

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

Visetas | 2017

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	15min.lt (1 129 095) lrytas.lt (937 426) kauno.diena.lt	<p><b>Kalbos apie pinigus buvusį ministrą nuvedė į teismą</b></p> <p>Jis pasakojo, jog dar 2012 metais būdamas Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentu su viceprezidentu Dariumi Jonušiu lankydamasis Stambule gavo dar 1993 metais pinigų iš jo pasiskolinusio asmens žinutę, kad jis galimai negrąžins skolos.</p>	2017-10-20	Minima kontekste apie buvusį LASF prezidentą.
	delfi.lt (1 313 777)	<p><b>Vardija vairuotojų ydas: dėl kokių priežasčių dažniausiai nepraeinama techninė apžiūra</b></p> <p>Lietuvos automobilių sporto federacijos Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas ir techninis ekspertas Egidijus Janavičius teigia, kad techninei apžiūrai galima pasiruošti dvejopai: arba nuvaryti automobilį į patikimas remonto dirbtuves pilnai automobilio patikrai, arba ją atlikti patiems.</p>	2017-10-18	Pateikiamas LASF Techninių reikalavimų komiteto pirmininko komentaras.
	15min.lt (1 129 095) automanas.tv3.lt 98.lt	<p><b>Šonaslydžio teisėjas Mantas Kuzmarskis: sėkmė lydi geriausiai pasiruošusius</b></p> <p>Mantas Kuzmarskis – sportininkas, varžybų organizatorius ir drifto teisėjas, teisėjaujantis</p>	2017-10-16	Pranešimas spaudai.

		<p>varžyboms jau beveik 12 metų. Per šį laiką jis buvo pastebėtas ir pakviestas teisėjauti ne tik Lietuvoje, bet ir užsienio šalyse: Norvegijoje, Švedijoje, Lenkijoje, Ukrainoje, Čekijoje, Vengrijoje, Vokietijoje, Graikijoje, Maltoje, Jungtiniuose Arabų Emyratuose. Mantas neabejoja, kad drifto teisėjo darbas – sunkus ir skirtas tikrai ne kiekvienam. Šis interviu <b>Lietuvos automobilių sporto federacijos</b> iniciatyva, kuria siekiama supažindinti visuomenę su profesionaliais automobilių sporto teisėjais ir jų darbo specifika.</p>		
	<p><i>diena.lt (401 023)</i>  <i>kauno.diena.lt</i>  <i>klaipeda.diena.lt</i>  <i>Kauno diena (popierinis formatas) 2017 10 04</i></p>	<p><b>Po kraupios avarijos – optimistinės prognozės</b></p> <p><b>Lietuvos automobilių sporto federacijos</b> viceprezidentas, lenktynininkų treneris, pačių sportininkų automobilių sporto išminčiumi tituluojamas Jonas Dereškevičius tvirtina, kad tokios klaidos, kokią Druskininkuose padarė D. Jocius, yra būdingos čempionatų pabaigoms.</p> <p>„Manau, kad jos gimsta dar tuomet, kai sportininkas ruošiasi raliui. Šiam ekipažui šiemet čempionate pagalius į ratus vis kišdavo techniniai gedimai, tad jie buvo ištroškę pergalės, juolab tai finalinis etapas ir noras pagerinti pozicijas buvo nemenkas“, – svarstė J. Dereškevičius.</p>	2017-10-04	Pateikiamas LASF viceprezidento komentaras.
	<p><i>Delfi.lt (1 313 777)</i></p>	<p><b>2017 metų Lietuvos ralio čempionato apžvalga: galingi automobiliai, įnirtingos kovos ir triumfuojančias „braliukas“</b></p>	2017-10-01	LASF nurodomas kaip komentaro autorė

		Savaitgalį pasibaigė 2017 metų Lietuvos automobilių ralio čempionatas. Trileris prasidėjo žiemos raliu, o paskutiniai sezono akordai klasiškai nuaidėjo Druskininkuose. DELFI kviečia susipažinti su viso čempionato eiga, įskaitų nugalėtojais ir finalo prizininkais.		

## LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

### **G. J. Furmanavičiaus bylos duomenys: iš savivaldybės įmonės „Start Vilnius“ reikalauta 100 tūkst. eurų kyšio**

2017-10-20

**Iš savivaldybės valdomos įmonės „Start Vilnius“ atstovų reikalauta 100 tūkst. eurų kyšio už tai, kad Vilniuje, Subačiaus gatvėje, būtų leista suformuoti žemės sklypą.**

Šios aplinkybės paaiškėjo Vilniaus apygardos teismui penktadienį pradėjus nagrinėti buvusio Nacionalinės žemės tarnybos (NŽT) vadovės patarėjo Gintaro Jono Furmanavičiaus ir teisininko Sigitos Živolto baudžiamąją bylą. Abu jie kaltinami prekyba poveikiu.

Kaip kaltinamajame akte paskelbė prokurorė Vilma Vidugirienė, J.G. Furmanavičius, pasinaudodamas savo įtaka ir interesais, susitarė savo naudai gauti 20 tūkst. eurų.

„S. Živoltas veikė „Start Vilnius“ interesais“, – paskelbė prokurorė.

Tyrimo duomenimis, S. Živolto ir J. G. Furmanavičiaus susitikimai 2015 metų spalį vyko tuomet veikusiame garsiaame Vilniaus restorane „Neringa“ ir kitose maitinimo įstaigose. Įtariama, kad buvęs NŽT patarėjas susitarė priimti pusę kyšio – 10 tūkst. eurų. Likusi pinigų dalis turėjo būti paimta, priėmus sprendimą. Anot prokuratūros, S. Živoltas siekė gauti 80 tūkst. eurų kyšį.

„Taip supratau, bet kategoriškai nesutinku nė su vienu sakiniu. Kategoriškai“, – teismui pareiškė G. J. Furmanavičius.

G. J. Furmanavičius sutiko teismui duoti parodymus. Jis tvirtino, kad byloje minimi pinigai buvo senos skolos gražinimas.

Teisiamasis pasakojo, kad nuo 1993 metų turi vieną skolininką. G. J. Furmanavičius tuo metu vadovavo Automobilių sporto federacijai. 2012 metais būdamas Stambule, jis gavo iš skolininko pranešimą, kad šis „pagalvos“, ar yra skolingas. Išvykoje G. J. Furmanavičius buvo kartu su federacijos viceprezidentu žinomu lenktynininku Dariumi Jonušiu. Prasitarus apie skolininką, šis G. J. Furmanavičiui patarė reikalus spręsti per teisingas įmones.

Grįžęs į Lietuvą, D. Jonušis supažindino G. J. Furmanavičių su S. Živoltu, buvo pasirašyta sutartis dėl skolos išieškojimo. G. J. Furmanavičius teigė, kad atgavo 88 tūkst. litų (daugiau nei 25 tūkst. eurų), dalis pinigų už darbą atiteko S. Živoltui už skolos išieškojimą.

„(...) skola aritmetiškai sutampa su skaičiais, minimais kaltinamajame akte. Jokiems NŽT darbuotojams poveikio aš nedariau, aš dokumentus jam gražinau. Ten sklypo suformuoti neįmanoma, ne visi mūsų pokalbiai įrašyti, kai gražinau segtuvą su dokumentais, nėra įrašyta“, – sakė G. J. Furmanavičius.

Bylos nagrinėjimą teismas tęs iki lapkričio 20 dienos, tada parodymus turėtų duoti S. Živoltas.

Registrų centro duomenimis, Subačiaus gatvė 49A esantis žemės sklypas, kuriame stovi sprogusi pirtis, priklauso valstybei. 2013 metais sklypas 27 metams išnuomotas sostinės savivaldybės įmonei „Start Vilnius“.

Sklype stovintis pastatas 2013-aisiais taip pat perduotas „Start Vilniui“, tačiau 2014 metų rugsėjį jis perduotas bendrovei „NT koncernas“, šią lygiomis dalimis valdo buvęs „Start Vilniaus“ direktoriaus pavaduotojas Rimantas Jurkšas ir jo verslo partneris Vaclovas Daukšas.

2014-ųjų gruodį taip pat buvo parengtas ir šio sklypo formavimo bei pertvarkymo projektas. Tuometinio Vilniaus savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojo Jono Urbanavičiaus pasirašytame įsakyme nurodoma, kad siekta

sujungti įsiterpusį valstybinės žemės plotą su besiribojančiu žemės sklypu, nelaisvoje valstybinėje žemėje negalima suformuoti racionalaus dydžio ir ribų sklypo, taip pat norėta nustatyti sklypui daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių bei komercinės paskirties objektų teritorijų naudojimą.

Darbo partijos atstovą, buvusį vidaus reikalų ministrą G. J. Furmanavičių patarėju pasirinko ir NŽT įdarbino buvusi tuometinė tarnybos vadovė Daiva Gineikaitė. Ji pati iš pareigų pasitraukė paaiškėjus, kad vairavo neblaivi ir bandė tai nuslėpti.

G. J. Furmanavičius ėjo vidaus reikalų ministro pareigas socialdemokrato Algirdo Brazausko vadovautoje Vyriausybėje 2004 – 2006 metais.

**Internetė:**

<https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/lietuva/g-j-furmanaviciaus-bylos-duomenys-is-savivaldybes-imonos-start-vilnius-reikalauta-100-tukst-euru-kysio-56-870058>

<https://lietuvosdiena.lrytas.lt/kriminalai/2017/10/20/news/kalbos-apie-pinigus-buvusi-ministra-nuvede-i-teisma-3147798/>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/vilnius/nusikaltimai-ir-nelaimes/savivaldybes-imonos-start-vilnius-reikalauta-100-tukst-euru-kysio-834020>

## **Vardija vairuotojų ydas: dėl kokių priežasčių dažniausiai nepraeinama techninė apžiūra**

2017-10-18

**Dalis avarių nutinka dėl techniškai netvarkingų automobilių: saugiam eismui užtikrinti būtina reguliariai atlikti automobilio techninę apžiūrą. Tiesa, tik pusė techninės apžiūros centruose pasirodančių automobilių iš pirmo karto atitinka visus techniškai tvarkingam automobiliui keliamus reikalavimus. Pastebima, kad kitos pusės vairuotojų klaidos nuolat kartojasi.**

**Kartais geriau galvoti ne apie remontą, o apie naujesnę mašiną**

Vairuotojas Julius Jurgelaitis prisimena, kad pastarąjį kartą techninę automobilio apžiūrą perėjo ne iš pirmo karto. „Teko kartoti apžiūrą, nes buvo sugedę priekinių žibintų aukščio reguliavimo varikliukai. Tiesiog nusipirkau naujus žibintus – 40 eurų investicija. Visada svarbiausia, kad visos lemputės žibėtų kaip pridera, taip pat reikia stengtis, kad skydelyje nerodytų jokių klaidų“, – teigia vairuotojas.

Daug patirties neturintiems jauniems vairuotojams J. Jurgelaitis siūlo iš pradžių nuvykti į autoservisą, kad automobilio būkle pasirūpintų specialistai. „Atvykę pasakykite, kad ruošiatės techninei apžiūrai. Jie patikrina automobilį ir pasako, ar įmanoma ją praeiti, iškart pasako, kas ne taip. Po to galima drąsiai važiuoti atlikti techninės apžiūros“, – pataria jis.

Tuo metu vairuotojui Mariui Naruševičiui kol kas teko techninę automobilio apžiūrą pereiti tik kartą. „Pirmą kartą automobilį atvairavo tėvas, o aš važiauvau į pakartotinę apžiūrą. Nepamenu, kas ten buvo negerai, bet sugebėjau pereiti apžiūrą su aukštinėmis kojom uždėtu vairu. Pakartotinėje apžiūroje tikrina tik defektus, kurie buvo užfiksuoti pirmosios metu, tai gal neatkreipė dėmesio į tai, kas buvo akivaizdu“, – svarsto vaikinai.

Tiems, kuriems nesiseka pereiti techninės apžiūros per keletą kartų, vairuotojas rekomenduoja nusipirkti normalų automobilį. „Jei iš 3-4 karto nesugebi praeiti, reiškia, tavo mašina nebepataisoma. Esmė ne žmoguje, kuris atvairuoja mašiną, o automobilyje. Jei viskas tvarkoje – važiuoji toliau, o jei ne – remontuoji“, – aiškina jis.

### **Lietuva – Europoje nudėvėtų automobilių „Humana“**

Techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksa“ direktorius Gintautas Šlėderis pastebi, kad priežastys, dėl kurių vairuotojai nepereina techninės apžiūros, bėgant metams iš esmės nesikeičia.

Transporto priemonių savininkai besikartojančius gedimus paprastai laiko smulkmenomis, jų neatpažįsta ar dėl kitų priežasčių adekvačiai nereaguoja į tuos pačius dalykus. Anot pašnekovo, dažniausiai tai būna bet kur ir bet kaip šviečiantys žibintai, susidėvėjusios važiuoklės detalės, iš automobilio besisunkiantys eksploataciniai skysčiai, neefektyviai ar netolygiai veikiantys darbiniai stabdžiai, nesandari išmetimo sistema, pernelyg didelis variklio dūmingumas.

„Priežasčių, lemiančių gana prastą padėtį, yra kelios, tačiau mes visuomet stengiamės atkreipti dėmesį į Lietuvos transporto parko formavimo politikos ypatumus. Tiksliau, tokios politikos nebuvimą. Mūsų šalis yra tarsi kokia Europoje nudėvėtų automobilių „Humana“ – daugiau nei 32 proc. į Lietuvą importuojamų mašinų yra 11-15 metų amžiaus, o 26 proc. net 16-20 metų amžiaus“, – skaičiuoja G. Šlėderis.

Jo teigimu, šie skaičiai parodo, kad Lietuvos transporto parkas papildomas technika, kurios eksploatavimo resursas būna pasibaigęs arba artėjantis prie pabaigos. Anot jo, dažniausiai tokių automobilių „sveikata“ būna prasta. Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) duomenimis, šiuo metu vidutinis mūsų šalyje registruotų transporto priemonių amžius yra 16,7 metų, kuomet ES vidurkis – 10,7 metų.

### **Pagrindiniai techniniai trūkumai išlieka tokie patys**

Europos Komisija skelbia, kad dėl techninių trūkumų ES keliuose įvyksta apie 6 proc. visų automobilių autoavarijų ir apie 8 proc. visų motociklų avarių.

„Atvykstančių į TA centrus su prastai sureguliuotais žibintais siekia net 40 proc., o prieš vizitą į TA centrą ši dalis transporto priemonių dalyvauja eisme arba akindami kitus vairuotojus, arba tinkamai neapšviesdami važiuojamosios dalies, todėl neturėdami galimybės įvertinti judėjimo trajektorijoje esančių kliūčių ir jų išvengti“, – teigia „Transeksa“ direktorius.

Nustatyta, kad atšvaito neturintis pėsčiasis ar nedegančiais gabaritiniais žibintais stovintis automobilis tampa pastebimi tik tada, kai iki jų lieka maždaug 50 metrų. Važiuojant 90 km/val., toks atstumas įveikiamas greičiau nei per 2 sekundes, todėl laiko nepakanka net pradėti automobiliui stabdyti.

Pašnekovo teigimu, dar viena didžioji TA stotyse tikrinamų automobilių problema – netvarkingos pakabos lankstinės jungtys, lankstai.

„Šios automobilio detalės, paprastai vadinamos tiesiog „šarnyrais“, yra viena iš svarbiausių važiuoklės dalių, kuri jungia judančias pakabos detales ir leidžia valdyti automobilį – važiuojant nelygiu keliu jie reikiamu kampu keičia pakabos aukštį, padeda užtikrinti automobilio stabilumą, o drauge patogią ir saugią kelionę. Eksploatuojant transporto priemonę su stipriai sudėvėtais pakabos lankstais rizikuojama pačiu netinkamiausiu metu (dideliu greičiu posūkyje) prarasti vieną ar du vairuojančius ratus“, – aiškina G. Šlėderis.

„Transeksa“ direktorius perspėja, kad ne mažesnėmis problemomis gali baigtis stabdžių – pagrindinės automobilio aktyviojo saugumo priemonės – „negalavimai“.

„Jausmą, kai nuspaudus stabdžių pedalą mašina nė trupučio nelėtėdamas juda tolyn, galima palyginti nebent su situacija, kai iššokus iš skrendančio lėktuvo neišsiskleidžia parašiutas. Nors šios problemos dramatiškumui nereikia itin lakios fantazijos, automobilininkai neįtikėtinai dažnai patys provokuoja nuotykius, vardu „nėra stabdžių“. Tiksliau, eksploatuoja techniką su



visiškai sudilusiais, ne visu plotu kontaktuojančiomis stabdžių trinkelėmis ir stabdžių diskais, sistemos hermetiškumo neužtikrinančiais vamzdeliais ar žarnelėmis“, – teigia pašnekovas.

### **Iš pirmo karto techninę apžiūrą pereina tik pusė vairuotojų**

Techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksta“ 2016 m. duomenimis, pirmuoju bandymu techninės patikros „filtrą“ įveikia 51,4 proc. lengvųjų automobilių, 48 proc. autobusų, 55,1 proc. krovininių automobilių ir 69,8 proc. motociklų. Pastarųjų metų Lietuvos „standartas“ yra 2,11 vadinamųjų „didelių trūkumų“ vienam automobiliui.

„Tačiau mūsų kontrolieriai yra susidūrę su atvejais, kai į TA stotis žmonės „atsiveža“ po 18, 15 ar 14 „didelių“ trūkumų, ar netgi tokių, su kuriais techniką draudžiama eksploatuoti. Neretai į pakartotinę techninę apžiūrą labiausiai apleistų automobilių savininkai atkeliauja pašalinę ne visus trūkumus, juos pašalinant netinkamu būdu arba pabandę paprasčiausiai juos užmaskuoti“, – stebisi pašnekovas.

Anot G. Šlėderio, kai kuriais atvejais būna akivaizdu, kad transporto priemonių šeimininkai sprendžia tik tas problemas, į kurias pirštu baksteli ir į patikros protokolą užrašo kontrolierius.

„Kai po poros – trejeto savaitių jie atvyksta į pakartotinę apžiūrą, būna spėję subyrėti kiti agregatai. Rekordininkai (beje, tai buvo taksi paslaugas teikiantys automobiliai) teigiamą kontrolierių išvadą gavo po 7 ar 8 vizito į TA centrą. Gaila, tačiau dalis automobilininkų savo transporto techninę būklę visiškai nesirūpina ir net prieš vizitą į TAC nebando pašalinti akis badančių trūkumų“, – sako „Transeksta“ direktorius.

### **Kaip paruošti automobilį techninei apžiūrai?**

Lietuvos automobilių sporto federacijos Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas ir techninis ekspertas Egidijus Janavičius teigia, kad techninei apžiūrai galima pasiruošti dvejopai: arba nuvaryti automobilį į patikimas remonto dirbtuves pilnai automobilio patikrai, arba ją atlikti patiems.

Jei nusprendėte automobilį apžiūrėti pats, E. Janavičius nurodo žingsnius, kuriuos atlikę turėsite techniškai tvarkingą automobilį.

### **Vidinė apžiūra:**

- Patikrinkite, ar užkūrus variklį nedega nei viena automobilio prietaisų skydelyje įrengta gedimo fiksavimo lemputė, dažniausiai oranžinės (geltonos) arba raudonos spalvos. Jei nedega – puiku;

- Patikrinkite, ar veikia visi išorinio apšvietimo žibintai. Tikrinama neužvedus automobilio, o tik įjungus degimą. Stabdžių žibintų patikrai paprašykite draugo pagalbos, arba tai galite padaryti tamsoje stovint automobiliui prie sienos arba prie stiklo (pastato lango). Posūkių žibintai privalo degti oranžine spalva. Jei visi žibintai veikia – puiku;
- Patikrinkite, ar veikia priekinių bei galinių langų valytuvai ir langų apiplovimo prietaisai. Būtinai sistemą užpildykite skysčiu;
- Pravažiukite duobėta kelio atkarpa ir įsiklausykite, ar nesigirdi barškėjimo, girgždėjimo. Jei tylu – puiku;
- Užtraukite rankinį stabdį ir pabandykite pajudėti. Jei pajudėti nepavyksta, tikėtina, kad rankinis stabdis veikia puikiai.

#### **Išorinė apžiūra. (Reikalingas prožektorius):**

- Patikrinkite, ar padangų protektoriaus gylis atitinka reikalavimus. Minimalus – 1,6 mm. Galite pamatuoti degtuku (storis apie 2 mm);
- Per ratlankiuose esančias angas patikrinkite stabdžių diskus, ar ant jų darbinio paviršiaus nėra rudžių, ar paviršius lygus;
- Susukite vairą į vieną pusę ir pasižiūrėkite į rato arką. Patikrinkite pusašio „šarnyro“ (lanksto) gumą, stabdžių žarnelę bei amortizatorių. Neturi matytis skysčių bei tepalų prasiskverbimo, o ant stabdžių žarnelės negali būti įtrūkimų. Taip pat patikrinkite ir kitą pusę;
- Pasilenkite po automobiliu ir pažiūrėkite, ar iš variklio ir greičių dėžės nevarva alyva. Taip pat pasilenkę galite pasižiūrėti, ar gale nesisunkia alyva iš amortizatorių bei galinio reduktoriaus (jei toks yra). Taip pat galite matyti dujų išmetimo sistemos būklę;
- Jei automobilis dyzelinis ir jį dažniausiai naudojate mieste, prieš važiuojant į techninės apžiūros stotį sportišku režimu pravažiukite bent 10 kilometrų, kad išsivalytų dujų išmetimo sistema. Tai būtina daryti reguliariai.

#### **Internetė:**

<https://www.delfi.lt/projektai/saugus-eismas/vardija-vairuotoju-ydas-del-kokiu-priezasciu-dazniausiai-nepraeinama-technine-apziura.d?id=75955457>

## **Drifto teisėjas Mantas Kuzmarskis: sėkmė lydi geriausiai pasiruošusius**

Pranešimas spaudai  
2017-10-16

**Mantas Kuzmarskis – sportininkas, varžybų organizatorius ir drifto teisėjas, teisėjaujantis varžyboms jau beveik 12 metų. Per šį laiką jis buvo pastebėtas ir pakviestas teisėjauti ne tik Lietuvoje, bet ir užsienio šalyse: Norvegijoje, Švedijoje, Lenkijoje, Ukrainoje, Čekijoje, Vengrijoje, Vokietijoje, Graikijoje, Maltoje, Jungtiniuose Arabų Emyratuose. Mantas neabejoja, kad drifto teisėjo darbas – sunkus ir skirtas tikrai ne kiekvienam. Šis interviu Lietuvos automobilių sporto federacijos iniciatyva, kuria siekiama supažindinti visuomenę su profesionaliais automobilių sporto teisėjais ir jų darbo specifika.**

### **Jūs – drifto teisėjas. Kaip susidomėjote šia veikla?**

Automobiliais ir jų sportu domėjausi visą gyvenimą, kiek tik save atsimenu. Visada ieškodavau kelių, kurie padėtų būti kiek įmanoma arčiau šio sporto. Išbandžiau įvairias automobilių sporto rūšis: ralį, žiedą, slalomą, driftą. Pastaroji buvo „šviežia“, įdomi. Supratau, kad driftas gali tapti populiaria autosporto šaka, norėjosi ją tokia padaryti kiek įmanoma greičiau ir praplėsti automobilių sporto kultūrą Lietuvoje.

Mano, kaip teisėjo, kelias prasidėjo 2005 metais, kai reikėjo suorganizuoti pirmas didesnes varžybas Kauno Urmo bazėje, buvau jų teisėjas. Po to, 2006 metais, sekė pirmasis Lietuvos drifto čempionatas, kuriame man ir vėl teko organizatoriaus – teisėjo vaidmuo (ir taip 3 metus iš eilės). Kiek vėliau pradėjau važinėti į tarptautines varžybas, su tuo metu pirmąja profesionalia drifto komanda Pabaltijyje – „Drifterl“. 2010 metais pradėjau organizuoti ir teisėjauti EEDC (Eastern European Drift Championship) čempionate, kuris gyvavo 5 metus, apjungė dalyvius iš aštuonių valstybių. Šio čempionato etapas vyko ir Lietuvoje ir tai buvo vienas didžiausių autosporto renginių metuose. Mane pastebėjo ir pradėjo vis dažniau kviesti teisėjauti kituose čempionatuose. Pastaruosius 7 metus teisėjauju 15-25 varžybose per metus ir beveik visos jos vyksta užsienio valstybėse.

### **Kodėl iš daugelio automobilių sporto šakų pasirinkote būtent driftą?**

Galėčiau teigti, kad driftas pasirinko mane, o ne aš jį. Kaip vairuotojas – labiausiai mėgstu ralį, tačiau driftas – unikalus, labai tinkantis mūsų laikmečiui, reikalaujantis daug įgūdžių ir prie viso to – pakankamai pigus. Ši sporto šaka labiau prieinama žmonėms, o tai yra labai svarbu.

### **Daugiausia teisėjaujate užsienio šalyse. Kaip Jums pavyko tapti teisėju tarptautiniu mastu?**

Kadangi drifto populiarėjimo metu buvau vienas aktyviausių jo vystytojų Lietuvoje, išsiugdžiau reikiamų savybių, susirinkau nemažai žinių, patirties ir, manau, tapau geru šio amato specialistu. Pamažu įgijau sportininkų ir organizatorių pasitikėjimą, mane pradėjo kviesti teisėjauti ne tik Lietuvoje, bet ir užsienio šalyse. Iki šiol man teko dirbti įvairaus lygio varžybose, su vairuotojais iš skirtingų kontinentų.

### **Kokių asmeninių savybių reikalauja teisėjo darbas?**

Visų pirma, kaip ir bet kokioje profesijoje, svarbiausia savo darbą mylėti. Reikia mokėti būti nešališku, susikoncentruoti (kvalifikacija kartais užsitęsia net iki 5 valandų), žinoma, suprasti automobilio dinamiką, vairavimo subtilybes. Taip pat reikia būti kantriam ir sugebėti atsiriboti nuo užplūstančių emocijų. Teisėjo darbas – nuspręsti, kurio sportininko įgūdžiai yra geriausi tam tikroje trasoje. Man patinka, kad drifte automobilio kaina turi turėti mažesnę įtaką rezultatui, negu vairuotojo įgūdžiai. Prie gero rezultato prisideda ir sėkmė, kuri yra „įnoringa paukštė“ ir dažniausiai lydi gambiausius bei geriausiai pasiruošusius.

### **Kaip atrodo Jūsų pasiruošimas varžyboms?**

Mano pasiruošimas varžyboms labai paprastas – krepšys rūbų (būtinai pasirinktų pagal orų prognozes), paruoštas automobilis arba lėktuvo bilietas ir tiek.

### **Kaip keliate savo, kaip teisėjo, kvalifikaciją?**

Nuolatinės „treniruotės“ teisėjaujant įvairiose varžybose, darbas ir bendravimas su teisėjais iš labiausiai pripažintų serijų pasaulyje: „Formula Drift USA“, „Driftmasters Europa“ ir pan.

Pats vedu mokymus, turiu grupelę teisėjų, kuriuos galiu vadinti savo mokiniais.

### **Kaip apibūdintumėte drifto padėtį Lietuvoje?**

Bet kokios sporto šakos situaciją šalyje nulemia du veiksniai: populiarumas ir ekonominė situacija. Ne paslaptis, kad automobilių sportas reikalauja daug lėšų, o tai dažnai tampa stabdžiu, bet turint omenyje šį faktą – driftas Lietuvoje laikosi labai neblogai, daugiausiai bendruomenės narių iniciatyvos dėka. Turime tikrai aukšto lygio vairuotojų, kurie garsina Lietuvą tarptautinėse arenose. Pavyzdžiui: Andrius Vasiliauskas, Andrius Čibirka, Kęstutis Kelpša, Mantas Kulvinskas, Benediktas Čirba, Aurimas Vaškelis, Gediminas Levickas – vyrai, kurie Europoje jau yra žinomi ir gali pakovoti dėl aukščiausių pozicijų. Yra ir daugiau puikių augančių sportininkų. Mano akimis, susidomėjimas driftu auga, o pati sporto šaka profesionalėja. Jau turime ir gan išpūdingą drifto istoriją, neblogą dabartį bei daug potencialo ateičiai. O bendruomenės azartas bei iniciatyva nemažėja.

### **Ar jums šiuo metu tenka ir pačiam sėsti už sportinio automobilio vairo?**

Taip. Tenka vesti treniruotes, mokyti „driftinti“, vairuoti „drift taxi“. Esu pats sukonstravęs nemažai sportinių automobilių – tai dar viena mano gyvenimo pusė. Testuoju šviežiai surinktus bolidus, padedu sportininkams geriau susireguliuoti automobilius. Tai leidžia neprarasti įgūdžių už vairo, o techninės žinios padeda geriau analizuoti tai, kas vyksta trasoje teisėjaujant.

Kadangi teisėjo darbas yra susijęs su trasų, automobilių ir vairuotojų analize – ši patirtis padeda greitai ir tiksliai spręsti užduotis sėdint už automobilio vairo. Stebėdamas didelį kiekį skirtingų važiavimų, neišvengiamai susikaupi didelį žinių bagažą.

### **Su kokiais iššūkiais teisėjo darbe tenka susidurti?**

Prastomis oro sąlygomis, ilgomis kelionėmis bei vis dar pasitaikančiu vairuotojų piktinimusi tavo priimtais sprendimais teisėjaujant. Kartais net praėjus kelioms savaitėms po varžybų tenka sulaukti žinučių su klausimais, kodėl buvo priimtas vienas ar kitas sprendimas. Tačiau man tai ne problema – jeigu atsakingai dirbi savo darbą, visada žinai, kodėl padarei atitinkamus sprendimus. Tokios situacijos nemalonios, bet mano darbe – neišvengiamos.

### **Ką patartumėte žmonėms, besidomintiems galimybe tapti drifto teisėjais? Kokių veiksmų pirmiausia reikėtų imtis?**

Nedaugelis žmonių nori ir tuo labiau gali tapti drifto teisėjais. Šiame darbe dažniausiai tenka stovėti už „kadro“ ir spręsti žmonių, kurie yra tavo draugai ar pažįstami likimus. Tai labai nelengva užduotis, ypač kai žinai, kiek daug pastangų jiems kainuoja buvimas už bolido vairo. Teisėjaudamas tampa tikrai ne pačiu mėgstamiausiu asmeniu aplinkiniams. Tad, visų pirma reikia suprasti šį faktą, kad teisėjo darbas yra didelė atsakomybė, kuri neatneša ypatingos garbės. Jeigu vis tiek norite to imtis, tuomet reikia tinkamai pasiruošti. Patarčiau pradėti savanoriauti drifto renginiuose, susikurti kontaktų sąrašą, stebėti, kaip teisėjai priima sprendimus ir analizuoti tai. Dažnai varžybose reikalinga teisėjo padėjėjo/ sekretoriaus pozicija, tad pabandykite pretenduoti į ją. Susisieki su žmonėmis, dirbančiais šį darbą ir užverskite juos klausimais. Šiam amatui kol kas nėra jokios mokyklos, tad viską lemia paties žmogaus nuoširdus užsidegimas.

### **Marių galite sekti socialiniuose tinkluose:**

Facebook: Mantas Kuzmarskis

Instagram: @mantas\_kuzmarskis

### **Internetė:**

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/sonaslydzio-teisejas-mantas-kuzmarskis-kaip-vairuotojas-labiausiai-megstu-rali-taciau-driftas-unikalus-25-868138>

<http://automanas.tv3.lt/drifto-teisejas-mantas-kuzmarskis-sekme-lydi-geriausiai-pasiruosusius/>

<http://www.98.lt/drifto-teisejas-mantas-kuzmarskis>

## **Po kraupios avarijos – optimistinės prognozės**

2017-10-04

**Dažnai avarijos automobilių sporte tampa vienu iš akstinių, kodėl žiūrovai suguža žiūrėti ralio ar kitų varžybų, tačiau nelaimė, kuri du lenktynininkus ištiko finaliniame Lietuvos automobilių ralio čempionato etape buvo pernelyg skaudi, kad ją būtų galima prisiminti su šypsena.**

### **Sustabdė greitis**

Savaitgalį Druskininkuose pasibaigė Lietuvos automobilių ralio čempionatas, kuriame daugiau dėmesio nei nugalėtojais sulaukė avarija penktajame greičio ruože, po kurios du sportininkai Deividas Jocius ir Donatas Zvicevičius buvo išvežti į ligoninę, jiems prireikė skubios medikų pagalbos. Lenktynininkas ir šturmanas patyrė daugybinius kūno sumušimus, o D. Jociui dar šeštadienio vakarą buvo operuoti abiejų rankų delnikauliai.

Nelaimė įvyko įpusėjus raliui, penktajame greičio ruože, kai lenktynininkui nepavyko išlaikyti automobilio trasoje ir jis nulėkė į pievas. Laimė, kad ralio žiūrovai laikėsi saugumo taisyklių ir nestovėjo išorinėje posūkio pusėje, nes dabar tektų kalbėti apie kur kas skaudesnius sportininkų klaidos padarinius.

Būtent klaida ankstyvo pasitraukimo iš ralio priežastis dienraščiui įvardijo ir pats D. Jocius. "Į posūkį atvažiavau pernelyg greitai. Tiksliai nepasakysiu, koks greitis buvo posūkyje, tačiau prieš tai buvusioje tiesiojoje mačiau, kad važiuojame maždaug 200 km/val. greičiu", – prisiminimais dalijosi lenktynininkas. Kartu jis svarstė, kad priežastimi galėjo tapti ir surašant trasos stenogramą netinkamai įvardytas posūkio kampas ir per didelis greitis jame.

„Įvažiavęs į posūkį pajaučiau, kad pradėdu prarasti automobilio kontrolę, dar bandžiau kiek įmanydamas jį ištiesinti ir grąžinti į trasą, tačiau fizikinių reiškinių jėga buvo didesnė už mano ir automobilio, ir mūsų „Mitsubishi“ pradėjo suktis“, – pasakojo D.Jocius.

Lenktyniniam bolidui sustojus vietoje, sportininkas dar sugebėjo iškviešti pagalbą.

„Nežinau kaip, tačiau tuo metu, kai automobilis sukosi ore sugebėjau rankas iškišti pro langą ir taip susilaužiau riešus, bet dėkui daktarams, kurie atliko nemenką juvelyrinį darbą surinkdami visus kaulus į vieną vietą. Dabar laukia šešios savaitės gipse, o po to reabilitacijos procesas. Lenktynėse dar tikrai susitiksime!“, – pasakoja D. Jocius

### **Nelengva reabilitacija**

Ne vienam Lietuvos automobilių ir motociklų sporto atstovui atsigauti po traumų padėjęs treneris Mindaugas Pocius dienraščiui sakė, kad dar anksti prognozuoti, kiek gali užtrukti lenktynininkų rehabilitacija ir kada jie vėl galės sėsti į lenktyninį automobilį, tačiau išeitį iš situacijos piešė šviesiomis spalvomis.

„Abu sportininkus aš labai gerai pažįstu, ne kartą dirbau su jais ir žinau, kad jie yra geros fizinės formos, tad ir reabilitacijos procesas turėtų būti sklandus, jeigu laikui bėgant neišryškės kažkokie nauji liekamieji reiškiniai“, – kalbėjo pašnekovas.

M. Pocius taip pat svarstė, kad D. Zvicevičius turėtų sveikti greičiau ir vėl į treniruočių režimą grįžti anksčiau. "Kaulų gijimai užtrunka ilgiau, o dar viena problema, kad po tokių traumų, kai pažeistos galūnės būna sugipsuotos, tenka bandyti atkurti buvusią raumenų jėgą“, – apie būtinas sąlygas D. Jociui grįžti į aktyvų sportą kalbėjo fizinio pasirengimo treneris.

D. Jociaus rankos gipse praleis 6 savaites, o tai, pasak M. Pocius gana ilgas laikas, per kurį atsipalaiduoja ir suglemba raumenys, tad juos tenka vėl atgaivinti, o po to treniruoti taip, kad grįžtų buvusi jėga.

„Tad manau, kad ir D. Jociaus reabilitacijos planas bus grįstas panašiu principu – pirmiausia sieksime atkurti buvusį raumenyną, o tuomet pereisime prie darbinių pratimų, kad į rankas grįžtų buvusi jėga. Apskritai manau, kad šis ekipažas į rikiuotę grįš labai greitai – jie užsispyrę vyrukai ir juos sustabdyti ne taip lengva“, – kalbėjo M. Pocius.

### **Sezono pabaigos įkarštis**

Lietuvos automobilių sporto federacijos viceprezidentas, lenktynininkų treneris, pačių sportininkų automobilių sporto išminčiumi tituluojamas Jonas Dereškevičius tvirtina, kad tokios klaidos, kokią Druskininkuose padarė D. Jocius, yra būdingos čempionatų pabaigoms.

„Manau, kad jos gimsta dar tuomet, kai sportininkas ruošiasi raliui. Šiam ekipažui šiemet čempionate pagalius į ratus vis kišdavo techniniai gedimai, tad jie buvo ištroškę pergalei, juolab kad tai finalinis etapas ir noras pagerinti pozicijas buvo nemenkas“, – svarstė J. Dereškevičius.

Pašnekovas įsitikinęs, kad užvirusios emocijos ir žaidimas ties savo galimybių riba tapo lemtingi šiems sportininkams.

„Vis dėlto kiekvienam reikėtų suprasti, kad automobilių sporte pergalę ir lemia tai, kiek sportininkas sugeba priartėti prie savo galimybių ribos, tačiau jos neperžengti. Esant tam tikroms situacijoms, nereikia leisti sau tų ribų peržengti“, – mintis dėstė automobilių sporto ekspertas.

„Ralyje mes turime du sportininkus – pirmąjį vairuotoją, kurį mes esame įpratę matyti ir dažniausiai įvardyti, ir antrąjį vairuotoją – šturmaną. Jeigu pirmasis vairuotojas valdo automobilį, tai antrasis valdo pirmąjį lenktynininką, jausdamas važiavimo tempą ir pirmojo vairuotojo nuotaiką. Tokioms situacijoms reikia spėti užkirsti kelią. Kartais tai pavyksta padaryti, o kartais ne. Iš savo karčios patirties žinau, kad sėkmė išvengti tokių nelaimių nusišypsos ne visiems“, – sakė J. Dereškevičius.

### **Galimybės ir realybė**

Svarstydamas, kokios dar priežastys galėjo lemti tokią Lietuvos ralio trasose retą avariją, J. Dereškevičius sakė, kad kelio dangos pokytis taip pat galėjo būti lemtingas. D. Jocius automobilis nuo trasos nulėkė tada, kai lenktyninis bolidas įvažiavo į asfaltuotą greičio ruožo atkarpą, vadinasi, automobilio padangų sukibimas su kelio danga buvo labai mažas.

„Žinoma galėjo būti ir stenogramos netikslumų. Iš principo galima sakyti, kad stenograma visada bloga, tik skirtingas kiekvienoje stenogramoje esančio blogio – netikslumų skaičius, nes žmogaus akis nėra kažkoks tikslus įrankis, kuris tiksliai išmatuotų posūkio kampą, teisingą trajektoriją, kuria reikėtų jį įveikti, ar greitį“, – teigė J. Dereškevičius.

Pašnekovas tikino, kad pirmuosius ralio greičio ruožus kiekvienas sportininkas važiuoja atsargiau, vertindamas tuos duomenis, kuriuos pats užsirašė, ir, jeigu pajunta, kad viskas užfiksuota pakankamai tiksliai, leidžia sau didinti greitį ir kai kuriuos dalykus vertinti akimis čia ir dabar ir kartu priimti sprendimus. "Kartu prisideda ir sportininko charakteris. D. Jocius sportininkas, kuris tiki netikėta sėkme, o ji kartais šypsosi, tačiau kartais ir atsuka nugarą. Šįkart ji nususuko", – kalbėjo J. Dereškevičius. – Aš tik dar kartą pakartosiu, kad šįsyk D. Jocius peržengė savo galimybių ribas. Taip nutinka. Iš to galima pasimokyti kiekvienam, ne tik tiems, kurie lenktyniauja trasose, tačiau ir tiems, kurie prie vairo sėda kasdien – svarbiausia yra laikytis saugaus atstumo iki savo galimybių ribos", – sakė J. Dereškevičius.

### **Internetė:**

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/po-kraupios-avarijos-optimistines-prognozes-831719>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/po-kraupios-avarijos-optimistines-prognozes-831719>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/po-kraupios-avarijos-optimistines-prognozes-831719>



# 2017 metų Lietuvos ralio čempionato apžvalga: galingi automobiliai, įnirtingos kovos ir triumfuojantis „braliukas“

2017 10 01

Savaitgalį pasibaigė 2017 metų Lietuvos automobilių ralio čempionatas. Trileris prasidėjo žiemos ralio, o paskutiniai sezono akordai klasiškai nuaidėjo Druskininkuose. DELFI kviečia susipažinti su viso čempionato eiga, įskaitų nugalėtojais ir finalo prizininiais.

Ralio sezono pradžia žadėjo, kad mažėjant etapų skaičiui, gali augti intriga – viskas buvo labai nenuspėjama, o pirmų trijų etapų nugalėtojas vis kitas. Bet likusiuose trijuose etapuose triumfavo latvis Janis Vorobjovs su šturmanu Ivo Pūkiu („Mitsubishi Mirage“) ir su sąskaitoje turimomis keturiomis pergalėmis antrą kartą iš eilės tapo Lietuvos ralio čempionais. Jie keturiais ratais varomų automobilių įskaitoje buvo nepavejami.

## Pirmas etapas

Galbūt iššūkį šiam ekipažui būtų galėjęs mesti Dominykas Butvilas („Škoda Fabia R5“), kuris triumfavo pirmajame Lietuvos ralio čempionato etape – žiemos ralyje „Halls Winter Rally“. Antras čia buvo Giedrius Notkus ir Dalius Strižanas („Mitsubishi Lancer Evo IX“), o trečias Martynas Samsonas su Mindaugu Varža („Mitsubishi Mirage“). Gaila, bet Dominykas kituose etapuose nebestartavo ir kova dėl titulo vyko be jo.

Tuo tarpu 2WD įskaitoje pirmą paraišką ir norą būti čempionu išreikšė Egidijus Valeiša. Jis Utenoje pranoko Saulių Trapuilą ir Nerijų Malaševičių. Visi trys lenktynininkai važiavo su „BMW M3“ automobiliais.

## Antras etapas

Antrasis ralio etapas visus sukvietė į Latviją, į „Rally Talsi“, kur lietuviškoje įskaitoje greičiausiai lėkė Vaidotas Žala („Mitsubishi Lancer Evo IX“) bei Giedrius Notkus, tačiau abu ekipažai gavo po 20 minučių baudą už kuro papildymą neleistinoje vietoje ir tai juos nustumė rikiuotės galo link. Tuomet Lietuvos ralio čempionato įskaitos nugalėtoju buvo pripažintas lenkas F. Nivette („Mitsubishi Mirage“), antrą vietą užėmė Benediktas Vanagas su Agne Vičkačkaite-Lauciuviene („Škoda Fabia R5“), o trečias buvo latvis G. Lielkajis („Mitsubishi Lancer Evo IX“).

Turinčių tik du varomus ratus įskaitoje greičiausias buvo S. Trapuila.

### **Trečias etapas**

2016 metų Lietuvos ralio čempionas latvis Janis Vorobjovs Talsi ralio nebaigė, žiemos ralyje buvo tik ketvirtas, tačiau ralyje „Žemaitija 2017“ pateisino savo titulą ir pagaliau pelnė pirmąją sezono pergalę. Vytautas Švedas su šturmanu Žilvinu Sakalausku čia buvo antri, o Benediktas Vanagas – trečias.

Įpusėjus čempionatui, bendroje 4WD suvestinėje ėmė aiškėti sezono lyderis. Savo sąskaitoje turintis 66 taškus pirmas žengė latvis J. Vorobjovs. B. Vanagas turėjo 17 taškų mažiau ir buvo antras, o vos viename etape startavęs ir jame nugalėjęs – Dominykas Butvilas buvo klasifikuojamas trečioje vietoje su 44 taškais.

Žemaitijoje, 2WD įskaitoje, taip pat triumfavo vėl kitas lenktynininkas – Giedrius Firantas („BMW 325“), o čempionate tuo metu užtikrintai pirmavo Saulius Trapuila su 104 taškais. Egidijus Valeiša buvo antras (61 taškas), o surinkę po 51 tašką trečią vietą dalinosi Jonas Pipiras ir Nerijus Malaševičius.

### **Ketvirtas etapas**

Rugpjūčio mėnesį ralio karavanas pasuko į naujas apylinkes – Rokiškį, kur vyko ketvirtasis čempionato etapas - „Samsonas Rally Rokiškis“. Janis Vorobjovs čia ir vėl buvo greičiausias, aplenkęs Giedrių Notkų bei Vaidotą Žalą su šturmanu Žygimantu Augustu Žala.

Rokiškyje antrąją sezono pergalę į savo sąskaitą įsirašė ir Egidijus Valeiša (2WD), pranokęs Saulių Trapuilą.

### **Penktas etapas**

„DHL Rally Elektrėnai“ etape vėl nieko naujo – įsismarkavęs J. Vorobjovs ir vėl šventė eilinę pergalę daugiau nei viena minute aplenkęs Vytautą Švedą. Trečias čia buvo braliukas Guntis Lielkajis. Po šio etapo jau tapo aišku, kad niekas iš Janio nebeatims antrojo iš eilės Lietuvos ralio čempiono titulo.

Toks pats scenarijus buvo ir 2WD įskaitoje, kur Elektrėnuose laimėjęs Saulius Trapuila taip pat galėjo būti visiškai ramus ir į Druskininkus važiuoti jau turėdamas čempiono titulą kišenėje. Beje, pastarasis čia net nstartavo.

## Šeštas etapas – finalas

Druskininkuose J. Vorobjovs į savo sąskaitą įsirašė dar vieną pergalę ir įrodė, kad prasta sezono pradžia dar nieko nereiškia.

Laimėjęs keturis etapus jis tapo ne tik Lietuvos čempionu keturiais ratais varomų automobilių įskaitoje, bet taip pat triumfa vo ir LARČ3 klasėje.

4WD įskaitoje į antrąją vietą pretendavo net trys lietuviai: Benediktas Vanagas, Giedrius Notkus bei Vytautas Švedas.

Labiausiai pasisėkė pastarajam. Vytautas ne tik užėmė antrąją vietą Druskininkų ralyje, bet ir tapo 4WD įskaitos vicečempionu. Prieš šį etapą jis buvo tik ketvirtoje bendros įskaitos vietoje. Trečias čempionate liko Giedrius Notkus, minimalia persvara atsilikęs nuo Vytauto. Ir jeigu ne Druskininkų ralyje, aštuntajame greičio ruože, pramuštas ratas – G. Notkus būtų galėjęs džiaugtis 4WD įskaitos sidabru. Tačiau ši nesėkmė Giedriui nesutrukdė išlaikyti antrosios vietos LARČ3 įskaitos suvestinėje, kurioje Vytautas Švedas šįkart buvo trečias.

LARČ1 įskaitoje pirmąją vietą užėmė Benediktas Vanagas. LARČ2 įskaitos nugalėtoju tapo Linas Vaškys. LARČ4 – Jonas Pipiras, LARČ5 – Saulius Trapuila. LARČ6 - nugalėjo Audronis Gulbinas, sėkmingiau baigęs Druskininkų ralį ir to dėka bendroje įskaitoje sugebėjęs minimalia persvara aplenkti Tomą Nenartavičių. BMW Cup įskaitos nugalėtoju tapo Renaldas Šeinauskas.

Finalinis „Rally Classic Druskininkai“ etapas dar kartą įrodė, kad čia visada galima sulaukti gražios ir įdomios kovos, kuri kaip taisyklė, turi lemiamos reikšmės dalinantis taškus bendroje čempionato įskaitoje.

### Internetė:

<https://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/2017-metu-lietuvos-ralio-cempionato-apzvalga-galingi-automobiliai-inirtingos-kovos-ir-triumfuojantis-braliukas.d?id=75925587>