

## OSVALDAS KUBILIŪNAS IR JACHTA „LIETUVA“

Venantas Butkus

2004.09.13.

**Jachta „Lietuva“ į mūsų šalies jūreivystės istoriją įeis kaip pirmasis Lietuvos burlaivis, apiplaukęs Žemę. Tačiau vertėtų prisiminti ir tai, kad pirmojo ir ilgamečio „Lietuvos“ kapitono Osvaldo Kubiliūno (1931 11 18-1995 03 04) dėka šios jachtos denyje jūrinio buriavimo mokyklą išėjo ne vienas dabar žinomas kreiserininkas. O kas suskaičiuos tuos įvairaus amžiaus ir skirtingų profesijų žmones, kurie, bent kartą pasisupę ant bangų su „Lietuva“, tapo ištikimais jūros ir burių pasaulio bičiuliais?**

**Daug dienų ir naktų, siaučiant audrai ir vėjui nurimus, teko man praleisti „Lietuvos“ denyje. Nors tada, prieš keletą dešimtmečių, mūsų plaukiojimai apsiribojo daugiausia rytiniais Baltijos pakraščiais, tačiau tai buvo savotiška tolimųjų odisėjų, apie kurias nesiliovėme svajoję, preliudija. Ji buvo paženklinta įdomiais susitikimais ir smagiais nuotykiams. Visa tai dabar atsispindi atmintyje kaip jūros veidrodyje. Tegul šis prisiminimų pluoštelis būna dėkingumo duoklė OSVALDUI KUBILIŪNUI, užkrėtusiam mus „jūros karštlige“, ir tiems vėjo broliams, su kuriais teko plaukioti.**

### VALANDA SU ATLANTO „ROBINZONU“

„Lietuvos“ tada dar nebuvo: tokio tipo jūrinę jachtą lenkų konstruktoriai dar tik projektavo. Bet tą 1973 metų vasarą, kai mes, vadovaujami Osvaldo, „Atlantu“ nuburiavome į Gdynę, ne vienas patyrėme tam tikrą šoką. Labai jau skurdžiai atrodė mūsų Leningrade statytas Atlantas“, atsidūręs tarp plačių ir aukštaborčių „Arkturų“, elegantiškų „Taurų“, senamadiško stiliaus „Opalų“ ir kitų iš įvairių šalių susirinkusių burlaivių. Osvaldas, jau seniai draugaujantis su lenkų buriuotojais, greitai iššniukštinėjo, kad Leonido Telygos jachtų statykloje Ščecine (Leonidas Telyga – pirmasis lenkas, vienas pats apiplaukęs pasaulį jachta), projektuojamos didelės jūrinės jachtos, kurių korpusai bus statomi iš stiklo plastiko. Nedrįstu kategoriškai teigti, bet ar tik ne tada Osvaldo galvoje gimė mintis parplukdyti tokį burlaivį į Klaipėdos jachtklubą?

Šis vizitas pas lenkų buriuotojus, manau, buvo reikšmingas ir dar vienu požiūriu. Turėjom progos iš arčiau susipažinti su savo kolegomis, kurie šturmo Atlanto vandenyną. Ką tik iš transatlantinių lenkynių buvo grįžę trys lenkų vienutininkai – Kšištofas Baranovskis su „Polonezu“, Tereza Remiševska su „Komodoru“ ir Zbignevas Puchalskis su „Miranda“. Atvirai pasakius, mes nelabai tikėjomės susitikti su jais prie vieno stalo, bet, kaip mėgdavo sakyti Kuba (Osvaldo pravardė, tuo metu žinoma visiems buriuotojams nuo Leningrado iki Rostoko, o gal ir dar toliau), buriniame laivyne visko pasitaiko.

– Žiūrėkit, ir „Miranda“ čia stovi, – atkreipė mūsų dėmesį Osvaldas, vos spėjus „Atlantui“ prisišvartuoti erdviame generolo Zaruskio baseine, kuriame bazavosi bent kelių jachtklubų laivai.

Trečią ar ketvirtą stovėjimo Gdynėje dieną, pamatę, kad „Mirandos“ kapitonas vienas sukiojasi po savo jachtą, mudu su Kuba pasiryžome aplankyti Atlanto „Robinzoną“.

– Aš mėgstu draugiją, tad tos 45 dienos vienatvės Atlanto vandenyse labai prailgo. Na, o jei kalbėčiau apie sunkiausius šios kelionės momentus, tai aš juos patyriau krante, besiruošdamas transatlantinėms lenkynėms, – pasakojo Zbignevas Puchalskis.

Vienuolikos metrų ilgio šliupas „Miranda“ pirmą kartą į vandenį buvo nuleistas 1935 metais. O savo paskutinį plaukiojimą, kuris baigėsi jūros dugne, atliko 1969 metais. Buvę šios jachtos savininkai nutarė, kad neverta kelti seną laivą iš gelmės ir paliko jį likimo valiai. Tačiau aistringas buriuotojas ir neblogas inžinierius Zbignevas Puchalskis manė kitaip. Jis iškėlė senutę jachtą iš vandens ir, dirbdamas iki devinto prakaito, sugražino jai gyvybę.

Lenkai savo socialistiniame lageryje gyveno šiek tiek laisviau už mus, bet ir iš ten nelengva buvo ištrūkti į platųjį pasaulį. Kai pagaliau buvo įveiktas šis barjeras, Puchalskiui teko išlaikyti dar vieną testą. Dabar, atrodo, tokios taisyklės jau nebėra, bet prieš keletą dešimtmečių transatlantinių

lenktnių organizatoriai reikalavė, kad būsimieji varžybų dalyviai prieš tai atliktų 500 jūrmylių vienutininko žygį. Puchalskis išlaikė ir šį bandymą.

Beveik valandą trukusiame mūsų pokalbyje Zbignevas Puchalskis pasakojo, ką jis patobulino jachtos įrangoje, kad lengviau būtų vienam valdyti laivą, kokius naudojo navigacijos prietaisus, kaip buriavo audringu oru.

– Po poros metų vėl vyks transatlantinės lenktynės. Varyk, Osvaldai, į jas savo „Atlantą“. Palenktyniautume, – siūlė „Mirandos“ kapitonas.

Gal ir šio pokalbio paveiktas, Osvaldas kitais metais susiruošė vienas „Atlantu“ išplaukti kokiai savaitei į Baltiją. Atėjus išplaukimo dienai, mes savo kapitonui atnešėm knygų ir kitokių dalykų, kad jam jūroje laikas neprailgtų, palinkėjom „Gero vėjo!“. Deja, nuo uosto vartų Kubai teko sukti ienas atgal – neleido jam išplaukti. Atseit, vienam toks žygis pavojingas.

Tada Osvaldas sugalvojo dar vieną avantiūrą – nuplaukti „Atlantu“, 12.55 m ilgio jachta, iki Farerų salų Šiaurės Atlante. Pradžioje visokie tiems laikams būtini derinimai vyko gana sklandžiai. Beliko gauti tik „paskutinį patepimą“ LKP Centro komitete. Kažkodėl Osvaldas buvo įsitikinęs, kad pavyks įveikti ir šį barjerą, tad jau iš anksto dalijo interviu apie būsimą žygį. O gal tai buvo jo toks strateginis planas: pranešus spaudai apie būsimą plaukimą į Farerų salas, bus nebepatogu jį uždrausti. Tą dieną, kai Osvaldas su visais reikalingais popieriais lankėsi CK, šios įstaigos „organas“ „Tiesa“ išspausdino savo korespondento Klaipėdoje žinutę, kad „Atlantas“ plaukia į Farerus. Nepadėjo. Kodėl uždraudė šią kelionę, partiniai bosai tada daug neaiškino.

„Atlantas“ Kubai ir jo komandai ištikimai tarnavo dar ne vienerius metus, tačiau į vakarų pusę toliau Gdynės taip ir nenuplaukė. O Zbignevas Puchalskis 1973 metų rudenį nauja jachta „Kopernikus“ išplaukė į dviejų metų kelionę aplink pasaulį.

#### **PATI DIDŽIAUSIA – LIETUVOJE**

Pagaliau atėjo ta diena, o tai buvo 1976 metų rudenį, kai būrys šaunių vyrų nukako į lenkų firmos „Navimor“, prekiaujančios jachtomis, parodą Leningrade. Paskui juos iš dangaus „Aerofloto“ lėktuvu nusileido Osvaldas, nešinas oficialiu popieriumi, atstojančiu pinigais. Neilgos derybos, keletas manevrų, padėjusių aplenkti konkurentus, ir svajonės tapo realybe. Didžiausia visame Pabaltijyje jachta atiteko klaipėdiečiams.

Septintojo dešimtmečio pradžią galima laikyti Lietuvos buriuotojų aukso amžiumi. Per keletą metų, padedant respublikos didžiųjų įmonių vadovams, užmerkiant akis revizoriams ir tikrintojams, buvo nupirkta nemažai jūrinių jachtų, kurios ilgą laiką net po nepriklausomybės atgavimo sudarė mūsų šalies burinio laivyno pagrindą. Nemanau, kad šiam reikalui skirti pinigai, net šių dienų požiūriu, buvo išmesti į balą. Tai jų pagalba buvo „iškirstas langas“ į jūrą ir platesnį pasaulį, susiformavo jūrinių buriuotojų karta. Be viso šito nebūtų Lietuvos išgarsinusios trys mūsų jachtos, Atgimimo pradžioje perplaukusios Atlantą, nebūtų su lietuviška vėliava apiplaukusi aplink pasaulį jachta „Lietuva“.

„Lietuvos“ pirkimą finansavo tuometinis Lietuvos žuvies pramonės susivienijimas. „Už tai buriuotojų vardu nuoširdžiai tariame ačiū susivienijimo generaliniam direktoriui E. Urbonavičiui ir Konservų fabriko direktorei N. Naumovai“, – rašė Osvaldas Kubiliūnas viename iš „Burių“ puslapių, kurie buvo spausdinami „Lietuvos žvejo“ laikraštyje. Reikia pridurti, kad tvarkant šiuos gana sudėtingus finansinius reikalus gana aktyviai padėjo ir miesto vykdomasis komitetas, kuriam tada vadovavo A. Žalys. „Be jų pagalbos, – rašė Osvaldas, – „Lietuva“ šiandien nesipiukuotų mūsų vandenyse“.

Na, bet grįžkime į 1976 metų rudenį, kai aštuoni vyrai dar bevarde jachta tiesiai iš parodos parburiavo į Klaipėdą. Mes, juos pasitinkantieji, pamatė naują laivą, netekome žado. Pritrenkė viskas: išvaizda, dydis, įranga. Baltas, grakštus burlaivis, matuojant nuo nosies iki laivagalio, turėjo lygiai 54 angliškas pėdas. Beje, Kolumbo ekspedicijos karavelė „Ninja“, prieš 500 metų tris kartus perplaukusi Atlanto vandenyną, jei tikėsime vokiečių istoriko Henricho Vinterio pateiktais duomenimis, buvo vienu metru trumpesnė. O dar 20 metrų aukščio stiebas, ant kurio galima sukabinti bent kelis šimtus kvadratinių metrų burių. Jei anksčiau plaukiojom jūra kaip kolumbai, vadovaudamiesi vien tik kompasu, tai naujajame burlaivyje pamatėme daugybę prietaisų, kurie rodo,

koks vėjo stiprumas, koku kampu jis pučia į bures, kaip greitai plaukia jachta. Žodžiu, tai buvo „baltas laivas tolimųjų vandenų“, kaip sakoma vienoje jūreiviškoje dainoje.

– Tokiu burlaiviu nors šiandien plauk aplink pasaulį, – neslėpė senos savo svajonės Osvaldas.

Beje, jam vienam pirmųjų pokario metais buvo suteikta aukščiausia buriuotojo kvalifikacija – jachtos kapitono laipsnis, leidžiantis vadovauti bet kokio buringumo jachtai ir brt kokiame plaukiojimo rajone.

Šioks toks šurmulys kilo renkant vardą naujam laivui. Buvo siūlomi įvairiausi ir skambiausi vardai, tačiau Kuba užsispyrė – didžiausia Lietuvos jachta turi vadintis „Lietuva“. Ir be būtino tiems laikams priedėlio „Tarybų“. Partijos miesto komitete pasivaipė, pasivaipė, bet didesnio triukšmo dėl pavadinimo nekėlė. Tad pradėdant 1977 metų navigaciją ant naujosios jachtos bortų buvo užrašytas garbingas jos vardas – „Lietuva“. Kai per laivo krikštynas buvo sudaužytas tradicinis šampano butelis, turbūt ne vienas pagalvojo, kokius vandenį bus skirta vagoti šiam burlaiviui.

Pirmąjį „kovos krikštą“ (laivas juk buvo skirtas lenktynėms) „Lietuva“, vadovaujama Osvaldo Kubiliūno, gavo 1977 metų Baltijos jūros regatoje, kurioje dalyvavo apie šimtą įvairaus tipo kreiserinių jachtų, valdomų pajėgiausių Sovietų Sąjungos buriuotojų. Šiose tikrai labai „kietose“ varžybose „Lietuva“ pelnė greičiausios jachtos titulą. Dar po kelerių metų jachtos įgulos trofėjų kolekciją papildė greičiausios jachtos taurė, iškovota tarptautinėje regatoje, kuri vyko Varnemiundėje.

„Lietuva“ dalyvavo beveik visose, kol jos buvo rengiamos, Baltijos jūros taurės varžybose, nepraleido nė vieno respublikos kreiserinių jachtų čempionato, beveik kasmet išsikovojo teisę dalyvauti tarptautinėse regatose Lenkijoje ir tuometinėje Vokietijos Demokratinėje Respublikoje. Šiose lenktynėse „prisišienauta“ nemažai medalių, diplomų ir prizų. Kas be ko, būta ir skaudžių pralaimėjimų. Siekiant sulygtinti skirtingų tipų ir dydžių jachtų šansus varžybose, burlaiviams nustatomas vadinamasis lenktyninis balas. „Lietuvai“, įvertinus visus jos duomenis, šis balas buvo nustatytas labai didelis – 13,29. Taigi, norėdama laimėti varžybas, „Lietuva“ privalėjo pasiekti finišą, priklausomai nuo distancijos ilgio, bent keliomis valandomis anksčiau už tas jachtas, kurių lenktyninis balas buvo mažesnis.

Laikas ir audros negailestingai draskė bures – pagrindinį jachtos variklį, jas reikėjo keisti, tačiau nebuvo kuo. Mes jas lopėme ir vėl plaukėme, plaukėme ir vėl lopėme. Mums tiesiog patiko buriuoti. Teisus buvo anglų žurnalistas ir žinomas buriuotojas Janas Proktoras (Ian Proctor), kuris vienoje savo knygų rašė: Patyrę visus buriavimo malonumus, jūs nesiskirsite su jais iki tol, kol burės bus paklusnios jūsų rankoms“.

### NEVIRPINTI KINKŲ !

Buriavimo naujoko akyse pamatęs nerimą, Osvaldas mėgdavo sakyti :

– Buriniame laivyne visko pasitaiko, tačiau įsidėmėk du dalykus: niekas dar nėra miręs nuo jūros ligos, o jachta, kad ir kaip ji pasvirtų, neapsiverčia.

Jachta – tai ne keleivinis laivinis. Susidūrus akis į akį su atšniokščiančiomis bangomis, išgirdus, kaip vantuose klaičiai švilpia vėjas, naujokui norisi prakeikti tą minutę, kai susigundė sėsti į „riešuto kevalą“ – jachtą.

Turkų rašytojas Nazimas Hikmetas yra sukūręs ne vieną labai taiklią marinistinę miniatiūrą. Vienoje jų sakoma: „Į jūrą negalima plaukti su virpančiais pakinkliais ir neaiškiu nerimu širdyje. Kas išplaukia su drebančiomis rankomis, tas žūva. Toks jūros įstatymas“.

Tik vieną kartą per daugelį metų mačiau jūroje balstant Kubą. Ir tai iš apmaudo: latvių jachta „Vilis Lacis“ niekur neužkliuvo, o mūsų „Lietuva“, plaukusi tiksliai jos kilvateriu, netikėtai įstrigo tarp povandeninių akmenų. Plaukėme su visomis burėmis, tad smūgis buvo toks, kad vos nenulakstėm nuo denio į jūrą. Daugiau kaip pusę valandos krapštėmės nuo akmenų, o tuo metu mūsų priešininkai, pakėlę visas bures, „šiaušė“ pro šalį.

Manau, kad „Lietuvos“ archyve dar saugomas vienas unikalus dokumentas, patvirtinantis Osvaldo tvirtinimą, kad jachtos niekada neapvirsta. Jo atsiradimo istorija tokia.

Kaip žinoma, kiekvienai kreiserinei jachtai būtina turėti tam tikrą matavimo liudijimą, nusakantį jos klasę ar lenktyninį balą. Prieš Baltijos jūros taurės varžybas tokio dokumento prirėkė ir „Lietuvai“. Norint jį gauti, reikėjo skersai ir išilgai išmatuoti visus jachtos užkaborius, o surinktus

duomenis nusiųsti į Maskvą, kur juos apdorodavo ESM. Nežinia, kaip ten atsitiko – ar duomenys buvo paimti iš lubų, ar mašina suklydo, bet ji juodu ant balto išspausdino, kad „Lietuvai“ lemta plaukioti tik iki pirmo susitikimo su didesne banga, o po to – „overkilis“. Kitaip tariant, popieriai rodė, kad jachta praranda stovumą ir gali greitai apsiversti.

Naujam dialogui su ESM nebuvo laiko, nes „Lietuva“ jau stovėjo centriniame Leningrado jachtklube ir kartu su kitomis varžybose dalyvaujančiomis jachtomis laukė starto. Ką daryti? Jokiomis kalbomis ir dovanomis varžybų teisėjų širdžių nesumankštinsi, nes juos seka vos ne tūkstantis porų akių – būsimieji mūsų varžovai. Išeitis viena: praktiškai įrodyti, kad „Lietuva“ nepraranda stovumo.

„Lietuvos“ įgula ne iš kelmo spirta. Greitai buvo pasamdytas vikšrinis traktorius, kuris turėjo paguldyti ant šono vos ne 17 tonų sveriantį burlaivį. Pasižiūrėti šio renginio subėgo visas jachtklubas. Tik vargais negalais traktoriui pavyko jachtos stiebo viršūnę prilenkti prie vandens. Tada SSRS buriavimo federacijos tolimųjų jūrinių plaukiojimų komisijos pirmininkas V. Leonovas liepė pačiame stiebo viršūnės gale pakabinti vos šimto kilogramų svorį, o paskui ir pats ten raitas užsėdo. O jachta sau plūduriuoja, dešinią bortą atstačiusi tiesiai prieš saulę, ir nė nemano virsti. Vyriausiajam varžybų matuotojui neliko nieko kito, kaip surašyti aktą, patvirtinantį tai, kad jachta „Lietuva“ buvo paversta ant šono 90 laipsnių kampu, jos stiebo viršūnėje kabėjo tam tikras svarmuo, o pasvirimas nedidėjo. Išvada: praktinis patikrinimas parodė, kad jachta yra pakankamai stovi. Atrodo, kad nė viena Baltijos jūroje plaukiojanti jachta negali pasigirti tokiu nepaprastu išbandymu.

Taip jau atsitiko, kad varžybų metu dar kartą buvo patvirtintas „Lietuvos“ jachtos stovumas. 1979 metų Baltijos jūros taurės varžybos jau ėjo į pabaigą. Tais metais varžybų maršrutas buvo gana sudėtingas. Jachtos, startavusios Leningrade, apsukdamos Helsinkio švyturį, plaukė į Taliną. Kitas etapas: Talinas – Ventspilis. Šiame Latvijos uostamiestyje prasidėjo pati ilgiausia ir sudėtingiausia lenktynių distancija. Perkirtus Baltiją skersai, reikėjo surasti švyturį netoli švedų Elando salos ir tik jį apėjus plaukti į Rygą.

Orai buriuotojų nelepino: visą laiką juos lydėjo tai rūkas, tai lietus, o galiausiai – ir štorminis vėjas. „Lietuvos“ įgula, kuriai vadovavo vienas gambiausių Osvaldo mokinių – Drąsutis Kudzevičius, nuolat pirmavo. Paskutinis ir pats ilgiausias etapas turėjo nulemti, kuri iš dešimties didžiausių lenktyninių balų turinčių jachtų taps nugalėtoja.

Dėl didelio rūko mes kelias dienas nematėme nė vieno savo varžovo. Netoli Irbės sąsiaurio mus pasivijo Rygos transportinis refrižeratorius „Konda“. Pasikalbėję su šio laivo budinčiuoju šturmanu per radiją, sužinojome gerą naujieną: maždaug prieš dvi valandas refrižeratorius pralenkė tokią pat kaip mūsų jachtą, tačiau neišsidėmėjo jos pavadinimo. Na, ką – nors vienas priešininkas plaukia iš paskos. Kaip vėliau paaiškėjo, už mūsų buvo ir visas „karališkasis laivynas“.

Vėjas vis stiprėjo, ir Rygos įlankoje „Lietuva“, plaukdamas su visomis burėmis, skriejo bangomis tarpais pasiekdamas net 12 mazgų greitį. Lėkti pavėjui, nešant didžiausią jachtos burę – spinakerį, gana sudėtinga. Vairininkas nė sekunde negali prarasti budrumo ir turi žaibiškai reaguoti į kiekvieną bangos ar vėjo išdaigą.

Prie vairo stoji pats kapitonas Drąsutis Kudzevičius. Nors oras tą dieną buvo vėsokas, tačiau jau po pusvalandžio jis nusimetė šiltą striukę: nelengva sutramdyti laivą, kai bangos plėšia vairą iš rankų. Nepaisant visų Drąsučio pastangų, ne tuo kampu į spinakerį įsisukęs vėjas bent keletą kartų guldė jachtą ant šono. Iš šalies taip pakrypusi jachta atrodo labai išpūdingai ir gražiai, tačiau jos įgulai iš po kojų slystantis denis didelio džiaugsmo nekelia. Aišku, buvo galima nuleisti spinakerį, surifuoti grotą ir nesibaiminti, kad nulėksi už borto. Bet mums ant kulnų lipo latvių „Sparta“. Rytą ji buvo vos matyti, o dabar gerokai priartėjo. Jau be žiūronų galėjom įžiūrėti, kad „Sparta“ irgi šiauria su visomis burėmis. Matyt, ji anksčiau gavo vėjo ir nepraleido progos tuo pasinaudoti.

Iki finišo buvo likę koks dešimt mylių, kai mūsų jachtoje prasidėjo tikras „cirkas“. Mus pasivijusi vadinamoji „kvaila“ banga padėjo vėjui dar kartą paguldyti jachtą ant šono. Drąsutis pasuko šturvalą iki galo, vairo plunksna užlaužta skersai laivo, tačiau jachta nenori grįžti į buvusią padėtį. Vandenin paniro ne tik pavėjinis bortas, bet ir beveik pusė denio. Dar kiek, ir bangos per pagrindinį liuką plūstels į jachtos vidų. Visų akys – kvadratinės ir įsmeigtos į Drąsutį.

– Pjauk atotampą, – sušuko jis. – saugokit galvas.

Tokia komanda nuskambėjo pačiu laiku, nes jachtą guldė spinakeris ir priešingoje pusėje pritvirtintas grotas. Bendras šių burių plotas – vos ne 300 metrų. Nesunku įsivaizduoti, su kokia jėga

jachta buvo guldoma ant šono. Plaukiant fordevindu, esant tokiam stipriam vėjui, spinakerio praktiškai neįmanoma nuleisti be nuotykių. Lengviau buvo „išleisti“ vėją iš groto, bet reikėjo tai padaryti nedelsiant.

Nuskambėjus kapitono komandai, greičiausiai sureagavo Leonidas Grigorjevas. Be to, jis turbūt vienintelis iš visų tuo metu buvusių denyje turėjo peilį, nors Kuba daug kartų visiems kalė į galvas, kad audringu oru buriuotojas visada privalo turėti apsauginį diržą ir peilį. Aišku, jis dar turi būti užsidėjęs ir gelbėjimosi liemenę, bet mes neturėjome tokių, kurios nekliudytų darbui.

Taigi Leonidas brūkštelėjo peiliu per atotampą, ir virš mūsų galvų net švilpdamas praskriejo gikas – ilgas metalinis rąstas, ant kurio ištempiamas apatinis groto burės kraštas. Ačiū Dievui, mūsų galvos liko sveikos, tačiau iš pašaknų nulūžo gikas. Netekę vienos burės, ėmėme plaukti lėčiau, bet dar buvo vilties, kad iki finišo „Sparta“ nespės mūsų pavyti.

Po kokių penkiolikos minučių neišlaikė spinakerio brasų gaudyklės, todėl ši įnoringiausia ir didžiausia burė „užlipo“ į stiebo viršūnę ir mūsų jachtą vėl pradėjo siaubingiausiai guldyti ant šono. Visi rakandai, esantys viduje, jau seniai buvo išdrabstyti po visą jachtą. Iškrito iš savo gultų po naktinio budėjimo besiilsinti pamaina.

Galiausiai nutrūko ir spinakerį laikantis falas. „Išsikvėpė“ dar viena burė. Sveika liko tik mažytė „nosinaitė“ – genuja, kabanti ant forštago laivo priekyje. Šakės! „Sparta“, nors ir vartaliojasi kaip įkaušęs jūreivis, tačiau grėsmingai artėja. Buvo apmaudu, kad šitaip baigiasi beveik dvidešimties dienų ir naktų pastangos „išspausti“ iš jachtos ir įgulos visas galimybes.

Kol mes liejome savo širdgėlą, Leonidas tyliai krapštėsi prie stiebo. Nebūtų jis laivų konstruktorius – sugebėjo giką laikinai pritvirtinti prie stiebo. Greitai pakėlėme groką. Greitis padidėjo iki 8 mazgų. Štai jau ir teisėjų laivas. Finišuojam! Teisėjai rodo, kad mes atplaukėme pirmi. „Vėjo! Vėjo! Vėjo!“ – šaukiame mes, dar prieš pusvalandį vos nemaldavę, kad jis liautųsi mus kočiojęs.

Už keliolikos minučių finišavo „Sparta“. Jos lenktynių balas buvo žymiai mažesnis, todėl „Lietuvai“ teko pasitenkinti antrąja vieta. Beje, šiose varžybose gerai pasirodė ir kitos Lietuvos jachtos. Vilniečių „Galvė“, vadovaujama kapitono Donato Plumpos, užtikrintai pirmavo visose distancijose ir pelnė bendrą pirmąją vietą tarp savo klasės laivų. Kauniečių „Žalčių karalienė“, vadovaujama kapitono B.Žumbakio, savo klasėje užėmė antrąją vietą.

– Lietuvos įgulos ne pirmą kartą dalyvauja lenktynėse, ir jų meistriškumas metai po metų auga. Tai patyrę buriuotojai. Šiose varžybose jie pasirodė kaip atkaklūs kovotojai. Ypač tai pasakytina apie „Lietuvos“ įgulą, – tokią nuomonę pareiškė vyriausiasis varžybų teisėjas P. Tolstychinas – praeityje daugkartinis Sovietų Sąjungos buriavimo čempionas, 1956 m. olimpinis žaidynių Melburne dalyvis.

Gerai neprisimenu – po šio ar kito reiso Osvaldas davė pasiskaityti knygą apie vieną žymiausių jūros „Robinsonų“, prancūzą Aleną Žerbo, kuris vienas apiplaukė aplink pasaulį. Ten radau tokius šio legendinio buriuotojo žodžius: „Sausumoje aš negaliu pajauti visiškos laisvės, nuolat galvoju apie aštrų jūros vėją“. Ko gero, nenusikalisdami tiesai, juos galėtų pakartoti ir daugelis tų, kuriuos **Osvaldas mokė plaukti į jūrą „nevirpinant kinkų“.**

## LENKTYNĖS APIE GOTLANDO SALĄ

Sėdęs į didesnę laivą, visada trokšti išplaukti į platesnius vandenius. Sovietmečiu mūsų buriuotojai praktiškai turėjo tik vieną tokią galimybę – dalyvauti Baltijos jūros taurės varžybose, kurias kasmet organizuodavo SSRS buriavimo federacijos jūrinė komisija, tiksliau – grupė Leningrado „jūros vilkų“. Šios regatos trasa vingiavo po visą rytinę Baltijos dalį, tačiau per daug nenuolstant nuo sovietinių krantų. Pagaliau vieni ir tie patys maršrutai pradėjo įgristi. Buvo bandoma varžybas paversti tarptautinėmis, tikintis, kad pavyks įsipiršti į svečius pas suomių, švedų, danų, vokiečius. Tačiau, kai vienais metais į varžybas pakviesti suomiausi susišlavė svarbiausius lenktynių prizus, tokioms svajonėms buvo padėtas kryžius. Bet pasėta laisvės troškimo sėkla leido nedrąsius daigelius.

„Lietuva“ tik keletą metų puikavosi didžiausios Pabaltijo jachtos titulu. Vėliau „Konrad-54“ tipo burlaivius įsigijo Leningrado, Talino ir Estijos buriuotojai. Jų įguloms darėsi ankšta Baltijos jūros taurės varžybų reglamento rėmuose. Kartą per Baltijos taurės regatą susitikę vienatipių jachtų „Lietuvos“, „Auroros“, „Vilio Lacio“, „Lindos“ ir „Spartos“ kapitonai nutarė įkurti „Konrad-54“

klubą ir rengti draugiškas didžiausių jachtų lenktynes. Jei neklystu, Osvaldas pasiūlė maršrutą – aplink Gotlando salą.

– O kas leis? – suabejojo rusai.

– O mes leidimo ir neprašysime, – ramiai atšovė Osvaldas.

Deja, ne viskas taip paprasta. Norint išplaukti buriuotojams į jūrą, dar ankstyvą pavasarį tekdavo pristatyti įgulų sąrašus respublikos Sporto ir kūno kultūros komitetui, o kitą jų egzempliorių – KGB Klaipėdos skyriui. Prieš išeinant į jūrą būdavo sudaromas įgulos narių sąrašas, kurį savo parašais turėdavo patvirtinti respublikinio Sporto komiteto vadai. Pasieniečiai dar pridėdavo savo direktyvą: „Plaukti ne toliau 8 jūrmylių nuo kranto“.

Klaipėdos pasieniečiai garsėjo savo priekabumu, todėl startuoti lenktynėse aplink Gotlando salą buvo nutarta Ventspilyje. Čia pasieniečiai daug neklausinėdavo, kur plauki, svarbu, kad turi visus dokumentus. Ir vis dėlto tą 1981 metų rugsėjo 27 dieną Ventspilyje startavome jau po vidurnakčio: kad pasieniečiai nematytų, jog skuodžiam skersai per Baltiją Gotlando salos link. Iš penkių „Konrad-54“ į šias avantiūra kvepiančias lenktynes atvyko tik trys jachtos – „Lietuva“, „Aurora“ iš Leningrado ir Rygos „Sparta“.

Startavome Ventspilio uosto vartuose, nes tik čia galėjome vienas kitą matyti. Dingus uosto žiburiams, jūroje mus apgaubė tokia tamsa, nors į akį durk. O čia dar užgulė rūkas. Iš dešinės pusės pasigirdo laivo variklio gausmas, bet jo signalinių žiburių nesimatė. Atrodo, kad jis praplaukė visai arti mūsų, nes padvelkė mazuto degėsiams. Plaukti „apgraibomis“ gana neįjauku. Beliko tikėtis, kad jachtos stiebe pakabintą atšvaitą užfiksuos į mus plaukiančio motorlaivio lokatoriai ir budintis šito nepražiopsos.

Visą naktį laivą vedė Steponas Kudzevičius, kuris tada negalėjo net tikėti, kad po vienuolikos metų jam teks tą pačią „Lietuvą“ vesti aplink pasaulį. Azartiškesnio lenktyninko už jį per visą savo buriuotjišką „karjerą“ nesu sutikęs. Pamatęs nors vieną varžovą priekyje, Stepas tol reguliuos bures, nepaleis vairo iš rankų ir iki pamėlynavimo užgainios budinčią denyje pamainą, kol visos „karališkasis laivynas“ neliks uodegoje.

Kitą dieną, kai jau išsisklaidė rūkas, pasirodė, kad „Sparta“ vis dėlto spėjo pasprukti į priekį. Artėjant prie Stenschvudo seklumą žyminčio plūdūro, iš kairės pasirodė „Aurora“. Nešame spinakerį. Ir vienam, ir kitam vairininkui nepavyksta išvengti jo „kvailiojimų“. Ši pilvota burė tai subliūkšta, tai guldo jachtą ant šono. Tad ir vėl prie vairo stoja Steponas.

Atėjus nakčiai išsismarkavo vėjas. Mūsų prietaisai rodo, kad jis pučia 27 mazgų greičiu. Kairėje blykčiojantys švyturiai perspėja apie ten esančias akmenuotas sekumas. Keičiam halsą ir mažinam bures. Pakeisti stakselį į laivo priekį nuėjo Steponas, Vytautas Šliogeris ir Aleksas Gimbutas. Darbavosi jie maždaug 45 minutes ir grįžo šlapi iki paskutinio siūlelio. Tie oranžiniai žvejų kostiumai, kuriais vilkėjo, tik vadinasi neperšlampami, o iš tikrųjų jie tiko nebent vandeniui košti.

Supa žvėriškai. Paširdžiuose tuščia ir šleikštu. Būtų gerai išisprausti į kokį jachtos kampą ir laukti, kol baigsis šita makalynė. Bet staiga pokštelėjo groto burė. Plyšo per tą pačią siulę, kurią mudu su Vytautu siuvom vos ne pusę dienos. Šį kartą – mūsų eilė keisti burę. Kai jachta šokinėja aukštyn ir žemyn kaip patrakusi, darbui gali skirti tik vieną ranką, nes su kita reikia laikytis. Grotas – didelė ir sunki burė. Jai pakeisti sugaišom daugiau kaip valandą. Po to be jėgų sukritom į kokpitą. Ne geriau jaučiasi ir kiti. Budėti liko tik broliai Kudzevičiai – Steponas ir Drašutis, o visi kiti iškrito kaip lapai.

Rytą vėjas kiek aprimo, išlindo saulutė, bet rugsėjo pabaigoje ji jau mažai bešildo. Plaukiame Gotlando salos pakraščiais, dairomės per žiūronus į prie jūros prigludusias gyvenvietes.

– Užsukam, Kuba, į kokį kaimelį. Alaus atsigersime, – juokais gundom Osvaldą.

Jis, nieko nesakydamas, įjungia radiotelefoną ir kviečia atsiliepti mūsų varžovus – „Auroros“ ir „Spartos“ jachtų įgulas:

– Mes siūlome užsukti į Visbį alaus atsigerti!

Eteryje tyla, bet iš tarškesio ragelyje galima spręsti, kad radijo ryšys veikia.

Pagaliau pasigirsta leningradiečių kapitono balsas:

– Zakryvaju sviazj!

Išsigando vyrukai, kad „neužpelenguotų“ kokia nors mūsų „nekaltybę“ sauganti tarnyba. Paskui gali ilgam atsisveikinti su jūra.

Jei neklystu, kokius ketverius metus iš eilės vykdavo šios neoficialios lenktynės aplink Gotlando salą. Jos buvo rengiamos rudenį, kai jūra darosi audringesnė, o naktys – ilgesnės. Tai buvo gera jūrinė praktika, kuri vėliau pravertė tiems buriuotojams, kurie išplaukė į platesnius vandenis.

\* \* \*

Per tą laiką, kai „Lietuva“ vagojo tik Baltijos vandenį, jos denyje pabuvojo nemažai žmonių. Bet tai nebuvo koks nors pereinamasis kiemas. Baigę Osvaldo Kubiliūno „akademiją“, buriuotojai papildydavo kitų jachtų įgulas, ilgam išsaugojo ištikimybę žaviam burių pasauliui. O jachtos kapitoną Osvaldą Kubiliūną jį gerbiantys buriuotojai vadina „patriarchu“.