

**„Lietuvos automobilių sporto federacija“  
ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS**

Visetas | 2017

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	delfi.lt (1 381 340)	<p><b>Lietuviški Dakaro ralio akcentai: ko jūs nežinojote apie „Toyota Hilux“ iš „Overdrive“ garažo</b></p> <p><b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> prezidentas Romas Austinskas, komentuodamas „RaceTech“ pasiekimus, atkreipė dėmesį, kad profesionalus automobilių sportas visų pirma yra milžiniškas verslo mechanizmas.</p> <p>„Čia galioja patys aukščiausi kokybiniai reikalavimai, o konkurencija žvėriška. Tačiau įmonės, sugebėjusios įveikti šiuos barjerus, įrodyti savo gebėjimus ir prasibrovusios į aukščiausią lygą, gali mėgautis adekvačiu atlygiu bei pagarba. Dar daugiau – tokios įmonės kaip „RaceTech“ tampa savotiškais Lietuvos ambasadoriais, kurių darbai paskatina mūsų šalyje atidžiau pasidairyti ir kitas įtakingas inžinerines kompanijas“, - sako R. Austinskas.</p>	2017-03-31	Pateikiamas LASF prezidento komentaras.

	<p><i>diena.lt (390 375)</i>  <i>kauno.diena.lt</i>  <i>klaipeda.diena.lt</i></p>	<p><b>Lenktynininkai turi naują Konstituciją</b></p> <p>Praėjusių metų pabaigoje <b>Lietuvos automobilių federacijoje (LASF)</b> kilęs pyktis dėl Ralio komiteto veiklos atskleidė įsisenėjusius trūkumus – automobilių sporto bendruomenei turintys atstovauti asmenys gali, visiškai nepaisydami jų atstovaujamojų pozicijos, priimti pakeitimus, svarbius kiekvienam šios sporto šakos dalyviui. Taigi įstatai, kuriais vadovaudamasi veikė LASF, laukė renovacijos ir pagaliau ji baigta.</p>	<p>2017-03-30</p>	<p>Pranešimas apie LASF Ralio komitetą.</p>
	<p><i>druskininkai.lt</i></p>	<p><b>Merui R. Malinauskui – bekelės maratono „4x4 perimertas“ organizatorių padėka</b></p> <p>Šią savaitę Druskininkų savivaldybėje lankėsi ir su savivaldybės meru Ričardu Malinausku susitiko bekelės maratono „4x4 perimertas“ organizatoriai. Susitikimo metu <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos</b> „4x4“ komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis padėkojo merui R. Malinauskui už bendradarbiavimą ir pagalbą rengiant automobilių sporto bendruomenei svarbų renginį – pastaruosius ketverius metus jis startavo ir finišavo Druskininkuose.</p>	<p>2017-03-30</p>	<p>Pranešime minimas „4x4“ LASF komitetas</p>
	<p><i>delfi.lt (1 381 340)</i>  <i>15min.lt (1 179 018)</i>  <i>automanas.tv3.lt (991 347)</i>  <i>sportas.info.lt</i></p>	<p><b>A. Sakalauskis: siekti aukščiausių rezultatų skatina tėčio palaikymas</b></p> <p>Armandas Sakalauskis – automobilių sporte sukasi</p>	<p>2017-03-28</p>	<p>Pranešimas spaudai.</p>

		<p>jau beveik 4 metus, tačiau žiedinėse lenktynėse dalyvauja dar visai neseniai, vos pusę metų. Sportininkas tvirtai tiki, kad autosportas jį išmokė nepasiduoti siekiant tikslų ir susikoncentruoti net į pačias mažiausias detales, rašoma pranešime žiniasklaidai.</p> <p>Armandas sutiko prisidėti prie <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> iniciatyvos supažindinti visuomenę su jaunaisiais sportininkais, ir pasidalino savo nuomone.</p>		
	<i>delfi.lt (1 381 340)</i>	<p><b>Lietuvos ralio legendai - 70</b></p> <p>Juokai juokais, tačiau geriausiu XX amžiaus lenktynininku tituluotas S. Brundza net ir gimęs krepšinio šalyje, sugebėjo tapti automobilių sporto mega žvaigžde ir ralio ikona, kuriai lenkėsi visos Europos fanai. Šį vasarį S. Brundza šventė 70-ąjį gimtadienį. Tokio kalibro jubiliejus įpareigoja stabtelėti ir atidžiau pasižiūrėti į „galinio vaizdo veidrodėlį“. <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> viešųjų ryšių komanda kaip tik taip ir padarė.</p>	2017-03-27	Minima kontekste.
	<i>delfi.lt (1 381 340)</i>	<p><b>Didžioji LASF (r)evoliucija</b></p> <p><b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> bei atskirų ją sudarančių komitetų posėdžiai pastaraisiais metais neretai balansuodavo prie pat riboženklį, kurį peržengus dalykiški profesionalų debatai virsdavo turgaus erzelyne. Tikimybei, kad būtent pagal tokį scenarijų gali vykti kovo 25-ąją suplanuotas visuotinis LASF suvažiavimas,</p>	2017-03-27	Pranešimas apie LASF suvažiavimą.

		bukmekeriai greičiausiai būtų numatę panašų koeficientą, kaip ir prognozuodami Lietuvos – Anglijos futbolo rinktinių dvikovos „Wembley“ stadione baigtį. Ačiū Dievui, reikalai susiklostė visiškai atvirkščiai.		
	<i>delfi.lt (1 381 340)</i> <i>15min.lt (1 0179 018)</i> <i>automanas.tv3.lt (991 347)</i>	<b>B. Sinkevičius: geras vairuotojas yra tas, kuris laikosi taisyklių</b>  Benediktas Sinkevičius – automobilių sporte dar naujokas, tačiau pasidžiaugti jau turi kuo. Praėjusiais metais vykusiose - „ENEOS 1006 km“ lenktynėse, savo klasėje sportininkas, kartu su „Dynamit Energy“ komanda, užėmė 1-ąją vietą, rašoma pranešime žiniasklaidai.  Taip pat vaikinui jau yra tekę išbandyti ir šturmano kėdę. Benediktas sutiko prisidėti prie <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti visuomenę su jaunaisiais sportininkais.	2017-03-21	Pranešimas spaudai.
	<i>delfi.lt (1 381 340)</i> <i>15min.lt (1 179 018)</i> <i>lrytas.lt (1 043 750)</i> <i>diena.lt (390 375)</i> <i>kauno.diena.lt</i>	<b>Visureigių entuziastai jau ruošiasi didžiausiam sezono renginiui</b>  Daugelis bekelės entuziastų pasibaigusį 2016 metų sezoną įvertino kaip vieną geriausių pastaraisiais metais. Jis padovanojo patiems vairuotojams ir šios sporto šakos gerbėjams nemažai įsimintinų akimirku.  „Sezono uždaryme bekelės varžybų dalyviai organizatoriams ir patiems sau linkėjo neužmigti	2017-03-15	Pranešimas apie artėjantį „4x4“ LASF komiteto renginį.

		ant laurų, ieškoti naujovių, kurios domintų tiek pačius sportininkus, tiek žiūrovus“, – prisimena Lietuvos automobilių sporto federacijos „4x4“ komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis.		
	delfi.lt (1 381 340) automanas.tv3.lt (991 347) 98.lt sportas.info.lt	<p><b>R. Misiūnas: sunku įsivaizduoti gyvenimą be automobilių sporto</b></p> <p>Rokas Misiūnas – raliu besižavintis septyniolikmetis lenktynininkas. Nors praėjęs sezonas jam buvo pirmasis, tačiau ralio-sprinto lenktynėse „Mažeikiai-Viekšniai 2016“ Rokas jau iškovojo taure, rašoma pranešime žiniasklaidai.</p> <p>Jaunasis sportininkas tiki, kad tai – tik pradžia ir 2017-ųjų metų sezonas bus aktyvus ir sėkmingas, o automobilių sportas sulauks vis daugiau jaunimo susidomėjimo. Vaikinas sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos iniciatyvos, kuria siekiama paskatinti domėtis automobilių sportu, ir papasakojo savo istoriją.</p>	2017-03-14	Pranešimas spaudai.
	15min.lt (1 179 018)	<p><b>Lenktynininkų mokykla „Wolf School“ sugrįžta: apie techniką, saugumą ir pinigus</b></p> <p>Antrąjį kursą „Saugumo komponentai: sumontuok ir naudok teisingai“ skaitys svečias iš užsienio Janas Phersonas. Jis atstovauja automobilių sporto saugumo įrangos prekės ženklą „Simpson Europe“. Specialistas pasakos apie būtiniausius saugumo atributus ir jų sistemas, kurios maksimaliai</p>	2017-03-13	Minima kontekste.

		<p>užtikrina saugų sportą.</p> <p>J. Phersonui padės <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos</b> techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius. Sportinių automobilių technikas apžvelgs Lietuvoje veikiančius saugumo reikalavimus ir aspektus, ir teisingą saugumo komponentų montavimą, mat šiuo klausimu mūsų sportininkams dar reikėtų pasitempti.</p>		
	<p><i>delfi.lt (1 381 340)</i>  <i>automanas.tv3.lt (991 347)</i>  <i>alfa.lt (677 095)</i>  <i>98.lt</i>  <i>sportas.info.lt</i></p>	<p><b>Automobilių sporte lytis – ne pranašumas</b></p> <p><b>Kokios politikos moterų autosporte klausimu laikosi Tarptautinė automobilių federacija (FIA)?</b></p> <p>2009 m. FIA įsteigė „Moterys autosporte“ komisiją. Šios komisijos misija – atverti moterims galimybes automobilių sporte ne tik kaip vairuotojoms, bet ir kaip mechanikėms, komandų vadovėms, inžinierėms, trenerėms, teisėjoms, administracijos darbuotojoms. FIA vykdo ir remia įvairias specializuotas programas, skatinančias moterų dalyvavimą autosporte.</p> <p>Kas ketverius metus organizuojama tarptautinė konferencija „Moterys autosporte“. 2016 metais ji vyko Lisabonoje, Portugalijoje, ten atstovauti <b>LASF</b> vykau ir aš. Susirinko 80 delegačių iš 43 valstybių – tai buvo intensyvi sesija, nes vos per 2 dienas su atstovėmis iš viso pasaulio turėjome sukurti</p>	2017-03-08	Pranešimas spaudai.

		<p>strateginį planą ateinantiems 4 metams (2016 – 2020), kuriame būtų numatomi veiksmai moterims į autosportą pritraukti. Šis planas oficialiai pasirašytas FIA, todėl juo turi vadovautis visos FIA narės, tarp jų ir LASF. Tokios konferencijos yra ypatingai svarbios, nes jose tampame aktyviomis dalyvėmis, ne tik pasyviomis stebėtojomis, o dalindamosis skirtinga patirtimi galime pasiekti stulbinamų rezultatų ir matyti, kaip kiekvienos mūsų indėlis lemia automobilių sporto raidą.</p>		
	<p>delfi.lt (1 381 340) 15min.lt (1 179 018) automanas.tv3.lt (991 347) sportas.info.lt</p>	<p><b>K. Pelanis: autosporte vien talento neužtenka</b></p> <p>Kristijonas Pelanis – aštuoniolikmetis žiedinių lenktynių atstovas. Praėjusį sezoną puikiai pasirodęs „Autoplius Fast Lap“ lenktynėse ir užėmęs prizines vietas, sportininkas sunkiai dirba, kad pagerintų paties savo užsikeltą kartelę.</p> <p>Kaip rašoma pranešime žiniasklaidai, Kristijonas sutiko prisidėti prie <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)</b> iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti visuomenę su jaunaisiais sportininkais ir papasakojo apie savo pasiruošimą varžyboms bei automobilių sporto svarbą gyvenime.</p>	2017-03-07	Pranešimas spaudai.
	vz.lt	<p><b>„15min“ – jau su nauju vadovu</b></p> <p><b>Ramūnas Šaučikovas nuo šiandien tampa naujienų portalų „15min“ ir naujienų agentūros „BNS Lietuva“ direktoriumi.</b></p>	2017-03-06	Minima kontekste.



		Ponas Šaučikovas 2001-2004 m. vadovavo Švedijos žiniasklaidos grupės MTG padalinio Lietuvoje pardavimų skyriui, 2004-2008 m. – vadovu. 2009-2014 m. p. Šaučikovas buvo komunikacijos įmonių grupės „Publicum Group“ generalinis direktorius ir valdybos narys, pastaruosius metus – <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos</b> narys.		

## LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

### Lietuviški Dakaro ralio akcentai: ko jūs nežinojote apie „Toyota Hilux“ iš „Overdrive“ garažo

2017-03-31

Kiekvienų metų sausio mėnesį publikos dėmesio kiekiu net ir krepšinių nokautuojantis „Dakaras“ neabejotinai stipriai pakeitė Lietuvos žmonių supratimą apie automobilių sportą apskritai ir sunkiausiomis pasaulyje tituluojamas ralio lenktynes konkrečiai. Tačiau net ir patys didžiausi benzinalviai greičiausiai nežino, kad mūsų šalį Pietų Amerikos trasose pačiu aukščiausiu lygiu reprezentavo ne tik Antanas Juknevičius, Benediktas Vanagas, Vaidotas Žala, bet ir viena inžinerinė kompanija iš Vilniaus.

Ką ir kaip jie nuveikė – pasakojimas iš „RaceTech“ cecho sostinės pakraštyje.

Teiginys, kad tokios „Overdrive Toyota“ arba „Toyota Gazoo Racing“ bolidus pilotavusios mega žvaigždės kaip Nasser Al-Attiyah, Nani Roma, Ginielis De Villersas ar Erikas Van Loonas vairavo lietuviškus automobilius be abejonės pernelyg įžūlus. Tačiau tai, kad beveik visa, kas plika akimi matoma žiūrint į kovinį „Toyota Hilux“ pikapą yra pagaminta Lietuvoje – 100 proc. tiesa.

## Lemtingas sutapimas

Visa ši istorija prasidėjo 2015 metų rudenį, kai į „Overdrive“ būstinę pasiimti saviškio visureigio nukeliavęs A. Juknevičius su „RaceTech“ komandos nariu Marijumi Bernotu įsikalbėjo su šios kompanijos vadovais apie įvairias technines smulkmenas ir kėbulo detalių kokybės problemas. Susitikimas baigėsi kvietimu atkelti į Vilnių ir patiems pasižiūrėti, kokius stebuklus iš anglies pluošto ir kitų medžiagų sugeba sukurti „RaceTech“ komandos vyrukai.

Belgai taip ir padarė: nepatingėję atskristi į Lietuvą jie surengė lietuviams profesionalumo egzaminą ir paprašė pagaminti gana kaprizingą detalę – priekines „Hilux“ dureles. Perfekcionizmu garsėjantys „RaceTech“ meistrai iššūkį priėmė ir sugebėjo „Overdrive“ žvalgus nustebinti ne tik detalės kokybe, bet ir terminu, per kurį sugebėjo užsakymą atlikti.

Po šio eksperimento „RaceTech“ akcijos šoktelėjo tiek, kad 2016-ųjų „Dakaro“ išvakarėse lietuviai gavo vieną didžiausių pasitikėjimo kreditų per visą įmonės gyvavimo istoriją: „Overdrive“ komandą nuvylė vieni iš senųjų tiekėjų, nesugebėję laiku pristatyti keleto naujo modelio „Toyota Hilux“ detalių. Atkeliavo tik jų formos, tačiau ne pačios detalės, o tai reiškė, kad problema rimta tarsi širdies smūgis.

Tuomet „Overdrive“ atsiminė „RaceTech“ ir, greičiausiai patys suvokdami, kad prašo neįmanomų dalykų, paklausė, ar vilniečiai nesutiktų pagaminti dešimt komplektų priekinių ir galinių sparnų, buferių kampų, grotelių? Dideliam belgų nustebimui „RaceTech“ ėmėsi rizikingo užsakymo ir dar didesniai džiaugsmui viską suspėjo atlikti nepriekaištingai ir laiku.

Taigi 2016 metų Dakaro ralyje lietuvių pagamintų detalių nenaudojo tik trys „Toyota Gazoo Racing“ pilotai: G. De Villersas, Leeroy Poulteris bei Yazeed asAl Rajhi, iš kurio vėliau bolidą įsigijo B. Vanagas. Po šiomis detalėmis buvo paslėpti penkių „Overdrive Toyota“ bolidų konstrukcijos, kurių vairuotojų kėdes užėmė Vladimiras Vasiljevas, Bernhardas Ten Brinke, Ronanas Chabotas, Marekas Dabrowskis ir Martinas Prokopas.

Po pernykščio „Dakaro“ į „Overdrive“ arklides grįžo ir visi iki 2016 metų laidos bolidai, kurių išvaizda jau kiek pasenusi morališkai, tačiau mašinų patikimumas nekėlė abejonių. Nusprendę atšviežinti senesnius modelius, belgai vėl kreipėsi į lietuvius, prašydami mūsiškių pagaminti anglies pluošto drabužius visam vamzdelių kėbulą turinčiam automobiliui. Tai buvo didžiulis ir sudėtingas užsakymas, kurį reikėjo atlikti per sąlyginai labai trumpą laiką – 5 mėnesius.

„RaceTech“ privalėjo ne šiaip iškepti krūvą detalių, bet sukurti jų dizainą ir viską suprojektuoti nuo nulio, sugalvoti, kaip kas tvirtinsis, pasirūpinti, kad mechanikams lenktynių metu būtų patogų patekti prie visų svarbiausių visureigio agregatų, juos

remontuoti ar keisti. Atspirties taškas buvo 2016 metų „Toyota Hilux“ išvaizda ir senesnės kartos automobilio saugos lankai ir rėmas. Tokį vairavo A. Juknevičius, tačiau jam reikėjo suteikti tokią išvaizdą, kurią turėjo B. Vanago visureigis.

Sutikusi ant kortos pastatyti savo reputaciją „RaceTech“ projekto ėmėsi ir vėl su juo puikiai susitvarkė. Taigi gera pradžia su puikiai pagamintomis priekinėmis durimis, atnešė „RaceTech“ komandai itin daug užsakymų ir pripažinimą iš „Overdrive“.

### **Šalin viršvorį**

Įdomu tai, kad Lietuvoje iš anglies pluošto pagamintas visas „Toyota Hilux“ kėbulas, kurį sudaro priekinio ir galinio bamperių kampai, keturi sparnai, stogas, keturios durys, variklio dangtis, radiatoriaus grotelės, sveria tik 34,4 kilogramo! Tuo tarpu Pietų Afrikoje gamintos detalės, kurios buvo naudojamos gamykliniuose automobiliuose, sudėjus sveria virš 80 kg.

Būtent tas svorio skirtumas itin erzino gamyklinės komandos lenktynininkus, kurie 2016 metais lėkė su gamykliniais „Toyota“ pikapais, naudojusiais gamyklinio tiekėjo detales (penki „Overdrive“ komandos automobiliai jau buvo apsikarstę lietuviška produkcija). Išsiaiškinę, kas yra kas, jie kibo į atlapus savo komandos vadovams: „kodėl kovodami dėl sekundžių mes vežame dvigubai sunkesnes detales?“ ir sau išsireikalavo lietuviškų.

2017 metų „Dakaro“ ralyje visi „Toyota“ bolidai lėkė su „RaceTech“ iš anglies pluošto išlietomis detalėmis. Nesvarbu, ar tai buvo „Gazoo Racing“, ar „Overdrive Racing“, ar privačios komandos. Visas šias detales buvo galima gauti tik iš „Overdrive“ komandos – tiesiai iš „RaceTech“ jų pirkti negalėjo niekas.

### **Kokybiškumas ir lengvumas**

Kodėl lietuviškos detalės yra lengvesnės ir kokybiškesnės už pagamintas Afrikoje? Viskas priklauso nuo naudojamos technologijos. Pietų Afrikos Respublikoje naudojama senesnė technologija, lemianti atitinkamą detalių kokybę.

Gamybos būdas gana primityvus: meistrai ima kompozitų audinį, tepa dervą, vėl deda audinį, vėl tepa dervą. Tada viską džiovina, o galutiniame rezultate būna dervos perteklius ir ne itin išvaizdžiai atrodantis detalės paviršius. Be to, vieną detalę pridėjus prie kitos, atsiranda tarpai ir yra matomi nelygumai.

Tuo tarpu vilniečiai naudoja specialų audinį, kuris jau „gimsta“ impregnuotas reikiamu kiekiu dervos. Suklojus tris-keturis sluoksnius, detalė pašunama į specialią krosnį, kur slėgis pakeliamas iki 8 atmosferų, o temperatūra siekia iki 170 laipsnių

karščio. Dėl šios priežasties detalė nebijo karščio, visiškai neturi dervos pertekliaus (todėl yra lengvesnė) ir yra glotnaus paviršiaus.

Nors anglies pluošto detalės sveria itin ne daug, pavyzdžiui, buferio kampo svoris tėra vos 300 gramų ir jis atrodo itin plonas, tačiau ant jo galima užlipti ir jis nesulūš. Be to, net ir greičio ruože, kliudžius ką nors su bolidu, lietuviškos detalės lūžta visai kitaip nei senesne technologija gaminta produkcija: pastarosios suplyšta, išsilaksto, o lietuviškos net gavusios triuškinantį smūgį išlaiko formą.

Afrikietiškos dalys kitaip tvirtinasi prie kėbulo, jos kabo ant varžtų, viena su kita nesusiriša. Tuo tarpu „RaceTech“ viską pasistengė padaryti taip, kad sudėjus visas priekio dalis, iš jų susiformuotų viena vientisa visuma be jokių tarpų ir nuokrypių.

Kaip teigia komandos atstovas Tadas Ivanauskas: „Tai mums buvo iššūkis, tačiau mes ir turėjome tokį tikslą – vientisa priekinė dalis. Pradžioje buvo abejonių, ar tai pavyks įgyvendinti, tačiau pabandėme ir pavyko. Kartu susukus radiatoriaus groteles, priekinius sparnus, buferio kampas gavome vientisą detalę, turinčią formą ir tarpusavyje sueinančius kontūrus.“

### **Technologinės gudrybės**

Daugiausiai laiko pareikalavo projektavimas kompiuteriu ir dizaino piešimas. Turint galutinį vaizdą kompiuterio ekrane, reikėjo pasigaminti detalių modelius, kurie buvo daromi iš dulkių (MDF) plokščių. Kiekviena detalė turi po vieną tokį modelį.

Buvo žmonių, kurie abejojo, kad „RaceTech“ pavyks viską „suleisti“ į vieną visumą.

„Patys puikiai supratome, kad rizikuojam, tačiau ribos, kuri skiria riziką ir avantiūrą, neperžengiame, – pasakoja vienas iš „RaceTech“ strategų Tadas Ivanauskas. – Apskritai mes gana dažnai imamės įvairių rizikingų bandymų, tiek laiko terminų, tiek inžinerinių sprendimų prasme, bet iššūkiai veda į priekį, o pasiekti rezultatai džiugina“.

Turint detalių modelius, pagamintus iš sukljuotų dulkių plokščių, buvo nuimtos detalių formos ir pradėta pačių detalių gamyba. Ant formos buvo dedami trys audinių sluoksniai: išorėje anglies pluoštas, o vidinis – hibridinis, t. y. kevlaras, pintas su anglies pluoštu. Tai suteikia detalei tvirtumo, o ją sudaužius ji išlaiko formą ir nesutrumpa. Sudėti audinius ant vienos detalės formos trunka apie dvi valandas.

Tuomet detalė kišama į maišą, iš jo ištraukiamas oras, kad maiše susidarytų vakuumas, ir visas šis sumuštinis pašauamas į krosnį bei kepama ten nuo 1 iki 4 valandų (priklausomai nuo detalės).

Kaip jau buvo minėta, sunkiausia yra pagaminti duris, nes jos susideda iš dviejų dalių išorinės ir vidinės, o galinės dar turi ir „užėjimus“ (overfenderius) ant galinių sparnų.

Krosnyje „iškepus“ duris, jų abejos dalys yra suklijuojamos, o klijų džiūvimo procesas trunka apie 6 valandas. Tuomet dar reikia šiek tiek apšlifuoti kampus, išpjauti stiklo angą.

Pats pirmas viso kėbulo variantas, įskaitant projektavimo kompiuteriu darbus, buvo daromas apie 5 mėnesius atskiriomis dalimis. Nubraižytas visureigio priekis buvo „iškeptas“ ir išsiųstas užsakovui. Tas pats procesas vyko ir su galine dalimi bei durimis.

Atlikus visą sunkųjų pirminį projektavimo ir dizaino kūrimo darbą, turint visas formas visą kėbulą pilnai galima pagaminti per 2 savaites, dirbant normaliu darbo grafiku, niekur nesiverčiant per galvą.

Įdomu tai, kad kiekviena lietuvių pagaminta detalė turi „Overdrive Racing“ etiketę, specialų detalės numerį, pavadinimą ir... lietuvišką vardą, t. y. ant kiekvienos detalės yra parašytas to „RaceTech“ komandos nario vardas, kuris gamino tą detalę. Todėl jeigu lenktynininkui labai patiks, pavyzdžiui, Agnės gamintos detalės – jis gali būtent jos gaminių ir prašyti.

Iki 2016 metų galo, artėjant 2017 metų „Dakarui“, Vilniuje buvo pagaminta 10 pilnų „Toyota Hilux“ kėbulo komplektų.

### **Dešinės pusės prakeikimas**

Šiuo metu šių detalių gamybos procesas „RaceTech“ dirbtuvėse yra nenutrūkstamas. Prasideda pasaulio ralio „Rally Raid“ čempionatas, taigi nėra aišku, kiek ir kokių detalių kada bus sudaužyta, todėl sandėlyje visuomet reikalinga pakankama jų atsarga.

Pavyzdžiui, 2017 metų Dakaro ralyje nebuvo sudaužyta nė viena kairės pusės detalė. Tuo tarpu dešinė, šturmano pusė kaip reikiant kentėjo. Ralyje važiavo 8 automobiliai, kuriems reikėjo pakeisti 10 dešinės pusės buferio kampų, 8 priekinius dešinės pusės sparnus ir 6 galinius dešinės pusės sparnus. Atsarginių durų niekam neprireikė, nes jos stovi giliau ir jas pažeisti sunkiau.

Tarp greičiausių lenktynininkų būna taip, kad jie labai mažai apgadina savo bolidus, jie jų beveik nedaužo, bet jeigu jau įvyksta avarija, tada tradiciškai reikia keisti viską.

Kuomet dalyvaujama pasaulio čempionatuose, tuomet dažniausiai komandos naudoja du automobilius, nes dėl logistikos ir kalendoriaus neįmanoma nuvažiuoti visų etapų su vienu bolidu. Todėl reikia turėti antrą arba jį nuomotis.

Šiose varžybose būna itin didelis dalių poreikis, todėl į vienerias varžybas važiuoja minimum penkios mašinos atsarginių dalių pavidalu, todėl „RaceTech“ visuomet turi būti pasiruošę pateikti reikiamą kiekį dalių.

### **A. Juknevičiaus bolidas – testuotojas**

Kontraktas su „Overdrive“ nėra terminuotas ir „RaceTech“ kartu su šia komanda vis atranda naujų idėjų. Tarp komandų pavyko puiki sinergija, jos nuolat keičiasi informacija, ieško įdomių sprendimų. Pagrindinis reikalavimas šiame bendradarbiavime yra sąžiningumas, o esant jam, gali nebūti net jokių sutarčių.

„Mes visuomet stengiamės viršyti lūkesčius, padaryti viską geriau ir greičiau, negu buvome žadėję“, – sako Tadas.

Taip bendradarbiaujant „Overdrive“ boliduose atsirado ir „RaceTech“ pagamintų važiuoklės detalių. Komandos mechanikai ir inžinieriai nuvykę į „Dakaro“ ralį stebi vietas, kurios yra problematiškos, nepatogios darbui tenai esančiomis sąlygomis ir grįžę eksperimentuoja bei kuria lenktynininkų ir komandų mechanikų darbus palengvinančius gaminius.

Ne kartą naujus sprendimus „RaceTech“ testavo būtent ant A. Juknevičiaus bolido. Ant jo buvo perdarytos tam tikros važiuoklės vietos bei ištestuotos realiomis sąlygomis. Gautais rezultatais buvo patenkintas tiek Antanas, tiek „RaceTech“, o svarbiausia, kad dalis tokių sprendimų sudomino ir „Overdrive“.

Pavyzdžiui, dabar jie visuose boliduose naudoja lietuviškus šarnyrus su reguliuojamais dangteliais ir specialiu rakteliu. Pamatę lietuvičių gaminį, kurį Antanas naudojo 2016 metų „Dakare“, belgai iškart nieko nelaukę užsakė šimtą jų vienetų ir liepė pakeisti visoms mašinoms.

Šie šarnyrai buvo naudojami 2017 metų „Dakare“. Tokius šarnyrus naudojo ir gamyklinė „Toyota“ komanda, kuri taip pat iškart po 2016 metų jų užsinorėjo. Taip pat „Hilux“ važiuoklėje galima rasti ir kitų lietuviškų detalių.

„Dakare“ važiuojančią techniką reikia stebėti realiomis sąlygomis, nes bolidus kuriantys inžinieriai negali susimuliuoti visų situacijų kompiuteriu. Tik per stebėjimus ir patirtį, galima atrasti geresnius sprendimus. Antai 2015 metais „Dakaro“ ralyje startavusi „Peugeot“ komanda suprato, kad jie dar čia yra silpni.

Prancūzų gamintojas tuomet ėmė vaikščioti pas kitas komandas, ieškodamas žmonių, kurie prie „Dakaro“ reikalų dirba ilgai ir turi daug patirties. „Peugeot“ tokiems specialistams siūlė dvigubai didesnes algas, kad jie ateitų dirbti pas juos. Ir štai, patirtis pasiekė puikų rezultatą – „Peugeot“ dominavo 2017 metų „Dakare“ ir užėmė pirmas tris vietas.

### **Vairo stiprintuvas ir hidraulinės kojos**

Kitas eksperimentas ir testas realiomis „Dakaro“ ralio sąlygomis – atskirtos vairo stiprintuvo ir hidraulinių kojų sistemos. Tai „RaceTech“ komandos ir Antano techninio palaikymo komandos narių M. Bernoto ir Valdo Sinkevičiaus idėja. Visa tai taip pat buvo ištestuota su Antano bolidu 2017-aisiais Pietų Amerikoje.

Atskyrus šias dvi sistemas, sugedus vairo stiprintuvui, išlieka hidraulinės kojos, kurios padeda užklimpus smėlynuose. Ir atvirkščiai – sugedus kojoms, lieka vairas. Tai leido eliminuoti žmogiškąjį faktorių, kuomet padaroma klaida ir jos metu trasoje apgadinama vairo stiprintuvo sistema, pramušama žarna ar sugadinamos hidraulinės kojos.

Šis sprendimas sudomino „Overdrive“ komandą, kuri jau anksčiau tą buvo pasidariusi ir pati, bet tuomet jiems toks žingsnis nepasiteisino ir tokios modifikacijos buvo atsisakyta, nes lyg ir nebuvo pastebėta problemų veikiant šioms sistemoms kartu.

Prieš 5 metus „Overdrive“ sukurta tokia atskira hidraulinių kojų sistema svėrė 45 kg, tuo tarpu „RaceTech“ gaminys sveria vos 10 kg ir galbūt jau kitais metais atsiras ir kituose boliduose.

### **LASF komplimentai**

Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentas Romas Austinskas, komentuodamas „RaceTech“ pasiekimus, atkreipė dėmesį, kad profesionalus automobilių sportas visų pirma yra milžiniškas verslo mechanizmas.

„Čia galioja patys aukščiausi kokybiniai reikalavimai, o konkurencija žvėriška. Tačiau įmonės, sugebėjusios įveikti šiuos barjerus, įrodyti savo gebėjimus ir prasibrovusios į aukščiausią lygą, gali mėgautis adekvačiu atlygiu bei pagarba. Dar daugiau – tokios įmonės kaip „RaceTech“ tampa savotiškais Lietuvos ambasadoriais, kurių darbai paskatina mūsų šalyje atidžiau pasidairyti ir kitas įtakingas inžinerines kompanijas“, – sako R. Austinskas.

LASF vadovas taip pat pažymėjo, kad „RaceTech“ sėkmės istorija svarbi diskutuojant apie nacionaliniuose ralio, žiedinių lenktynių ar automobilių kroso ir ralio kroso čempionatuose startuojančios technikos standartus.

„Visada egzistuoja pagunda nueiti pačiu lengviausiu ir pigiausiu keliu, leidžiant į starto liniją stoti automobiliams, kuriems iki civilizuotame pasaulyje keliamų reikalavimų toli, kaip pėsčiomis nuo Vilniaus iki Klaipėdos. Tačiau ragindami dairytis plačiau, konkuruoti su kitų Europos šalių komandomis, o ne virti savo sultyse, mes realiai skatiname technikos progresą“, – samprotauja R. Austinskas.

#### **Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuviski-dakaro-ralio-akcentai-ko-jus-nezinojote-apie-toyota-hilux-is-overdrive-garazo.d?id=7422858>

## **Lenktynininkai turi naują Konstituciją**

2017-03-30

**Savaitgalį Kaune susirinkusi automobilių sporto bendruomenė priėmė naujus įstatus, kuriais remdamiesi lenktynininkai pradės gyventi jau artimiausiu metu.**

Praėjusių metų pabaigoje Lietuvos automobilių federacijoje (LASF) kilęs pyktis dėl Ralio komiteto veikos atskleidė įsisenėjusius trūkumus – automobilių sporto bendruomenei turintys atstovauti asmenys gali, visiškai nepaisydami jų atstovaujamojų pozicijos, priimti pakeitimus, svarbius kiekvienam šios sporto šakos dalyviui. Taigi įstatai, kuriais vadovaudamasi veikė LASF, laukė renovacijos ir pagaliau ji baigta.

Praėjusį savaitgalį Kaune vykusiame LASF suvažiavime 32 iš 33 dalyvavusių tikrųjų narių palaikė naująjį įstatų projektą. Svarbiausias pakeitimas jame – kad pasikeitė santykis tarp asmenų, kurie yra federacijos valdžioje, ir tarp tų, kuriais jie turi rūpintis. LASF Žiedo komiteto pirmininkas Rimvydas Agurkis atkreipė dėmesį, kad naujieji įstatai sudaro galimybes



automobilių sporto bendruomenei į aukščiausius LASF postus išsirinkti savo lyderius, kurie bus jiems atskaitingi, o ne tik rūpintis kurios nors grupės interesais.

"Šįkart pateiktos LASF įstatų pataisos siūlo praktiką, kuri sudarytų prielaidas operatyviai priimti kvalifikuotus sprendimus, užtikrintų komitetų veiklos nenutrūkstumą keičiantis jų vadovams ir leistų išvengti situacijų, kai sportininkai tampa komitetų pirmininkų užgaidų įkaitais", – tvirtino R. Agurkis.

Jau minėta Ralio komiteto situacija taip pat privertė keisti įstatų punktą, susijusį su komiteto pirmininko atleidimu. Remiantis naujais įstatais jį bus galima atleisti LASF tarybos motyvuotu nutarimu ar LASF narių raštišku ir motyvuotu reikalavimu tarybai, kai jį pasirašo ne mažiau kaip 50 proc. balso teisę turinčių narių. Taip pasitikėjimo netekęs pirmininkas pasitraukia iš užimamų pareigų kartu su savo pavaduotoju, tačiau likę komiteto nariai lieka dirbti. Atstatydintas komiteto narys negalės užimti federacijoje jokių pareigų mažiausiai ketverius metus, o atsistatydinęs – dvejus metus.

Vis dėlto užkulisiuose kalbama, kad šie įstatai gali taip pat tapti puikiu įrankiu susidoroti su nepriimtiniu tam tikros sporto šakos komiteto pirmininku. Lyderiaujantys ir ryškiausiai matomi sportininkai gali sutarti dėl mažiau matomų sportininkų paramos ir taip į vieno ar kito komiteto pirmininkų postą pasiūlyti sau palankų vadovą ar net išreikšti nepasitikėjimą pačiu federacijos prezidentu.

#### **Internetė:**

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/lenktynininkai-turi-nauja-savo-konstitucija-804732>

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/lenktynininkai-turi-nauja-savo-konstitucija-804732>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/lenktynininkai-turi-nauja-savo-konstitucija-804732>

## **Merui R. Malinauskui - bekelės maratono „4x4 perimetras“ organizatorių padėka**

2017-03-30

Šią savaitę Druskininkų savivaldybėje lankėsi ir su savivaldybės meru Ričardu Malinausku susitiko bekelės maratono „4x4 perimetras“ organizatoriai. Susitikimo metu Lietuvos automobilių sporto federacijos „4x4“ komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis padėkojo merui R. Malinauskui už bendradarbiavimą ir pagalbą rengiant automobilių sporto bendruomenei svarbų renginį – pastaruosius ketverius metus bekelės maratono dalyviai finišuodavo Druskininkuose.

Šiomet keičiasi renginio koncepcija, starto vieta, taip pat bekelės entuziastai rungsis ne tik pravažumo, bet ir Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės trijų etapų varžybose, po kurių paaiškės naujieji šios sporto šakos čempionai ir prizininkai.

**Internete:**

<http://www.druskininkai.lt/go.php/lit/Merui-r-malinauskui---bekeles-maratono-4x4-perimetras-organizatoriu-padeka->

## **A. Sakalauskis: siekti aukščiausių rezultatų skatina tėčio palaikymas**

Komunikacinis pranešimas

2017-03-28

**Armandas Sakalauskis – automobilių sporte sukasi jau beveik 4 metus, tačiau žiedinėse lenktynėse dalyvauja dar visai neseniai, vos pusę metų. Sportininkas tvirtai tiki, kad autosportas jį išmokė nepasiduoti siekiant tikslų ir susikoncentruoti net į pačias mažiausias detales, rašoma pranešime žiniasklaidai.**

Armandas sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) iniciatyvos supažindinti visuomenę su jaunaisiais sportininkais, ir pasidalino savo nuomone.

**– Kas tave atvedė į automobilių sportą?**

– Nuo pat mažų dienų automobilių sportu domėjausi pats. Man visuomet patiko automobiliai, domino jų veikimo principai, galimybės ir panašūs dalykai. Toks domėjimasis pamažu ir atvedė į lenktynininko kėdę.

**– Kodėl iš daugelio autosporto šakų pasirinkai žiedą?**

– Esu bandęs ir ralio trasas, bet man visada labiau patiko važiuoti asfaltu, todėl nusprendžiau išbandyti save žiede. Man atrodo, kad žiede yra daugiau adrenalino.

**– Ką manai apie žiedo padėtį Lietuvoje?**

- Mano manymu, žiedinės lenktynės Lietuvoje yra gana aukšto lygio. Šiek tiek apmaudu, kad turime tik vieną žiedinių lenktynių trasą. Sulauktume daugiau susidomėjimo, jeigu būtų klasė arba varžybos, skirtos vairuotojams, kurie turi mažesnio galingumo mašinas bei ribotą biudžetą.

**- Kokias savybes tau išugdė autosportas?**

- Pradėjęs užsiiminti autosportu ryžtingiau siekiu savo tikslų, labiau susikaupiu, tapau atsakingesnis ir tikslesnis.

**- Kaip kovoji su įtampa, patiriama varžybų metu?**

- Varžybų metu kovoti su įtampa – labai sunku. Tačiau, manau, kad jaudulys ir įtampa yra natūralu, todėl per daug net nesistengiu kažkaip to spręsti, viskas praeina savaime. O po varžybų visuomet norisi ramiai atsisėsti artimųjų ar draugų apsuptyje ir aptarti praėjusias varžybas, padarytas klaidas ir apžvelgti ateities startus.

**- Kiek paprastai užtrunka tavo pasiruošimas varžyboms?**

- Pasiruošimas trunka visus metus. Reikia paruošti ne tik automobilį, bet ir pasiruošti pačiam: fiziškai ir emociškai.

**- Ar po varžybų nesunku vėl įprastai elgtis keliuose ir laikytis taisyklių?**

- Grįžti į įprastus kelius tikrai nėra sunku, atvirkščiai – daug lengviau sekasi susikoncentruoti.

**- Tavo nuomone, kiek procentų sėkmingo rezultato sudaro: talentas, sunkus darbas ir aplinkybės?**

- Visi šie dalykai yra be galo svarbūs ir neatsiejami. Tai padeda pasiekti bendrą rezultatą.

**- Kokius lūkesčius esi sau išsikėlęs automobilių sporte?**

- Kaip ir kiekvienas sportininkas, stengiuosi siekti savo užsibrėžtų tikslų, nestovėti vietoje ir nuolatos mokytis kažko naujo, kad pasiekčiau aukščiausią įvertinimą.

**- Kas tave labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?**

Kaip ir gyvenime, taip ir automobilių sporte, mane labiausiai palaiko tėtis. Iš jo sulaukiu daug reikalingų patarimų, pagalbos ne tik ruošiant automobilį, bet ir tvarkantis su emocijomis varžybų metu.

### **- Kaip vertini savo praėjusį sezoną? Kokius tikslus esi išsikėlęs naujam?**

– Praėjęs sezonas buvo ganėtinai sunkus ir netikėtas, dalyvavau „Autoplus Fast Lap“ ir mini žiedo varžybose. Dariau daug klaidų ir tikiuosi, kad iš jų pasimokiau. Šiam sezonui esu išsikėlęs kur kas didesnius tikslus – sieksiu užlipti ant aukščiausio pakylės laiptelio.

### **- Kas tavo autoritetas automobilių sporte?**

– Žaviuosi sportininku Dainiumi Matijošaičiu, kuris yra vienas greičiausių lenktynininkų žiedinėse trasose. Jis gali pasigirti įvairiapusiškumu: yra vairavęs motociklą, keturratį, dalyvavęs ne tik žiedinėse, bet ir ralio lenktynėse.

### **Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/a-sakalauskis-siekti-auksciausiu-rezultatu-skatina-tecio-palaikymas.d?id=74181662>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/armandas-sakalauskis-siekti-auksciausiu-rezultatu-skatina-tecio-palaikymas-25-775100>

<http://automanas.tv3.lt/armandas-sakalauskis-siekti-auksciausiu-rezultatu-skatina-tecio-palaikymas/>

<http://www.sportas.info/naujienos/36834-lenktynininkas-jaucia-tvirta-tevo-uznugari.html>

## **Lietuvos ralio legendai – 70**

2017-03-27

Modernioji lietuvių liaudies tautosaka byloja, kad „negali visi turėti visko, nes visų yra daug, o visko – mažai“. Kad yra kaip tik taip, puikiai iliustruoja Stasio Brundzos pavyzdys. Šiek tiek atidžiau panagrinėjus kiek per savo gyvenimą nuveikė ši išskirtinė asmenybė, gali apnikti eretiškos mintys, jog Dievo nėra arba jis neteisingas. Talento, energijos ir išminties šiam ralio vunderkindui drėbtelėjo tiek, kad akivaizdu – kažkam galėjo likti tik trupiniai, rašoma pranešime žiniasklaidai.

Juokai juokais, tačiau geriausiu XX amžiaus lenktynininku tituluotas S. Brundza net ir gimęs krepšinio šalyje, sugebėjo tapti automobilių sporto mega žvaigžde ir ralio ikona, kuriai lenkėsi visos Europos fanai. Šį vasarį S. Brundza šventė 70-ąjį gimtadienį. Tokio kalibro jubiliejus įpareigoja stabtelėti ir atidžiau pasižiūrėti į „galinio vaizdo veidrodėlį“. Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) viešųjų ryšių komanda kaip tik taip ir padarė.

**- Kokios patirtys, pergalės ar pralaimėjimai pirmiausia kausto Jūsų paties žvilgsnį, 70 metų kelią vertinant iš šiandieninių pozicijų?**

– Mano gyvenimas iš tiesų buvo įdomus, turtingas įvykių ir ilgas. Deja, bendražygių, su kuriais drauge lenktyniavome, likę vos vienas kitas. Turint galvoje, kad anuomet automobilių sportas toli gražu nebuvo saugus, ir žinant kiek metų truko mano, kaip profesionalaus ralio piloto, karjera, ko gero galiu vadintis ilgaamžiu. Juk vien SSRS rinktinėje pergyvenau tris kartų pasikeitimus nuo 1968 iki beveik 1987 metų.

Be to, man pavyko sąlyginai sklandžiai iš lenktynininko transformuotis į konstruktorių-inžinierių, dirbti su sportinių automobilių projektais. T. y. visą laiką užsiimti širdžiai miela veikla ir sulaukus 45-erių nepradėti gyvenimo „iš naujo“. Nemažai kolegų ši užduotis buvo sunkesnė nei darbas gana agresyvioje ir pavojingoje aplinkoje.

**- Bet juk lenktynininkai savo artimuosius, bijančius incidentų trasose, visuomet guodžia, kad futbolininkai ar krepšininkai traumų patiria daugiau...**

Ir taip, ir ne. Modernūs lenktyniniai automobiliai ir sportininkų ekipuotė iš tiesų leidžia išvengti sužalojimų net tada, kai iš mašinos lieka tik metalo laužo krūva. Tačiau prieš keturis-penkis dešimtmečius nieko panašaus – nei saugos konstrukcijų, nei ugniai atsparių kombinezonų, nei daugybės panašių „smulkmenų“ – nebuvo. Kaip bebūtų gaila ir keista, tačiau vienas ir ne du perspektyviais laikyti sportininkai daugiausia žuvo ar buvo stipriai traumuoti ne lenktynėse, bet treniruočių metu, pakeliui į varžybas bei grįžtant iš jų. Galbūt tada dėmesio koncentracija susilpnėdavo.

Be to, ne visiems su profesionaliu sportu atsisveikinusiems bičiuliams pavyko pasinerti į autoverslą. Antai Kastytis Girdauskas trasose kūręs tikrą vairavimo meną ir virtuoziška vairavimo technika sugebėdavęs užburti netgi nesidominčius techninėmis sporto šakomis, grįžęs į „civilių“ gyvenimą ėmėsi dirbti sunkvežimio vairuotoju, bet, galimai, buvo apšvitintas pavojingo krovinio, sunkiai susirgo ir labai greitai užgeso.

Jo brolis Arvydas, taip iškeliavo Anapilin sulaukęs vos 54-erių. Esu važiuavęs su berods 30 šturmanų, kurių gyvųjų liko labai nedaug – keletas jų mirė visai jauno amžiaus.

**- Šių dienų benzinalviams ko gero sunkoka suvokti dviejų epochų ralio skirtumus: 7-9 praėjusio amžiaus dešimtmečiais, kai Jūs iškovojote pačias išpūdingiausias savo pergales, jie dar nebuvo gimę, o filmuotos medžiagos ar informatyvių nuotraukų dėl objektyvių priežasčių taip pat nėra daug. Kuo skyrėsi ano meto lenktynės ir Jums prieinama technika nuo vakarietiškos? Kaip kito ralio formatas?**

- Iš tiesų ralis pasikeitė kardinaliai. Visų pirma tai pasakytina apie lenktynių trukmę ir trasų ilgį. Vienų varžybų kilometražas kartais siekdavo 3000 km, o greičio ruožų ilgis po 1000 km. Tai daugiau nei visi dabartinio Lietuvos čempionato etapai kartu paėmus. Veiksmas vykdavo po dvi dienas ir tris naktis.

Ilgiausios ralio maratonas, kuriame teko dalyvauti 1974-ųjų „Rally Tour de Europe“ trukęs 15 parų. Per jas teko įveikti 15000 km maršrutą, kuris driekėsi 15-os šalių keliais. Beje, tąkart man pavyko šį maratoną laimėti ir į Lietuvą parvežti Jordanijos karaliaus Huseino taurę.

Iki 1980-ųjų dideliu greičiu reikėdavo važiuoti ir atvirais keliais. Skandinavijoje būdavo mažesnės baudos už vėlavimą, tačiau sportininkų elgesys griežtai kontroliuojamas, todėl viskas būdavo sprendžiama greičio ruožuose. O štai Graikijoje būdavo nustatomi tokie pervažiavimų tarp GR greičiai, kad nevėluoji į laiko kontrolės punktus realiai nepavykdavo.

Stenogramos, su tiksliais kiekvieno posūkio charakteristikomis, sudarydavo šešias storas kontorines knygas. Susipažinti su greičio ruožais buvo galima 6-8 kartus, kiek ekipažas pajėgdavo, todėl neretai treniruodavomės po 17 valandų per parą. Viso to rezultatas – galėdavome net rūke važiuoti sąlyginai greitai ir sudėtingiausiomis įmanomomis sąlygomis aplenkdavome tituluotus varžovus su kur kas geresne technika.

Mes turėdavome variklius, geriausiu atveju išspaudžiančius 160-180 AG, o varžovai disponuodavo 300 ar net 400 „arklių“ turinčiais motorais, turėdavo „kvadrines“ transmisijas. Pasaulio čempionato etape patekti į dešimtuką bendroje įskaitoje iš tiesų buvo neįtikėtinai geras rezultatas.

Kai „Akropolio“ ralyje 1976-aisiais finišavome šešti, per kitus metus „Ladų“ pardavimas Graikijoje išaugo dvigubai. Beje, toks rezultatas nebuvo atsitiktinumas. Po metų mes taip pat iki pat finišo važiavom šeštoje vietoje ir tik pačią paskutinę akimirką neatlaikė technika. Dar kartą užėmėm 10 vietą.

**- Jūsų laikais į Lietuvos ar SSRS rinktines patekdavo išskirtiniai talentai, atrinkti iš didžiulio kiekio sportinio vairavimo entuziastų, nes tai buvo sąlyginai pigu. Šiandien panašūs dalykai neįmanomi, nes startuoti ralyje gali tik sugebantys surinkti komandos biudžetą, matuojamą penkiaženkliais skaičiais. Ar realu tokią situaciją pakeisti?**

– Iš tiesų, sovietiniais laikais egzistavo struktūrinė atranka ir vadinamojo „dosafo“ mechanizmas, kad ir koks gremėzdiškas bei politizuotas būtų, padėdavo automobilių sporto paragauti dideliam būriui vaikinių.

Savotišku privalumu buvo ir tai, kad neturėdami galimybės važiuoti su gera technika, būdavome priversti patys ją konstruoti ir tobulinti. Tai padėjo atsiskleisti ne vienam unikalius inžinerinius gebėjimus turinčiam specialistui. Mūsų komandos pagaminti „koviniai“ B grupės Vilniuje sukonstruoti „EVA“ su standartiniais „aštuntukais“ bendrą turėjo tik priekinį stiklą ir žibintus.

Deja, kol įveikėme biurokratinės kliūtis, Tarptautinė automobilių sporto federacija uždraudė pačią B grupę. Norint siūlyti ralio rinkai A grupės automobilius, būtų reikėję sukonstruoti ir pagaminti 5000 mašinų, o tai pasirodė pernelyg sunkus uždavinys net didžiosioms Europos automobilių gamykloms, todėl iš ralio pasaulio pasitraukė nemažai komandų.

Automobilių sportas iš tiesų be galo brangus. Tai supranta visi, įskaitant FIA, tačiau akivaizdu, kad receptų kaip ką pakeisti, neturi niekas. Deja, aš taip pat.

**- Jūsų aukso amžiuje ralis Lietuvoje ko gero buvo populiariesnis už krepšinį. Kaip manote, kas lėmė vėlesnį susidomėjimo raliu konkrečiai bei techninėmis sporto šakomis apskritai atoslūgį?**

–Mano manymu tai lėmė du dalykai. Visų pirma tarptautinėse arenose mūsų šeimoms sportininkams pasiekti rimtų pergalių su „žiguliukais“ ar „moskvičiais“ tapo neįmanoma – atotrūkis nuo vakarietiškos technikos tapo pernelyg didelis. Juo labiau, kad po Lietuvos Nepriklausomybės atkūrimo lenktynės tapo brangios, o rusiškos mašinos žmonėms apskritai kėlė „alergiją“.

Tuometiniai LASF strategai taip pat nerado būdų, kaip nacionaliniams ralio, žiedo ar kroso čempionatams įpūsti gyvybės. Valdžios žmonių požiūris į automobilių sportą buvo, švelniai tariant, labai keistas – jie ne tik niekaip nepadėjo amortizuoti finansinę naštą, bet kūrė papildomas kliūtis.

Bene geriausiai tai iliustruoja faktas, kaip jaunam talentui Viliui Rožukui pirkom „Volkswagen“ gamyklos sportinės technikos padalinėje lenktynėms paruoštą „Polo“ – kadangi jis kainavo maždaug dvigubai brangiau nei standartinis modelis, atkeliavus į Lietuvą už šią mašiną teko sumokėti „prabangos“ mokestį.

**- Jūsų sūnūs ko gero galėjo sau leisti dalyvauti lenktynėse, tačiau nė vienas neužsikrėtė ralio bacilomis? Ar nejautėte dėl to kartėlio? O gal priešingai – džiaugėtės, kad nerizikavo?**

Tomas buvo užsikabinęs. Bandydami išsiaiškinti, kiek rimti jo ketinimai, nupirkom beveik naują, pačioje „Škoda“ gamykloje sportui paruoštą „Favorit“, tačiau jau antrose varžybose nutiko rimta avarija – Tomas susižalojo pats, o mašina virto metalo laužo krūva. Kai po to jis apsisprendė daugiau dėmesio skirti šeimos verslui, man gerokai palengvėjo.

O Juozas visą laiką buvo meno žmogus, todėl šiek tiek paniurnėjęs dėl nuosaikaus požiūrio į jo vairuotojiškas ambicijas, kibo į dizaino studijas.

**- Kiek avarių pats patyrėte lenktyniaudamas?**

– Iš viso 15. Vienas rimčiausių „kriminalų“ nutiko 1976-aisiais, kai Vokietijoje nuskriejom nuo kelio maždaug 140 km/val. greičiu ir, paguldę devynias egles, miške padarėm proskyną. Po to 12 metų ant „kovinės“ mašinos kėbulo nebuvo nė vieno įbrėžimo.

**- Baigęs profesionalo karjerą nuo automobilių pasaulio nepabėgote, tačiau trenerio misijos nepasirinkote?**

– Mokytojas esu prastas – man sudėtinga po du kartus dėstyti tuos pačius dalykus, sėdėti šturmano krėsle bijočiau. Be to, niekas tokios pagalbos manęs ir neprašė. Kita vertus, labai džiaugiuosi, kad kai kurie mūsų komandoje buvę žmonės tapo iš tiesų puikiai pedagogais. Tarkim Jonas Dereškevičius išugdė ne vieną aukščiausios prabos ralio ir žiedinių lenktynių meistrą. Anatolijus Brumas po to, kai pakabino šalną ant vinies, tapo SSRS rinktinės treneriu.

**- Apie Jūsų pasiekimus jau parašytos knygos ir sukurti filmai, esate įvertintas įvairiais valstybiniais apdovanojimais. Tačiau juk buvo ir nesėkmių. Ką pats ką laikote didžiausiu savo pralaimėjimu?**

- Tiesą sakant nerealizuotų projektų yra kur kas daugiau nei norėtūsi. Gaila, kad „EVA“ netapo visaverte automobilių gamykla. Taip pat to, kad nepavyko į Lietuvą atvesti „Citroen“ kompanijos, ieškojusios vietos gamyklai. Aprodžius aukšto rango prancūzų delegacijai keletą pramonės įmonių, mačiau kaip po vizito Klaipėdos „Vakarų laivų remonto gamykloje“ pradėjo blizgėti jų akys.

Deja, projektas žlugo dėl tarpžinybinių nesutarimų ir keistos konkurencijos. Ši įmonė tuomet priklausė Pramonės ministerijai, kuri kažkodėl trūks plyš norėjo „Citroen“ įkurdinti Panevėžyje veikusiame automobilių remonto ceche – prieš tai buldozeriu išstūmus kokių 10 centimetrų purvo sluoksnį, tačiau nieku gyvu neleisti į Klaipėdą. Maždaug po mėnesio ši uostamiesčio įmonė perėjo į Susisiekimo ministerijos pavaldumą, kuriai vadovavęs J. Biržiškis taip pat palaikė „Citroen“ surinkimo



Klaipėdoje idėją. Deja, tąkart viskas baigėsi mandagiu svečių pažadu apsvarstyti visus pasiūlymus, tačiau daugiau Lietuvoje jie nepasirodė.

**- Automobilių sporto fanams kur kas labiau apmaudu, kad nepavyko su pastatyti modernios lenktynių trasos... Kodėl žlugo šis projektas?**

- Ta istorija keista ir skaudi. Hermanas Tilke, suprojektavęs keletą garsių „Formulės-1“ arenų, 2004-aisiais buvo parengęs preliminarų vadinamosios II kategorijos trasos (tokioje galėtų vykti visos automobilių ir motociklų varžybos išskyrus „Formulę-1“) netoli Lentvario projektą. Buvo apskaičiuota netgi statybinių medžiagų kiekiai, parengtos sąmatos vokiškais ir lietuviškais kainomis.

3,5 kilometro ilgio trasos su vairuotojų kvalifikacijos kėlimo centru biudžetas buvo maždaug 80 mln. litų. Prie jau surinktos dalies reikėjo 50 mln. finansinės injekcijos, tačiau tuometinis Ministrų kabineto nariai dievagojosi, esą pinigų nėra ir nebus. Todėl nesunku įsivaizduoti, koks nusivylimas laukė, kai šį projektą numarinus netrukus paaiškėjo, jog tuo finansiniu laikotarpiu – iki 2008-ųjų – maždaug 120 mln. Lt viešojo turizmo lėšų buvo neišnaudota.

**- Visais laikais buvote itin aktyvus visuomenininkas, o galiausiai susigundėte didžiąja politika. Ar nenusivylėte tuo, ką teko patirti būnant Seimo nariu?**

- Galima sakyti, kad į Parlamentą ėjau iš nevilties. Dirbdamas visuomeniniu konsultantu su keletu Premjerų bei ministrų labai daug dėmesio skyriau saugaus eismo dalykams ir parengiau krūvas pasiūlymų, kaip kokias problemas reiktų spręsti. Jei bent dalis jų būtų buvę įgyvendinta, esu tikras, kad Lietuva pagal avarijos žūstančiųjų skaičių nesivilkėtų Europos uodegoje.

Kai dauguma jų niekur iš valdininkų stalčių nepajudėjo, tikėjau, kad dirbant Seime būsiu išgirstas. Deja, čia ir susidūriau su tokiu abejingumu, kad gėda garsiai apie tai pasakoti. To su kaupu pakako apsispręsti nekandidatuoti į naujos kadencijos Seimą.

**Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuvos-ralio-legendai-70.d?id=74171950>

# Didžioji LASF (r)evoliucija

2017-03-27

**Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) bei atskirų ją sudarančių komitetų posėdžiai pastaraisiais metais neretai balansuodavo prie pat riboženklio, kurį peržengus dalykiški profesionalų debatai virsdavo turgaus erzelyne. Tikimybei, kad būtent pagal tokį scenarijų gali vykti kovo 25-ąją suplanuotas visuotinis LASF suvažiavimas, bukmekeriai greičiausiai būtų numatę panašų koeficientą, kaip ir prognozuodami Lietuvos – Anglijos futbolo rinktinių dvikovos „Wembley“ stadione baigtį. Ačiū Dievui, reikalai susiklostė visiškai atvirkščiai.**

Šįkart lenktynininkų bendruomenės laukė išskirtinai svarbus sprendimas – radikaliai pakoreguotų LASF įstatų tvirtinimas. Kadangi šiuo dokumentu užsimota peržiūrėti tiek federacijos prezidento įgaliojimus, tiek kertinius atskirų LASF struktūrinių padalinių veiklos principus, išgirdę apie darbotvarkėje užfiksuotą 4 valandų laiko limitą, patys klubų delegatai ironiškai šypsojosi: paprastai diskusijos užtrunka bent dvigubai ilgiau.

Tačiau suvažiavimui startavus pretenzijas dėl siūlomų pokyčių (tarp jų federacijos prezidento galių sustiprinimo ir apribojimo dirbti daugiau nei dvi ketverių metų kadencijas panaikinimo), pateikė vienintelis „K. Girdausko automobilių sporto klubo“ atstovas. Jo manymu, tokios apimties dokumento, surašyto specifine juridine kalba, išnagrinėjimui buvo numatyta pernelyg mažai laiko, patys įstatai iki galo neparuošti (projekte neįtrauktos privalomos įstatus tvirtinti turinčio notaro pastabos), todėl siūlė šį klausimą atidėti ir taip išvengti galimų ginčų teismuose.

Tačiau tokioms išvalgoms nepritarė net 32 iš 33 delegatų – tikrųjų LASF narių, todėl po keleto neesminių korekcijų federacijos įstatų pakeitimui buvo pritarta.

Kas slypi už permainų ir koks jų turinys? Į šiuos klausimus dar diskusijų metu tiksliai ir paprastai atsakė LASF žiedo komiteto pirmininkas Rimvydas Agurkis.

„Iš 44 tikrųjų LASF narių ir šį kartą į suvažiavimą prisiruošė tik 33, tačiau net jei būtų susirinkę absoliučiai visi delegatai, toli gražu nereikštų tikrai kokybiško atstovavimo lenktynininkų bendruomenei. Taip bus tik tokiu atveju, jei tos bendruomenės išsirinks savo lyderius, kurie bus jai atskaitingi, o ne rūpintis siaurais kurios nors struktūros interesais.

Šįkart pateiktos LASF įstatų pataisos kaip tik ir siūlo tokią praktiką, kuri sudarytų prielaidas operatyviai priimti kvalifikuotus sprendimus, užtikrintų komitetų veiklos nenutrūkstamą keičiantis jų vadovams ir leistų išvengti situacijų, kai sportininkai tampa komitetų pirmininkų užgaidų (būtent taip praėjusiais metais nutiko ralio komitete) įkaitais“, – pastebėjo R. Agurkis.

Be to, LASF vadovų teigimu, įstatų korekcijos leis aiškiau paskirstyti funkcijas tarp federacijos valdymo ir vykdymo organų, užtikrins tiek greitesnę bei paprastesnę juose dirbančių asmenų kaitą, tiek darbų tęstinumą (keičiantis LASF vadovams atskiri komitetai dirbtų kaip dirbė). Svarbu ir tai, kad pakeitus LASF komitetų formavimo principus, juose dirbtų skirtingų sričių ir kompetencijos atstovai (teisėjai, saugaus varžybų organizavimo, tech. reikalavimų ir pan.), o tai garantuotų profesionalesnį požiūrį į kiekvieną automobilių sporto šaką, geresnį jos specifikos suvokimą.

Visi LASF komitetai nuo šiol turės mažiausiai dvejiems metams parengtą strateginį veiklos planą, kurį bus privalu patvirtinti per 30 kalendorinių dienų nuo naujai suformuotos komandos pirmojo posėdžio.

Komiteto pirmininką bus galima atstatydinti iš užimamų pareigų LASF tarybos motyvuotu nutarimu ar LASF narių raštišku ir motyvuotu reikalavimu tarybai, kurį pasirašo, ne mažiau kaip 50 proc. balso teisę turinčių narių. Tokiu atveju (atstatydinus ar atsistatydinus komiteto pirmininkui) automatiškai įgaliojimų netenka ir jo pavaduotojas, tačiau kiti komiteto nariai lieka dirbti. Atstatydyntas komiteto narys negalės užimti LASF organuose jokių pareigų 4 metus, o atsistatydinęs (išskyrus dėl asmeninių priežasčių, nesusijusių su einamomis pareigomis) – 2 metus.

Drauge su LASF įstatytų pataisomis numatomi ir federacijos eilinio suvažiavimo bei prezidento kompetencijos pokyčiai: nuo šiol Lietuvos automobilių sporto kodekso keitimu, LASF veiklos ir formų krypčių nustatymu, komiteto pirmininkų rinkimu ir atšaukimu rūpinsis LASF taryba, o ne suvažiavimas. Pastarasis valdžios organas ne mažesne kaip 2/3 suvažiavime dalyvaujančių tikrųjų narių delegatų balsų dauguma galės keisti LASF įstatus, o 1/2 delegatų balsų dauguma rinkti ar atšaukti prezidentą. Visais kitais klausimais sprendimams pakaks 1/3 suvažiavime dalyvaujančių tikrųjų narių valios.

Beje, šiuo metu nemažai tikrųjų LASF narių keičia savo statusą pasirinkdami būti asocijuotais nariais. Tačiau federacijos vadovai patikino, kad ateityje bus siekiama sąlygas ir teises visiems suvienodinti.

Automobilių sporto profesoriumi tituluojamas treneris ir LASF viceprezidentas Jonas Dereškevičius, vertindamas suvažiavimo sprendimus sakė tikintis patobulintų „žaidimo taisyklių“ efektyvumu.

„Mano supratimu, tai padės organizacijai tapti modernesne, geriau atitinkančia šios dienos poreikius, sudarys prielaidas jaunimui paprasčiau prisibelsti į federacijos administracijos vartus ir išdėstyti jiems rūpimus dalykus. Kitaip tariant, LASF valdymas bus žymiai šiuolaikiškesnis“, – teigė J. Dereškevičius.

Naujuoju LASF etikos ir drausmės komisijos nariu išrinktas profesionalus teisininkas Kazimieras Vasiliauskas savo ruožtu atkreipė dėmesį, kad šįkart automobilių sporto bendruomenė pademonstravo pavydėtiną solidarumą: iš 33 suvažiavimo delegatų 31 be išlygų pritarė ilgai brandintoms permainoms, o tai leidžia tikėtis, kad jų įgyvendinimas neužstrigs.

Pačio LASF prezidento Romo Austinsko veidą po kiek neįprastai sklandžiai ir produktyviai finišavusio suvažiavimo papuošė šypsena.

„Bemaž 26 metus Lietuvos automobilių sporto bendruomenė gyveno vadovaudamasi vienais principais, o dabar ryžosi sukti kiek kitu, mūsų manymu kur kas efektyvesnės veiklos, keliu. Nors aš visada sakydavau, kad norint padaryti kokį nors gerą darbą nereikia jokių stebuklingų reglamentų, visgi daugeliu atvejų kokybiški teisės aktai atlieka savotiško katalizatoriaus vaidmenį – organizacija tampa racionali ir evoliucionuoja sparčiau.

Nuo šiol kiekvienos automobilių sporto šakos valdyme galės dalyvauti iš esmės visi suinteresuoti ir geriausiai realias problemas žinantys žmonės. Todėl jų siūlomi projektai neabejotinai bus kokybiškiausi, o tai savo ruožtu padės geriau dirbti LASF piramidės viršūnei – daugiau dėmesio skirti strateginių uždavinių sprendimui“, – sakė R. Austinskas.

**Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/didzioji-lasf-revoliucija.d?id=74169926>

## **B. Sinkevičius: geras vairuotojas yra tas, kuris laikosi taisyklių**

Komunikacinis pranešimas

2017-03-21

**Benediktas Sinkevičius – automobilių sporte dar naujokas, tačiau pasidžiaugti jau turi kuo. Praėjusiais metais vykusiose – „ENEOS 1006 km“ lenktynėse, savo klasėje sportininkas, kartu su „Dynamit Energy“ komanda, užėmė 1-ąją vietą, rašoma pranešime žiniasklaidai .**

Taip pat vaikinui jau yra tekę išbandyti ir šturmano kėdę. Benediktas sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti visuomenę su jaunaisiais autosporto atstovais.

**– Kas tave atvedė į automobilių sportą?**

– Kažkodėl automobilių sportas mane traukė nuo pat vaikystės. Pirmuosius žingsnius ralyje žengti man padėjo lenktynininkas Rokas Kavaliauskas ir jo tėtis Gediminas Kavaliauskas, kuris pasiūlė tapti Roko šturmanu. Žiede debiutuoti padėjo Aleksandras Dainys, kuris yra Kauno autoklubo prezidentas. Jis pasiūlė man prisijungti į klubo gretas.

**– Kodėl iš daugelio autosporto šakų pasirinkai būtent žiedą?**

– Nors teko išbandyti savo jėgas ralyje kaip šturmanui, šiuo metu labiau domina žiedas. Kadangi automobilių sporte dar esu naujokas (mėgėjiškai šiuo sportu užsiimu apie 3 metus, profesionaliai – metus), tai vairavimo atžvilgiu žiedinės lenktynės man atrodo paprastesnės, norisi pirmiausia tapti profesionalu šioje srityje, o tada planuoju daugiau dėmesio skirti ir raliui.

**– Ką manai apie žiedo padėtį Lietuvoje?**

– Manau, kad viena iš rimtesnių šios sporto šakos problemų yra trasos. Turime gerą trasą – Nemuno žiedą, tačiau kol kas ji nėra labai saugi. Džiugu, kad, rodos, trasos tvarkymo darbai jau juda į priekį.

Išties, turime kelis didelius renginius, kurie populiarina žiedines lenktynes ne tik mūsų šalyje, bet ir už jos ribų, pavyzdžiui: „Autoplius Fast Lap“ varžybų serijos, taip pat „ENEOS 1006 km“ lenktynės. Minėti pavyzdžiai susilaukia didžiulio žiūrovų ir sportininkų dėmesio.

Dar labiau padidinti šios šakos populiarumą būtų galima sukūrus mono klasę, kurioje visi lenktynininkai varžytųsi vienodais automobiliais, vienodo galingumo varikliais ir vienodomis padangomis.

**– Kokias savybes tau išugdė autosportas?**

– Atkaklumą, užsispyrimą, tikslų siekimą, dėmesio koncentravimą.

**– Kaip kovoji su įtampa varžybų metu?**

– Lenktynės man suteikia didžiulį malonumą ir laimės jausmą, todėl jaudulio prieš jas nejaučiu. Atvirkščiai – jos mane ramina ir atpalaiduoja, kartais net nusnūstu tarp važiavimų. Turbūt optimizmas geriausiai padeda kovoti su bet kokia įtampa!

**– Kiek paprastai užtrunka tavo pasiruošimas varžyboms?**

– Nesumeluosiu sakydamas, kad pasiruošimas vyksta ištisus metus.

**– Ar po varžybų nesunku vėl įprastai elgtis keliuose ir laikytis visų nurodytų taisyklių?**

– Tikrai ne. Lenktyniaudamas trasoje palieku visą savo energiją, todėl kartais net pats stebiuosi, kaip ramiai ir atsakingai pradėjau elgtis keliuose. Geras vairuotojas yra ne tas, kuris greitai laksto gatvėse, o tas, kuris išmano kelių eismo taisykles ir jų laikosi.

**– Tavo nuomone, kiek procentų sėkmingo rezultato sudaro: talentas, sunkus darbas ir aplinkybės?**

– Man atrodo, kad didžiausią dalį rezultato nulemia tikslingos treniruotės ir komandos palaikymas. Vargu, ar kuris sportininkas pasiektų puikių rezultatų be palaikymo.

**– Kokius lūkesčius esi sau išsikėlęs automobilių sporte?**

– Vieną iš savo tikslų jau pasiekiau – sudalyvavau „ENEOS 1006 km“ lenktynėse ir savo klasėje, kartu su „Dynamit Energy“ komanda, užėmiau 1-ąją vietą. Dabar belieka nemažinti apsukų ir toliau tobulėti.

**– Kas tave labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?**

– Gyvenime noriu pasiekti labai daug. Kai pradėdu kažką daryti, noriu, kad rezultatas būtų maksimalus. Šia savybe vadovaujuosi ir automobilių sporte. Noriu įrodyti sau pačiam bei kitiems, kad galiu.

**– Kaip vertini praėjusį savo sezoną? Kokius tikslus esi išsikėlęs naujam?**

– Savo praėjusį sezoną vertinu tikrai teigiamai. Kaip ir minėjau, dalyvavau „ENEOS 1006 km“ lenktynėse, kur kartu su komanda iškovojojome pirmą vietą A3000 klasėje ir dešimtą vietą bendroje įskaitoje. Taip pat žiedinėse lenktynėse „H Track day“ užėmiau antrą vietą. Kaip šturmanas sudalyvavau dviejose ralio varžybose: „Rally Talsi“ Latvijoje ir „Rally Classic 2016“, Druskininkuose. Abu kartus pavedė automobilio technika, tačiau įgijau neįkainojamos patirties. Šiais metais planuoju debiutuoti „Autoplus Fast Lap“ „Time Attack“ ir „Wolf Race“ serijose. Žinoma, bandysiu pakartoti praėjusių metų rezultatą „ENEOS 1006 km“ lenktynėse.

**– Ar turi autoritetų, į kuriuos stengiesi būti panašus?**

– Yra nemažai lenktynininkų, kuriuos labai gerbiu ir domiuosi jų veikla, tačiau nesistengiu nei į vieną iš jų tapti panašus, noriu išlikti savimi.

**Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/b-sinkevicius-geras-vairuotojas-yra-tas-kuris-laikosi-taisykliu.d?id=74115486>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/benediktas-sinkevicius-geras-vairuotojas-laikosi-ket-25-771734>

<http://automanas.tv3.lt/benediktas-sinkevicius-geras-vairuotojas-laikosi-ket/>

## **Bekelės entuziastai neaplenks ir Marso kanjonų**

2017-03-15

**Daugelis bekelės entuziastų pasibaigusį 2016 metų sezoną įvertino kaip vieną labiausiai pasisekusių pastaraisiais metais, padovanojusį patiems sportininkams ir šios sporto šakos gerbėjams nemažai įsimintinų akimirkų ir netikėtų atradimų, rašoma pranešime žiniasklaidai.**

„Sezono uždaryme bekelės varžybų dalyviai organizatoriams ir patiems sau linkėjo neužmigti ant laurų, ieškoti naujovių, kurios domintų tiek pačius sportininkus, tiek žiūrovus, - prisimena Lietuvos automobilių sporto federacijos 4x4 komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis. – Iki naujo, 2017-ųjų sezono pradžios likus dar dviem mėnesiams, galiu patikinti, jog sportininkų lūkesčiai išgirsti, ir mūsų visų laukia dar aštresnio siužeto batalijomis pasižymėsiančios, geriau organizuotos pirmenybės“.

Šiomet bekelės entuziastai rungsis ne tik pravažumo, bet ir Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės trijų etapų varžybose, po kurių paaiškės naujieji šios sporto šakos čempionai ir prizininkai.

Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės pirmųjų etapų varžybos prasidės jau gegužės 13-ąją šalia Ukmergės esančioje „Versmės“ trasoje.

Čia vyks starto, finišo ir visos kitos būtinos renginio procedūros, tačiau visų, etapo programoje esančių 360 kilometrų, sportininkai žinoma joje nesuks. Varžybų trasa nusidrieks Ukmergės, Anykščių ir kitų aplinkinių rajonų bemaž užmirštais keliais ir bekele, o paskutiniai kilometrai pirmojo etapo dalyvius vėl grąžins į „Versmės“ trasą, kur jų lauks bene maloniausia procedūra – nugalėtojų ir prizininkų garbės pakyla.

G. Grigaitis tvirtina, jog antrasis šalies bekelės čempionato ir taurės varžybų etapas (birželio 28 – liepos 1 d. d.) taps tikra automobilių, enduro ir keturračių motociklų bekelės fiesta ir šios sporto šakos entuziastams, ir žiūrovams.

Sportininkams, antrojo etapo varžybų dalyviams, per 60 valandų teks įveikti apie 2000 km „4x4 perimetro“ maršrutą, besidriekiantį palei šalies valstybinę sieną, o ir startuos, ir finišuos šio maratono dalyviai ne Druskininkuose, kaip per keletą metų buvo įprate, o priešingame Lietuvos kampe – Naujojoje Akmenėje.

Šalia jos esančiame įspūdingame Menčių karjere, kuri daugelis taikliai vadina lietuviškaisiais Marso kanjonais, „4x4 perimetro“ dalyviai kaip prologą arba malonią dovaną žiūrovams, įveiks specialųjį greičio ruožą ir iškart patrauks į trumpiausiojo ir, žinoma, greičiausiojo maršruto palei sieną paieškas.

Tačiau iki pat bekelės maratono finišo, laukiamo po dviejų su puse paros, variklių gausmas netils ir Marso kanjonuose, kuriuose įspūdingiausi vaizdai atsiveria nuo skardžių – tarsi savotiško amfiteatro, gamtos sukurto specialiai žiūrovams. Visą dieną, keisdami vieni kitus, šiame bekelės žiede specialiai įrengtose trasose varžysis enduro motociklininkai, keturračių ir bekelės monstrų vairuotojai.

Žiūrovai, vairuojantys visureigius, galės ne tik pasitikrinti jėgas bei įgūdžius jiems įrengtoje trasoje, bet ir laimėti vertingų prizų.

Varžybas rengiančios VŠĮ „Bekelės fiesta“ specialistai siūlys ne tik lenktyniauti, bet ir pasistengs supažindinti visuomenę su populiarijančiu bekelės sportu, atskleisti jo ypatumus ir skirtumus nuo kitų automobilių sporto šakų. Žinoma, nebus pašykštėta dėmesio saugaus vairavimo bekele subtilybėms, ketinama supažindinti žiūrovus su bekele kliūtimis ir jų įveikimo būdais, padėti atpažinti ir valdyti ekstremalias situacijas.

Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės varžybų pabaigą ženklins trečiojo etapo batalijos, rugsėjo 16 d. vyksiančios daugeliui automobilių bei motociklų sporto gerbėjų gerai žinomoje Uoginių trasoje Kupiškio rajone.

Lenktynių organizatoriai šiemet bekelės automobiliu tituluos naująjį, tarptautinį pripažinimą jau pelniusį „Nissan Navara“ pikapą.



„Mums irgi didelė garbė, jog šių, bene sunkiausių varžybų automobilių sporte organizatoriai pirmenybę teikia mūsų siūlomam visureigiui, kuris visas savo gerąsias savybes jau įrodė pernai „4x4 perimetro“ lenktynėse“, - sako „Nissan Nordic Europe“ komunikacijos vadovas Baltijos šalims Mindaugas Plukys.

Regis, suteiktas renginio automobilio titulas – daugiau ar mažiau pelnyta garbė, simbolika. Tačiau ko gero tik ne daugelis žino, jog visos bekelės trasos, visi būsimų varžybų maršrutai planuojami ir pravažiuojami pirmiausia būtent su renginio automobiliu.

Ten, kur pravažiuoja renginio automobilis, privalo prasibrauti ir visa varžybose dalyvaujančių automobilių kavalkada. Tačiau neretai atsitinka, kad būtent renginio automobilis pasirodo beesas pravažesnis, nei keletas specialiai bekelei parengtų bolidų...

#### **Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/bekeles-entuziastai-neaplenks-ir-marso-kanjonu.d?id=74050606>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/bekeles-entuziastai-neaplenks-ir-lietuviskuju-marso-kanjonu-25-768874>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/visureigiu-entuziastai-jau-ruosiasi-didziausiam-sezono-renginiui.htm>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/bekeles-entuziastai-neaplenks-ir-marso-kanjonu-802128>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/bekeles-entuziastai-neaplenks-ir-marso-kanjonu-802128>

## **R. Misiūnas: sunku įsivaizduoti gyvenimą be automobilių sporto**

Komunikacinis pranešimas

2017-03-14

**Rokas Misiūnas – raliu besižavintis septyniolikmetis lenktynininkas. Nors praėjęs sezonas jam buvo pirmasis, tačiau ralio-sprinto lenktynėse „Mažeikiai-Viekšniai 2016“ Rokas jau iškovojo taurę, rašoma pranešime žiniasklaidai.**

Jaunasis sportininkas tiki, kad tai – tik pradžia ir 2017-ųjų metų sezonas bus aktyvus ir sėkmingas, o automobilių sportas sulauks vis daugiau jaunimo susidomėjimo. Vaikinas sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos iniciatyvos, kuria siekiama paskatinti domėtis automobilių sportu, ir papasakojo savo istoriją.

**- Kas tave atvedė į automobilių sportą?**

Mano vedlys buvo tėtis. Tuo metu, kai pradėjau rimčiau domėtis automobilių sportu, mano aplinkoje niekas nebuvo dalyvavęs rimtose varžybose, todėl apie tai nedrįsau svajoti ir aš. Apie dešimt metų buvau tik žiūrovas, kol galiausiai prieš porą metų tėčiui užsiminiau, kad norėčiau tapti ralio lenktynininku.

Iš pradžių tėtis į tai žiūrėjo šiek tiek skeptiškai, tačiau man pavyko jį įtikinti ir taip po truputį ši sporto šaka mus taip užvaldė, kad dabar abiems sunku įsivaizduoti gyvenimą be automobilių sporto.

#### **- Kodėl iš daugelio sporto šakų pasirinkai būtent ralį?**

Ralis žavi tuo, kad čia yra daug įvairovės. Pavyzdžiui, norint būti greitam reikia žinoti, kaip automobilis veikia esant skirtingoms oro sąlygoms: ant žvyro ar ledo dangos, kai lyja, kai sninga ir panašiai. Įdomūs ir patys procesai – trasų susirašymai, laiko kontrolė, serviso zona, varžybų atmosfera – galėčiau vardinti ir vardinti.

#### **- Ką manai apie ralio-sprinto padėtį Lietuvoje? Kaip būtų galima padidinti susidomėjimą šia sporto šaka?**

Mano pagrindinis siūlymas – pritraukti jaunus sportininkus dalyvauti lenktynėse. Norint tai pasiekti, reikia nuolatinio sportininkų ir federacijos bendradarbiavimo. Siūlyčiau ralio-sprinto „Junior“ įskaitoje nugalėtojui įteikti kokią nors premiją arba finansuoti vieną etapą Lietuvos ralio čempionate. Tai jauniems lenktynininkams galėtų būti kaip įvertinimas, palaikymas.

#### **- Kokias savybes tau išugdė autosportas?**

Išmokau susikoncentruoti, būti atkakliu, nepasiduoti ir išlikti ramiu.

#### **- Kaip kovoji su įtampa prieš varžybas?**

Bandau nusiraminti giliai kvėpuodamas iki kol užgęsta raudonas šviesoforo signalas. Po to įtampa dingsta.

#### **- Kiek paprastai trunki pasiruošti varžyboms?**

Pasiruošimas užtrunka apie mėnesį, bet viskas priklauso nuo aplinkybių. Pavyzdžiui, šiame sezone nusimato varžybų ir kas tris savaites, todėl teks pasiruošimui skirti mažiau laiko.

#### **- Tavo nuomone, kiek procentų sėkmingo rezultato sudaro: talentas, sunkus darbas ir aplinkybės?**

Talentas – 35 procentai, sunkus darbas taip pat 35 procentai, o aplinkybės – 30 procentų.

**- Kokius lūkesčius esi išsikėlęs sau automobilių sporte?**

Norėčiau tapti profesionaliu lenktynininku ir stebinti puikiais rezultatais.

**- Kas tave labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?**

Pergalės ir sėkmingi finišai.

**- Kaip vertini praėjusį savo sezoną? Kokius tikslus esi išsikėlęs naujam?**

Praėjęs sezonas man buvo pirmasis. Už tai dėkoju N40 vyrų autoklubui, kuris man labai padėjo. Ralio-sprinto lenktynėse „Mažeikiai-Viekšniai 2016“ finišavau ir užėmiau antrąją vietą savo klasėje. Naujajame sezone esu užsibrėžęs vieną tikslą – dalyvauti ir finišuoti visuose ralio-sprinto etapuose, taip pat pakovoti „Junior“ įskaitoje.

**- Ar turi autoritetų, į kuriuos stengiesi būti panašus?**

Mano autoritetas – lietuvis Dominykas Butvilas. Mano nuomone, jis geriausias profesionalaus ralio lenktynininko pavyzdys mūsų šalyje. Žaviuosi ir pasaulinio lygio sportininkais, vieno išskirti negalėčiau.

**- Kokių posakiu vadovaujiesi gyvenime?**

– „Go hard or go home“ (liet. Atiduok visas jėgas arba važiuok namo).

**Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/r-misiunas-sunku-isivaizduoti-gyvenima-be-automobiliu-sporto.d?id=74043554>

[http://www.sportas.info/naujienos/36633-ralis\\_suzavejo\\_ivairove.html](http://www.sportas.info/naujienos/36633-ralis_suzavejo_ivairove.html)

<http://automanas.tv3.lt/rokas-misiunas-sunku-isivaizduoti-gyvenima-automobiliu-sporto/>

<http://www.98.lt/rokas-misiunas-ralio-lenktynininkas>

# Lenktynininkų mokykla „Wolf School“ sugrįžta: apie techniką, saugumą ir pinigus

2017-03-13

**Naujasis „Autoplius.lt Fast Lap“ sezonas prasideda nuo karčių mokslo šaknų. Kovo 26 dieną grįžta „Wolf School“ seminarai. Jie ne vienam automobilių sporto entuziastui turėtų atnešti saldžių vaisių, nes šiemet paskaitas skaitys ir užsienio specialistai.**

Prieš dvejus metus vykęs seminaras sudomino daugiau nei porą šimtų iš visos Lietuvos. Garsiausi automobilių sporto vardai tada pasakojo apie mentalinę pasirengimą lenktynėms. Šiemet ryškiausios savo sričių žvaigždės pasakos apie techniką, saugumą ir pinigus. Pagal patikrintą praktiką seminaras bus sudarytas iš kelių dalių: tikslingas sportinio automobilio tobulinimas, maksimalaus saugumo užtikrinimas bei saugumo sprendimų įgyvendinimas Lietuvoje, teisingas tepalų pasirinkimas ir rėmėju paieškos.

Pirmąjį šių metų kursą pradės žmogus, iš naujo išradęs dviratį – Domas Zinkevičius. Jis ne tik atsakingas už „Autoplius.lt Fast Lap“ dalyvių techninę drausmę, tačiau yra vienas iš sensacingo „Neematic“ elektrinio dviračio kūrėjų, o Lietuvoje jis vadinamas amortizatorių guru.

Savo kurse „Trumpiausias kelias į techninę sėkmę“ D. Zinkevičius pasakos apie sportinių automobilių techninį tobulinimą. Specialistas pabrėš, ką būtina patobulinti, kad automobilis važiuotų greičiau ir ko neverta daryti, kad būtų sutaupytas laikas ne tik trasoje, bet ir garaže.

Antrąjį kursą „Saugumo komponentai: sumontuok ir naudok teisingai“ skaitys svečias iš užsienio Janas Phersonas. Jis atstovauja automobilių sporto saugumo įrangos prekės ženklą „Simpson Europe“. Specialistas pasakos apie būtiniausius saugumo atributus ir jų sistemas, kurios maksimaliai užtikrina saugų sportą.

J. Phersonui padės Lietuvos automobilių sporto federacijos techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius. Sportinių automobilių technikas apžvelgs Lietuvoje veikiančius saugumo reikalavimus ir aspektus ir teisingą saugumo komponentų montavimą, mat šiuo klausimu mūsų sportininkams dar reikėtų pasitempti.

Sena lietuvių patarlė byloja: netepsi – nevažiuosi. Trečiajame kurse „Variklių alyva automobilių sporto pasaulyje“ klausytojai sužinos apie svarbiausius variklio skysčius. Platintojo „Autotrade“ specialistai Evaldas Spirikavičius ir Algirdas Seilius pasakos, kaip nepasiklysti plačiame produktų pasaulyje ir kaip varikliui padėti laimėti lenktynes.

Paskutinis, bet ne mažiau svarbus kursas – „Rėmėjų paieška ir darbas su jais arba kur mano pinigai?“. Apie finansavimo galimybes ir pritraukimą automobilių sporte kalbės Mantas Matukaitis. Savo rinkodaros gebėjimus jis demonstruoja vadovaudamas „Volfas Engelman“ marketingo komandai. Su lenktynių sportu M. Matukaitis susijęs nei daug, nei mažai: vyras įkūrė ir lenktyniauja „Dynamit Energy“ komandoje.

Tradiciškai dalyvavimas nemokamas, tačiau vietų skaičius ribojamas iki 200. Registracijos nuoroda bus paskelbta „Autoplus.lt Fast Lap“ feisbuko paskyroje pirmadienį po pietų.

Paskaitos vyks šių metų Kovo 26 d, 10 valandą. ISM Vadybos ir ekonomikos Universitetas (Vilnius, Arklių g. 18) prisideda ne tik prie jaunųjų verslininkų, bet ir t švietimo, todėl skiria savo auditorijas . Nespėję užsiregistruoti ar neturintys galimybės dalyvauti neturėtų sielotis, nes greitai metu kursų vaizdo įrašai bus patalpinti internete. Kviečiami visi: nuo praktikuojančių iki svajojančių, nuo mechanikų iki lenktynininkų.

**Internetė:**

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lenktynininku-mokykla-wolf-school-sugrizta-apie-technika-sauguma-ir-pinigis-25-767832>

## **Automobilių sporte lytis – ne pranašumas**

Komunikacinis pranešimas

2017-03-08

**Ilgą laiką vyravęs stereotipas, kad automobilių sportas – vyriškas užsiėmimas, nyksta. Tai liudija augantis moterų autosporte skaičius, didėjančios galimybės save realizuoti ne tik lenktynininkės, bet ir mechanikės, inžinierės, komandos vadovės ar teisėjos pareigose. Apie autosporto iššūkius ir galimybes moterims kalbamės su Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) generaline sekretore Renata Burbuliene.**

**Simboliška, kad apie moteris autosporte kalbamės tarptautinę moterų dieną. Kokią prasmę jūs matote joje? Ar moterų išsilaisvinimas pasiekė ir šią sporto šaką?**

Visame pasaulyje, ne tik Lietuvoje, kalbėjimas apie moteris autosporte dažnai sukelia diskusijas, o kartais net visuomenės pyktį. Vis dėlto, keičiantis moterų ir vyrų vaidmenims šiuolaikiniame pasaulyje, mes vis dažniau toleruojame žmonių pasirinkimus ir mažiau diskriminuojame dėl lyties. Manau, kad Y karta jau pralaužė daug ledų ir tikiuosi, kad Z kartai lyčių lygybės klausimų svarstyti paprasčiausiai nebereikės.

Žinoma, pasaulyje moterų padėties klausimu yra ir stipriai išsiskilusių religinių ir kultūrinių barjerų, pavyzdžiui, visose musulmoniškose šalyse. Požiūrį pakeisti yra daug lengviau nei kultūrinius barjerus. Tačiau įkvepianti iranietės autosportininkės Laleh Seddigh istorija įrodo, kad net tokiose šalyse viskas įmanoma, jei tik to sieki. Sulaukusi 13 metų mergina, padedama savo tėvo, gavo Irano valdžios malonę – teisę lenktyniauti. Dalyvavimas lenktynėse moterims buvo draudžiamas, tai grėsė areštu ar net mirties bausme, todėl Laleh kelias link pripažinimo nebuvo lengvas. Kai savo šalyje ji tapo žiedinių lenktynių čempione, šalies televizija nutraukė transliaciją ties epizodu, kai ji lipa ant nugalėtojos pakylės. Dabar Laleh Seddigh Irane dirba autosportininkių trenere, su įkvepiančia istorija keliauja po pasaulį ir skatina moteris dalyvauti automobilių sporte.

**O kokie mitai, kalbant apie automobilių sportą, vis dar egzistuoja?**

Tikriausiai daug žmonių, paklaustų, su kuo jiems asocijuojasi automobilių sportas, pirmiausiai įvardintų degalų ir tepalų kvapą, purvą, įniršusius vyrus, nesaugumą, brangumą ir pan. Nuomonę susidarome remdamiesi savo žiniomis, o apie automobilių sportą visuomenė žino ne tiek ir daug. Daugelį barjerų dar vaikystėje sukuria tėvai, skirstydami sportą į vyrišką ir moterišką, todėl mitas „automobilių sportas – vyrams“ vis dar gajus. Juk dauguma tampame ratuotais eismo dalyviais ir nebeskirstome, kas gali sėsti prie vairo, o kas ne. Sporte skirtumas tik tas, kad trasoje dar reikia aplenkti varžovą.

Tokie mitai gali atbaidyti pradedančiuosius sportuoti: sukelti nepasitikėjimo savimi, nesaugumo ir palaikymo trūkumo jausmą, todėl apie juos reikia kalbėti garsiai. Automobilių sporte tikrai platus pasirinkimas tiek kainos, tiek saugumo atžvilgiu. Yra sporto šakų, kur galima varžytis su įprastais standartiniais automobiliais ir be rizikos patirti sužalojimus.

**Teigiate, kad lyginant automobilių sportą su kitomis šakomis, galima netgi atrasti daug jo pranašumų. Kokie jie?**

Pirmiausia, automobilių sportas yra dėkinga sporto šaka. Čia paauglys gali varžytis su brandaus amžiaus sportininku, moteris su vyru, sveikasis su neįgaliuoju. Tai tikrai viena iš nedaugelio sporto šakų, kur vyrų jėga ar amžius, kaip pranašumas, neturi prasmės. Tai sporto šaka, kur visi gali dalyvauti tose pačiose varžybose.

Svarbu ir tai, kad automobilių sporte įgytas žinias galime pritaikyti ir kasdienėse vairavimo situacijose: manevravimas, vairavimas slidžiu keliu, automobilio parkavimas, stabdymo kelias, teisinga padėtis prie vairo ir daugelis kitų įgūdžių suteikia ne tik malonumą, bet ir didesnę saugumą jausmą vairuojant.

O didžiausias pranašumas tas, kad ši sporto šaka nekenkia moteriškumui, nes ji nemodeliuoja figūros, tad nereikalingos raumenų masės moteris neužsiaugins (juokiasi). Tai – ištvermės ir proto sportas.

### **Kokios politikos moterų autosporte klausimu laikosi Tarptautinė automobilių federacija (FIA)?**

2009 m. FIA įsteigė „Moteris autosporte“ komisiją. Šios komisijos misija – atverti moterims galimybes automobilių sporte ne tik kaip vairuotojoms, bet ir kaip mechanikėms, komandų vadovėms, inžinierėms, trenerėms, teisėjoms, administracijos darbuotojoms. FIA vykdo ir remia įvairias specializuotas programas, skatinančias moterų dalyvavimą autosporte.

Kas ketverius metus organizuojama tarptautinė konferencija „Moteris autosporte“. 2016 metais ji vyko Lisabonoje, Portugalijoje, ten atstovauti LASF vykau ir aš. Susirinko 80 delegačių iš 43 valstybių – tai buvo labai intensyvi sesija, nes vos per 2 dienas su atstovėmis iš viso pasaulio turėjome sukurti strateginį planą ateinantiems 4 metams (2016 – 2020), kuriame būtų numatomi veiksmai moterims į autosportą pritraukti. Šis planas oficialiai pasirašytas FIA, todėl juo turi vadovautis visos FIA narės, tarp jų ir LASF. Tokios konferencijos yra ypatingai svarbios, nes jose tampame aktyviomis dalyvėmis, ne tik pasyviomis stebėtojomis, o dalindamosis skirtinga patirtimi galime pasiekti stulbinamų rezultatų ir matyti, kaip kiekvienos mūsų indėlis lemia automobilių sporto raidą.

Kai tik FIA skelbia konkursus moterų dalyvavimui įvairiuose autosporto projektuose, mes taip pat aktyviai skatiname prisijungti prie jų ir informuojame Lietuvos moteris lenktyniaujančias ar dirbančias autosporte, kad jos kandidatuotų.

### **Interviu pradžioje minėjote lenktynininkės iš Irano Laleh Seddigh istoriją. Kokius dar reikšmingus autosportininkių pasiekimus pasaulyje galėtumėte paminėti?**

Vokietė Jutta Kleinschmidt – vienintelė moteris, laimėjusi Dakaro ralį automobilių klasėje (2001 m.), lenktynėse įveikusi daugiau nei 9000 km. Taip pat suomė Anita Makela – FIA Europos drago čempionė „Top Fuel“ kategorijoje, per 3,87 sekundės pasiekusi 504 km/val. greitį ir tapusi Europos rekordininke. Britė Nathalie McGloin – pirmoji moteris, gavusi žiedinių lenktynių licenciją būdama neįgali. Stuburo pažeidimas įkalino ją neįgaliojo vėžimėlyje ir specialiai jai sukonstruotą bolidą Nathalie valdo tik rankiniu būdu. Jau mano minėta iranietės lenktynininkės istorija taip pat įkvepia. Žinoma, yra ir daugiau motyvuojančių moterų pavyzdžių, patvirtinančių, kad visos kliūtys – tik galvoje.

### **O kokia situacija Lietuvoje? Kaip vertinate moterų įsitraukimą į automobilių sportą mūsų šalyje?**

Statistiškai mes atrodome taip: 2016 m. turėjome 14 licencijuotų sportininkų iš 651 (šiek tiek daugiau nei 2%), 79 teisėjas iš 347 išduotų metinių licencijų (beveik 23%). Tačiau ši statistika neparodo tikrojo moterų dalyvavimo autosporte masto, nes daugelis moterų, pavyzdžiui, slalome, drifte, drage ar žemesnėje ralio lygoje važiuoja su vienkartinėmis licencijomis, apie kurias statistikos neturime. Vis dėlto aktyvesni automobilių sporto žiūrovai dažniausiai sezono metu girdi šias pavardes: Indrė Senkutė, Ernesta Globytė, Agnė Vičkačkaitė-Lauciuvienė, Aistė Antanaitytė Matukaitė, Greta Germanavičiūtė. Palyginimui, pagal FIA atliktą jos narių apklausą, Europoje yra 161 694 autosportininkai, iš jų -- 7881 moterys (beveik 5%). Pasaulyje autosporto organizacijose (FIA narėse) dirba 4763 asmenys, iš jų 1024, t. y. daugiau nei 21%, yra moterys. FIA organizacijoje – 178 darbuotojai, iš kurių 72, (daugiau nei 40%) yra moterys. FIA sporto komisijose dirba 465 asmenys, iš jų moterų ---- 41 (beveik 9%).

Daug dėmesio susilaukia tik moterims skirti autosporto renginiai. Svarbu paminėti, kad atskiri renginiai organizuojami ne todėl, kad moterys būtų nelygiavertės varžovės vyrams, o dėl to, kad moterims labai svarbus bendrystės ir palaikymo jausmas. Todėl ir Lietuvoje vykstantis „Moterų ralis“ kasmet sulaukia net kelių šimtų moteriškų ekipažų.

Pačiame LASF dar trūksta moterų įsitraukimo organizacijos veikloje. Komitetuose visuomeniniais pagrindais dirba vos kelios moterys. Kad moteris negali išmanyti techninės sporto šakos, tėra mitas. Moterys gali viską, o kompetencija nesusijusi su lytimi – ją lemia asmenybė, reiklumas sau, atsidavimas darbui. Moterų dalyvavimas organizacijos valdyme atneštų daugiau lankstumo, tolerancijos, empatijos, gebėjimo pamatyti visumą, kūrybiškumo, organizuotumo, diplomatijos.

### **O kokia padėtis LASF administracijoje? Galbūt čia darbuotojų moterų procentas didesnis?**

LASF administracijoje dirba 6 darbuotojai, du iš jų vyrai. Siekiame išsivaduoti iš buvusios biurokratinės stagnacijos ir tapti šiuolaikine organizacija, taikančia šiuolaikinius vadybos metodus, bet mus labai varžo finansinė padėtis ir žmogiškųjų išteklių trūkumas. Vis dėlto stengiamės kiekvienas kelti kvalifikaciją ir ją panaudoti atlikdami pareigas.

Nuo 2016 m. dalyvauju Europos Sąjungos finansuojamame „Success“ projekte „Sporto administravimas ir lyderystė“, kurį organizuoja 5 Europos valstybių nacionaliniai olimpiniai komitetai (tarp jų ir Lietuvos tautinis olimpinis komitetas). Jame dvipakopės atrankos konkurso keliu buvo išrinktos 40 moterų iš 5 Europos šalių (po 8 iš kiekvienos šalies), kurios savaitę Romoje mokėmės sporto vadybos iš įvairių užsienio lektorių. Tarptautiniai specialistai dėstė strateginį planavimą, finansus, marketingą, rėmimą, renginių organizavimą, žmogiškuosius išteklius, teisę. Visą savaitę turėjome intensyviai dirbti grupėse ir teoriją pritaikyti praktiškai. Tokie projektai neįkainojamai naudingi, nes visų dalyvių patirtis labai unikali, galima palyginti ir pasitikrinti, kaip moterys visoje Europoje administruoja sporto šakas, įsitvirtina tokiose didelėse organizacijose kaip FIBA (Tarptautinė krepšinio federacija) ir kitose. Gegužės mėnesį Paryžiuje bus baigiamoji šio projekto savaitė, kurios metu prieš



tarptautinę komisiją apsiginsime savo „lyderystės laipsnį“ (šypsosi). Šie mokymai jau dabar duoda grąžos – padeda operatyviai identifikuoti stipriąsias ir silpnąsias organizacijos puses, išsigrūninti tikslus ir veiksmų planą jiems pasiekti.

### **Kas Jums asmeniškai yra lyderystė? Kokia lyderė yra moteris?**

Tai – gebėjimas pakeisti pasaulį, bet iš pradžių užteks pakeisti ir organizaciją (šypsosi). Dideli pokyčiai prasideda nuo pirmo žingsnio. Mano manymu, lyderiui turėtų būti svarbu ne pripažinimas ir „antpečiai“, o žmonių motyvavimas ir įkvėpimas siekiant užsibrėžtų tikslų.

Lyderis turėtų pamiršti ir vertinimą pagal lytį. Aš žiūriu paprastai: jei gerą produktą/ paslaugą galiu gauti iš konkretaus žmogaus, man visiškai nesvarbu ar jis vyras ar moteris, tiesiog ieškau savo srities profesionalo. „Kova“ turi vykti ne tarp lyčių, o tarp specialistų. Man niekada nebuvo svarbūs titulai, jie natūraliai ateina augant profesionalumui. Daug svarbiau, ką darbai kalba apie žmogų, o ne žmogus apie juos. Nežinau, ar organizacijų psichologijoje egzistuoja toks lyderystės tipas, bet aš jį pavadinau „tyliąja lyderyste“: tai lyderystė, kai neakivaizdžiai prisiimi atsakomybę komandą vesti link tikslo, o komanda galvoja, kad tą tikslą pasiekė savarankiškai- be aiškaus lyderio. Tokia užimta pozicija pasiteisino ne kartą, juk konkuravimas veda tik link išseiktos energijos, o koncentracija į puikybę – pražūtinga.

### **Ką patartumėte moterims, besidominčiomis galimybe prisidėti prie automobilių sporto?**

Visų pirma, sugriaukite visus mitus ir stereotipus apie šią sporto šaką. Geriausiai juos griaua profesionalus požiūris ir domėjimasis ja. Tapkite profesionalė – žinios ir patirtis suteikia pasitikėjimo savimi. Kai būsite savo srities profesionalė, visi aplink pamirš lytiškumą, jus gerbs už žinias, pasiektus rezultatus ir nuveiktus darbus.

LASF – visoms iniciatyvoms atvira organizacija. Norime, kad įvairiose varžybose dalyvautų kuo daugiau moterų, jos įsitrauktų į organizacijos komitetų veiklą, atsirastų nauji renginiai ir pan. Mums nereikia kurti darbo vietų specialiai moterims – jau dabar automobilių sporte jos turi visas galimybes realizuoti save kaip sportininkes, inžinieres, mechanikes ar komandų vadoves. Jei tik moterys turi kokių klausimų, visada laukiamos LASF: patarsime ir suteiksime visą turimą informaciją, kad pirmieji žingsniai autosporte būtų sklandūs.

### **Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/automobiliu-sporte-lytis-ne-pranasumas.d?id=73977220>

<http://automanas.tv3.lt/automobiliu-sporte-lytis-ne-pranasumas/>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50148332/automobiliu-sporte-lytis-ne-pranasumas>

<http://www.98.lt/moterys-ir-automobiliu-sportas>

[http://www.sportas.info/naujienos/36550-automobiliu\\_sporte\\_lytis\\_ne\\_pranasumas.html](http://www.sportas.info/naujienos/36550-automobiliu_sporte_lytis_ne_pranasumas.html)

## **K. Pelanis: autosporte vien talento neužtenka**

Komunikacinis pranešimas

2017-03-07

**Kristijonas Pelanis – aštuoniolikmetis žiedinių lenktynių atstovas. Praėjusį sezoną puikiai pasirodęs „Autoplus Fast Lap“ lenktynėse ir užėmęs prizines vietas, sportininkas sunkiai dirba, kad pagerintų paties savo užsikeltą kartelę.**

Kaip rašoma pranešime žiniasklaidai, Kristijonas sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti visuomenę su jaunaisiais sportininkais ir papasakojo apie savo pasiruošimą varžyboms bei automobilių sporto svarbą gyvenime.

### **- Kas tave atvedė į automobilių sportą?**

– Smalsumas. Nuolat stebėdavau įvairias autosporto varžybas, kol atsirado noras pereiti iš žiūrovo pusės į dalyvio. Savo, kaip sportininko, karjerą pradėjau nuo slalomo varžybų, o po kelių metų nusprendžiau save išbandyti ir žiedinėse lenktynėse.

### **- Kodėl iš daugelio automobilių sporto šakų pasirinkai būtent žiedines lenktynes?**

– Važiuoti žiedinėse lenktynėse buvo lyg natūralus pasirinkimas. Kadangi, ne vienus metus jau buvau dalyvavęs slalomo varžybose, kuriose įgijau nemažai patirties, tai norėjosi tobulėti ir toliau. Slalome važiuodavau vienas, gana trumpas distancijas, o žiedas žavi tuo, kad čia vyksta atvira kova, kurioje varžaisi su kitais lenktynininkais.

Be to, žiedinėje trasoje reikia daugiau koncentracijos, atidaus aplinkos stebėjimo. Būtent tai mane ir sužavėjo.

### **- Ką manai apie žiedinių lenktynių padėtį Lietuvoje?**

– Žiedines lenktynes mūsų šalyje įvardinčiau kaip besivystančią šaką – ji nėra nauja, tačiau ne itin sparčiai auganti. Lietuvoje vykstančios lenktynės kol kas nėra tokios populiarios, kaip panašūs čempionatai kitose šalyse. Turime tikrai gerų vairuotojų, net ir jaunimo tarpe, tačiau labai mažą terpę pasireikšti bei tobulinti save. Manau, kad investavus daugiau lėšų į trasas, tikrai galėtume turėti aukšto lygio varžybas Lietuvoje ir didesnę susidomėjimą jomis.

**- Kokias savybes tau išugdė autosportas?**

– Šis sportas išugdo išties daug praktiškų savybių, kurios padeda ne tik trasoje, bet ir už jos ribų. Kaip svarbiausias išskirčiau tikslumą, atsakingumą, greitą reakciją, atsargumą bei komandinį darbą.

**- Kaip kovoji su įtampa varžybų metu?**

Stresas ir įtampa automobilių sporte – neišvengiami. Tačiau visa tai dingsta akimirksniu vos užgesus šviesoforui - tuo metu mintys sukasi tik apie vairavimą, trajektorijas, aplinkos bei automobilio stebėjimą.

Sunkiausia lenktynėse yra „neperdegti“ ir nepadaryti kažko per daug, kas vėliau galėtų turėti neigiamos įtakos rezultatui. Stengiuosi susikonsultuoti į važiavimą, išlikti šaltų nervų, vietoj to, kad auginčiau vidinę įtampą. Autosportas – tiek pat psichologinis, kiek ir fizinis užsiėmimas, tad paruošti varžyboms reikia ne tik techniką, bet ir patį save.

**- Kiek paprastai laiko užtrunka pasiruošimas varžyboms?**

– Tikriausiai visus metus, nes gerinti reikia ne tik vairavimo įgūdžius ir automobilio techniką, bet ir vairuotojo fizinę bei psichologinę pasiruošimą, į kurį įeina savęs bei varžovų analizavimas, situacijų įsivaizdavimas, žinių apie techniką gilinimas ir panašūs dalykai. Turbūt daugeliui žinoma Benedikto Vanago frazė – „Dakaras baigėsi, prasideda Dakaras“, tinka visoms autosporto šakoms. Pasibaigus varžyboms ar sezonui, darbas ir pasiruošimas kartu su tuo nesibaigia, o įgauna naują pradžią.

**- Ar po varžybų nesunku vėl įprastai elgtis keliuose ir laikytis visų nurodytų taisyklių?**

– Keliuose laikytis taisyklių nėra sunku, nes pakankamai „išsikraunu“ varžybose. Lenktynėms yra trasa, miesto gatvės skirtos ne tam. Stengiuosi laikytis kelių eismo taisyklių ir skatinu tai daryti ir kitus.

**- Tavo nuomone, kiek sėkmingo rezultato sudaro: talentas, sunkus darbas ir aplinkybės?**

– Visos šios dalys yra svarbios ir vieną kitą jungiančios siekiant bendro rezultato. Žinoma, vien talentas ne visada gali padėti trasoje. Taip pat pasitikėti vien aplinkybėmis būtų naivu. Manau, kad svarbiausia iš šių dalių yra sunkus darbas, kuris gali šiek tiek atpirkti nenumatytus atvejus. Be to, pagal šį kriterijų lengviausia pamatuoti pasiektus rezultatus.

**- Kokius lūkesčius esi išsikėlęs sau automobilių sporte?**

– Pagrindiniai mano tikslai – tobulėti, įgyti dar daugiau patirties, nes esu dar jaunas vairuotojas ir viskas priešakyje. Kol kas patirties semiuosi žiedinėse lenktynėse, kartais sudalyvauju ir slalomuose, tačiau ateityje tikrai neatsisakysčiau išbandyti ir kitas autosporto sritis.

**- Kas tave labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?**

– Mane labiausiai motyvuoja rezultatas. Pasibaigus lenktynėms pamatai, ko pasiekei investavęs laiką į pasiruošimą, atidavęs visas savo ir komandos jėgas .

**- Kaip vertini praėjusį savo sezoną? Kokius tikslus esi išsikėlęs naujam?**

– Praėjusių metų rezultatas išties stebina mane patį, nes pasiruošti jam neturėjau daug laiko, bet pasiekiau gana neblogų rezultatų. Dalyvavau „Autoplius Fast Lap“ lenktynėse ir bendroje įskaityje užėmiau 2-ąją vietą „Time Attack“ bei 3-iąją vietą „Wolf Race“ važiavimuose. Rezultatai tikrai džiugina. Aukštai užsikėliau kartelę, todėl ateinantį sezoną tikiuosi nenusileisti pats sau.

**- Ar turi autoritetų, į kuriuos stengiesi būti panašus?**

– Visada žavėjaisi Ayrtonu Senna ir jo vairavimo stiliumi bei visišku atsidavimu autosportui. Jis kaskart pabrėždavo, koks svarbus yra sunkus darbas ir pasiruošimas norint siekti aukštumų, taip pat tai, kad reikia visuomet būti susikoncentravusiam į savo tikslą, vis bandyti įveikti savo ribas. Tuo trasoje ir už jos vadovaujuosi ir aš.

**Internetė:**

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/k-pelanic-autosporte-vien-talento-neuztenka.d?id=73962858>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lenktynininkas-kristijonas-pelanic-autosporte-vien-talento-neuztenka-25-765092>

<http://automanas.tv3.lt/kristijonas-pelanic-autosporte-vien-talento-neuztenka/>

<http://www.sportas.info/naujienos/36529-autosporte-vien-talento-neuztenka.html>

# „15min“ – jau su nauju vadovu

2017-03-06

**Ramūnas Šaučikovas nuo šiandien tampa naujienų portalų „15min“ ir naujienų agentūros „BNS Lietuva“ direktoriumi.**

Ponas Šaučikovas 2001–2004 m. vadovavo Švedijos žiniasklaidos grupės MTG padalinio Lietuvoje pardavimų skyriui, 2004–2008 m. – vadovu. 2009–2014 m. p. Šaučikovas buvo komunikacijos įmonių grupės „Publicum Group“ generalinis direktorius ir valdybos narys, pastaruosius metus – Lietuvos automobilių sporto federacijos narys.

„15min“ ir „BNS Lietuva“ savininkės „Eesti Meedia“ generalinis direktorius Svenas Nuutmannas, kaip rašoma „15min“ portale, itin vertina naujojo vadovo ilgametę vadovavimo patirtį žiniasklaidos, reklamos ir viešųjų ryšių srityse.

VŽ rašė, kad prieš kelias savaites šalių susitarimu „15min“ paliko Tomas Balžekas, ilgametis portalo vadovas, po savaitės pasitraukė ir Gabrielė Burbienė, portalo generalinio direktoriaus pavaduotoja.

Pokyčių banga nusirito ir Latvijoje – čia buvo atleista naujienų agentūros LETA, priklausančios „Eesti Meedia“, ilgametė vadovė Una Klapkalne.

VŽ rašė, jog žinia, kad bendrovę šalių susitarimu palieka p. Balžekas, buvo paskelbta vos pranešus apie sėkmingus portalo 2016 m. rezultatus.

2016 m. „15min“ pajamas išaugino daugiau nei 36% ir po metų pertraukos vėl dirbo pelningai. Portalo pajamos pakilo per 36%, nuo 3,17 mln. Eur 2015 m. iki 4,33 mln. Eur 2016 m. UAB „15min“ praėjusiais metais uždirbo 396.000 Eur pelno prieš mokesčius ir nusidėvėjimą (EBITDA) t. y. 2,5 karto daugiau nei 2015 m., kai EBITDA rezultatas buvo 154.000 Eur.

Grynasis pelnas 2016 m. siekė 176.000 Eur, kai 2015 m. portalas skaičiavo 66.000 Eur nuostolių. Užpernai metus portalas baigė nuostolingai, nors 2014 m. skaičiavo pirmą pelną veiklos istorijoje (312.000 Eur).

Tuokart kalbintas p. Balžekas VŽ teigė, jog ši žinia jam buvo staigmena.

„Kodėl? Nėra konkrečių priežasčių. Ką veiksiu toliau, dar nežinau, ramiai apsvarstysiu ir nuspręsiu. Turbūt reikia atsikvėpti nuo tiek daug metų, įdėtų į vieną bendrovę. Tikiuosi, kad žmonės, kurie valdo žiniasklaidą, supranta, kokia tai yra atsakomybė ir ką jie daro“, – tąkart kalbėjo p. Balžekas.

**Internetė:**

<http://vz.lt/medijos/2017/03/06/15min--jau-su-nauju-vadovu>