



VALSTS ROBEŽSARDZES ATMIŅU STĀSTI



Aleksandra Lārmaņa atmiņstāsts

Esmu Aleksandrs Lārmanis, robežsardzes majors. Dienēju no 1992. gada līdz 2004. gadam, un mans pēdējais ieņemtais amats Valsts robežsardzē bija Ludzas pārvaldes Aviācijas dienesta priekšnieks (no 2002. līdz 2004. gadam).

Kopš bērnības biju sapņojis kļūt par lidotāju un, pabeidzis vidusskolu, iestājos Kara lidotāju skolā Armavirā, Krasnodaras apgabalā, ko beidzu 1989. gadā. Dienot Krievijas armijā, pēdējā dienesta vieta man bija Iznīcinātāju aviācijas pulks, kas bāzējās Latvijā, Vainodē. Tur lidoju ar tā laika jaunāko krievu iznīcinātāju SU-27.

Godīgi sakot, tai laikā nedomāju par politiku un to, kas notiek man apkārt, kamēr 1991. gada septembrī no dienesta Krievijas armijā atvaļināja visus Baltijas valstu obligātā dienesta karavīrus, bet šo valstu virsniekiem piedāvāja atvaļināties brīvprātīgi. Kā latvietis un virsnieks es sapratu, ka gribu palikt Latvijā. Bet jāatzīst, nemaz tik viennozīmīgi šis lēmums nenāca, jo bija skaidrs, ka lidot ar iznīcinātājiem Latvijā, kas ir mans dzīves sapnis, diez vai būs vairs lemts. Tomēr patriotiskās jūtas ņēma virsroku, un jau 1991. gada oktobrī es ierados Latvijas Ministru Padomes Sabiedrības drošības departamentā pie tā vadītāja A. Pļaviņa, kuram ziņoju, ka esmu gatavs iestāties Latvijas Kara aviācijā.

Uzzināju, ka tādas vēl nav, un nebija zināms, kad tā vēl būs. Bet tad A. Pļaviņš atcerējās, ka Jelgavā viens Latvijas patriots – bijušās Padomju armijas rezerves virsleitnants Gustavs Kalniņš formē Robežsargu bataljonu, un viņam esot ideja organizēt Latvijas–Lietuvas apsekošanu no gaisa. Devos uz Jelgavu, sameklēju G. Kalniņu un pieteicos, ka būtu gatavs dienēt kā pilots. G. Kalniņš vēlējās pieņemt mani dienestā uzreiz, jau 1991. gada oktobrī, tomēr man vēl bija jāatvaļinās no Krievijas armijas. Taču šis process birokrātisku iemeslu dēļ ievilkās un 1992. gada aprīlī, nesagaidot oficiālu atvaļināšanu no Krievijas armijas, es iestājos dienestā Robežsargu brigādes 5. Jelgavas robežsargu bataljonā. Faktiski, līdz 1992. gada augustam es vienlaicīgi dienēju Latvijas un Krievijas armijā – tādi bija laiki. Latvijas armija veidojās, bet Krievijas – gatavojās izvešanai un pamazām izformējās, bet brīžiem – degradējās. Tā rezultātā, es, profesionāls kara lidotājs, no 20 tonnu smaga, bruņota, reaktīvā virsskaņas iznīcinātāja ar motora jaudu desmitiem tūkstošu zirgspēku, pārsēdos uz Latvijā ražotu divvietīgu motodeltaplānu Sapfir-2, kura pacelšanās svars bija ap 200 kg, ātrums – 60 km stundā, jauda – 30 zirgspēki.

Gustava Kalniņa vadībā mēs izstrādājām principus motodeltaplānu izmantošanai robežsardzē, noziņojām tos Robežsargu brigādes štābam uz Rīgu, un šo ideju atbalstīja toreizējais Robežsargu brigādes štāba priekšnieks pulkvežleitnants Jānis Martukāns. Viens motodeltaplāns tika iepirkts jau 1992. gada jūlijā no RAF rūpnīcas, vēl trīs – pēc gada. To vienu bija plānots atstāt Jelgavas bataljonā, pārējos trīs, pēc attiecīga personāla sagatavošanas, bija plānots iedalīt citiem brigādes bataljoniem, kas vēlēsies tos izmantot. 1992.

gada vasarā uzņēmuma „RAF AERO” deltaplānu konstruktors Ņikita Bogdanovs sagatavoja mani lidošanai, bet drusku vēlāk man pievienojās arī Māris Smiltāns, kurš tobrīd vēl bija LLU students un darbojās RAF AERO deltaplanieristu pulciņā.



Instruktors Ņikita Bogdanovs un pilots Aleksandrs Lārmans sekundi pirms deltaplāna pacelšanās. Foto - Uldis Pāže, LETA ¹

Un tā 1993. gada pavasarī mēs uzsākām Latvijas–Lietuvas robežas gaisa patrulēšanu. Ikdienas patrulēšanas parasti veicām divatā ar M.Smiltānu – es, kā pilots, viņš – kā novērotājs. Lidojumi notika pārsvarā ļoti agri no rīta, uzreiz pēc saullēkta, kad bija mierīgāks gaiss, un motodeltaplānu nesvaidīja gaisa plūsmas. Kā arī rīta rasā no gaisa varēja skaidri redzēt nelikumīgo robežas šķērsotāju atstātos pēdu celiņus. Izmantojot pārnēsājamās rācijas VIOLA, no gaisa uzreiz nodevām informāciju par pēdām tuvumā esošām robežsargu patruļām, kuras, iepriekš saskaņojot, atradās lidojuma rajonā, un tās ātri apsekoja robežpārkāpumu vietas. Jāatzīst, ka tieši no gaisa paši pārkāpēji ne reizi netika atklāti, taču, apkopojot informāciju par vietām, kur visvairāk bija pēdu celiņu, tur nākamajās naktīs tika veidoti slēpņi, kuri guva rezultātus.

Tajā laikā mūsu motodeltaplāns bāzējās Meitenes robežkontroles punkta (RKP) izvietojumā, faktiski uz pašas robežas. Lidojumi notika no neliela lauku ceļa, kas aizvietoja lidostas skrejceļu. Regulāri aplidojām robežas posmus arī ar Jelgavas bataljona rotu un vadu komandieriem, piemēram, Jelgavas rotas komandieri Vjačeslavu Abramenko, vada komandieri Pēteri Pūliņu u.c. Laiku pa laikam darbība ar motodeltaplānu tika demonstrēta dažādu līmeņu delegācijām un pārbaudītājiem. Daži no viņiem bija pietiekami drosmīgi, lai izlidotu kopā ar mani lidojumā. Tā reiz bija arī ar brigādes štāba priekšnieku J.Martukānu, kurš ieradās pārbaudīt dienesta organizāciju un izteica vēlmi aplidot robežu. Es piesprādzēju pulkvežleitnantu novērotāja vietā, īsi noinstruēju un izbraucu uz starta pozīciju. Īss ieskrējiens, sāku pacelšanos, bet jūtu, ka mans ”putns” nevis ceļas tālāk, bet pamazām sāk krist. Mūsu svars kopā ar štāba priekšnieku, kurš bija liels un brašs vīrs, pārspēja Sappfir aerodinamisko celtspēju un tas pamazām sāka svērties grīstē. Lai glābtu tehniku un arī savas dzīvības, sāku izmisīgi raudzīties pēc piemērota laukuma, kur mēģināt veikt avārijas nosēšanos.

¹ http://www.periodika.lv/periodika2-viewer/view/index-dev.html?lang=fr#panel:pa|issue:p_001_diea1993n094|article:DIVL9|query:Aleksandrs%20L%C4%81rmans|issueType:P

Ieraudzīju tādu pa labi no kursa, uz pēdējiem augstuma metriem paspēju izlīdzināt lidaparātu un nosēdināt to labības laukā. Uff, labi, dzīvi, veseli! J.Martukāns arī aptvēra, ka tā ir avārijas situācija, bet uzreiz pajautāja, kur mēs esam. Ups, mēs nosēdāmies Lietuvā, sanāk – nelikumīgi pārkāpām gaisa robežu! Skaidrs, ka Lietuva bija brālīga valsts, bet tomēr – tā ir sveša, suverēna valsts un lietuviešu robežsargi, tāpat kā mēs, aktīvi sargā savu robežu. Sapratuši, ka tūlīt iespējams būs starptautisks skandāls ar divu Latvijas robežsargu nelikumīgu “ielidošanu”, mēs kopā metāmies ātri transportēt savu aparātu uz Latvijas pusi, līdz kurai bija kādi 300 metri. Pie kam es tik nobrīnījos, cik ātri varenais un respektablais štāba priekšnieks jož man pa priekšu un vēl aiz roktura velk pusotra simta smago deltaplānu tā, ka es knapi viņam tieku līdz.

Jāsaka, uzreiz bija redzams, ka motodeltaplānu izmantošanai bija daudz objektīvu ierobežojumu, pirmkārt, jau liela atkarība no laika apstākļiem. Ātri kļuva skaidrs, ka nopietnam un regulāram robežsargu atbalstam no gaisa ir nepieciešami helikopteri. Aviācijas dienestu tai laikā Jelgavas bataljonā tā arī neizveidoja, faktiski es no sākuma trīs gadus biju Jelgavas bataljona fiziskās sagatavošanas priekšnieks, vēlāk – Robežapsardzības nodaļas vecākais virsnieks. Kad progresīvo priekšnieku Gustavu Kalniņu 1994. gadā pārcēla dienesta interesēs uz brigādes štābu Rīgā, viņa vietā iecēla pulkvežleitnantu Māri Šteinblūmu, kurš neatbalstīja aviācijas darbību. Ar to motodeltaplānu regulāra izmantošana Jelgavas bataljonā faktiski beidzās, un 1995. gadā tie tika nodoti uz brigādes štāba noliktavām. 1996. gadā tos savukārt nodeva uz Ludzas pārvaldi, kur pārvaldes priekšnieks pulkvežleitnants Jānis Kuprinskis uzņēmās izmantot tos perspektīvo robežsardzes pilotu treniņu lidojumiem, bet tas jau ir cits stāsts.

Es pats divus gadus aktīvi nodarbojos ar robežapsardzības dienesta organizācijas jautājumiem Jelgavas robežsargu bataljonā, bet no 1997. gada rudens līdz 1998. gada rudenim biju kursos Vācijas Robežsardzē, kur, cita starpā, sīkāk iepazinos ar Vācijas Robežsardzes dienesta aviācijas organizāciju. Redzēju, ka vācieši vieglos četrvietīgos helikopterus „Aluette-III” bieži vien izvieto tieši robežapsardzības nodaļās, kur ierīkoti nelieli nosēšanās laukumi un degvielas uzpildes vietas, kas ļauj tos ļoti īsā laikā izsaukt uz robežu un iesaistīt pārkāpēju meklēšanā ”pa karstām pēdām”. Šo principu vēlāk sekmīgi ieviesa arī Latvijas Valsts robežsardze.

Atgriežoties Latvijā, es no 1998. gada līdz 2001. gadam dienēju Meitenes RKP priekšnieka vietnieka amatā, taču reāli tas bija laiks, kad, izpildot toreizējā Valsts robežsardzes priekšnieka ģenerāļa Gunāra Dāboliņa uzdevumu, – Robežapsardzības pārvaldes priekšnieka pulkveža Konstantīna Šarigina vadībā aktīvi strādājām kopā ar Robežapsardzības pārvaldes kolektīvu pie helikopteru izmantošanas koncepcijas Valsts robežsardzē, tāpēc bieži sanāca braukt uz Rīgu, uz Valsts robežsardzes Galveno pārvaldi. Vienlaicīgi notika helikopteru tehniskās bāzes un apkopes speciālistu meklēšana un sagatavošana, normatīvu izstrāde, kur galvenais organizators savukārt bija Valsts robežsardzes Nodrošinājuma pārvaldes priekšnieks pulkvedis Aleksandrs Svirskis, kuram bija liela pieredze aviācijas jautājumos vēl Padomju armijā. Viņam kabinetā bija liels, ērts dīvāns, uz kura kolektīvi tika apspriestas robežsardzes aviācijas vīzijas, bet bieži man sanāca uz tā arī pārnakšņot, jo darbs bija no tumsas līdz tumsai, un pēdējais vilciens līdz Jelgavai bija nokavēts.

Pētījām ārzemju partneru – galvenokārt vāciešu un somu praksi, meklējām pilotus, salīdzinājām helikopteru tipus. Izrādījās, ka Salacgrīvas ostas RKP priekšnieks Armands Ziemeļis arī ir bijušais pilots, un

tūkstošgades mijā kopā ar viņu sākām mācīties lidot ar amerikāņu vieglajiem helikopteriem Bell-206B. Teoriju un pirmos praktiskos lidojumus apguvām Latvijas uzņēmumā „Baltijas Helikopters”, bet turpinājām praktisko lidojumu apmācību Somijā.

Pateicoties teicamajiem Latvijas un Somijas robežsargu kontaktiem un personīgai ģenerāļa G.Dāboliņa un pulkveža K.Šarigina sadarbībai ar somu kolēģiem, kuri tajos laikos palīdzēja organizēt ļoti daudzus dienesta jautājumus Valsts robežsardzē, 2002. gadā no somiem tika saņemts dāvinājumā teicamā stāvoklī esošs bijušais somu robežsargu helikopters Bell 206B.



No kreisās puses: helikoptera pilots majors A.Lārmanis, SIA „Baltijas helikopters” direktors S.Požarskis, ģenerālis G.Dāboliņš, Civilās aviācijas aģentūras direktors M.Gorovcovs, helikoptera pilots kapteinis A.Ziemelis sadarbības līguma noslēgšanas dienā, 2002.gadā, Rīgā. Foto – Valsts robežsardze.

Pēc apmācību pabeigšanas un helikoptera privātpilota licences iegūšanas, es ar Armandu Ziemeli, kam vēlāk pievienojās jaunie piloti Juris Koreņevskis un Ēriks Gražulis, kā pirmie Latvijas Valsts robežsardzes “štata piloti” patstāvīgi sākām regulārus patrulēšanas lidojumus ar modernu robežsardzes dienesta helikopteri 2003. gadā – tikai 10 gadus pēc tam, kad pirmo reizi pacēlos gaisā ar pirmo neatkarīgās Latvijas robežsardzes dienesta gaisa kuģi Sapfir-2!

14.01.2021.

Aleksandrs Lārmanis