

„Lietuvos automobilių sporto federacija“
ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS

Visetas | 2017

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	<i>alfa.lt (633 518)</i>	<p>Plytinės kartodromo jubiliejus su konflikto prieskoniu</p> <p>Kartingo eros pradžioje varžybos paprastai vykdavo „trasose“, kurių kontūrus žymėjo senos padangos. Tuo metu Plytinės gatvėje – tolimame priemiestyje – buvo atidaryta vairuotojų rengimo mokykla, turėjusi savo autosporto skyrių. Jos vadovai paprašė architekto Vikio Olekos (be kita ko jis ir Lietuvos automobilių sporto federacijos steigėjas ir pirmasis vadovas) suprojektuoti mažą, vieno aukšto pastatėlį. Tačiau V. Oleka atvažiavęs į tam skirtą sklypą ir užlipęs apsidairyti ant greta buvusios kalvos ir pamatė nemažą laukymę, kurią bent jau teoriškai buvo galima paversti kartodromu.</p>	2017-04-28	Minima kontekste.

	<p>delfi.lt (1 333 355)</p>	<p>Lenktynininkų treniruočių erdvės. Lietuvos atvejis</p> <p>Kaip teigia LASF drifto komiteto pirmininkas Linas Ramoška, drifteriai Lietuvoje turi pakankamai lokacijų, kur ir kam rengti treniruotes yra.</p> <p>„Kadangi drifto sportininkų yra daug ir visur, tai turime kelias pagrindines treniruočių vietas. Visų pirma, tai yra Kačerginės „Nemuno žiedas“ su mažąja drifto trasa, kuri yra visiškai tikslinė ir tam puikiai tinkanti. Vilniaus regionas turi „N40“ vyrų autoklubo aikštelę, dar vadinamą „Driftlandu“. Taip pat vilniečiai turi ir „Pilialaukio“ aikštelę tarp Vilniaus ir Trakų. Taigi šio miesto drifteriai tikrai nėra nuskriausti, nors jie galbūt jaučia greitesnių trasų trūkumą. Klaipėdiečiai treniruojasi Latvijoje, Rude mieste, kur yra puiki buvusi kartingo trasa. Klaipėdos šonaslydininkai noriai ten vyksta, nors keliauti į vieną pusę tenka apie 80 km. Be to, dar yra Kėdainių aerodromas - tiems, kurie nori pasivažinėti greičiau“, - drifto treniruočių specifiką aiškino L. Ramoška.</p>	<p>2017-04-28</p>	<p>LASF drifto komiteto pirmininko komentaras.</p>
	<p>15min.lt (1 103 953) lrytas.lt (938 090) automanas.tv3.lt (931 954) alfa.lt (633 518) sportas.info.lt</p>	<p>Žiūrovų elgesys automobilių sporto varžybų metu vis dar kelia nerimą</p> <p>Prasidedant automobilių sporto renginių sezonui, viena pagrindinių temų tampa jų saugumas. Kiekvienų varžybų metu gali pasitaikyti visiškai neplanuotų ir pavojingų situacijų, kurios tinkamai nesuvaldytos gali</p>	<p>2017-04-27</p>	<p>Pranešimas spaudai.</p>

		<p>atnešti tragiškas pasekmes.</p> <p>Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Saugaus varžybų organizavimo (SVO) komiteto pirmininkas Remigijus Antanavičius pasakoja apie tai, kaip kiekvienas žiūrovas gali prisidėti, kad varžybos būtų saugesnės.</p>		
	<i>delfi.lt (1 333 355)</i>	<p>Ralio ir žiedo senjorai negali be lenktynių</p> <p>Už pasiektus geriausius rezultatus atskirose klasėse „Velykinio slalomo“ dalyviai buvo apdovanoti dar ir vardinėmis taurėmis. <...></p> <p>Veteranų grupės 1- B klasės dalyvis (nuo 50 iki 60 metų) Vytautas Aleksynas gavo LASF prezidento Romo Austinsko taure, o tos pačios amžiaus grupės 1- A klasės dalyvis Arūnas Lėckas – AB „Kauno Grūdai“ gen. direktoriaus Tautvydo Barščio įsteigtą taure .</p>	2017-04-27	Minima kontekste.
	<i>15min.lt (1 103 953)</i> <i>automanas.tv3.lt (931 954)</i> <i>fastlap.lt</i> <i>98.lt</i>	<p>Nauji metai, nauji ratai</p> <p>Viešnage „Autoplus.lt Fast Lap“ dalyvio Juliaus Skirmanto garaže</p> <p>Šiais metais „Wolf Race“ žiedinės lenktynės tampa Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) patvirtintu žiedinių lenktynių čempionatu. Tai nepadės Juliui ir kitiems lenktynininkams būti greitesniems, bet sezono pabaigoje greičiausias lenktynininkas galės paskambinti mamai ir pasigirti – tapau Lietuvos čempionu.</p>	2017-04-25	Minima kontekste.

	<p><i>delfi.lt (1 333 355)</i></p>	<p>Lietuviški automobilių kroso ypatumai: ryškiausi istorijos blyksniai</p> <p>Amžininkų teigimu, šis renginys sulaukė neregėto susidomėjimo, o netrukus po to jauno architekto Vikio Olekos (beje, gegužę švęsiančio 85-ąjį gimtadienį) iniciatyva buvo įkurta Lietuvos automobilių sporto federacija bei pradėtos organizuoti nacionalinės ralio bei žiedo pirmenybės. Didžiausi to meto benzinalviai sukirtę rankomis su Vilnius bei Kauno taksi parkų vadovais subūrė Lietuvos rinktinę, kuri jau 1962-aisiais tapo sąjungos ralio čempione.</p>	<p>2017-04-21</p>	<p>Minima kontekste.</p>
	<p><i>delfi.lt (1 333 355)</i> <i>15min.lt (1 103 953)</i> <i>automanas.tv3.lt (931 954)</i> <i>98.lt</i></p>	<p>Startavo pirmasis Lietuvoje virtualių žiedinių lenktynių čempionatas</p> <p>„Neste Dream 2 Drive“ atidaryme LASF prezidentas R. Austinskas pabrėžė, kad šioms lenktynėms čempionato titulas suteiktas neatsitiktinai.</p> <p>„Net ir tarptautinė automobilių federacija (FIA) pripažįsta ženklų virtualių lenktynių indėlį į automobilių sportą. Todėl džiaugiuosi, kad Lietuva žengia koja kjon su tarptautinėmis tendencijomis. Virtualus lenktynių čempionatas leidžia išbandyti automobilių sportą dideliame skaičiui entuziastų. Galbūt ne visi virtualūs lenktynininkai išvažiuos į realias trasas, bet čempionato metu įgyta patirtis bei žinios prisidės prie bendros vairavimo kultūros</p>	<p>2017-04-15</p>	<p>LASF prezidento komentaras.</p>

		Lietuvoje augimo “, – savo išvalgomis dalijosi R. Austinskas.		
	<i>delfi.lt (1 333 355)</i> <i>15min.lt (1 103 953)</i> <i>lrytas.lt (938 090)</i> <i>automanas.tv3.lt (931 954)</i> <i>alfa.lt (633 518)</i> <i>98.lt</i> <i>gzeme.lt</i> <i>udiena.lt</i> <i>4x4perimetras.lt</i> <i>zemaitijosgidas.lt</i> <i>prim.lt</i>	Bekelės fanai rengiasi sezonui „Pagal dar pernai Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) patvirtintą reglamentą, 2017 m. sezone 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, – sako LASF 4x4 komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis. – Džiugu, kad vis daugiau sportininkų iš savo garažų jau išvairuoja pirmenybėms parengtą techniką, kurios tinkamumą varžyboms trasoje ir bekelėje testuoja kovinėmis sąlygomis.“	2017-04-14	LASF 4x4 komiteto pirmininko komentaras.
	<i>delfi.lt (1 333 355)</i> <i>15min.lt (1 103 953)</i> <i>lrytas.lt (938 090)</i> <i>automanas.tv3.lt (931 954)</i> <i>sportas.info.lt</i> <i>98.lt</i>	Broliai Gezevičiai: tik atsidavus darbui galima patirti autosporto malonumą Deividas (24 metai) ir Evaldas (23 metai) Gezevičiai – brolių ekipažas, kuris ralio-sprinto varžybose dalyvauja ketvirtus metus. Nors kartais keičiasi pozicijomis, tačiau dažniausiai Deividas vairuoja, o Evaldas – kruopščiai šturmanauja. Ekipažo planuose – ne tik aukščiausi rezultatai varžybose, tačiau ir naujas automobilis. Sportininkai sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF)	2017-04-06	Pranešimas spaudai.

		iniciatyvos, kuria siekiama pristatyti jaunąją automobilių sporto atstovų kartą.		
	<i>delfi.lt (1 333 355)</i>	<p>Ralio meistras – neįgalus piloto iššūkis</p> <p>Pradėjęs dirbti Lietuvos žmonių su stuburo pažeidimais asociacijoje vairuotoju ir vairavimo instruktoriumi, nuo 2002-ųjų Gintaras keletą kartų tapo ralio „Aplink Lietuvą“ čempionu bei prizinininku savo klasėje ir atkreipė į save ralio visuomenės dėmesį. Nuo 2004-ųjų jį globoja automobilių sporto profesoriumi vadinamas treneris, LASF viceprezidentas Jonas Dereškevičius.</p> <p>„Kiek galėjau, padėjau Gintarui tiek rengiant automobilių lenktynėms, tiek treniruojantis, tiek startuojant. Savo sugebėjimus ralio trasose jis jau yra įrodęs – kai kurie rezultatai tikrai nepadarytų gėdos net sveikiems vairuotojams“, – patikino J. Dereškevičius, padovanojęs Gintarui treniruočių simulatorių.</p>	2017-04-06	LASF viceprezidento komentaras.

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Plytinės kartodromo jubiliejus su konflikto prieskoniu

2017-04-28

Pirmoji Lietuvoje profesionali kartingo trasa, įsikūrusi Vilniaus pakraštyje esančioje Plytinės gatvėje, šį balandį švenčia 50-ąjį gimtadienį.

Kartingo eros pradžioje varžybos paprastai vykdavo „trasose“, kurių kontūrus žymėjo senos padangos. Tuo metu Plytinės gatvėje – tolimame priemiestyje – buvo atidaryta vairuotojų rengimo mokykla, turėjusi savo autosporto skyrių. Jos vadovai paprašė architekto Vikio Oleko (be kita ko jis ir Lietuvos automobilių sporto federacijos steigėjas ir pirmasis vadovas) suprojektuoti mažą, vieno aukšto pastatėlį. Tačiau V. Oleka atvažiavęs į tam skirtą sklypą ir užlipęs apsidairyti ant greta buvusios kalvos ir pamatė nemažą laukymę, kurią bent jau teoriškai buvo galima paversti kartodromu. Būtent taip ir buvo padaryta, nors derinant projektavimo instituto paruoštą trasos projektą teko perkelti tiesiai per tą laukymę ėjusios aukštos įtampos elektros tiekimo linijos atramas. Šiuos rebusus išsprendus „Plytinės kartodromo“ statybos „Vilniaus miesto darbo žmonių deputatų tarybos vykdomajame komitete“ nutarimu Nr. 238 buvo palaimintos 1967-ųjų balandžio 28 d.

Po ketverių metų, 1971-aisiais, naujajame kartodrome jau vyko pirmosios lenktynės. Nuo tada vieno geriausiai tvarkomų Vilniaus sporto kompleksų veikla niekada nebuvo nutrūkusi.

Sovietmečiu tai buvo išskirtinai profesionalams skirtas sporto objektas, o Lietuvai atgavus Nepriklausomybę ši sporto bazė plačiai atvėrė duris mėgėjams, kartingo entuziastams bei būsimiesiems profesionalams – pirmuosius žingsnius į greičio pasaulį žengiantiems vaikams.

„Kartingų sportas – pirmoji pakopa į automobilių sporto viršūnę, – įsitikinęs VšĮ „Plytinės kartodromas“ direktorius Darius Jonušis. – Neatsitiktinai visi automobilių sporto karaliene laikomos „Formulės 1“ pilotai savo kelią pradėjo būtent nuo kartingo. Jei neturėsime gerų kartingo trasų, nesudarysime tinkamų sąlygų treniruotis, kelti meistriškumo vaikams ir jaunimui, ateityje neturėsime nė vieno gero žiedininko, kroso ar ralio meistro, garsinančio Lietuvą.“

Beje, pastaraisiais metais ši trasa nuolat atakuojama tiek neseniai kaimynystėje įsikūrusių individualių namų gyventojų, tiek nekilnojamo turto verslo ryklių, norinčių šią erdvę užstatyti. Savivaldybė beveik reguliariai gauna skundų dėl esą pernelyg didelio triukšmo iš ambicingų veikėjų, kurie čia atsikraustė puikiai žinodami, kad kartodrome niekas šaškėmis nežaidžia...

Gera žinia ta, kad šio specifinio objekto svarbą jaunimo užimtumui ir saugaus eismo gerinimui pagaliau suprato ir Valstybinės institucijos, kurios palaiko ir pagal galimybes padeda. Juk kasmet čia vyksta po šimtą įvairių varžybų, renginių ir lenktynių, kuriose dalyvauja keli tūkstančiai būsimų ir esamų profesionalių lenktynininkų.

„Respublikos sporto vadovai ir sporto visuomenė neabejoja, kad 50-čio jubiliejų pažyminti VŠĮ „Plytinės kartodromas“ ne tik gerins savo bazės infrastruktūrą, suburs ir lenktyniavimo meno išmokys daug gabaus jaunimo, kuriam ateityje lemta garsinti mūsų šalies vardą, - sveikindamas garbingos sukakties proga kalbėjo Kūno kultūros ir sporto departamento vadovas Edis Urbonavičius. – Labai svarbu, kad ir toliau savo vairavimo įgūdžius čia galėtų tobulinti visi norintys“.

Būtent tokius tikslus deklaravo ir šiame objekte, vieninteliame iš šalies automobilių sporto bazių, 2011 metų pabaigoje apsilankęs Tarptautinės automobilių sporto federacijos (FIA) prezidentas Jeanas Todt'as, anksčiau daug metų vadovavęs „Formulės 1“ „Ferrari“ ekipai.

Internetė:

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50167628/plytines-kartodromo-jubilejus-su-konflikto-prieskoniu>

Lenktynininkų treniruočių erdvės. Lietuvos atvejis

2017-04-28

Kur pasitreniruoti? Toks klausimas tikriausiai kyla daugeliui jaunų žmonių, kurių kraujagyslėmis sruvena ne tik eritrocitai su leukocitais, bet ir šlakelis 98 oktano benzino. Deja, atsakymas kur kas sudėtingesnis, nei gali pasirodyti iš pirmo žvilgsnio.

Galingo bolido, teorinių žinių ir didžiulio noro lenktyniauti – neužtenka. Treniruotės yra tai, ko reikia žmogui, kuris šiandien nusprendė pradėti slalomo, ralio, žiedo, drifto ar kitos autosporto šakos lenktynininko karjerą. Treniruotės būtinos kaip oras ir profesionaliems lenktynininkams, norintiems pasiruošti įvairioms varžyboms, „nušlifuoti“ trajektorijas ar tiesiog palaikyti sportinę formą.

Vieną atsakymą į klausimą „kur galima tai padaryti?“, greičiausiai žino visi. „Nemuno žiedas“ benzinalvių gildijoje tapęs bemaž bendrine sąvoka, panašiai kaip „džipas“ ar „pampersas“, nes tiesiog yra vienintelė profesionali lenktynėms ir pačioms įvairiausioms treniruotėms pastatyta arena. Tačiau bandydami įvardinti antrą tokį objektą, teks gerokai palaužyti galvą.

Kartingistams geri laikai

Didelė dalis susidomėjusių autosportu, karjerą pradeda dar vaikystėje ir pirmiausia sėda prie karto vairo. Vyresnio amžiaus jaunuoliai ar vyrai, taip pat neretai atranda savyje užslėptų lenktynininko genų ir trūks plyš nori išbandyti jėgas ne prie kompiuterinio simulatoriaus. Kartingas – ta sporto šaka, kuri duoda esminius sportinio vairavimo pagrindus, yra sąlyginai nebrangi ir visiems prieinama.

Lietuvoje tikrai turime daug puikių kartingo centrų, pradedant penkiasdešimtmetį mininčiu Plytinės kartodromu ir baigiant itin išpopuliarėjusiais uždarų patalpų kartodromais. Prieš pusantrų metų autostrados Vilnius – Kaunas pusiaukelėje po bemaž 40 metų pertraukos buvo atidaryta visiškai nauja „Speedway“ trasa. Kartodromuose Anykščiuose ir Aukštadvaryje paklota nauja danga. Naujam gyvenimui neseniai prikeltas ir Smalininkų kartingo centras. Bene vienintelis projektas, užstrigęs dėl pernelyg kaprizingų finansinių partnerių ir nerealių sąlygų – naujos „A“ klasės trasos statybos netoli Marijampolės.

Šios sporto šakos mylėtojai nuolat kviečiami į pačias įvairiausias mėgėjiškas ar profesionalias varžybas, o būsimus sportininkus jau nuo pat mažų dienų galima leisti į kartingo mokyklas. Be to, kartus mėgsta bene visi, net ir visiškai neturintys jokio kontakto su automobilių sportu.

Taigi norint užsiauginti gerą kartingistą – problemų kaip ir nėra – tereikia noro, talento ir, žinoma, finansų. Tačiau vietų, kur tą lenktyniavimo norą realizuoti – Lietuvoje pilna.

Slalomo treniruočių vingrybės

Vieni savo lenktynininko karjerą pradeda nuo kartingo, o kiti automobilių sportu rimčiau susidomi nusprendę pirmą kartą startuoti mėgėjiškose slalomo varžybose, po kurių galbūt vos tik vairuotojo pažymėjimą gavęs jaunuolis užsikrečia šia „liga“ ir dega noru varžytis vėl ir vėl. Įvairios slalomo varžybos Lietuvoje vyksta bene kiekvieną savaitgalį, žiemą-vasarą, taigi galimybių tiek lenktyniauti, tiek iš dalies treniruotis pačių lenktynių metu – yra.

Koks susidomėjimas šia lenktynių atmaina tarp jaunų žmonių iliustruoja faktas, kad į dažnas slalomo varžybas įvairiuose Lietuvos miestuose užsiregistruoja arti šimto ar daugiau dalyvių. Taigi natūralu, kad bent pusė jų kažkur labai norėtų ir galėtų treniruotis papildomai prieš varžybas. Reguliarios treniruotės leistų žymiai greičiau užauginti jei ne naują čempioną, tai bent jau suformuoti gerus kasdienio vairavimo įgūdžius.

Tačiau viskas paprasta tik teoriškai. Praktiškai slalomo mėgėjams treniruotis prieš varžybas pakankamai sudėtinga, nes į bet kokią aikštelę nenuvažiuosi, kugelių neišsidėlios ir tarp jų nepalakstysi. Dauguma atvejų tokia treniruotė baigsis kur kas anksčiau nei slalomo mėgėjo entuziazmas, nes prisistatę policijos pareigūnai įteiks ne medalį už meistrišką važiavimą, o baudos kvitą už „chuliganiškus veiksmus“. Be to, kiekviena aikštelė turi savininką, todėl be suderinimo pradėjus treniruotes geriausiu atveju būsite priverstas raudonuoti ir atsiprašinėti. Dar prarasite 100 karmos taškų.

Žiūrint iš kitos pusės, treniruotė be instruktoriaus taip pat nėra itin efektyvi, kadangi už nugaros nebus patarėjo, įvertinančio mokinio klaidas ir pateikiančio jam profesionalias rekomendacijas.

Gera žinia, kad slalomo treniruotes nuolat rengia įvairūs autoklubai ar sportiniai vairavimo centrai, vietų treniruotėms taip pat rasti galima, bet jų ieškant teks apsišarvuoti kantrybe.

Štai Vilniaus „Sportinio vairavimo centro“ (SVC) direktorius Andrejus Savčenko sako, kad slalomo treniruočių paklausa yra, o grupines treniruotes jis organizuoja kas antrą savaitę. Taip pat rimtai sportu besidomintys žmonės nuolat prašo ir individualių treniruočių sesijos.

Tačiau Andrejus įvardija slalomo treniruotėms prieinamų vietų problemą. „Tokių aikštelių Vilniuje ir aplink jį yra mažai, o po neseniai Trakų miesto tarybos sprendimo jų dar labiau sumažėjo – jie nusprendė uždaryti visiems automobilių entuziastams gerai žinomą stovėjimo aikštelę miesto pakraštyje greta Galvės ežero. Ji atiduota vienai vairavimo mokyklai. Nepaisant to, taryba siūlo kitą vietą, tačiau pastaroji aikštelė yra mažiau saugi“, – apgailestavo A. Savčenko.

Jis taip pat paminėjo, kad norintys slalomo treniruočių į „Sportinio vairavimo centrą“ kreipiasi ir dėl organizacinių niuansų: „Yra gerokai paprasčiau atvažiuoti, kaip sakoma ant gatavo, ir nesirūpinti nei leidimais, nei aikštelės paieška ar nuoma, plius gauti instruktoriaus patarimų. Perkama tiesiog išbaigtas produktas“.

Aikštelės, kaip ir kiekvienas turtas turi savo šeimininką, su kuriuo galima susitarti, jam sumokėti ir treniruotis. Tačiau realiai rasti tokių aikštelių yra sudėtinga, o kartais ir derinimo procesas trunka per daug ilgai.

„Pavyzdžiui, treniruotes galima rengti „Siemens“ arenos aikštelėje, kuri priklauso Vilniaus miesto savivaldybei ir yra viešojo naudojimo. Kiekvieną kartą ką nors ten darant reikia kreiptis į savivaldybę ir prašyti leidimo. Taigi dėl dviejų valandų treniruotės, reikia įveikti dviejų savaitių leidimų gavimo maratoną. Tai tikrai sudėtinga“, – pasakojo A. Savčenko.

SVC kainos gana krikščioniškos: užsiregistravę poros valandų treniruotei piniginę palengvinsite viso labo 12 eurų.

Bene vienintelė vieta Vilniuje, kur susitarti dėl treniruočių paprasta – „N40“ vyrų autoklubo aikštelė Graičiūno gatvėje. Tiek slalomui, tiek driftui tinkančios teritorijos šeimininkai visada sako „taip“, jei tik tuo metu ten jau nevyksta kokie nors renginiai.

Žiedininkams - „Nemuno žiedas“

Kai lenktynininkas išauga slalomą ar kartingą, 7 atvejais iš 10 pradeda dairytis į žiedo pusę. Padarius šią prioritetų rokiruotę treniruočių reikšmė dar labiau išauga. Vieta, kur galima šlifuoti tokio pobūdžio vairavimo įgūdžius, Lietuvoje tam yra, tačiau tik viena.

Vienintelės Lietuvoje esančios žiedinių lenktynių trasos „Nemuno žiedas“ administratoriai savininkai suteikia galimybę rengti treniruotes tiek žiedo, tiek drifto mėgėjams ištisus metus. „Kačergoje“ dažnai rengiami vadinamieji „Track Day“ renginiai, kuomet susirinkę adrenalino mėgėjai suka ratus bandydami prisijaukinti savo automobilius ar ieškodami trasos lopinėlių, kuriuose galėtų atlošti bent po vieną dešimtąją sekundės dalį. Į tokio tipo treniruotes žmonės itin noriai renkasi ir tai dar kartą įrodo, kad domėjimasis automobilių sportu yra didžiulis įvairaus profesionalumo lygiuose bei skirtingose šakose.

Tiesa, toks malonumas nėra pigus. Mažiausia kaina, kurią reikia pakloti už treniruotę per vadinamąsias „Discount Day“ akcijas – 30 eurų. Šiaip už 300 eurų įsigijus 20 valandų abonementą valandos kaina siekia 15 eurų.

Jeigu žiedinių lenktynių propaguotojai nori didesnio trasų įvairumo, galima vykti treniruotis į Rygoje įsikūrusią „Bikernieki“ trasą arba Estijos Pernu mieste esantį „auto24ring“ žiedą. Latviškos trasos valandos kaina yra 26 eurai, o estiškos – 30 eurų. Tačiau sumokėjus 60 eurų čia galima įsigyti bilietą visai dienai.

Drifteriai treniruoja Lietuvoje ir Latvijoje

„Nemuno žiedas“ taip pat noriai priima ir norinčius pasitreniruoti šonaslydžio atstovus, kurie čia renkasi ir tam skirtų specialių renginių – „Pūtadienių“ – metu, kuomet leisdami padangas dūmais, drifteriai mokosi suvaldyti milžinišką galią po grandiozinių perdirbtų operacijų įgiję bolidai.

Kaip teigia LASF drifto komiteto pirmininkas Linas Ramoška, drifteriai Lietuvoje turi pakankamai lokacijų, kur ir kam rengti treniruotes yra.

„Kadangi drifto sportininkų yra daug ir visur, tai turime kelias pagrindines treniruočių vietas. Visų pirma, tai yra Kačerginės „Nemuno žiedas“ su mažąja drifto trasa, kuri yra visiškai tikslinė ir tam puikiai tinkanti. Vilniaus regionas turi „N40“ vyrų autoklubo aikštelę, dar vadinamą „Driftlandu“. Taip pat vilniečiai turi ir „Pilialaukio“ aikštelę tarp Vilniaus ir Trakų. Taigi šio miesto drifteriai tikrai nėra nuskriausti, nors jie galbūt jaučia greitesnių trasų trūkumą. Klaipėdiečiai treniruojasi Latvijoje, Rude mieste, kur yra puiki buvusi kartingo trasa. Klaipėdos šonaslydininkai noriai ten vyksta, nors keliauti į vieną pusę tenka apie 80 km. Be to, dar yra Kėdainių aerodromas - tiems, kurie nori pasivažinėti greičiau“, – drifto treniruočių specifiką aiškino L. Ramoška.

Ralio atstovams – unikali treniruočių erdvė

Su kokiomis problemos susiduria erdvių treniruotėms ieškantys ralio žmonės? Jiems reikia žvyrkelių su begale skirtingų charakteristikų posūkių ir tramplynų. Tai galima rasti tik bendro naudojimo keliuose, tačiau rengiant tokio tipo treniruotes reikia gauti įvairius leidimus, paruošti trasą, o po to ją sutvarkyti. Taip pat vykstant treniruotei - itin svarbu tinkamai pasirūpinti saugumu, kad niekas netikėtai neišlįstų į uždara kelią ruožą, todėl kaskart sumanę testuoti savo kovinę techniką pilotai privalo ne tik informuoti netoliese gyvenančius žmones, bet ir gauti jų sutikimą. Kai kuriais atvejais tai sudėtingesnė užduotis nei susitarti su specialiosiomis tarnybomis: policija, greitosios medicininės pagalbos bei ugniagesių gelbėtojų. Padaryti pirmąjį gyvenime špagatą išėjus į pensiją ko gero yra lengviau.

Tačiau 2015-ųjų gruodį, Trakų rajone – 70 km nuo Vilniaus ir 90 km nuo Kauno buvo atidarytas unikalus autodromas – „Auto moto parkas“, kur 24 hektarų plote įrengta didelė žvyru dengta trasa su daugybe posūkių bei tramplynų. Trasos danga kruopščiai prižiūrima ir išlyginama po kiekvienos treniruočių sesijos.

Visiškai saugiai, privačioje teritorijoje, kur nevyksta joks eismas, treniruotis gali tiek mėgėjai, tiek ralio profesionalai, tiek norintys tiesiog išlieti susikaupusią energiją. Čia galima lėkti su savo arba su trasos savininkų nuomojamais automobiliais.

Ralio trasos nuoma vienam bolidui, priklausomai nuo savaitės dienos ir ant automobilio sumontuotų padangų, vienai valandai kainuoja 15-25 eurus.

Kaip teigia šio komplekso vadovas Lukas Perminas, kai kurie čia atvykę žmonės šią vietą įvardija kaip rojų žemėje, kur gali sėsti ir ramiai gazuoti.

„Žmonės, apsilankę „Auto moto parke“, džiaugiasi, kad atsirado tokia vieta, nes rengiant testus užsidaryti žvyru dengtus kelio ruožus yra pakankamai sudėtinga arba daug kas neturi tam galimybių. Pas mus treniruotis gali bet kas ir visa tai kainuoja kelis

kartus mažiau. Trasa yra uždaroje, privačioje teritorijoje, taigi čia saugu – joks kitas eismo dalyvis į trasą netikėtai neišvažiuos. Trasa dar yra saugi ir dėl to, kad ji yra atviroje vietovėje, jos kraštuose nėra griovių, kurie greičio ruožuose ralio metu išlėkus bolidui dažnai priverčia jį verstis. Trasa yra nuolat prižiūrima ir paruošiama prieš kiekvieną važiavimą“, – pasakojo Lukas.

Vasaros metu sezonas būna gana įtemptas, o savaitgaliai bene visi rezervuoti iš anksto. Žiemą parką itin pamėgę buvo vadinamieji Winter Beater'iai, kurie čia atvažiuoja tiesiog smagiai pasivažinėti su savo automobiliais, be jokios baimės, kad už kampo stovės policija. Be to, klaidas geriau daryti trasoje, nei gatvėje.

Paskutiniu metu „Auto moto parke“ gana dažnai lankosi tiek profesionalūs ralio lenktynininkai, tiek šios disciplinos mėgėjai. Taip pat instruktoriai čia vežasi mokinius ir gilinasi tiek į vairavimo technikos, tiek į stenogramos kūrimo ypatumus.

Šia vietą yra atradę ir tokie ralio pilotai kaip Vytautas Švedas, Dominykas Butvilas, Martynas Samuitis ar Benediktas Vanagas.

Apibendrinant, Lietuvoje galima rasti įvairių erdvių treniruotėms, tačiau vadinti šias paieškas „nesudėtingomis“ galima tik smarkiai įsiskarščiavus.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/autonaujienos/lenktynininku-treniruociu-erdves-lietuvos-atvejis.d?id=74499052>

Žiūrovų elgesys automobilių sporto varžybų metu vis dar kelia nerimą

Komunikacinis pranešimas

2017-04-27

Prasidedant automobilių sporto renginių sezonui, viena pagrindinių temų tampa jų saugumas. Kiekvienų varžybų metu gali pasitaikyti visiškai neplanuotų ir pavojingų situacijų, kurios tinkamai nesuvaldytos gali atnešti tragiškas pasekmes

Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Saugaus varžybų organizavimo (SVO) komiteto pirmininkas Remigijus Antanavičius pasakoja apie tai, kaip kiekvienas žiūrovas gali prisidėti, kad varžybos būtų saugesnės.

- Ne pirmus metus pirmininkaujate Saugaus varžybų organizavimo komitetui, kokias svarbiausias jo veiklas galėtumėte išskirti?

- Mūsų veiklų spektras gana platus, bet, kaip jau galima spręsti iš pavadinimo, svarbiausia jų – padėti varžybų organizatoriams ruošti Lietuvoje vykstantiems automobilių sporto čempionatams bei kitoms varžyboms ir siekti maksimalaus saugumo jose.

Mokome ir atestuojame trasų saugos teisėjus, kontroliuojame saugių varžybų organizavimo reglamento laikymąsi, inicijuojame šio reglamento pakeitimus, organizuojame seminarus automobilių sporto renginių (varžybų) organizatoriams ir teisėjams, kuriuose dalinamės patirtimi, metodikomis, pristatome aktualias naujienas. Kiekvienas iš 7 komiteto narių kuruoja tam tikrą sporto šaką, kurioje kvalifikaciją keliamo kasmet tiek Lietuvoje, tiek užsienyje. Komitete taip pat dirba medicinos atstovas, be kurio mūsų misija nebūtų įmanoma.

- Kaip vertinate saugumą Lietuvoje vykstančių automobilių sporto renginių metu?

- Galime pasidžiaugti, kad kelis pastaruosius metus Lietuvos automobilių sporto varžybose pavyko išvengti skaudžių įvykių, kuriuose stipriai nukentėtų žmonės. Paskutinis mirtinas atvejis buvo užfiksuotas 2013 metais. Vis dėlto, varžybų saugumą stengiamės didinti kasmet – darome reglamento pakeitimus, papildymus. Norime „įdarbinti“ kiekvieno komiteto nario patirtį ir žinių bagažą, ugdyti ne tik sportininkus, bet ir žiūrovus, kuriems renginių metu tenka nemaža dalis atsakomybės, ypač ralio varžybose.

Pastebiu, kad kiekvienais metais žiūrovų sąmoningumas ir dėmesys saugumui didėja, tačiau vis dar tenka susidurti ir su bebaimiais, pasiruošusiais dėl įspūdingesnio vaizdo rizikuoti gyvybe.

- O jei lygintume su kitomis šalimis, ar Lietuvoje saugumo reikalavimai autosporto renginiams skiriasi? Ar skiriasi žiūrovų varžybų stebėjimo kultūra?

- Kadangi LASF yra Tarptautinės automobilių federacijos (FIA) narė, SVO reglamentas yra koreguojamas pagal FIA saugumo rekomendacijas. Visos šalys, kurios yra FIA narės, laikosi tų pačių rekomendacijų saugumo klausimais. Taigi, Lietuva šiuo klausimu neišsiskiria iš kitų šalių. Atsižvelgiant į ekonominę mūsų šalies ir organizatorių situaciją, kai kurie FIA rekomendacijų punktai yra supaprastinti (pvz.: Lietuvoje ralio varžybų metu nėra reikalavimo turėti gelbėjimo sraigtasparnį, jis yra tik rekomenduojamas).

Kalbant apie kitų šalių žiūrovų varžybų stebėjimo kultūrą, tai ji pakankamai skirtinga. Geru pavyzdžiu galėtų būti Vokietijos, Čekijos, Estijos, Baltarusijos žiūrovai. Čia jie griežtai laikosi organizatorių ir jų atstovų reikalavimų. Sunkiau valdomi žiūrovai yra pietų šalyse.

Tuo tarpu Lietuvoje susiduriame su skirtingais žiūrovais – vieni, kurie domisi autosportu, supranta savo atsakomybę, patys elgiasi pavyzdžingai ir sudrausmina netinkamai besielgiančius, kiti, dažnu atveju padauginę alkoholio, labai drąsūs, viską žinantys ir ignoruojantys bet kokius organizatorių prašymus ir reikalavimus. Didžiąja dalimi tai priklauso nuo žiūrovų mentaliteto ir sąmoningumo.

- Kokios tos pagrindinės klaidos, kurias varžybų metu daro žiūrovai?

- Pagrindinė klaida – elementarių saugumo taisyklių nesilaikymas (pvz.: vaikščiojimas po ralio trasą varžybų metu) ir varžybų stebėjimas draudžiamose zonose. Yra žiūrovų, manančių, kad atlekiant automobiliui jie tikrai spės pasitraukti ar pabėgti. Deja, šiame sporte įvykiai vystosi tokiu greičiu, kad pasitraukti iš pavojingos vietos praktiškai nebėra laiko. Automobilių sporte svarbi kiekviena sekundės dalis. Juk leistinos varžybų stebėjimo vietos parenkamos neatsitiktinai. Jei žiūrovas pats nesisaugos, tai nei įspėjamoji juosta, nei griežčiausios taisyklės jo neišgelbės.

Atrodo, elementaru, bet varžybų stebėjimas tik specialiai įrengtose zonose – pagrindinė priemonė žiūrovui prisidėti prie varžybų saugumo.

- Aptarėme pagrindines žiūrovų klaidas. O kokias klaidas daro sportininkai?

- Dažnu atveju sportininkui klaidos išvengti gerokai sunkiau – jos atsiranda dėl technikos gedimo, kelio dangos ypatumų. Tai dalykai, kurie ne visada priklauso nuo paties vairuotojo, tačiau gali atnešti nenuspėjamų pasekmių ne tik sportininkams, bet ir žiūrovams. Būtent dėl to sportininkams privalomi visi saugos elementai: saugos lankai, sportinės sėdynės, diržai, šalmai, HANS kaklo apsauga, specialūs kombinezonai. Žodžiu, visa, kas nurodyta techniniuose reikalavimuose. Prieš kiekvienas varžybas sportininkas tikrinamas – jei neišpildytas bent vienas reikalavimas, dalyvauti varžybose jam neleidžiama.

- Labai svarbus vaidmuo varžybose tenka teisėjams. Kaip jie ruošiami? Kokius reikalavimus turi įvykdyti ar atitikti? Kur turėtų kreiptis žmonės, norintys tapti teisėjais automobilių sporto renginiuose Lietuvoje?

- Organizuojame specialius seminarus varžybų organizatoriams ir teisėjams, dirbantiems varžybų saugoje. Kiekvienas yra vertinamas pagal jau turimą patirtį ir skiriamas į atitinkamas pareigas atitinkamose autosporto varžybose. Kandidatų sąrašas visada skelbiamas LASF tinklalapyje.

Ruošiant specialistus aukštesnėms pareigoms užimti, jie skiriami aukštesnių vadovų pavaduotojais. Pavyzdžiui, norintis ir galintis dirbti trasos ir saugumo viršininku, pradžioje turi padirbėti Trasos ir saugumo viršininko pavaduotoju. Taip yra nuosekliai perduodama patirtis, reikiamos žinios ir t.t. Juk kiekvienos varžybos ir situacijos jose yra labai skirtingos. Dirbant tokiose atsakingose pareigose svarbu savalaikiai ir teisingi sprendimai.

Visi norintys pradėti dirbti teisėjais varžybose gali kreiptis į LASF ir ten bus suteikta visa reikiama informacija.

– Koks vaidmuo, sprendžiant saugių varžybų organizavimo klausimus, tenka Tarptautinei automobilių federacijai (FIA)?

– FIA kiekvienais metais ruošia bent du seminarus saugumo užtikrinimo varžybose klausimais – visuomet stengiamės dalyvauti šiuose renginiuose ir išgirstas naujienas, naujas metodikas pritaikyti Lietuvoje. Visas FIA rekomendacijas svarstome SVO komitete ir prireikus pritaikome reglamente.

– Kaip manote, kokios priemonės yra efektyviausios, siekiant saugaus žmonių elgesio varžybų metu?

– Jei patys žiūrovai supras, kad autosportas yra pavojingas užsiėmimas, manau, visos priemonės bus efektyvios. Edukacija labai svarbi. Šiuo metu mūsų renginiuose naudojamos šios priemonės:

- pavojingų zonų schemas. Jos gali būti publikuojamos visuose renginio leidiniuose, bilietai antroje pusėje, internetiniame renginio puslapyje, lankstinukuose, reklaminiuose vaizdo klipuose ir t.t.;
- žiūrovus varžybų metu įspėja saugos darbuotojai garsiakalbiu ir sirenomis;
- įvairios trasos aptvėrimo priemonės;
- draudžiamų zonų ženklavimas; žiūrovų zonų įrengimas.

Internetė:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ziurovu-elgesys-automobiliu-sporto-varzybu-metu-vis-dar-kelia-nerima-25-789310>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/04/27/news/pries-nauja-lenktyniu-sezona---rupestis-del-ziurovu-saugumo-971059/>

<http://automanas.tv3.lt/remigijus-antanavicius-ziurovu-elgesys-varzybu-metu-vis-dar-kelia-nerima/>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50167166/ziurovu-elgesys-lenktyniu-metu-vis-dar-kelia-nerima-nedarykite-siu-klaidu>

http://www.sportas.info/naujienos/37295-ziurovu_elgesys_vis_dar_kelia_nerima.html

Ralio ir žiedo senjorai negali be lenktynių

2017-04-27

Seniausio mūsų šalies automobilių sporto renginio – ralio „Aplink Lietuvą“ organizatoriai, 2006-aisiais sumanę paįvairinti programą ir surengti lenktynininkų-veteranų mūšį, greičiausiai patys netikėjo, iš butelio išleidžiantys džiną. Prie savo jaunystės laikų „kovinių“ mašinų vairo sėdę garbaus amžiaus pilotai pasirodė tebetrykštą energija ir neabejotinai pasiilgę varžybų. Po šio (re)starto jie kasmet susirenka bent į dvejas-trejas improvizuotas lenktynes. Paskutinės jų „2017 m. Velykinis slalomas“ tradiciškai vyko prabėgus savaitei po didžiųjų pavasario švenčių, rašoma pranešime spaudai.

Kokia publika susirenka į veteranų renginius gana gerai iliustruoja faktas, jog į antrąjį kvietimą palenktyniauti ralyje „Aplink Lietuvą 2007“ susirinko 22 žilagalviai sporto meistrai, kurių amžiaus vidurkis buvo 71 metai. Dar po poros metų šiose lenktynėse veteranų įskaitoje startavo 30 ekipažų, kai bendras visų kitų grupių sportininkų skaičius siekė 57. Pasimatyti su senais bičiuliais susirinko buvę pilotai iš dvynių šalių.

„Iš tiesų, kad ir kokie „aštrūs“ jaunystėje buvo ralio ar žiedo pilotai, dabar visi susirenka pabendrauti ir dėl kokių nors menkniekių nesiginčija. Visi supranta, kad metai daro savo, niekas neina jaunyn, todėl susirenkančių veteranų būrelis kaskart vis mažesnis. Šįkart susirinko 43 į „atsargą“ išėję lenktynininkai ir tai tikrai daug. Kai kurie mūsų šaliai jau senokai atšventę 80-uosius gimtadienius.“ – apie „Velykinį slalomą“ pasakojo neseniai į septintą dešimtį perkopęs, tačiau lig šiol kviečiamas „prasilėkt“ į 1000 km lenktynes, Rimgaudas Statnickas.

Tradicinio veteranų renginio organizatoriai šįkart „Auto ABC“ teritorijoje parinko kiek lėtesnę trasą bendrovės – visiems vairuojant tą patį „Honda Civic“ hečbeką pakako pirmosios pavaros.

Ankstesnėse savo gildijos varžybose senjorai dažniausiai santykius aiškindavosi sėdę prie „Volgų“, „Moskvičių“ ar „Žigulių“ vairo, todėl net jei greitis ir nebūdavo apčiuopiamai didesnis, triukšmo bei dabartinius jaunuosius benzinalvius hipnotizuojančių vaizdų būdavo daugiau nei pakankamai. Kitos „Velykinio slalomo“ žaidimo taisyklės liko kaip buvę. Varžybų dalyviai sporto senjorai varžėsi 6 pagrindinėse kategorijose, sudarytose pagal veteranų amžių dviejose 50-60 metų, 61-70 metų, 71-80 metų bei 81-90 metų. Atskiroje įskaitoje lenktyniavo damos ir jaunimas.

REZULTATAI

1-A grupė (nuo 50-60m.)

I vieta Arūnas Lėckas 38,32

II vieta Mindaugas Karklys 42,05

III vieta Linas Vaitiekūnas 46,94

1-B grupė (nuo 50-60m.)

I vieta Vytautas Aleksynas 44,64

II vieta Tadeušas Teras 48,94

III vieta Saulius Kazėnas 49,45

II grupė (nuo 61-70m.)

I vieta Jegoras Teras 42,07

II vieta Virgilijus Simanavičius 44,92

III vieta Algirdas Bilevičius 46,27

III grupė (nuo 71-80m.)

I vieta Andrius Čygas 49,99

II vieta Arūnas Adomaitis 1:01,72

III vieta Arvydas Komliauskas 1:06,93

IV grupė (nuo 81-90m.)

I vieta Algirdas Rymonis 1:16,78

Jaunimo grupė

I vieta Rokas Palšauskas 51,99

Moterų grupė

I vieta Agnė Mažeikienė 51,86

II vieta Monika Štaraitė 1:17,56

Komandinės įskaitos tarp miestų

I vieta Kauno miesto komanda 2:23
II vieta Vilniaus miesto komanda 2:26
III vieta Kauno rajono komanda 3:13

Už pasiektus geriausius rezultatus atskirose klasėse „Velykinio slalomo“ dalyviai buvo apdovanoti dar ir vardinėmis taurėmis.

Veteranų grupės 4 klasės dalyvis (nuo 81 iki 90 metų) Lietuvos automobilių klubo Prezidento Rolando Dovidaičio taure pagerbtas Algirdas Rymonis.

3 klasės dalyvis (nuo 71 iki 80 metų) Andrius Čygas gavo sporto meistro Vidmanto Čiutelės atminimo taure, kurią įsteigė LASF senjorų komiteto pirmininkas Evaldas Torrau.

Veteranų grupės 2 klasėje (nuo 61 iki 70 metų) Jegoras Teras trofėjų kolekciją papildė Kauno rajono savivaldybės mero Valerijaus Makūno įsteigta taure.

Veteranų grupės 1- B klasės dalyvis (nuo 50 iki 60 metų) Vytautas Aleksynas gavo LASF prezidento Romo Austinsko taure, o tos pačios amžiaus grupės 1- A klasės dalyvis Arūnas Lėckas – AB „Kauno Grūdai“ gen. direktoriaus Tautvydo Barščio įsteigtą taure .

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/autonaujienos/ralio-ir-ziedo-senjorai-negali-be-lenktyniu.d?id=7448526>

„Autoplius.lt Fast Lap“ dalyvis Julius Skirmantas startuos nauju automobiliu

2017-04-25

„Autoplius.lt Fast Lap“ dalyvių žiema pasibaigs gegužės 13 dieną – lenktynininkų pavasaris ateis dar vėliau nei Naglis Šulija prognozuoja pavasarį visiems Lietuvos gyventojams. Iki varžybų starto liko visai nedaug laiko, todėl

užduodame klausimą – kaip sekasi ruoštis pirmam sezono startui? Pirmas atsako – seną naują automobilį vairuosiantis Julius Skirmantas.

„Feniksas“

Lojalus „Autoplus.lt Fast Lap“ lenktynių klientas Julius Skirmantas publikai gerai žinomas kaip degančio „Honda Integra“ automobilio šeimininkas. Gaila, bet ši asociacija dar nepaseno. Bet, kaip sakė Charlesas Bukowski, neklausyk ką apie tavę kalba, matuok tai coliais.

Tačiau visi, kurie bent vienu akies krašteliu yra stebėję žiedines lenktynes Lietuvoje, žino, jog Julius Skirmantas yra labai greitas, užsispyręs ir aktyvus lenktynininkas. Prie balto „Honda Civic Type-R“ vairo jis dalyvauja kur tik spėja ir paprastai savo klasėje kaunasi dėl nugalėtojo titulo.

Gal tai ir lemia faktą, kad lenktynininkas jau sunkiai suskaičiuoja, kiek automobilių yra pakeitęs. Štai ir šiuos metus jis pasitinka su nauju automobiliu. Ir vėl „Honda“, ir vėl „Civic Type-R“.

Nauji metai, nauji ratai

Visą žiemą Julius ir jo pagalbinkai krovė „greitus“ žaislus iš fatališkai sudaužyto kėbulo į naują. Likus mažiau nei mėnesiui, padėtis gera – liko tik sudėti apdailą, pasipuošti lipdukais ir treniruotis, treniruotis, treniruotis.

Kaip sako pats lenktynininkas, automobilis tik atrodo kaip paprastas baltas „Civic“. Tikrovėje tai labai greitas, daug įvairiausių patobulinimų sulaukęs bolidas.

Receptas laiko patikrintas – su 245 AG galios 2,0 litrų atmosferiniu varikliu jis papuola į „Wolf Race“ lenktynių R2000 klasę, kur „Honda“ markės automobiliai yra labai konkurencingi. O ir kova ten – pagirtinai rimta.

Iki startuos pirmas „Autoplus.lt Fast Lap“ etapas, jis jau bus išbandytas, sustyguotas ir pasiruošęs lenktynėms. Julius, kuris save laiko pabrėžtinai Garliavos, o ne Kauno gyventoju, kausis dėl „Time Attack“ ir „Wolf Race“ nugalėtojo titulo.

Lietuvos čempionas

Šiais metais „Wolf Race“ žiedinės lenktynės tampa Lietuvos Automobilių Sporto Federacijos (LASF) patvirtintu žiedinių lenktynių čempionatu. Tai nepadės Juliui ir kitiems lenktynininkams būti greitesniems, bet sezono pabaigoje greičiausias lenktynininkas galės paskambinti mamai ir pasigirti – tapau Lietuvos čempionu.

„Autoplius.lt Fast Lap“ sezonas prasidės pirmu etapu gegužės 13 dieną Kačerginės „Nemuno žiede“. Sezoną sudarys keturi etapai – du Lietuvoje, du užsienio trasose.

Internetė:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/autoplius-lt-fast-lap-dalyvis-julius-skirmantas-startuos-nauju-automobiliu-25-788258>

<http://automanas.tv3.lt/viesnaga-autoplius-lt-fast-lap-dalyvio-justo-skirmanto-garaze/>

<http://www.fastlap.lt/autoplius-lt-fast-lap-dalyvis-julius-skirmantas-varzybose-startuos-eiliniu-nauju-automobiliu/>

<http://www.98.lt/juliaus-skirmanto-honda-civic-type-r>

Lietuviški automobilių kroso ypatumai: ryškiausi istorijos blyksniai

2017-04-21

Tradiciškai profesionalių sportininkų inkubatoriumi laikomas kartingas. Būtent čia perprantamos universalios lenktynių taisyklės, išmokstama elgtis su technika bei paragaujama adrenalino. Tačiau ūgtelėję berniūkščiai neišvengiamai pradeda dairytis „rimtų“ automobilių ir susiduria su amžinąja problema – trūkštapinigų.

Kaip tik tada automobilių krosas sušvinta naujomis spalvomis: startuoti nacionalinio čempionato varžybose su tarkim „D-Super 1600“ diviziono techninius reikalavimus atitinkančiu ratuočiu kainuoja tiek, kad užkopti ant garbės pakyls įmanoma neturint nuosavo naftos gręžinio. Štai kodėl.

Truputis istorijos

Kalbą apie autokroso specifiką reikia pradėti nuo nedidelės ekskursijos į šiuolaikinio automobilių sporto eros priešaušrį. Pavarčius mūsiškių lenktynių kronikas tampa akivaizdu, kad iki pat 1959-ųjų be keleto primityvokų slalomo varžybėlių Lietuvoje realiai nevyko absoliučiai nieko. Padėtis sparčiai keistis pradėjo po metų, kai prie Kačerginės, 5450 metrų ilgio kelio

Kaunas-Šakiai atkarpa, buvo paversta vienu SSRS ralio čempionato greičio ruožu. Amžininkų teigimu, šis renginys sulaukė neregėto susidomėjimo, o netrukus po to jauno architekto Vikio Oleko (beje, gegužę švęsiančio 85-ąjį gimtadienį) iniciatyva buvo įkurta Lietuvos automobilių sporto federacija bei pradėtos organizuoti nacionalinės ralio bei žiedo pirmenybės. Didžiausi to meto benzinalviai sukirtę rankomis su Vilnius bei Kauno taksi parkų vadovais subūrė Lietuvos rinktinę, kuri jau 1962-aisiais tapo sąjungos ralio čempione. 1962-aisiais kilo susidomėjimo automobilių sportu banga, ant kurios iškilo tokie lenktynininkai kaip S. Brundza, K. ir A. Girduškai, L. Potapčikas, J. Šiaudkulis, V. Tarailė, E. Tumalevičius bei didelis būrys kitų vyrų, SSRS čempionatuose dominavusių kone tris dešimtmečius.

V. Oleka prisimena, kad ankstyvieji ralio čempionatai išsiskyrė tuo, jog lenktynėse dalyvaujantys ekipažai trasos iš anksto nežinodavo – legendos būdavo įteikiamos starto išvakarėse. Po keletą tūkstančių kilometrų tekdavo įveikti sprendžiant vidutinio judėjimo greičio apskaičiavimo rebusus ir dalyvaujant specialiose vairavimo rungtyse. Dėl to gerai vairuoti privalėjo abu ekipažo nariai, nes nuolat keisdavosi vairuotojo ir šturmano pareigomis. Vėliau ralio trasos tapo atviromis prieš dvi savaites. Norint pasiekti teisingų rezultatų realiai reikėjo visą tą laiką treniruotis bei skirti dėmesio automobilio tobulinimui.

Pastarosios aplinkybės tapo viena pirmųjų autosporto kryžkelių bei davė impulsą kitų – pigesnių ir mažiau sudėtingų lenktynių disciplinų proveržiui. Šiuo požiūriu automobilių krosas buvo viena patraukliausių alternatyvų tiek sportininkams, tiek žiūrovams.

„Visų pirma tai buvo sąlyginai pigus būdas lenktyniauti, nes „kovinė“ technika dažniausiai būdavo konstruojamos iš nurašytų mašinų, naujam gyvenimui prikeliant metalo laužui skirtas detales. Kadangi varžybų metu tarp treniruočių, kvalifikacinių važiavimų, pusfinalių ir finalo būna tam tikros pertraukėlės, o trasoje vienu kartu reikia įveikti sąlyginai neilgą distanciją, automobiliai atlaikydavo tokį krūvį arba būdavo suremontuojami lauko sąlygomis. Automobilio registracija taip pat buvo paprastesnė (pakakdavo „sportinių“ numerių), startiniai mokesčiai mažesni, reikalavimai lenktynininkų aprangai gerokai kuklesni, – pasakoja vienas automobilių kroso patriarchų Kazimieras Gudžiūnas. – Trasoms paruošti taip pat nereikdavo didelių investicijų. Krosui puikiai tikdavo baigti eksploatuoti karjerai ar tiesiog raižyto reljefo žemės lopiniai, nepatrauklūs žemdirbiams. Antai Vilkyčiuose kroso trasa buvo įrengta buvusio tarybinio ūkio sąvartyno vietoje. Šiek tiek pasidarbavus buldozeriais būdavo suformuojamas keletą posūkių ir tramplinų turintis žiedas, kuriame beveik visas vykstantis veiksmas būdavo kaip ant delno žiūrovams. Kadangi krose tradiciškai daug įtemptos kovos dėl pozicijų ir nemažai kontaktinių grumtynių, stebėti net rajoninio lygio varžybų susirinkdavo minios žmonių“.

„Krokodilų“ era

Įdomu, kad pirmiausia kroso trasose pradėta lenktyniauti sunkvežimiais. Sovietų sąjungoje lengvasis automobilis labai ilgai laikytas prabangos dalyku, kurį laužyti ir murkdyti purvyne atrodė šventvagiška. Tuo metu GAZ ar ZIL markės sunkvežimiai buvo kasdienės rutinos dalis, todėl su jais lenktyniauti nieko pernelyg nešokiravo. Neatsitiktinai pirmasis SSRS sunkvežimių kroso čempionatas įvyko 7 metais anksčiau nei sąjunginės ralio pirmenybės.

Kurį laiką sunkvežimiai į varžybų startą būdavo atvairuojami be jokių rimtesnių patobulinimų – tokie, kokie nuriedėdavo nuo gamyklos konvejerio. 1980-aisiais, kai brežnevinė stagnacija pasiekė savo apogėjų, ši lenktynių atmaina buvo uždrausta. Tačiau po trejeto metų debiutavo naujos sunkiasvorės kroso mašinos – bagių klasė B12.

Šie monstrai paprastai gimdavo panaudojant „GAZ-51“ ar „GAZ-51“ rėmą ir nurašytas detales. Vizualiai B12 aparatai atrodė baisiai, kaip Rusijos revoliucija, todėl vos pasirodę trasose imti pravardžiuoti „krokodilais“. Kita vertus, B12 techninis reglamentas suteikė galimybes pasireikšti konstruktorių talentui, todėl nerangūs „krokodilai“ pamažu greitėjo, tapo geriau valdomais, o jų kovos virto neprastais spektakliais.

Kuo talentingo ir užsispyrusio sportininko rankose gali virsti tokio tipo bagis puikiai iliustruoja nesena jaunojo marijampoliečio Audriaus Pilipavičiaus istorija. Nusprendęs trasoje išbandyti tėvo konstruotą „krokodilą“, vaikas jį radikaliai perdirbo, iš variklio „išspaudė“ 400 AG, išmokė įsibėgėti iki 180 km/val. greičio ir keletą kartų nuskynė Baltijos šalių autokroso čempiono titulą.

Apie 1985-uosius pagrindiniais herojais kroso trasose tapo lengvieji automobiliai – „Volgos“, „Moskvičiai“, „Žiguliai“, rusiški visureigiai UAZ ir savos konstrukcijos bagiai. Vienu metu LASF buvo nusprendusi iš čempionato eliminuoti rusišką techniką, tačiau po Nepriklausomybės atkūrimo prasidėjusių ekonominių transformacijų laikotarpiu persėsti į europietiškus markių mašinas ilgakai buvo pernelyg brangu.

Krosas išgarsino Lietuvą

Kaip ir visose gyvenimo srityse, krose taip pat buvo pakilimų bei krizių: periodų, kai į varžybų startą atvažiuodavo daugiau nei po 100 sportininkų (1987-aisiais Sungailiškių trasoje, į čia surengtą SSRS čempionato etapą susirinko 187 dalyviai), ir tokių, kai kildavo abejonių ar apskritai susirinks atskiros klasės. Bet kokiu atveju aštuntajame – devintajame XX amžiaus dešimtmetyje su kuo „valgomas“ autokrosas sužinojo ir savo akimis pamatė ko gero visų Lietuvos rajonų žmonės. Didžiausi jo entuziastai gyveno Šakiuose, Tauragėje, Marijampolėje, Plungėje, Telšiuose, Pakruojyje, Kaune, Ukmergėje, Šilutėje, Gargžduose, Anykščiuose.

LASF vadovai yra pripažinę, kad po SSRS griūties Europoje Lietuvą ir jos sportininkus labiausiai išgarsino būtent automobilių krosas ir ralis krosas. Bene pirmas langą į Europos automobilių kroso trasas atvėrė Leonas Vedeikis. Nutrūktgalvišku vairavimo stiliumi pagarsėjęs pilotas buvo daugkartinis Lietuvos čempionas, sugebėjęs savo meistriškumą įrodyti ir Senojo žemyno trasose. Nuo 1986-ųjų iki 2004-ųjų Leonas dalyvavo daugybėje tarptautinio kalibro varžybų, tapo atskirų etapų nugalėtoju ir prizininku. 1992-aisiais L. Vedeikis užėmė 6 vietą savo klasėje, o po metų – 4-ąją.

Estafetę iš L. Vedeikio perėmė žemaitis Arvydas Vaišė, 1997-aisiais Senojo žemyno čempionate iškovojęs ketvirtąją vietą. Ant aukščiausio garbės pakylės laiptelio šiame lenktynių seriale 1999-aisiais užkopė Aurelijus Simaška (beje, techniką ruošęs ir startavęs už skolintus pinigus), o 2007 ir 2008 metais, laikomais Europos autokroso klestėjimo amžiumi, tą patį padarė šakietis Nerijus Naujokaitis. Klaipėdietis Paulius Pleskovas, šešiolika sezonų medžiojęs Europos čempiono trofėjų, pabuvojo visose turnyrinės lentelės vietose išskyrus pirmąją ir šeštąją (2015-aisiais titulas iš rankų išslydo paskutiniame etape sugedus degalų siurbliui).

Taip pat reikia atkreipti dėmesį, kad 2007-aisiais tuomet septyniolikmetis plungiškis Martynas Padgurskis savo debiutiniame Europos ralio kroso čempionate pasipuošė bronzos medaliu bei gavo specialų „FIA Metų atradimo“ prizą. Pernai analogišką dovaną pats sau dvidešimtojo gimtadienio proga įteikė Kasparas Navickas, Europos ralio kroso čempionate „Super 1600“ klasėje iškovojęs trečią vietą.

Profesionalumo dividendai

Lengvas lietuvių pamišimas dėl automobilių kroso buvo įvertintas prieš gerą dešimtmetį, kai FIA suteikė teisę vieną Europos pirmenybių etapą surengti netoli Plungės esančiame „Žemaitijos“ auto-moto sporto komplekse. 2006-ųjų vasarą šios varžybos praėjo sklandžiai ir sulaukė gerų atsiliepimų tiek iš užsienio svečių, tiek iš savų žiūrovų, tačiau nesulaukė žadėtos finansinės paramos iš valstybinių institucijų organizatoriai įklimpo į skolas ir trasa pradėjo merdėti.

Beje, keletu metų anksčiau analogišką renginį buvo užsimojęs surengti šviesaus atminimo automobilių sporto legenda Romualdas Barkauskas, tačiau vien savomis jėgomis pertvarkyti Pavilkio trasą taip, kad jai atitiktų griežtus tarptautinius reikalavimus, Šakių techninio sporto klubo vyrams nepavyko.

Praėjusiais metais tarptautinių automobilių kroso ir ralio kroso estafetę perėmė automobilių sporto klubas „Vilkyčiai“ ir jo vadovas K. Gudžiūnas. Kadangi ši automobilių sporto fiesta praėjo sklandžiai, šiais metais trasą apžiūrėję FIA komisarai pateikė tik keletą rekomendacijų dėl kosmetinių patobulinimų ir pirmąjį birželio savaitgalį leido „Vilkyčiuose“ rengti 2017-ųjų Europos automobilių kroso čempionato etapą.

T. y. visi Lietuvos benzinalviai vėl turės neeilinę progą savo akimis iš labai arti pamatyti geriausias Senojo žemyno automobilių kroso meistrus. Dėl itin demokratiškos tokio tipo varžybų atmosferos, primenančios roko festivalius, stebėti galima ne tik nuožmias kovas trasoje, bet ir veiksmą serviso zonoje. Dažnai čia vyksta ne mažesnės dramos, nes pastatyti ant ratų kvalifikaciniuose važiuoimuose aplamdytą techniką, mechanikai turi itin mažai laiko ir būna priversti kurti tikrus išradingumo stebuklus.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuviski-automobiliu-kroso-ypatumai-ryskiausi-istorijos-blyksniai.d?id=74429506>

Startavo pirmasis Lietuvoje virtualių žiedinių lenktynių čempionatas

2017-04-15

Penktadienį Vilniuje įsikūrusioje „Simuliatorių akademijoje“ prasidėjo pirmasis Lietuvos istorijoje virtualių žiedinių lenktynių čempionatas „Neste Dream 2 Drive“. Virtualaus greičio aistruoliai visą mėnesį varžysis dėl nugalėtojo titulo, kuriam 2017 birželio 4d. bus įteiktas svajonių prizas - vieta realioje profesionalių lenktynininkų komandoje „Taurus racing“ ir galimybė įrodyti savo talentą „Autoplus.lt Fast Lap“ lenktynėse.

Čempionato pradžią paskelbė Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentas Romas Austinskas perkirpęs atidarymo juostelę. Po simboliško starto prie lenktyninių simulatorių sėdo pirmieji dalyviai. Jie ir kiti entuziastai visą mėnesį varžysis kvalifikacinėje atrankoje. Skirtingai nei realios lenktynės, virtualus čempionatas vyks be pertraukų. Tuo pačiu metu atranka vyks Viliuje, Kaune ir Klaipėdoje.

Dalyviai vairuos maksimaliai realias lenktynių sąlygas atkuriančius simulatorius. Organizatoriai garantuoja įsimintinus išpūdžius, nes automobilio dinamika, pojūčiai ir emocijos atkartoja realių lenktynių patirtį.

Virtualiuose važiuoimuose lavinami vairavimo įgūdžiai bus vertinga bazė lenktyniaujant realiose trasose. „Neste Dream 2 Drive“ nugalėtojas ne tik taps Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių čempionu, bet ir laimės vietą profesionalioje „Taurus

Racing“ lenktynių komandoje. Jis bus treniruojamas Kačerginės „Nemuno žiede“. Mokomas sportinio vairavimo subtilių ir naujo komandos automobilio „Mazda RX-8“ valdymo.

„Neste Dream 2 Drive“ atidaryme LASF prezidentas Romas Austinskas pabrėžė, kad šiems lenktynėms čempionato titulas suteiktas neatsitiktinai.

„Net ir tarptautinė automobilių federacija (FIA) pripažįsta ženklų virtualių lenktynių indėlį į automobilių sportą. Todėl džiaugiuosi, kad Lietuva žengia koja kojon su tarptautinėmis tendencijomis. Virtualus lenktynių čempionatas leidžia išbandyti automobilių sportą dideliame skaičiui entuziastų. Galbūt ne visi virtualūs lenktynininkai išvažiuos į realias trases, bet čempionato metu įgyta patirtis bei žinios prisidės prie bendros vairavimo kultūros Lietuvoje augimo“, - savo įžvalgomis dalijosi R. Austinskas.

Jam pritarė ir „Neste Dream 2 Drive“ iniciatorius bei profesionalus lenktynininkas Tauras Tunyla. Jo teigimu, šiandien daug kam atrodo, kad šis sportas labai brangus ir tai sau gali leisti tik vienetai.

„Mes ateiname griauti šio mito. „Neste Dream 2 Drive“ čempionatas talentingam vairuotojui be milžiniškų asmeninių investicijų įsitraukti į automobilių sportą. Net neabejoju, kad viso čempionato metu atrasime tikrą talentą, kuris iki šiol neturėjo galimybės pademonstruoti savo greičio. Leisime jam persikelti iš svajonės į tikrą trasą“, - entuziazmo neslėpė lenktynininkas.

Be jokios abejonės toks projektas nebūtų įvykęs be stiprios partnerystės. Bendrovės „Neste Lietuva“ mažmeninės prekybos vadovas Audrius Miežys, net neabejoja projekto novatoriškumu ir palaiko čempionato organizatorių iniciatyvą lavinti vairuotojus.

„Šis čempionatas – ilgo pasiruošimo, didelių pastangų įvertinimas. Tuo pačiu tai – didelė šventė dalyviams ir nemažas rūpestis organizatoriams. „Neste“ jau daug metų kartu su automobilių sportu: Suomijoje turime –„Neste Rally“ ralio pasaulio taurės etapą. Latvijoje, Bikierniekų trasoje vyksta ralio kroso pasaulio taurės „Neste WRX“ etapas. Smagu prisidėti prie čempionato, kurio nugalėtojas kaip tikros komandos narys išvažiuos tikru automobiliu į tikras lenktynes. Tegul simulatoriaus kėdėje ir virtualioje trasoje formuojasi lenktynininko įgūdžiai, o gatvėse vairuokime saugiai. Varžybų dalyviams linkiu tvirtai laikyti automobilio vairą, o organizatoriams – visų varžybų vairą“, - renginio metu kalbėjo A. Miežys.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/startavo-pirmasis-lietuvoje-virtualiu-ziediniu-lenktyniu-cempionatas.d?id=74376092>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/duotas-startas-lietuvoje-neregetam-projektui-virtualiu-lenktyniu-cempionatui-25-783856>

<http://automanas.tv3.lt/startavo-pirmasis-lietuvoje-virtualiu-ziediniu-lenktyniu-cempionatas-neste-dream-2-drive/>

<http://www.98.lt:81/virtualiu-ziediniu-lenktyniu-cempionatas>

Bekelės fanatai rengiasi sezonui

2017-04-11

Nors Lietuvos automobilių Rally Raid čempionato ir taurės pirmųjų etapų varžybos startuos tik po mėnesio, tačiau šios sporto šakos entuziastai jau pradėjo pasirėngimą sezono varžyboms. Stebėtis tuo netenka, nes šiemet jos bus sunkesnės, tad žiūrovų laukia įdomesni, daugiau intrigos žadantys renginiai.

„Pagal dar pernai Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) patvirtintą reglamentą 2017 m. sezone bekelės entuziastai rungsis ne tik pravažumo, bet ir Lietuvos automobilių Rally Raid čempionato ir taurės trijų etapų varžybose, po kurių paašškės naujieji šios sporto šakos čempionai ir prizininkai, - sako LASF 4x4 komiteto pirmininkas Gediminas Grigaitis. – Džiugu, kad vis daugiau sportininkų iš savo garažų jau išvairuoja pirmenybėms parengtą techniką, kurios tinkamumą varžyboms trasoje ir bekelėje testuoja kovinėmis sąlygomis“.

Tą liudija ir itin šaltą bei vėjuotą savaitgalį į šalia Ukmergės esančią „Versmės“ trasą susirinkusi enduro, keturračius motociklus bei visureigius vairuojančių entuziastų grupė, besidžiaugusi pasitaikiusia proga kovinės technikos parengtį dar kartą patikrinti realiomis sąlygomis.

Čia varžybų organizatoriai gegužės 13-ąją surengs starto, finišo ir visas kitas būtinas bekelės čempionato pirmojo etapo varžytuvių procedūras. Nors visas pirmojo etapo maršrutas dar tikslinamas, tačiau sutarta, kad iš „Versmės“ trasos lenktynės nusidrieks dar apie 250 kilometrų Ukmergės ir Anykščių rajonų mažai kam teįveikiamais keliais ir bekele, o paskutiniai kilometrai etapo dalyvius vėl sugrąžins į visiems gerai žinomą „Versmę“.

Čia jų lauks bene maloniausia procedūra – nugalėtojų ir prizininkų garbės pakyla.

Tai bus blizgioji, iki smulkmenų nušlifluota, patraukli akiai renginio pusė, tačiau maratono nugalėtojams ar prizininkams aplodismentų negailėsiantys šios sporto šakos gerbėjai vargu bau ar patikėtų, kad renginio organizatoriams, besistengiantiems visiems sukurti kuo palankesnes sąlygas varžytis, savaitgalį čia teko pasidaruoti net kirviais bei pjūklais.

Tik nutilus jų garsui pirmas į trasą išvažiavo varžyboms besiruošiantis enduro entuziastas vilnietis Simonas Ramanauskas, nepabūgęs dviračiu plieniniu žirgu išmėginti ir pavasarinio juodžemio klampumą, ir birų smėlį, ir net statų akmenų šlaitą.

„Versmės“ prieigose būsimų etapo lenktynių maršrutu visureigių vairuotojams kelią skynė bekelės automobiliu tituluojamas naujasis, jau pelnęs tarptautinį pripažinimą „Nissan Navara“.

„Neverta abejoti net standartinės komplektacijos šio pikapo pravažumu, o važiuojant juo ir duobėčiausia bekelė neatrodo tokia baisi, - tvirtina 4x4 perimetro lenktynių rengėjų gretas entuziastingai papildęs „Nissan Nordic Europe“ komunikacijos vadovas Baltijos šalims Mindaugas Plukys. – „Nissan Navaroje“ itin patogiai gali jaustis todėl, nes skirtingai nei visų kitų pikapų, turinčių linges, „Navara“ užpakalinė pakaba - nepriklausoma daugiasvirtė, padedanti išlaikyti stabilų ir kontroliuojamą automobilį važiuojant per didžiausius kelio nelygumus, duobes ir kitokius kliuvinius, neišsvengiami tykančius bekelėje“.

Įveikdami juos stebėtiną meistriškumą demonstravo uteniškiai Daividas Rudokas su Gedu Kalinausku, vairavę „Yamaha“ ir „Polaris“ keturračius.

Sportininkai iš Utenos neketina apsiriboti tik varžybomis Lietuvoje.

„Man jau 45-eri, tad pats metas išnaudoti visas progas, teikiamas varžybų organizatorių, - sakė G. Kalinauskas, džiaugdamsis, jog paskutiniaisiais metais Lietuvoje pagausėjo bekelės entuziastams organizuojamų renginių.

Jis drauge su Daividu mielai startuoja ir kaimyninėse Latvijoje bei Estijoje, kur į varžybas susirenka dar didesnis keturračių gerbėjų būrys.

„Kai daugiau dalyvių ir didesnė konkurencija – varžytis nepalyginamai smagiau, o ir pergalės skonis – saldus“, - tvirtina D. Rudokas.

Jau parengtą sezonui į „Versmę“ savąjį „Land Rover Defender“ atvairavo ir panevėžietis Remigijus Kupstas, pasiryžęs dalyvauti visų etapų varžybose šalyje, o jei palankiai susiklostys aplinkybės – startuoti ir užsienyje.

Pirmojoje sezono repeticijoje bene daugiausia dėmesio susilaukė molėtiškis Vaidotas Paškevičius. Ne todėl, kad jis kupinas ryžto apginti trasose pernai su „Nissan Terrano“ automobiliu iškovotą „Extreme“ klasės čempiono titulą, kurį jam garantavo 195 taškai.

Vaidotas atvairavo ir varžovams ne tik pademonstravo, bet ir praskraidino trasa juos su naujuoju savo koviniu „Isuzu Vehi Cross“ bolidu, kuriam tai buvo rimtas išbandymas.

„Į šį savo „kūrinėlį“ įdėjau ne tik daug triūso, bet ir lėšų, - neslėpė čempiono titulą ginsiantis V. Paškevičius. – Kartu su Arūnu Lekavičiumi lenktyniaujant Amerikoje į akį man krito toks automobilis su automatine pavarų dėže. Įsigijau, tačiau automatinė transmisija, su kuriomis lenktyniauja visi amerikiečiai, man žiauriai nepatiko. Todėl teko pirkti dar vieną „Isuzu Vehi Cross“ ir iš dviejų konstruoti vieną, atitinkantį mano lūkesčius...“

Tai tik vienas iš daugybės pavyzdžių, kokius kelius tenka nueiti ir kokius sunkumus įveikti sportininkui, besiruošiančiam atvairuoti savo bolidą prie bekelės maratono starto linijos. Kaip, beje, ir varžybų organizatoriams.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/vaziavimo-bekele-entuziastai-sezonui-rengiasi-kovinemis-salygomis.d?id=7432318>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/bekeles-fanatai-jau-isbande-technika-25-782042>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/bekeles-entuziastai-surenge-pirmuju-sezono-varzybu-repeticija.htm>

<http://automanas.tv3.lt/bekeles-fanatai-rengiasi-sezonui/>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50160878/bekeles-fanatai-rengiasi-sezonui>

<http://www.98.lt:81/bekeles-sezonas-2017>

<http://gzeme.lt/2017/04/bekeles-fanai-rengiasi-sezonui/>

<http://udiena.lt/sportas/item/9442-bekeles-varzybose-meistriskuma-demonstruoja-ir-uteniskiai>

<http://www.4x4perimetras.lt/>

<http://www.zemaitijosgidas.lt/bekeles-fanatai-rengiasi-sezonui/>

http://www.prim.lt/auto/straipsniai/ivairios_paslaugos/autoklubai_organizacijos/autosportas/po_menesio_i_kelia_leisis_bek_les_fanatai/

Deividas ir Evaldas Gezevičiai: „Tik atsidavus darbui galima patirti autosporto malonumą“

Komunikacinis pranešimas

2017-04-06

Deividas (24 metai) ir Evaldas (23 metai) Gezevičiai – brolių ekipažas, kuris ralio-sprinto varžybose dalyvauja ketvirtus metus. Nors kartais keičiasi pozicijomis, tačiau dažniausiai Deividas vairuoja, o Evaldas – kruopščiai

šturmanauja. Ekipažo planuose –ne tik aukščiausi rezultatai varžybose, tačiau ir naujas automobilis. Sportininkai sutiko prisidėti prie LASF iniciatyvos, kuria siekiama pristatyti jaunąjį automobilių sporto atstovų kartą.

Kas jus atvedė į automobilių sportą?

Deividas: Tikriausiai didžiausią įtaką mūsų atsiradimui autosporte turėjo tėtis. Nuo pat mažens vykdavome palaikyti jo įvairiausiose varžybose ir svajodavome, kad kada nors ir patys lenktyniausime ralio trasose.

Aš pirmą kartą savo jėgas išbandžiau prie pramoginio kartingo vairo. Tuomet rezultatai tikrai nebuvo stulbinantys. Dabar, kai prisimenu tas klaidas, ima juokas, bet tuomet jos kainavo nemažai nervų. Žinoma, klaidų dėka ir išmokau atsakingumo.

Tolesnę savo karjerą tęsiau ralyje. Į kompiuterį įsirašiau vieną geriausių tuo metu ralio žaidimų „Richard Burns Rally“ ir jo pagalba mokiausi važiuoti. Kiek vėliau su broliu įsigijome pirmąjį automobilį ir pagaliau išvažiavome į trasas. Sekėsi pakankamai gerai, nors prieš kiekvienas lenktynes jautėme didelį jaudulį. Man kartais net ir koją ant pedalo nulaikyti sekėsi sunkiai. Mokiausi ir šturmanauti, tačiau šis darbas kiek labiau patiko mano broliui, taigi dabar jau ketvirtus metus kartu su juo ir esame vieningas ekipažas. Labai tuo džiaugiuosi.

Kodėl iš daugelio sporto šakų pasirinkote būtent ralio-sprintą?

Deividas: Kaip pagrindinę priežastį galėčiau įvardinti šios šakos universalumą: privalai šiek tiek išmanyti žiedinį važiavimą, šiek tiek driftą, reikia turėti ir slalomisto įgūdžių ir, gal tai skambės keistai, bet reikia meniškos sielos. Kartu su šturmanu turime kuo tiksliau ir greičiau perkelti svarbiausią informaciją į sąsiuvinį, kad važiuojant didžiuliu greičiu viskas būtų suprantama. Tik visiškai atsidavus darbui galima patirti tikrąsias emocijas, kurias dovanoja šis sportas.

Ką manote apie ralio-sprinto padėtį Lietuvos automobilių sporte?

Evaldas: Ralio-sprintas Lietuvoje turi didelį susidomėjimą. Deja, tai nepigus pomėgis, todėl pagrindinė problema su kuria susiduriama – ne visi jauni žmonės, kurie žavisi autosportu, gali sau leisti išvažiuoti į profesionalias trasas. Reikėtų pradėti rengti mėgėjiškus renginius pradedantiesiems. Kuo daugiau savo pomėgį realizuojančių trasose – tuo mažiau gatvėse.

Kokias savybes jums išugdė autosportas?

Deividas: Autosportas – savotiškas universitetas, kuris mane išmokė atsakingumo, darbštumo, ištvermingumo, supratingumo bei kruopštumo.

Evaldas: Susikaupimą ir atsakomybę. Mano, kaip šturmano, darbas labai atsakingas, nuo manęs priklauso didelė dalis to, kaip seksis ekipažui lemtinguose posūkiuose.

Kaip kovojate su įtampa, patiriama varžybų metu?

Deividas: Sunkiausia užduotis – susidoroti su jauduliu prieš startą. Nesvarbu, ar dalyvaučiau virtualiame turnyre, ar realiose trasose, bet jaudulys visada mane aplanko ir dingsta tik tada, kai užgęsta raudona šviesoforo lemputė. Varžybų eigoje stengiuosi mąstyti blaiviai ir visus veiksmus atlikti atsakingai. Jei kartais per daug įsitempiu, visuomet šalia savęs turiu šturmaną, kuris jaučia, kaip ir kada mane nuraminti.

Evaldas: Įtampa paprastai atsiranda tada, kai pradeda kažkas nesisekti: genda technika, atsiranda dvejonės, ar pajėgsi ir panašiai. Prieš lenktynes su broliu visuomet stengiamės nusiteikti pozityviai.

Kiek paprastai užtrunka jūsų pasiruošimas varžyboms?

Deividas: Varžyboms stengiuosi ruoštis nuolat, tačiau, kad ir kiek besiruoščiau, visuomet pritrūksta tos vienos nakties, kad viskas eitųsi, kaip suplanuota.

Evaldas: Visa mano technika – Ukmergėje, o pats daugiausia laiko praleidžiu Vilniuje. Deja, bet prie pačios technikos tobulinimo prisidedu tik savaitgaliais. Tačiau sutinku su mintimi, kad pasiruošimas varžyboms turi vykti nuolatos, emociškai ir fiziškai visada joms ruošiuosi.

Ar po varžybų nesunku laikytis kelių eismo taisyklių?

Deividas: Kartais būna, kad per didelius tarpus tarp varžybų, rodos, jau net kojos dreba, kaip norisi kuo greičiau pralėkti gatve. Tačiau visada randu tam alternatyvų: „Simuliatorių akademija“, kartodromai, Ukmergės autokroso trasa. Žinoma, tai nesuteikia visai tokių pat emocijų, kokias gauni varžybų metu, tačiau to pakanka.

Evaldas: Varžybų metu patiriu pakankamai adrenalino, todėl mintys elgtis neapgalvotai keliuose tikrai nekyla.

Jūsų nuomone, kiek procentų sėkmingo rezultato sudaro: talentas, sunkus darbas ir aplinkybės?

Deividas: Negalėčiau išskirti nei vieno dalyko. Viskas vienodai svarbu.

Evaldas: Tai priklauso nuo žmogaus, kiekvienam skirtingai. Asmeniškai aš didžiausią dėmesį skirčiau darbui. Norėti neužtenka, o sunkiu darbu galima kažką įrodyti ir pasiekti. Antrą vietą skirčiau talentui, kurio dėka gaunama informacija įsisavinama greičiau. O visa kita – aplinkybės.

Kokius didžiausius savo laimėjimus galėtumėte išskirti?

Deividas: Kiekvienų varžybų finišas jau yra nemažas laimėjimas. Kaip vieną įsimintiniausių pergalių galėtume išskirti 11 vietą bendroje įskaitoje Mažeikiai-Vieکشniai ralio-sprinto etape. Šiose varžybose viskas klostėsi taip, kaip ir buvo sumanyta. Automobilis veikė be jokių gedimų, stenograma buvo ideali, mes su broliu taip pat buvome labai susidirbę.

Kitas laimėjimas, kurio niekada nepamiršiu, buvo dvikova su latviu 2015-ųjų metų sezono Mažeikiai-Vieکشniai varžybose. Su juo varžėmės iki paskutinio trasos metro – rezultatas po visų varžybų buvo lygus iki šimtuųjų sekundės dalių. Tik pasiekę finišą sužinojome, kad mūsų ekipažas laimėjo. Jausmas buvo tikrai nuostabus!

Kas jus labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?

Deividas: Didžiausia mano motyvacija – šeima, draugai bei gerbėjai.

Evaldas: Tėtis ir jo palaikymas.

Kaip vertinate praėjusį savo sezoną? Kokius tikslus esate išsikėlę naujam?

Deividas: Praėjęs sezonas buvo tikrai labai sunkus. Ilgą laiką bandėme suremontuoti automobilį, kuriame buvo daug techninių gedimų po 2015 metais Elektrėnų ralyje patirtos avarijos. Padedami Ukmergės automobilių-motociklų klubo, įmonės UAB „Alsista“, Ukmergės statybų montavimo darbų įmonės bei draugų, šią problemą išsprendėme. Varžybos irgi ne visuomet sekėsi, tačiau neklysta tas, kas nieko nedaro. Išsigydžius visas žaizdas, viskas pradėjo klostytis geriau: tapome pakankamai greitai savo klasėje ir iškovojoje vicečempionų titulą ralio-sprinto čempionate. Taip pat tapau ralio-sprinto Junior įskaitos nugalėtoju.

Evaldas: Mūsų lūkesčiai labai žemiški – sėkmingas sezonas Lietuvos ralio-sprinto čempionate. Svarbiausia – gerai praleistas laikas ir teigiamos emocijos. Bandysime parodyti, kad sena, tačiau prižiūrima mašina gali būti stipri konkurentė.

Kas yra Jūsų autoritetas automobilių sporte?

Deividas: Didžiausias mano autoritetas ir pavyzdys visuomet yra tėtis. Žinoma, mokausi ir iš Lietuvos autosportininkų.

Evaldas: Lietuvoje yra gerų pavyzdžių, tačiau tiksliai kažko įvardinti nenorėčiau. Pats visada stengiuosi tapti geriausiu. Norėtūsi būti pavyzdžiu kitiems.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/broliai-gezeviciai-tik-atsidavus-darbui-galima-patirti-autosporto-malonuma.d?id=74280298>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/broliai-gezeviciai-tik-atsidavus-darbui-galima-patirti-autosporto-malonuma-25-779666>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/ralio-sprinto-varzybose-dalyvaujantys-broliai-ivardijo-kokias-savybes-ugdo-sis-sportas.htm>

<http://automanas.tv3.lt/deividas-ir-evaldas-gezeviciai-tik-atsidavus-darbui-galima-patirti-autosporto-malonuma/>

<http://www.sportas.info/naujienos/36968-broliu-planuose-nauji-ratai.html>

<http://www.98.lt:81/deividas-ir-evaldas-gezeviciai-broliu-ekipazas-ralio-sprinto-varzybose>

Ralio meistrams – neįgalaus piloto iššūkis

2017-04-06

Pastarąjį profesionalaus automobilių sporto tarpsezonį vykusiose „Nemuning Winter Games“ bei keliose greituminio slalomo varžybose nutiko tai, kas prieš keletą metų atrodė tiek pat realu, kiek turistinės išvykos į kosmosą: po jaunystėje patirtos stuburo traumos du dešimtmečius neįgaliojo vežimėlyje sėdintis Gintaras Šalkauskas tapo šios benzinalviams skirtos lenktynių serijos laimėtoju „pro4“ klasėje (automobilių visais varančiaisiais ratais).

Į nuosavą „BMW 330 x-drive“ sumontavęs savadarbę rankinio valdymo įrangą vyras tapo kietu riešutėliu visiems konkurentams, sėdintiems prie „Subaru Impreza“ ar „Mitsubishi EVO“ vairo. Bet – apie viską iš eilės.

Neatsargumo bumerangas

Į invalido vežimėlį Gintaras buvo priverstas atsisėsti po to, kai 1997-ųjų rugsėjį netoli gimtojo Simno važiuodamas savo „Opel Ascona“ padarė lemtingą klaidą. Pernelyg greitai įlėkęs į „aklą“ posūkį jis išvydo stovintį ir pusę kelio užtvėrusį sunkvežimį.

Pradėjęs jį lenkti Gintaras išvydo iš priekio atlekiantį kitą automobilį ir suvokė, kad nespės nei sustabdyti savosios „Opel Ascona“, nei pralįsti pro vilkiko priekį. Suktelėjęs į kairę jis nuslydo į šalia kelio esančią lanką, iškrito iš besiverčiančio automobilio ir trenkėsi į žolėse buvusį akmenį.

Incidento padariniai – lūžę stuburo slanksteliai, pažeisti vidaus organai ir keletą savaičių trukęs balansavimas tarp gyvybės ir mirties. Vėliau gydytojai prasarė, kad iš giltinės gniaužtų vaikinui pavyko ištrūkti tik todėl, kad jis nuo pat vaikystės daug sportavo, turėjo ne tik puikiai ištreniuotus raumenis, bet ir tvirtą širdį.

Avarija apvertė visą Gintaro gyvenimą aukštyn kojom. Lūžę stuburo slanksteliai ir pažeisti vidaus organai atėmė iš jo galimybę judėti. Tačiau net sėdėdamas neįgaliojo vežimėlyje jis nė akimirksniu nesuabejojo, kad pasikeitė tik priemonės, kuriomis jam teks siekti savo svajonės – būti sportininku.

1999-aisiais Gintaras įstojo į neįgaliųjų klubą „Viltis“, pradėjo užsiiminėti lengvąja ir sunkiąja atletika bei rankų lenkimu. Jis šešis kartus neturėjo lygių specialiose Lietuvos lengvosios ir sunkiosios atletikos pirmenybėse, tris kartus buvo absoliutus šalies rankų lenkimo čempionas, atstovavo Lietuvai Europos rankų lenkimo čempionate.

Pradėjęs dirbti Lietuvos žmonių su stuburo pažeidimais asociacijoje vairuotoju ir vairavimo instruktoriumi, nuo 2002-ųjų Gintaras keletą kartų tapo ralio „Aplink Lietuvą“ čempionu bei prizinininku savo klasėje ir atkreipė į save ralio visuomenės dėmesį. Nuo 2004-ųjų jį globoja automobilių sporto profesoriumi vadinamas treneris, LASF viceprezidentas Jonas Dereškevičius.

„Kiek galėjau, padėjau Gintarui tiek rengiant automobilį lenktynėms, tiek treniruojantis, tiek startuojant. Savo sugebėjimus ralio trasose jis jau yra įrodęs – kai kurie rezultatai tikrai nepadarytų gėdos net sveikiems vairuotojams“, – patikino J. Dereškevičius, padovanojęs Gintarui treniruočių simulatorių.

Beje, G. Šalkauskas į visus savo automobilius montuoja paties pasigamintą rankinio valdymo įrangą. Stabdys čia valdomas dešine ranka stumiant prie centrinės konsolės pritvirtintą svirtį nuo savęs, o akseleratorius dozuojamas tokiu pat principu, kaip ir vairuojant motociklą. Kaire ranka Gintaras laiko įsitvėręs ant vairaračio prisitvirtinto, kriaušę primenančio, bumbulo.

„Toks mechanizmas mane pilnai tenkintų, jei ne viena smulkmena: įveikiant trasą lėtesniuose posūkiuose būtina turėti tam tikrą galios rezervą, kuris leistų reikiama trajektorija ištraukti slystantį automobilį. Tačiau standartinės automatinės pavarų dėžės tokiose situacijose dažnai neleidžia važiuoti žemesne pavara – elektronika dėl aukštų sūkių ją permeta į viršų pačiu netinkamiausiu metu. Kažką keisti programiškai, bent jau mano turimame modelyje, kol kas niekaip nepavyksta“, – dėsto G. Šalkauskas.

Lietuva turi savo A. Zanardį?

Provokuojamas pasakyti, ar su lygiaverte technika G. Šalkauskas sugebėtų mesti iššūkį sveikiems pilotams, treneris patikino, jog į šį klausimą savo pavyzdžiu jau yra atsakęs Alexas Zanardi.

Apie šį italą greičiausiai šį tą yra girdėję net tie žmonės, kuriems automobilių sportas tolimas ir mišlingas, kaip Paukščių takas. 2001-ųjų rudenį visos TV žinių laidos rodė reportažus apie kraupią avariją iš garsiosios Vokietijos „EuroSpeedway“ žiedinių lenktynių trasos Lauzico mieste. Buvęs „Formulės 1“ ir CART bolidų pilotas, dalyvaudamas eiliniame „Champ Car“ lenktynių etape, prieš pat lenktynių pabaigą, išvažiuodamas iš serviso zonos, dar su šaltomis padangomis nesuvaldė savo technikos ir kirto kelią kitam automobiliui. Šis A. Zanardį taranavo lėkdamas maždaug 290 km/val. greičiu.

Susidūrimas baigėsi tuo, kad italo „Reynard-Honda“ po smūgio perlūžo pusiau, o pats sportininkas, nepaisant visų Berlyno klinikose dirbusių medikų pastangų, liko be abiejų kojų.

Antrą kartą pranešimai apie A. Zanardį žiniasklaidoje sumirgėjo 2003-ųjų pavasarį, kai italas grįžo į tą patį „EuroSpeedway“ žiedą ir specialiai pritaikytu automobiliu įveikė 13 trasos ratų – lygiai tiek pat, kiek jam trūko iki pergalės 2001-aisiais metais. Drauge šis jo startas buvo simbolinis sugrįžimas į didžiųjų pergalių automobilių sporte pradžią, nes, tapęs Europos turistinių automobilių čempionato (ETCC) dalyviu, Alexas su jo poreikiams pritaikytu BMW netrukus tapo vienu šio serialo lyderių. Akivaizdu, kad rankinio valdymo įranga nė kiek netrukdo jam išnaudoti visą milžinišką patirtį ir talentą.

„Nors Gintaras nevaldo savo kūno žemiau krūtinės ir todėl negali jausti tokio gero kontakto su automobiliu, koks yra būtinas važiuojant sportiniu režimu, treniruotėse jis demonstruoja tikrai neprastus rezultatus. Kaip būtų, jei greičiai labai ženkliai padidėtų, kol kas galima tik spėlioti, tačiau tai, kad jis talentingas vaikinai, akivaizdu“, – gyrė savo mokinį J. Dereškevičius.

Po pastarųjų G. Šalkausko pergalių vairuojant „kvadrinį“ BMW, treneris pastebėjo, kaip toli gali nueiti ir kokių rezultatų lenktynėse įmanoma pasiekti, lemia ne neįgalumo laipsnis, o noras tą padaryti.

„Ambicijos varžytis su sveikais pilotais bendroje įskaitoje, mano manymu, yra visai realios. Žinoma, rankinio valdymo įranga daug ką komplikuoja, tačiau svarbiausi dalykai lenktynių metu vyksta piloto smegenyse: darbui su vairu, stabdžių svirtimi bei akceleratoriaus rankena itin daug jėgos nereikia. Reikia tik žinoti, kaip ką kada daryti ir preciziško tikslumo tas žinias realizuojant.

Šiuo požiūriu Gintaras yra puikus pavyzdys, kaip sistemingai dirbant galima praplėsti žmogaus galimybes ar bent jau supratimą, kur yra tos galimybių ribos“, – teigė LASF viceprezidentas J. Dereškevičius.

Ar avarijos metu patirta sunki stuburo trauma nėra „stabdis“ važiuojant sportiniu režimu? Gintaro treneris tikina esant priešingai.

„Žinau, kad net ir praėjus keleriems metams po traumos Gintarą persekiojo stiprūs skausmai, kuriuos pamiršti pavykdavo tik 100 proc. pasineriant į kokią nors veiklą, reikalaujančią maksimalaus susikaupimo. Sportinio vairavimo Gintaras ėmėsi mokytis su didžiule aistra, čia gimusios emocijos nukreipdavo dėmesį nuo kasdienių bėdų ir padėjo jam sparčiai tobulėti. Galima sakyti, kad vairavimas ir startai varžybose tapo efektyviais vaistais“, – samprotavo J. Dereškevičius.

Rankinio valdymo kartas

Klausiamas, kaip LASF galėtų prisidėti prie neįgaliųjų dalyvavimo automobilių lenktynėse, treneris prisipažino, kad federacijos žmonės gali nebent konsultuoti – išspręsti finansines bėdas kol kas nėra jokių galimybių.

Gera žinia ta, kad praėjusį rudenį Lietuvoje atsirado galimybė gauti benzino poskonį turinčio adrenalino dozę padarant kišeninių dydžio investiciją: Aukštadvario kartodrome atsirado pramoginiai kartai, pritaikyti žmonėms su judėjimo negalia.

„Prieš trejetą metų turėjau galimybę stebėti kartingo Pasaulio čempionato varžybas Prancūzijoje, kur su profesionalia technika lenktyniavo ir žmonės nevaldantys 50-75 proc. kūno, neturintys kojų ar negalintys vaikščioti. Jie naudojami pakankamai nesudėtingais mechanizmais prie vairo, leidžiančiais spausti akceleratorių ir stabdį, todėl trasa lėkė ne kiek ne prasčiau nei sveikieji.

Tada dingtelėjo mintis, kad panašiai perdirbti pramoginį kartą būtų dar paprasčiau, ir pažadėjau pats sau paeksperimentuoti bent su vienu mūsų kartodromo „arklidėse“ stovinčia mašina. Tik kol dirbau Lietuvos kartingo federacijos vadovu paprasčiausiai nespėjau to realizuoti. Šiais metais atsisakius organizacinio ir administracinio darbo LASF struktūrose, tas „tinkamas“ laikas kaip tik ir atėjo“, – pasakoja, keletą pastarųjų metų Lietuvos kartingo federacijai vadovavęs Ramūnas Savickas.

Kai su mechanikų pagalba pertvarkyta – akseleratorius valdomas kaire svirtimi prie vairo, o hidrauliniai stabdžiai dešine svirtimi – pirmąjį gokartą išbandė žmonės iš neįgaliųjų klubo „Feniksas“, keletas Ukrainos parolimpinės tinklinio rinktinės narių, abejonių dėl mūsų kraštuose (nieko panašaus nėra nei Latvijoje, nei Estijoje, nei Lenkijoje) nematyto projekto neliko nė

šešėlio: azarto pagauti naujieji kartodromo svečiai nenorėjo iš jo išlipti, o keli sportininkai netgi atsisakė pietų, kad tik galėtų ilgiau pasismaginti lig tol nepatirtu malonumu.

G. Šalkauskas po pirmosios akistatos su kartu tiesiog švytėjo. Apsukęs keliolika ratų jis užsuko į serviso zoną tik tam, kad plačiu tvirtinimo diržu prisirištų prie sėdynės ir tvirčiau laikytųsi posūkiuose. Antrą kartą stabtelėti teko tada, kai gokarte pasibaigė benzinas.

„Jausmas neįtikėtinai geras. Važiavimas pranoko visus lūkesčius, kuriuos turėjau prieš atvažiuodamas į Aukštadvario kartodromą. Pasiiekiamas pakankamai didelis greitis ir vibracija sukuria pojūtį, kad dalyvauji gyvenime. Be to, karto variklis nėra galingas (9 AG), todėl labai greitai pamatai dėl kokių vairavimo klaidų – neteisingai pasirinktų važiavimo trajektorijų, netikslaus stabdymo ar pan. priežasčių prastėja rezultatas“, – emocijomis tryško G. Šalkauskas.

Dar vienas svarbus dalykas – kaina. Kaip bežiūrėti, kartingas yra pati pigiausia automobilių sporto šaka, leidžianti patirti beveik tokius pat išpūdžius, kokie generuojami startuojant žiedinėse lenktynėse. Po pirmosios akistatos su šia technika G. Šalkauskas visai rimtai pradėjo svarstyti galimybes daugiau dėmesio skirti ne ralio ir greituminio slalomo lenktynėms, o kartingui.

R. Savickas savo ruožtu patikino, kad šį sezoną Aukštadvario kartodrome atsiras dar 5 kartai su rankinio valdymo įranga – visos būtinos detalės jau užsakytos pas gamintojus Italijoje. Be to, Ramūnas planuoja naują neįgaliesiems skirtą techniką perdaryti taip, kad ji būtų kuo geriau pritaikyta skirtingo ūgio ir stoto žmonėms.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralio-meistras-neigalaus-piloto-issukis.d?id=74285460>