskos atmiņu stāstījumus pirmajā personā (katram stāstot par sevi tiešajā runā), tajā pat laikā sasaistot šo leģendāro vīru dzīves, jo, kā zināms, Latvijas ir maza un savulaik šie sportisti bija kā draugi, tā konkurenti – tik šaurā sabiedrībā gandrīz katrs katru zināja. Galvenais ir saprast – šie vīri, kuri startēja 60., 70. un 80. gados, ir mūsu Zelta fonds, pamats un balsts – tiesa, citādam motosportam, ne tādām, ko pasaule pazīst šobrīd.

Grāmatā plānots apskatīt pēc iespējas dažādākus motosporta veidus, tiekoties ar šo sporta veidu kādreizējiem pārstāvjiem. Katrs sportists par sevi stāstīs pats – grāmatā tiks iekļauta tiešā runa, kurā izmantota sportista oriģinālā leksika, lai sajustu tā laika elpu un emocijas, nepiešķirot mūsdienīgumu. Par motosporta leģendām, kuras ir aizsaulē, stāstīs to tuvu stāvoši cilvēki. Papildus tekstam, grāmatā tiks ievietotas profesionāla fotogrāfa veidotas fotogrāfijas ar šiem sportistiem šodien, lai, lasot atmiņu stāstus, kuros valda, humors, enerģija, pārdzīvojums un uzvaras garša, redzētu, kā laika rats mainījis sportista izskatu, bet sirdī saglabājis motosportista garu.

Grāmatā būs lasāmi sportistu dzīvesstāsti par:

- motokrosu,
- skijoringu,
- motošoseju,
- daudzdienu sacensībām,
- triālu,
- spīdveju,
- blakusvāgu motokrosu,
- blakusvāgiem uz šosejas.

Grāmatu plānots izgatavot 500-1000 eksemplāros, tā nebūs pieejama grāmatnīcās, iespējams, „Narvessen”, “Statoil” u.c. mūsu mērķauditorijas stendos. Cena būs simboliska (8-10 EUR), jo mērķis nav peļņa, bet motosporta vēstures un leģendāro sportistu atspoguļojums sabiedrībai pieejamā veidā. Plānotais grāmatas apjoms, ap 120 lpp. Leģendāro sportistu skaits, kas apkopoti grāmatā 20-30, atkarībā no atbalsta, ko izdosies savākt.

ZIEDOJUMI



Katrs ziedotais eiro nonāks grāmatas tapšanas kontā. Ziedotājiem būs iespēja iekļūt grāmatā – tā vārds tiks minēts īpašā, pateicībai atvēlētā vietā. Izcelsim motosporta atbalstītājus, kuri zina, cik smags ir tehniskais sports un cik liela loma mums katram ir tā attīstībā. Latvijas motosporta leģendārie braucēji ir daļa no tā, kas esam šodien, ko esam saņieguši un pierādījuši, tādēļ mazākais, ko varam darīt viņu labā, ir atstāt viņu nesto vēsturisko mantojumu – viņu stāstus un pieredzi – sev un nākamajām paaudzēm.

PERSONĀŽI

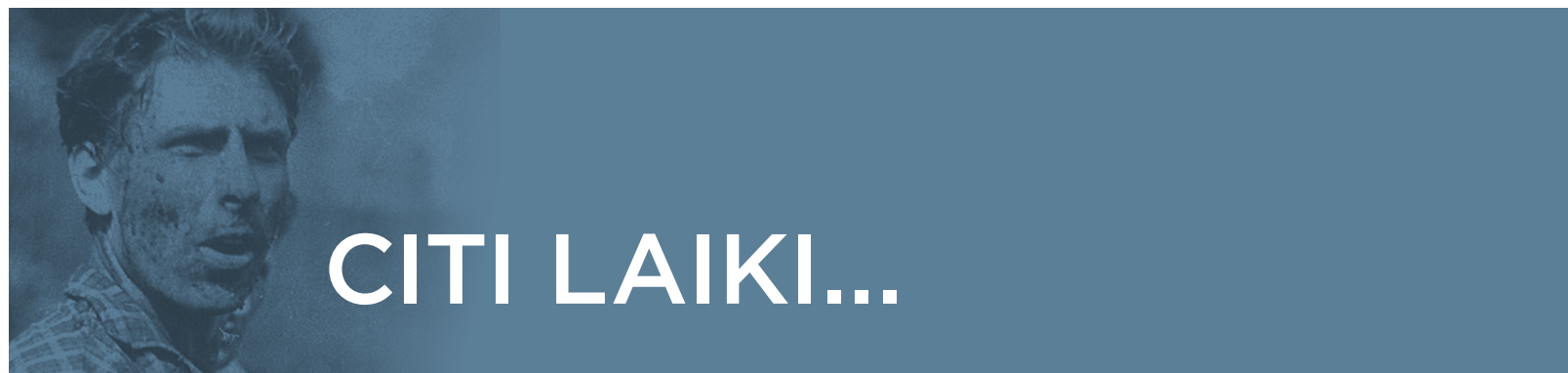


Intervējamo personāžu noteiksim, ņemot vērā sportistu vecumu, pieejamību un iespējas. Galvenais uzsvars tiks likts uz sporta meistariem, čempioniem, līderiem un titulu ieguvējiem, taču paralēli plānots apskatīt arī citu tolaik zināmu, spilgtu un kolorītu personību dzīvesstāstus, kuriem čempiona tituls gājis secen.

Kārlis Ošiņš	Viesturs Gaušis	Ojārs Kreilis
Aleksandrs Smertjevs	Lauris Freibergs	Edvīns Ķīrsis
Raimonds Aizstrauts	Anatolijs Petrovskis	Reinis Rešetnieks
Gunārs Draugs	Anatolijs Kuzmins	Aleksandrs Briedis
Andris Kļaviņš	Andrejs Koroļovs	Salvis Freimanis
Arnis Angers	Vladimirs Ribņikovs	Guntis Blūms
Zigurds Kaļķis	Egils Agarskis	Ņina Birjukova
Kristers Serģis	Andrejs Rudenko	Vitālijs Bobkovs
Artis Rasmanis	Māris Linde	Andris Bārbalis
Jānis Serģis	Arvīds Kļaviņš	Andris Kalniņš



Salvis Freimanis
Nopelniem bagātais
Motosporta organizators, 2015



CITI LAIKI...



Iedomāties to, ko savulaik izdzīvoja leģendārie motosporta pārstāvji, ir grūti – tie bija citi laiki, cita tehnika un citas iespējas. Šodien redzam profesionāli veidotas trases, sportisti viscaur klāti ar profesionālu ekipējumu un spēkratus gatavībā palīdz uzturēt neskaitāmi mehāniķi, komandām piedāvājot jaunākos motociklus. Iespēja sevi parādīt pasaules mēroga sacensībās šodien ir liela, turklāt, šodien mūsu sportisti nes Latvijas valsts vārdu. Laikam mainoties, nav mainījusies vien nopietnā attieksme pret motosportu, kā šodien, tā toreiz sportisti bija gatavi visu savu enerģiju, spēkus un entuziasmu izlikt trasē, lai cīnītos par titulu. Iespējams, tieši šī apņēmība savulaik ļāva latviešu sportistu vārdus ne reizi vien iecelt slavas gaismā.

„Treneri, mehāniķi un komandas biedri nebeidza vien atkārtot – skaties, tu tagad pārstāvi savienību nacionālajā komandā, tev ir jābūt līmenī, un nedod dievs, nogāzīsi ūdeņus...”

„Man šķiet, esmu viens no izredzētajiem motosportists, kuram ir nesalauzti atslēgas kauli.”

„Vecīt, mums tagad pusdienās atnes cāli un izrādās, ka tas ūdens paredzēts pirkstu mazgāšanai. Bet mēs, krievi būdami, to krūzi esam izrijuši sausu.”

VIENS NO STĀSTIEM



ZIGURDS KAĻĶIS

„Godīgi sakot, vienu brīdi Latvijā pat neskaitījos, kā savējais,” tikšanās laikā atklāj leģendārais, par savulaik filigrāno braucēju dēvētais, motosportists – Zigurds Kaļķis, kurš savos septiņdesmit piecos gados joprojām krāmējās ar dzelžiem, nevis augām dienām guļ pie televizora ar siltas tējas tasi rokā. Kaļķa skaļā, noteiktā balss viņa stāstu padara vieglāk iztēlojamu. „Ja man būtu vēlreiz jāizvēlas – kā dzīvot. Es darītu to čna tāpat,” ar pirkstu, pa uz galda stāvošo kasti ar fotogrāfijām, uzsit Kaļķis. „Šodien atskatoties uz paveikto, liekas – johaidī, dulls galīgi. Tomēr esmu baigi apmierinātais. Man patiešām patika,” nenoliedz Zīgis.

Zigurds Kaļķis ir dzimis 1939. gadā Beberbeķos, kur dzīvo vēl šodien. „Vispār dzīve ir interesanta. Pirms motosporta puika būdams lasīju visādas grāmatas un vēlējos kļūt par jurnieku. Agrāk pēc septītās klases varēja stāties tehnikumā, tāpēc nolēmu iet jūras skolas ceļu. Bet izrādījās, tur visas mācības notiek krievu valodā. Rajonā, kurā esmu dzimis un audzis – Beberbeķos, neviens krieviski runājošs tolaik nedzīvoja. Es nevienu pašu vārdu krieviski nesapratu. Nevienu! Tāpēc jūras skolai nolēmu iet ar līkumu, un iestāties auto tehnikumā. Bet arī tur pirmais eksāmens krievu valoda. Protams, ar mani ir cauri,” smeļ Kaļķis.

Apritot sešpadsmit gadiem, jaunais Zigurds nokārtojis motocikla tiesības. Tā kā pēc sadursmes ar izteikti uzspiesto krievu valodu mācību iestādes, topošais motosportists skolas solam atmetis ar roku un sācis strādāt. „Vecāki no manis naudiņu par *paiku* neprasīja, tāpēc





Zigurds Kaļķis

Dz. 1939. gada 5. februārī

1961. gadā pirmo reizi izcīna PSRS
čempiona nosaukumu 350 cm³
klasē un 3. vieta 500 cm³ klasē.

1962., 1963., 1966. gados
PSRS čempions 500 cm³ klasē.

Pēdējais starts 1969. gada rudenī –
zelta medaļa starptautiskā 6. dienu
sacensībā Vācijā.

ātri vien iekrāju un iegādājos motocikletu, *IŽ 49*,” par savu pirmo dzelzs kumeļu stāsta Zigis. „Piecdesmito gadu vidū, Šmerlī norisa starptautiskais motokross. Atceros, toreiz piedalījās arī slavenais somu motosportists Raimo Reins. Es paskatījos, man patika, tāpēc nospriedu, ka jābrauc arī pašam.”

Entuziasma uzlādēts jaunais Zigurds Kaļķis devies uz DOSAAF mītni Rīgā, Akas ielā, lai kluba priekšniekam Oskaram Valbergam lūgtu atbalstu un palīdzību. „Valbergs mani noveda pagrabā, kurā krustu šķērsu samesti mētājās motociklu rāmjī, rati, bākas, motori, dakšas, un teica – ja tu no tās čupas vari uztaisīt motociklu, tad uz priekšu,” savu stāstu turpina Zigis. „No tās dzelzu čupas es saliku *IŽ 46*. Priekšējās krosa riepas tolaik bija deficīts, dabūt nevarēja, tāpēc paši no parastās ielas riepas griežām *pumpeni*. Aizmugurē lika Ļeņingradas pumpeni tolaik savienībā krosā visi ar tādām brauca.”

„Pirmos rezultātus es diezīn kā neatceros. Bet sacensībās piedalījos daudz. DOSAAF ik svētdienu brauca uz gonku Saldū, Cēsīs, Tukumā vai kur citur republikā. Arī nokļūšana līdz sacensībai bija interesanta. Smagās mašīnas *kuzavā* krāmēja motociklus, kuriem paši sēdās virsū un tā arī brauca.”

1957. gadā Zigurdu Kaļķi iesauca Padomju armijā. „Puikas ieteica stāties Armijas sporta klubā (turpmāk tekstā ASK), tāpēc izrakstījos no DOSAAF, iestājos ASK un līdz ar to paliku dienēt Baltijas kara apgabalā. Mani rezultāti nebija slikti, tāpēc cerēju, ka nekas nemainīsies un mani paturēs tepat. Tomēr mani aizsūtīja uz Austrumvāciju. Līdz ar ko motosportam beigas. Finišs,” lielo pārdzīvojumu atceras Kaļķis. „Būdam Vācijā uzrakstīju vēstuli Edvīnam Ķirsim (mēs iepazināmies, kad dienēju ASK, Rīgā), kurā paskaidroju, ka man ar motosportu vairs nav nekāda darīšana. Es nemaz nenojautu, ka arī Vācijā pastāv ASK. Izrādījās, Edvīns pazīst treneri no vietējā sporta kluba. Pirms jaunā gada viņi tikās Maskavā. Ķirsis mani rekomendēja un jau februārī saņēmu izsaukumu uz ASK. Mēs bijām desmit *zoļļi*, no kuriem mani rezultāti motosportā bija augstākie, tāpēc saņēmu jaunu *IŽ 57* un pateicoties jaunajai tehnikai, uzlaboju arī rezultātus.”

1960. gadā Zigurds Kaļķis piedalās PSRS čempionātā motokrosā, kurā demonstrē Vācijā uzkrāto pieredzi. „Kad vietējās Vācijas sacensībās pagāju garām virsdienesta vīriem, bija tāda sajūta, ka esmu kļuvis

par pasaules čempionu. Tie bija vīri, kuri brauca izlasē un turējās pirmajā desmitniekā.” PSRS čempionātā Kaļķis iegūst divas medaļas un, pateicoties sasniegumiem, tika uzņemts savienības izlasē. „Ja tā atskatās, tad šķiet, progresēju milzīgā ātrumā, jo divu gadu laikā iekļuvi izlasē. Un 1960. gada rudenī jau piedalījos Anglijas daudzdienu gonkā. Mana pieredze daudzdienās bija niecīga. Pirms tam biju braucis tikai vienu gonku Krievijā, tamdēļ Anglijas sacensība man bija sevišķi smaga.”

„Pirms Anglijas mani tā strostēja, ka naktīs miegs nenāca,” smeļ Zigis. „Treneri, mehāniķi un komandas biedri nebeidza vien atkārtot – skaties, tu tagad pārstāvi savienību nacionālajā komandā, tev ir jābūt līmenī, un nedod dievs, nogāzīsi ūdeņus...”

Savienību Anglijas daudzdienu sacensībās pārstāvēja divas padomju komandas – nacionālajā (brauca tikai ar savas valsts ražotiem motocikliem) un *sudraba vāze* (ražotājvalstij nebija nozīmes). „Es skaitījos *sudraba vāzes* rindās. Mēnesi pirms sacensībām visi braucēji pavadīja treniņnometnē Maskavā. Bet pirms sacensībām atklājās, ka Reiņa Rešetnieks dokumenti nav nokārtoti un viņš uz Angliju netiek. Līdz ar ko mums viens *gonsčīks* trūkst, un rezervē cita nav. Situāciju glāba bijušais motosportists Edmunds Krūze, kurš mums brauca līdzī, kā šoferis. Viņam neatlika nekas cits, kā vien braukt Rešetnieka vietā. Tomēr sanāca tā, ka mana vietā – *sudraba vāzes* komandā ielika Krūzi, bet mani Rešetnieka vietā – nacionālajā komandā.”

Zigis ir drošs – ja būtu palicis dienēt Rīgā, tādus rezultātus, kā saņiedza dienējot Vācijā nebūtu aizsniedzis nekad. „Es tiku baigi spēcīgā kolektīvā. Turklāt katru svētdienu braucām uz sacensībām. Mēs cīnījāmies ar vietējiem, bet starp viņiem *tūdaliņi* nebija. Visi nopietni vīri. Tāpēc arī gada laikā kļuvi par sporta meistaru un braucu starptautiskās sacensībās. Starp citu, man ir arī goda meistara tituls. Tāds bija īsu brīdi, līdz ieviesa starptautiskā sporta meistara titulu.”

„Daudzdienu braucienā nepastāv pirmā, otrā un trešā vieta. Visiem, kuri nav, nopelnījuši ne vienu soda punktu, iedod zelta medāli. Visiem, kuri nopelnījuši līdz desmit punktiem – iedod sudraba. Teorētiski visi varēja palikt bešā vai gluži pretēji – saņemt zeltu. Laiku vērtēja kā rallijā, no kontrolpunkta līdz punktam. Piemēram, piecdesmit kilometri jānobrauc piecdesmit minūtēs. Ja esi nobraucis par ātru, tad jāpagaida 50 metri pirms kontrolpunkta un jāpagaida. Interesanti, ka kontrolpunktā

drīkstēja iebraukt ar trīs minūšu nokavēšanos, bet nākamajā vajadzēja būt precīzi laikā,” daudzdienu noteikumus skaidro Kaļķis. „Visas motocikla detaļas marķēja – cilindrs bija pieblombēts pie kartera, galva pie cilindra, savukārt motors pie rāmja. Saproti? Motoru skrūvēt nedrīkstēja. Mainīt varēja riteņa kameras un ķēdi, kurai obligāti bija jābūt līdzī. Bet, ja apvalks ir nodilis, to drīkst mainīt 15 minūtes pirms starta,” turpina Zigis. „Vai šmaucās? Protams! Taču, tas bija ļoti, ļoti sarežģīti. Anglijas *gonkā* bija tāds moments – Izlases braucējs Nikolajs Sebašķianovs krita un salocīja priekšējās dakšas štoku. Katrā kontrolpunktā stāvēja kāds no mūsu mehāniķiem. Un vienā no punktiem Nikolajs mehāniķiem lūdza sagādāt jaunu štoku. To ietina lupatā, novārtīja dubļos un ar gumijām, kādā brīdī starp kontrolpunktiem piestiprināja pie augšējās izpūtēja trubas. Kā jau minēju, varēja mainīt visu, kas nebija marķēts un ko sportists vadāji līdzī.”

Trešajā sacensību dienā, Anglijā Zigurds Kaļķis pārsita motocikla riepu. „Posms nebija garš. Labi, ja astoņpadsmit kilometri, kuri jānobrauc divdesmit minūtēs. Līdz nomainīju riteni, zaudēju laiku, un iebraucot kontrolpunktā saņēmu piecus soda punktus. Tad gan domāju – mani uz Sibīriju aizsūtīs, ka tādu šmuci nacionālajā komandā pieļāvis. Tomēr mani, ne komandu glāba tas, ka Pilājevam atteicās motors un viņš vispār izstājās. Rezultātā nacionālā komanda ik dienu saņēma 100 soda punktus. Tad tie mani pieci pret Pilājeva četrsimt punktiem bija kā spļāviens jūrā – nevienam neinteresēja,” gardi par piedzīvoto smeļ Kaļķis, kurš no 1960. gada Anglijas daudzdienu sacensībām, 350 kubikcentimetru konkurencē mājās atgriezās ar sudraba medaļu kaklā.

Daudzdienu sacensībās Padomju Savienībā galvenokārt atšķīrās ar to, ka klāt nāca granātas mešana, šaušana un bremzēšana. „Mēs ar Pēteri Serģi bijām Latvijas daudzdienu izlasē. Pēterim tā brāķīgi gāja ar šaušanu, tāpēc abi gulāmies līdzās. Viņš deva man savas patronas, un es šāvu arī viņa vietā. Gan šaušana, gan bremzēšana, gan granātas mešana notika pirms sacensībām trasē,” atceras Zigis.

Pirmspēdējo daudzdienu sacensību Kaļķis nobraucis Rietumvācijā, 1965. gadā. „Man ar to pietika. Es nobraucu pa nullēm un tiku pie zelta medaļas.” Tomēr liktenis Zigim piespēlēja vēl reizi baudīt daudzdienu pārbaudījumus pirms pilnīgas atteikšanās no tāda veida sacensībām. „DOSAAF bija tāds treneris Skalbergs. Viņš gatavoja komandu sacen-

sībām Almatā un viens no viņa braucējiem *apšķīlās*. Brīvo vietu piedāvāja man. Es tolaik vairs nebraucu, bet gan strādāju par treneri ASK. Visu mūžu esmu braucis ne zemāk par 250 kubiem, bet te, Skalbergs man piedāvā 125 kubu moci. Es viņam saku, ka ar tādu mazu mocīti pat braukt neprotu. Tomēr pēc pasēdēšanas ērtā motocikla sedlos, piekritu. Lai iet,” ar kulaku pa galdu jautri uzsit Zigis.

„Pirmā diena ritēja labi, arī otrā beidzās veiksmīgi. Trešajā dienā kaut kādā ģerevņā šķērsoju no apaļiem akmeņiem bruģētu ceļu. Amortiņi tik labi, un motocikls tik viegli slīd... Vienmēr, ja ceļš ir aizdomīgs, jāstāv kājās, bet ja tas ir simtprocentīgi labs, var sēdēt. Es redzu, ka ceļš ir labs un sēžu tik nost,” balss tembru kāpina Zigis. „Tomēr vienā vietā, pavasarī ir tecējis ūdens un ceļš ir izskalots aptuveni divu metru plats un pus metru dziļš grāvis. Es nepaspēju piecelties kājās. Protams, lidoju pāri ragiem uz acīm dubļos – roka beigta, kāja beigta un sacensībām finišs. Tāpēc es vienmēr saku, ka nekad nevajag līst svešā kubatūrā, ”pārbaudītajā atziņā dalās Kaļķis.

Lai gan Zigurdam Kaļķim netrūkst atmiņas par daudzdienu braucieniem, tie viņa karjerā ir bijuši visai maz. Pamatā Kaļķis braucis solo motokrosā un skatītājus Latvijā iepriecinājis reti. „Godīgi sakot, mājās esmu braucis ļoti maz. Pārsvārā klīdu pa treniņnometnēm vai pasaules posma etapiem. Latvijas trasēs esmu cīnījies ar Reini Rešetnieku, Ķirsi, Andri Kļaviņu, Arni Angeru, Jāni Serģi un brāļiem Kalniņiem no Saldus.”

Padomju Savienības izlasē Zigurdu Kaļķi uzņēma 1960. gadā. Gadu vēlāk izlasei pievienojās vēl viens letiņš – Andris Kļaviņš, ar kuru Kaļķis plecu pie pleca cīnījies 500 kubikcentimetru klasē. „Mūsu cīņa bija ilga. Mēs cīnījāmies teju desmit gadus,” atceras Zigurds. „Savienības izlase reāli cīnījās par otro desmitnieku, jo pirmajā dominēja Angļi un Zviedri,” piemetina Kaļķis.

„Spilgti prātā palicis pasaules etapa posms 500 kubikcentimetru klasē, Somijas pilsētā Ķikurillā. Starp citu, tur ir slavena krāsu fabrika,” iestarpina Zigis. „Trase atradās smilšu karjerā, bet smilts tur tāda, ka mūsu jūrmalas kāpas ne blakus nestāv! Tik mīksta, tik smalka – braukšana kā ziemā. Tiesa sacensība bija vienmuļa, tā iemesla dēļ, ka ieņemto vietu pēc starta trasē mainīt bija neiespējami, jo izbraucot no špūres, atgriezties tajā bija neiespējami.”

„Sešdesmitajos gados startu deva ar karogu. Bet Beļģijā es redzēju

pirmo starta mašīnu, kura bija uztaisīta izmantojot mašīnas bremžu diskus. Tiesa bomis nebija visā garumā, bet gan dalīts pa posmiem. Un nelaime tāda, ka bomis nekrita vienlaicīgi, bet gan pa daļām. Atceros bildi žurnālā, kurā redzams, ka pirmie desmit jau ir aizbraukuši, otrie desmit tikko sākuši braukt, bet trešais desmitnieks vēl tikai gaida startu,” par neveiklību gardi smeja Kaļķis un piebilst. „Tad viņi saprata, ka tā mašīna ir nepilnīga un atgriezās pie vecā laba karoga.”

Vispildītāk Kaļķis atminas pavadīto laiku Anglijā. Šauros grāvīšus, ačgārnās joslas un piedzīvojumus viesnīcā par kuriem sirmajam vīram, stāstot jāsarkst vēl šodien. „Anglijā mēs ieradāmies dažas dienas pirms sacensībām un apmetāmies hotelī. Pēc treniņiem atgriezāmies viesnīcā, kur mums galdā liek maizi. Turklāt šķēles tik plānas, ka cauri spīd. Mēs sākam bļaut un drīz vien maize uz galda ir cik lien. Līdzās galdam atradās mazāks galdiņš uz riteņiem, kurš noklāts ar dažādiem traukiem, kuros uzglabājās mērces. Mēs izēdām visas tās mērces. Velns, cik viņas bija labas! Otrajā dienā pie pusdienām galds ar mērcēm novākts – nevienas pašas burciņas,” gardi stāsta Zigis.

„Bet par ko man visvairāk, ja tā var teikt – vēl tagad ir kauns. Mēs atgriezāmies pēc treniņa pārguruši, turklāt visus moka nenormālākās slāpes. Ēdamzālē stāv liela krūze ar ūdeni, kurā samesti peld citroni. Krūzes saturu mēs izlējam pa glāzēm un gardu muti izdzērām. Garšīgi taču. Vecīt, mums tagad pusdienās atnes cāli un izrādās, ka tas ūdens paredzēts pirkstu mazgāšanai. Bet mēs, krievi būdami, to krūzi esam izrijuši sausu. Pirms devāmies uz Angliju, pavadījām veselu stundu instruktāžā par to, kas mūs sagaida galā. Nu būtu pateikuši, ka no tās krūzes nevar dzert,” sašutumā sauc Kaļķis.

„Man šķiet, esmu vienīgais motosportists, kuram ir nesalauzti atslēgas kauli,” spriež motosporta veterāns. „Man ir laužts kreisās kājas īkšķis, rokas pirksts, labā kāja zem ceļa un vēl man ir sabendēts labais plecs. Tas notika Viļņā, kādā armijas gonkā. Man uz starta aizķēra gāzes trosi. Pat nevaru pateikt, kā tas gadījās, bet rezultātā nevarēju nomest gāzi un apstāties. Motocikls lielā ātrumā rāvās uz priekšu. Man bija izvēle – meža trasē nogriezties ātrāk un traumēt kreiso plecu ķerot koku, vai griezties vēlāk un upurēt labo. Sanāca mirklis par vēlu. Plecs nav laužts, bet saites ir izstaipītas. Glāzīti es varu pacelt, bet matus saķemmēt gan ne.”

Pēc motosporta karjeras beigām Zigurds Kaļķis no 1972 līdz 1986. gadam strādājis Armijas sporta klubā par treneri. Bet pēc tam saņēmis armijas norīkojumu doties uz Čehoslovākiju, trenēt zaldātus motosportā. Tomēr nekāda trenēšana nav iznākusi, jo Rīgā dokumenti kārtoti pārāk ilgi un ierodos galā, izrādījies, ka trenera vieta jau sen atdota citam. Zigis stāsta, ka neviens viņu nav steidzies dzīt atpakaļ, tāpēc iecelts par garāžas priekšnieku, kur atbildējis par transportu. „Es demobilizējos 1990. gadā un kopumā nodienēju 32 gadus,” galvā rēķina Zigurds Kaļķis.

