

„Lietuvos automobilių sporto federacija“
ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS

Visetas | 2017

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
	<i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i> <i>98.lt</i>	<p>D. Butvilas atskleidė, ko neteko Lietuvos ralis</p> <p>2017 m. Lietuvos ralio čempionato kalendoriaus projektuose ralis Gdanske buvo numatytas kaip bendras Lietuvos-Lenkijos ralio etapas, o lenkai turėjo atvažiuoti į bendrą etapą Žemaitijoje. Dėl perversmų Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komitete, dėl „ralio bendruomenės pasipriešinimo“ šis projektas nebuvo įgyvendintas.</p>	2017-05-31	Minimas LASF Ralio komitetas.
	<i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i> <i>automanas.tv3.lt (922 916)</i> <i>sportas.info</i> <i>ebus.lt</i> <i>autoledi.lt</i> <i>pressauto.lt</i>	<p>Žurnalistai „Press raliui 2017“ ruošiasi trasose, kavinėse ir SPA</p> <p>Treneris J. Dereškevičius svarbiausiu įvardijo mentalinį pasiruošimą. Baimė, jaudulys ir ypač įtampa traukia klaidas ir magnetas.</p> <p>„Kitokia aktyvi nekasdienė veikla padeda mums sustabdyti įprastinį minčių srautą ir leidžia protui pailsėti. Fizinis pasiruošimas ir SPA procedūros padeda atsipalaiduoti prieš varžybas nuo kasdienių rūpesčių, o juos nustumti į šoną – naudinga. Švaresnė galva leidžia smegeninei greičiau perjungti kasdienio vairavimo režimą į sportinį“, -</p>	2017-05-29	Pateikiamas LASF viceprezidento komentaras.

		išmintį dėstė patyręs treneris, šiuo metu užimantis ir Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) viceprezidento pareigas.		
	delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) tv3.lt (922 916) lrytas.lt (892 119) prim.lt	Bekelės entuziastų laukia svarbiausias egzaminas „Laukti bei ruoštis kito etapo batalijoms teliko mažiau nei mėnuo“, – primena Lietuvos automobilių sporto federacijos 4x4 komiteto pirmininkas ir šias varžybas rengiančios VšĮ „Bekelės fiesta“ vadovas Gediminas Grigaitis. Jo nuomone, birželio 28 – liepos 31 dienomis vyksiančios šalies bekelės čempionato ir taurės antrųjų etapų varžybos, į kurias jau pradėta dalyvių registracija, taps tikra visureigių, enduro ir keturračių motociklų bekelės fiesta ne tik patiems lenktynių dalyviams, bet ir žiūrovams.	2017-05-29	Pateikiamas LASF 4x4 komiteto pirmininko komentaras.
	gargzdai.lt	Komandinėje įskaitoje „Žaibui“ – antroji vieta Labai gaila, kad teko atidėti Gargžduose turėjusį vykti Lietuvos autokroso čempionato ir pirmenybių pirmąjį etapą dėl nedėkingų oro sąlygų, vėlyvo ir šalto pavasario. Su Lietuvos automobilių sporto federacija suderinta ir varžybos nukeltos į rugpjūčio 19 dieną.	2017-05-29	Minima kontekste.
	delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) lrytas.lt (892 119) diena.lt (383 543) klaipeda.diena.lt kauno.diena.lt	Kaune prasideda Lietuvos mini ralio čempionatas Dešimtmetį šios varžybos vadinosi Lietuvos	2017-05-27	Minima kontekste.

		<p>automobilininkų sąjungos (LAS) taure, tačiau nuo šiol jos organizuojamos su Lietuvos automobilių sporto federacijos priežiūra, kuri supaprastino taisykles tiek dalyviams tiek organizatoriams bei įtraukė penkis čempionato etapus į oficialų Lietuvos automobilių sporto renginių kalendorių.</p>		
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i></p>	<p>Pirmieji virtualių lenktynių pusfinalių nugalėtojai išdavė savo paslaptį</p> <p>Gegužės 28 d. prasidės antrasis pusfinalių ciklas. Jo transliacijas bus galima stebėti tą pačią dieną 18 val. Po šio pusfinalio, visi nugalėtojai susitiks finale. Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę – užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.</p>	2017-05-24	Minima kontekste.
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i> <i>automanas.tv3.lt (922 916)</i> <i>lrytas.lt (892 119)</i> <i>laikas.tv3.lt</i> <i>98.lt</i> <i>sportas.info</i></p>	<p>Ernesta Globytė: „Lenktynių trasoje vyrai ir moterys yra lygūs“</p> <p>Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF), rudenį pradėjusi jaunųjų autosportininkų pristatymo iniciatyvą, ją plečia, šį kartą siekdama supažindinti visuomenę su žymiausiomis Lietuvos automobilių sporto moterimis.</p>	2017-05-24	Pranešimas spaudai.

<p>LASF</p>	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i></p>	<p>Lietuvos automobilių sporto legenda švenčia 85-ą gimtadienį</p> <p>Visiems manantiems, kad kalbos apie turinčius mėlyno kraujo yra ne kas kita, kaip filologinė ekvilibristika ar paprasčiausi pliurpalai, reikėtų susipažinti su Vikiu Oleka. Šis gausybę įvairių talentų apdovanotas džentelmenas, 1961-aisiais įkūrė nuo militarizuotos DOSAAF nepriklausomą Lietuvos automobilių sporto federaciją ir paklojo pamatus keletą vėlesnių dešimtmečių trukusiam mūsiškių pilotų dominavimui SSRS ralio bei žiedo trasose.</p>	<p>2017-05-23</p>	<p>Pranešimas apie pirmąjį LASF prezidentą.</p>
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i></p>	<p>Lietuviško kroso karštinė: pliekėsi taip, kad po trasą skraidė nuplėšti ratai</p> <p>LASF Saugaus varžybų organizavimo komiteto narys Remigijus Bilevičius, dirbęs pastarosiose lenktynėse, taip pat pritarė minčiai, kad diskusija tarp atskirų federacijos struktūrų ir pačių sportininkų bendruomenės dėl kaštų mažinimo turėtų būti produktyvesnė.</p> <p><...></p> <p>Dar vienas LASF atstovas, Kroso komiteto narys Rimantas Poliakovas, dalindamasis išvalgomis apie tai, kas lemia kroso krizę, taip pat akcentavo, kad didžioji dalis čia startuojančių vyrų verčiasi su labai mažais biudžetais.</p>	<p>2017-05-22</p>	<p>Pateikiami LASF Saugaus varžybų organizavimo komiteto narių komentarai.</p>

	15min.lt (1 113 634)	<p>Stebėkite tiesiogiai: virtualių žiedinių lenktynių čempionato pusfinalis</p> <p>Dalyvavimas realiame pasaulyje vykstančiose lenktynėse reikalauja kruopštaus pasiruošimo, žinių ir reikšmingos finansinės bazės. „Neste Dream 2 Drive“ virtualiose žiedinėse lenktynėse savo meistriškumą įrodęs nugalėtojas nusipelnė vietos realioje profesionalių lenktynininkų komandoje „Taurus racing“ ir Lietuvos automobilių sporto federacijos suteikiamos lenktynininko licencijos 2017 metų sezonui!</p>	2017-05-21	Minima kontekste.
	15min.lt (1 113 634)	<p>„Stogais“ pažymėtame „Talsi“ ralyje greičiausi lietuviai buvo broliai Žalos, bet gavo baudų</p> <p>„Norėčiau paaiškinti, kokia situacija įvyko. Prieš ralį buvo kreiptasi į organizatorius, kad neužtenka sekcijoms pravažiuoti kuro. Nusprendėme parašyti prašymą. Kadangi buvo vienas svarbių LASF atstovų, klausimą palikome suderinti jam. Buvo pasakyta, kad viskas suderinta ir kurą gali pilti, nurodė vietą. Bet pasirodo, kad nesuderino.“ – piktinosi G. Notkus.</p>	2017-05-20	Minima kontekste

	<p>delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) automanas.tv3.lt (922 916)</p>	<p>Pasibaigusi virtualių lenktynių čempionato atranka pateikė staigmenų</p> <p>Kartu su kitais TOP 16 dalyvių jie keliaus į pusfinalius. Čia varžovai susitiks sprinto tipo lenktynėse tarpusavyje. Po keturių pusfinalių, vyksiančių virtualioje Poznanės trasoje, nugalėtojai susitiks finale.</p> <p>Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos paruoštą teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę – užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.</p>	2017-05-19	Minima kontekste.
	<p>delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) lrytas.lt (892 119) diena.lt (383 543) kauno.diena.lt klaipeda.diena.lt sportas.info auto-bild.lt</p>	<p>Į Naująją Akmenę – per Karpatus</p> <p>„Šią grupės sportininkų išvyką į Karpatus ir ten jų rengiamas treniruotes vertinčiau kaip tiesioginį pasirengimą antrojo etapo lenktynėms, kurios birželio 28 – liepos 1 d. vyks Akmenėje (4X4 perimetras) ir varžyboms šalia jos esančiame Menčių karjere, - patikino Lietuvos automobilių sporto federacijos 4x4 komiteto pirmininkas ir šias varžybas rengiančios VŠĮ „Bekelės fiesta“ vadovas Gediminas Grigaitis.</p>	2017-05-19	Pateikiamas LASF 4x4 komiteto pirmininko komentaras.
	<p>delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) automanas.tv3.lt (922 916) lzinios.lt (146 182) sportas.info</p>	<p>S. Juodviršis: siekiu būti automobilių sporto istorijos dalimi</p> <p>Simas Juodviršis – 25-erių metų Europos kartingo</p>	2017-05-18	Pranešimas spaudai.

		<p>čempionas. Kaip pats save apibūdina, jis – perfekcionistas, siekiantis tik aukščiausių rezultatų ir trokštantis įsirašyti į automobilių sporto istoriją.</p> <p>Simas teigia, kad jam svarbu įkvėpti jaunąją automobilių sporto kartą, todėl sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti visuomenę su jaunaisiais autosporto atstovais ir paskatinti žmones domėtis autosportu, rašome pranešime žiniasklaidai.</p>		
	<i>15min.lt (1 113 634)</i>	<p>Atostogos automobiliu: brangiau nei lėktuvu, bet verta „pasikankinti“</p> <p>Laisvę pagrindiniu privalomumu įvardijo ir Lietuvos automobilių sporto federacijos žiedo komiteto pirmininkas bei „Alfa Romeo“ klubo prezidentas Rimvydas Agurkis. Tačiau, pasak patyrusio vairuotojo, automobiliu keliauti geriausia galint kelionei skirti mėnesį ar daugiau: „tokia kelionė suteiks laisvę ir nereikės planuoti skrydžių, ilgai derinti savo planų. Taip pat ir neriboti savęs perkant lauktuves artimiesiems“.</p>	2017-05-16	Pateikiamas LASF Žiedo komiteto pirmininko komentaras.
	<i>delfi.lt (1 326 119)</i>	<p>Vilkyčių trasa išlaikė FIA saugos egzaminą</p> <p>„Dabar incidentus automobilių lenktynių metu, kai sportininkai ar žiūrovai patiria traumas, galima skaičiuoti ant pirštų tik todėl, kad tiek mašinoms,</p>	2017-05-15	Minima kontekste.

		<p>tiesiogiai pilotų ekipiruotei, tiek organizatoriams keliami nepaprastai griežti saugos reikalavimai. Kiekvienoms varžyboms privalomai rengiami saugos planai, kuriuos tvirtina Lietuvos automobilių sporto federacija, jei renginys nacionalinio kalibro, ar FIA, jei kalbama apie Europos čempionatą.</p>		
	<p>delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) lrytas.lt (892 119) alfa.lt (621 255) republika.lt sportas.lt sportas.info zemaitija.lt</p>	<p>1006 km lenktynėse startuos 14-metis</p> <p>Nors ir labai jaunas, G. Grinbergas atitinka visus Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) ir 1006 km lenktynių organizatoriaus nustatytus reikalavimus. Jis jau dvejus metus turi tarptautinę kartingo C kategorijos licenciją, kuri suteikia teisę gauti LASF žiedinių lenktynių licenciją ir dalyvauti bet kokiose žiedinėse lenktynėse Lietuvoje. Ir nors automobiliu lenktyniauti jam nėra tekę, tačiau automobilį vairuoti jis moka. Pirmiausia jam teko susipažinti su „Žaibelio“ komandos bagiu, o 2016 ir 2017 metais automobilio valdymo pagrindus G. Grinbergas gavo „Lexus“ vairavimo akademijoje. Įgūdžius jis tobulino Klaipėdos, Panevėžio ir Šiaulių autodromuose bei ledo trasose.</p>	2017-05-15	Minima kontekste.
	<p>delfi.lt (1 326 119) 15min.lt (1 113 634) tv3.lt (922 916) lrytas.lt (892 119) alfa.lt (621 255) diena.lt (383 543) gzeme.lt kauno.diena.lt klaipeda.diena.lt</p>	<p>Bekelės entuziastai šeštadienį efektingai atidarė naują varžybų sezoną</p> <p>Į „Vermės“ trasą susirinkusius bekelės entuziastus pasveikino Lietuvos automobilių sporto federacijos „4x4“ komiteto pirmininkas ir šių varžybų</p>	2017-05-15	Minima kontekste.

		organizatorius Gediminas Grigaitis.		
	<i>diena.lt (383 543)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i>	<p>Atskleistas egzotiškas „Neste Dream 2 Drive“ čempionato komandos automobilis</p> <p>Ši diena yra svarbi ne tik dėl to. Būtent lenktynių metu bus paskelbti 16 greičiausių Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionato vairuotojų. Jie keliaus į pusfinalius. Čia jie susitiks sprinto tipo lenktynėse tarpusavyje, o po keturių pusfinalių, vyksiančių virtualioje Poznanės trasoje, nugalėtojai susitiks finale. Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos paruoštą teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę - užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.</p>	2017-05-12	Minima kontekste.
	<i>delfi.lt (1 326 119)</i>	<p>Lietuvos automobilių sporte – profesionalumo daigai</p> <p>„Lenktynininko galva viso pasirengimo startui metu, nekalbant jau apie pačias varžybas, privalo būti švari nuo bet kokių rūpesčių, pradedant „su koku slėgiu padangose geriau startuoti?“ ir baigiant „ar tinkamai pasirūpinta komandos rėmėjais?“. Pilotas, dėl kokių nors priežasčių – bandydamas sutaupyti, neturėdamas kam deleguoti atskirų užduočių, nepasitikėdamas kitais ir taip toliau, todėl ant savo pečių užsivertęs liūto dalį organizacinių rūpesčių, tokia pat proporcija sumažina galimybes būti greitu trasoje.</p>	2017-05-10	Pateikiamas LASF viceprezidento komentaras.

		<p>Bet kokie inžineriniai ar logistikos galvosūkliai eikvoja smegenų resursus ne tam, kad derėtų, todėl tiesiogiai susiję su galutiniu rezultatu. Šiuos dalykus su sportininkais, kuriuos teko globoti, esame daugybę kartų patikrinę treniruotėse. Netgi trumpas pokalbis naudojant raciją prie įprasto vieno rato rezultato „Nemuno žiede“ prideda bent sekundę“, – konstatuoja treneris, šiuo metu einantis ir Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) viceprezidento pareigas, Jonas Dereškevičius.</p>		
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i> <i>automanas.tv3.lt</i> <i>respublika.lt</i> <i>98.lt</i></p>	<p>„Wolf Race“ čempionato nugalėtojas taps Lietuvos čempionu</p> <p>Kaip sakė Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas Romas Austinskas, senesni bandymai surengti Lietuvos čempionatą nublankdavo prieš „Wolf Race“ tiek dalyvių, tiek žiūrovų skaičiumi.</p> <p>„Jau seniai apie tai kalbėjome su G. Čenkumi ir Kristijonu Vaičiu. Žinoma, visus lenktynininkus vienija benzinas venose, tačiau metų gale kiekvienas nori titulo ir sporto meistro vardo. Dabar tokia galimybė atsiras visiems, ir manau, kad su „Fast Lap“ bendradarbiausime dar ilgai“, - pasakoja R. Austinskas.</p>	2017-05-10	Pateikiamas LASF prezidento komentaras.
	<p><i>diena.lt (383 543)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i> <i>sportas.info.lt</i></p>	<p>Rengia purvo vonias visureigiams</p> <p>Ateinantį savaitgalį Ukmergės "Versmės" trasoje</p>	2017-05-10	Pateikiamas LASF 4x4 komiteto pirmininko komentaras.

		<p>prasidės Lietuvos automobilių "Rally raid" čempionato ir taurės pirmosios varžybos. Pasak jų organizatoriaus, Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) 4x4 komiteto pirmininko Gedimino Grigaičio, šiemet visureigininkams paruošti trys etapai – Ukmergėje, Naujoje Akmenėje ir Kupiškyje. Būtent po visų šių varžybų paaiškės, kas galės vadintis Lietuvos visureigių sporto karaliumi.</p> <p>"Džiugu, kad vis daugiau sportininkų iš savo garažų išvairuoja pirmenybėms parengtą techniką, kurios tinkamumą varžyboms trasoje ir bekelėje galės netrukus išbandyti kovinėmis sąlygomis", – dienraščiui pasakojo G. Grigaitis.</p>		
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i> <i>15min.lt (1 113 634)</i> <i>automanas.tv3.lt (922 916)</i> <i>lrytas.lt (892 119)</i> <i>alfa.lt (621 255)</i> <i>diena.lt (383 543)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i> <i>auto-bild.lt</i> <i>sportas.info.lt</i></p>	<p>Ralis „Aplink Lietuvą 2017“ – jau birželio pradžioje</p> <p>Apie ralio prestižą byloja ir tai, jog tai seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną, kurią Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia.</p>	2017-05-09	Minima kontekste.
	<p><i>delfi.lt (1 326 119)</i></p>	<p>Automobilių sporto inkubatoriai: kaip gatvių lenktynininkai žengia į civilizuotą pasaulį</p> <p>Tradiciškai balandžio pabaigoje automobilių sporto bendruomenė iš garažų išvairuoja savo techniką ir oficialiai švenčia naujojo sezono pradžią. Šįkart ji</p>	2017-05-05	Pateikiamas LASF Ralio komiteto pirmininko komentaras.

		<p>paženklinta keletu tuo pat metu vykusių startų, pradedant C lygos slalomo varžybose Radviliškyje ir baigiant „Bikernieku“ žiede surengtomis Baltijos šalių žiedinių lenktynių I etapo lenktynėmis.</p> <p>Apie tai, kokios sąsajos tarp tokio skirtingo kalibro renginių, pokalbis su vienu „Alytaus autoklubo“ vadovu Rimantu Volungevičium ir Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) ralio komiteto pirmininku Gintautu Firantu.</p>		

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

D. Butvilas atskleidė, ko neteko Lietuvos ralis

2017-05-31

Vienas greičiausių Lietuvos lenktynininkų Dominykas Butvilas praėjusį savaitgalį sėkmingai varžėsi Lenkijos ralio čempionato antrajame etape „Rajd Gdansk Baltic Cup“ ir iškovojo 2-ąją vietą. Šis etapas buvo numatytas ir pirminiame 2017 Lietuvos ralio čempionato kalendoriuje. Vis dėlto, po konfliktų ir ilgų diskusijų Lietuvos ralio komitete, sprendžiančiame mūsų šalies varžybų grafiką, bendro Lietuvos ir Lenkijos etapo idėjos buvo atsisakyta.

Po varžybų į Lietuvą grįžęs D. Butvilas dalinosi nusivylimu, jog Lietuvos ralio kalendoriuje buvo atsisakyta žengti į Lenkijos trasas.

„Noriu pasidalinti mintimis po praėjusio „Gdanskio ralio“. Manau, tai turi išgirsti kiekvienas, kas bent kiek susijęs su raliu Lietuvoje. Mūsų sportas dažnai apipintas gandas ir legendomis, todėl patariu nepraleisti progos išgirsti dar vieną nuomonę.

2017 m. Lietuvos ralio čempionato kalendoriaus projektuose ralis Gdanske buvo numatytas kaip bendras Lietuvos–Lenkijos ralio etapas, o lenkai turėjo atvažiuoti į bendrą etapą Žemaitijoje. Dėl perversmų Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komitete, dėl „ralio bendruomenės pasipriešinimo“ šis projektas nebuvo įgyvendintas.

Dalis žinomų lenktynininkų garsiai pasakojo, kokie Gdansko keliai baisūs, kad ten gerų ruožų išvis nėra, gąsdino, kad lietuviai nuvykę ten tik sugadins savo techniką ir „nėra ten ko važiuoti“. Jeigu esate iš tų, kurie pasidavė šiai perversmo psichozei ir paklausėte klaidingų kalbų – esate prie nukentėjusių. Ir Jus apgavo. Eilinį kartą vietoj Gdansko ralio buvo pasirinktas „Talsio ralis“ Latvijoje. Tas pats ralis kaip ir kiekvienais metais, su tais pačiais iki skausmo pažįstamais greičio ruožais. Jau ėjome tuo keliu, ką mums tai davė? Kodėl nepabandyti kažko naujo?

Gdansko ralio greičio ruožai buvo labai techniški. Jokių beviltiškų tiesiųjų, griovių ar duobių. Danga keitėsi kas kelis kilometrus, taip pat ir kelio plotis, ritmas. Būtent tai yra vienas didesnių ralio išskirtinimų. Po pirmo pravažiavimo, kelias tik truputį prasivalė, neatsirado nei vienos vėžės, nekaltant apie kelio braukimą dugnu. Visur kietas gruntas, dėl to net vietomis darėsi slidu. Palyginimui – Talsio ralio ruožai važiuojami antrą kartą dažnai būdavo čiuožimas dugnu per didelius akmenis.

Lietuva eilinį kartą pralošė, pasirinkdama seną gerą saugų variantą. Bet tai nėra ėjimas į priekį. Kitais metais, lenkai gal jau būtų atvažiavę į du etapus, didėtų dalyvių skaičius raliuose, ekipažai atvažiuotų treniruotis ir galima būtų plėtoti bendradarbiavimą.

Nebūtina manimi tikėti, geriausia nuvažiuoti ir patikrinti. Jei neturite tokios galimybės, bent jau kitą kartą, kai eis kalba apie lenkišką ralį, būsite išgirdę dar vieną nuomonę. O tiksliau – dvi. Mano ilgametis šturmanas R. Vaitkevičius mano lygiai taip pat, o jis yra matęs šimtus skirtingų trasų ir Lietuvoje, ir užsienyje.

Kai neini į priekį – judi atgal. Tad rekomenduočiau žiūrėti toliau, siekti tobulėjimo ir nebijoti kovoti naujose trasose su daugiau konkurentų, kurie mus verčia tik dar labiau stengtis“, – pranešime žiniasklaidai cituojamas D. Butvilas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/d-butvilas-atskleide-ko-neteko-liuvos-ralis.d?id=74811004>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/d-butvilas-lietuva-pralose-nenoredama-ralyje-bendradarbiauti-su-lenkais-25-805654>

<http://www.98.lt:81/dominyko-butvilo-mintys-apie-gdansko-rali>

Žurnalistai „Press raliui 2017“ ruošiasi trasose, kavinėse ir SPA

2017-05-29

Kiekvieno žurnalisto, turinčio bent promilę benzino kraujyje, kalendoriuje kiekvienų metų birželio pirmasis savaitgalis pažymėtas ryškiai raudona spalva. Tai azartiškiausio automobilių žurnalistų renginio metuose – „Press raliu“ data. Likus savaitei iki lenktynių dalyviai ruošiasi pilnu pajėgumu, tik kiekvienas taiko savitą treniruočių programą: vieni tobulina įgūdžius trasose, kiti analizuoja kelio knygas, tretie rengiasi fiziškai ir mėgaujasi SPA malonumais.

Kompleksiškas sportas

Kiekvienas „Press ralyje 2017“ dalyvauti ketinantis ekipažas didžiajam startui ruošiasi savaip. Vieni tobulina vairavimo įgūdžius, kiti mokosi kelio knygos subtilybių, o ilgamečiai ralio lyderiai iškeliauja į „Atostogų Parką“ pasportuoti ir pasilepinti SPA procedūromis. Per didelis pasitikėjimas savo jėgomis, ar apgalvota taktika?

Ralis – kompleksiška automobilių sporto šaka, kurioje į pergalės receptą įeina gerokai daugiau dalių nei automobilio gebėjimas važiuoti greitai. Birželio 2-3 dienomis, žurnalistams keliaujant iš Kauno į Palangą teks įveikti didesnę 500 km atstumą ir dvi dešimtis specialiųjų greičio ruožų, besiskiriančių savo konfigūracija, kelio danga ir ilgiu, kuriuos jie matys pirmą kartą. Norint parodyti gerą rezultatą prireiks puikių vairavimo įgūdžių, puikaus gebėjimo adaptuotis skirtingose trasose, šimtaprocentinio ekipažo narių pasitikėjimo, psichologinės ramybės ir fizinio pasiruošimo.

Atsipalaidavimas ir susikaupimas

Vieni greičiausių žurnalistų Dainius Leonavičius, Ramūnas Fetingis ir ralio organizatoriai Valdas Valiukevičius bei Valdas Juozas Vilūnas pasirėngimo varžyboms procedūras pradėjo nuo išvykos į Palangą. Prie miesto įsikūrusiame „Atostogų parke“ jie liejo prakaitą sporto salėje, grožėjosi pajūrio gamta mindami dviračius, plaukiojo baseine ir mėgavosi SPA procedūromis. Ilgamečiai lenktynių dalyviai žino, kad pirmiausia lenktynėms reikia paruošti save, o tik paskui automobilį.

„Automobilių sporte yra trys didieji drambliai, ant kurių laikosi pasiruošimas lenktynėms: jėga, lankstumas ir ištvermė“, – sakė daugybę automobilių sporto čempionų išauginęs treneris Jonas Dereškevičius.

Fiziškai pasirengę sportininkai pasižymi greitesne reakcija, o automobilių sporte ji gyvybiškai svarbi. Ištvėrmė leidžia ilgiau sukonzentruoti dėmesį į vairavimą, mat nuovargis jį greitai prablaško.

„Visą dieną sportavome. Buvo labai gerai pramankštinti nuo sėdėjimo prie kompiuterio užmigusius raumenis. O vakare turėjome SPA procedūras ir masažą. Didžiausias įspūdis buvo tada, kai masažistas užlipo man ant nugaros. Buvau sunerimęs, ar išvis sugebėsiu atsisėsti į automobilį po šitokio atsipalaidavimo. Tačiau greitai galėjau padaryti išvadas, kad masažas buvo puikus. Dabar mano raumenys atkibę nuo kaulų ir yra pasiruošę greitai sukinėti vairą“, – apie sportinės formos atgavimą papasakojo Ramūnas Fetingis.

Treneris J. Dereškevičius svarbiausiu įvardijo mentalinį pasiruošimą. Baimė, jaudulys ir ypač įtampa traukia klaidas it magnetas.

„Kitokia aktyvi nekasdienė veikla padeda mums sustabdyti įprastinį minčių srautą ir leidžia protui pailsėti. Fizinis pasiruošimas ir SPA procedūros padeda atsipalaiduoti prieš varžybas nuo kasdienių rūpesčių, o juos nustumti į šoną – naudinga. Švaresnė galva leidžia smegeninei greičiau perjungti kasdienio vairavimo režimą į sportinį“, – išmintį dėstė patyręs treneris, šiuo metu užimantis ir Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) viceprezidento pareigas.

Lenktynėms ruošiasi lenktyniaudamas

Tuo tarpu daugkartinis „Press raliu“ nugalėtojas Renaldas Gabartas bando kasdienio vairavimo įpročius iškeisti į sportinius ieškodamas menkiausias galimybes išvažiuoti į trasą. Paskutinėmis savaitėmis iki varžybų jis treniruoiasi slalomo trasose, mokosi vairuoti „Tėvas Racing“ ekstremalaus vairavimo mokykloje, važiuoja kartais ir dalyvauja „Mini raliu“ varžybose.

„Mano pagrindinis pasiruošimas varžyboms – sportas. Važiuoju slalomo treniruotėse pas trenerį Andrėjų Savčenką, Gelžinių „Extreme driving school“ mokykloje Kačerginės „Nemuno žiedo“ trasoje, savaitgalį, kad geriau pasiruošti „Press Raliui 2017“ važiuosime „Rally Kaunas“ varžybose. Paskutinę savaitę iki didžiojo starto dar ketinu išvažiuoti su kartais.

Pasiruošimo lenktynėms metu svarbiausia atšviežinti vairavimo įgūdžius. To niekada nebūna per daug. Ir nėra geresnio varianto išmokti vairuoti nei mokantis“, – savo treniruočių strategija pasidalino Renaldas Gabartas.

Užsieniečiai žiūri „YouTube“

Kaip ir kasmet, tarptautiniame „Press ralyje 2017“ važiuos gausus būrys užsieniečių. Vieni prisipažįsta norintys smagiai praleisti laiką, kiti lenktyniauja dėl pergalės. Štai latvis Oskaras Kanepas-Kalninšas pastoviai palaiko formą dalyvaudamas įvairiose automobilių sporto varžybose. Šis radijo laidų vedėjas kartu yra ir profesionalus ralio šturmanas.

Laimėti visada tikisi sportinį „Mitsubishi Lancer EVO X“ automobilį gerokai dažniau nei kartą per metus eksploatuojantis pernai metų nugalėtojas, rusas Sergejus Kravetsas. „Press ralio“ lyderių dešimtukas sunkiai įsivaizduojamas ir be ukrainiečio Aleksejaus Močianovo.

Vis tik kai kuriems užsienio svečiams Lietuvoje adaptuotis sunku: automobilių apžvalgininkas iš Suomijos Lauri Ahtiainen juokais supyko: „Et, jūs lietuviai, vis su savo slalomais pagalius į ratus kišate“. Jis prisipažino, kad Suomijoje techniškai slalomai – neregėtas dalykas. Juk ten tik ralis, krosas ir kartais žiedinės lenktynės vyksta. Tad užsienio svečiai lietuviškoms varžyboms rengiasi prie kompiuterių:

„Peržiūrėjau jau labai daug vaizdo įrašų iš automobilio vidaus, darytų lenktynių metu Kačerginės „Nemuno žiedo“ trasoje. Mokausi šios trasos trajektorijas, stabdymo zonas, mat niekada čia nesu buvęs. Taip pat žiūriu įvairius slalomo vaizdo įrašus bandydamas perprasti jų specifiką“, – atviravo estas Karlas Salumae, sieksiantis pergalės „Eko“ klasėje naujutėlaičiu „Nissan Micra“ automobiliu.

Šturmano darbo svarba

Dar kitokią pasiruošimo „Press raliui 2017“ taktiką taiko Ilona Steponėnė. Ji važiuoja slalomo ir kartingo varžybose bei yra šturmanė Lietuvos mini ralio čempionate, tad žino, kad ralyje svarbu ne tik vairuotojo įgūdžiai, bet ir antrojo ekipažo nario darbas.

Ilonai „Press ralyje“ stenogramą skaitys „drifterė“ Gabija Paukštytė, kuriai tai bus pirmas kartas šturmanės kėdėje. Todėl merginos daug dėmesio skyrė analizuoti ralio eigą, taisykles ir informacijos perteikimą trasoje.

„Mokomės naudotis kelio knyga, kaip įveikti tam tikras užduotis, kaip ji man turėtų perduoti informaciją. Dabar labai svarbu susiderinti, susikalbėti ir išsiaiškinti visus niuansus, kad per lenktynes nebekiltų netikėtų klausimų“, – pokalbio temą įvardino Ilona.

Ekipažas neatsisako ir tradicinių treniruočių – savaitgalį Ilona dalyvavo „Tėvas Racing“ ekstremalaus vairavimo mokykloje, o ralio išvakarėse ji organizuoja slalomo treniruotę visiems „Press ralio“ dalyviams.

„Abi labai laukiame ralio, tai bus pirmosios lenktynės kartu viename automobilyje, bet jau turime kitokios komandinio darbo patirties. Mes susipažinome prieš tris metus Palangos 1000 km lenktynėse, kur merginų komandoje buvome mechanikės. Man labai smagu turėti šturmanę, kuriai nuoširdžiai patinka technika ir lenktynės“, – sakė I. Steponėnė.

Apie „Press ralių 2017“

XXII „Press raliui“ startas bus duotas birželio 2 dieną Kaune, rotušės aikštėje, o 70-ies automobilių ralio karavanas finišuos birželio 3 dieną Palangoje, Vytauto g. „Press ralis 2017“ vyks kartu su istorinių automobilių raliu „Lietuva 2017“.

„Press ralio 2017“ greičio ruožai vyks Kačerginės „Nemuno žiede“, Smalininkų kartodrome, slidžių dangų aikštelėse Kaune, Šiauliuose bei Klaipėdoje, Kretingos centre bei prie „Atostogų parko“ Kretingos rajone. Viso per dvi dienas ralio dalyviai įveiks apie 500 kilometrų Lietuvos keliais.

Internete:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/zurnalistai-press-raliui-2017-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-spa.d?id=74780516>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/zurnalistai-press-raliui-2017-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-spa-25-804296>

<http://automanas.tv3.lt/zurnalistai-press-raliui-2017-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-spa/>

<http://www.sportas.info/naujienos/37822-raliui-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-spa.html>

<http://ebus.lt/kaip-zurnalistai-ruosiasi-press-raliui-2017/>

<http://www.autoledi.lt/straipsnis/autoledi-pagrindinis/Zurnalistai-Press-raliui-2017-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-SPA>

<http://pressauto.lt/zurnalistai-press-raliui-2017-ruosiasi-trasose-kavinese-ir-spa/>

Bekelės entuziastų laukia svarbiausias egzaminas

2017-05-29

Gegužės viduryje startavusios Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės pirmųjų etapų varžybos nugalėtojams ir prizininkams dar primena jų pergalės skonį, o kiti, tikėdamiesi saldaus revanšo dėl ištikusių nesėkmių, su viltimi laukia antrojo etapo lenktynių.

„Laukti bei ruošti kito etapo batalijoms teliko mažiau nei mėnuo“, – primena Lietuvos automobilių sporto federacijos 4x4 komiteto pirmininkas ir šias varžybas rengiančios VŠĮ „Bekelės fiesta“ vadovas Gediminas Grigaitis.

Jo nuomone, birželio 28 – liepos 1 dienomis vyksiančios šalies bekelės čempionato ir taurės antrųjų etapų varžybos, į kurias jau pradėta dalyvių registracija, taps tikra visureigių, enduro ir keturračių motociklų bekelės fiesta ne tik patiems lenktynių dalyviams, bet ir žiūrovams.

Sunkiausią našta, žinoma, teks pakelti lenktynėse dalyvausiantiems ekipažams, kurie per 60 valandų privalės įveikti bemaž 2000 km 4x4 perimetro maršrutą, besidriekiantį palei šalies valstybinę sieną.

Šio 2,5 paros trukmės maratono dalyviai startuos ir finišuos ne Druskininkuose, kaip per keletą metų buvo įprasta, o priešingame Lietuvos kampe – Naujojoje Akmenėje.

Birželio 28-ąją po visų techninių formalumų cementininkų mieste bus surengtos starto prologo varžybos, o birželio 29 d. 6 val. ryto teisėjai išlydės pirmąją ekipažą į 4x4 perimetro maratoną.

Žinia, į Naująją Akmenę susirinks daugelis šios sporto šakos gerbėjų. Kad belaukiant finišo netektų nuobodžiauti, netoli miesto esančiame išpūdingame, UAB „Naujasis Kalcitas“ priklausančiame Menčių karjere, nuo kurio skardžių atsiveria išpūdingi vaizdai, varžybų organizatoriai rengia karuselines varžybas „enduro“ motociklininkams, keturračių ir bekelės monstrų vairuotojams. Jie galės ne tik pasitikrinti jėgas bei įgūdžius specialiai įrengtoje trasoje, bet ir laimėti vertingų prizų.

Varžybų organizatoriai tikisi, jog Naujoji Akmenė sulauks apie 30 bekelės entuziastų ekipažų, tarp jų ir svečių iš Latvijos ir Estijos.

Kol kas bene aktyviausi – turistinės klasės dalyviai. Viena pirmųjų paraišką dalyvauti lenktynėse pateikė renginio rėmėjų STIHL ekipa, kuri, kaip ir dera, vairuos bekelės automobiliu tituluojamą naująjį, tarptautinį pripažinimą jau pelniusį „Nissan Navara“ pikapą.

„Džiaugiuosi, kad nesavanaudiška pagalba rengiant bekelės varžybas ta pačia bacila užkrečia ir rėmėjus, – sako bekelės automobiliu tituluojamą „Nissan Navara“ pristačiusios „Nissan Nordic Europe“ komunikacijos vadovas Baltijos šalims Mindaugas Plukys. – Būsime debiutantai keletą metų įdėmiai stebėję mūsų renginius, o šiemet ir patys išdrįso praverti jų duris.“

Lenktynių organizatorius G. Grigaitis prognozuoja, jog būtent „Tourism“ klasėje ir virs atkakliausia kova. Joje po varžybų kopti ant nugalėtojų pakyls aukščiausiojo laiptelio realiausias viltis puoselėja net 5 pretendentai: Ovidijus Ercius, Modestas Bagdanavičius, Aurimas Atkočiūnas, latvis Aigaras Mizga ir pirmajame etape Ukmergės mero taurę iškovojęs Virginijus Kubilius.

„Sport“ klasėje į prizines vietas taikosi Vaidotas Paškevičius, Virginijus Narauškas ir Merkys Saukevičius, o „Extreme“ – Egidijus Puidokas, latvis Armandas Apsitis, Raimondas Greičius ir Remigijus Kupstas.

„Tačiau automobilio ratas apvalus, todėl gali būti daug įvairių netikėtumų“, – įsitikinęs G. Grigaitis.

4x4 perimetro lenktynių organizatoriai praėjusį savaitgalį praleido kelionėje važiuodami palei šalies valstybinę sieną ir rengdami trasą būsimojo lietuviškojo maratono lenktynėms.

„Vargino ne karštis ar dulkės, o karkvabalių „rujos“ metas. Šie nemenki vabalai spiečiais daužė priekinį stiklą, tačiau žinodami tai jį buvome padengę „Nanoteko“ siūloma specialia danga ir neturėjome jokių problemų, – pasakoja G. Grigaitis. – Prieš išvykdam į ilgiausio etapo žvalgytuves patikrinti visus automobilio hidraulinius mazgus patikėjome bendrovei „Kervi“, o CERTEX papildoma įranga gelbėjo net keliose vietose, kurių klampumo nebuvo įvertinę.“

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/bekeles-entuziastu-laukia-svarbiausias-egzaminas.d?id=74775708>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/bekeles-entuziastu-laukia-svarbiausias-egzaminas-25-804258>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/29/news/bekeles-entuziastai-ruosiasi-sunkiausiam-sezono-isbandymui-1469689/>

<http://www.tv3.lt/naujiena/912459/bekeles-entuziastu-laukia-svarbiausias-egzaminas?t=1>

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

Komandinėje įskaitoje „Žaibui“ – antroji vieta

2017-05-29

Šeši ASK „Žaibas“ komandos nariai su gausia palaikymo komanda prieš savaitę išsירוošė į Šakių Pavilkijo autokroso trasą. Baltijos šalių autokroso, Lietuvos čempionato ir pirmenybių taurės varžybose dalyvavo 37 Baltijos šalių sportininkai (25 Lietuvos čempionato ir 12 pirmenybių taurės).

ASK „Žaibas“ komandai atstovavo penki sportininkai. Jie dalyvavo Lietuvos pirmenybių taurės autokroso varžybose. D-1600 klasei atstovavo du sportininkai: Deividas Kusas užėmė ketvirtąją vietą, o Kęstutis Skiezgilas buvo penktas. D-2000 klasėje dalyvavo Linas Petrauskas. Jis iškovojo antrąją vietą, Mindaugas Skiezgilas liko penktas, o Vidmantas Poška – šeštas.

Komandinėje įskaitoje pirmoji vieta atiteko „Motosport LT“ komandai, antroje vietoje liko ASK „Žaibas“, o trečiąja vieta tenkinosi ASK „Mūša kross“ komanda.

ASK „Žaibas“ komanda labai dėkinga savo generaliniam rėmėjui: UAB „Garant safety“, pagrindiniams rėmėjams UAB „Gargždų geležinkelis“, UAB „Hidrostatyba“, UAB „Trevena“, rajono merui, Savivaldybei, atstovams spaudai, Klaipėdos rajono laikraščiui „Banga“, klubui „Lancia“, savanoriams ir visiems, kurie padėjo ruošti varžyboms.

Labai gaila, kad teko atidėti Gargžduose turėjusį vykti Lietuvos autokroso čempionato ir pirmenybių pirmąjį etapą dėl nedėkingų oro sąlygų, vėlyvo ir šalto pavasario. Su Lietuvos automobilių sporto federacija suderinta ir varžybos nukeltos į rugpjūčio 19 dieną.

Šiomet klubas pradėjo vykdyti pramoginę veiklą žmonėms, įmonėms „KrosTaksi“. Ką tai reiškia? Tai pramoginis pavežiojimas sportiniais automobiliais. Jei viskas gerai klostysis, paruošime sportinius automobilius, kuriuos Gargždų autokroso trasoje vairuoti galės visi, o šalia sėdės instruktorius ir informuos, kaip, kur ir kada stabdyti, spausti akseleratorių, vairuoti automobilį.

Nepamirškite paremti klubo. Kuo didesnė Jūsų parama, tuo gražesnė šventė bus Gargždų autokroso trasoje rugpjūčio 19 d. Kviečiame visus prisijungti prie organizuojamo renginio!

Internetė:

<http://www.gargzdai.lt/komandineje-iskaitoje-zaibui-antroji-vieta/>

Kaune prasidės Lietuvos mini ralio čempionatas

2017-05-26

Šeštadienį 10 val. Kauno rotušės aikštėje bus duotas startas pirmajam Lietuvos mini ralio čempionato etapui, raliui „Kaunas-2017“. Į naujas mėgėjiško automobilių sporto varžybas užsiregistravo net 70 ekipažų. Organizatoriai sako skiriantys didelį dėmesį ne tik naujų dalyvių pritraukimui, bet ir jų išlaikymui čempionate.

Naujas čempionatas

Naujas Lietuvos mini ralio čempionatas – tai pagal klasikinio ralio principus rengiamos varžybos, kuriose galima startuoti standartiniu automobiliu be saugos lankų, tik ant galvos užsimaukšlinus šalną, mat greičio ruožai nėra tokie jau pavojingi – daugiausia figūriniai ir greituminiai slalomai. Tai ralio „C“ lyga, šios automobilių sporto disciplinos pradžia, pirmasis laiptelis link ralio meistrų titulo.

Dešimtmetį šios varžybos vadinosi Lietuvos automobilinekų sąjungos (LAS) taure, tačiau dabar palindo po Lietuvos automobilių sporto federacijos sparnu, kuri supaprastino taisykles tiek dalyviams tiek organizatoriams bei įtraukė penkis čempionato etapus į oficialų Lietuvos automobilių sporto renginių kalendorių.

Dalyvius reikia išlaikyti

Nenumaldomai priartėjo pirmoji pradedančiųjų „ralistų“ kalendoriuje raudonai pažymėta gegužės 27-oji. Jau rytoj Kaune bus duotas startas raliui „Kaunas-2017“. Rotušės aikštėje iš ryte išsirikiuos 67 dalyviai – dar neregėtas kiekis šio formato varžybų pirmam etapui.

Ralio organizatorius – „Kauno autoklubas“, dar pernai pirmą kartą surengęs „C“ lygos ralio varžybas aukštai iškėlė kokybinę kartelę, dalyviai renginį minėjo tik geru žodžiu. Šiemet, sako, eliminavo pernykštes pirmokų klaidas ir dalyviams žada dar geresnį, įdomesnį ir azartiškesnį ralį.

„Į ralį „Kaunas-2017“ užsiregistravo beveik 70 dalyvių. Kaip pirmam etapui tai labai daug. Mes stengiamės padaryti tokį renginį, kad antrame, trečiame ir kituose etapuose jų nebūtų mažiau. Žinau tokių žmonių, kuriems pabandžius važiuoti kažkas nepasiseka, nesigauna ar apskritai nepatinka varžybų organizacija ir meta tą reikalą, tiesiog nebevažiuoja. Mūsų pareiga yra ne

tik pritraukti naujus žmones, mes stengiamės juos išlaikyti, kad ir toliau dalyvautų automobilių sporte“, – sakė varžybų direktorius Aleksandras Dainys.

Nugalėtojai spręsis paskutiniuose ruožuose

Pasak jo, šiame ralyje trasos nebus labai sudėtingos, kugelių miškuose klaidžioti neteks, bus galima mėgautis greičiu, o pervažiavimai tarp greičio ruožų drieksis vaizdingiausiomis Kauno gatvėmis. Iš viso ralyje „Kaunas-2017“ dalyviams teks įveikti 110 km maršrutą, iš kurių 23 km greičio ruožais. Jų bus 15.

„Šių metų trasos nebus labai sudėtingesnės nei pernai. Kai kurios bus jau išbandytos, kai kurios – naujos. Pirmieji greičio ruožai bus gana nesunkūs, pradžioje dalyviams leisime apšilti, juk kone pusę metų varžybose nevažiavę. Antra sekcija bus greita, o trečia ralio dalis – labai techniška, kur vairuotojai galės išsibandyti raumenų tvirtumą sukiojant vairą. Stengėmės trasas sudėlioti taip, kad nugalėtojai spręstųsi paskutiniuose greičio ruožuose“, – sakė varžybų direktorius Aleksandras Dainys.

Dėmesys dalyviams

„Kauno autoklubo“ atstovai sako skyrę papildomas lėšas informacijos apie renginį sklaidai. Tam, ko nematomos „C“ lygos ralio dalyviams labai trūko. Šiose varžybose galbūt būsimieji automobilių sporto meistrai gaus daugiau dėmesio nei bet kada anksčiau – trasose juos seks fotografai, operatoriai, reklamos miesto stenduose ir radijuje į trasas kvies žiūrovus.

„Žiūrovams yra numatyti trys karšti taškai. Juose veiksma trasoje komentuos patyręs automobilių sporto žurnalistas Ronaldas Rutkauskas. Jis leis žmonėms nepasiklysti informacijos sraute ir apskritai susivokti, kas čia vyksta, susipažinti su visais šių varžybų niuansais ir dalyviais“, – sakė A. Dainys.

Iškilingas ralio startas bus duotas šeštadienį 10 val. Kauno rotušės aikštėje. Iš jo dalyviai pajudės į pirmąjį greičio ruožą Dariaus ir Girėno aerodrome. Karštieji taškai žiūrovams su komentatoriumi ir papildomomis pramogomis: 12.30 val. Kauno autobusų parke Brastos g. 8 ir 16.40 val. šalia „Eolto“ automobilių detalių parduotuvės Žemaičių plente 65. Ralio finišas numatomas 18.20 val. šalia prekybos centro „Savas“.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/startuoja-lietuvos-mini-ralio-cempionatas.d?id=74724176>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/kaune-prasides-lietuvos-mini-ralio-cempionatas-25-803448>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/26/news/kaune-prasideda-lietuvos-mini-ralio-cempionatas-1421450/>
<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/kaune-prasides-lietuvos-mini-ralio-cempionatas-813436>
<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/kaune-prasides-lietuvos-mini-ralio-cempionatas-813436>
<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/kaune-prasides-lietuvos-mini-ralio-cempionatas-813436>

Pirmieji virtualių lenktynių pusfinalių nugalėtojai išdavė savo paslaptį

2017-05-24

Sekmadienį įvyko pirmasis „Neste Dream 2 Drive“ čempionato pusfinalis, kuriame varžėsi dviejų TOP16 grupių dalyviai. Pirmojo pusfinalio nugalėtojus siejo vienas ritualas, rašoma organizatorių pranešime.

Po mėnesį trukusių pirmojo Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionato atrankų iš 420 dalyvių į pusfinalius pateko 16 greičiausių vaikinų. Sekmadienį vykusiame pusfinalyje varžėsi 2-jų grupių dalyviai. Jie demonstravo savo talentą sprinto tipo lenktynėse Poznanės „Tor Poznan“ trasoje.

Pirmoje grupėje susitiko TOP16 lyderis Martynas Sidunovas iš Vilniaus, penktąją vietą atrankoje užėmęs Tauras Gudiničius iš Kauno, kėdainietis Arūnas Linkevičius pademonstravęs dvyliką laiką ir paskutiniu metu į TOP16 patekęs Dominykas Eičinas iš Vilniaus. Visus keturis važiavimus tarp lenktynininkų vyko tokia įtempta kova, kad teisėjams reikėjo įsikišti net keletą kartų.

Vis dėlto visus tris važiavimus užtikrintai laimėjo M. Sidunovas ir tik paskutiniajame grupės važiavime neteko galimybės susižerti maksimalų 40 taškų kraitį. 37 sprinto lenktynėse uždirbti taškai suteikė jam kelialapį į finalą.

Po važiavimo M. Sidunovas prisipažino, kad ryte prie namų elektrine žoliapjove pjovė pievelę ir tai leido jam pasiekti olimpinę ramybę. Antroji vieta pirmojoje grupėje atiteko T. Gudiničiui (31 taškas), jam iš paskos „ant pakynos“ atėjo D. Eičinas (30 taškų). Garbinga ketvirtoji vieta teko A. Linkevičiui (26 taškai).

Antrosios grupės važiavimas aiškaus lyderio neturėjo ir čia viskas sprendėsi tik paskutiniuosiuose ratuose. Čia veidrodėlis į veidrodėlių lenktyniavo iš Klaipėdos atvažiavę Matas Mendelis (2 pozicija TOP16) ir Mantas Baužys (6 pozicija TOP16). Grupėje

taip pat važiavo tauragiškis Gvidas Okas (11 pozicija TOP16) ir Jurijus Lapo (15 pozicija TOP16) iš Elektrėnų. Kiekviename važiavime išryškėdavo vis naujas lyderis. Faktas, kad antrosios ir trečiosios vietos nugalėtojai surinko po tiek pat taškų, tai tik patvirtina.

Antrosios grupės nugalėtoju ir antruoju čempionato finalininku tapo jaunasis M. Mendelis su 34 taškais. Klaipėdietis prisipažino, kad lygiai taip pat kaip M. Sidunovas jis prieš atvažiuodamas į Vilnių vakare pjovė žolę prie namų. Panašu, kad tai tapo šių važiavimų laimingu ritualu.

Jam iš paskos išsirikiavo po 32 taškus surinę M. Baužys ir G. Okas. 26 taškus užtarnavęs J. Lapo liko ketvirtas.

Gegužės 28 d. prasidės antrasis pusfinalių ciklas. Jo transliacijas bus galima stebėti tą pačią dieną 18 val. Po šio pusfinalio, visi nugalėtojai susitiks finale. Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos paruoštą teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę – užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/pirmieji-virtualiu-lenktyniu-pusfinaliu-nugaletojai-isdave-savo-paslapti.d?id=74730652>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/neste-dream-2-drive-pusfinaliu-nugaletoju-paslaptis-zole-25-802096>

Ernesta Globytė: trasoje mes visi lygūs

Komunikacinis pranešimas
2017-05-24

Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF), rudenį pradėjusi jaunųjų autosportininkų pristatymo iniciatyvą, ją plečia, šį kartą siekdama supažindinti visuomenę su žymiausiomis Lietuvos automobilių sporto moterimis.

„Ilgą laiką vyravęs stereotipas, kad automobilių sportas – vyriškas užsiėmimas, nyksta, tą rodo ir šiuo metu vairuotojų, šturmanių ar kitose pozicijose save realizuojančios sportininkės, su kuriomis norime supažindinti visuomenę. Siekiame, kad įvairiose varžybose dalyvautų kuo daugiau moterų, kad jos įsitrauktų į organizacijos veiklą, atsirastų naujų renginių. Moteris

automobilių sporte turi visas galimybes realizuoti save ne tik kaip sportininkes, bet ir kaip inžinieres, mechanikes ar komandų vadoves.“, – teigė LASF generalinė sekretorė Renata Burbulienė.

Pirmoji prie šios iniciatyvos prisidėjo ir apie savo didžiausią aistrą ir ateities planus papasakojo Ernesta Globytė. Ši sportininkė – daugkartinė Lietuvos ir Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionė ir prizininkė. Savo karjerą Ernesta pradėjo pakankamai vėlai, tačiau jai tai netrukdo siekti aukščiausių rezultatų. Moteris tikina, kad autosporte lytis nėra svarbi ir skatina moteris nebijoti realizuoti savęs.

Kaip ir kodėl automobilių sportu susidomėjote jūs?

Niekada nesvajojau ir neplanavau lenktyniauti. Į automobilių sportą atėjau netikėtai ir visiškai neplanuotai. Vieną kartą su tėčiu stebėjome ralio varžybas ir jis paklausė, ar nenorėčiau ir aš išbandyti savo jėgų. Pabandžiau. Patiko. Ir, štai, jau septinti metai kaip neįsivaizduoju savo gyvenimo be autosporto.

Esate daugkartinė Lietuvos ir Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionė ir prizininkė. Kuris laimėjimas ar varžybos įsiminė labiausiai?

Visi laimėjimai ir pralaimėjimai man yra vienodai svarbūs, nes tai, bet kokiu atveju – patirtis, kuri praverčia ateityje. Tačiau jeigu reikėtų išskirti tik vieną laimėjimą, tai būtų Lietuvos automobilių sporto meistrės vardas.

Žiedinėse lenktynėse jūsų vairuojamas automobilis – išskirtinis. Papasakokite, kuo? Kodėl pasirinkote būtent „VW Golf GTI TCR“?

Jis išskirtinis tuo, kad yra vienintelis „VW Golf GTI TCR“ automobilis Baltijos šalyse. Jį įsigyti pastūmėjo dvi priežastys: būtent tokį automobilį vairavo paskutinis „TCR International Series“ lenktynių čempionas; taip pat Volkswagen 2017 metų sezonui išleido naują aero paketą, todėl tikiuosi, kad automobilis taps dar greitesnis.

Dalyvaujate ne tik žiedinėse lenktynėse, bet ir ralyje. Kuri sporto šaka jums įdomesnė? Kodėl?

Šiose autosporto šakose mano pareigos – labai skirtingos. Žiedinėse lenktynėse aš esu vairuotoja, o ralyje – šturmanė. Tad palyginti jas, būnant skirtinguose amplua, yra labai sunku. Tačiau tiek vienam, tiek kitam darbui atsiduodu 100 proc. ir galiu teigti, kad abi šakos man yra vienodai įdomios.

Užsiminėte, kad žiede ir ralyje Jūsų amplua - skirtingi. Kokius įgūdžius reikia treniruoti tiek vienoje, tiek kitoje šakoje? Ar nekyla sunkumų pereinant iš vieno amplua į kitą?

Tiek šturmanaujant, tiek vairuojant reikalingi panašūs įgūdžiai, tad pereinant iš vieno amplua į kitą sunkumų nekyla. Dalyvavimas ralio bei žiedo lenktynėse reikalauja susikaupimo, atidumo, kantrybės, šalto proto, emocijų valdymo.

Žinoma, šturmano darbe yra šiek tiek daugiau kontrolės. Šturmanas – savotiškas psichologas, tad tenka ir nuraminti vairuotoją, ir į „vėžias“ po nesėkmių pastatyti. Ralyje emocinius dalykus tenka išgyventi už du.

Kaip įprastai atrodo jūsų pasiruošimas varžyboms?

Fizinis pasiruošimas, vairavimo įgūdžių tobulinimas, duomenų analizavimas, automobilio priežiūra – nenutrūksta ištisus metus. Tik prieš pat varžybas atsiranda daugiau organizacinių reikalų – mechanikų treniruotės, komandos apgyvendinimas, kelionė ir strategijų planavimas.

Panašu, kad pasiruošimas varžyboms pareikalauja tikrai daug laiko, o ar jo lieka poilsiui? Ką veikiate laisvalaikiu?

Iš tikrųjų, laisvo laiko lieka labai mažai. Prasidėjus sezonui keliaujame iš vienu varžybų į kitas, turėdami daugiausiai dviejų savaitių pertrauką, kurias skiriame pasiruošti būsimoms varžyboms. Vis dėlto, net turėdama laisvo laiko, toli nuo autosporto nenutolstu: stebiu kroso, rali-kroso, Le Mano ar kitas varžybas. Tik labai retais atvejais sau leidžiu tiesiog ramiai pabūti namuose.

Kokioms varžyboms ruošiatės šį sezoną? Kokių rezultatų tikitės?

Planuojame dalyvauti Baltijos šalių ilgųjų nuotolių žiedinių lenktynių čempionate, Baltijos šalių trumpų distancijų čempionate, keliuose Lietuvos ralio čempionato etapuose ir, jeigu viskas eisis pagal planą, „24h touring car endurance series“ lenktynėse Barselonoje. Rezultatų tikimės tik pačių geriausių. Aišku, ne visada viskas sekasi taip, kaip norėtume, bet mūsų komanda maksimalistai: yra tik viena gera vieta – pirma. Stengsimės būtent ją ir pasiekti.

Kaip manote, kokios moteriškos savybės suteikia pranašumo lenktyniaujant?

Sakoma, kad moterys – kruopštesnės ir atsakingesnės. Manau, kad šios savybės padeda ir trasoje.

Įdomiau varžytis su vyriškais ekipažais ar su moteriškais?

Trasoje mes visi lygūs – konkurentai, siekiantys geriausių rezultatų. Visiškai nesvarbu, kas slepiasi po šalmu.

Kaip vertinate moterų įsitraukimą į Lietuvos automobilių sportą? Ar moterų dalyvių skaičius varžybose didėja ar mažėja ir kas tai lemia?

Manau, kad moterų automobilių sporte po truputį daugėja. Pastebiu, kad vis daugiau dailiosios lyties atstovių dalyvauja kartingų, kroso, slalomo ar drifto varžybose. Įsitraukimą vertinu teigiamai – kuo daugiau dalyvių, tuo smagiau. Labai malonu matyti, kad moterys sugeba demonstruoti gerus rezultatus ir priverčia net daugelį vyrų išsižioti pamačius galutinės lentelės rezultatus.

Kas yra jūsų pavyzdys automobilių sporte?

Gal keistai nuskambės, bet autoriteto neturiu. Turiu kelis žmones, kuriems esu dėkinga: tėčiui, už palaikymą ir supažindinimą su šiuo sportu; Lietuvos ralio čempionui Alvydui Albrechtui, kad padėjo žengti pirmuosius žingsnius trasoje; Daliui Steponavičiui, kad parodė ir suformavo teisingą požiūrį į autosportą ir, aišku, komandos inžinieriui Rokui Steponavičiui.

Ką patartumėte moterims, besidominčioms galimybe prisidėti prie automobilių sporto?

Nedvejokite, nebijokite, neklausykite kalbų, kad tai ne jums. Jei tik norisi – bandykite. Tik jūs galite nuspręsti, koku keliu eiti.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/e-globyte-trasoje-mes-visi-lygus.d?id=74729638>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ernesta-globyte-lenktyniu-trasoje-vyrai-ir-moterys-yra-lygus-25-801950>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/24/news/ernesta-globyte-tik-jus-galite-nuspresti-kokiu-keliu-eiti--1370979/>

<http://automanas.tv3.lt/ernesta-globyte-trasoje-mes-visi-lygus/>

<http://laikas.tv3.lt/lt/info/18918/ziediniu-lenktyniu-cempione-ernesta-globyte-trasoje-mes-visi-lygus/>

<http://www.98.lt:81/ernesta-globyte-interviu-apie-autosporta>

<http://www.sportas.info/naujienos/37735-ernesta-globyte-trasoje-mes-visi-lygus.html>

Lietuvos automobilių sporto legenda švenčia 85-ą gimtadienį

2017-05-24

Visiems manantiems, kad kalbos apie turinčiuosius mėlyno kraujo yra ne kas kita, kaip filologinė ekvilibristika ar paprasčiausi pliurpalai, reikėtų susipažinti su Vikiu Oleka. Šis gausybe įvairių talentų apdovanotas džentelmenas, 1961-aisiais įkūrė nuo militarizuotos DOSAAF nepriklausomą Lietuvos automobilių sporto federaciją ir paklojo pamatus keletą vėlesnių dešimtmečių trukusiam mūsų šalių pilotų dominavimui SSRS ralio bei žiedo trasose.

Be to, Vikis ne tik pirmasis paskelbė detalius brėžinius ir tuometinėje SSRS patvirtintus techninius gokartų reikalavimus, bet ir suprojektavo ir „pramušė“ kartingo trasos Plytinės gatvėje statybas.

Gegužės 20-ąją bičiuliai ir dabartiniai LASF vadovai V. Oleką sveikino su 85-uoju gimtadieniu. Jubiliejaus išvakarėse Lietuvos automobilių sporto patriarchas leidosi į nedidelę ekskursiją laiku ir prisiminė kaip buvo rašoma pergalių lenktynėse kronika.

Užsispyrėlio genai

V. Olekos namų svetainėje nėra nė mažiausios užuominos apie jaunystėje pasiektas pergales įvairaus kalibro lenktynėse, nors „aukso“ per savo sportinę karjerą iškovota tikrai nekukliai: architektūros studijas baigęs kaunietis 2 kartus tapo SSRS čempionu, taip pat 2 kartus – Baltijos šalių, 9 kartus Lietuvos ir vieną kartą triumfavo Baltarusijos čempionate.

Keisčiausia, kad visa tai galima laikyti atsitiktinumu. Vikis augo vienoje iškiliausių tarpukario menininkų šeimų. Jo senelis Motiejus Oleka, nepaklūsęs savo tėvų valiai „eiti į kunigus“, pasirinko medicinos studijas Maskvos universitete, o vėliau pelnė puiką pediatro reputaciją.

Tačiau ir gyvendamas Rusijos metropolyje jis artimai bičiuliavosi su dr. Jonu Basanavičium, finansiškai rėmė „Aušros“ ir „Varpo“ leidybą. Vikio tėtis Petras Oleka buvo vienas Lietuvos operos teatro kūrėjų, solistas, režisierius ir vokalo pedagogas, mama Jadvyga Jovaišaitė-Olekienė – pirmoji mūsų šalies prima balerina.

Nepaisant tokios aristokratiškos terpės ir vaikystėje pas patį Balį Dvarioną lankytų fortepijono pamokų, Vikis dar bamblys būdamas žinojo visų prieškarinio Kauno gatvėmis važinėjusių automobilių pavadinimus. Kartą visus iki ašarų prajuokino, pakvietęs tėvą ateiti ir kartu pauostyti „kaip skaniai kvepia“ netoli jų namų stovėjusio „Opel“ išmetamosios dujos.

Galima tik spėlioti, ko neteko Lietuvos meno pasaulis („tėvai sakė, kad turiu gerą kakarinę“ – kuklinasi V. Oleka), kai vėliau Vikis pasirinko architektūrą, tačiau mūsų šaliai automobilio sportui šis vyrukas buvo tikras lobis.

„Visą gyvenimą buvau savo rūšies nacionalistas ir labai nuoširdžiai norėjau, kad automobilių sporte Lietuvos vardas skambėtų bent jau taip pat, kaip Latvijos ar Estijos. Iki 1960-ųjų mes buvom nuo kaimynų tiesiog beviltiškai atsilikę. Jie jau turėjo užsiauginę sporto meistrus ir SSRS rinktinės narius, o pas mus geriausiu atveju per metus būdavo surengiama keletas figūrinio vairavimo varžybėlių. Visiška gūduma.

Į atsargą išėjusiems ir į DOSAAF nugarūstiems atsargos generolams tai visiškai nerūpėjo. Sukūrus savarankišką LASF, reikalai pradėjo judėti – sukirtę rankom su Vilnius bei Kauno taksi parkų vadovais subūrėm Lietuvos rinktinę, kuri jau 1962-aisiais tapo sąjungos čempione. Dar po metų nugalėjo visose trijose įskaitose – tarp klubų, tarp sporto draugijų ir tarp „brolišku“ respublikų.

Mums pavyko sukelti susidomėjimo automobilių sportu bangą, ant kurios iškilo tokie lenktynininkai, kaip S. Brundza, K. ir A. Girdauskai, L. Potapčikas, J. Šiaudkulis, V. Tarailė, E. Tumalevičius bei didelis būrys kitų vyrų, SSRS čempionatuose dominavusių kone tris dešimtmečius. Man tie dalykai buvo ir tebėra labai svarbūs“, – patikina V. Oleka.

Svarbu ir tai, kad Vikis buvo bene pirmasis Lietuvoje pradėjęs tobulinti lenktyninę techniką ir ryžęsis pakankamai sudėtingoms intervencijoms į variklio gelmes.

„Karo metais į Vakarų pasitraukė mano pusbrolis, su kuriuo puikiai sutardavome. Įsikūręs Amerikoje, mano paprašytas jis atsiuntė keletą inžinerinių knygų, kuriose buvo aprašytas variklių forsavimas. Pastudijavęs, kas jį dėstoma, 1961-aisiais forsavau savo „Volgos“ motorą, įpūčiau šiek tiek papildomos jėgos ir pirmą kartą tapau Lietuvos ralio čempionu.

Beje, tais pačiais metais tik per plauką neišlošėme SSRS čempionato – įveikus 3000 km distanciją, mano porininkas Anatolijus Kurdzikauskas iki finišo likus gal 50 kilometrų staigiai stabdė prieš kažkokią duobę kelyje, dėlto į priekį kryptelėjo ant minkštų pagalvių pritvirtintas variklis ir su metaliniais ventiliatoriaus sparneliais prakirto aušinimo bakelį. Buvo žiauriai apmaudu, nes tuo metu užtikrintai laikėmės lyderio pozicijoje. Pasiguosti galima nebent tuo, kad čempionais tapo paskui mus sekę komandos draugai P. Šatas ir V. Laužekas“, – dėsto V. Oleka.

Įsidrąsinęs po pirmųjų eksperimentų su geležimi, Vikis ėmėsi dar ambicingesnių darbų – pats tvarkė transmisiją, pakabą bei kėbulo struktūrą. Frezuodamas motoro galvutę padidindavo kompresiją, išpolirudavo įsiurbimo ir išmetimo kolektorius, sugebėjo netgi ištiesinti ir subalansuoti alkūninį veleną, kuris iš gamyklos buvo atkeliavęs ne pačios geriausios kondicijos. Tam reikalui praktikuojantis architektas pats pasigamino specialias stakles.

Galiausiai V. Oleka ėmėsi keisti pavarų perdavimo santykius: apskaičiavęs kokio dydžio dantratis turėtų būti ant pirminio veleno, o koks ant antrinio, Naujosios Vilnios „Žalgirio“ gamykloje naktinės pamainos metu Vikis su bičiulio pagalba pasigamino varžovams triuškinėti padėjusius naujus „ginklus“. Tačiau svarbiausias dalykas – savo patirtimi V. Oleka dalinosi su kitais mūsų laikais lenktynininkais ir padėjo jiems skinti pergales svarbiausiose to meto varžybose.

Prioritetų rokiruotė

Ankstyvieji ralio čempionatai išsiskyrė tuo, kad lenktynėse dalyvaujantys ekipažai trasos iš anksto nežinodavo – vadinamosios „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. Įvertinus kiek laiko surija automobilio paruošimas ir kelionės į varžybas, tapo akivaizdu, kad startuoti visose čempionato etapuose įmanoma tik atsisakius architekto darbo.

„Su žiedinėm lenktynėm buvo paprasčiau – laisvalaikiu rengdavau automobilį, penktadieniais po darbo suspėdavau nuvairuoti iki Rygos, Minsko ar Kijevo, kur vykdavo čempionato etapas. Šeštadieniais treniruodavausi ir dalyvaudavau kvalifikacinėse varžybose, sekmadieniais – oficialiose lenktynėse. Po jų važiuodavau namo, išsimiegodavau ir pirmadienio rytą į darbą“, – vardija V. Oleka.

Inventorizuoti santykius su raliu privertė dar vienas nutikimas. Būdamas vienu SSRS ralio rinktinės lyderių V. Oleka gavo akibroktą iš KGB – nei komjaunuoliu, nei komunistu būti nepanorusiam, ir dar giminių Vakaruose turinčiam vyrui buvo užtrenktos durys, nors komandą, turėjusią dalyvauti 1968 metų Londono-Sidnėjaus ralio maratone, formavę treneriai buvo įteikę kvietimą.

Pačia įsimintiniausia karjeros pergale veteranas vadina triumfą 1974 metų SSRS žiedinių lenktynių čempionate Leningrade.

„Tada pralaužiau ledus – buvau pirmasis SSRS čempiono titulą žiede iškovojęs lietuvis, o patirtų nuotykių būtų užtekę keliems sezonams. Viskas prasidėjo nuo to, kad mano kovinį žiguliuką iš Lietuvos vežęs ZIL sugedo likus keliems kilometrams iki varžybų vietos. Šią problemą sąlyginai paprastai išsprendėme, kai bičiuliai su dviem moskvičiais partempė sunkvežimį su kroviniu mandatinės komisijos teismui.

Čia prasidėjo „linksmoji“ dalis – Maskvos AZLK komandos atstovai pamatė, kad pagal tuo metu galiojusį reglamentą patobulintas mano automobiliukas su 1300 ccm varikliu gali mesti rimtą iššūkį gamyklos laboratorijoje ruoštam „Moskvič 412“ su 1800 ccm kubatūros motoru ir taip sutrukdyti jų favoritui J. Terneckiui dar kartą tapti SSRS čempionu. Tada prasidėjo priekabių ieškojimo maratonas. Teisėjams bei komisarams kliuvo beveik viskas, pradedant mano paties sukonstruota automobilio išmetimo sistema ir baigiant iš kartono pagamintais durelių apmušalais.

Negana to, kvalifikacinių važiavimų metu pastebėjau, kad variklis dirba ne taip kaip įprasta. Patikrinęs atradau trūkusį vieną stūmoklio žiedą, todėl važiuojant trečias cilindras „vėdinosi“ praktiškai iki nulinės kompresijos. Atsarginę detalę vargais negalais pavyko gauti tik apie 12 nakties, tačiau tada paaiškėjo, kad išsiimant jį iš bičiulių mašinos variklio ir sumontuojant jį į saviškę, privalėsiu be komandos mechaniko pagalbos – jis kraudamas atsargines detales susilaužė keletą pirštų ir iš ligoninės į mūsų stovyklą grįžo sugipsuota plaštaka.

Tąkart mane išgelbėjo drauge su komanda į Leningradą keliavęs mokinukas Saulius Karosas (šiandien – vienas turtingiausių Lietuvos verslininkų – red.). Vaikinukas per naktį, nuo lietaus pasislėpus įėjimo į „Kirovo“ stadioną arkoje, man padėjo padaryti tiek darbų, kiek atrodė net teoriškai neįmanoma. Kai stebuklingu būdu suspėjome patobulintas detales pakeisti standartinėmis ir gavau leidimą startuoti, teisėjai pareiškė, kad tai darysiu iš rikiuotės galo – berods 38-osios vietos, nes kvalifikacijos metu važiauvau su „neteisetai“ perdirbta mašina“, – dėsto V. Oleka.

Tų lenktynių atomazgą galima laikyti akivaizdžiu įrodymu, kad Dievas vis dėlto yra. Jau po penkių ratų Vikis prasibrovė pro visą varžovų peletoną iki antrosios vietos ir priartėjo prie lyderio pozicijoje važiausio J. Tereneckio. Šis išvydęs lietuvių mašiną galinio vaizdo veidrodėlyje akivaizdžiai susinervino – bandydamas atitrūkti per vėlai stabdė, praslydo vieną posūkių ir atvėrė trajektoriją V. Olekai. Tačiau ir tai dar nebuvo nuotykių pabaiga.

„Iki finišo likus vos keletui ratų mano žiguliukas pradėjo klaikiai plerpti – atsipalaidavo duslintuvas. Kai teisėjai jau susiruošė mojuoti juoda vėliava ir mane diskvalifikuoti, atseit dėl kitiems lenktynių dalyviams keliamo pavojaus, duslintuvas visai nukrito ir nusirito prie teisėjų būdelės. Jie tiesiog nesuspėjo manęs sustabdyti ir pavogti SSRS čempiono titulo“, – prisimena Vikis.

Kartingo pradininkas

Pirmoji Lietuvoje profesionali kartingo trasa, įsikūrusi Vilniaus pakraštyje esančioje Plytinės gatvėje, šį balandį šventusi 50-ąjį gimtadienį, taip pat atsirado V. Olekos pastangomis.

„Galima sakyti, kad esu Lietuvos kartingo „senelis“ –1961 metų sausį parašiau straipsnį į „Sporto“ laikraštį „Mažo litražo lenktyninis automobilis go-kartas. Kiekvienas jį gali pasidaryti pats“. Tai buvo pirmasis pasakojimas apie Vakarų pasaulyje gimusią ir sparčiai populiarėjančią lenktynių atmainą bei apie jų konstrukcijos principus.

Po metų prie mūsų federacijos sukūrėme kartingo komitetą, kuriam ilgus metus sėkmingai vadovavo S. Vitkauskas. Netrukus tame pat „Sporto“ laikraštyje pateikiau detalius brėžinius ir SSRS patvirtintus techninius gokartų reikalavimus – nuo to prasidėjo mūsų kartingo meistrų eksperimentai“, – prisimena V. Oleka.

Unikali paties „Plytinės kartodromas“ atsiradimo istorija. Pirmosios kartingo varžybos įvyko „trasose“, kurių kontūrus žymėjo senos padangos.

„Tuo metu Plytinės gatvėje – tolimame priemiestyje – buvo atidaryta vairuotojų rengimo mokykla, turėjusi savo autosporto skyrių. Jos vadovai manęs paprašė suprojektuoti mažą, vieno aukšto pastatėlį. Kai atvažiavau į tam skirtą sklypą ir užlipau apsidairyti ant greta buvusios kalvos, pamačiau nemažą laukymę, kurią, mano galva buvo galima paversti kartodromu.

Netrukus drauge su kolegomis iš projektavimo instituto be jokio atlygio paruošėm trasos projektą, tačiau įstrigau derinimo labirintuose – niekas jo nepatvirtino, nes pasirodo tiesiai per tą laukymę ėjo aukštos įtampos elektros tiekimo linija – reikėjo perkelti keletą atramų. Tuomet padėjo kolega energetikos specialistas, kuris turėjo ryšių su elektros tinklais.

Nesileidžiant į smulkmenas pasakysiu tiek, kad trasos derinimo epopėjoje labai padėjo „Volgos“ radiatoriaus kamštis: minėtas energetikas jį buvo pametęs ir niekur negavo kito. Tai sužinojęs, šitą detalę nusukau nuo saviškio radiatoriaus ir jam atidaviau. Po to minėtoje elektros perdavimo linijoje atsirado nedidelė kreivė“, – šypsosi V. Oleka.

Oficialiai „Plytinės kartodromo“ statybos „Vilniaus miesto darbo žmonių deputatų tarybos vykdomajame komitete“ nutarimu Nr. 238 buvo palaimintos 1967-ųjų balandžio 28 d.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuvos-automobiliu-sporto-legenda-svencia-85-a-gimtadieni.d?id=74724964>

Lietuviško kroso karštinė: pliekėsi taip, kad po trasą skraidė nuplėšti ratai

2017-05-22

Gegužės 6-7 dienomis Gargžduose turėjęs įvykti pirmasis šių metų Lietuvos automobilių kroso čempionato etapas paskutinę akimirką buvo atšauktas. Oficiali priežastis – dėl orų kaprizų tinkamai neparengta trasa. Tačiau kas iš tiesų lėmė šį demaršą buvo galima nujausti praėjusį savaitgalį Pavilkijo trasoje: net ir pakvietus kartu lenktyniauti Baltijos šalių autokroso trofėjų medžiotojus bei Lietuvos autokroso pirmenybių dalyvius, sportininkų stovykloje mechanikai zujo apie 37 automobilius. Švelniausias įmanomas epitetas tokiam reginiui – „kuklu“.

Iš tiesų, kai kuriose klasėse starte išsirikiuodavo vis labo po 4 – 5 automobilius, tarp kurių atkaklesnė kova vykdavo tik dėl pozicijos pirmajame Pavilkijo trasos posūkyje. Vėliau vyrai sukdamo ratus taip, tarsi sugaištos sekundės, pelnomi taškai ir vieta finalo rikiuotėje būtų antraeiliai dalykai. Išimtimi buvo tik „3A-AWD“ divizione bagiais startavę sportininkai, pliekęsi taip, kad po trasą skraidė nuplėšti ratai

Kas vyksta kadaise itin populiarus automobilių kroso padangėje? Ar vangis sezono pradžia yra normalus reiškinys? Ką reiktų daryti, kad šios iš prigimties azartiškos lenktynės sutrauktų bent dalį auditorijos, kuri prieš savaitę į „Fast Lap“ šou į už poros dešimčių kilometrų esantį „Nemuno žiedą“ veržėsi taip, kad buvo paralyžiuotas eismas visame pietvakariniame Kauno pakraštyje?

Kalbinti dalyviai, varžybų organizatoriai ir teisėjai vardijo skirtingas jiems aktualias bėdas, tačiau panašu, kad nemažai jų būtų galima išspręsti dalykiškoje diskusijoje.

„Mes puikiai suprantam, kad negalima daryti kompromisų saugumo sąskaita, tačiau kelti tokius pat reikalavimus Europos čempionate kovojančiai technikai ir naudojamai Lietuvos pirmenybėse, nėra racionalu. Vienas dalykas, mūsų kalibro varžybų dalyviams net 500 eurų yra labai dideli pinigai. Yra nemažai vyrų, kurie neturi jokių rėmėjų ir į atskirus čempionato etapus atvyksta tik tada, kai susitaupę pinigų sugeba pasikeisti sulūžusią detales.

Sprendimas neišdavinėti vienkartinę licencijų (nuo praėjusių metų reikia įsigyti metines licencijas) vien mūsų etapą nuskurdino kokiais dviem tuzinais potencialių dalyvių. Panašiai yra su reikalavimais naudoti galiojančios homologacijos ekipuotę – keisti mažai naudotą kombinezoną tik todėl, kad prieš pusmetį formaliai pasibaigė terminas, daugeliui lenktynininkų atrodo kvailystė“, – apie nuotaikas sportininkų stovykloje pasakojo Lietuvos automobilių kroso čempionato II etapo organizatorius, VšĮ „Norlin“ prezidentas Vladas Norkus.

Kita vertus, pašnekovas pripažino, jog reikalavimas lenktynininkams šiek tiek atsakingiau žiūrėti į prisiimamus įsipareigojimus, o ne „žaisti sportą“, leistų lengviau planuoti daugybę su varžybomis susijusių darbų: nuo kilnojamųjų tualetų išdėstymo ir skaičiaus, iki trasą tvarkančios technikos nuomos sąlygų.

Beje, prieš pastarąsias kroso kovas Pavilkijo trasoje kelių statybos mašinos darbavosi tris dienas ir šeimininkų piniginę paplonino maždaug 5000 eurų.

„Pas mus visa „matematika“ atvirkštinė – skaičiuojam, kiek pavyksta sumažinti nuostolius. Pavyzdžiui, pernai, kai po vieno etapo suskaičiavom, jog „minusas“ siekė tik 400 eurų, džiūgavom padarę didžiulę pažangą, nes anksčiau varžybos „suvalgydavo“ nepadoriai dideles sumas. Liūdniausias antirekordas – 75 tūkst. litų“, – atviravo V. Norkus.

Dar vienas paradoksalus dalykas – nors stebėti varžybų susirinko sąlyginai nemažas būrys smalsuolių, pro Vilkijos miestelio prieigose įrengtus bilietų prekybos (suaugusiam – 3 eurai) postus daug kas stengėsi prasmukti „taupiai“. Keisčiausia, kai tai daro varguoliai, vairuojantys gal 30 tūkst. eurų kainuojančius automobilius.

LASF Saugaus varžybų organizavimo komiteto narys Remigijus Bilevičius, dirbęs pastarosiose lenktynėse, taip pat pritarė minčiai, kad diskusija tarp atskirų federacijos struktūrų ir pačių sportininkų bendruomenės dėl kaštų mažinimo turėtų būti produktyvesnė.

„Nors automobilių krosas laikomas viena pigiausių lenktynių atmainų, visgi ir čia technika, detalės, mechanikų paslaugos ir t. t., nedalijamos dykai. Turint galvoje, kad čia greičiai sąlyginai maži, todėl erdvės įvairiems kompromisams galima rasti. Tai pritraukė į krosą kur kas daugiau lenktynių entuziastų, o iš jų neabejotinai iškiltų ir naujų talentų, galinčių solidžiai reprezentuoti mūsų šalies automobilių sporto mokyklą europinio lygio varžybose“, – samprotavo R. Bilevičius.

Dar vienas LASF atstovas, Kroso komiteto narys Rimantas Poliakovas, dalindamasis išvalgomis apie tai, kas lemia kroso krizę, taip pat akcentavo, kad didžioji dalis čia startuojančių vyrų verčiasi su labai mažais biudžetais.

„Litiniais“ laikais automobilio paruošimas sezono kovoms kainuodavo maždaug nuo 20 tūkst. litų, dabar – apie 15 tūkst. eurų. Kai kurie sportininkai prieš varžybas išgali nusipirkti tik dvi naujas padangas, o kiti apskritai visą sezoną ištempia su vienu komplektu.

„Žinau, kad nemažai nepasitenkinimo sukelia kiekviena korekcija techniniame reglamente. Deja, gyventi vakar diena negalima – jei virsim savo sultyse, tik todėl, kad taip pigiau, kroso „neprikelsim“, – svarstė R. Poliakovas.

Vertindamas debiutines sezono lenktynes kroso disciplinos ekspertas pasidžiaugė, kad šįkart varžybose pavyko išvengt ilgų pauzių (trys trasoje subyrėję automobiliai buvo evakuoti itin operatyviai, o sulaužyto trasos atitvaro montavimui pakako mažiau nei 20 minučių), o trasoje šonus vieni kitiems aplamdę sportininkai sugebėjo nesusipykti.

Iš tiesų apdovanojimų ceremonijoje sportininkai negailėjo vieni kitiems aplodismentų. „S1600“ klasėje Lietuvos kroso čempionato prizininkais tapo Tomas Skrodenis, Paulius Kiudys ir Petras Bartkus. Analogiško pajėgumo technika važiavusių pirmenybių dalyvių tarp pirmas finišavo Valdemaras Vitkus, aplenkęs Marių Vitkaitį ir Saulių Guogą.

2000S klasėje atitinkamai prizininkais tapo Mindaugas Sidabras, Deividas Vareika ir Mindaugas Kanapackis. Kroso pirmenybių įskaityje – Arnas Kanapeckas, Linas Petrauskas ir Robertas Paškauskas.

„Open“ divizione didesnio pasipriešinimo nesulaukė Robertas Janulis, už nugaros palikęs Paulių Stadalių ir Luką Sidabrą. „Super-cars“ klasėje greičiausiai lėkė Darius Tamašauskas, Egidijus Kirdeikis ir Dovydas Vaitkevičius.

Įdomu, kad „S1600“ diviziono automobiliai trasą įveikia viso labo sekunde ar pusantros lėčiau nei patys galingiausi „Super-cars“ ar „Open“ klasių monstrai, turintys po 400 „arklių“ – pastarieji sveria apie 300 kilogramų daugiau.

Efektingiausią reginį kūrusių bagių „3A-AWD“ finalą laimėjo Tomas Zavarškis, aplenkęs Saulių Zundą ir Gintarą Morkevičių. Geriausiai kvalifikaciniuose važiavimuose pasirodęs Tautvydas Urba pralaimėjo mūšį dėl geresnės pozicijos pirmame posūkyje ir finišavo tik penktas

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuvisko-kroso-karstine-pliesesi-taip-kad-po-trasa-skraide-nuplesti-ratai.d?id=74713554>

Stebėkite tiesiogiai: virtualių žiedinių lenktynių čempionato pusfinalis

2017-05-21

Kviečiame stebėti tiesioginę transliaciją iš Vilniuje esančios „Simuliatorių akademijos“, kurioje vyksta pirmieji du pirmojo virtualių žiedinių lenktynių čempionato pusfinaliai, kurių 2 nugalėtojai pateks į finalą.

„Neste Dream 2 Drive“ yra pirmasis Lietuvoje virtualių žiedinių lenktynių čempionatas, kurio nugalėtojas persikels į tikrą trasą su tikrais automobiliais ir emocijomis. Šiuo čempionatu jo iniciatorius ir organizatorius VšĮ „Taurus racing“ siekia populiarinti automobilių sportą Lietuvoje ir lavinti talentingus lenktynininkus.

Finale varžysis 4 dalyviai. Tik vieno iš jų svajonė tapti profesionaliu lenktynininku virs realybe!

Dalyvavimas realiame pasaulyje vykstančiose lenktynėse reikalauja kruopštaus pasiruošimo, žinių ir reikšmingos finansinės bazės. „Neste Dream 2 Drive“ virtualiose žiedinėse lenktynėse savo meistriškumą įrodęs nugalėtojas nusipelnė vietos realioje profesionalių lenktynininkų komandoje „Taurus racing“ ir Lietuvos automobilių sporto federacijos suteikiamos lenktynininko licencijos 2017 metų sezonui!

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/tebekite-tiesiogiai-virtualiu-ziediniu-lenktyniu-cempionato-pusfinalis-25-800464>

„Stogais“ pažymėtame „Talsi“ ralyje greičiausi lietuviai buvo broliai Žalos, bet gavo baudų

2017-05-20

Šeštadienį Latvijoje baigėsi „Talsi“ ralis. Tai buvo ir Lietuvos ralio čempionato antrasis etapas.

Pirmąją dieną geriausią rezultatą parodė Nikolajus Gryzinas. Lietuvių gretose greičiausias buvo D. Jocius, kuris bendroje įskaityje užėmė trečiąją vietą.

Tiesa, antroji ralio diena lyderių rikiuotę kiek pakeitė. Ne vienam ekipažui itin pragaištingas buvo penktasis greičio ruožas. Čia viename iš posūkių savo pasirodymą baigė tiek lyderiai, tiek autsaideriai. Į miško kirtimą prikritusių automobilių skaičius siekė dešimtį.

Avariją patyrusiam ir į medį atsitrenkusiam D. Jociui pasitraukus iš varžybų, jo vietą užėmė Vaidotas ir Žygimantas Žalos.

Su šokiais tokiais kluptelėjimais brolių Žalių ekipažas sugebėjo savo poziciją išlaikyti iki pat varžybų pabaigos.

Tačiau Žalos gavo 20 min. baudą už kuro papildymą neleistinoje vietoje ir nukrito į 33 poziciją.

Solidi 20 minučių bauda skirta ir Giedriui Notkui su Daliumi Strižanu bei Eugenijaus Sladkevičiaus ir Gedimino Saudargo duetui.

„Norėčiau paaiškinti, kokia situacija įvyko. Prieš ralį buvo kreiptasi į organizatorius, kad neužtenka sekcijoms pravažiuoti kuro. Nusprendėme parašyti prašymą. Kadangi buvo vienas svarbių LASF atstovų, klausimą palikome suderinti jam. Buvo pasakyta, kad viskas suderinta ir kurą galite pilti, nurodė vietą. Bet pasirodo, kad nesuderino“, – piktinosi G. Notkus.

Tad, įvertinus visas baudas, geriausiai lietuvių gretose pasirodė Benediktas Vanagas su Agne Vičkačkaite-Lauciuviene, iškovoję septintą poziciją bendroje įskaitoje.

„Talsi“ ralio nugalėtoju tapo Nikolajus Gryzinas, o antrąją vietą iškovojo kiek mažiau nei viena sekunde atsilikęs jaunasis Suomijos ralio talentas K. Rovanpera.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/stogais-pazymetame-talsi-ralyje-greiciausi-lietuviai-buvo-broliai-zalos-bet-gavo-baudu-25-800356>

Pasibaigusi „Neste Dream 2 Drive“ čempionato atranka pateikė staigmenų

2017-05-19

Pasibaigė pirmojo Lietuvos pirmojo Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionato atrankos etapas. Iš kelių šimtų dalyvių tik 16 vaikinų gavo šansą įrodyti, kad jie yra verti vadinti save čempionais ir išpildyti savo svajonę – tapti tikru lenktynininku.

Balandžio viduryje prasidėjęs pirmasis šalies sporto istorijoje Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionatas pranoko visus lūkesčius. Iš viso per mėnesį projekto kvalifikacijoje dalyvavo net 420 virtualių lenktynių

entuziastai. Visi jie rinkosi Vilniaus ir Klaipėdos „Simuliatorių akademijose“ bei Kauno „Skytech“ elektronikos parduotuvėje. Kaip pastebi Vilniaus „Simuliatorių akademijos“ įkūrėjas ir vadovas Laurynas Černeckas, tokio aktyvumo nebuvo galima tikėtis.

„Aš pats jau daug metų dalyvauju virtualiose lenktynėse, todėl maniau, kad daugmaž žinau šio pasaulio pulsą. Vis dėlto praėjus savaitei po atrankos pradžios žmonių srautas pas mus neatslūgo ir dar labiau augo. Tuo momentu supratau, kad jautriausia Lietuvos automobilių sporto vieta – finansai. Dauguma dalyvių atėjo su didžiuliu užsidegimu ir džiaugėsi, kad atsirado šansas įgyvendinti savo svajonę – gauti vietą tikroje lenktynių komandoje“, - apie kvalifikacijos džiaugsmus pasakoja jis.

Kiekvienas „Neste Dream 2 Drive“ projekte užsiregistravęs dalyvis savo geriausią laiką parodyti per tris bandymus. Maksimaliu bandymų skaičiumi pasinaudojo beveik pusė visų dalyvių, o tai rodo pasiruošimą rimtai kovai. L. Černeckas pasakoja, kad tikrai nemaža dalis visų dalyvių turi gabumų važiuoti tikrose lenktynėse.

„Labai mėgstu kalbėti tiksliai, todėl galiu visus dalyvius apžvelgti pagal procentus. 30 proc. iš visų dalyvių buvo absoliutūs naujokai, kurie atrankoje dalyvavo dėl pramogos. Tačiau maždaug 8 proc. iš jų tikrai turėjo sportinio vairavimo gyslelę. Kiti 60 proc. yra vienaip ar kitaip susidūrę su virtualiomis lenktynėmis. Pradedant paprastais kompiuteriniais vairais namuose baigiant legendiniu „Collin McRae Rally“. Iš jų bent penktadalis galėtų važiuoti tikroje trasoje su tikru automobiliu ir niekas net nepastebėtų, kad jie pradedantieji. Na, o likę 10 proc. yra tikri virtualių lenktynių fanatikai. Jie dalyvauja įvairiuose čempionatuose ir simuliatoriuose jaučiasi kaip žuvys vandenyje. Jei šiuos jų gebėjimus patobulintume tikroje trasoje – Lietuvos automobilių sportas pasipildytų konkurencingais vairuotojais“, - dėsto „Simuliatorių akademijos“ vadovas.

Būtent tai ir vyko visą atrankos ciklą. Lyderiai kartais pasikeisdavo praėjus kelioms minutėms po naujojo rekordo paskelbimo, o turnyrinė lentelė kardinaliai keisdavosi kasdien. Pasibaigus kvalifikacijai pirmoje vietoje užtikrintai įsitaisė vilnietis simuliatorių entuziastas Martynas Sidunovas (1:44.274). Jį dar bandys pasivyti Matas Mendelis (1:44.499) iš Klaipėdos. Tuo tarpu trečiąją poziciją kol kas gina kitas klaipėdietis Robertas Galdikas (1:44.802).

Kartu su kitais TOP 16 dalyvių jie keliaus į pusfinalius. Čia varžovai susitiks sprinto tipo lenktynėse tarpusavyje. Po keturių pusfinalių, vyksiančių virtualioje Poznanės trasoje, nugalėtojai susitiks finale. Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos paruoštą teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę - užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/pasibaigusi-virtualiu-lenktyniu-cempionato-atranka-pateike-staigmenu.d?id=74692626>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/pasibaigusi-neste-dream-2-drive-cempionato-atranka-pateike-staigmenu-25-799700>

<http://automanas.tv3.lt/pasibaigusi-neste-dream-2-drive-cempionato-atranka-pateike-staigmenu/>

Į Naująją Akmenę – per Karpatus

2017-05-19

Kiek pailsėję po savaitgalį įvykusių Lietuvos automobilių Rally Raid čempionato ir taurės pirmųjų etapų varžybų geriausiai enduro motociklų meistrai nusprendė surengti treniruočių stovyklą Ukrainoje, Karpatų priekalnėse ir pačiuose kalnuose.

„Tikimės ten surengti keletą itin naudingų treniruočių ekstremaliomis sąlygomis ant labai įvairios dangos, kur ganėtinais ne tik klampaus smėlio, žvyro, akmenų, bet ir įvairaus sudėtingumo skardžių“, - prieš išvyką kalbėjo vienas geriausių šalies automobilių ralio šturmanų Tomas Šipkauskas, kartu su kitais motociklininkais varžėsis ir pirmojo etapo batalijose šalia Ukmergės esančioje „Versmės“ trasoje.

Kartu su Tomu į Karpatus išvyko Simonas Ramanauskas, Paulius Kairavičius, Audrius Klimas, Vytautas Jakutis ir dar du geriau kaip automobilių sporto meistrai pažįstami Ramūnas Čapkauskas ir Martynas Samuitis, kuriems, pasirodo, mielas ir motociklų sportas.

„Šią grupės sportininkų išvyką į Karpatus ir ten jų rengiamas treniruotes vertinčiau kaip tiesioginį pasirengimą antrojo etapo lenktynėms, kurios birželio 28 – liepos 1 d. d. vyks Akmenėje (4X4 perimetras) ir varžyboms šalia jos esančiame Menčių karjere, - patikino Lietuvos automobilių sporto federacijos 4x4 komiteto pirmininkas ir šias varžybas rengiančios VŠĮ „Bekelės fiesta“ vadovas Gediminas Grigaitis. – Tai sportininkams bus sunkiausias, o žiūrovams, žinoma, įdomiausias pirmenybių etapas, nes visureigių vairuotojų lauks net 60 val. truksiantis maratonas, per kurį jie turės įveikti apie 2000 km 4x4 perimetromaršrutą, besidriekiantį palei šalies valstybinę sieną“.

Maratoninių lenktynių dalyviai ir startuos, ir finišuos Naujojoje Akmenėje.

Šalia jos esančiame išpūdingame Menčių karjere 4X4 perimetro dalyviai kaip prologą čia įveiks specialųjį greičio ruožą ir iškart patrauks į greičiausiojo maršruto palei sieną paieškas.

O nuo pat liepos 1-osios ryto Menčių karjerą drebins motorų gausmas, kuris netils iki pat bekelės maratono finišo.

Visą dieną, keisdami vieni kitus, čia specialiai įrengtose trasose varžysis motociklininkai, keturračių ir bekelės monstrų vairuotojai, o žiūrovai, vairuojantys visureigius, galės ne tik pasitikrinti jėgas bei įgūdžius jiems įrengtoje trasoje, bet ir laimėti vertingų prizų.

Patrauklus akiai reginys laukia ir automobilių sporto aistruolių. Nuo aukštų skardžių, tarsi savotiško amfiteatro, gamtos sukurto specialiai žiūrovams, atsiveria išpūdingiausi vaizdai.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/i-naujaja-akmene-per-karpatus.d?id=74687590>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/pries-4x4-perimetro-varzybas-motociklininkai-treniruojasi-karpatuose-25-799652>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/i-naujaja-akmene-karpatus-812390>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/i-naujaja-akmene-karpatus-812390>

<http://www.auto-bild.lt/2017/05/i-naujaja-akmene-per-karpatus/>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/19/news/bekeles-varzyboms-motociklininkai-ruosis-ukrainos-kalnuose-1271868/>

<http://m.klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/i-naujaja-akmene-karpatus-812390>

<http://www.sportas.info/naujienos/37645-treniruotis-isvyko-i-karpatus.html>

S. Juodviršis: siekiu būti automobilių sporto istorijos dalimi

Komunikacinis pranešimas

2017-05-18

Simas Juodviršis – 25-erių metų Europos kartingo čempionas. Kaip pats save apibūdina, jis – perfekcionistas, siekiantis tik aukščiausių rezultatų ir trokštantis įsirašyti į automobilių sporto istoriją. Simas teigia, kad jam svarbu

įkvėpti jaunąją automobilių sporto kartą, todėl sutiko prisidėti prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) iniciatyvos, kuria siekiama supažindinti su jaunaisiais autosporto atstovais ir paskatinti žmones domėtis autosportu.

Kas tave atvedė į automobilių sportą?

Aistra automobilių sportui mūsų šeimoje gyvuoja jau ne vieną dešimtmetį. Automobiliais ir kartingais bei jų technika labai domėjosi mano senelis, vėliau tėtis ir jo brolis. Kartu su jais dalyvaudavau įvairiuose šios sporto šakos renginiuose ir varžybose. Būtent dėl šios priežasties, dar būdamas vaikas pats sėdau už kartingo vairo. Pirmas mano važiavimas uždarame kartodrome, kuomet teko varžytis su vyresniais už mane lenktynininkais, atnešė man antrą vietą. Po šio laimėjimo, tuometinio sporto klubo „Greičio ruožas“ prezidentas S. Mirošničenko išvelgė manyje talentą ir potencialą, sugebėjimą greitai įveikti trasas. Tada ir prasidėjo mano, kaip profesionalaus lenktynininko karjera.

Kokia automobilių sporto šaka užsiimi šiuo metu?

Šiuo metu pirmenybę teikiu kartingų sportui, nes ši sritis man arčiausiai širdies. Tai rodo ir mano pasiekimai. Stengiuosi motyvuoti jaunąją kartą siekti geriausių rezultatų, nepasiduoti ir kovoti dėl pergalių aukščiausio lygmens varžybose. Žinoma, automobilių sporto taip pat nepamirštu. Šį sezoną esu suplanavęs dalyvauti „ENEOS 1006km“ ir „BEC“ 4 valandų lenktynėse.

Ką manai apie kartingų padėtį Lietuvos automobilių sporte? Gal turi idėjų, ką būtų galima patobulinti, kad susidomėjimas šia sporto šaka augtų?

Norint, kad žmonių susidomėjimas tam tikra sporto šaka augtų, visada turi būti sportininkų, kurie savo pergalėmis garsintų ne tik patį sportą, bet ir šalį. Deja, norint pasiekti svarbius laimėjimus, reikia turėti geras sąlygas, kurios leistų atsakingai ruoštis varžyboms. Noriu pasidžiaugti, kad Lietuvoje ne tik kartingų, bet ir visas automobilių sportas vis labiau populiarėja, pavyzdžiui, kasmet pajūryje vyksta tarptautinio lygmens žiedinės lenktynės, kurios pritraukia vis daugiau dalyvių ir žiūrovų, atsidaro vis daugiau kartodromų, kuriuose žmonės gali ne tik smagiai praleisti laiką, bet ir sudalyvauti mėgėjiškose varžybose ar Lietuvos čempionatuose. Gaila, bet Lietuvoje turime šiai sporto šakai nepalankius orus.

Viliuosi, kad laikui bėgant Lietuvoje atsiras vis daugiau entuziastų, kurie plės infrastruktūrą šalyje, sugebės motyvuoti žmones ir siekti pergalių.

Kokias savybes tau išugdė autosportas?

Didžiąją laiko dalį skirdamas šiai sporto šakai išmokau disciplinos, įgavau ištvermės, ryžto. Labiausiai vertinu save už tai, kad gebu nepasiduoti. Ši savybė labai svarbi, ypač jei nesiseka - net startuodamas paskutinėje vietoje per lemtingas varžybas, visgi gali užlipti ir ant aukščiausio pakylės laiptelio.

Kaip kovoji su įtampa, patiriama varžybų metu ar po jų?

Galbūt tai skambės keistai, bet po daugiau nei 15 metų praleistų šiame sporte, prieš visas varžybas vis dar jaučiu didelę įtampą. Su ja kovoju labai paprastai – koncentruojuosi tik į pozityvias mintis ir galvoju tik apie pirmą vietą! Galiu drąsiai teigti, kad didžiausią įtampą jaučiu prieš pat varžybų startą, kuomet sėdėdamas kartingė ar automobilyje aplink save matau varžovus, kurie bando kelti spaudimą savo konkurentams. Tačiau, užsidedus žaliajam šviesoforo signalui baimės nebelieka, varžovų nebematai ir orientuojiesi tik į važiavimą.

Kiek laiko paprastai užtrunka pasiruošimas varžyboms?

Tikrai negalėčiau tiksliai suskaičiuoti. Šis procesas, tikriausiai, vyksta kiekvieną dieną. Per varžybas turi būti pasirengęs tiek fiziškai, tiek psichologiškai, todėl kiekvieną dieną sportuoju, ugdu save kasdieninėje veikloje.

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

Varžybų metu pakankamai išsikraunu, tad sėdęs už savo automobilio vairo dažniausiai važiuoju ramiai, laikydamasis saugaus eismo taisyklių. Kartais atsitinka taip, kad paspaudžiu greičio pedalą stipriau, bet visada svarbu įvertinti savo jėgas ir riziką.

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

Gerą varžybų rezultatą lemia 50% talento, 40% atsakingo pasiruošimo ir 10% sėkmės.

Kokius lūkesčius esi sau išsikėlęs autosporte?

Aš manau, kad kiekvienas profesionalus sportininkas išsikelia sau didžiausius tikslus, nes kitu atveju būtų sunku tobulėti, o ir karjera greitai baigtųsi. Aš taip pat prieš kiekvienas varžybas siekiu iškovoti 1 vietą. Noriu būti minimas šios sporto šakos istorijoje.

Kas tave labiausiai motyvuoja siekti aukštumų?

Būtent išsikelti aukščiausi tikslai ir noras būti geriausiu. Esu įsitikinęs, kad būtent pirmos vietos laimėtojai kuria istorijas ir būna prisiminti, o 2-oji ar 3-ioji vietos – vienadienė šventė. Esu perfekcionistas, tad man svarbus geriausias rezultatas. Pats sau esu užsikėlęs kartelę, kurią kiekvieną dieną stengiuosi kilstelti dar aukščiau.

Kokius didžiausius savo laimėjimus galėtum išskirti?

Nors mano karjeroje laimėjimų buvo tikrai labai daug ir jie man visi svarbūs, bet keletą įsimintiniausių turiu. 2011 m. tapau „Rotax Eurochallenge“ čempionu, 2012 metais m. „CIK-FIA“ Kz2 klasės Europos čempionu. Tais pačiais metais laimėjau vieno prestižiškiausių „WSK Euro“ serijos čempionatą. Pastarajame varžėsi stipriausios ir didžiausios pasaulio gamyklinės

komandos ir lenktynininkai. Taip pat 2012 m. laimėjau prestižines lenktynes Las Vegase. 2013 m. iškovojau pirmą vietą pasaulio „Rotax Grand Finals“ varžybose.

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

Praėjusį sezoną vertinu gerai, laimėjau nemažai varžybų. Svarbiausiose „Rotax Grand Finals“ pasaulio finalo varžybose kelias dienas sunkiai sekėsi, tačiau finaliniame važiavime buvau trečias. Apmaudu buvo tai, kad pasibaigus varžyboms sužinojau, jog gavau 10 sec. baudą, kuri mane „numušė“ į 12 vietą. Tačiau be pralaimėjimų nebūtų ir laimėjimų. Šį sezoną ruošiuosi užbaigti pergalėmis.

Ar turi autoritetų, į kuriuos stengiesi būti panašus?

Nuo vaikystės žaviuosi F-1 lenktynininku Michaeliu Schumacheriu. Automobilių sporto istorijoje ši asmenybė paliko daug svarbių ir įsimintinų pergalių.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/s-juodvirsis-siekiu-buti-automobiliu-sporto-istorijos-dalimi.d?id=74674176>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/simas-juodvirsis-gera-varzybu-rezultata-lemia-50-proc-talento-25-799122>

<http://automanas.tv3.lt/?s=simas+juodvir%C5%A1is>

<http://lzinios.lt/lzinios/Sportas/simas-juodvirsis-siekiu-buti-automobiliu-sporto-istorijos-dalimi/244082>

<http://www.sportas.info/naujienos/37629-lenktyninkas-siekia-tapti-istorijos-dalimi.html>

Atostogos automobiliu: brangiau nei lėktuvu, bet verta „pasikankinti“

2017-05-16

Prieš išibėgėjant atostogų sezonui iškyla dilema: į svajonių šalį keliauti nuosavu automobiliu ar pasinaudoti kelionių organizatorių paslaugomis ir greičiau bei pigiau pasiekti savo kelionės tikslą. Automobilių mėgėjai pastarajam planui prieštarauja. Tie, kurie bent kartą įveikė tūkstančius kilometrų automobiliu, kitaip keliauti nė neketina.

Tačiau atsakymą, kokią transporto priemonę geriausia rinktis savo tingioms ar aktyvioms atostogoms, vis dėlto turime.

Keliautojai automobiliu vertina laisvę

Vienos kelionės metu 5–6 tūkst. km automobiliu nuvažiuojantis Mykolas Dumčius juokauja, kad jo pareigos IT įmonėje su pomėgiu neturi nieko bendra ir dažnam kelia daug klausimų.

Vyras tikina, kad vairuoti jam nepabosta, todėl ir kasdien įveikti nemenkus atstumus Lietuvoje – vieni juokai. Turėdamas daugiau laiko jis traukia į Vakarų ar Pietų Europą ir Balkanus, kur jau išvažinėti visi maršrutai.

„Nekeliavusieji automobiliu to nesupras, bet bent kartą leisti į kelionę savo keturrate transporto priemone rekomenduoju kiekvienam. Sukti į kairę ar dešinę, koku laiku išvažiuoti – tik tavo reikalas. Kelionė bus tokia, kokios panorėsi pats. Taip, automobilis ne namai, bet, praleidus jame savaitę ir sėdint bagažinėje bei nuo skardžio atbrailos stebint horizontą, tiesiog supranti, kad nedidelis ir tas skirtumas tarp automobilio ir namų“, – mintimis dalijosi vilnietis.

Paprašius išvardinti kelionės nuosavu automobiliu privalumus, M. Dumčius nedvejoja:

„Nepriklausomybė, net ir nuo kelio sąlygų, jei tai vertinsime kaip kelionės prieskonį, laisvė ir galimybė derinti poilsį su naujų vietų pažinimu. Na, gal tik keliauti motociklu kartais būna įdomiau. Ilga kelionė automobiliu yra ne veiksmas, o būseną. Tai tarsi meditacija. Dėl šių priežasčių ir renkuosi važiuoti ilgus maršrutus.“

Tiesa, degalai gali kainuoti ir ne vieną tūkstantį eurų, jei keliaujama, pavyzdžiui, tokiomis populiariomis atostogų kryptimis kaip Ispanija ar Portugalija. Ilgoms kelionėms M. Dumčius renkasi 2008 m. BMW 330 galingu, bet gana taupiu dyzeliniu varikliu. Tokiu automobiliu be didelių problemų galima važiuoti 100–180 km/val. greičiu. Jei kelionėje neplanuojama apsistoti viešbučiuose, geriausia rinktis universalą, kuriame pavargus bus galima ir bluostą sudėti.

Reikia pasiruošti viskam

Kartą be konkretaus kelionės tikslo su bičiuliu vykdamas į Balkanus per 38 val. jis nuvažiavo 3500 km. Kitų atostogų metu keliaudamas į Skopje (Makedoniją) per 26 val. vienas vilnietis nuvažiavo 2200 km šešiskart sustodamas tik pripildyti degalų baką. Grįžtant į Vilnių, kai jau atrodė, kad galima atsipūsti, o visi nuotykių ir netikėtumų liko prisiminimuose, sustojus šalia nebedirbančios degalinės Druskininkuose, automobilis nebeužsivedė. Tad iki artimiausios degalinės dar teko pėdinti 5 km.

Galiausiai automobilio užvesti taip ir nepavyko. Kaip vėliau paaiškėjo, ištikima transporto priemonė iš vietos nepajudėjo dėl sugedusio degalų siurblio, todėl švintant teko kviešti į pagalbą draugus.

Po daugybės kelionių automobilių entuziastas padarė išvadą, jog optimaliausias laikas važiuoti automobiliu yra 24 val. Važiuojant ilgiau vienam didėja ne tik rizika, bet ir blogėja sveikata, su kiekviena valanda nuovargis tampa vis stipresnis. Keliautojas sako, kad laisvė taip pat turi savo kainą, o ji šiuo atveju priklauso nuo atstumo. „Tačiau tai nėra vieninteliai tokios kelionės kaštai. Reikėtų įvertinti ir tai, ar variklis dyzelinis, ar automobilis taupus, techniškai tvarkingas ir kokiu keliu bus važiuojama. Dalis išlaidų priklauso ir nuo kelio, todėl galutinę jūsų atostogų sumą gali pakoreguoti ir maršruto pasirinkimas. Būsiu atviras, leidžiantis į tokią kelionę reikia pasiruošti bet kam.“

Neplanuotos išlaidos – gedimams

15min pašnekovas taip pat pataria prieš išvykstant peržiūrėti degalų kainas šalyse, pro kurias planuojama važiuoti. Tai padės išvengti permokėjimo pilantis degalus. Kalbėdamas apie išlaidas tokiai kelionei, automobilių mėgėjas išdavė, kad daugiausiai pinigų paprastai tenka skirti remontui.

„Remontas brangus, o ir ne visada šalia bus autoservisas. Kartą keliaujant per Bosniją ir Hercegoviną, teko sustoti vietinio kaimelio garaže ir prašyti įrankių pradėjusiam streikuoti automobiliui. Nemoku kalbos, o vietiniai nekalba angliškai, todėl iš šalies visa ši situacija turėjo atrodyti gana kurioziškai. Galiausiai, šiaip ne taip gavę įrankius, pasukiojome kelis varžtus ir išdūmėme kaimelio vietiniams plojant pavymui“, – su šypsena prisiminė pašnekovas.

Prieš kelionę jis rekomenduoja apsilankyti autoservise, kur patikimi meistrai patikrintų visą automobilyje esančią techniką. Specializuotuose servisuose galima pasirinkti ir paslaugą „Patikra prieš kelionę“. Svarbiausia atkreipti dėmesį į tepalus, skysčius, padangas, kaladėles ir pakabą. Anot 15 m. vairuojančio vyro, atsarginis ratas automobilyje taip pat dar niekam nesugadino kelionės malonumo. Taip pat autoservise reikėtų turėti ir patikimą meistrą, kuris nuolat rūpintųsi jūsų automobiliu bei atvirai pasakytų apie visus esamus ar galimus gedimus.

Kenkia ir nepatyręs vairuotojas

Laisvę pagrindiniu privalomumu įvardijo ir Lietuvos automobilių sporto federacijos žiedo komiteto pirmininkas bei „Alfa Romeo“ klubo prezidentas Rimvydas Agurkis. Tačiau, pasak patyrusio vairuotojo, automobiliu keliauti geriausia galint kelionei skirti mėnesį ar daugiau: „tokia kelionė suteiks laisvę ir nereikės planuoti skrydžių, ilgai derinti savo planą. Taip pat ir neriboti sąveiką perkant lauktuves artimiesiems“.

Kadangi nukeliauti ilgą atstumą automobiliu yra brangiau, nei skristi iš anksto suplanavus pigų skrydį, galima atkreipti dėmesį į tolygų ir ekonomišką vairavimą. Kuo lėčiau važiuojama, tuo mažiau degalų sunaudojama, tačiau svarbu ir tolygus kelias.

R. Agurkis prieš kelionę taip pat patarė užsisakyti ir specialų kasko draudimą su pagalba kelyje. „Jei esate adrenalino fanatikas ir norite vasarą nukeliauti į Afriką senu „Mercedes“, nuotykių ir adrenalino tikrai netrūks. Važiuoti senu automobiliu, kurio dar neišbandėte net važiuodami ilgesnius atstumus Lietuvoje, yra tikra avantiūra. Kita vertus, automobilių gadina ne kelionės, bet blogi keliai ir nepatyrę vairuotojai“, – kalbėjo žinomas automobilių sporto profesionalas.

Tačiau, į kelionę leidžiantis, pavyzdžiui, keturių asmenų šeimai su dideliu bagažu, keliauti minivenu ar nedideliu mikroautobusu bus dukart pigiau nei pirkti lėktuvo bilietus. „Taip, šiuo atveju degalų sąnaudas lems ir bagažas, dviračiai ant automobilio stogo, priekaba, bet sutaupysite nakvynei, pramogoms, maistui“, – skaičiavo automobilių pardavimo ir techninio aptarnavimo centro atstovė Miglė Makauskaitė.

UAB „Tokvila“ rinkodaros vadovė taip pat pastebėjo, kad dažnas keliautojas šiandien renkasi hibridinius automobilius, kurie greittelyje naudoja degalus, o pasiekus gyvenamąsias vietas važiuojama vien elektra.

Automobiliu tik į artimąjį užsienį

2014–2015 m. keliaujant po Europos Sąjungos šalis automobiliai buvo pasirenkami rečiau nei lėktuvai, kuriais skrido beveik 50 proc. turistų. Automobiliu į artimą ar tolimą užsienį leidžiasi tik kiek daugiau nei 30 proc. žmonių, skelbia Europos Sąjungos (ES) statistikos agentūra „Eurostat“.

Žinomo keliautojo ir verslininko Rimvydo Širvinsko-Makaliaus nuomone, lėktuvas idealiai tinka turintiems vos keletą atostogų dienų ar savaitę, o keturrate transporto priemone geriausia keliauti galint kelionei skirti 2 savaites ar daugiau arba išsiruošus į artimą užsienį.

„Pastaruosius 2 m. vis daugiau žmonių domisi kelionėmis autobusu. Tai patogiu, nes jis apvažiuoja didelę dalį Lietuvos, surenka žmones iš skirtingų miestelių ir patiems nereikia rūpintis nei degalų sąnaudomis, nei maršrutu. Keliaujantieji savaitgalį dažnai renkasi Baltijos kruzą iki Stokholmo ir atgal, Slovakijos kalnus ar Prahą. Į šias keliones patogiau vykti autobusu ar automobiliu, nes pigių skrydžių į Prahą, Vieną ar Budapeštą tiesiog nėra“, – pasakojo kelionių organizavimo verslo įkūrėjas R. Širvinskas.

Pasiteiravus, kada paskutinį kartą pats leidosi į kelionę automobiliu, jaunas vyras prisipažino, kad tai buvo prieš metus. „Su draugais vykome į ilgojo savaitgalio kelionę po Lietuvą Panemunės keliu. Aplankėme ir Kuršių neriją, nuvažiuodami iki Liepojos. Važiavome ten, kur akys mato. Be jokio plano. Tiesiog norėjome smagiai praleisti savaitgalį ir mums pavyko. Suplanuoti tokią kelionę lėktuvu paskutinę minutę tikrai būtų brangiau nei keliauti autobusu ar automobiliu. Šiemet automobiliu planuojame vykti į Estiją, Saremos salas.“

Nemažai keliaujančiųjų automobiliu kreipiasi į kelionių organizatorius prašydami patarti, kur geriausia apsistoti, ką pamatyti. Dažniausiai tai būna jauni žmonės ar šeimos, kurios keletui savaičių išvyksta į įvairių maršrutų keliones po Europą. Ir nors tokiose kelionėse nepailsima, jos vis dar išlieka populiarios.

„Skrendant lėktuvu nepavargstama, sutaupoma laiko, kurį vėliau galima skirti pažinčiai su šalimi, o ne pačiai kelionei. Keliaudami į Ispaniją lėktuvu šią šalį galime pasiekti per 3,5 val., bet vykdami automobiliu dar galime aplankyti ir Lenkiją, Čekiją, Austriją, Vokietiją, Prancūziją ir kitas šalis“, – vardijo Makalius.

Turistai aptingo

R. Širvinskas taip pat pastebėjo, kad bėgant metams žmonės išmoko planuoti savo atostogas ir nebevažiuoja į šalį vos tik pamatę patrauklią nuotrauką internete. „Pastebėjau, kad keliautojai labiau domisi maršrutu, viešbučiu, pasitaria su antrosiomis pusėmis ir artimaisiais. Prieš nusprendžiant, kokia transporto priemone važiuoti ar skristi, reikėtų atsakyti į klausimą: norėsite pasyviai gulėti paplūdimyje ar daugiau pamatyti. Pirmuoju atveju kryptis nėra labai svarbi. Mažėja ir kelionių su paketu „viskas įskaičiuota“ populiarumas, nes grįžus atostogautojai skundžiasi priaugtais kilogramais ir nieko nepamato, kadangi naudojasi tuo, už ką jau sumokėta, o į ekskursijas nevažiuoja.“

Prieš 7 m., kai pašnekovas pradėjo savo verslą, buvo daug daugiau keliaujančių automobiliais. Kelionių ekspertas spėlioja, jog galbūt žmonės lempa ir nori patogiai bei greitai pasiekti savo kelionės tikslą, todėl ir automobilių nuomojasi svečioje šalyje.

Patarimai prieš kelionę

Norint į pasirinktą šalį keliauti automobiliu ekspertai pataria su savimi pasiimti automobilio rato keitimo komplektą, tempimo kablį, langų plovimo ir aušinimo skysčių. Rekomenduojama prieš išvykstant patikrinti automobilių patikimumą autoservise bei pasirūpinti papildomomis lėšomis, mat bet kada gali prireikti jį remontuoti.

Tačiau jei atostogoms turite nedaug laiko ir norite pailsėti, kelionę reikėtų pradėti planuoti jau dabar, nes daugelis skrydžių ir viešbučių vasarai iki birželio pradžios bus užimti. Nereikėtų pamiršti ir Tarptautinio Vilniaus oro uosto rekonstrukcijos, kuri numatoma nuo liepos 14 d. iki rugpjūčio 17 d.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/gatve/atostogos-automobiliu-brangiau-nei-lektuvu-bet-verta-pasikankinti-221-798268>

Vilkyčių trasa išlaikė FIA saugos egzaminą

2017-05-15

Vos trims savaitėms likus iki šiųmetinio Europos automobilių kroso čempionato etapo Lietuvoje, prestižinių varžybų organizatoriai gali atsikvėpti šiek tiek lengviau: FIA komisarai palaimino patobulintą saugos planą ir panaikino paskutines kliūtis tam, kad Vilkyčiuose įvyktų geriausių Senojo žemyno grunto trasų specialistų mūšis.

Ką, kaip ir kodėl privalu padaryti prieš kiekvieną tokio pobūdžio renginį, stengiantis užbėgti galimoms nelaimėms už akių?

Nors tradiciškai automobilių sportas laikomas itin rizikingu užsiėmimu, incidentų statistika byloja ką kita: pasirodo, įvairaus pobūdžio lenktynės mašinomis pavojingiausių sporto šakų reitinge užima vos 26 vietą. Pati pavojingiausia sporto šaka – jojimas. Už autosportą sveikatai pavojingesni tokie sportai kaip gimnastika, ledo ritulys ar futbolas.

Tiesa, šis reitingas sudarytas sportininkų atžvilgiu. Tačiau ir žiūrovams lenktynės automobiliais nėra pats pavojingiausias sportas. Štai, pavyzdžiui, JAV beisbolo lygoje vidutiniškai milijonui žiūrovų tenka 35,1 sužeidimo. Per kiekvieną ledo ritulio varžybų sezoną sužeidžiama maždaug po 120 žiūrovų, pusei kurių prireikia rimtos medikų pagalbos ar netgi neplanuotai ilgos viešnagės ligoninės stacionare.

Pagal sužeidžiamų žiūrovų skaičių automobilių sportas yra ketvirtoje vietoje – po ledo ritulio, beisbolo ir golfo.

Žinoma, jei jau lenktynėse įvyksta kokia nors nelaimė, dažniausiai jos pasekmės būna labai skaudžios: iš trasos išlėkęs automobilis ar nuo jo atitrūkusios detalės visuomet veikia kaip didelės griauamosios galios šaltasis ginklas ir žudo viską, kas pasipainioja kelyje.

Pati žiauriausia tokio pobūdžio tragedija, po kurios buvo kilusi diskusijų banga, ar apskritai nereikėtų uždrausti automobilių sporto, nutiko 1955-aisiais 24 valandų Le Mano lenktynėse. Gamyklinės „Mercedes-Benz“ komandos pilotas susidūrė su lėtesnio varžovo bolidu, lėkdamas maždaug 240 km/val. greičiu pakilo į orą ir nuskriejo į susirinkusių žiūrovų minią. Tarsi to būtų maža, užsidegė iš besivartaliojančio automobilio bako taškomas benzinas. Bakas prakiuro ir netrukus viskas paskendo liepsnose... Per incidentą žuvo ne tik pilotas, bet ir 83 žiūrovai. Dar 120 buvo sužeisti. Vokietijos, Prancūzijos, Šveicarijos, Ispanijos bei kitų šalių vyriausybės uždraudė rengti lenktynes iki tol, kol nebuvo pagerintas saugumas trasose.

„Dabar incidentus automobilių lenktynių metu, kai sportininkai ar žiūrovai patiria traumas, galima skaičiuoti ant pirštų tik todėl, kad tiek mašinoms, tiek pilotų ekipiruotei, tiek organizatoriams keliami nepaprastai griežti saugos reikalavimai. Kiekvienoms varžyboms privalomai rengiami saugos planai, kuriuos tvirtina Lietuvos automobilių sporto federacija, jei renginys nacionalinio kalibro, ar FIA, jei kalbama apie Europos čempionatą.

Šiame dokumente būna labai detalai aprašyta, kaip ir kokios gelbėjimo tarnybos budės, kokie evakuaciniai koridoriai (tiek patekti į bet kurią trasos vietą, tiek išvažiuoti iš teritorijos į ligonines) bus įrengti, kokia technika ir įrengimai bus paruošti vaduoti nelaimėlius. Taip pat labai atidžiai nagrinėjama, ar žiūrovų zona saugi, kur galima ir kur kategoriškai draudžiama darbuotis fotografams bei operatoriams.

FIA komisarai vertina ir tokius dalykus, kaip atitvarų konstrukcijos, apsauginiai pylimai ir tvoros. Galim pasidžiaugti, kad šiemet FIA mūsų atiliktus namų darbus įvertino gerai – turėjome patobulinti vos keletą neesminių detalių“, – pasakojo Europos automobilių kroso čempionato etapo Lietuvoje organizatorius Kazimieras Gudžiūnas.

Beje, Vilkyčių trasos šeimininkas prieš gerą dešimtmetį buvo tragiškos nelaimės Latvijoje liudininku, kai per autokroso varžybas viename posūkių nesuvaldytas automobilis peršoko nediduką pylimą ir rėžėsi į žiūrovų minią.

„Ten iš tiesų buvo padaryta labai daug grubių klaidų – žiūrovams buvo leidžiama stovėti posūkio išorinėje dalyje, o nuo trasos juo skyrė tik „stop“ juosta. Todėl kai dvi greitai lėkusios mašinos susidūrė ir tapo nevaldomos, niekas nespėjo pasitraukti. Tąkart gal šeši žmonės žuvo ir per dvi dešimtis buvo sužeista, – prisiminė K. Gudžiūnas. – Galima tik apgailestauti, kad Lietuvoje lig šiol rengiamos nelegalios kroso varžybos, kurių organizatoriai nežino elementarių saugos reikalavimų arba juos paprasčiausiai ignoruoja“.

Savų reikalavimų trasoms turi ir sportininkai. Suvaldyti galingą techniką įmanoma tik tada, kai dangos paviršius yra sąlyginai lygus, tvirtas, nuo kurio nekyla nei dulkių debesys, nei skysto purvo užsklandos. Todėl kiekvienose varžybose numatomos techninės pertaukėlės, kurių metu trasa lyginama, gruntas sutankinamas ar, esant reikalui, laistomas.

Šiais dalykais Lietuvoje tinkamai pasirūpinti sugeba Plungės, Ukmergės, Tauragės, Marijampolės, Vilkyčių trasų šeimininkai. Kroso meistrai viliasi, kad panašiai bus tvarkomasi Pakruojo bei Akmenės arenose.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/vilkyciu-trasa-islaike-fia-saugos-egzamina.d?id=74643088>

1006 km lenktynėse Palangoje startuos keturiolikmetis Gustas Grinbergas

2017-05-15

2015 metais jauniausiam 1000 km lenktynių dalyviui buvo 18-a metų, 2016 metais jauniausiojo titulas priklausė 22-ųjų metų sportininkui. Tačiau 2017 metais šiose lenktynėse dalyvaus kovo 24 dieną vos keturiolikta gimtadienį atšventęs lenktynininkas – Gustas Grinbergas.

Jaunasis sportininkas lenktynėse Palangoje prisijungs prie patyrusios „Lexus Team LT“ komandos trijulės: Artūro Mrazausko, Dainiaus Kablo ir Eugenijaus Michalausko.

Lenktynės Gustui ne naujovė – juse jis nuo 7 metų, arba pusę savo gyvenimo, tačiau visas šis laikas buvo praleistas lenktyniaujant prie kartingo vairo, o kėbulinių automobilių lenktynės bus visiškai nauja patirtis.

Sportininko karjerą pradėjęs nuo kartingo, jis yra tapęs Lietuvos bei Lenkijos čempionu, taip pat „Junior Rok“ klasės Pasaulio vicečempionu. Šiuo metu G. Grinbergas pirmauja Italijos „Junior Rok“ čempionate.

„Žinojau, kad anksčiau ar vėliau man teks persėsti iš kartingo į lenktyninį automobilį. Jau pernai, po sėkmingo sezono, sulaukiau kvietimų iš „Formulės-4“ komandų. Šių metų pabaigoje planuojame pirmuosius testus formulėmis, tačiau „Lexus“ pasiūlymo startuoti „Eneos“ 1006 km lenktynėse negalėjau nepriimti. Man tai bus visiškai nauja patirtis ir didžiulė garbė atstovauti „Lexus Team LT“ komandai“, – sakė Gustas.

Nors labai jaunas, Gustas atitinka visus LASF ir „Eneos“ 1006 km lenktynių organizatoriaus nustatytus reikalavimus. Jis jau 2 metus turi tarptautinę kartingo C kategorijos licenciją, kuri suteikia teisę gauti LASF žiedinių lenktynių licenciją ir dalyvauti bet kokiose žiedinėse lenktynėse Lietuvoje.

Ir nors automobiliu lenktyniauti jam nėra tekę, tačiau automobilį vairuoti jis moka. Pirmiausia jam teko susipažinti su „Žaibelio“ komandos bagiu, o 2016 ir 2017 metais automobilio valdymo pagrindus Gustas gavo „Lexus“ vairavimo akademijoje. Įgūdžius jis tobulino Klaipėdos, Panevėžio ir Šiaulių autodromuose bei ledo trasose.

Šių metų gegužės mėnesio pirmoje pusėje Gustas pirmą kartą sėdo ir prie „Lexus Team LT“ komandos lenktyninio automobilio „IS F“ vairo. Tiesa, tai buvo daugiau teorinis susipažinimas su automobiliu, vairuotojo sėdynės „pasimatavimas“, prietaisų analizavimas bei pasivažinėjimas uždaroje aikštelėje. Pirmąją pamoką Gustui pravedė komandos lenktynininkas Artūras Mrazauskas.

„Artūras man paaiškino kai kuriuos ypatumus, supažindino su prietaisais. 430 AG turintis „Lexus IS-F“ – gana didelis automobilis, o vairuotojo darbo vieta įrengta labai žemai, tad man teks šiek tiek priprasti prie kiek kitokio vaizdo per mano šalmo stiklą. Juk kartingė aš matau priekinius ratus ir galiu milimetro tikslumu nukreipti jį reikiama kryptimi. Čia bus šiek tiek sudėtingiau, bet esame suplanavę testus Pernu trasoje, kurioje automobilį rimčiau išbandysiu gegužės pabaigoje“, – apie pirmąją pažintį su lenktynių automobiliu kalbėjo Gustas.

„Vaikinas važinėja kartingais nuo vaikystės. Taigi lenktynių principai ir subtilybės jam puikiai pažįstamas dalykas. Manau, kad Gustas greitai pripras prie mūsų komandos automobilio. Bus be galo įdomu stebėti šį procesą, ypač pirmąsias treniruotes trasoje. Ir tai bus ne tik nauja patirtis jam, bet ir visai komandai, kadangi savo būryje turėsime jauną narį, kuriam kiekvienas mūsų perduosime savo žinias, dalysime patarimus ir stebėsime progresą. Bus tikrai labai įdomu“, – džiaugėsi komandos lenktynininkas Artūras Mrazauskas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/keturiolikmetis-startuos-eneos-1006-km-lenktynese.d?id=74644950>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/1006-km-lenktynese-palangoje-startuos-keturiolikmetis-gustas-grinbergas-25-797598>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50173829/eneos-1006-km-lenktynese-startuos-keturiolikmetis>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/17/news/1006-km-lenktynese-su-lexus-automobiliu-startuos-keturiolikmetis-1224466/>

http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos_sporto_sakos/1006_km_lenktynese_startuos_14metis/

<http://www.sportas.lt/naujiena/229387/eneos-1006-km-lenktynese-su-lexus-automobiliu-startuos-keturiolikmetis>

http://www.sportas.info/naujienos/37575-1006_km_lenktynese_keturiolikmetis.html

<http://www.zemaitija.lt/blog/2017/05/15/eneos-1006-km-lenktynese-su-lexus-automobiliu-startuos-keturiolikmetis-video/>

Bekelės entuziastai šeštadienį efektingai atidarė naująjį varžybų sezoną

2017-05-15

Šeštadienį, gegužės 13 dieną netoli Ukmergės esančioje „Versmės“ trasoje prasidėjo Lietuvos automobilių „Rally Raid“ čempionato ir taurės pirmųjų etapų varžybos.

Čia susirinkę šios sporto šakos entuziastai iš mūsų šalies ir kaimyninės Latvijos džiaugėsi artėjančia išsiilgtos kovos nuojauta bei ne mažiau laukto tikro pavasario pradžia.

Į „Versmės“ trasą susirinkusius bekelės entuziastus pasveikino Lietuvos automobilių sporto federacijos „4x4“ komiteto pirmininkas ir šių varžybų organizatorius Gediminas Grigaitis.

Sezono atidarymo varžytuvės paviliojo 26 visureigių ekipažus ir devynis motociklininkus, kurie rungėsi „Enduro“, „Sport“ ir „Extreme“ įskaitose. Tuo metu ralio reidų taurės dalyviai – „Tourism“ klasėje, kuri ir buvo gausiausia – 12 ekipažų. Iš jų net trys - Latvijos.

Aršiai grūmėsi trys ekipažai

Atkakliausia kova batalijos nuo pat pirmųjų metrų užvirė „Sport“ klasėje, kurios dalyvių kovas žiūrovams stebėti buvo patogiausia.

Pagal varžybų nuostatus šios klasės dalyviai varžėsi trijuose važiuimuose, kurių kiekviename privalėjo įveikti po tris ratus. Visą 51,3 km distanciją jie įveikė „Versmės“ trasoje.

Jau po pirmojo važiavimo buvo galima prognozuoti, kad pagrindinė kova vyks tarp trijų lyderių.

Praėjusių metų čempionas Vaidotas Paškevičius, šiemet kartu su šturmanu Dariumi Danusu persėdo į naują „Isuzu Vehi Cross“ visureigį ir dikto tempą varžovams. Lyderiai pirmąjį važiavimą baigė per 18 min. 22,50 sek.

Labai nedaug nuo jų (18 min. 53,35 sek.) atsiliko „Toyota Hilux“ vairavę Virginijus Narauskas su Gyčiu Jackūnu bei Merkys Saukevičius su Mindaugu Vasiliausku („Toyota Tacoma“, 19 min. 34,09 sek.).

V. Paškevičius su D. Danusu pateisino lyderių vardą ir antrajame bandyme, o M. Saukevičius 5 sek. persvara pranoko V. Narauską, finišavusį iškart po Merkio. Visgi likęs 36 sek. laiko barjeras M. Saukevičiaus ekipažui po dviejų mėginimų neleido džiaugtis antrąja pozicija.

Tad viskas turėjo spręstis paskutiniajame bandyme, tačiau ir jis nepateikė jokių staigmenų. Sezono atidarymo varžybose aukščiausiu nugalėtojų pakylos laipteliu džiaugėsi V. Paškevičiaus ir D. Danuso duetas.

Antrąją vietą iškovojo V. Narauskas su G. Jackūnu, o treči liko M. Saukevičius su M. Vasiliausku.

Dvi valandas važinėjo ratu

„Enduro“ – dar viena klasė, kurios atstovai – motociklininkai – savo kovas taip pat baigė „Versmėje“. Tačiau jie kovėsi dviejuose važiuimuose, kurių kiekvienas truko po valandą.

Pirmąją valandą daugiausia ratų – po dvylika – įveikė su KTM EXC 250 F finišo liniją pirmas kirtęs Adas Bernius, pranokęs beveik minute atsilikusį Simoną Ramanauską (KTM EXC 450) ir Aidą Bubiną (KTM EXC 350 F), kuris per šį laiko limitą nuo nugalėtojo atsiliko beveik 2 minutėmis ir gavo 11 ratų įskaitą.

Tačiau tai buvo tik pusė darbo. Teisėjai ir žiūrovai laukė, kuris iš motociklininkų daugiausia kilometrų įveiks per dvi valandas, tačiau pirmieji trys lyderiai lygiai tokia pačia rikiuote baigė ir antrosios valandos varžytuves.

Tad sezono prologe sėkmės lydimas A. Bernius į savo taupyklę įsirašė 160 įskaitinių taškų, S. Ramanauskas 126, o A. Bubinas – 106.

Išlaikė sukaupią persvarą

„Extreme“ klasės dalyviai „Versmėje“ įveikė tik vieną greičio ruožą, kuriame didžiausią spartą su „Toyota Land Cruiser“ išvystė Egidijus ir Andrius Puidokai, pranokę tokį pat automobilį vairavusius svečius iš Latvijos Armandą Apsitį su Alviu Reinsmitsu ir Darių Vadapalą su Linu Pilypavičiumi, vairavusius „Jeep Grand Cherokee“.

Po to jie kartu su „Tourism“ klasės atstovais pasuko į du nežinoma trasa besidriekiančius orientacinius ruožus, kurių bendras ilgis – apie 250 kilometrų.

Ilgoje distancijoje, regis, nesunku išbarstyti įgytą persvarą ir atvirksčiai – atkovoti starte prarastą laiką.

Tačiau šįkart taip neatsitiko. Jau „Versmėje“, pirmajame greičio ruože, įgytą pranašumą lyderiai Egidijus ir Andrius Puidokai pavertė galutine pergale, o antrąją vietą iškovojo svečiai iš Latvijos A. Apsitis su A. Reinsmitsu.

Treti finišo liniją su „Nissan Navara“ kirto Raimondas Greičus ir Vitalijus Trakselis, o ketvirtąją ir penktąją vietas užėmė Latvijos lenktynininkai.

Po atkaklios kovos pirmi iš „Tourism“ klasės dalyvių finišavo Ovidijus Ercius su Arūnu Juzėnu, vairavę „Jeep Grand Cherokee“ ir iškovoję 157,7 taško.

Su 155,8 taško antri liko Modestas Bagdanavičius su Vytautu Radzevičiumi, vairavę „Jeep Cherokee“, o trečioji vieta atiteko vieniems iš favoritais laikytų šeimyniniam Aurimo ir Algio Atkočiūnų iš Panevėžio rajono Žibartonių kaimo ekipažui, pelniusiam 137 taškus ir vairavusiam „Land Rover Discovery“.

Bekelės entuziastų, kovojančių „Rally raid“ čempionato ir taurės įskaitoje, dar laukia dviejų etapų lenktynės – birželio 28 – liepos 1 dienomis. Akmenėje („4X4 perimetras“) ir rugsėjo 16 dieną Kupiškyje.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/bekeles-entuziastai-lietuvos-cempionata-pradejo-versmeje.d?id=74634404>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos-25-797360>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/15/news/bekeles-entuziastai-sestadieni-efektingai-atidare-naujaji-varzybu-sezona-1181501/>

<http://www.tv3.lt/naujiena/910667/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/50174066/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos-811848>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos-811848>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos-811848>

<http://gzeme.lt/2017/05/versmeje-bekeles-entuziastu-sezono-istakos/>

Atskleistas egzotiškas „Neste Dream 2 Drive” čempionato komandos automobilis

2017-05-12

Likus visai nedaug iki Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive” čempionato atrankos pabaigos, oficialus projekto automobilis bus pristatytas „Autoplius.lt Fast Lap“ lenktynėse.

Tai bus vienas iš čempionato prizų, nes greičiausias vairuotojas būtent su šiuo „Mazda RX-8” mokysis važiuoti ir lenktyniaus tikroje trasoje.

Kaip pasakoja projekto „Neste Dream 2 Drive” iniciatorius Tauras Tunyla, šis čempionatas yra unikalus įvykis Lietuvoje, todėl jam reikėjo atitinkamo automobilio.

„Automobiliai su rotoriniais varikliais itin reti svečiai Lietuvos automobilių sporte. Tačiau man pačiam nuo paauglystės „Mazda RX-8” buvo labai patrauklus automobilis, o jo aukštasūkis rotorius skamba kaip koks uždraustas vaisius. Taip jau atsitiko, kad likimas suvedė su Tomu Vičkačka iš „Morev“ dirbtuvių. Jis nuo savo paauglystės dirbo ties asmeniniu RX-8 modeliu, o dabar paruošė šį automobilį mūsų komandai“, - pasakoja lenktynininkas.

Pasak jo, žemas centras, puikiai subalansuota važiuoklė, aukštus sūkius išvystantis variklis ir galiniai varomi ratai puikiai tinka tiek pradedančiajam, tiek meistriškumo siekiančiam sportininkui. Šiuo metu Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionato atrankoje dalyviai važiuoja su lygiai tokiu pačiu ir taip pat sureguliuotu automobiliu, bet virtualioje aplinkoje. Iki gegužės 12 d. jie ne tik bando įrodyti, kuris pateks tarp TOP16 greičiausių Lietuvos virtualių lenktynininkų, tačiau pratinasi prie „RX-8“ automobilio, su kuriuo čempionato nugalėtojas važiuos antrajame „Autoplius.lt Fast Lap“ lenktynių etape.

„Pagal galios parametrus „Mazda RX-8“ nusileidžia savo klasės konkurentams „Autoplius.lt Fast Lap“ lenktynėse. Tačiau geroje rankose automobilis dėl savo valdymo savybių tiesiog skrieja ir kompensuoja mažesnę galią. Čia prasideda meistriškumo paieškos, o „Neste Dream 2 Drive“ projekto esmė ir yra pagrįsta profesionalumu ir komandos darbu“, - automobilio pasirinkimą atskleidžia T. Tunyla.

Išvažiavęs iš gamyklos automobilis iš mažyčio 1,3 litro rotorinio motoro išspaudžia 230 AG ir pasiekia 200 Nm sukimo momentą. Žinoma lenktynėms „RX-8“ buvo išlengvintas iki 1 200 kg, o silpniausius mazgus pakeitė užgrūdintoje Australijoje patobulinti komponentai. Automobilyje taip pat galima rasti ir Lietuvoje gamintų detalių. Standartinę pavarų svirtį čia pakeitė „Comune DIY“ specialiai šiam projektui pagaminta svirtis iš perdirbtų riedlenčių.

„Smagu, kad automobilis toks unikalus ir matomas. Net šalmas buvo išdailintas ranka, kad derėtų prie automobilio išorės ir komandos aprangos. Juk „Neste Dream 2 Drive“ projekto tikslas – pritraukti kuo daugiau jaunų žmonių prie automobilių sporto ir profesionalaus vairavimo“ – pasakoja lenktynininkas.

„Mazda RX-8“ jau buvo išbandyta „Nemuno žiede“. T. Tunyla pripažįsta, kad buvo trūkumų, tačiau bandymai skirti tobulybės paieškoms. Jau šeštadienį bolidas išvažiuos į pirmąsias šio sezono „Autoplius.lt Fast Lap“ lenktynės.

Ši diena yra svarbi ne tik dėl to. Būtent lenktynių metu bus paskelbti 16 greičiausių Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių „Neste Dream 2 Drive“ čempionato vairuotojų. Jie keliaus į pusfinalius. Čia jie susitiks sprinto tipo lenktynėse tarpusavyje, o po keturių pusfinalių, vyksiančių virtualioje Poznanės trasoje, nugalėtojai susitiks finale. Išlaikę Lietuvos automobilių sporto federacijos paruoštą teorijos egzaminą geriausi lenktynininkai finale kovos dėl galimybės išpildyti savo svajonę - užimti vietą „Taurus Racing“ lenktynių komandoje ir skrieti su „Mazda RX-8“ tikrose trasose.

Apie pirmąjį Lietuvos virtualių žiedinių lenktynių čempionatą „Neste Dream 2 Drive“

„Neste Dream 2 Drive“ yra pirmasis Lietuvoje virtualių žiedinių lenktynių čempionatas. Simulatoriaus sukuriamos sąlygos maksimaliai atkartoja tikras lenktynių situacijas, todėl čempionato nugalėtojas persikels į tikrą trasą su tikrais automobiliais ir emocijomis. Šiuo čempionatu jo iniciatorius ir organizatorius VšĮ „Taurus racing“ siekia populiarinti automobilių sportą Lietuvoje ir lavinti talentingus lenktynininkus. 16 greičiausių atrankos dalyvių pateks į „Neste Dream 2 Drive“ čempionato pusfinalius. Finale varžysis 4 dalyviai. Tik vieno iš jų svajonė tapti profesionaliu lenktynininku virs realybe!

Internetė:

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/atskleistas-egzotiskas-neste-dream-2-drive-cempionato-komandos-automobilis-811533?komentarai>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/atskleistas-egzotiskas-neste-dream-2-drive-cempionato-komandos-automobilis-811533>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/atskleistas-egzotiskas-neste-dream-2-drive-cempionato-komandos-automobilis-811533?komentarai>

Lietuvos automobilių sporte – profesionalumo daigai

2017-05-10

Benediktas Vanagas per keletą pastarųjų metų automobilių sportu besidominčią auditoriją išmokė vienos aksiomos. Pasakodamas apie pasiruošimą „Dakarui“ ir su šiuo maratonu susijusius lūkesčius jis akcentavo, kad „komanda stipri tiek, kiek stipri silpniausia jos grandis“. Ir iš tiesų, jei bent vienas trijų banginių, ant kurių laikosi lenktynių pasaulis – piloto talento, komandos vadybininko gebėjimų ir technikos paruošimo bei mechanikų profesionalumo – bus neadekvatus likusiems dviems, apie teisingą rezultatą bus galima tik svajoti.

Šįkart panagrinėsime Lietuvoje esančias galimybes išsinuomoti automobilius, galinčius atvežti čempiono titulą.

Taupymo bumerangas

„Lenktynininko galva viso pasirėngimo startui metu, nekalbant jau apie pačias varžybas, privalo būti švari nuo bet kokių rūpesčių, pradedant „su koku slėgiu padangose geriau startuoti?“ ir baigiant „ar tinkamai pasirūpinta komandos rėmėjais?“. Pilotas, dėl kokių nors priežasčių – bandydamas sutaupyti, neturėdamas kam deleguoti atskirų užduočių, nepasitikėdamas kitais ir taip toliau, todėl ant savo pečių užsivertęs liūto dalį organizacinių rūpesčių, tokia pat proporcija sumažina galimybes būti greitu trasoje.

Bet kokie inžinieriniai ar logistikos galvosūkių eikvoja smegenų resursus ne tam, kam derėtų, todėl tiesiogiai susiję su galutiniu rezultatu. Šiuos dalykus su sportininkais, kuriuos teko globoti, esame daugybę kartų patikrinę treniruotėse. Netgi trumpas pokalbis naudojant racią prie įprasto vieno rato rezultato „Nemuno žiede“ prideda bent sekundę“, – konstatuoja treneris, šiuo metu einantis ir Lietuvos automobilio sporto federacijos (LASF) viceprezidento pareigas, Jonas Dereškevičius.

Norėdamas augti kaip sportininkas, jis turi pasilikti tik labai nedidelę dalį organizacinio pobūdžio klausimų, ir tik tam, kad plėstų akiratį ir tobulėtų kaip asmenybė.

Sumažinti dalyvavimo kaštus viską darant pačiam be abejonės įmanoma, tačiau kaip bežiūrėti – tai irgi turi kainą. Be to, pasirinkus išorinius partnerius ir leidus jiems uždirbti, išvengiama tokių dalykų, kaip inventoriaus, personalo ar patalpų įsigijimas bei išlaikymas. Turint galvoje, kad technika gana sparčiai keičiasi, vos per keletą metų daugelis daiktų tampa balastu.

Ir atvirkščiai – priėmus sprendimą lenktyniauti nuomotu automobiliu, atsiranda galimybė kiekvieną sezoną rinktis pačius naujausius ir pažangiausius sprendimus.

Klausiamas, ar pats prie automobilio ruošimo lenktynėms nedirbantis sportininkas nepraranda įgūdžių tiksliai formuluoti užduotis mechanikams, reguliuojantiems mechanizmus pagal individualius poreikius, J. Dereškevičius teigė čia nematęs problemos.

„Gali skambėti paradoksaliai, tačiau labai dažnai gerais inžinieriais-konstruktoriais tapę lenktynininkai pamažu nustoja būti lenktynininkais. Jie nepasiekia tokio lygio, kokį galėtų, net turėdami neginčijamą sportininko talentą. Martynas Samsonas yra gana geras tokios situacijos pavyzdys, nes jo augimas užsitęsė labai ilgai, karjeroje buvo akivaizdžiai per daug „stogų“ ir per mažai sporto

Geroji šio reikalo pusė – „Samsonas Motorsport“ tapo europinio lygio transmisijų gamintoju, – pastebi treneris. – Svarbiausias dalykas, ką turi sugebėti apie savo „kovinio“ automobilio reguliavimą pasakyti pilotas – suprantamai įvardyti, ką jaučia važiuodamas tam tikrose situacijose. Taip dirba visos profesionalios komandos iki pat „Formulės-1“ viršūnės, nes tai ko gero vienintelis efektyvus modelis.“

Automobilių sporto pedagogo teigimu, šis principas galioja netgi maratoninėse ralio reidų lenktynėse: jei mašina subyrėjo nepasiekus finišo – vadinasi tau tiesiog nepasisekė. Beje, absoliučia dauguma atvejų technika lūžta dėl žmogiškų klaidų.

Tiesa, šiandieninės technologijos leidžia labai tiksliai identifikuoti priežastis, kodėl sugedo kuris nors automobilio agregatas ar sistema. Didžiulę darbo patirtį su Pasaulio ralio čempionate (WRC) ar Europos ralio čempionate (ERC) startuojančiais lenktynininkais turinčio J. Dereškevičiaus teigimu, tipinio kontrakto, kuriame nustatytos labai aiškios atsakomybės ribos tarp techniką prižiūrinčios kompanijos ir sportininko, nėra.

„Kai kuriais atvejais (tarkim technikos rinkoje pasirodžius naujam žaidėjui) gali būti, kad tituluotiems lenktynininkams automobilis bus skolinamas ne dėl atlygio, nes jį paverčia matomu, o tai be abejonės turi piniginę išraišką. Tai priklauso nuo daugelio faktorių, tačiau bendras principas toks – jei ralio pilotas nepadarо jokios grubios klaidos, tačiau automobilis sugenda neįveikus 40-45 proc. pirmos dienos trasos, laikoma, kad inventorius nebuvo tinkamai parengtas. Tokiu atveju grąžinami visi nuompinigiai“, – apie kontraktą su viena italų serviso kompanija pasakojo LASF viceprezidentas.

„Nemuno žiede“ – vokiška tvarka

Ir nors Lietuvoje nėra nė vienos komandos – nei ralio, nei žiedo – funkcionuojančios J. Dereškevičiaus apibrėžtais principais, visgi ir vienos, ir kitos disciplinos atstovai turi galimybę išsinuomoti profesionaliai varžyboms paruoštą techniką.

Bene geriausiai žinomas Gelžinių dinastijos projektas „Tėvas racing“. Prieš beveik trejetą metų Algirdas Gelžinis ryžosi importuoti vokišką verslo modelį, itin populiarią prie legendinio Niurburgringo.

„Absoliuti dauguma lenktynių trasų Europoje apaugusios įvairaus kalibro įmonėmis, kurios automobilių sporto entuziastams leidžia pasijusti tikrais lenktynininkais: išnuomoja sportui ruoštus bolidus, siūlo trenerių paslaugas ar pasirūpina pramoginio pobūdžio renginių organizavimu. Šia prasme mes nebandėme išrasto dviračio – padiskutavome, ko labiausiai trūksta mūsų rinkoje, panagrinėjome kaip tai daro sportinės technikos nuomos verslo senbuviai, ir adaptavome „Nemuno žiedui“.

Didžiausias skirtumas nuo Niurburgringo – čia viskas truputį pigiau. Be to, mes nereikalaujame tokių didelių garantijų ar užstatų, kaip vokiečiai“, – pasakoja VšĮ „Benzingalviai“ įkūrėjas.

Tiesa, „Tėvas racing“ automobilius išsinuomoti norintys taip pat turi praeiti savotišką atranką – nulinę sportinio vairavimo patirtį turintis vaikinukas greičiausiai turės tenkintis „tik“ 170 AG turinčiu „Suzuki Swift Sport“, bet ne superautomobilių teritorijoje žaidžiančia „Audi TT RS“ (šis monstras su 519 AG varikliu iki 100 km/val. įsibėgėja per 3,5 sek.). Išimtis daroma tuomet, jei tam tikrą „kovinę“ mašiną norima nusipirkti ar užsisakyti („Tėvas racing“ prekiniu ženklu papuošti automobiliai perdirbami „Juta Racing“ komandos dirbtuvėse).

Šiuo metu „Tėvas racing“ garaže – šeši penkių skirtingų markių ir komponuočių automobiliai. Be minėtų „Suzuki Swift Sport“ ir „Audi TT RS“ dar yra „Subaru Impreza STi“, „Seat Ibiza Cupra“ bei „BMW 328i“. Technikos nuomos kaina priklauso tiek nuo pasirinkto ratuočio, tiek nuo tikslo, kuriam bolidas imamas (greituminio slalomo ir klasikinių žiedinių lenktynių rizikos laipsnis vertinamas skirtingai). Kainodaros korekcijas, siekiančias net 50 proc., pat lemia kiek ketinama važiuoti – apsukti keletą ratų ar startuoti visoje lenktynių serijoje.

„Orientacinė kaina – maždaug 30 eurų už vieną greitą ratą „Nemuno žiede“, tačiau kaip jau sakiau, konkreti suma priklauso nuo daugelio faktorių. Suprantu, kad tai gali pasirodyti daug, tačiau pabandžius suskaičiuoti, kiek reikia investuoti automobilių paruošiant pagal galiojančius techninius bei saugos reikalavimus, tampa akivaizdu, kad norint pasigaminti tokio lygio bolidą pačiam ir visą laiką važiuoti naujomis sportinėmis padangomis, teks išleisti identišką sumą. Tai, ką mes siūlome, vienareikšmiškai yra racionalu ir nebrangu“, – patikino A. Gelžinis.

Beje, identiškos sportinių mašinų nuomos sąlygos yra ir Latvijos Bikerniekų trasoje, ir Estijos „Audru24 ring“ komplekse. Pasimatuoti lenktynininko krėslą norintys visur prisiima atsakomybę už savo elgesį: sudaužius automobilį tektų pasirūpinti remontu, jei incidentą lėmė vairuotojiška klaida.

„Žmonės galvodami apie automobilio nuomą baiminasi, kad jį sukuls, todėl esą labiau apsimoka važiuoti sava mašina. Tačiau analogiškų nesėkmių gali atsitikti ir vairuojant nuosavą techniką. Jį taip pat tektų tvarkyti. Skirtumas tik tas, kad specialiai lenktynėms paruoštas ir saugos lankais aprūpintas daiktas yra žymiai saugesnis vien todėl, kad jo važiuoklė sureguliuota tinkamai“, – pastebi „Benzingalvių“ įkūrėjas.

Pirmųjų veiklos metų patirtis rodo, kad dažniausiai paragauti sportinių automobilių generuojamų emocijų ryžtasi ne jau startuojantys įvairiuose čempionatuose, o paprasti žmonės, norintys kokybiškai praleisti laisvalaikį.

Vienas projekto „Tėvas racing“ kozirių – instruktoriai. Perprasti sportinio vairavimo ypatumus galima prižiūrint Jonui ir Ignui Gelžiniams, baigusiems „FIA Institute Young Driver Excellence Academy“ kursus ir išgarsėjusiems itin gerais rezultatais lenktynėse.

„Pro Racing“ fenomenas

Pačios aukščiausios prabos profesionalais Lietuvoje laikoma uteniškio Egdijaus Tutino įkurta „Pro Racing“ įmonė. Šiųmetinių „Halls Winter Rally“ laimėjęs Dominykas Butvilas startavo su „Škoda Fabia R5“ automobiliu, kurį prieš, per ir po varžybų tvarko tiksliai kaip šveicariško laikrodžio mechanizmas veikianti meistrų komanda.

„Man nuo jaunų dienų labai patiko automobilių sporto pasaulis, tačiau išbandęs save lenktynininko amplua anksti supratau, kad tai nėra mano stiprioji pusė ir kad naudingesnis galiu būti dirbdamas su „geležim“. Gal aštuonerius metus dirbau „Samsonas Motorsport“ kompanijoje, o 2001-aisiais pradėjau savarankišką veiklą – įkūriau specializuotą ralio automobilių gamybos ir aptarnavimo firmą „Pro Racing“, dirbančią pagal europietiškus standartus. T. y. subūriau profesionalų komandą, kuri gali rūpintis visais techniniais dalykais ir padėti greitam lenktynininkui laimėti varžybų serijas. Vienas pilotas, kad ir koks talentingas būtų, negali tapti čempionu. Tai tiesiog neįmanoma, nes ralio mechanizmas pernelyg sudėtingas“, – pasakoja E. Tutinas.

Kodėl „Pro Racing“ vėliau pirmajame Lietuvos ralio čempionato etape nemažai daliai autosporto gerbėjų tapo staigmena, privertusia vienus kitų klausinėti „kas čia tokie“? Atsakymas gana paprastas – pagrindiniai uteniškių klientai buvo užsienio šalių sportininkai.

„Taip jau susiklostė, kad Lietuvoje dar dirbdamas „Samsonas Motorsport“ paruošiau patį pirmąjį „kvadrinį“ automobilį Dominykui Butvilui, o vėliau namų rinkoje beveik nedirbom. Mūsų paslaugomis naudojosi Latvijos, Ukrainos, Lenkijos ir Rusijos ralio meistrai, pagal kurių pageidavimus vien „Mitsubishi EVO X“ buvo pagaminta 12 mašinų – vidutiniškai 2-3 egzempliorius kasmet.

Beje, nemaža jų dalis buvo J. Dereškevičiaus mokiniai. Garsiausias iš jų – Jurijus Protasovas, startavęs WRC seriale ir R5 klasėje tapęs vicečempionu“, – vardina „Pro Racing“ strategas.

E. Tutino manymu, nemaža dalis Lietuvos sportininkų į dalyvavimą nacionaliniame ralio čempionate žiūri kaip į smagų laisvalaikio praleidimo būdą, bet ne profesionalią veiklą ar rezultatus, kurie solidžiai atrodytų tarptautiniame kontekste. Žinoma, galbūt tai lemia mažos rinkos galimybės ir susitaikymas su realybe, kad surinkti reikiamą biudžetą žvėriškai sunku ir kaip tik todėl tenkinamasi kukliu „garažiniu“ lygiu.

„Nenorėčiau būti pernelyg kategoriškas, bet visgi galvoju, kad svarbiausia aiškiai apsibrėžti tikslą. Stebint įvykius Lietuvos automobilių sporto pasaulyje iš šalies kartais susidaro įspūdis, kad dalis čia besisukančių žmonių iš tiesų apsiriboja žaidimais savo smėlio dėžėje ir randa daugybę argumentų, kodėl nereiktų eiti tokiu keliu, koku nužygiavo likęs civilizuotas pasaulis. Dėl to šiek tiek apmaudu, nes iš esmės lietuviai yra tikrai kieti lenktynininkai.

S. Brundžą ar E. Tumalevičių lig šiol prisimena ne tik buvusiose SSRS respublikose. Dabar jų pėdomis sistemingai ir pakankamai sėkmingai eina jau minėtas D. Butvilas. Jis jau užaugo iki tokio lygio, kai reikia profesionalios komandos užnugario ir mes nuoširdžiai džiaugiamės galėdami padėti“, – tikina E. Tutinas.

Greičio algoritmai

Kaip dirba „Pro Racing“ komanda? Visų pirma prieš kiekvienas lenktynes atliekama privalomų bazinių ir profilaktinių darbų, nepriklausomai nuo to, ar ankstesniame ralyje automobilis važiavo be jokių problemų, ar jų turėjo. Šių darbų sąrašas apie 30 punktų. Pradedant amortizatorių išėmimu, išrėkimu, išvalymu ir baigiant variklio kompresijos patikrinimu.

Trumpai tariant, automobiliui atliekami absoliučiai visi tyrimai. Su mašina reikia elgtis, kaip su mažu vaiku, nes ralio metu ji gauna didžiulius krūvius ir reikia ją ardyti, žiūrėti, tvarkyti. Turime tikrai solidžią patirtį, todėl mechanikui niekada nereikia spėlioti, ką jis turi padaryti. Juo labiau, kad visa svarbi informacija apie automobilį fiksuojama pačio ralio metu.

Vyr. mechanikas po ralio pateikia tam tikrų nusiskundimų iš lenktynininkų arba techninių gedimų sąrašą. Beje, „Pro Racing“ komandoje kiekvienas mechanikas turi po savo automobilį, už kurį yra visiškai atsakingas. Kiti mechanikai yra jo pagalbininkai, turintys tam tikrus agregatus nuimti ir atiduoti juos į tam tikrą specializuotą skyrių. Visi darbai yra išskirstyti. Mechanikui nieko nereikia fantazuoti – viskas, ką ir kaip privalu padaryti, yra konkrečiai surašyta.

Įdomu ir tai, kad kai kuriais atvejais būtent mechanikai rekomenduoja pilotui, kaip turėtų būti sureguliuota jo technika – paties lenktynininko įpročiai nebūtinai būna teisingi. Tuos įpročius pakeisti neretai būna pasiutusiai sunku ir tik tuomet, kai sportininkas įsitikina komandos mechanikų profesionalumu, rezultatai šauna aukštyn.

„Specifinių žinių bagažas ir patirtis yra kur kas svarbesnis dalykas nei plika akimi matoma įranga – serviso sunkvežimis, įrankiai, poilsio zona ir pan. Kad ir į kokį geografinį tašką nukeliautu, privalai žinoti vietinę specifiką ir atitinkamai pasiruošti. Erdvės spėlionėms negali būti“, – šypsosi E. Tutinas.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/lietuvos-automobiliu-sporte-profesionalumo-daigai.d?id=74602492>

„Wolf Race“ čempionato nugalėtojas metų gale taps Lietuvos čempionu

2017-05-10

„Fast Lap“ varžybų metu vyksiančios kontaktinės „Wolf Race“ lenktynės pirmą kartą startuos kaip Lietuvos automobilių žiedinių lenktynių čempionatas. Vadinasi, metų gale geriausius rezultatus užfiksavęs lenktynininkas taps Lietuvos žiedinių lenktynių čempionu.

Lapkritį paskelbus, kad „Wolf Race“ nuo šio sezono tampa oficialiu Lietuvos automobilių žiedinių lenktynių čempionatu žinia nebuvo itin netikėta. Visi džiaugiasi padidėsiančia konkurencija. Vienas iš „Fast Lap“ organizatorių Giedrius Čenkus džiaugiasi, kad toks pokytis leis daugeliui lenktynininkų dar labiau įprasminti savo aistrą greičiui.

„Tokie „Wolf Race“ lenktynių lyderiai kaip Julius Skirmantas, Edvinas Mardosas ir kiti greituoliai jau seniai subrendo kaip lenktynininkai ir ne pirmus metus dalyvauja Baltijos šalių pirmenybėse. Manau, kad oficialus čempionatas įprasmins jų veiklą, nes juk greičiausias lenktynininkas metų gale veidrodyje pamatys naująjį Lietuvos čempioną“, - juokavo G. Čenkus.

Kaip sakė Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas Romas Austinskas, senesni bandymai surengti Lietuvos čempionatą nublankdavo prieš „Wolf Race“ tiek dalyvių, tiek žiūrovų skaičiumi.

„Jau seniai apie tai kalbėjome su Giedriumi Čenkumi ir Kristijonu Vaičiu. Žinoma, visus lenktynininkus vienija benzinas venose, tačiau metų gale kiekvienas nori titulo ir sporto meistro vardo. Dabar tokia galimybė atsiras visiems ir manau, kad su „Autoplius.lt Fast Lap“ bendradarbiausime dar ilgai“, - pasakoja R. Austinskas.

Taip pat „Wolf Race“ šiemet įsigalioja dar vienas svarbus pakeitimas. Konkurencingiausių R1600 ir R2000 klasių lenktynininkai važiuos to paties gamintojo padangomis - „Nankang“ sportišku modeliu AR-1. Pasak G. Čenkaus, toks elementas lenktynėms įneš dar daugiau azarto ir meistriškumo.

„Azarto ir kontakto „Wolf Race“ netrūko, bet dabar atotrūkis tarp dalyvių bus labai erotiškasis. Taip pat visi lenktynininkai į kelią remsis tuo pačiu padangų plotu, todėl atsiskleis tikrasis meistriškumas“, - apie trinties dėsnio subtilybes vienas iš organizatorių.

Šių klasių dalyviai jau išbandė šias padangas treniruotėse ir pirmieji rezultatai jiems paliko gerą įspūdį.

„Fast Lap“ sezonas prasidės pirmu etapu gegužės 13 dieną Kačerginės „Nemuno žiede“. Sezoną sudarys keturi etapai - du Lietuvoje ir du užsienio trasose.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/wolf-race-cempionato-nugaletojas-taps-lietuvos-cempionu.d?id=74608126>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/wolf-race-cempionato-nugaletojas-metu-gale-taps-lietuvos-cempionu-25-795506>

<http://automanas.tv3.lt/autoplus-lt-fast-lap-wolf-race-cempionato-nugaletojas-metu-gale-taps-lietuvos-cempionu/>

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

<http://www.98.lt:81/lietuvos-automobiliu-ziediniu-lenktyniu-cempionatas-2017-wolf-race>

Rengia purvo vonias visureigiams

2017-05-10

Visureigininkai savo varžybas dažniausiai organizuoja nelengvai prieinamose vietose, tad sprendimas sugrįžti arčiau asfalto ir lengviau pravažiuojamų kelių, turėtų nudžiuginti ne vieną entuziastą.

Ir rintai, ir palengva

Ateinantį savaitgalį Ukmergės "Versmės" trasoje prasidės Lietuvos automobilių "Rally raid" čempionato ir taurės pirmosios varžybos. Pasak jų organizatoriaus, Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) 4x4 komiteto pirmininko Gedimino Grigaičio, šiemet visureigininkams paruošti trys etapai – Ukmergėje, Naujoje Akmenėje ir Kupiškėje. Būtent po visų šių varžybų paaiškės, kas galės vadintis Lietuvos visureigių sporto karaliumi.

"Džiugu, kad vis daugiau sportininkų iš savo garažų išvairuoja pirmenybėms parengtą techniką, kurios tinkamumą varžyboms trasoje ir bekelėje galės netrukus išbandyti kovinėmis sąlygomis", – dienraščiui pasakojo G. Grigaitis.

Įdomu tai, kad tokių pobūdžio varžybų Lietuvoje jau nebuvo daugiau kaip dešimtmetį. Visureigių sportas Lietuvoje buvo labiau pasukęs į "Trophy raid" (pravažumo) kategoriją. Tokiose varžybose startuoja visureigiai, specialiai parengti įveikti galias brastas ir purvą, kopti į aukštus šlaitus. Propaguojančiųjų tokių automobilių sportą svajonė – Ladogos varžybos. "Rally raid" varžyboms visureigiai monstrai nereikalingi. Šio tipo varžybose automobilių konstruktoriai derina didesnę greitį ir automobilio pravažumą, lenktynių trasos driekiasi miškų ir laukų keliukais, žvyrkeliais, o kartais net ir asfaltu. Būtent tokiais visureigių sporto kategorijai ir priskiriamas Dakaro maratonas.

Šiam maratonui ir jame dalyvaujantiems lietuviams dėkingi ir Lietuvos "Rally raid" čempionato organizatoriai, nes sėkmingas mūsų šalies komandų pasirodymas Dakare privertė lietuvius nupūsti dulkes nuo garažuose laikomos technikos ir išvažiuoti su automobiliais į trasą.

Bendras tiek "Rally raid", tiek "Trophy raid" sporto bruožas – varžybose dalyvaujantys ekipažai važiuoja nežinoma jiems trasa, o nepasiklysti joje padeda orientavimosi elementai.

Pasiruošę startui

Pirmojo etapo dalyviai, kurių išsenkant registracijos terminui buvo vos šešiolika visureigininkų ir aštuoni motociklininkai, suskirstyti į tris įskaitas – "Sport", "Extreme" ir "Tourism". Taip pat laukiama motociklininkų ir keturračių pasirodymo. Paklaustas, kodėl oficialiame dalyvių sąrašė tiek mažai dalyvių pavardžių, G. Grigaitis tvirtino, kad dauguma sportininkų linkę laukti paskutinės akimirkos ir registruojasi tuomet, kai pro užsiveriančius registracijos vartus būna likęs vos mažas plyšys. "Taip jau yra. Per daugiau kaip dešimtmetį darbo su visureigininkais supratau, kad galiu sulaukti jų atvažiuojant ir tiesiai į varžybų trasą", – pasakojo LASF komiteto vadovas.

Pirmojo etapo kovas bus itin patogiu stebėti žiūrovams, nes, nepaisant bendro apie 260 km trasos ilgio, daugelį kilometrų varžybų dalyviai įveiks "Versmės" trasoje, o kai kurie net neišvažiuos iš jos.

Lenktyniaujantieji abiejose motociklų klasėse savo meistriškumą demonstruos 5,5 km ilgio žiede, įrengtame "Versmės" trasoje. Jie du kartus po vieną valandą varžysis atskiro starto rungtyse, o pirmojo etapo nugalėtoju taps per šį laiko limitą

daugiausia ratų įveikęs sportininkas. Visureigių vairuotojams šis žiedas sudarys apie penktadalį visos privalomos įveikti trasos.

Pirmojo etapo varžybos visuomet susilaukia didesnio dėmesio, nes per tarpsezono pertrauką pasiilgę tikros kovos jose stengiasi savo meistriškumą pademonstruoti visi pajėgiausi čempionato dalyviai. Kitas dėmesio vertas objektas – nauja arba gerokai atnaujinta, sezono kovoms parengta technika, kelianti didesnę ir žiūrovų, ir varžovų susidomėjimą.

Nauja technika

"Sport" klasės dalyvis, vienas būsimų batalijų favoritų Vaidotas Paškevičius pernai iškovotą čempiono titulą pasiryžęs apginti su naujuoju savo koviniu "Isuzu Vehi Cross" bolidu, kuriam tai bus pirmasis krikštas.

"Į šį savo kūrinių įdėjau ne tik daug triūso, bet ir lėšų. Kartu su Arūnu Lekavičiumi lenktyniaudamas Amerikoje pamačiau tokį automobilį su automatine pavarų dėže. Įsigijau, tačiau automatinė transmisija, su kuriomis lenktyniauja visi amerikiečiai, man labai nepatiko. Todėl teko pirkti dar vieną "Isuzu Vehi Cross" ir iš dviejų konstruoti vieną, atitinkantį mano lūkesčius", – apie sportinio visureigio kūrimo peripetijas pasakojo V. Paškevičius.

Pasak G. Grigaičio, parengtą sezonui į "Versmę" savąjį "Land Rover Defender" atvairuos ir panevėžietis Remigijus Kupstas, ketinantis dalyvauti ne tik visų etapų varžybose šalyje, bet ir išmėginti jėgas užsienyje.

"Versmės" trasą mėgins įveikti ir uteniškiai Deividas Rudokas su Gedu Kalinausku, važiuojantys "Yamaha" ir "Polaris" keturračiais. Sportininkai puoselėja ambicingus šio sezono planus ir vien tik varžybose Lietuvoje neketina apsiriboti. "Man jau 45-eri, tad pats metas išnaudoti visas progas, teikiamas varžybų organizatorių", – sakė G. Kalinauskas ir džiaugėsi, kad pastaraisiais metais Lietuvoje pagausėjo bekelės entuziastams organizuojamų renginių. Jis drauge su Devidu mielai startuoja ir kaimyninėse Latvijoje bei Estijoje, kur į varžybas susirenka dar didesnis keturračių gerbėjų būrys.

Internetė:

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/rengia-purvo-vonias-visureigiams-811132>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/rengia-purvo-vonias-visureigiams-811132>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/rengia-purvo-vonias-visureigiams-811132>

http://www.sportas.info/naujienos/37394-cempionatas_startuos_salia_ukmerges.html

Ralis „Aplink Lietuvą 2017“ – jau birželio pradžioje

2017-05-09

Mažiau nei mėnuo beliko iki birželio 9-osios, kai Kaune, Rotušės aikštėje, bus duotas startas tradiciniam raliui „Aplink Lietuvą 2017“, kurį rengia tikrasis FIA narys, 1926 metais įkurtas Lietuvos automobilių klubas (LAK) ir kurio dalyviai tradiciškai varžosi dėl garbingiausio trofėjaus – Prezidentės taurės.

Be abejo, pagrindinis ralio apdovanojimas – Prezidentės taurė – geidžiamiausias trofėjus sportininko kolekcijoje, todėl šie ralio pasižymi ne tik masiškumu, bet ir atkaklia kova.

Apie ralio prestižą byloja ir tai, jog tai seniausios automobilių sporto varžybos šalyje. Pirmasis ralis tokiu pavadinimu surengtas 1931 m. liepos 24 dieną, kurią Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) laiko oficialia automobilių sporto šalyje pradžia.

Nors nuo tos dienos prabėgo jau 86 metai, tačiau šiemetinės ralis aplink Lietuvą bus tik 26-asis renginio istorijoje. Prieškario metais įvyko keturi ralio, o pokaryje dėl visiems gerai suprantamų priežasčių ralio Prezidento taurei laimėti buvo ilgam pamiršti.

Ralio „Aplink Lietuvą“ atgaivinti 1996 m., – lygiai po 65 metų, prabėgusių nuo pirmojo. Nuo tol jie vyksta kasmet, o šių ralių dalyviai, kaip ir prieškarinio Lietuvoje, vėl varžosi dėl Lietuvos Respublikos Prezidento taurės.

Ralių „Aplink Lietuvą“ karavanai šalies keliais dažniausia dardėdavo rugpjūčio ar rugsėjo mėnesiais, tik pirmasis ralis prieš 86 metus surengtas liepą. Šiemetinis startuos birželio 9-ąją – anksčiausiai iš visų vykusių. Kodėl buvo pasirinkta būtent tokia data? Šį klausimą ralio spaudos centras, viešųjų ryšių agentūra „Visus Bonus“ pateikė pagrindiniam renginio organizatoriui, LAK prezidentui Rolandui Dovidaičiui.

„Ralių „Aplink Lietuvą“ rengimo data neregamentuota jokiais dokumentais. Kadangi birželį šie ralio dar niekada nevyko, todėl įdomu išbandyti, ar šis laikas bus priimtinesnis lenktynininkams bei patiems žiūrovams, dėl kurių ir darome renginius, - sako R. Dovidaitis. – Organizuoti anksčiau šias lenktynes paskatino dar vienas svarbus aspektas – rudeniop gana glaustas LASF tvarkaraštis, kai lenktynės vyksta kone kas savaitgalį...“

Šiemetis ralis „Aplink Lietuvą 2017“, kurio dalyviams teks sukarti apie 1000 km. (tikslėnė trasa dar derinama), vyks tris dienas.

Lenktynėms startas bus duotas Kaune, Rotušės aikštėje, birželio 9 d. 10 val.

Iškart po renginio iškilmingo atidarymo pirmosios batalijos ralio dalyvių lauks Aleksoto oro uoste, kur rengiamas savotiškas lenktynių prologas – slalomo varžybos.

Iš Aleksoto varžybų dalyviai pasuks į visiems gerai pažįstamą Kačerginės „Nemuno žiedą“, kur ralio dalyvių lauks ne tik slalomo rungtys, bet ir tikros lenktynės asfalto bei žvyro trasomis.

Po to lenktynininkai jėgas išmėgins Birštone ir Alytuje, kur varžysis miesto gatvėmis, o šias lenktynes, tiesiog nuo šaligatvių, itin patogų bus stebėti žiūrovams.

Po išbandymų Veisiejų autrodrome (Lazdijų rajonas) ralio dalyviai susirinks Druskininkuose.

Kurorto gyventojai ir svečiai miesto gatvėse galės stebėti ir įdomias elektromobilių varžybas, ralių „Aplink Lietuvą“ programą papildžiusias pernai ir kurios vyks ir šiemet.

Pasak R. Dovidaičio, bene didžiausias krūvis ralio dalyvių laukia antrąją lenktynių dieną, birželio 10-ąją, kai jie iš Druskininkų per Marijampolę, Šakius, Jurbarką, Tauragę, Kelmę, Radviliškį, Pakruojį, Pasvalį, lenktyniaudami įvairiose varžybose, rengiamose miestų gatvėse, kroso, ralio-kroso, autodromų ir kitose trasose bei specialiose aikštelėse, turės pasiekti antrosios nakvynės vietą – Kupiškį.

Sekmadienį, birželio 10-ąją, ralio „Aplink Lietuvą 2017“ dalyvių dar lauks galbūt lemiamos batalijos Anykščiuose, Molėtuose ir Vilniuje.

Ralio finišas rengiamas 15 val. irgi tradicinėje šių lenktynių pabaigtuvių vietoje – S. Daukanto aikštėje šalia Prezidentūros.

Ten ralio „Aplink Lietuvą 2017“ nugalėtojų ekipažui bus įteiktas pagrindinis varžybų trofėjus – Prezidentės Dalios Grybauskaitės taurė.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje.d?id=74587176>
<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje-25-794670>
<http://auto.lrytas.lt/autosportas/2017/05/09/news/1000-km-ilgio-ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje-1073528/>
<http://automanas.tv3.lt/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje/>
<http://www.alfa.lt/straipsnis/50172560/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje>
<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje-811844>
<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje-811844>
<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje-811844>
<http://www.auto-bild.lt/2017/05/ralis-aplink-lietuva-2017-jau-birzelio-pradzioje/>
http://www.sportas.info/naujienos/37499-arteja_kova_del_prezidentės_taurės.html

Automobilių sporto inkubatoriai: kaip gatvių lenktynininkai žengia į civilizuotą pasaulį

2017-05-05

Tradiciškai balandžio pabaigoje automobilių sporto bendruomenė iš garažų išvairuoja savo techniką ir oficialiai švenčia naujo sezono pradžią. Šįkart ji paženklinta keletu tuo pat metu vykusių startų, pradedant C lygos slalomo varžybomis Radviliškyje ir baigiant „Bikernieku“ žiede surengtomis Baltijos šalių žiedinių lenktynių I etapo lenktynėmis.

Apie tai, kokios sąsajos tarp tokio skirtingo kalibro renginių, pokalbis su vienu „Alytaus autoklubo“ vadovų Rimantu Volungevičium ir Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) ralio komiteto pirmininku Gintautu Firantu.

Vienas aktyviausiai Lietuvoje veikiančių autoklubų prieš savaitę pradėjęs automobilių sporto mėgėjams skirtų renginių maratoną, šiais metais rūpinsis 2 iš 6 greituminio slalomo „GS 2017“ čempionato etapų. Be to, alytiškiai organizuoja ir populiarių „Dzūkijos taurės“ lenktynių serialą, kuriame nepasididžiuoja savo techniką ir sportinę formą pasitikrinti profesionalūs pilotai.

Kad R. Volungevičiaus pastangos surengti kokybiškas varžybas neliko be atsako, liudija skaičiai: pirmajame etape startavo 79 dalyviai.

„Tai iš tiesų gana daug. Pramoniniame Alytaus rajone, keleto įmonių teritorijoje suformuotoje 1,4 km ilgio trasoje „karuselė“ pradėję sukti 10 ryte, greičiausius dienos sportininkus išsiaiškinome tik 19 valandą vakaro. Kiekvienas dalyvis turėjo galimybę važiuoti po 6 kartus, tačiau rekordininkai, užsiregistravę keliose įskaitose, sugebėjo trasą įveikti net 24 kartus“, – pasakoja R. Volungevičius.

Beje, toks solidus dalyvių skaičius nėra rekordinis. Sezonui įsibėgėjus čia, į slalomo ar mėgėjų ralio varžybas, susirenka ir po 100 entuziastų. G. Firantas atkreipė dėmesį, kad šįkart vienkartinės LASF licencijas įsigijo 30 sportininkų, o likę jau spėjo pasirūpinti metinėmis (taip apčiuopiamai pigiau) licencijomis. Vienintelis dalykas, kurio dar reikia norint startuoti greituminio slalomo varžybose – šalmas. Reikalavimo į automobilius montuoti saugos lankus nėra.

R. Volungevičius savo ruožtu pasidžiaugė, kad metai iš metų į varžybas Dzūkijos sostinėje atvykstančių sportininkų meistriškumas akivaizdžiai auga.

„Per pirmojo etapo lenktynes užfiksavom tik vieną nedidelį incidentą, kai slystelėjęs automobilis ratu kliudė kelkraščio bortelį. Tačiau bendras vaizdas lyginant su tuo, ką matydavome prieš dešimtmetį, iš tiesų labai stipriai pasikeitęs. Vyrai kur kas labiau disciplinuoti, o savo techniką valdo geriau.

Beje, prieš keletą metų buvom prisikvietę grupę vaikinukų, kurie lakstydavo miesto gatvėmis naktimis – dalyvaujantiems oficialiose lenktynėse jie stipriai pralošė. Neturiu jokių oficialių duomenų, bet neabejoju, kad dalis buvusių nelegalų pradėjo naudotis proga džiaugtis greičiu nerizikuojant gauti baudos už Kelių eismo taisyklių pažeidimus. Neatsitiktinai greituminio slalomo senbuviai ir profesionalūs lenktynininkai iš savo klubų į mūsų varžybas atsiveža daug jaunimo, ir surengia pirmąsias pažintis su automobilių sporto pasauliu“, – pastebėjo „Alytaus autoklubo“ vadovas.

Dar vienas svarbus dalykas – kadangi tradicinė alytiškių greituminio slalomo trasa netelpa vien į pramoninio rajono teritoriją, varžybų metu tenka kuriam laikui apriboti eismą bent vienoje gatvėje. Tai, kad renginio organizatoriams pavyksta susitarti su nepatogumų patiriančiais gyventojais, mažų mažiausiai liudija apie klubo žmonių dirbo kultūrą, gebėjimus palaikyti tvarką ir tesėti duotus pažadus.

Dar vieną greituminio slalomo bei „Dzūkijos taurės“ etapą „Alytaus autoklubas“ surengs Veisėjų autodrome.

Internetė:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/automobiliu-sporto-inkubatoriai-kaip-gatviu-lenktynininkai-zengia-i-civilizuota-pasauli.d?id=74549570>