

visetas

Member of TAAN WORLDWIDE



„Lietuvos automobilių sporto federacija“ ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS



Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) lrytas.lt (881 163) alfa.lt (620 554) automanas.tv3.lt respublika.lt aina.lt kurjeris.lt sportas.info respublika.lt	<p>Jubiliejais paženklintas ralis „Aplink Lietuvą 2016“</p> <p>„Raliai „Aplink Lietuvą“ kartu ir seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną. Būtent šią datą Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia“, – renginio spaudos konferencijoje akcentavo LASF prezidentas Romas Austinskas.</p>	2016-08-30	Straipsnis apie ralių „Aplink Lietuvą 2016“, LASF minima kontekste.
	delfi.lt (1 233 559) n40.lt	<p>Finišo tiesiojoje – Lietuvos ralio sprinto čempionatas</p> <p>V. Plastininas taip pat pripažino, kad LASF (Lietuvos automobilių sporto federacijos) sprendimas didžiosiose Lietuvos pirmenybėse startuojančius ekipažus ir ralio sprinto seriale dalyvius atskirti, akivaizdžiai pasiteisino: „profai“ ir toliau mielai atvažiuoja į „B“ lygos varžybas pasitreniruoti bei patikrinti automobilio reguliavimo sprendimų, tačiau neatima taškų iš „sprinterių“.</p>	2016-08-25	Straipsnis apie „Viekšniai 2016“ lenktynes, LASF minima kontekste.
		Lenktynininkas R. Čapkauskas palieka	2016-08-23	Straipsnis apie R. Čapkauską ir jo



<p>delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) lrytas.lt (881 163) alfa.lt (620 554) automanas.tv3.lt 98.lt diena.lt klaipeda.diena.lt kauno.diena.lt republika.lt sportas.info</p>	<p>ralį: tai tapo nepateisinamai brangu</p> <p>„Dabartinis ralis tapo nepateisinamai brangus ir, jeigu LASF ralio komitetas nesiims kardinalių permainų, lietuviškas ralis gali nusiristi į labai žemą lygį, nes daugeliui pasidarys paprasčiausiai per brangu lenktyniauti. Tą pačią klaidą jau padarė Latvija – jų čempionate beliko vos 8 ekipažai. Jeigu nori kautis dėl pirmų pozicijų Lietuvos čempionate, vienam sezonui reikia turėti šešiaženklį biudžetą, o tai yra gerokai ir nepateisinamai per brangu. Dėl to galvoju daugiau dėmesio skirti žiedinėms lenktynėms. Juo labiau, kad jaučiu – Lietuvoje „žiedas“ ima atgimti“, - sako R. Čapkauskas.</p>		<p>apsisprendimą palikti ralių, LASF ralio komitetas minimas, kaip to sprendimo kaltininkas.</p>
<p>delfi.lt (1 233 559) tv3.lt (787 911) automanas.tv3.lt 98.lt sportas.info</p>	<p>F1 „Sauber“ komandos narys A. Šerkšnas: iki kapitono lieptelio dar daug dirbti</p> <p>Praėjusią savaitę Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) atstovai buvo susitikę su A. Šerkšnu ir įteikė jam padėkos raštą už svarų indėlį į automobilių sportą Lietuvoje ir už jos ribų bei medalį, skirtą Lietuvos automobilių sporto 85-mečiui paminėti.</p>	<p>2016-08-22</p>	<p>Pranešimas spaudai.</p>
<p>15min.lt (1 013 719)</p>	<p>Teisėjų sprendimu antrosios vietos netekęs D. Jocius: „Linkiu visiems truputį daugiau žmogiškumo“</p> <p>Sunku paprieštarauti prieš tokią komandą, kurią sudaro vienas iš pagrindinių B. Vanago remėjų,</p>	<p>2016-08-18</p>	<p>Straipsnis apie „300 Lakes Rally“ varžybose prizinės vietos netekusį D. Jocių, kuris mini B. Vanagą ir sieja jį su LASF.</p>



		dabartinis LASF prezidentas Romas Austinskas, minėtos komandos narys bei ralio komiteto narys Mantas Babenskas. Visa tai verčia sudvejoti, ar nesumaišyti viešieji ir privatieji interesai. O ir pats B. Vanagas šioje kompanijoje nėra vien tik lenktyninkas. Jis užima LASF viceprezidento pareigas. Negaliu kaltinti nė vieno. Nestoviu šalia ir neturiu įrodymų.		
delfi.lt (1 233 559) automanas.tv3.lt n40.lt		Tragedijos ralio metu (ne)išvengiamos? Toks elgesys kaip minimum prieštarauja Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintam ralio reglamentui, kuriame juodu ant balto parašyta, kad „Pirmasis ekipažas, kuriam yra parodytas raudonas „SOS“ ženklas, arba kuris mato, kad patyrusiame avariją automobilyje yra ekipažas, bet nerodomas joks ženklas, privalo nedelsiant ir be jokių išimčių sustoti ir suteikti pagalbą.	2016-08-16	Straipsnis apie ralio spinto „Gulbis 2016“ metu įvykusią klaidą, LASF minima kontekste.
delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) alfa.lt (620 554) viena.lt		Šonaslydžio meistrų karavanas keliauja į Druskininkus Sportinis automobilis turi atitikti Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintą „Techninį Semi-Pro reglamentą“. Renginio taisyklės detaliam aprašytos Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintame dokumente „LDČ ir LDP Reglamentas – taisyklės 2016“.	2016-08-09	Straipsnis apie šonaslydžio varžybas, LASF minima kontekste.
zarasai.lt		Vasaros festivalis „300 Lakes Rally“ startavo spaudos konferencija žiniasklaidos atstovams	2016-08-09	Pranešimas apie vykusią spaudos konferenciją, LASF minima kontekste.



		<p>Šio, dvi dienas Zarasuose šurmuliuosiančio renginio ypatumai ir išskirtinumas žiniasklaidos atstovams buvo pristatytas Vilniuje vykusioje spaufos konferencijoje, kurioje dalyvavo Zarasų rajono savivaldybės meras Nikolajus Gusevas, Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas Romas Austinskas, „Lexus“ ir „Toyota“ automobiliais prekiaujančios UAB „Montotoja“ direktorius Edmundas Poviliauskas, varžybų organizatorius, įmonė „Autosporto projektai“ marketingo vadovas Audrius Gimžauskas, vieno iš pagrindinių remėjų, įmonės „Tete a tete“ Kazino komunikacijos vadovas Evaldas Magelinskas ir lenktyninkai – svečiai iš Estijos Kaspar Koitla ir Roland Murakas.</p>		
	<p>delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) Lrytas.lt (881 163) alfa.lt (620 554) automanas.tv3.lt</p>	<p>Ralis „Aplink Lietuvą“ organizatoriai akcentuoja eismo saugumą</p> <p>Ralis „Aplink Lietuvą“ kartu yra seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną. Būtent šią datą Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia.</p>	2016-08-05	Apžvelgiama ralio „Aplink Lietuvą“ istorija, LASF minima kontekste.
	15min.lt (1 013 719)	<p>LASF pateikė rekomendacijas „Nemuno žiedui“</p> <p>LASF Saugių varžybų organizavimo komitetas, bendradarbiaudamas su Žiedinių lenktynių komitetu, lenktynininkais ir organizatoriais, parengė kelias rekomendacijas „Nemuno žiedo“ trasai.</p>	2016-08-05	Žinutė suformuota iš LASF pranešimo internetiniame puslapyje ir Facebook profilyje.



	<p>delfi.lt (1 233 559) automanas.tv3.lt 98.lt n40.lt</p>	<p>Didžioji ralio „neteisybė“</p> <p>Lietuvos automobilių sporto padangėje naujas debatų raundas sena tema: kaip užtikrinti sąžiningą kovą ralio trasose, kad nugalėtoją lemtų ne techniniai sprendimai, o identiškų galimybių mašinas vairuojančių pilotų meistriškumas? Viename paskutiniųjų LASF ralio komiteto strategų susitikime su lenktynininkais buvo žūt būt vengiama minėti konkrečius vardus ir komandų pavadinimus, visgi net ir mokantys Ezopo kalbą silpnam trejetui suprato, kad galvoje turimas Martyno Samsono komandos meistrų sukonstruotas „BMW M3X“.</p>	2016-08-05	<p>Straipsnis apie automobilių techninių galimybių vienodinimą. Komentuojami LASF ralio komiteto sprendimai.</p>
	<p>delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) automanas.tv3.lt</p>	<p>Aiški starto tvarka Lietuvos ralyje – dar vienas žingsnis pirmyn</p> <p>Viena iš svarbiausių Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) misijų – modernių technologijų įvedimas ir praktinis panaudojimas. Prieš kurį laiką pristatytas naujasis informacinis ne pelno siekiantis lietuviškojo automobilių sporto portalas – autorally.lt, tapo milžinišku žingsniu į priekį skaičiuojant bei pateikiant rezultatus.</p>	2016-08-04	<p>Pristatomas automobilių sporto žurnalas autorally.lt. LASF minima kontekste.</p>
	<p>Diena.lt klaipeda.diena.lt kauno.diena.lt</p>	<p>Šonaslydis slysta į paraštes</p> <p>Tokiai komandos nario išsakytai nuomonei visiškai nepritarė Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Drifto komiteto pirmininkas Linas Ramoška.</p> <p>"Lietuvos šonaslydžio trasose varžosi ne tik nepatenkinti "Bros for Pros" komandos nariai. Yra</p>	2016-08-03	<p>Komentarą apie šonaslydžio padėtį Lietuvoje pateikia LASF drifto komiteto pirmininkas L. Ramoška.</p>



		<p>daug dalyvių, kurie dienas leidžia garažuose ir bando iš to, ką turi sukurti automobilį varžyboms, taip pat teisėjai, kurie stengiasi savo darbą atlikti kuo geriau, bei organizatoriai, neretai nusprendžiantys imtis rizikingų finansiškai renginių", - tvirtino L.Ramoška.</p>		
	<p>delfi.lt (1 233 559) 15min.lt (1 013 719) alfa.lt (620 554) 98.lt sportas.info respublika.lt</p>	<p>„300 Lakes Rally“ varžybose – dalyvių antplūdis</p> <p>Nuo 2016 m. pradžios starto tvarka yra sudaroma remiantis LASF Ralio Komiteto turima informacija apie sportininkų realų greitį Lietuvos ir Latvijos raliuose. Saugumo kriterijus taip pat yra svarbus – stengiamasi, kad prieš greitesnius sportininkus neatsidurtų lėčiau važiuojantys ekipažai. Be to, dvidešimt pirmųjų dar važiuos ir kvalifikacinį greičio ruožą prieš ralį ir savo galutinę starto poziciją galės rinktis priklausomai nuo čia pasiekto rezultato.</p>	2016-08-03	Pranešimas apie „300 Lakes Rally“ varžybas. LASF minima kontekste.

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Jubiliejais paženklintas ralis „Aplink Lietuvą 2016“

2016-08-30

Rugsėjo 1-4 dienomis Lietuvoje vyks vienas svarbesnių automobilių sporto renginių šalyje – tradicinis ralis „Aplink Lietuvą 2016“, kurį nuo pat pradžių rengia tikrasis FIA narys, 1926 metais įkurtas Lietuvos automobilių klubas (LAK), rašoma pranešime žiniasklaidai.

Lietuvos automobilių sporto pradžia Šio ralio dalyviai tradiciškai varžosi dėl garbingiausio trofėjaus – Prezidento taurės, kuria savo sportinių laimėjimų kolekcijoje didžiuojasi kiekvienas lenktynininkas.

„Raliai „Aplink Lietuvą“ kartu ir seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną. Būtent šią datą Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia“, – renginio spaudos konferencijoje akcentavo LASF prezidentas Romas Austinskas.

Šiometinis ralis „Aplink Lietuvą“ – net keturguba šventė jo dalyviams bei rengėjams, kurie varžybų trasose paminės lenktynių organizatoriaus – LAK įkūrimo 90-ąsias metines ir ralių „Aplink Lietuvą“ 85-etį. Dar viena sukaktis – šio ralio 20-metis, kai Lietuvai atkūrus nepriklausomybę jis buvo atgaivintas ir nuo 1996 metų jau vyksta kasmet, be pertraukų.

Nors pirmasis ralis „Aplink Lietuvą“ buvo surengtas dar 1931-aisiais, tačiau šiometinis bus tik 25-asis (irgi jubiliejus!) renginio istorijoje.

Prieškario metais – keturi raliai

Ralius „Aplink Lietuvą“ nuo pat pirmojo planuota rengti kasmet, tačiau prieškaryje surengti tik keturi – 1931, 1932, 1937 ir 1938 metais.

Dėl paskutiniojo, 1938 m. įvykusio ralio, tebėra daug nežinomųjų. Nežinia kodėl ant taurės, kurią prezidentas Antanas Smetona skyrė ralio laimėtojams ir kurią nukaldino Vokietijos juvelyras, nėra išgraviruota ketvirtųjų lenktynių nugalėtojo pavardė, nors pirmųjų trijų ralių laimėtojai įamžinti.



Dėl šių aplinkybių ilgai buvo tvirtinama, kad ikikarinėje Lietuvoje vyko tik trys raliai „Aplink Lietuvą“, tačiau ir paskutiniojo, ketvirtojo, surengto 1938 m., nederėtų ignoruoti.

Pokario metais dėl visiems gerai suprantamų priežasčių garsieji raliai Prezidento taurei laimėti buvo ilgam pamiršti.

Atgaivinti po 65 metų

„Prestižiniai raliai „Aplink Lietuvą“ buvo atgaivinti 1996 m., – lygiai po 65 metų, prabėgusių nuo pirmojo. Tai tapo įmanoma atstačius šalies nepriklausomybę ir suaktyvinus savo veiklą atsikūrusiam Lietuvos automobilių klubui, padedant šalies vadovams, Lietuvos ir užsienio diplomatams bei gausiam būriui entuziastingų automobilių sporto gerbėjų“, – priminė prie garsiojo ralio atgaivinimo daug prisidėjęs LAK garbės prezidentas, Seimo narys Stasys Brundza.

1996 m. atgimusių ralių „Aplink Lietuvą“ dalyviai, kaip ir prieškarinio Lietuvoje, vėl varžėsi dėl garbingiausio apdovanojimo – Lietuvos Respublikos Prezidento taurės.

Tais metais pirmą kartą drauge su sportininkais profesionalais bei mėgėjais ralyje išbandė jėgas ir žmonės su negalia. Tai buvo negirdėtas Europoje, o gal ir visame pasaulyje įvykis, informacija apie kurį netrukus pasiekė ir patį FIA prezidentą, kuris visapusiškai palaikė ir žavėjosi šia mūsų idėja.

Lenktyniaus keturias dienas

Pažymėdami garbingas sukaktis ralio „Aplink Lietuvą 2016“ dalyviai šiemet pirmą kartą renginio istorijoje varžysis net keturias dienas, per kurias kovojantiems dėl Prezidentės taurės teks įveikti 1172,9 km distanciją, o Lietuvos automobilinekų sąjungos taurės dalyviams, kurie savo varžybas pradės tik antrąją lenktynių dieną – 1046,2 km.

Prie lenktynių starto linijos iš viso laukiama 83 ekipažų.

„Nors sportinę dalį neabejotinai laikome renginio ašimi, tačiau šiemet daug dėmesio skirsime ir lenktynių pramoginei pusei, kurios vienu svarbiausiųjų akcentų taps įtikinama ir patraukli eismo saugumo propaganda, – antradienį įvykusioje ralio spaudos konferencijoje sakė LAK prezidentas Rolandas Dovidaitis. – Lenktynininkų nusiteikimas varžytis tik specialiai parengtose trasose, jų įgūdžiai net kritiškose situacijose meistriškai valdyti automobilį– geriausias pavyzdys jaunimui, o kartu ir visiems eismo dalyviams“.



Jau pirmąją lenktynių dieną, rugsėjo 1-ąją, į tokias akcijas žiūrovai kviečiami Kaune ir Jonavoje, rugsėjo 2-ąją – Birštone, Druskininkuose, Tauragėje ir Klaipėdoje, o rugsėjo 3-ąją – Telšiuose, Mažeikiuose, Šiauliuose, Panevėžyje ir Kupiškyje.

Ralio organizatoriai daug dėmesio skirs vaikams, kurie bus kviečiami ne tik į specialiai jiems skirtas atrakcijas, bet ir gaus daugybę atšvaitų, knygelėlių, bukletų, įtaigiai pasakojančių apie saugų eismą ir skatinančių pavyzdinčiai elgtis keliuose bei gatvėse.

Ralio dienomis vyksiančiose saugaus eismo akcijose žiūrovai turės galimybę pademonstruoti vairavimo įgūdžius naudodamiesi virtualaus vairavimo simulatoriais bei dalyvaudami įvairiose rungtyse – tokiose kaip slalomo, „atbulas“, „taiklus“ ir kitose.

Patyrę specialistai padės geriau įsisavinti neįgaliųjų vairavimui pritaikytų automobilių naujausią saugaus vairavimo techniką, kurios komplektą, kainuojantį per tūkstantį eurų, laimės neįgaliųjų įskaitos nugalėtojai.

Kauniečiai ir miesto svečiai Rotušės aikštėje dar prieš ralio „Aplink Lietuvą 2016“ pradžią, kuriam startas bus duotas rugsėjo 1-ąją, 15 val., galės stebėti teatralizuotą pirmųjų dviejų ralių „Aplink Lietuvą“ 1931 ir 1932 metais nugalėtojo Prano Hiksos automobilio pristatymu, istorinių automobilių paroda ir ralistų palydomis į daugiau nei 1000 km lenktynių distanciją.

Pirmosios dienos batalijas ralio dalyviai užbaigs sugrįžę į Rotušės aikštę, kur jiems bus įteikti ir pirmieji trofėjai – Kauno miesto ir rajono bei Jonavos rajono merų taurės.

Lenktynių trasoje – ir elektromobiliai

Dar viena svarbi 25-ojo ralio „Aplink Lietuvą 2016“ naujiena – jame, o kartu ir apskritai šalies automobilių ralio istorijoje, pirmą kartą prie starto linijos stos ir elektromobiliai.

„Iki šiol ekologiškiausios transporto priemonės mūsų regione varžėsi tik tradicinėmis tapusiose taupumo lenktynėse „Vilnius – Palanga“ Lietuvoje ar „Nissan 12H Silent Challenge“ Estijoje, – spaudos konferencijoje akcentavo elektromobilių lenktynių koordinatorius Darius Grinbergas. – Tačiau šįkart elektromobilių pilotai jau kovos dėl greitų sekundžių ir klasikinio ralio asfaltiniuose greičio ruožuose“.



Ar elektromobiliai jau gali pavyti ir aplenkti įprastus automobilius, atsakymą rasime rugsėjo 1-4 dienomis ralio „Aplink Lietuvą“ greičio rungtyse Kauno Aleksoto oro uoste, Druskininkų centre, Klaipėdos Melnragės paplūdimio aikštelėje, greta Panevėžio „Cido“ arenos ir Vilniuje šalia „Litexpo“ rūmų.

Lenktynių trasose pamatysime ne tik jau įprastus miestų gatvėse elektromobilius „Nissan“, „Volkswagen“, KIA ar BMW, bet ir galingąjį „Tesla“, savadarbį „Alfa Romeo“. O tarp juos vairuojančiųjų – ir žinomą ralio bei žiedo meistrą Deivydą Jocių.

Finišas – Vilniuje

Ralis „Aplink Lietuvą 2016“ finišuos rugsėjo 4 d. 15.00 val. šalies sostinėje Vilniuje, S. Daukanto aikštėje, šalia Prezidentūros. Čia lenktynių nugalėtojams ir prizininkams bus įteikti visi varžybų trofėjai, tarp jų ir pagrindinis – šalies Prezidentės Dalios Grybauskaitės taurė.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/jubilejais-pazenklintas-ralis-aplink-lietuva-2016.d?id=72167898>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ketvirtadieni-prasides-jubilejais-pazenklintas-ralis-aplink-lietuva-2016-25-675785>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/ralio-aplink-lietuva-2016-dalyviu-laukia-daugiau-nei-1000-km.htm>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50072115/jubilejais-pazenklintas-ralis-aplink-lietuva-2016>

http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos_sporto_sakos/pristatytas_jubilejais_pazenklintas_ralis_aplink_lietuva_2016/

<http://automanas.tv3.lt/jubilejais-pazenklintas-ralis-aplink-lietuva-2016/>

<http://aina.lt/tarptautinio-ralio-trasoje-karsakiskio-seniunija/>

<http://www.kurjeris.lt/Taurages-krastas/Sporto-kurjeris/Taurage-megstama-ralio-dalyviu-stotele>

http://www.sportas.info/naujienos/33938-rugseji_jubilejais_pazenklintas_ralis.html

http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos_sporto_sakos/pristatytas_jubilejais_pazenklintas_ralis_aplink_lietuva_2016/

Finišo tiesiojoje – Lietuvos ralio sprinto čempionatas

2016-08-25

Savaitgalį lenktynėmis „Viešniai 2016“ netoli Mažeikių oficialiai baigsis šiųmetinės ralio sprinto pirmenybės. Bendrame su Latvijos „sprinteriais“ etape maždaug 40 ekipažų šeštadienio popietę įveiks 9 greičio ruožus, kurių bendras ilgis 65 kilometrai.

Paskutiniųjų ralio sprinto lenktynių, įtrauktų į mūsų šalies autosporto renginių kalendorių, strategas Vitalijus Plastininas pasidžiaugė, kad šiais metais ralio sprinto varžybų lygis pastebimai ūgtelėjo.

„Tai, kad šįkart trasos daugiau nei ketvirtadaliu ilgesnės, smulkmena, tačiau, mėgstantiems rali, neabejotinai maloni. Kur kas rimtesnė naujiena yra sprendimas į kiekvieną sportinį automobilį įmontuoti GPS sekimo įrangą – tokią pačią, kokia naudojama profesionaliame ralyje. Vadinasi atsiranda galimybė į kiekvieną incidentą reaguoti žaibiškai ir užbėgti nelaimėms už akių“, – konstatavo Mažeikių ASK vadovas.

V. Plastininas taip pat pripažino, kad LASF (Lietuvos automobilių sporto federacijos) sprendimas didžiosiose Lietuvos pirmenybėse startuojančius ekipažus ir ralio sprinto serialo dalyvius atskirti, akivaizdžiai pasiteisino: „profai“ ir toliau mielai atvažiuoja į „B“ lygos varžybas pasitreniruoti bei patikrinti automobilio reguliavimo sprendimų, tačiau neatima taškų iš „sprinterių“.

Pastarieji kovoje dėl čempiono titulo nepraranda įskaitinių taškų, negalėdami aplenkti tokio kalibro pilotų, kaip Vytautas Švedas ar Janis Vorobjovas.

Paskutinysis ralio sprinto etapas, varžybų direktoriaus Edvino Vašterio teigimu, turėtų būti smagus ne tik dėl meteorologų pažadėto tobulo vasariško oro, bet ir dėl žvyro trasų dėlionės. 4 iš 9 greičio ruožų visi sportininkai įveiks po du kartus, o vienas „dopas“ bus visiškai nauja.

T. y. ralio sprinto čempionato dalyviai turės progą pademonstruoti, ar gebėjimais greitai ir tiksliai įvertinti naujos trasos ypatumus rašant stenogramą jie prilygsta ralio profesionalams.

Dar viena lenktynių „Viekšniai 2016“ „razina“ – svečių iš Latvijos Renaro ir Gunaro Francių vairuojamas „Ford Escort Cosworth WRC“ automobilis. Tai tikras ratuotas dinosauros, priminsiantis maždaug 20 metų senumo įvykius, kai pajėgiausi pasaulio pilotai būtent tokiais automobiliais skraidė WRC (Pasaulio ralio čempionato) trasose.

Ralio organizatoriai visų žiūrovų primygtinai pašo būti maksimaliai atidiems ir atsargiems – greičiai ralio sprinto varžybose tikrai būna dideli, todėl lenktynių stebėjimui reikia pasirinkti saugias zonas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/finiso-tiesiojoje-lietuvos-ralio-sprinto-cempionatas.d?id=72138092>

<http://n40.lt/portfolio-item/finiso-tiesiojoje-lietuvos-ralio-sprinto-cempionatas/>

Ramūnas Čapkauskas: „Ralis tapo nepateisinamai brangus“

2016-08-23

Daugkartiniam Lietuvos ir Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionui, Lietuvos ir Latvijos automobilių sporto meistriui Ramūnui Čapkauskui šių metų sezonas yra dvejojopas.

Iš vienos pusės – puikios „Eneos 1006 km lenktynės“, kuriose pagaliau po penkerių metų pavyko finišuoti vairuojant vieną įspūdingiausių Lietuvoje esančių automobilių – „Aquila CR1“. Kartu su „Carre & MVP by Algirdai“ komanda pavyko iškovoti antrą vietą bendroje įskaitoje.

„Pagaliau įrodėme, kad šitas automobilis gali įveikti ir 1000 km lenktynes. Nedaug trūko iki pergalės, tačiau šį saldainį dar pasilikome kitiems metams. Mes tikrai esame pajėgūs laimėti šias lenktynes“, – sako Ramūnas Čapkauskas, kuriam jau teko lipti ant aukščiausio pakylės laiptelio Palangoje prieš devynerius metus.

Tačiau ralio padangėje lietuviui šis sezonas vienas dramatiškiausių. Jam nepavyko finišuoti nei viename šių metų Lietuvos ralio čempionato etape.

„Per dešimt metų, kai ralio trasose važiuoju „Mitsubishi“ automobiliu, neprisimenu tokio sezono, kai likus dviem etapams iki čempionato pabaigos, nebūčiau pabaigęs nei vienerių lenktynių“, – sako R. Čapkauskas.

Tai paskatino vieną greičiausių Lietuvoje lenktynininkų galvoti apie pokyčius savo karjeroje.

Ramūnas įsigijo žiedinėms lenktynėms skirtą BMW M3 GTR automobilį ir nuo šiol daugiau dėmesio skirs žiedinėms lenktynėms. Ramūnas labai rimtai galvoja grįžti ir vėl pasinerti į žiedines lenktynes.

Naujasis automobilis buvo išbandytas praėjusį savaitgalį Rygoje, kur vyko „Ryga Summer race“ lenktynių festivalis bei IV Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionatas. Grįžimas pasiteisino – su naujuoju automobiliu R. Čapkauskas BaTCC-2 įskaitoje iškovojo I vietą.

„Dabartinis ralis tapo nepateisinamai brangus ir jeigu LASF ralio komitetas nesiims kardinalių permainų, lietuviškas ralis gali nusiristi į labai žemą lygį, nes daugeliui pasidarys paprasčiausiai per brangu lenktyniauti.

Tą pačią klaidą jau padarė Latvija – jų čempionate beliko vos 8 ekipažai. Jeigu nori kautis dėl pirmų pozicijų Lietuvos čempionate, vienam sezonui reikia turėti šešiaženklį biudžetą, o tai yra gerokai ir nepateisinamai per brangu.

Dėl to galvoju daugiau dėmesio skirti žiedinėms lenktynėms. Juo labiau, kad jaučiu – Lietuvoje „žiedas“ ima atgimti,“ – sako R. Čapkauskas.

Nepaisant to, kad R. Čapkauskas galvoja palikti ralio trasas kaip aktyvus sportininkas, jis yra vienas iš Lietuvos ralio čempionato etapų organizatorių.

R.Čapkausko organizuojamas „DHL Rally Elektrėnai“ vyks rugsėjo 9-10 dienomis, tad Ramūnas jau visa galva pasinėręs į šių lenktynių organizavimo rūpesčius.

„Šiais metais mums teko didelė atsakomybė, nes mūsų organizuojamas ralis tapo ir „FIA Baltic Rally Trophy“ dalimi, todėl visos lenktynės vyks pagal Tarptautinės Automobilių Sporto Federacijos reikalavimus. Mums tai didelė garbė, tačiau tuo pat metu ir milžiniška atsakomybė,“ – sako R.Čapkauskas.

Internetė:



<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/daugkartinis-lietuvos-cempionas-r-capkauskas-atejo-metas-pokyciams.d?id=72112462>
<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/apie-karjeros-pabaiga-prabiles-ramunas-capkauskas-dabartinis-ralis-nepateisinamai-brangus-25-672533>
<http://auto.lrytas.lt/autosportas/ramunas-capkauskas-ralis-tapo-nepateisinamai-brangus.htm>
<http://automanas.tv3.lt/ramunas-capkauskas-atejo-metas-pokyciams/>
<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/lenktynininkas-r-capkauskas-palieka-rali-tai-tapo-nepateisinamai-brangu-766756>
<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/lenktynininkas-r-capkauskas-palieka-rali-tai-tapo-nepateisinamai-brangu-766756>
<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/lenktynininkas-r-capkauskas-palieka-rali-tai-tapo-nepateisinamai-brangu-766756>
<http://www.alfa.lt/straipsnis/50069265/capkauskas-perspeja-lietuviskas-ralis-gali-nusiristi-i-labai-zema-lygi>
http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos_sporto_sakos/rcapkauskas_planuoja_permainas_karjeroje/
<http://www.98.lt/ramunas-capkauskas-galvoja-palikti-ralio-trasas>
<http://www.sportas.info/naujienos/33840-r-capkauskas-atejo-metas-pokyciams.html>

F1 komandos narys A. Šerkšnas: iki kapitono lieptelio – dar daug dirbti

Komunikacinis pranešimas

2016-08-19

Finansų vadybininko specialybę Kauno Technologijos universitete įgijusiam Andriui Šerkšnui gali pavydėti ne vienas automobilių sporto gerbėjas. Vyras jau 9 metus dirba F1 „Sauber“ komandoje Šveicarijoje. Praėjusią savaitę Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) atstovai buvo susitikę su A. Šerkšnu ir įteikė jam padėkos raštą už svarų indėlį į automobilių sportą Lietuvoje ir už jos ribų bei medalį, skirtą Lietuvos automobilių sporto 85-mečiui paminėti. Susitikimo metu Andrius pasakojo apie karjerą Šveicarijoje bei dalinosi išvalgomis apie Lietuvos autosportą.

Andriau, kaip gimė drąsi idėja nusiųsti savo CV į „Formulę 1“?

Idėja gimė labai paprastai ir natūraliai. Prieš tai jau buvau gyvenęs JAV, vėliau grįžau į Lietuvą, kur organizavome automobilių sporto renginius, turėjau automobilių tobulinimo įmonę. Po to nusprendžiau, kad vėl atėjo laikas pasidairyti po pasaulį. Tiesiog išsiunčiau savo CV „Formulės 1“ komandoms, tarp jų – ir „BMW Sauber F1“. Tiesa, laimę bandžiau ne tik F1, bet ir vandens sporte, kuriam jaučiu didelę aistrą. Tačiau „Sauber“ komanda buvo tie, kurie, peržiūrėję mano gyvenimo aprašymą, ne tik pasikvietė atvykti pokalbiui į Šveicariją, bet ir vėliau pateikė rimčiausią pasiūlymą. Atsimenu, gavęs lėktuve vietą 1-F jau tada pagalvojau, kad galbūt tai - geras ženklas.

Kaip atrodė darbo pokalbis, atvykus į Šveicariją?

Pats pokalbis vyko apie 4 valandas. Jame dalyvavau aš ir dar trys žmonės iš „BMW Sauber“: personalo vadovė, vyr. inžinierius ir administracijos vadovas. Atsimenu, vaikštinėjome po gamyklą su skyriaus viršininku, kuris manęs klausinėjo ką esu veikęs, kaip tai susiję su pozicija, į kurią pretenduoju. Darbo pokalbis virto šiokia tokia ekskursija. Aš, ačiū Dievui, tuo metu nežinojau, kad šneku su savo būsimu viršininku – tai sumažino jaudulį. Tik pradėjęs dirbti supratau, kad tuomet bendravau su gana svarbiais, griežtais ir įtakingais žmonėmis.

Po savaitės gavau atsakymą, kad esu priimtas. Pradėjau dirbti ką tik įkurtame kompozitinių medžiagų tyrimų ir vystymo technologijų skyriuje. Buvo labai įdomu, nes per pirmus 2 metus turėjome daugiau nei 100 įvairių projektų, kai produktą ar detalę kūrėme „nuo nulio“.

Kaip manote, ar tam, kad sėkmingai įveikėte atranką, turėjo įtakos jūsų darbinė patirtis Lietuvoje?

Galbūt. Manau, svarbu ir tai, kad darbo ieškojau labai palankiu metu – kaip tik kūrėsi didžiulio BMW koncerno „Formulės 1“ padalinys ir aš patekau į tą priėmimo bangą, kurios metu buvo įdarbinta nemažai žmonių. Kiti kandidatai, kaip ir aš, buvo sužavėti F1, tuo, kad galės dirbti su geriausiais pasaulio specialistais, taip pat ir Šveicarijos gyvenimo sąlygomis – tai buvo nepranokstamas derinys.

Žinoma, dirbant padėjo ir įgytas finansų vadybininko išsilavinimas – tuomet į daugelį procesų komandoje žiūri kitokiomis – savininko – akimis, supranti užduočių mastą, kurį patiria vadovai, nestebina kartais neišvengiami jų sprendimai.

Kokios savybės jums labiausiai padeda darbe?

Manau, konkretumas, aiškumas ir profesionalus požiūris.

Kas svarbiausia, siekiant sėkmingos karjeros F1: būti geru specialistu ir turėti puikų išsilavinimą, ar didžiulę motyvaciją ir norą?

Žinoma, motyvacija labai svarbu, bet šalia jos labai pagelbėtų ir inžinieriaus specialybė. „Sauber“ tikrai yra palanki komanda atsiskleisti ir įgyti rimtos patirties jauniems specialistams. Šioje komandoje yra važiaavusios tokios žvaigždės, kaip: Kimi Raikkonen, Robert Kubica, Felipe Massa ir kiti. Komandos įkūrėjas Peter Sauber yra asmeniškai rėmęs net ir Michaelį Šumacherį jo karjeros pradžioje. Tai – tarsi jaunų talentų kalvė. Yra nemažai jaunuolių (dažnai iš Didžiosios Britanijos), čia atvykstančių atlikti praktiką, tarp jų net tokie, kurie nelabai mėgsta vairuoti automobilį ar beveik nesidomi F1, tačiau yra puikūs savo srities, pvz. elektronikos ar IT srities, specialistai. Čia jiems yra sudarytos puikios sąlygos tobulėti. Praktikantai dirba tokį pat rimtą darbą, kaip ir tikrieji komandos darbuotojai, tik, žinoma, yra prižiūrimi.

Kalbant apie reikalavimus jauniems specialistams, gerokai nustebino CV tradicijos Šveicarijoje. Jei pvz., JAV pageidautina savo pasiekimus sutalpinti į 1 A4 formato puslapį, tai čia 10-ies puslapių jaunuolio CV segtuvas su informacija ir net rekomendacijomis beveik nuo pradinės mokyklos laikų – įprasta praktika.

Kaip pasikeitė Jūsų požiūris į F1 nuo tada, kai pradėjote ten dirbti, o ne tik stebėti varžybas per televizoriaus ekraną?

Vaikystėje, stebint „Formulės 1“ varžybas televizoriaus ekrane, viskas atrodė daug gražiau ir paprasčiau. Tuo metu galvodavau, kad geriausias darbas – vairuoti, o visa kita – tik aptarnaujantis personalas. Pradėjęs dirbti, kur kas didesnę dėmesį pradėjau kreipti į detales: kokius sprendimus komanda vysto, kokį atsisako, ką konkurentai tobulina ir panašiai. Supratau ir sunkaus bei įtempto darbo reikšmę.

Neįtikėtina, kaip gali būti išstobulinti F1 automobiliai – jau dabar yra galimybė automobiliui pasiekti tokį greitį, kad vairuotojas važiuodamas nuo perkrovos prarastų sąmonę.

Įdomu sekti ir pačias naujienas F1. Pavyzdžiui, netrukus startuos „Roborace“ varžybų serija (ji bus „Formulės E“ serijos dalis, - aut. past.) kurioje bolidai bus bepiločiai – tarpusavyje rungtyniaus komandų inžinieriai. Nors pas mus juokaujama, kad „laimintis automobilis – visada gražiausias“, iš tiesų dizainui čia skiriamas išskirtinis dėmesys. Įspūdingai atrodančių automobilių pagrindinis dizaineris – futuristas Daniel Simon. Jis yra žinomas kaip Holivudo filmo „Tronas“ pagrindinis dizaineris, „Lotus Renault“ motociklo kūrėjas.

Gal jau žinote receptą, kaip išauginti F1 sportininką? Kokiomis savybėmis jis turi pasižymėti?



Dauguma apie F1 lenktynių trasą svajojančių sportininkų savo kelią pradeda kartinguose. Varžybos kartingais jau ankstyvame amžiuje suteikia techninių žinių, reakcijos, vikrumo laviruojant grupėje ir kitų būtinų įgūdžių. Atsidūrus prie starto linijos F1, aiškiai matosi, kurie sportininkai yra „praėję“ kartingų mokyklą, o kurie tą padaryti šiek tiek pavėlavo.

Natūralu, kad kiekvienas lenktynininkas turi būti nusiteikęs daug ir rimtai dirbti. Tam, kad pasiektų kuo aukštesnių rezultatų, jiems nuolat reikia laikytis dietų, palaikyti gerą fizinę formą. Tuo padeda rūpintis asmeniniai fizioterapeutai bei specialios sporto klinikos. „Formulėje 1“ panašiai, kaip ir žirgų lenktynėse – kad žirgui geriau sektųsi, raitelis turi būti kuo lengvesnis. Nors F1 pilotą „neša“ 1000 žirgų, bet kuo jis lengvesnis, tuo didesnes bolido reguliavimo galimybes teikia sportininko sutaupyti kilogramai – sudėjus balasto svarmenis tinkamose vietose, galima palankiau sau sustyguoti bolidą, nuleisti jo svorio centrą. Minimalus svorio limitas šiuo metu yra šiek tiek padidintas, bet bendra taisyklė išlieka ta pati – lengviausi pilotai sveria 60-70 kg ir yra tik apie 160-175 cm ūgio. Pats bolidų vidus taip pat yra gaminamas atsižvelgiant į jais važiuosiančių sportininkų kūno matmenis, sėdynės lukštas – į nugaros linkius. Vidutinio ūgio vyras, ne F1 sportininkas, dažniausiai į tokią sėdynę nė netilptų. Kita vertus, fiziniai duomenys yra tik antraeilės svarbos dalykas, ir jei jaunuolis talentingas ir pasiruošęs daug dirbti, juo tiki rėmėjai, tada ūgis bei svoris nėra didelės kliūtys.

Ištvermė ir kantrybė – taip pat labai reikalingos savybės šiame sporte. Vien varžybų metu bolidė sportininkai praleidžia dvi valandas, o temperatūra automobilio viduje labai aukšta – važiuojant širdis dirba lyg kaitinantis saunoje, prarandama daug skysčių. Visų lenktynių metu sportininkas negali atsiseiti tampriai prisegtų saugos diržų, tad jo kvėpavimas taip pat būna apsunkintas.

Paminėjote naują bepiločių bolidų varžybų seriją, taip pat ką tik startavo „Formulė E“ – elektromobilių varžybų serija. Ar stiprėjančios ekologiškumo tendencijos veikia ir pačią F1?

Tikrai taip. Pirmiausia, automobiliuose įrengiami ženkliai mažesni varikliai – jei 2002 metais startuodavo automobiliai su 3 l V10 varikliais, tai dabar turime dalinai hibridinį, 1,6 l variklį, su papildomomis sistemomis, kuris stabdymo metu kaupia elektros energiją.

Pati komanda, inžinieriai taip pat stengiasi tausoti aplinką, prisidėdami prie gamtosauginių iniciatyvų. Prieš kelerius metus visa mūsų automobilių stovėjimo aikštelė buvo uždenyta saulės baterijomis – taip generuojama dalis vėjo tunelio sunaudojamos elektros energijos. „Sauber“ komanda yra gavusi „Carbon Neutral“ įmonės vardą. Mes taip pat padedame Ciuricho universiteto studentams tobulinti jų jaunesnei „Formulei E“ skirtą automobilį, kuris yra labai mažas, bet siekia pasaulio rekordų.

„Formulėje 1“ dirbate jau palyginti ilgai. Ar dabartinės pareigos– jau aukščiausias karjeros laiptelis? Kokie tolimesni Jūsų karjeros siekiai?

Čia metai tiksi labai greitai, ir galbūt tik dabar pradėdu tiksliau suvokti, kas ir kaip vyksta F1 „laive“. Iki kapitono lieptelio dar reikia tikrai daug ir ilgai dirbti, pamatyti ir išmokti. Karjeros pradžioje dirbau skyriaus, atsakingo už aerodinaminius elementus, vadovu, vėliau „Tesla Motors“ aptarnavimo vadovu Šveicarijai, „Sauber“ prototipų skyriaus vadovu, o šiuo metu esu atsakingas už kokybės kontrolę mūsų komandoje.

Nors šias pareigas vadinu ramesnėmis, vis dėlto atsakomybės netrūksta – po varžybų F1 automobiliai išardomi, ir visos detalės keliauja į mūsų skyrių tikrinimui. Kiekviena detalė turi savo techninį pasą, kiekvienas žingsnis – tvirtinamas parašu. Šiame etape tikslumui ir tvarkai skiriamas išskirtinis dėmesys, nes nuo to priklauso saugumas. Pvz., aukštą hidraulinį slėgį atlaikančioms detalėms net 0,001 mm skirtumas yra svarbus. Jis gali skirti gerą detalę nuo nekokybiškos, nors iš pažiūros jos visos atrodytų idealios, rūpestingai išlietos iš egzotiškų metalų lydinių.

Vis dėlto, dabar pagrindinė mano ir žmonos „karjera“ – dukrelė, kuriai ir noriu skirti daugiausiai savo dėmesio ir laiko.

Gyvenate Šveicarijoje. Kokia ten automobilių sporto padėtis?

Paradoksalu, kad Šveicarijoje gyvena didžiausios „Formulės 1“ žvaigždės, gatvėse pilna brangiausių automobilių, vis dėlto valstybės politika – skatinti viešąjį transportą.

Šveicarijoje nebevyksta F1 lenktynės, apskritai beveik nevyksta automobilių sporto renginiai, nebent vietinės reikšmės kalnų slalomo lenktynės. Išimtis - retro automobilių parada, kai gatvėse galima pamatyti ištis išpūdingų ir brangių mašinų. Tiesa, pastebiu šią tokį atgimimą – rodos, įvyks drifto etapas.

Itin didelio saugumo siekiama ir keliuose, kuriuose galioja labai griežtos taisyklės. Jų nesilaikymas garantuoja didžiules baudas. Nors greičiausi pasaulio lenktynininkai gyvena Šveicarijoje arba Monake, bet vis tiek yra priversti važiuoti 50 km/ val. greičiu. Viršijus greitį 50 km, iš vairuotojo atimamas automobilis, kaip nusikaltimo įrankis!

Ar sekate Lietuvos automobilių sporto naujienas? Kokius pagrindinius pokyčius per tuos metus, kuriuos praleidote dirbdamas užsienyje, pastebite?

Nors laiko labai trūksta, bet stengiuosi sekti Lietuvos autosporto naujienas ir aktualijas. Pastebiu spartų technikos, automobilių, renginių pristatymo kokybės gerėjimą. Informacija žiūrovams perduodama gerokai patraukliau, daugiau



galimybių teikia moderni vaizdo įrašymo technika, atsiranda itin kokybiškų, tarptautinio lygio vaizdo siužetų ir reportažų po varžybų.

Kaip F1 atstovas, džiaugiuosi, kad atsiranda vis geresnės sąlygos ir lietuviams stebėti F1 lenktynes: daugėja tiesioginių skrydžių, lengvėja susisiekimas. Manau, kad kuo dažniau lietuviai važiuoja į Europą ir stebi įvairias varžybas, bendrauja su sportininkais, organizatoriais bei kitaip semiasi kitų šalių organizacinės patirties, tuo greičiau turėtų kilti ir autosporto kokybė Lietuvoje. Nebūtina išradinėti dviračio – galima pasinaudoti jau esamais pavyzdžiais pasaulyje bei kaimyninėse šalyse, pritaikant patirtis Lietuvos rinkai.

Ar Jums pačiam niekada nebuvo kilusi mintis sėsti už lenktyninio automobilio vairo?

Tiesą pasakius – visados, tik niekad os nebuvo laiko; matyt, jo taip ir nebeatsiras. Nors labiausiai mėgstu žiedines lenktynes, bet prieš daugelį metų mane atsitiktinai buvo įsukęs dragas ir driftas. Vis dėlto buvau organizatorius, o ne sportininkas. Rengdavome legalias naktines lenktynes, kurios tuo laiku buvo gana naujas reiškinys. Nors turėdavome visus įmanomus leidimus, bet vistiek dažnai tekdavo aiškintis ir su policijos pareigūnais. Mieste triukšmauti galima tik iki 22 val., o kvalifikaciniams važiavimams prasidėjus apie 19 val., iki ramybės laiko ne visuomet pavykdavo varžybas užbaigti.

Ši patirtis – labai gera mokykla. Varžybas organizuodavome prekybos miestelyje „Urmas“, kuriame tik 16 val. darbus pamažu baigdavo prekybininkai, o mums jau 18 val. reikėdavo atidaryti renginį. Tačiau mes sugebėdavome per 2 valandasturgaus teritorijoje paruošti ir praveisti tikrą automobilių sporto šou. Tokios patirtys parodo, ką galima nuveikti per žaibiškai trumpą laiką su puikia komanda!

Internete:

<http://www.delfi.lt/sportas/f1/f1-sauber-komandos-narys-a-serksnas-iki-kapitono-lieptelio-dar-daug-dirbti.d?id=72109876>

<http://www.tv3.lt/naujiena/880911/formules-1-komandoje-dirbantis-lietuvis-iki-kapitono-lieptelio-dar-daug-dirbti>

<http://automanas.tv3.lt/f1-komandos-narys-serksnas-iki-kapitono-lieptelio-dar-daug-dirbti/>

<http://www.98.lt/pokalbis-su-lietuviu-a-serksnu>

<http://www.sportas.info/naujienos/33788-lietuvis-zino-recepta-kaip-patekti-i-f1.html>

Teisėjų sprendimu antrosios vietos netekęs D. Jocius: „Linkiu visiems truputį daugiau žmogiškumo“

2016-08-18

„300 lakes rally“ varžybose antrą vietą užėmė, bet teisėjų verdiktu nuo prizininkų pakylas nublokšti buvo „MVP racing“ komandos nariai Deividas Jocius ir Donatas Zvicevičius. Sportininkai įsitikinę – dešimties minučių laiko bauda jiems skirta nepagrįstai ir toks sprendimas ekipažui yra itin skaudus ne tik taškų, bet ir pagarbos dalyviams atžvilgiu. Apie savo pasirodymą varžybose ir lemtingą teisėjų sprendimą komanda papasakojo savo pranešime.

„Mitsubishi Lancer EVO IX“ automobiliu lenktyniaavęs Deivido Jociaus ir Donato Zvicevičiaus ekipažas teigė, kad kova dėl antrosios vietos buvo atkakli iki paskutinių metrų.

Duetas itin įtemptai varžėsi su Benedikto Vanago ir Gretos Germanavičiūtės ekipažu, kuris šiame ralyje buvo fantastiškai greitas ir neleido „MVP racing“ komandos nariams atsipalaiduoti nė akimirakai.

„Po pirmosios dienos buvome susikrovę šiokią tokią persvarą. Nors Visagino mieste ir išvertėme tvorą, bet sugebėjome išlaikyti saugią persvarą prieš persekiotojus ir labai nenutolome nuo lyderių.

Jau pirma diena parodė, kad lenktynės bus įtemptos ir visi spaus iki galo. Tą buvo galima pajusti žvelgiant į dūžtančius automobilius. 146 km/val. vidutinis greitis reikalavo itin didelės koncentracijos. Dėl šios priežasties greičio ruožas buvo sutrumpintas.

Servise kosmetinės problemos vakare jau buvo sutvarkytos ir automobilis atsidūrė uždarame parke nakvynei. Antrą dieną net neketinome mažinti tempo. Tiesa, kieto mišinio padangų pasirinkimas nebuvo teisingas, nors tikėjomės gauti švaraus asfalto.

Deja startavus asfaltiniame greičio ruože teko nusivilti sprendimu, nes asfaltas buvo nuklotas žvyru, atneštu iš kelkraščio. Dėl to pračiuožėme dvi sankryžas ir iššvaistėme savo persvarą. Teko kantriai laukti serviso zonos, kad galėtume padangas pakeisti į vidutinio kietumo mišinio. Tačiau nuotykiškai tuo nesibaigė“, – apie lenktynes pasakojo Deividas Jocius.

Kiek vėliau ekipažas patyrė techninę problemą, kurios sprendimo būdas galiausiai lėmė griežtą nuobaudą. Deividas Jocius, siekdamas pritvirtinti duslintuvą ir vengdamas palaidų daiktų salone, atrišo atsarginį ratą, virves panaudojo duslintuvo tvirtinimui, o atsarginį ratą iš automobilio išėmė.



„11 greičio ruožo starte nuplyšo duslintuvas ir pradėjo vilktis žeme. Tuomet 7 sekundžių persvara prieš Benediktą Vanagą pasidarė labai trapi, bet kažkoku stebuklingu būdu pavyko save įtikinti, kad tai tik smulkmena ir spausti reikia iki galo.

Būtent toks nusiteikimas ir padėjo neužleisti pozicijos Benediktui Vanagai ir artėjančiam Giedriui Notkui.

Po GR11 teko spręsti, kaip pritaisyti duslintuvą. Panaudojome atsarginio rato diržą ir sėkmingai pasiekėme Zarasus. Deja, dėl saugumo nusprendę iš automobilio išmesti atsarginį ratą prieš salos greičio ruožą, buvome nubausti 10 minučių bauda.

Labai gaila, kad nebuvo atsižvelgta nei į mūsų prisipažinimą, kad to nežinojome, ir kad tai darėme dėl saugumo, nes šokinėjant per tramplinus palaidas ratas nuneštų mums galvas“, – paaiškino D.Jocius.

Deja, bet ekipažui skirta dešimties minučių laiko bauda nebuvo pakeista į kitokią nuobaudą ar apskritai panaikinta. Dėl šios priežasties „MVP racing“ komandos duetas iš antros vietos buvo nublokšas į 23-ią poziciją.

Dėl šios priežasties „MVP racing“ komandos duetas iš antros vietos buvo nublokšas į 23-ią poziciją.

„Nors bauda ir nenustatyta reglamentuojančiuose dokumentuose, ji, mūsų nuomone, buvo gerokai per stipri. Toks sprendimas ženkliai pakoreguos mūsų vietą čempionato įskaitoje.

Deja, lieka laukti Elektrėnų ralio ir palinkėti visiems truputį žmogiškumo ir taip mažėjančioje ralio bendruomenėje“, - neslėpė nusivylimo D. Jocius.

Tačiau trečiuoju varžybų komisaru šiame ralyje buvęs Arnas Paliukėnas sako, kad D.Jocius atsipirko dar pakankamai švelnia nuobauda, mat jis pažeidė ne vieną taisyklę, kuri iš esmės ir yra eskaluojama viešoje erdvėje, bet padarė tris šiurkščius pažeidimus, o už bet kurį iš jų gresia net šalinimas iš varžybų.

„D.Jocius padarė tris pažeidimus ir už kiekvieną iš jų yra numatyta galimybė šalinti ekipažą iš varžybų. Pirmiausia tai yra uždarojo parko taisyklė, kuri reiškia, kad prie automobilio liestis negalima, draudžiama atidarinėti bagažinę, variklio gaubtą ir ką nors daryti. Antras punktas yra draudžiamo serviso taisyklė. Ji apima komandos nario, asmens buvimą neleidžiamoje vietoje. Pagal FIA už tai irgi yra numatytas šalinimas iš varžybų.



Na ir padangų bei ratų taisyklė, apie kurią dabar daugiausiai ir diskutuojama, kai D.Jocius išmetė atsarginį ratą. 60.11 punktas sako, kad nuo vieno serviso, kuriame galima keisti, žymėti ratus, iki kitos tokios vietos, kur tą galima daryti, negali keistis ratų skaičius.

Jei išvažiuoji su penkiais, su penkiais ir turi atvažiuoti. Jei ratą tau nuleido, pramušei, sulūžo, liko koks gabaliukas rato ar panašiai, prisitvirtini jį bagažinėje ir važiuoji toliau. Paskui teisėjai įvertins faktinę situaciją ir bus viskas tvarkoje. Visame pasaulyje taip yra. Keisti ratų skaičiaus negalima. Labai blogai, kad Deividas Jocius, panaudojęs diržą duslintuvo tvirtinimui, tą ratą išmetė.

Uždaro parko taisyklėse yra aiškiai nurodyta, ką reikia daryti, jei yra pažeistas automobilis ar kažkokia jo dalis. Beje, uždaro parko taisyklė galioja ne tik uždarame parke. D.Jocius teigia, kad jis ratą išmetė nespėjęs įvažiuoti į uždarą parką, o stovėdamas prie LK. O ten juk irgi galioja uždaro parko taisyklė. Išmetęs ratą jis suprato, kad teisėjai tai užfiksavo. Tai supratęs D.Jocius tai bandė slėpti, vėliau ieškojo pažinčių, telefonų, skambino ir man. Bet visi raportai jau buvo padaryti ir visą informaciją turėjo komisari.

D.Jociui reikėjo prieš imantis veiksmų apie tai pranešti teisėjams, pasakyti, kokia yra situacija, tuomet ieškoti diržo duslintuvo tvirtinimui. Teisėjai būtų priėję, įsitikinę, kad jis padarė tik tai, ką deklaravo ir viskas. Tai būtų pažymėta raporte, bet už tai sportininkas negalėtų būti baudžiamas. Tuo metu čia buvo kitaip.

D.Jocius išmetė ratą, tuomet suprato, kad jį teisėjai fotografuoja. Jis iš ten pabėgo ir paliko ratą. Tada atėjo kitas jo komandos narys, kuris norėjo paimti tą ratą. Jis irgi buvo užfiksuotas. Pasimetė ir jis. Ratas liko gulėti toliau. Teisėjams nebeliko nieko kito, tik nufotografuoti ekipažo startiniu numeriu pažymėtą ratą. Paskui uždaro parko teritorijoje buvo patikrintas ratų skaičius ir buvo nustatytas vieno rato trūkumas.

Pasikartosiu, bet už bet kurią iš trijų jo pažeidimų D.Jocius bet kokiame tikrame FIA renginyje būtų šalinamas iš varžybų, bet buvo nuspręsta jam skirti dešimties minučių baudą.

Kai kas komentuodami socialiniuose tinkluose ieško tokios baudos baudų lentelėje. Tikrai jos ten nerasite. FIA baudos skiriamos pagal kodeksą, ne pagal lenteles. Lentelės yra net ne visose šalyse ir jos tėra pagalbinė priemonė. Sankcijas skiria komisari ir laiko bauda yra viena iš jų, – sakė trečiuoju komisaru „300 lakes rally“ varžybose paskirtas Arnas Paliukėnas.

Tuo metu D.Jocius tvirtina ralyje įtariantis kai kurių lenktynininkų protegavimą, o A.Paliukėno išvardytais pažeidimais sportininkas abejoja.



„Manau, kad yra labai šališka, kai sprendimus priiminėja žmogus iš Benedikto Vanago aplinkos. Arnas Paliukėnas prieš kelias savaites B.Vanagui vadovavo 1000 km lenktynėse.

Sunku paprieštarauti prieš tokią komandą, kurią sudaro vienas iš pagrindinių B.Vanago rėmėjų, dabartinis LASF prezidentas Romas Austinskas, minėtos komandos narys bei ralio komiteto narys Mantas Babenskas. Visa tai verčia sudvejoti, ar nesumaišyti viešieji ir privatieji interesai. O ir pats B.Vanagas šioje kompanijoje nėra vien tik lenktynininkas. Jis užima LASF viceprezidento pareigas. Negaliu kaltinti nė vieno. Nestoviu šalia ir neturiu įrodymų. Beje, prieš LK kontrolę mes išmesdami ratą nepažeidėme uždarojo parko taisyklės. Nemanau, kad galima bausti už tai, jog vėliau atėjome pasiimti rato. Mes niekur nebėgome, prisipažinome, kad išmetėme ratą. Niekas nekreipė dėmesio į saugumą, mūsų išdėstytą situaciją ir sportininką, kuris yra laikomas tiesiog pasipelnymo šaltiniu.

Beje, net policija neturi teisės bausti už tris pažeidimus, kurių vienas apskritai buvo išgalvotas“, – sakė D.Jocius.

Kol aistros dėl susiklosčiusios situacijos dar verda, primename, kad kitas Lietuvos ralio čempionato etapas įvyks jau rugsėjo 9–10 dienomis. Prieš „DHL Rally Elektrėnai“ „MVP racing“ ekipa kviečia išvysti vaizdo įrašą ir prisiminti išskirtiniausius ir įspūdingiausius „300 lakes rally“ momentus.

Internetė:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/teiseju-sprendimu-antrosios-vietos-netekes-d-jocius-linkiu-visiems-truputi-daugiau-zmogiskumo-25-670755>

Tragedijos ralio metu (ne)išvengiamos?

2016-08-16

Praėjusią savaitę Latvija turėjo progos pasidžiaugti vienu saviškių: Tomas Juzupas, nuotraukose atrodantis tiesiog pašėlęs „hardcore“ stiliaus pankroko gitaristas, kurį sutikusios dievobaimingos mamos liepia savo dukroms užsidengti akis, įrodė turįs drąsą širdį ir aštrų protą. Būtent šiam vaikinui „N40-Egzotika“ komandos ekipažas Algirdas Kazlauskas su Andriumi Petruškevičium dėkojo už išgelbėtas gyvybes, kai po nedidelės klaidos jų kovinis automobilis aukštyn ratais paniro upėje Latvijoje vykusią ralio sprinto „Gulbis 2016“ lenktynių metu.



Tačiau emocijoms šiek tiek atlėgus būtina padaryti svarbiausią darbą – panagrinėti kaip incidentams greičio ruožuose bei greta jų yra pasirengę patys sportininkai, teisėjai, apsaugos darbuotojai ir galų gale ralio gerbėjai? Ar jie žino ko griebtis pribėgus prie apsvirtusios automobilio? Ar mokėtų teisingai suteikti pirmąją pagalbą? Užgesinti liepsnas? Padėti skęstantiems?

Ralių dievinantis pankas

Panašius klausimus uždaviau ir T. Juzupui, nors galėjau lažintis žinąs, ką jis atsakys.

„Žinoma, kad nesu baigęs jokių gelbėtojų mokymų. Tačiau šiuo atveju viskas buvo pernelyg akivaizdu: ralio automobilis nulėkė nuo kelio tiesiai į vandenį, apsvirtė, o pilotas ir šturmanas liko įkalinti viduje. Kadangi mano draugai dalyvauja ralio sprinto varžybose, žinau kaip įlipimą ir išlipimą iš mašinos apsunkina saugos lankai ir sportinių saugos diržų raizgalynė. Kad jiems tikrai reikėjo pagalbos supratau pabandęs atidaryti mašinos dureles – tai buvo velniškai sunku, nes greičiausiai viršutinė jų dalis buvo šiek tiek įstrigusi minkštame dugne.

Ačiū Dievui, viskas pavyko, nors ant būrio žiūrovų, spoksojusių kaip turškiuosi prie paskendusio automobilio ir nereagavusių į šūksnius padėti, buvau spėjęs supykti“, – pasakojo Tomas. Meniškos sielos ralio sirgalius Tomas taip pat tikino nežinojęs, kad šioje vietoje panašus incidentas buvo įvykęs žiemą surengto ralio metu, kai kelyje netilpęs nelaimėlių ekipažas atsidūrė po ledu ir taip pat stebuklingai išsigelbėjo.

„Čia atsidūriau atsitiktinai, keliaudamas su poros bičiulių kompanija. Nors esu matęs daug lenktynių, tokio „kriminalo“ liudininku tapau pirmą kartą. Buvo nemažas šokas suvokti, kad jei nieko nedarysi, žmonės greičiausiai pražus. Net dabar nelabai aiškiai prisimenu, kaip ką dariau, nors viskas užtruko tik porą minučių. Braliukai lietuviai jau buvo normaliai prisiragavę vandens“, - prisiminė didvyriu tapęs vaikinai.

Beje, laisvu nuo skęstančių ralistų gelbėjimo laiku, Tomas groja sunkiojo metalo grupėje ir tikina, kad muzika su raliu yra dvi didžiausios jo gyvenimo aistros. Pats su sportiniu automobiliu vaikinai važiavo tik sėdėdamas geriausio draugo Vigo Rubenio pilotuojamo „Subaru Impreza“ šturmano krėslė.

Kuris algoritmas teisingas?



Iš plaučių iškosėję visą latviškos upės vandenį A. Kazlauskas su A. Petruškevičium prisipažino, kad visą keletą valandų polenktyninę kelionę iš Latvijos į Lietuvą modelioavo situaciją, kai kabėjo ant saugos diržų žemyn galva ir bandė išsiropšti iš automobilio.

„Net ir dabar nežinau, ar teisingai elgėmės pirmiausia praverdami šoninį langą. Bijojome, kad labai greitai nebeturėsime elektros ir to negalėsime padaryti dėl techninių priežasčių. Tačiau vanduo į saloną plūstelėjo taip greitai, kad net nespėjome atsisegti saugos diržų.

Bandžiau griebtis specialaus peiliuko, skirto diržų perpjovimui, tačiau jo pasiekti nepavyko. Dar daugiau – kažkur įstrigo šalmas. Žodžiu, pakako akimirksnio tam, kad suprastume net teoriškai nežinantys, kaip panašiose situacijose reiktų elgtis“, - prisipažino A. Kazlauskas.

Daugiau nei 23 metus ugniagesių-gelbėtojų komandai vadovavęs narų rengimo specialistas, Vilniaus nardymo klubo prezidentas Sergėjus Bulatovas patvirtino, kad universalių patarimų, kaip geriausia vaduoti iš skęstančio automobilio nėra daug.

„Paprastai įvažiavusi į vandenį ar įlūžusi važiuodama ledu mašina – jei tik neapsiverčia – skęsta gana lėtai: žmonės spėja išlikti lauk, o kartais netgi užsilipę ant stogo sulaukti pagalbos. Tačiau tais atvejais, kai vanduo į saloną plūsteli staiga, labai svarbu nebandyti kovoti su stipria srove ropščiantis pro langą, bet išlaukti momento, kai visa automobilio vidinė ertmė būna skilidani užpildyta vandeniui.

Nepasiduoti panikai tokiu metu labai sunku, nes laikas senka žaibiškai. Dėl šios priežasties saugos diržus reiktų atsisegti kiek įmanoma greičiau“, - rekomendavo S. Bulatovas.

Dar vienas profesionalaus gelbėtojo patarimas skamba šiek tiek ciniškai: jei skęstančiame automobilyje yra keletas žmonių, avarijos metu sąmonės nepraradę pirmiausia turėtų bandyti pasiekti vandens paviršių patys, o tik po to galvoti, ar gali kažkuo padėti nelaimės draugams.

„Deja, neturint reikiamų įgūdžių tokiose situacijose desperatiškai bandymai gelbėti kitą žmogų dažniausiai baigiasi dviguba tragedija – nuskęsta abu“, - konstatavo daugiau nei 20 metų nardymo patirtį turintis S. Bulatovas.

Klausiamas, ar nevertėtų bent dalies teisėjų, saugos darbuotojų ar pačių sportininkų išmokyti gelbėjimo gudrybių, pašnekovas abejojo, ar tam atsiras pakankami resursai ir kantrybės. „Ruošdami profesionalius gelbėtojus mes dvi savaites užtrunkame kol

išmokome teisingai dirbti vandenyje. Rengti kursus tik tam, kad apie tai būtų galima parašyti ataskaitose, vargu ar yra prasmės“, - abejojo S. Bulatovas.

Blaivaus proto deficitas

Po „N40-Egzotika“ komandos ekipažo „maudynių“ Latvijoje buvo atkreiptas dėmesys į dar vieną svarbią detalę – varžovų reakciją į kolegų nelaimę. Mažiausiai vienas ekipažas prabėgus minutei po avarijos stabtelėjo nelaimės vietoje, iš žiūrovų išgirdo kas nutiko, tačiau po to nurūko tolyn, nusprendę negaišti.

Toks elgesys kaip minimum prieštarauja Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintam ralio reglamentui, kuriame juodu ant balto parašyta, kad „Pirmas ekipažas, kuriam yra parodytas raudonas „SOS“ ženklas, arba kuris mato, kad patyrusiam avariją automobilyje yra ekipažas, bet nerodomas joks ženklas, privalo nedelsiant ir be jokių išimčių sustoti ir suteikti pagalbą“.

Deja, šiuo atveju nieko panašaus nebuvo. Todėl kyla klausimas, ar visi sportininkai suvokia savo pareigas, ar visiems pakanka nuovokos, kada būtina liautis lenktyniauvus, ir kokios situacijos yra mirtinai pavojingos.

„Mes tikrai nekaltiname paskui mus važiavusio ekipažo, jie elgėsi taip, kaip jiems tuo metu atrodė. Čia blogybė slypi kur kas giliau, t.y. taisyklių nežinojime. Ralio taisykles privalo įskiepyti ir žinias nuolat kontroliuoti Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komitetas, deja, panašu, kad šiuo metu šis darbas yra visiškai apleistas.

Tai žinome iš asmeninės patirties, vieną kartą gyvenime auto sportininkai susipažįsta su saugumo reikalavimais, gauna pirmąją licenciją, ir toliau jau viskas vyksta paprastai gyvenimiškai – kas ką prisimena iš prieš kelerius ar net keliolika metų buvusių mokymų, tas tą ir daro, o kiek prisimena ir ką žino apie saugumo taisyklių atnaujinimą, niekas nekontroliuoja.

Mes, kaip didžiausia Lietuvos ralio čempionate startuojančių dalyvių komanda, teiksime pasiūlymus kaip ir ką reikia tobulinti siekiant išvengti nelaimių, kiek tai išgirs Ralio komitetas, parodys ateitis“, - pasakojo A. Kazlauskas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/tragedijos-ralio-metu-neisvengiamos.d?id=72060488>

<http://automanas.tv3.lt/tragedijos-ralio-metu-neisvengiamos/>

<http://n40.lt/portfolio-item/tragedijos-ralio-metu-neisvengiamos/>

Šonaslydžio meistrų karavanas keliauja į Druskininkus

2016-08-09

Lietuvos drifto semi-pro pirmenybių 5-ojo etapo kovos, rugpjūčio 12-13 dienomis žada šį tą daugiau nei motorų kakofoniją ir svilnamų padangų dūmų uždangas. Čempionatą organizuojantys komandos „SideToSide“ vyrai Druskininkuose planuoja surengti tokią šonaslydžio fiestą, kuri drifto skeptikus paverstų drifto simpatikais.

Aikštelė greta „Snow Arenos“ pirmąją ilgojo savaitgalio dieną, penktadienio (rugpjūčio 12 d.) vakarą bus transformuota į šonaslydžio kovų lauką, kuriame greta tradicinės treniruočių ir instruktažų sesijos, bus sudarytos galimybės visiems norintiems ne tik „pačiupinėti“ sportinę techniką, bet ir išbandyti jos generuojamą galią sėdint keleivio krėsele.

„Pastebėjome, kad kuo daugiau žmogus sužino apie šonaslydžio varžybų taisykles ir specialiai joms perdirbtas mašinas, tuo pagarbiau žiūri į sportininkus. Kaip tik todėl mes stengiamės su žiūrovais užmegzti kuo glaudesnius kontaktus, parodyti jiems komandų „virtuvę“ ir kiek įmanoma detaliau viską pakomentuoti. Pernai, kai drifto varžybos Druskininkuose buvo surengtos pirmą kartą, visiems vietiniams žmonėms, susigundžiusiems jas pažiūrėti, tai buvo nemažas atradimas. Šiek tiek gaila tik to, kad, greičiausiai dėl pernelyg mažos informacijos sklaidos, apie renginį nedaug kas žinojo. Šiais metais stengiamės tą klaidą ištaisyti“, – žada vienas „Side to Side“ komandos lyderių Tomas Makarevičius.

Kalbėdami apie šios lenktynių atmainos esmę, užsikrėtusieji šonaslydžio virusu tikina, kad driftas nėra vien techniškas automobilio valdymas. Sportininkai šonaslydį linkę lyginti su karate (beje, būtent Japonijoje jis ir atsirado) demonstruojama kata – kova su įsivaizduojamu priešininku. Drifto meistras savo automobilio valdymo įgūdžius atskleidžia didžiuliu greičiu slystančią mašiną nukreipdamas tiksliai ten kur reikia. T. y. jis atskleidžia ne brutalią jėgą, bet gebėjimą ją virtuoziškai valdyti.

Kaip kam sekasi su šia užduotimi susidoroti bus galima stebėti keturiose treniruočių sesijose bei kvalifikacinių važiavimų metu, vyksiančių iki šeštadienio popietės. Rugpjūčio 13 d., šeštadienį, po 15:20 val. numatyto parado ir oficialaus varžybų atidarymo, Lietuvos drifto semi-pro pirmenybių 5-ojo etapo dalyviai pradės porinius važiavimus, kurie truks iki maždaug 19 val., kai bus išaiškintas pats stipriausias pilotas. Po apdovanojimų ceremonijos visi norintieji galės išbandyti „Drift-taxi“ atrakciją – pasivažinėjimą trasa su pačiais geriausiais šonaslydžio meistras.



Tiesa, turintys leidimus sportininkai galės vežti keleivius ir treniruočių metu (iki kvalifikacijos) visą penktadienį ir šeštadienį. Leidimus išduos techninė komisija patikrinus, ar keleivio sėdynė įrengta tinkamai. „Šalmų taisyklė“ galioja be išimties – tiek pilotas, tiek ir keleivis važiavimo metu turi dėvėti užsegtus šalmus.

Žiūrovai pateki į šias azartiškas ir vizualiai itin patrauklias varžybas galės įsigiję 8 eurus kainuojantį bilietą (vaikai iki 12 metų įleidžiami nemokamai, o senjorai – už pusę kainos). Kad renginys neprailgtų, organizatoriai pasirūpins arbata, kava, gaiviais gėrimais bei šviežiu maistu.

Dalyviai perspėjami, kad tiek treniruotėse, tiek varžybose bus privalu dėvėti specialius sportinius kombinezonus (homologacija nebūtina) ir turėti licenciją. Abi varžybų dienas bus važiuojama ta pačia trasa, o dalyvių skaičius ribojamas iki 25. Sportiniai automobilis turi atitikti Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintą „Techninį Semi-Pro reglamentą“. Renginio taisyklės detalai aprašytos Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintame dokumente „LDČ ir LDP Reglamentas – taisyklės 2016“. Su papildomais reikalavimais organizatoriai supažindins instruktažo metu.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/sonaslydzio-meistru-karavano-keliauja-i-druskininkus.d?id=72010100>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/sonaslydzio-semi-pro-meistru-karavano-keliauja-i-druskininkus-25-666889>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50063745/sonaslydzio-meistru-karavano-keliauja-i-druskininkus>

<http://viena.lt/2016/08/09/sonaslydzio-meistru-karavano-keliauja-i-druskininkus/>

Vasaros festivalis „300 Lakes Rally“ startavo spaudos konferencija žiniasklaidos atstovams

2016-08-09

Prieš daugiau nei septynerius metus į vieną organizatorių komandą susibūrę ralio bendruomenės bendraminčiai pasiryžo padaryti tokį Lietuvos Ralio Čempionato etapą, kuris taptų mėgstamiausiu ir žiūrovams, ir sportininkams. Kaip ir kiekvienais metais, viešoji įstaiga „Autosporto projektai“ festivalį siekia padaryti išskirtinį savo inovacijomis ir kokybe.

Šiandien „300 Lakes Rally“ yra ne įprastinis ralio renginys, o vienas didžiausių kaimynų vasaros festivalių.

Jau rugpjūčio 12-13 dienomis Zarasuose vyksiantis renginys apjungs tris kaimynines šalis – Latviją, Baltarusiją ir Lietuvą. Šių metų sportinės festivalio dalies išskirtiniais elementais taps pirmą kartą vykstantys FIA „Baltic Rally Trophy“ bei „King of Baltic Tarmac“ apdovanojimai, o pramogos nenusileis kitiems didiesiems vasaros festivaliams – Zarasuose numatyti „G&G Sindikatas“ ir „AC/DC Tribute.lt“ koncertai, ugnies šou, fejerverkai bei greičiausių ralio automobilių pasirodymai.

Šio, dvi dienas Zarasuose šurmuliuosiančio renginio ypatumai ir išskirtinumas žiniasklaidos atstovams buvo pristatytas Vilniuje vykusioje spaudos konferencijoje, kurioje dalyvavo Zarasų rajono savivaldybės meras Nikolajus Gusevas, Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas Romas Austinskas, "Lexus" ir "Toyota" automobiliais prekiaujančios UAB "Mototoja" direktorius Edmundas Povilauskas, varžybų organizatorius, įmonės „Autosporto projektai“ marketingo vadovas Audrius Gimžauskas, vieno iš pagrindinių rėmėjų, įmonės „Tete a tete“ Kazino komunikacijos vadovas Evaldas Magelinskas ir lenktynininkai – svečiai iš Estijos Kaspar Koitla ir Roland Murakas.

Vienas iš pagrindinių konferencijos akcentų – žiūrovų saugumas, atsakomybė kiekviename renginio etape. Tad tegul šis ralis būna draugiškas žiūrovams ir dalyviams!

Internetė:

<http://www.zarasai.lt/naujiena-vasaros-festivalis-300-lakes-rally--startavo-spaudos-konferencija-ziniasklaidos-atstovams-6912>

Ralio „Aplink Lietuvą“ organizatoriai akcentuoja eismo saugumą

2016-08-05

Rugsėjo 1-4 dienomis Lietuvoje vyks vienas svarbesnių automobilių sporto renginių šalyje – tradicinis ralis „Aplink Lietuvą 2016“, kurį rengia tikrasis FIA narys, 1926 metais įkurtas Lietuvos automobilių klubas (LAK).



Šio ralio dalyviai tradiciškai varžosi dėl garbingiausio trofėjaus – Prezidento taurės, kuri yra geidžiamiausia kiekvieno lenktynininko sportinių laimėjimų kolekcijoje.

Ralis „Aplink Lietuvą“ kartu yra seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną. Būtent šią datą Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia.

Svarbu ne tik varžytis

Šiometinis ralis „Aplink Lietuvą“ – šventė jo dalyviams bei rengėjams, kurie varžybų trasose paminės lenktynių organizatoriaus – LAK įkūrimo 90-ąsias metines ir ralių „Aplink Lietuvą“ 85-etį. Dar viena sukaktis – šio ralio 20-etis, kai Lietuvai atkūrus nepriklausomybę jis buvo atgaivintas ir nuo 1996 metų jau vyksta kasmet, be pertraukų.

Nors pirmasis ralis „Aplink Lietuvą“ buvo surengtas dar 1931-aisiais, tačiau šiometinis bus tik 25-asis renginio istorijoje.

Pažymėdami garbingas sukaktis ralio „Aplink Lietuvą 2016“ dalyviai pirmą kartą renginio istorijoje varžysis net keturias dienas, per kurias kovojantiems dėl Prezidentės taurės teks įveikti 1172,930 km distanciją, o LAS taurės dalyviams, kurie savo varžybas pradės tik antrąją lenktynių dieną – 1046,230 km.

Tai rekordiškai ilgos trasos su keliomis dešimtimis greičio ruožų ir specialiųjų rungčių, kokių šiame ralyje dar nėra buvę per visą jo ilgametę istoriją.

„Nors sportinę dalį neabejotinai laikome renginio ašimi, tačiau šiomet nemažai dėmesio skirsime ir lenktynių pramoginei pusei, o vienu svarbiausių jos akcentų taps patraukli eismo saugumo propaganda, – informavo LAK prezidentas Rolandas Dovidaitis.

– Lenktynininkų nusiteikimas varžytis tik specialiai parengtose trasose, jų įgūdžiai net kritiškose situacijose meistriškai valdyti automobilį– geriausias pavyzdys jaunimui, o kartu ir visiems eismo dalyviams“.

Pasakos apie saugų eismą

Jau pirmąją lenktynių dieną, rugsėjo 1-ąją, į tokias akcijas žiūrovai kviečiami Kaune ir Jonavoje, rugsėjo 2-ąją – Birštone, Druskininkuose, Tauragėje ir Klaipėdoje, rugsėjo 3-ąją – Telšiuose, Mažeikiuose, Šiauliuose, Panevėžyje ir Kupiškėje, o rugsėjo 4-ąją – Anykščiuose.

„Esame dėkingi „Šiaulių regiono kelių“, Šiaulių darbo rinkos mokymo centro, „Ecodriving LT“ ir kitų įmonių bei pavieniams specialistams, padėjantiems ne tik užimti žiūrovus, bet ir suteikti jiems papildomos informacijos bei įgūdžių, tobulinant vairavimo meistriškumą, – sako R. Dovidaitis.

– Itin daug dėmesio skirsime vaikams, kuriuos kviesime ne tik į specialiai jiems skirtas atrakcijas, bet ir išdalysime daugybę atšvaitų, knygelių, bukletų, įtaigiai pasakojančių apie saugų eismą ir skatinančių pavyzdžiai elgtis keliuose bei gatvėse“.

Ralio dienomis vyksiančiose saugaus eismo akcijose žiūrovai turės galimybę pademonstruoti vairavimo įgūdžius naudodamiesi virtualaus vairavimo simulatoriais bei dalyvaudami įvairiose rungtyse – tokiose kaip slalomo, „atbulas“, „taiklus“ ir kitose.

Patyrę specialistai padės geriau įsisavinti neįgaliųjų vairavimui pritaikytų automobilių naujausią saugaus vairavimo techniką, kurios komplektą, kainuojantį per tūkstantį eurų, laimės neįgaliųjų įskaitos nugalėtojai.

Parodys pirmojo nugalėtojo mašiną

Kauniečiai ir miesto svečiai Rotušės aikštėje dar prieš ralio „Aplink Lietuvą 2016“ pradžią, kuriam startas bus duotas rugsėjo 1-ąją, 15 val., galės ne tik išbandyti jėgas saugaus eismo akcijose, bet ir pasigėrėti pirmųjų dviejų ralių „Aplink Lietuvą“ 1931 ir 1932 metais nugalėtojo Prano Hiksos automobilio pristatymu, istorinių automobilių paroda ar ralio dalyvių palydomis į daugiau nei 1000 km lenktynių distanciją.

Pirmosios dienos varžybas ralio dalyviai užbaigs sugrįžę į Rotušės aikštę, kur jiems bus įteikti ir pirmieji trofėjai – Kauno miesto ir rajono bei Jonavos rajono merų taurės.

Ralis „Aplink Lietuvą 2016“ finišuos rugsėjo 4 d. 15.00 val. šalies sostinėje Vilniuje, S. Daukanto aikštėje, šalia Prezidentūros.

Čia lenktynių nugalėtojams ir prizininkams bus įteikti visi varžybų trofėjai, tarp jų ir pagrindinis – šalies Prezidentės Dalios Grybauskaitės taurė.

**Internete:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralio-aplink-lietuva-2016-akcentas-saugumas.d?id=71976782>
<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ralio-aplink-lietuva-2016-organizatoriai-akcentuoja-sauguma-25-665125>
<http://auto.lrytas.lt/autosportas/ralio-aplink-lietuva-organizatoriai-akcentuoja-eismo-sauguma.htm>
<http://www.alfa.lt/straipsnis/50061987/ralio-aplink-lietuva-2016-organizatoriai-akcentuoja-sauguma>
<http://automanas.tv3.lt/ralio-aplink-lietuva-2016-organizatoriai-akcentuoja-sauguma/>

LASF pateikė rekomendacijas „Nemuno žiedui“

2016-08-05

LASF Saugių varžybų organizavimo komitetas, bendradarbiaudamas su Žiedinių lenktynių komitetu, lenktynininkais ir organizatoriais, parengė kelias rekomendacijas „Nemuno žiedo“ trasai.

Komitetas rekomenduoja:

- atsisakyti dabar esamos greičio gesinimo zonos už teisėjų posto Nr. 12 („Makuškės“);
- atsisakyti greičio gesinimo zonų ties teisėjų postais Nr. 3 (prieš „Stadiono“ posūkį) ir Nr. 8 (prieš „Šakių“ posūkį), jeigu „Nemuno žiedas“ užtikrina, kad šios konfigūracijos trasa treniruosis tik automobiliai su saugos lankais ir kita saugumo įranga.

„Starto – finišo“ greičio gesinimo zona turi išlikti visų trasos konfigūracijų atveju.

Šios rekomendacijos reiškia, kad trasa su greičio gesinimo zonomis galėtų važiuoti visi dalyviai, o sportiniai automobiliai, turintys saugos lankus, naudotų „Nemuno žiedo“ konfigūraciją su vienintele gesinimo zona.

Internete:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lasf-pateike-rekomendacijas-nemuno-ziedui-25-665267>

Didžioji ralio „neteisybė“

2016-08-05

Lietuvos automobilių sporto padangėje naujas debatų raundas sena tema: kaip užtikrinti sąžiningą kovą ralio trasose, kad nugalėtoją lemtų ne techniniai sprendimai, o identiškų galimybių mašinas vairuojančių pilotų meistriškumas? Viename paskutiniųjų LASF ralio komiteto strategų susitikime su lenktynininkais buvo žūt būt vengiama minėti konkrečius vardus ir komandų pavadinimus, visgi net ir mokantys Ezopo kalbą silpnam trejetui suprato, kad galvoje turimas Martyno Samsono komandos meistrų sukonstruotas „BMW M3X“.

Dalis ralio bendruomenės mano, jog būtent šis savadarbis monstras, o ne pats Martynas, raško naujus trofėjus, todėl pradėjo laužyti galvą, kaip jį sulėtinti...

„BMW M3X“ skerspjuvis

„Tiesiai į akis mums niekas nieko nesako. Tačiau apie pokalbius su LASF ralio komiteto žmonėmis, kuriuose analizuojami mūsų automobilio telemetrijos duomenys ir svarstomos Samsono-Varžos „pažabojimo“ temos, mums su Mindaugu anksčiau ar vėliau perpasakoja kolegos-varžovai. Nors šį sezoną naudojamą BMW pradėjome gaminti prieš tai ne tik mintinai išmokę techninius reglamentus, bet ir prieš kiekvieną naują gamybos etapą papildomai perklausdami, ar teisingai viską interpretuojame, po pirmųjų sėkmingų lenktynių pasipylė pretenzijos, kad esam „pernelyg greitai“, kad „kalta“ mūsų „raketa“.

Viena vertus klausytis komplimentų, koks „stebuklas“ gimė mūsų dirbtuvėse, malonu. Tačiau būdamas vienu jo konstruktorių visus mistifikuojančius šį automobilį turiu nuliūdinti – čia nėra jokių paslapčių. Jis toks greitas, koku leidžia būti taisyklės, todėl noras „lėtinti“ būtent mūsų ekipažą, kvepia dvigubais standartais“, – dėstė M. Samsonas.

Sportininkas taip pat apgailestavo, kad tiek jis, tiek panašų projektą Latvijoje pradėjęs Janis Vorobjovas, sulaukia ne palaikymo ir pagalbos bandant padaryti ralį patrauklesniu bei lengviau prieinamu, o visiškai priešingų iniciatyvų.

„Ralis iš tiesų yra labai sudėtingas, pavojingas ir brangus sportas. Mes stengėmės sukurti mašiną, kuri būtų sąlyginai nebrangi, paprastai prižiūrima ir pakankamai greita. Rezultatas – apie 50-80 tūkst. eurų kainuojantis automobilis, kuris gali varžytis su gamykliniais R5 modeliais, kainuojančiais tris-keturi kartus brangiau.

Šis „BMW M3X“ sulipdytas standartinio kvadrinio E46 modelio, gaminto 2001/2002 metais, pagrindu. Iš esmės nauja ten tik mūsų sukonstruota centrinė blokiruotė. Visi kiti dalykai – variklis, transmisija, pakaba – likę nepakeisti.

Dar daugiau – dalį detalių netgi įsigijome iš automobilių laužynų. T. y. lyginti jį su R5, kuris buvo specialiai kuriamas ralio lenktynėms, yra tiesiog nerimta. Jei bandytume taip skraidyti per tramplinus, kaip kad daroma su R5 – mūsų aparatas tiesiog subyrėtų. Lietuvoje finišą pasiekiam tik todėl, kad čia trasos sąlyginai draugiškos technikai“, – samprotavo Martynas.

Prieš kurį laiką uteniškis atskleidė absoliučiai visus savo kozirius, viešai paskelbdamas „BMW M3X“ agregatų nuotraukas ir techninius parametrus: 1360 kg sveriantis (t. y. apie 160 kg daugiau nei R5 bolidas) automobilis turi atmosferinį 3500 litro darbinio tūrio variklį, generuojantį 410 AG ir 420 Nm; maksimalus jo greitis 195 km/val., o iki 100 km/val. spurtuoja per maždaug 3 sekundes.

Beje, praėjusį sezoną Martyno vairuotas „Mitsubishi“ buvo 30 kg lengvesnis, turėjo beveik dvigubai didesnę maksimalų sukimo momentą (apie 800 Nm) ir galėjo įsibėgėti iki 220 km/val.

Žmogiškasis ralio faktorius

Diskutuojant apie „geležį“ pabandžiau prisiminti, kada per paskutinius 20 metų girdėjau kokio nors greta garbės pakylės likusio lenktynininko komentarą, jog kuklius rezultatus lėmė prasta sportinė forma, pernelyg didelis jaudulys starte, treniruočių stoka, nepakankamai greita reakcija ar panašūs dalykai.

Neprisiminiau, nes to paprasčiausiai nebuvo. Lėtesnį nei varžovų tempą visuomet lemia kaprizus rodanti technika, prastos padangos, nerangūs mechanikai ir t. t.

„Siūlyčiau prieš kurį nors čempionato etapą atlikti nedidelį eksperimentą ir greičio ruožo starte pamatuoti pilotų kraujo spaudimą ar pažiūrėti, kiek kas užtruks bėgdamas 10 km ilgio krosą. Apie fizinę ir psichologinę ralistų kondiciją pas mus praktiškai niekada nekalbama, nors akivaizdu, kad sprendimas liautis plempti alų likus savaitei iki varžybų nėra pakankamai gera pasiruošimo programa.

Užtat ralio komitetas analizuoja telemetrijos duomenis ir pagal juos sprendžia apie automobilio greičio „paslaptis“. Bet juk ralyje įveikiant posūkių kombinacijas objektyviai įvertinti mašinos pagreičio neįmanoma – keletu centimetrų išslydus iš švrios trajektorijos ir pradėjus ratais rausti purų žvyrą greitis skirsis drastiškai, kad ir kaip „seksualiai“ tai atrodytų iš šalies.

Tokį pat rezultato skirtumą gali lemti padangų būklė. Tarkim „Rally Talsi“, kuriame laimėjome visus greičio ruožus, mūsų ekipažas sunaudojo 20 naujų „Pirelli“ padangų. Ar tiek pat investavo varžovai? Ko gero ne. Vėliau vykusiame „Rally Estonia2016“ važiuojant kitokioms nuotaikom ir – kaip netikėta – mašina pati mūsų iki pirmosios vietos nenuvežė. Gavom į kaulus net nuo N grupės.

Šiame kontekste kalbėti apie būtinybę specialiai lėtinti automobilių tiesiog kvaila. LASF akivaizdžiai pasirinko neteisingą tikslą“, – atviravo M. Samsonas.

Beje, Martynas pasiūlė visiems norintiems Lietuvos ralio čempionato dalyviams patiems sėsti prie jo „BMW M3X“ vairo ir išbandyti trasoje. Kol kas tokio iššūkio niekas nepriėmė, tačiau įžvalgos, esą Suomijos ralio vunderkindas Kalle Rovanner ar WRC seriale važiuojantis švedas Pontus Tidemanas su Utenoje pagamintu BMW „būtų dar greitesnis“, žarstomos į kairę ir į dešinę.

Teatras be aktorių?

Klausiamas, kokias išeitis ar kompromisus ralio bendruomenei siūlytų pats, Martynas tikina galintis padėti visiems norintiems pasigaminti savo techniką pagal „Samsono raketos“ pavyzdį.

„Alternatyvus variantas – persėsti į R5 klasės automobilį. Kitais metais mes greičiausiai taip ir padarysime, nes bendradarbiaujame su viena ispanų kompanija, kuri į lenktynines mašinas montuoja „Samsonas Motorsport“ pavarų dėžes. Tada mes atitiksime visus formalius reikalavimus, tik nežinau ar patys geriau jausimės.

Viena vertus tai iš esmės nieko nepakeis kalbant apie visą Lietuvos ralio čempionatą, nes galinčių startuoti R5 automobiliais neabejotinai bus vienetai. Be to mes tikrai nemažai dirbom bandydami sukurti produktą, kurį visame pasaulyje vertintų profesionalai ir kuris būtų siejamas su Lietuvos vardu. Mums tai iš esmės pavyko, bet savam kieme kažkodėl esam „blogiečiai“, – apgailestavo M. Samsonas.

Panašiai samprotavo ir LARČ besivaržantis latvis J. Vorobjovas, žiemą pasigaminęs originalią R5 „Mitsubishi Mirage“ versiją. Nors Janio sukonstruotas automobiliukas su „Ralliart“ dirbtuvėse gimusiu originalu turi labai nedaug bendrų dalykų („Vorobjovs Racing“ mechanikai svarbiausius agregatus pasiskolino iš „Mitsubishi EVO X“), tačiau su maždaug 340 AG ir 640 Nm Janis taip pat kai kam atrodo „pernelyg greitas“.



„Profesionalioms lenktynėms sukurtas R5 automobilis kainuoja 200-240 tūkst. eurų, o tradicinio ilgio – 120 km greičio ruožų – varžybos atsieina mažiausiai 20 tūkst. eurų. Mano skaičiavimais tokį biudžetą „pavežtų“ po 2-3 komandas kiekvienoje iš trijų Baltijos šalių. Jei tikrai viskas taip evoliucionuotų, ralis taptų labai nuobodus. Mano galva autosporto federacijų misija yra ginti lenktynininkų interesus ir daryti viską, kad startuoti būtų kiek įmanoma paprasčiau, o ne svaigti apie tarptautinį lygį“, – samprotavo J. Vorobjovas.

Vieni greičiausių ralio meistrų Baltijos šalyse ironizavo, kad ši automobilių sporto disciplina „neteisinga“ iki kaulų smegenų. Net jei startuojančius tame pat greičio ruože skiria viso labo viena ar dvi minutės, važiavimo sąlygos gali skirtis dramatiškai: pirmas ekipažas judės idealiomis sąlygomis, o antrasis – jei tik žvyrkelis perdžiūvęs, o vėjas nepakankamai stiprus – gūžinės dulkių debesys.

Trisdešimtų startuojančių pilotų padėtis daugeliu atvejų dramatiškai prastesnė nei pasileidusių į greičio ruožą tarkim dešimtuoju numeriu, nes kvadrinių mašinų išraustos provėžos kartais būna sunkiai išvažiuojamos. Dar galima paminėti lietaus ar besileidžiančios Saulės faktorių, smarkiai nulemiančius rezultatą. O kur dar krūva techninių smulkmenų, pradedant padangomis ir baigiant amortizatoriais...

Bendro vardiklio paieškos

LASF ralio komiteto pirmininkas Maris Simsonas, pastarosiomis savaitėmis gyvenantis pasirengimo „300 ežerų ralio“ rūpesčiais, paprašė visus klausimus užduoti po vienų didžiausių sezono lenktynių. Juo labiau, kad kol kas komiteto nariai dar nesuformulavo vieningos pozicijos ar apskritai reikėtų, o jei reikėtų tai, kaip koreguoti techninius reglamentus.

Dėl šios priežasties kitas ralio komiteto narys Mantas Babenskas, sutikęs išdėstyti, dėl ko šiuo metu laužomos ietys, pabrėžė, jog tai – tik jo asmeninė nuomonė.

„Ralio technikos klasifikavimas iš vienos pusės vykdomas pagal variklio darbinį tūrį, toliau įvedant minimalios masės ir kitus apribojimus. Iš kitos pusės – tai FIA homologuota (galiojančios arba pasibaigusios homologacijos) ir nehomologuota technika. Nacionalinės klasės yra kiekvienos šalies federacijos dispozicijoje, todėl jos gali savaip sugrupuoti sportininkų techniką.

Kadangi į naujus reglamentus „netelpančių“ kovinių automobilių spektras gan didelis, jų daug, ir dažnai jie įdomesni nei tarptautinių klasių mašinos, nacionalinės federacijos privalo rasti kompromisą: kokias intervencijas į konstrukciją ir jėgos agregatus leisti, kad skirtingus automobilius būtų galima laikyti lygiaverčiais varžovais. T. y. reikia leisti kurti nacionalinius automobilius.



Deja, kalbant apie L8 klasę, peršasi išvada, jog kūrybos procese saikas buvo pamirštas – daug čempionato dalyvių ruošė techniką nevaržydami fantazijos, todėl turime tokią sudėtingą situaciją“, – teigia M. Babenskas.

Paprašytas patikslinti, ką turi galvoje kalbėdamas apie „saiką“, ralio komiteto narys akcentavo galimybes modifikuoti kėbulą išpjaunant „nereikalingą“ metalą, naudoti kaltinius variklio elementus, taip padidinant sūkius ir galią. Jo manymu, saiko nebuvimu laikytini ir sprendimai naudoti skirtingų automobilių agregatus.

„Be jokios abejonės „M3X“ yra protingų ir technikoje nusimanančių žmonių darbo vaisius. Džiugu, kad Lietuvoje yra tokių nagingų žmonių, bet šiek tiek gaila, kad jie energiją skyrė ne nacionalinio tarptautinės klasės automobilio kūrimui (tai padarė J. Vorobjovas), tačiau iš esmės reanimavo 1981-1986 m. sezonuose gyvavusios „B grupės“ bolidą.

Dėl šių priežasčių L8 automobiliai tapo greitesni nei N4 ir „Super 2000“. Ar jie greitesni už R5 – niekas kol kas negali atsakyti. Tačiau panašu, kad turėdami daugiau „arklių“, tokie savadarbiai automobiliai yra pranašesnis prieš mažiau sveriančius gamyklinius. Teko girdėti užsienio kolegų vertinimų, kad tokių parametrų automobilis kaip „M3X“ turėtų sverti 1600 kg (!). Bet kartoju – tai tikrai ne būsimas ralio komiteto sprendimas“, – pabrėžė M. Babenskas.

Klausiamas, kokie galėtų būti oficialūs sprendimai, pašnekovas visų pirma patikino, kad ralio komiteto rūpestis yra ne žarstyti kaltinimus „raganavimu“ ir kažką uždrausti, bet pritraukti į čempionatą kuo daugiau dalyvių.

„Pirmiausia reiktų daugiau dėmesio skirti 2WD automobiliams ir sukurti paskatą į LRČ sugrįžti „viduriniajai klasei“. Taip pat būtina sugalvoti, kaip sumažinti dalyvių išlaidas. Manau, kad reikia peržiūrėti klases ir automobilių paskirstymą jose, kad nacionalinių klasių pajėgumas būtų panašus su tarptautinių klasių, atrasti balansą tarp R5 ir L8“, – samprotavo M. Babenskas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/didzioji-ralio-neteisybe.d?id=71976580>

<http://automanas.tv3.lt/savadarbiams-automobiliams-musu-salies-ralio-trasose-ne-vieta/>

<http://n40.lt/portfolio-item/didzioji-ralio-neteisybe/>

<http://www.98.lt/martyno-samsono-bmw-m3x>

Aiški starto tvarka Lietuvos ralyje – dar vienas žingsnis pirmyn

2016-08-04

Viena iš svarbiausių Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) misijų – modernių technologijų įvedimas ir praktinis panaudojimas. Prieš kurį laiką pristatytas naujasis informacinis ne pelno siekiantis lietuviškojo automobilių sporto portalas – autorally.lt, tapo milžinišku žingsniu į priekį skaičiuojant bei pateikiant rezultatus.

Kaip teigiama pranešime žiniasklaidai, dar vienas kokybinis šuolis, kurį LASF ralio komitetas parengė sporto bendruomenei: aiški starto tvarka, kuri pagaliau ekipažus starte surikiuos remdamasi objektyviais kriterijais.

„Ralio komiteto darbas remiasi tęstinumo ir duotų pažadų įgyvendinimo principais. Integravę puikiai pasiteisinusią rezultatų ir kitų duomenų sistemą į Lietuvos ralio čempionatą, einame toliau, siekdami įtvirtinti aiškiai suprantamą starto tvarką, pradėdami nuo Lietuvos ralio čempionato. Ilgą laiką rinkome duomenis, juos analizavome ir sukūrėme algoritmą, pagal kurį starto pozicijas bus galima skirti, remiantis objektyviais ir logiškais kriterijais“, – teigė LASF ralio komiteto pirmininkas Maris Simsonas.

Naujoji starto tvarkos sudarymo sistema Lietuvos ralio čempionate išties nėra naujiena kitose Baltijos šalyse. Tiek Estijoje, tiek Latvijoje šis klausimas sprendžiamas apskaičiuojant koeficientus, kurie rodo konkretaus ekipažo demonstruojamą greitį. Trumpai tariant, tai yra vidurkis, apskaičiuotas sudėjus kiekvieno ekipažo atsilikimą arba pirmavimą prieš tame etape greičiausių tarptautinės N4 klasės automobilių.

„Iki šiol Lietuvoje buvo taikoma starto tvarkos sudarymo metodika, remiantis rezultatais čempionate, kuomet daugiau taškų turintys ekipažai startuodavo priekyje. Tačiau tai yra ydinga metodika, visų pirma todėl, kad rezultatai ne visada atspindi realų lenktynininkų greitį. Kai kurių iš jų strategija yra važiuoti stabiliau ir rinkti taškus čempionate, kas sąlygoja konservatyvesnį tempą.

Tuo tarpu yra tokių, kurie važiuoja ties galimybių riba, bet kartais taškų surenka mažiau. Taip atsitinka todėl, kad juos pveda technika arba jie dažniau patiria incidentų“, – sakė ralio komiteto narys Mantas Babenskas.

RK nario teigimu, nors bus remiamasi elektroninės sistemos suskaičiuotais koeficientais, tačiau Lietuvoje jie bus papildomai perskaičiuojami dėl vienos paprastos priežasties.

„Tiems, kam įdomu sužinoti daugiau, galiu papasakoti apie papildomo mūsų algoritmo naudą. Išties akiai pritaikyti latviškos sistemos negalima, nes ji dar turi daug spręstinių klausimų.

Pavyzdžiui, nors atskaitos taškas yra greičiausias N4 automobilis, kuris griežtai apribotas tarptautinių techninių reikalavimų, tačiau akivaizdu, jog juos vairuoja skirtingi žmonės. Ypač tai išryškėja, jei kuriame nors čempionato etape dalyvauja labai greitas lenktynininkas, tuo tarpu, kituose etapuose greičiausių sportininkų tempas yra žemesnis.

Latviškoje sistemoje tai nėra įvertinta, todėl skirtinguose etapuose koeficientai ženkliai skiriasi, o lenktyniavusių prieš neįprastai greitą ekipažą koeficientai pablogėja, palyginus su tas lenktynes praleidusiais. Dėl to ralio komitetas papildomai nusprendė „prisirišti“ prie to paties ekipažo, kuris demonstruoja stabilų tempą visame čempionate, tačiau nebūtinai būna pats greičiausias“, – sistemos subtilybes apibendrino M. Babenskas.

Naujoji sistema pilnai pritaikyta artėjančiame penktajame Lietuvos ralio čempionato etape: „300 Lakes Rally“, vyksiančiame rugpjūčio 12-13 dienomis. Su ja galima susipažinti ir oficialiame Lietuvos ralio tinklapyje – autorally.lt.

Internete:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/aiski-starto-tvarka-lietuvos-ralyje-dar-vienas-zingsnis-pirmyn.d?id=71967750>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/aiski-starto-tvarka-lietuvos-ralyje-misija-ne-imanoma-25-664787>

<http://automanas.tv3.lt/aiski-starto-tvarka-lietuvos-ralyje-misija-neimanoma/>

Šonaslydis slysta į paraštes

2016-08-03

Tarp Lietuvos automobilių sporto bendruomenės narių vėl bėgioja juodos katės. Šįsyk kibirkštys skrieja iš šonaslydžio gerbėjų stovyklos.

Grimzta į dugną

Diskusiją apie prastėjančią šonaslydžio situaciją mūsų šalyje užiebė vienas komandos "Bros for Pros" narių Norbertas Daunoravičius. Paskutiniu lašu, perpildžiusi kantrybės taurę, tapo šonaslydžio varžybos per 1000 km lenktynes. Komanda liko

nepatenkinta varžybų teisėjų darbu, tačiau jų nepasitenkinimas nebuvo išgirstas. Pasak N.Daunoravičiaus, šonaslydžio renginių kokybė Lietuvoje prastėja, o kai kurie dalyviai po teisėjų sprendimų praranda bet kokią motyvaciją dalyvauti varžybose.

"Niekada niekuo nesiskundėme, susitaikydavome su tuo, kas vyksta aplink, visokių nesklandumų visada buvo ir bus, tačiau viskas jau pradėjo atsibosti, kai netvarka tęsiasi beveik visose varžybose", – teigė N.Daunoravičius. Pasak jo, visi šiame sporte kylantys nesklandumai dažniausiai aptarinėjami labai mažame būrelyje žmonių, gal todėl pokyčiai vyksta labai lėtai arba jų išvis nematyti.

Tokiai komandos nario išsakytai nuomonei visiškai nepritarė Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Drifto komiteto pirmininkas Linas Ramoška.

"Lietuvos šonaslydžio trasose varžosi ne tik nepatenkinti "Bros for Pros" komandos nariai. Yra daug dalyvių, kurie dienas leidžia garažuose ir bando iš to, ką turi sukurti automobilių varžyboms, taip pat teisėjai, kurie stengiasi savo darbą atlikti kuo geriau, bei organizatoriai, neretai nusprendžiantys imtis rizikingų finansiškai renginių", – tvirtino L.Ramoška. Pasak komiteto pirmininko, tenka sutikti, kad šonaslydis Lietuvoje išgyvena ne pačius geriausius laikus, iš mūsų šalies pasitraukė ir didelių renginių organizatoriai: "Drift-Allstars", "Rytų Europos drifto čempionatas" bei "Klaipėda City Drift".

Trūksta kokybės

Fotografas Giedrius Matulaitis, anksčiau daug laiko praleisdavęs Lietuvos šonaslydžio trasose, dabar čia nesutinkamas arba matomas itin retai. "Tam yra paprastas paaiškinimas, – dienraščiu sakė pašnekovas. – Lietuvoje yra begalė "SemiPro" (pusiau profesionalų) bei "Street" (gatvės) klasių renginių ir vos keletas "PRO" (profesionalų), kuriuose varžosi stipriausi sportininkai."

G.Matulaitis svarstė, kad organizatorių susiskaldymas ir daugybė skirtingų varžybų, kuriose gali dalyvauti vos ne kiekvienas panorėjęs, sudarė tokią situaciją. "Kam sportininkui augti ir tobulėti ar daryti kažką, kas reikalauja didesnio biudžeto, jeigu gali tiesiog atvažiuoti ir pasivažinėti. Dalyviai paprasčiausiai neturi motyvacijos, o kodėl tokį kelią renkasi organizatoriai, sunku pasakyti", – nuomone dalijosi pašnekovas.

G.Matulaitį dabar dažnai galima išvysti fotografuojantį kaimyninėje Baltarusijoje vykstančias šonaslydžio varžybas. "Čempionatą šioje šalyje organizuoja viena komanda. Ten visi žino, kas ką turi daryti ir niekam nekyla jokių klausimų. Visi

renginiai iš anksto planuojami, visos vietos iš anksto žinomos. Visuomet yra tęstinumas, niekada nekyla abejonių dėl rezultatų", – pasakojo G.Matulaitis.

Fotografas tikino, kad rezultatams fiksuoti baltarusiai pasitelkia vaizdo filmavimo sistemas, kad ieškant sprendimo būtų galima peržiūrėti oficialią filmuotą medžiagą ir rezultatus, jei reikia, keisti vadovaujantis reglamentu arba palikti tokius, kokie yra.

Objektyvumas svarbiausia

Ne vienas šonaslydžio varžybas komentuojantis Gintautas Šutavičius, teigė, kad Lietuvos arenose reikėtų atidžiau vadovautis patvirtintu Lietuvos šonaslydžio reglamentu ir įstatais. Be to, G.Šutavičius palaikė ir G.Matulaičio nuomonę, jog kylant abejonių dėl rezultatų reikėtų pasitelkti vaizdo fiksavimo priemones, kad viskas būtų nustatyta sąžiningai.

"Šiuo metu itin reikšminga trijų fakto teisėjų nuomonė. Jie kvalifikacijos metu skiria balus nuo 0 iki 100. Balai gali būti skiriami už teisingą trasos įveikimą, greitį, už kuo artimesnį praslydimą pro trasos kūgelius. Itin mažai balų skiriama už šou elementus – dūmų efektą ar automobilio dizainą. Neretai būna sunku objektyviai įvertinti tai, kas vyksta už 100 m, juolab kai automobiliai atvažiuoja dideliu greičiu paskui save palikdami dūmų kamuolį", – apie dalyvių vertinimą pasakojo G.Šutavičius.

Šiems teisėjams, pasak pašnekovo, į pagalbą turėtų ateiti techniniai teisėjai, kurie yra atsakingi už konkrečią trasos atkarpą. "Jei techninis teisėjas pastebi negalimą veiksmą, praneša fakto teisėjams, jei fakto teisėjas nepastebi, kas įvyko tam tikroje trasos dalyje, jie prašo pagalbos ir nuomonės iš trasos teisėjo. Be to, teisėjai turėtų turėti galimybę peržiūrėti važiavimo vaizdo įrašus, kuri pateiktų organizatorius, nufilmavęs viską iš tos trasos vietos, kur viskas matoma geriausiai. Negalima pasitikėti pilotų draugų ar sirgalių vaizdo įrašais, kurie ne visuomet pateikia objektyvią informaciją", – apie tinkamiausią šonaslydžio varžybų vertinimą kalbėjo G.Šutavičius.

Automobilių sporto entuziasto teigimu, diskutuojant dėl rezultatų ar neleistinių veiksmų trasoje turėtų būti iš viso šešių teisėjų nuomonės ir vaizdo įrašas, kad viską būtų galima įvertinti objektyviai.

Komentaras

Mantas Kuzmarskis

Tarptautinis teisėjas, Rytų Europos šonaslydžio čempionato organizatorius



Lietuvoje automobilių sportui apskritai nelabai palankios sąlygos. Tokia situacija, matyt, susidarė dėl nedidelio jo populiarumo, dėl to yra ganėtinai mažas palaikymas valstybiniu mastu. Žiniasklaidos priemonės informuoja tik apie keletą didžiausių renginių. Kelerius metus Lietuvoje vykdavo europinio lygio šonaslydžio varžybos, o informacijos apie jas beveik nebuvo, todėl mažai verslo atstovų mato tikslą investuoti į šią sritį. Visa tai suprantama – maža rinka, ne pati geriausia ekonominė situacija, automobilių sportas toli gražu nėra lyderis tarp visų sporto šakų, neprikaustantis didžiosios visuomenės dalies dėmesio. Tad augančiai naujai sporto šakai nelengva. Bet tokia situacija nėra unikali, panašiai yra daug kur. Mano nuomone, šonaslydis Lietuvoje tam tikra prasme patiria paauglystės fazę – mus jau pastebi, bet nesupranta. Atvirai kalbant, šonaslydžio bendruomenė ir pati savęs nelabai supranta, tačiau ji yra gana vieninga. Joje vyrauja demokratijos principai, o demokratija dažnai būna lėta, bet galutinis rezultatas turbūt bus naudingiausias visiems.

Faktas, kad mes jau turime tiek skirtingo lygio dalyvių, kad galime juos skirstyti į klases ("Street", "SemiPro", "Pro"), kurios užsipildo (priešingai nei žiedinėse lenktynėse), džiugina. Yra visiškai normalu ir logiška, kad pradedančiųjų šonaslydininkų yra ir bus daugiausia, o pakeliui į "Pro" klasę jų vis mažėja. Dalyvauti aukščiausiu lygiu reikia daugiausia finansų, gabumų ir pastangų. Ne visi tai gali daryti. Tas pats yra ir su organizatoriais – aukštesnio lygio varžybos turi atitikti daugiau reikalavimų, jos gerokai brangesnės ir rizikingesnės. Taip yra ir turi būti. Tiesiog dabar yra tokia situacija, kai iki šiol organizavę profesionalų ir tarptautines varžybas, žmonės galbūt laikinai pasitraukė iš šios veiklos. Tai lėmė elementarūs rinkos ekonomikos dėsniai. Suprantama, kad dalyviai ir ištikimiausi gerbėjai pasigenda aukšto lygio varžybų, bet dažnai pamirštama, kad daugybę metų tie renginiai buvo organizuojami vien tik iš entuziazmo bei jaunatviško užsidegimo.

Geras teisėjavimas taip pat yra neatsiejama sporto vystymosi dalis. Jeigu ši renginio dedamoji šlubuoja, dalyviai praranda motyvaciją, žiūrovai nesupranta, kas vyksta, ir pasidaro neįdomu žiūrėti. Teisėjavimas šiai sporto šakai yra nemenka problema, nes nėra daug žmonių, galinčių tai daryti. Tai nelengvas darbas, reikalaujantis žinių ir patirties bei atimantis daug jėgų. Be abejo, į pagalbą galima pasitelkti šiuolaikinę įrangą, tačiau ji negali pakeisti patyrusio profesionalaus žmogaus vertinimo, nes visose varžybose kyla situacijų, kai reikia labai kokybiškai išanalizuoti visą informaciją.

Manau, kad šonaslydis Lietuvoje auga gana greitai ir visai teisinga linkme. Galbūt šių metų sezonas ir yra kiek keistas, bet tikriausiai tai į gera – rinka turi subręsti kitam kokybės šuoliui, turi užaugti dalyviai ir žiūrovai. Šonaslydis – kaip XXI a. automobilių sportas, automobilių kultūros judėjimas, turi daug potencialo, o tas potencialas yra jaunų, talentingų žmonių rankose.

Internetė:

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/sonaslydis-slysta-i-parastes-763685?psl=2>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/sonaslydis-slysta-i-parastes-763685>
<http://m.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/sonaslydis-slysta-i-parastes-763685>

„300 Lakes Rally“ varžybose – dalyvių antplūdis

2016-08-03

Nedrašios organizatorių prognozės pasitvirtino su kaupu – Zarasuose Žolinių savaitgalį vyksiančiame „300 Lakes Rally“ festivalyje dalyvaus vienuolikos šalių atstovai. Jei toks šalių skaičius bus suskaičiuotas ir lenktynių dieną prie starto linijos, tai taps oficialiu, „Factum“ agentūros patvirtintu Lietuvos rekordų, rašoma organizatorių pranešime.

Be to, trečiadienį organizatorių paskelbtas preliminarus starto sąrašas su 71 dalyvaujančiu ekipažu rodo džiuginančią Lietuvos Ralio Čempionato (LRČ) dalyvių skaičiaus augimo tendenciją.

Iki karščiausio vasaros ralio festivalio likus savaitei, organizatoriai skelbia preliminarią starto tvarką. Šiame sąrašė matomi 36 Lietuvos, 9 Baltarusijos, 8 Rusijos, 5 Latvijos, 3 Estijos, 2 Vokietijos, 1 bendrą Saudo Arabijos ir Suomijos bei po vieną Lenkijos, Izraelio bei Olandijos ekipažai.

Nuo 2016 m. pradžios starto tvarka yra sudaroma remiantis LASF Ralio Komiteto turima informacija apie sportininkų realų greitį Lietuvos ir Latvijos raliuose. Saugumo kriterijus taip pat yra svarbus – stengiamasi, kad prieš greitesnius sportininkus neatsidurtų lėčiau važiuojantys ekipažai. Be to, dvidešimt pirmųjų dar važiuos ir kvalifikacinį greičio ruožą prieš ralį ir savo galutinę starto poziciją galės rinktis priklausomai nuo čia pasiekto rezultato.

Preliminarios starto tvarkos pirmasis dešimtukas:

1. Martynas Samsonas ir Mindaugas Varža, LARČ: LRC1, „BMW M3X“ „SamsonasRacing.com“
2. Vytautas Švedas ir Žilvinas Sakalauskas, LARČ: LRC1, „Mitsubishi Lancer Evo X“, „Juta-Bauer Rally Team“
3. Kaspar Koitla ir Andres Ots, „Mitsubishi Lancer EVO IX“, „Prorehv Rally Team“
4. Janis Vorobjovs ir Andris Malnieks, LARČ: LRC1, „Mitsubishi Mirage“, „N40 – Egzotika“
5. Vaidotas Žala ir Žygimantas Augustas Žala, LARČ: LRC1, „Mitsubishi Lancer Evo“, „Ralio ratai“
6. Roland Murakas ir Kalle Adler, LARČ: LRC2, „Mitsubishi Lancer Evo X“, „Prorehv Rally Team“
7. Ramūnas Čapkauskas ir Tomas Šipkauskas, LARČ: LRC1, „Mitsubishi Lancer Evo IX“, „Juta-Bauer Rally Team“



8. Martynas Samuitis ir Gediminas Celiešius, LARČ: LRC1, „Škoda Fabia R5“, „Rimo Martin Sport“
9. Benediktas Vanagas ir Greta Germanavičiūtė, „Subaru Impreza WRC“, „General Financing Team Pitlane“
10. Deividas Jocius ir Donatas Zvicevičius, LARČ: LRC1, „Mitsubishi Lancer Evo IX“, „MVP Racing“.

Startinės pozicijos pasirinkimo ceremonija numatyta rugpjūčio 12 d. Pasirinkdami tam tikras pozicijas, sportininkai gali įgyti didesnę ar mažesnę pranašumą prieš kitus dvidešimtuko dalyvius. Pavyzdžiui, esant dulkėtam keliui, geresnėje pozicijoje atsiduria pirmasis ekipažas, tačiau jei dulkių nėra, geriausiai jaučiasi 5-8 starto pozicijas turintys lenktynininkai, kuriems ant kelio lieka mažiau viršutinio žvyro sluoksnio ir todėl sukibimas su danga yra geresnis, nei tų, kurie važiuoja pirmieji.

Festivalio organizatorių atstovė Neringa Simson apžvelgė greičiausiųjų dvidešimtuką: „Turime ypatingai greitą pirmąjį sportininkų penketuką. Iš jo tik Martynas Samsonas dar nėra užėmęs prizinės „300 Lakes Rally“ vietos. Tačiau šiais metais nauju ir galingu automobiliu Martynas su šturmanu Mindaugu Varža demonstruoja išpūdingą greitį visuose raliuose ir lyderiauja šių metų Lietuvos Ralio Čempionate. Tad jam skirtas pirmasis starto numeris.

Dar penkiolika dalyvių taip pat pasižymi išaugusia sportine forma ir gali nustebinti ne tik kvalifikacijoje, bet ir apskritai ralyje. Džiugina, kad po rankos traumos jau pagijo ir ralyje užsiregistravo Vytautas Švedas. Žinome, kad jis ne tik sieks dar kartą nugalėti mūsų ralyje, bet ir sugrąžinti daugiau intrigos į šių metų Lietuvos Ralio Čempionatą.

Ne taip pasisekė kitam ekipažui, kurio šturmanas Ramūnas Šaučikovas patyrė stuburo traumą avarijoje. Vietoj jo Martynui Samuičiui šturmanaus ne mažiau patyręs, tačiau su Martynu dar nelenktyniavęs profesionalas – Gediminas Celiešius. Šis ekipažas važiuos „Škoda Fabia R5“ automobiliu, tačiau jau antrą rali iš eilės, jie nebus vieninteliai – tokį patį automobilį į Zarasus atsiveš kitas dvidešimtuke esantis ekipažas, svečiai iš Olandijos – Albertas Von Thurn und Taxis ir Bjornas Degantas.

Dvidešimtuko gale daugiausia turime svečių iš užsienio bei neblogą tempą demonstruojantį šių metų LRCČ debiutantą – Igną Gelžinį.“

Trijų šalių ralio festivalis „300 Lakes Rally“ šiais metais vyks rugpjūčio 12-13 dienomis Zarasuose. Tai septintą kartą vykstantis renginys, jungiantis tris kaimynines šalis – Latviją, Baltarusiją ir Lietuvą bei sukuriantis šventę ne tik sporto dalyviams ir fanams, bet apskritai vieną laukiamiausių vasaros švenčių visoms trimis šalims.

„300 Lakes Rally“ yra ne kartą nominuotas bei apdovanotas įvairiais apdovanojimais – „Metų iniciatyva 2010“, „Sporto marketingo kampanija 2010“, „Sėkmingiausias Sporto Turizmo renginys 2011“ ir kt.



Šių metų sportinės festivalio dalies išskirtiniais elementais taps pirmą kartą vykstantys FIA „Baltic Rally Trophy“ bei „King of Baltic Tarmac“ apdovanojimai. Pramogos nenusileis kitiems didiesiems vasaros festivaliams – mieste numatyti „G&G Sindikatas“ ir „AC/DC Tribute.lt“ koncertai, ugnies šou, fejerverkai bei greičiausių ralio automobilių pasirodymai.

Internete:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/300-lakes-rally-varzybose-dalyviu-antpludis.d?id=71954620>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/300-lakes-rally-starto-sarasas-rekordinis-lietuvoje-25-664083>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50061084/300-ezeru-ralio-starto-sarasas-gausiausias-siu-metu-lietuvos-cempionate>

<http://www.98.lt/300-lakes-rally-2016-starto-sarasas>

<http://www.sportas.info/naujienos/33511-ezeru-ralyje-rekordinis-dalyviu-skaicius.html>

<http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/300-ezeru-ralio-starto-sarasas-gausiausias-siu-metu-ralio-cempionate/>