

„Lietuvos automobilių sporto federacija“
ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS

Visetas | 2019

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	gzeme.lt	<p>Veteranų turnyro nugalėtojas – ukmergiškis Evaldas Čirba</p> <p>Susirinkusius pasveikino Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentas Romas Austinskas, Lietuvos automobilių klubo (LAK) prezidentas Rolandas Dovidaitis, LASF senjorų komiteto pirmininkas Evaldas Torrau, LASF teisėjų komiteto pirmininkas Šarūnas Liesis, Tarptautinės automobilių sporto veteranų asociacijos direktorius Romualdas Mažuolis, Žemės ūkio mokslo ir technologijų parko direktorius Virginijus Venskutonis, Kauno rajono savivaldybės Akademijos seniūnijos seniūnas Skirmantas Nominaitis ir kiti.</p>	2019-01-25	Minimi LASF atstovai, kurie dalyvavo varžybose.
	lrytas.lt (994 698) diena.lt (684 290) kauno.diena.lt klaipeda.diena.lt etapius.lt (354 059) automanas.lt sportas.info auto-bild.lt krs.lt kaunieciams.lt	<p>Veteranų slalomo dalyvius įkvėpė neblėstantis azartas</p> <p>Labiausiai nusipelnusiems ir jubiliejus švenčiantiems sporto veteranams įteikti Kūno kultūros ir sporto departamento, LASF, Lietuvos automobilių klubo, Kauno rajono savivaldybės apdovanojimai ir padėkos.</p>	2019-01-21	Minima kontekste.
	lrytas.lt (994 698) sportas.lt (684 290) sportas.info republika.lt kaunoaleja.lt	„Winter Rally“ – ir virtualioje erdvėje	2019-01-21	Minima kontekste.

		Likus mažiau nei savaitei iki „Winter Rally 2019“ startavo oficialios Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintos elektroninio sporto pirmenybės „Skuba e-LARČ“. Tai yra kompiuterinio ralio simulatoriaus platformoje rengiamas čempionatas, kurio pirmasis etapas primena realaus „Winter Rally“ trasas. Virtualiose lenktynėse jau startavo daugiau nei 120 dalyvių iš 25 pasaulio šalių.		
	<i>lzinios.lt (300 917)</i>	<p>Lietuviai jau gali lenktyniauti su elitiniais varžovais</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bet juk pats sakėte, kad Dakaro ralis yra komercinės varžybos, ir pagal įstatymus, jo dalyviams paramos negali skirti nei LASF, nei Sporto departamentas. - Taip, bet galime pakeisti formuluotę ar šių varžybų vertinimo kriterijus. Visi matome, koks populiarus Dakaro ralis Lietuvoje, kaip kyla susidomėjimas juo. Lietuviai 20 dienų gyvena ralio naujienomis, jaučia emocinį pakilimą. Tai pozityvus reiškinys, tad kodėl negalime pasirūpinti tuo, kas džiugina žmones? 	2019-01-21	Interviu su LASF prezidentu.
	<i>15min.lt (1 278 993) sportas.lt (684 290) automanas.lt</i>	<p>Giedrius Notkus: naudingas patarimas kelių ereliui – geriau nei baudos</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Noriu tapti lenktynininku“ – turbūt dažnai girdima frazė. Kaip iš tiesų to pasiekti? 	2019-01-17	Minima kontekste.

		<p>- Pradžiai, reikia labai norėti. Tikrai norėti. Tai neturi būti vienkartinė užgaida. Tuomet reikėtų turėti automobilį ir pasidomėti vykstančiais renginiais, kuriuose galima dalyvauti standartiniu automobiliu. Vasarą – slalomo, žiemą – treko renginiuose ir pan. Taip pat galima pasivažinėti kartingais, „Nemuno žiede“, nuvykti į „Auto Moto Parką“. Yra ir keletas mokyklų, pavyzdžiui Saugaus vairavimo centras Vilniuje. Arba kreiptis tiesiai į LASF (Lietuvos automobilių sporto federaciją) – jie tikrai parekomenduos ir suteiks informacijos. Beveik kiekvieną savaitgalį kas nors vyksta.</p>		
	<i>lrytas.lt (994 698)</i>	<p>Galingojo krepšinio pinigai tęžta – A. Sabonis su kompanija jau neteko 118 tūkstančių eurų</p> <p>Kitos sporto šakos</p> <p>38. Lietuvos aeroklubas 164 800 (172, 228) 39. Lietuvos automobilių sporto federacija 52 475 (41, 66) 10. Lietuvos biliardo federacija 4 308 (5,5)</p>	2019-01-15	Minima kontekste.
	<i>15min.lt (1 278 993) diena.lt (684 290) kauno.diena.lt klaipeda.diena.lt sportas.info automanas.lt krs.lt regionunaujienos.lt</i>	<p>Automobilių sporto veteranai vėl rinksis Kauno rajone</p> <p>Dar kartą susirungti veteranus skatina ne tik puikūs jų laukiantys prizai ir diplomai, bet ir jų buvusių bendražygių atsiminimo taurės. Viena jų – Kauno rajono mero Valerijaus Makūno įsteigta Aleksandro</p>	2019-01-14	LASF senjorų komitetas minimas kaip varžybų organizatorius.

		Stulginskio universiteto ilgamečio dėstytojo, prodekano, docento, LASF garbės teisėjo Evaldo Čerškaus atminimo taurė.		
	<i>lrytas.lt (998 105)</i> <i>automanas.lt</i> <i>sportas.info</i>	<p>„KTK racing“ komandas vadovas Povilas Bonkevičius paneigė populiarų mitą apie lenktynininkus</p> <p>Povilas Bonkevičius – Kauno technikos kolegijos „KTK racing“ komandos vadovas. 2018-aisiais metais jis kartu su savo komanda inicijavo naują projektą – vairavimo akademiją moksleiviams, kurioje autosporto besidomintiems jaunuoliams buvo suteikiamos teorinės ir praktinės žinios apie šį sportą.</p> <p>Taip pat praėjusio sezono metu komanda apsilankė įvairiose varžybose, o kartu su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) paruošė 10 pradedančiųjų sportininkų bei teisėjų.</p>	2019-01-08	Pranešimas žiniasklaidai.
	<i>lzinios.lt (300 917)</i>	<p>Organizatoriai ralio dalyviams žada alinančias sąlygas</p> <p>LASF prezidentas Romas Austinskas teigė pernai svarstęs galimybę į Pietų Ameriką pasiųsti profesionalų kineziterapeutą, tačiau šios idėjos netrukus atsisakė, nes tai prieštarautų teisės aktams.</p> <p>„Dakaro ralis formaliai vertinamas kaip komercinis renginys, o paramą galima skirti tik oficialioms varžyboms ar olimpinėms sporto šakoms. Tad nors</p>	2019-01-06	Pateikiamas LASF prezidento komentaras.

		ralis sulaukia milžiniško populiarumo, oficialiai jis neturi jokio statuso, net jei kuris mūsiškis jame ir nugalėtų“, - pasakoja R. Austinskas.		
	15min.lt (1 278 993) lrt.lt (557 015) automanas.lt	LASF atstovas: „dragas“ iš hobia gali virsti verslu Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) drago komiteto narys Andrius Tiknius teigė, jog drago padėtis Lietuvoje pakankamai gera – turime modernias taisykles, drausmingai organizuojamus renginius ir neprastą automobilių parką, o dabar lieka šią sporto šaką transformuoti iš hobia į verslą.	2019-01-04	Pranešimas žiniasklaidai.
	delfi.lt (1 380 340) 15min.lt (1 278 993) lrytas.lt (994 698) lrt.lt (557 015) automanas.lt republika.lt sportas.lt (684 290) etapius.lt (354 059) sportas.info kvitrina.lt alfa.lt paninfo.lt kaunoaleja.lt ebus.lt budas.lt autoledi.lt autobiznis.lt tvnaujienos.lt	Lietuvių vienybė Dakare: misija (ne)įmanoma Kitose pasaulio šalyse į šiuos dalykus greičiausiai niekas pernelyg nekreipia dėmesio, bet Lietuvoje svarbi kiekviena smulkmena. LASF prezidentas Romas Austinskas praėjusiais metais svarstęs galimybę siųsti į Pietų Ameriką profesionalų kineziterapeutą-masažuotoją, kuris mūsiškiams pilotams padėtų atgauti jėgas po kasdienių alinančių krūvių trasoje, galiausiai turėjo sumanymo atsisakyti. Finansuoti tokio specialisto komandiruotę būtų įmanoma vieninteliu būdu – surandant privačių rėmėjų. Formaliai tokių lėšų skyrimas iš LASF biudžeto būtų traktuojamas kaip prasilenkiantis su teisės aktais.	2019-01-03	Pateikiamas LASF prezidento komentaras.
	diena.lt (684 290) kauno.diena.lt	Žiedo lenktynės turi naują organizatorių	2019-01-02	Pateikiami LASF atstovų komentarai.

		Po paskutinio šių metų etapo Estijos „Autoplus.lt Fast Lap“ organizatoriai pareiškė, kad baigia 10 metų augintą projektą. Kurį laiką automobilių sporto bendruomenę kamavo nežinia, mat nebeliko pagrindinio Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato organizatoriaus, o tačiau Lietuvos automobilių sporto federacija išsklaidė abejones dėl šio sporto ateities.		
	<i>diena.lt (684 290)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i>	Ralis keliasi į virtualią realybę Prasidėjo registracija į pirmąjį Lietuvos istorijoje virtualaus ralio čempionatą. Drauge su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) organizuojamos pirmenybės turės „Skuba e-LARČ“ pavadinimą ir atkartos realaus Lietuvos automobilių ralio čempionato (LARČ) kalendorių.	2019-01-02	LASF minima, kaip viena iš organizatorių.

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Veteranų turnyro nugalėtojas – ukmergiškis Evaldas Čirba

2019-01-25

„Žiema – kaip pagal užsakymą, visos sąlygos geram kalėdiniam slalomui“, – taip ir panašiai kalbėjo šalies automobilių sporto veteranai, susirinkę į tradicinį, jau per keturis dešimtmečius gyvuojantį veteranų slalomo turnyrą, surengtą Kauno rajone, aikštelėje šalia Aleksandro Stulginskio universiteto.

Šį turnyrą ketinta surengti prieš didžiąsias metų šventes, tačiau sniego stoka paskatino kiek lukterėti. Ir ne veltui. Savaitgalį visa trasa bolavo sniegu, po kuriuo slėpėsi ledas, veteranams priminęs klastingas trasas, kokiose jie lenktyniavo gražiausiais savo jaunystės metais.

Susirinkusius pasveikino Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentas Romas Austinskas, Lietuvos automobilių klub (LAK) prezidentas Rolandas Dovidaitis, LASF senjorų komiteto pirmininkas Evaldas Torrau, LASF teisėjų komiteto pirmininkas Šarūnas Liesis, Tarptautinės automobilių sporto veteranų asociacijos direktorius Romualdas Mažuolis, Žemės ūkio mokslo ir technologijų parko direktorius Virginijus Venskutonis, Kauno rajono savivaldybės Akademijos seniūnijos seniūnas Skirmantas Nominaitis ir kiti.

Labiausiai nusipelnusiems ir jubiliejus švenčiantiems sporto veteranams įteikti Kūno kultūros ir sporto departamento, LASF, Lietuvos automobilių klubo, Kauno rajono savivaldybės apdovanojimai ir padėkos.

Įkvėpti šventiško varžybų atidarymo visi 64 susirinkę automobilių sporto veteranai išskubėjo stebėti pirmojo važiavimo. Nuogaštauta, kad tokioje slidžioje trasoje jie bus priversti važiuoti itin atsargiai, tad vargu ar galima tikėtis gerų rezultatų.

Varžybų rengėjai – Tarptautinė automobilių sporto veteranų asociacija, LASF senjorų komitetas, Lietuvos automobilių, Kauno automobalininkų bei Lietuvos „Porsche“ klubai – veteranus suskirstė į grupes, sudarytas ne tik pagal dalyvių amžių, bet ir jų veiklos pobūdį. Atskirai varžėsi pirmieji vairuotojai ir buvę jų šturmanai, sporto meistrai ir teisėjai veteranai, automobilių klubų nariai ir rėmėjai, moterys ir jaunimas bei renginio svečiai.

Tačiau trasa visiems buvo vienoda. Čia ir paaiškėjo, kurio iš veteranų parakinė dar nesudrėkusi ir kuris išsaugojo daugiausia azarto, neprarasdamas vairavimo įgūdžių.

Veteranų varžybas stebėjusiai grupei A. Stulginskio universiteto studentų tai buvo puiki pamoka, kaip valdyti automobilį slidžioje trasoje ir nepervertinti savo jėgų.

Pradėjusieji varžybas dažniausiai trasą įveikdavo per 1 minutę ir keletą sekundžių. Varžovais tapę kolegos spėliojo, kuriam pirmajam pavyks slidžią trasą nuvažiuoti greičiau nei per minutę, o kad tikrai atsiras tokių, neabejoto niekas.

Neilgai trukus varžovams pirštinę metė 2004 metų šalies automobilių ralio čempionas, verslininkas iš Ukmergės Evaldas Čirba, įveikęs trasą per 54,46 sek.

Nors šis rezultatas įkvėpė varžovus, tačiau Evaldo pasiekimo jau niekam nepavyko pagerinti. Tad slalomo nugalėtojas išsivežė ir docento Evaldo Čerškaus atminimo taure, kurią įsteigė Kauno rajono savivaldybės meras Velerijus Makūnas.

„Nuo tų atmintinų 2004-ųjų iki šio mielo man laimėjimo veteranų įskaitoje nepastebimai prabėgo jau 15 metų, tačiau noras pasivaržyti trasose, kaip ir tada, niekur nedingo“, – rankose laikydamas ką tik iškovotus trofėjus šypsojosi visad gerai nusiteikęs 52-eris E. Čirba, kurį vadinti sporto veteranu neapsiverčia liežuvis.

Antrąjį greičiausią laiką (55,67 sek.) užfiksavo sporto teisėjų veteranų grupėje rungtyniaavęs Romanas Klepackas, pranokęs Tomą Savicką (56,82 sek.), Ričardą Janušaitį (57,16 sek.), Mindaugą Karklį (57,34 sek.), Algimantą Mozūraitį (57,60 sek.), Zenių Balčiūną (57,64), Saulių Kazėną (58,39 sek.), tikru slalomo meistru tituluojamą Alfredą Štarą (59,09 sek.), Jevgenijų Sazonovą (59,21 sek.) ir kitus.

Tačiau nugalėtojų ir prizininkų pagerbimo ceremonijoje daugiausia aplodismentų susilaukė niekad nepraleidžianti veteranų varžybų 62-eris Laima Suchich, laimėjusi moterų įskaitą ir tapusi slalomo karaliene.

Šiltai pasitikti ir trasos šeimininkai – 7 slalomo entuziastų komanda iš Kauno rajono savivaldybės Akademijos seniūnijos. Pranašumą įrodė Povilas Valatka, nedaug atsilikęs nuo daug labiau patyrusių šios sporto šakos meistrų, kuriems toks išbandymas – jau tradicija.

Slalomo aikštelėje pasirodė ir Lietuvos automobilių klubo „Retroklasika“ atstovai, kurių ginčą laimėjo Modestas Jakas, su „Toyota Celica“ įveikęs trasą per 58,95 sek.

Vykusią atkaklią kovą dėl sekundžių bene iškalbingiausiai liudija faktas, kad keturių paskutiniųjų ralių „Aplink Lietuvą“ nugalėtojas Audronis Gulbinas, kartu su kitais 10-čia dalyvių varžėsis pirmojoje sporto meistrų veteranų grupėje, liko tik penktas.

Be jau minėtų E. Čirbos, L. Suchich ir M. Jako, atskirų klasių nugalėtojais tapo vyriausias turnyro dalyvis, 83-jų Algirdas Rymonis, Z. Balčiūnas, R. Klepackas, S. Kazėnas, Albinas Andrašiūnas, A. Mozūraitis, Alvydas Gilyš, Danielius Saukevičius, Vidmantas Dailidė, Vladas Juozas Petrauskas, R. Janušaitis ir Olegas Krikštanis.

Grupių nugalėtojai apdovanoti buvusių bendražygių lenktynių trasose atminimo taurėmis, kurias įsteigė LASF prezidentas R. Austinskas, LAK prezidentas R. Dovidaitis, AB „Kauno grūdai“ generalinis direktorius Tautvydas Barštys, daugkartinis šalies čempionas Ramūnas Čapkauskas, tarptautinės automobilių sporto veteranų asociacijos direktorius R. Mažuolis ir LASF senjorų komiteto pirmininkas E. Torrau.

Daugelį metų LASF vadovavusio Sigitos Alesiaus atminimo taurė įteikta A. Giliui, Romo Barkausko – A. Mozūraičiui, o Iljos Ostrovskio – R. Janušaičiui.

Vieno seniausių šalyje ralio „Kauno ruduo“ pirmojo laimėtojo Romo Jakučionio atminimo taurę iškovojo A. Rymonis, o vieno šio veteranų sportinio sąjūdžio pradininkų – Vidmanto Čiutelės – taurė įteikta V. J. Petrauskui.

Nusipelnusių sporto meistrų, kauniečių Kastyčio ir Arvydo Girdauskų atminimo taure džiaugėsi Z. Balčiūnas.

Veteranų automobilių slalomo komandinę įskaitą laimėjo Kauno miesto komanda, pranokusi Vilniaus, Tauragės, Kauno rajono, Kelmės ir Kėdainių senjorus.

Internetė:

<http://gzeme.lt/2019/01/veteranu-turnyro-nugaletojas-ukmergiskis-evaldas-cirba/>

Veteranų slalomo dalyvius įkvėpė neblėstantis azartas

2019-01-21

„Žiema – kaip pagal užsakymą, visos sąlygos geram kalėdiniam slalomui“, – taip ir panašiai kalbėjo šalies automobilių sporto veteranai, susirinkę į tradicinį veteranų slalomo turnyrą. Renginys vyko Kauno rajone, aikštelėje šalia Aleksandro Stulginskio universiteto.

Šį turnyrą ketinta surengti prieš didžiąsias metų šventes, tačiau sniego stoka paskatino kiek palaukti. Ir ne veltui.

Savaitgalį visa trasa bolavo sniegu, po kuriuo slėpėsi ledas, veteranams priminęs klatingas trasas, kokiose jie lenktyniavo gražiausiais savo jaunystės metais.

Labiausiai nusipelnusiems ir jubiliejus švenčiantiems sporto veteranams įteikti Kūno kultūros ir sporto departamento, LASF, Lietuvos automobilių klubo, Kauno rajono savivaldybės apdovanojimai ir padėkos.

Pamoka studentams

Įkvėpti šventiško varžybų atidarymo visi 64 susirinkusieji automobilių sporto veteranai išskubėjo stebėti pirmojo važiavimo.

Nuogaštauta, kad tokioje slidžioje trasoje jie bus priversti važiuoti itin atsargiai, tad vargu ar galima tikėtis gerų rezultatų.

Varžybų organizatoriai veteranus suskirstė į sudarytas ne tik pagal dalyvių amžių, bet ir jų veiklos pobūdį.

Atskirai varžėsi pirmieji vairuotojai ir buvę jų šturmanai, sporto meistrai ir teisėjai veteranai, automobilių klubų nariai ir rėmėjai, moterys ir jaunimas bei renginio svečiai.

Tačiau trasa – visiems buvo vienoda. Čia ir paaiškėjo, kuris iš veteranų išsaugojo daugiausia azarto ir neprarado vairavimo įgūdžių.

Veteranų varžybas stebėjusiai grupei A. Stulginskio universiteto studentų tai buvo puiki pamoka, kaip valdyti automobilį slidžioje trasoje ir nepervertinti savo jėgų.

Taurė – ralio čempionui

Pradėjusieji varžybas dažniausiai trasą įveikdavo per 1 min. ir keletą sekundžių.

Varžovais tapę kolegos spėliojo, kuriam pirmajam pavyks slidžią trasą nuvažiuoti greičiau nei per minutę, o kad tikrai atsiras tokių, neabejojo niekas.

Neilgai trukus varžovams pirštinę metė 2004 metų šalies automobilių ralio čempionas, verslininkas iš Ukmergės Evaldas Čirba, įveikęs trasą per 54,46 sek.

Nors šis rezultatas įkvėpė varžovus, tačiau pasiekimo jau niekam nepavyko pagerinti.

Slalomo nugalėtojas išsivežė ir bendravardžio docento Čerškaus atminimo taurę.

„Nuo tų atmintinų 2004-ųjų iki šio mielo man laimėjimo veteranų įskaitoje nepastebimai prabėgo jau 15 metų, tačiau noras pasivaržyti trasose niekur nedingo“, – rankose laikydamas ką tik iškovotus trofėjus šypsojosi visad gerai nusiteikęs 52-ųjų E. Čirba.

Antrąjį greičiausiąjį laiką (55,67 sek.) užfiksavo sporto teisėjų veteranų grupėje rungtyniaavęs Romanas Klepackas, pranokęs Tomą Savicką (56,82 sek.).

Vyko atkakli kova

Tačiau nugalėtojų ir prizininkų pagerbimo ceremonijoje daugiausia aplodismentų susilaukė niekad nepraleidžianti veteranų varžybų 62-ųjų Laima Suchich, laimėjusi moterų įskaitą ir tapusi slalomo karaliene.

Šiltai pasitikti ir trasos šeimininkai – 7 slalomo entuziastų komanda iš Kauno rajono savivaldybės Akademijos seniūnijos.

Pranašumą įrodė Povilas Valatka, nedaug atsilikęs nuo daug labiau patyrusių šios sporto šakos meistrų, kuriems toks išbandymas – jau tradicija.

Slalomo aikštelėje pasirodė ir Lietuvos automobilių klubo „Retroklasika“ atstovai, kurių ginčą laimėjo Modestas Jakas su „Toyota Celica“ įveikęs trasą per 58,95 sek.

Vykusią atkaklią kovą dėl sekundžių iškalbingai liudija faktas, kad keturių paskutiniųjų ralių „Aplink Lietuvą“ nugalėtojas Audronis Gulbinas, kuris kartu su kitais 10-čia dalyvių varžėsi pirmojoje sporto meistrų veteranų grupėje, liko tik penktas.

Išsidalino kitus apdovanojimus

Be jau minėtų E. Čirbos, L. Suchich ir M. Jako, atskirų klasių nugalėtojais tapo vyriausias turnyro dalyvis, 83-jų Algirdas Rymonis, Z. Balčiūnas, R. Klepackas, S. Kazėnas, Albinas Andrašiūnas, A. Mozūraitis, Alvydas Gilys, Danielius Saukevičius, Vidmantas Dailidė, Vladas Juozas Petrauskas, R. Janušaitis ir Olegas Krikštanis.

Daugelį metų LASF vadovavusio Sigito Alesiaus atminimo taurė įteikta A. Giliui, Romo Barkausko A. Mozūraičiui, o Iljos Ostrovskio – R. Janušaičiui.

Vieno seniausių šalyje ralio „Kauno ruduo“ pirmojo laimėtojo Romo Jakučionio atminimo taurę iškovoją A. Rymonis, o vieno šio veteranų sportinio sąjūdžio pradininkų – Vidmanto Čiutelės – taurė įteikta V. J. Petrauskui.

Nusipelnusių sporto meistrų, kauniečių Kastyčio ir Arvydo Girdauskų, atminimo taure džiaugėsi Z. Balčiūnas.

Veteranų automobilių slalomo komandinę įskaitą laimėjo Kauno miesto komanda, pranokusi Vilniaus, Tauragės, Kauno rajono, Kelmės ir Kėdainių senjorus.

Internetė:

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/01/21/news/veteranu-slalomo-dalyvius-ikvepe-neblestantis-azartas-8940720/>

<http://www.automanas.lt/veteranu-slalome-apdovanoti-labiausiai-nusipelne-ir-jubiliejus-svenciantys-sporto-veteranai/>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/varzovus-ikvepe-neblestantis-2004-m-cempiono-azartas-897836>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/varzovus-ikvepe-neblestantis-2004-m-cempiono-azartas-897836>

<https://www.etaplius.lt/varzovus-ikvepe-neblestantis-cempiono-azartas/>

<http://www.sportas.info/naujienos/47093-slidzioje-trasoje-azartiskos-lenktynes.html>

<http://www.auto-bild.lt/2019/01/varzovus-ikvepe-neblestantis-2004-m-cempiono-azartas/>

<https://www.krs.lt/savivaldybe/naujienos/autoveteranai/>

<http://www.kauneciams.lt/kauno-rajone-ikvepiantis-veteranu-slalomas/>

„Winter Rally“ startas – ir virtualioje erdvėje

2019-01-21

Likus mažiau nei savaitei iki „Winter Rally 2019“ startavo oficialios Lietuvos automobilių sporto federacijos patvirtintos elektroninio sporto pirmenybės „Skuba e-LARČ“. Tai yra kompiuterinio ralio simulatoriaus platformoje rengiamas čempionatas, kurio pirmasis etapas primena realaus „Winter Rally“ trasas.

Virtualiose lenktynėse jau startavo daugiau nei 120 dalyvių iš 25 pasaulio šalių.

Šie metai yra pirmieji, kuomet Lietuvos automobilių ralių papildo ir oficialios virtualios varžybos, kuriose gali dalyvauti kiekvienas ralio gerbėjas.

Jeigu Utenos ir Molėtų apylinkėse vyksiantis „Winter Rally“ pradės Lietuvos ralio bei sprinto sezonus, tai virtuali jo versija davė startą elektroniniam mūsų šalies čempionatui.

Skirtingai nuo realaus etapo, pirmojo etapo greičio ruožus dalyviai gali nuvažiuoti per šešių dienų terminą.

Nugalėtojas paaiškėja susumavus visų finišavusiųjų rezultatus, kurie įveikė trasą, parinktą taip, kad maksimaliai tiksliai atitiktų „Winter Rally 2019“ greičio ruožų konfigūraciją ir dangą.

Virtualaus etapo bendras greičio ruožų ilgis yra kiek trumpesnis nei tikrojo ir iš viso sudaro beveik 91 kilometrą.

Nors dalyvavimui tikrame ralyje reikia atlikti nemažai paruošiamųjų darbų, startuoti virtualioje gali kiekvienas norintis net neišeidamas iš namų.

Kadangi elektroninės pirmenybės vyksta tikroviškame automobilių lenktynių simulatoriuje, siekiant geriausio rezultato, reikalingas specialus vairas, padedantis tiksliai įveikti virtualus kilometrus.

Galioja pagrindinė taisyklė

Tikslumas yra būtinas, kadangi kaip ir tikrovėje, net menka klaida gali reikšti ralio pabaigą.

Dėl šios priežasties taisyklė, kad norint nugalėti pirmiausia reikia atvažiuoti iki finišo, neabejotinai tinka ir elektroninėje erdvėje.

Šiuo metu dėl virtualaus „Winter Rally 2019“ nugalėtojo vardo kovoja greičiausi „Richard Burns Rally“ vairuotojai iš viso pasaulio.

Šis klasikinis simulatorius yra naudojamas kaip platforma „Skuba e-LARČ“ pirmenybėms.

Tarptautinėje bendruomenėje sutartinai pripažįstama, kad kol kas nėra sukurta nieko, kas tikroviškiau atkartotų realias sąlygas už šį visiems puikiai pažįstamą simulatorių.

Virtualus „Winter Rally“ vyks iki sausio 23-osios dienos – tą pačią dieną paaiškės ir etapo nugalėtojai. Oficialus čempionato tinklapis ir daugiau informacijos, kaip jame dalyvauti – e-larc.lt

Pirmasis Lietuvos ralio čempionatas „Winter Rally“ vyks Utenos ir Molėtų apylinkėse 2019 metų sausio 25–26 dienomis.

Internetė:

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/01/21/news/-winter-rally-startas-ir-virtualioje-erdveje-8943687/>

<https://www.sportas.lt/naujiena/269605/winter-rally-startas-ir-virtualioje-erdveje>

http://www.sportas.info/naujienos/47110-winter_rally_ir_virtualioje_erdveje.html

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

<http://kaunoaleja.lt/winter-rally-startas-ir-virtualioje-erdveje/>

Lietuviai jau gali lenktyniauti su elitiniais varžovais

2019-01-21

Praėjusią savaitę Peru finišavusiame 41-ame Dakaro ralyje vieni Lietuvos lenktynininkai gerino rekordus, kiti neslėpė apmaudo dėl neišsipildžiusių lūkesčių.

Pernai Antano Juknevičiaus pasiektas rekordas – 12 vieta automobilių įskaitoje – gyvavo vos vienus metus. Šiomet šį rezultatą pagerino Benediktas Vanagas, su šturmanu lenku Sebastianu Rozwadowskiu – bendrojoje įskaitoje užėmė 11poziciją. Tai ne tik Lietuvos, bet ir Baltijos šalių rekordas Dakare. Beje, šiam ekipažui pritrūko vos 5 sekundžių iki 10 vietos.

„Pastarieji dveji metai ralyje mums nebuvo geri. Tačiau šiemet atvykome kur kas geriau pasirengę, ir tai nulėmė galutinį rezultatą, – po finišo kalbėjo B. Vanagas. – Būdami dešimti švęstume dar labiau. Tikrai žinau, kur galėjome tas penkias sekundes atsikovoti. Tačiau buvome sutarę, kad paskutiniame greičio ruože nerizikuosime ir finišą pasieksime saugiai.“

Iš karto už B. Vanago finišavo Vaidotas Žala su šturmanu Sauliumi Jurgelėnu. 12 vieta – aukščiausias jų pasiekimas šiame ralyje.

Tačiau A. Juknevičius su šturmanu Dariumi Vaičiuliu šiemet savo potencialo neišnaudojo. Lietuvių problemos prasidėjo jau pirmosiomis ralio dienomis, kai dėl lūžusio akceleratoriaus pedalo A. Juknevičius nesuvaldė mašinos, ir ji vertėsi per kopą. Tuomet buvo pažeistas variklis, kuris kituose etapuose kaito, jį mechanikams teko skubiai perrinkti. Dėl to lietuvių ekipažas bendrojoje įskaitoje smuko žemyn ir vienu metu net svarstė trauktis iš varžybų. Dešimtame Dakaro ralyje dalyvavęs A. Juknevičius galiausiai atsikratė problemų ir užėmė 36 vietą.

„Vienu metu atrodė, kad šiemet finišuoti mums nelemta, tačiau atsilaikėme. Antra ralio dalis buvo nebloga, bet pirma dar ilgai sapnuosis košmaruose. Po visų problemų turėjome parodyti tvirtą charakterį ir neprarasti azarto. Bet atlaikius visus iššūkius noro gerai pasirodyti kitais metais bus dar daugiau“, – ryžtingai kalbėjo A. Juknevičius.

Motociklininkų varžybas baigė vienas iš dviejų lietuvių. Ralio debutantas Arūnas Gelažninkas užėmė 24 vietą. Tai aukščiausia Lietuvos motociklininkų užimta pozicija per ralio istoriją.

„Tikėjausi vietos 50-tuke ir sakiau, kad finišuoti 30-tuke būtų nuostabu. Todėl esu labai laimingas. Dakaras atėmė daug jėgų, bet finišavus tokioje pozicijoje nuovargio tarsi neliko“, – džiaugėsi A. Gelažninkas.

Nuotykis Peru labai apmaudžiai baigėsi Baliui Bardauskui. Paskutiniame etape jis susilaužė abi plaštakas ir turėjo trauktis iš varžybų.

Apie mūsiškių pasiekimus Dakaro ralyje „Lietuvos žinios“ kalbėjosi su automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentu Romu Austinsku.

– Ką Lietuvai reiškia B. Vanago užimta rekordinė 11 vieta?

– Dakaro ralis yra savotiška automobilių sporto olimpiada ir šis pasiekimas nuostabus. Ypač tokiai mažai valstybei kaip Lietuva, kuriai automobilių įskaitoje atstovavo net trys ekipažai. Pažymėtina, kad jie į varžybas vyko savo iniciatyva, rėmėjų paskatinti,

be valstybės paramos. B. Vanago galutinė pozicija fantastiška. Pamenu, drauge vykome į pirmąjį jo ralį 2013 metais. Tuomet Benas kalbėjo drąsiai, keldamas tikslą būti dešimtuoke. Prireikė septynių ralių, kad tikslas būtų beveik pasiektas, tiesa, iki dešimtuko pritrūko vos 5 sekundžių.

Šis Dakaro ralis buvo vienas sudėtingiausių, jame netrūko klastingų smėlio kopų, kur klimpo visi dalyviai, ir akmenuotų trasų, kuriose sportininkai daužė ratus bei padangas. Mūsiškiai atsilaikė, ir tai rodo jų brandą. Džiugu dėl Vaidoto Žalos progreso, jis yra puikus pozityvumo pavyzdys. A. Juknevičiui šiemet nesisekė, jam teks rimtai padirbėti prieš kitų metų pasirodymą. Vis dėlto manau, kad lietuviai gali dar labiau pasitempti. Kalbu apie tikslesnį važdavimą ir navigavimą lenktynių trasoje.

– Prieš kelerius metus lietuviai taikydavo į vietą tarp 20 geriausiųjų, o dabar yra ant pirmojo 10-tuko slenksčio. Progresą lemia patikimesnė technika bei patirtis?

– Sutinku, bet yra ir kitas faktorius – sumažėjęs dalyvių skaičius. B. Vanagai debiutuojant Dakare, automobilių įskaitoje varžėsi pusanthro šimto ekipažų, šiemet jų buvo tik šimtas. Automobilių sportas pasaulyje išgyvena krizę. Jaunimui šioje sporto šakoje vis sunkiau įsitvirtinti, nes jie patys kalba, kad tai yra „senių“ sportas. Be to, tai ne tik beprotiškai įdomus, bet ir labai brangus užsiėmimas. Todėl dalyvių Dakaro ralyje mažėja. Šiemet iš 100 startavusiųjų finišavo 56. Konkurentų pasitraukimas leidžia kilti į aukštesnę poziciją. Dėl avarijos iškritęs prancūzas Stephane'as Peterhanselis arba anksčiau pasitraukęs rusas Vladimiras Vasiljevas tikrai būtų finišavę aukštesiose vietose. Tačiau nepaisydami to lietuviai jau gali kovoti dėl elitinių pozicijų.

– Išvykdamas į savo dešimtą ralį A. Juknevičius viename interviu pareiškė, kad tik laiko klausimas, kada lietuvis nugalės Dakare. Sutinkate su tokia mintimi?

– O kas galėtų tai paneigti? (Juokiasi.) Imkime lenko Jakubo Przygonskio pavyzdį. Kadaisė jis kartu su mūsiškiais kovojo dėl vietų trečiame dešimtuoke, o šiemet finišavo ketvirtas. Tai rodo, kad ne šventieji puodus lipdo ir viskas yra įmanoma. Tiesa, kol kas didžiausia problema lieka ribotos finansinės galimybės. Nuo jų priklauso, kiek kokybiškų automobilio dalių nusiveši į Dakarą ir kaip dažnai galėsi sau leisti prabangą jas keisti. Todėl LASF tikslas yra sėsti su valdžios vyrais prie vieno stalo ir juos įtikinti, kad mūsų lenktynininkams reikalinga valstybinė parama. Būdamas sporto vadovu, į Dakaro ralį vykstantiems sportininkams kasmet tikrai skirčiau 300 tūkst. eurų paramą.

– Bet juk pats sakėte, kad Dakaro ralis yra komercinės varžybos, ir pagal įstatymus, jo dalyviams paramos negali skirti nei LASF, nei Sporto departamentas.

– Taip, bet galime pakeisti formuluotę ar šių varžybų vertinimo kriterijus. Visi matome, koks populiarus Dakaro ralis Lietuvoje, kaip kyla susidomėjimas juo. Lietuviai 20 dienų gyvena ralio naujienomis, jaučia emocinį pakilimą. Tai pozityvus reiškinys, tad kodėl negalime pasirūpinti tuo, kas džiugina žmones?

– Tyrimai rodo, kad apie du trečdaliai lietuvių seka Dakaro ralio naujienas. Kaip paaiškinti tokį fenomeną?

– Manau, kad pirmiausia ralio organizatoriai šias varžybas visuomet padaro įdomias. Jie aukštai išsikėlę reikalavimų kartelę ir jos nenuleidžia, turi tam tikrų gudrybių, kaip tai pasiekti. Šiemet sumažėjo dalyvių skaičius, bet organizatoriai startinio mokesčio nesumažino, o ralį sutrumpino 4 dienomis. Taip jie išlaikė tas pačias organizavimo lėšas. O varžybos tapo sudėtingesnės ir kartu – įdomesnės.

– Tarptautinė automobilių sporto federacija FIA nėra pripažinusi Dakaro ralio oficialiomis varžybomis. Koks FIA požiūris šiuo klausimu?

– Gana geranoriškas. FIA ir ralį rengianti organizacija A.S.O. palaiko draugiškus santykius. Žinoma, FIA turi aukščiausios valdžios kozirį, tačiau juo grėsmingai nemojuoja. Manau, jog ši taika pasiekta todėl, kad ir FIA, ir A.S.O. vadovauja prancūzai, randantys bendrą kalbą. Be to, Dakaro ralyje galioja FIA varžybų reglamentas ir taisyklės. Pagaliau šias varžybas FIA leido vadinti raliu, nes anksčiau A.S.O. jį oficialiai įvardijo kaip „Dakaro odisėją“.

– Beveik tuo pačiu metu vyksta ir „Africa Eco Race“ ralis, organizuojamas šiaurės vakarų Afrikoje, senojo Dakaro ralio maršrutu. Tačiau šios varžybos trūksta prestižo.

– „Africa Eco Race“ organizatorius prancūzas Jeanas-Louis Schlesseras – praeityje garsus lenktynininkas ir labai įtakingas žmogus, tačiau rinkodaros srityje beviltiškai pralaimi A.S.O. J.-L. Schlesseras įvairiais klausimais asmeniškai bendrauja su Afrikos valstybių vadovais, bet jo rengiamų varžybų komunikacija yra labai žemo lygio. Žinoma, J.-L. Schlesseras neturi tokio biudžeto kaip A.S.O., kuri daug dėmesio skiria Dakaro ralio rinkodarai ir jam nušviesti. Todėl bendrame kontekste „Africa Eco Race“ varžybos lieka nuošalyje

– Į Dakaro ralį veržiasi vis daugiau Lietuvos lenktynininkų. Ar ateityje jame galime sulaukti ir lietuvių moterų?

– Prisiminkime, kad „Africa Eco Race“ varžybose Ginto Petraus šturmane yra buvusi jo žmona Seimo narė Agnė Bilotaitė. Lietuvos moterys yra stiprios ir ryžtingos, pasižymi lyderių savybėmis ir eina aukštas pareigas valdžioje. Todėl nereikėtų

nustepti, jei kada nors Dakaro ralyje pamatysime ir lietuvaitę. Tam tikrose srityse moterys turi net daugiau privalumų nei vyrai. Tik primityvaus mąstymo žmogus gali manyti, kad joms Dakare ne vieta.

Dakaro raliu rezultatai

Motociklų įskaita. 1. Toby Price'as (Australija, KTM) 33 val. 57 min. 16 sek.; 2. Matthiasas Walkneris (Austrija, KTM) +9:13; 3. Samas Sunderlandas (Didžioji Britanija, KTM) +13:34;.. 24. Arūnas Gelažninkas (Lietuva, KTM) +9:07:23... Balys Bardauskas (Lietuva, KTM) nefinišavo.

Automobilių įskaita. 1. Nasser Al-Attiyah (Kataras, „Toyota“) 34 val. 38 min. 14 sek.; 2. Nani Roma (Ispanija, „Mini X-Raid“) +46:42; 3. Sebastienas Loebas (Prancūzija, „PH-Sport“) +1:54:18... 11. Benediktas Vanagas (Lietuva, „Toyota“) +8:10:03; 12. Vaidotas Žala (Lietuva, „Toyota“) +9:03:49... 36. Antanas Juknevičius (Lietuva, „Toyota“) +34:16:28.

Sunkvežimių įskaita. 1. Eduardas Nikolajevas (Rusija, „Kamaz“) 41 val. 1 min. 35 sek.; 2. Dmitrijus Sotnikovas (Rusija, „Kamaz“) +25:36; 3. Gerardas de Rooy (Olandija, „Iveco“) +1:34:44.

Giedrius Notkus: naudingas patarimas kelių ereliui – geriau nei baudos

2019-01-17

Raliu čempionas Giedrius Notkus prisipažįsta, jog šie metai jam bus dar sunkesni: nepavykus suremontuoti per treniruotes apgadinto automobilio, važiuoti teks senuoju „Mitsubishi EVO VIII“, už nugaros – eilė greitų sportininkų, išalkusių pergalės, o žmona čempionate dalyvauti leido tik išprausta į kampą visos raliu bendruomenės akyse. Tačiau, kaip sako G. Notkus, ralis – traukia kaip magnetas. Vieni sako, jog tai liga, kiti – kad gyvenimo būdas. O Giedrius prisipažįsta, jog nepasirodžius varžybose mėnesį ar du, pradeda jausti, jog kažko trūksta, kažkas ne taip.

Užsispyrimo nestokojantis lenktynininkas neseniai pranešė, jog, nepaisant visų trukdžių, grįžta į raliu trasas. Pirmasis startas – Lietuvos raliu čempionato etape „Winter Rally“. Likus daugiau nei savaitei iki oficialaus sezono pradžios, G. Notkus sutiko pasikabėti apie lenktyniavimą trasose ir galynėjimąsi bendrojo naudojimo keliuose.

- Auksinis klausimas: kaip tapti čempionu?

- Vienintelis kelias į sėkmę – treniruotės. Tai galioja bet kuriame sporte. Tik, aišku, mūsų treniruotės labai brangios, tad ir išvykti į jas tenka ne taip dažnai, kaip norėtusi. Bet visada prieš varžybas vykstame pas kitus organizatorius ir pasirinktose trasose važinėjame dieną ar dvi. Taip pat dažnai dalyvauju mėgėjiškose varžybose, jeigu tik turiu tam laiko.

- „Noriu tapti lenktynininku“ – turbūt dažnai girdima frazė. Kaip iš tiesų to pasiekti?

- Pradžiai, reikia labai norėti. Tikrai norėti. Tai neturi būti vienkartinė užgaida. Tuomet reikėtų turėti automobilį ir pasidomėti vykstančiais renginiais, kuriuose galima dalyvauti standartiniu automobiliu. Vasarą – slalomo, žiemą – treko renginiuose ir pan. Taip pat galima pasivažinėti kartingais, „Nemuno žiede“, nuvykti į „Auto Moto Parką“. Yra ir keletas mokyklų, pavyzdžiui, Saugaus vairavimo centras Vilniuje. Arba kreiptis tiesiai į LASF (Lietuvos automobilių sporto federaciją) – jie tikrai parekomuos ir suteiks informacijos. Beveik kiekvieną savaitgalį kas nors vyksta.

- Kaip pats pradėjote karjerą?

- Aš nuo mažens domėjausi automobilių sporto šakomis. Iš pradžių buvo kartingai, vėliau – dalyvavimas mėgėjiškose varžybose automobiliu, slalomai, trekai... Jau virš 20 metų dalyvauju automobilių sporte ir po truputį, kantriai kilau į viršų. Buvo visko – nusivylimų, gedimų, avarijų. Bet užsispyrimas ir kovingumas niekur nedingo.

- Teigiate, jog suprantate chuliganiškus vairuotojus?

- Taip, aš juos suprantu, nes ir pats jaunystėje nebuvo pavyzdingas vairuotojas. Tačiau jokiais būdais nepateisinu tokių, kurie kelia grėsmę aplinkiniams. Todėl norintiems „paspausti“ siūlyčiau nuvažiuoti į Kačerginę, „Auto Moto Parką“, Simuliatorių akademiją, Kuršėnų mokymo centro hipodromą. Valanda kainuos 20–30 Eur, atvykę vairuotojai išsikraus ir gatvėse lakstyti noras nebekils. Galbūt, net bus pajauta ir lenktynininko gyslė? Gal norėsis lenktyniausi ne gatvėse, o trasose?

Pastebėjau, jog greičio ruožuose lietuviai yra kovotojai, norint pasiekti rezultato važiuojama „ant ribos“. Bet visada gerbiame savo konkurentus, esant bėdai – padedame vieni kitiems. O vairuotojams bendrojo naudojimo keliuose trūksta pagarbos. Visi kažkur skuba, lekia, nepraleidžia vieni kitų. Yra tekę matyti, kaip keliu nepasidaliję vairuotojai, išsiaiškinti tiesą mėgina kumščiais...

Keliuose vairuotojams reikėtų būti budresniems ir tolerantiškesniems. Manau, kad geras pavyzdys ar naudingas patarimas yra geriau nei kumščiai, baudos ar apribojimai. Tik reikia nukreipti teisinga linkme.

Pirmasis Lietuvos ralio čempionatas „Winter Rally“ vyks Utenos ir Molėtų apylinkėse sausio 25–26 dienomis. Bilietus įsigyti ir daugiau informacijos apie renginį, nemokamą koncertą, atnaujintus greičio ruožus ir festivalio miestelį rasti galite oficialioje organizatoriaus svetainėje www.winterrally.lt.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/giedrius-notkus-naudingas-patarimas-keliu-ereliui-geriau-nei-baudos-25-1089254>

<http://www.automanas.lt/giedrius-notkus-naudingas-patarimas-keliu-ereliui-geriau-nei-baudos/>

<https://www.sportas.lt/naujiena/269290/g-notkus-naudingas-patarimas-keliu-ereliui-geriau-nei-baudos>

Galingojo krepšinio pinigai težta – A. Sabonis su kompanija jau neteko 118 tūkstančių eurų

2019-01-15

Svarbiausia šalies sporto religija – krepšinis praranda savo galią ir valstybės skiriamus pinigus. Padalinus šių metų kur kas gausesnį sporto biudžetą krepšinio pinigai, palyginus su 2018-iais, susitraukė apie 80 tūkstančių eurų, tad Lietuvos krepšinio federacijai teks mąstyti ne tik apie statomus Kaune „Krepšinio namus“, tačiau ir kamšyti sumenkusį savo biudžetą.

Kūno kultūros ir sporto departamentas (KKSD) metų pradžioje suraikė 2019-ųjų sporto pinigų pyragą, suskirstęs visas šalies sporto organizacijas į tris aukšto meistriškumo sporto programų finansavimo grupes: strategines sporto šakas, olimpinės sporto šakas ir kitas sporto šakas. Be to, valstybė atskira grupe finansuoja šiemet Parolimpinio, regos, klausos ar judėjimo organizacijas.

Iš viso nacionalinių sporto šakų federacijų ir neįgaliųjų sporto organizacijų programoms įgyvendinti šiemet skirta 6 mln. 889 999 tūkst. eurų. Palyginus su 2018-iais, sportui atsirado papildomai 559 999 eurų.

„Tiesiog perskaičiavome turimus pinigus, suradome rezervų, pamatėme, kur gali būti nepanaudotos lėšos ir tuos visus pinigus sudėjome į aukšto meistriškumo finansavimo eilutę“, – tikino Kūno kultūros ir sporto departamento direktorės pareigas einanti Kornelija Tiesnesytė.

Nukraujavo krepšinis

Keturiolikos strateginių sporto šakų grupė šiems metams išsidalino daugiau kaip 3 mln. 796 tūkstančius eurų ir labiausiai per praėjusius metus biudžetas sumenko Lietuvos krepšinio federacijai (LKF).

Didelių pasiekimų jau ne vienerius metus tarptautinėje arenoje nerodantis krepšinis nuo 2017 metų prarado jau apie 118 tūkstančių eurų biudžetinių lėšų.

Šiais metais Arvydas Sabonis su kompanija yra priversti susitaikyti su 80 tūkst. eurų mažesniu biudžetu nei pernai – gaus tik kiek daugiau nei 670 tūkst. eurų. Tiesa, tai didžiausi pinigai, skirti vienai federacijai.

„Įdomiai sudėlioti kriterijai, kurie strateginėms sporto šakoms yra labai aukšti ir patekti tarp tų sporto šakų yra labai sudėtinga. Juk strateginių sporto šakų yra vos 14 ir jų finansavimas privalo būti išskirtinis.

Bet stebint bendrą finansavimą tai neatsispindi. Viliamės, kad šis požiūris ateityje keisis ir tai liks ne tik pavadinime, bet ir skiriamose lėšose“, – kalbėjo Lietuvos krepšinio federacijos generalinis sekretorius-direktorius Mindaugas Špokas.

Jis patikino, kad būtina mąstyti apie kitą komandinių sporto šakų finansavimo formulę ir krepšinis yra pasirengęs tą „lygtį“ atrasti.

„Esame nustebę dėl susiklosčiusios situacijos. Nors bendras šalies sporto biudžetas didėja, gaunamas finansavimas krepšinio federacijai antrus metus iš eilės mažėja.

Šiuo metu tokia skaičiavimo sistema yra nedėkinga žaidybinėms sporto šakoms – futbolui, krepšiniui, rankiniui, regbiui ir kitoms, nes už dalyvavimą pasaulio ar Europos čempionatų atrankoje nėra skiriami taškai, nors rezultatai atrankoje ir labai geri.

Pasižiūrėkite: vyrų rinktinė šiuo metu atrankoje į planetos pirmenybes yra iškovojusi devynias pergales ir patyrusi vos vieną pralaimėjimą.

Manome, kad žaidybinėms sporto šakoms turėtų būti taikomas kitas skaičiavimo koeficientas, atsižvelgiant į tai, kas kiek metų vykdomi Europos ar pasaulio čempionatai.

Juk krepšinio ir futbolo Europos ar pasaulio svarbiausi renginiai vyksta kas ketverius metus, o kai kurios kitos sporto šakos čempionatus vykdo kasmet arba kas dvejus metus.

Lietuvos krepšinio federacija yra pasiruošusi bendradarbiauti tobulinant strateginių sporto šakų kriterijus, kuriais remiantis yra skirstomas finansavimas sporto šakoms“, – kalbėjo M. Špokas.

Lengvaatlečiai nesidžiaugia

Skausmingi 2019-ieji bus ir buriuotojams, kurie, palyginus su praėjusiais metais, neteko daugiau kaip pusės savo pinigų – vietoj turėtų 107 tūkst. privalės verstis su 64 tūkstančiais.

Strateginių sporto šakų grupėje sumenko valstybės parama dziudo, greitojo čiuožimo trumpuoju taku ir sunkiosios atletikos federacijoms.

Tačiau kitąmet kur kas turtingiau gyvens šalies lengvoji atletika, dviračių sportas, irklavimas, baidarių ir kanojų atstovai, imtynininkai ir plaukikai.

Rekordininkais reikėtų laikyti lengvaatlečius, kurių biudžetas palyginus su praėjusiais metais padidėjo 115 tūkstančių eurų.

„Taip nėra, kaip atrodo. Anksčiau mes dar lėšų gaudavome ir iš sporto rėmimo fondo. Tad sudėjus praėjusių metų pinigus iš KKSD ir fondo, šiomet realiai mes turime sumą, kuri yra didesnė vos 10 tūkst. eurų.

Ir tai yra lašas jūroje – mes turime labai daug sportininkų, tenka finansuoti daug atletų. Palyginkite kad ir šalies čempionatą – kiek visko reikia padaryti – pasižiūrėkite, kiek varžybose dalyvauja lengvaatlečių, o kiek savo čempionatuose kitų sporto šakų atstovu.

Čia ne krepšinis, kurio sportininkus treniruoja klubai ir būtent privačios komandos tą parengimo našta neša“, – kalbėjo Lietuvos lengvosios atletikos federacijos generalinė sekretorė Nijolė Medvedeva.

Antroje vietoje pagal papildomus pinigus šiemet strateginių sporto šakų grupėje žengia 93 tūkstančiais daugiau gavę irkluotojai, treči – daugiau kaip 80 tūkst. eurų papildomai gavę dviratininkai, ketvirti – 57 tūkst. eurų daugiau gavę plaukikai.

„Pastaruosius dešimt metų buvo ne itin vykusė praktika – dėl finansavimo trūkumo, aukšto meistriskumo programos dalinai buvo finansuojamos ne tik iš valstybės biudžeto, bet ir iš sporto rėmimo fondo, tačiau šįkart aiškiai sudėlioti taškai ir iš minėto fondo pinigai bus skiriami tik programoms, susijusioms su fiziniu aktyvumu – aukšto meistriskumo programos arba paprasčiau federacijų veikla fondo lėšomis nebus finansuojamos“, – tikino KKSD vadovė.

Sočiam futbolui – trupiniai

Olimpinėms sporto šakų atstovams, kurie nepateko į strateginių sporto šakų ratą, šiemet teko pasidalinti daugiau kaip 1 mln. 307 tūkst. eurų, o į jas pretendavo 23 šalies federacijos ir organizacijos.

Ir vėl, kaip ir visus praėjusius metus, liūdino futbolo situaciją – tragiškai pasirodę futbolininkai surinko tiek mažai įskaitinių taškų, kurie virsta eurais, kad vos „sukrapštė“ 2019-siems 66 tūkst. eurų biudžetą. Tai 23 tūkst. eurų mažesnis biudžetas nei 2018 metais.

Tiesa, FIFA remiama Lietuvos futbolo federacija gali būti rami – prieš dvejus metus ji viena turėjo tokį savo biudžetą, kuris buvo didesnis už visą šalies sporto finansavimą – 9 mln. eurų.

Praėjusiais metais jis sumažėjo iki 5 mln., tačiau ir tai yra rekordas, tad 66 tūkst. eurų finansavimą futbolininkai galėtų skirti net ir labdarai.

Tiesa, už juos vis tiek tektų atsiskaityti su valstybe.

Krokodilo ašaromis verkia ir šalies teniso sąjunga, kurios finansavimas sumenko 28 tūkst. eurų ir dabar yra tik 25 tūkstančiai.

Iš viso keliais tūkstančiais eurų sumažėjo dešimties sporto organizacijų finansavimas.

Geriausiai 2019-siais iš olimpinių sporto šakų gyvens biatlonininkai, kurie papildomai gaus 55 tūkst. eurų. Neolimpiniai lyderiai – karatistai ir orientacininkai Likusios 25 sporto šakos, kurios turi KKSD pripažinimą, šiemet išsidalino 994 tūkst. eurų. Tiesa, jų turėjo būti septyniomis daugiau, tačiau nesilaikius visų valstybės biudžeto lėšų skyrimo reikalavimų, be finansavimo liko

alpinizmo asociacija, bušido, rankų lenkimo, sofbolo, sportinės žūklės, ušu ir virvės traukimo federacijos. Daugiausiai šiais metais valstybė savo lėšų atseikėjo Lietuvos aeroklubui, kiokušin karatė ir orientaacinio sporto atstovams.

Neolimpiniai lyderiai – karatistai ir orientacininkai

Likusios 25 sporto šakos, kurios turi KKSD pripažinimą, šiemet išsidalino 994 tūkst. eurų. Tiesa, jų turėjo būti septyniomis daugiau, tačiau nesilaikius visų valstybės biudžeto lėšų skyrimo reikalavimų, be finansavimo liko alpinizmo asociacija, bušido, rankų lenkimo, sofbolo, sportinės žūklės, ušu ir virvės traukimo federacijos.

Daugiausiai šiais metais valstybė savo lėšų atseikėjo Lietuvos aeroklubui, kiokušin karatė ir orientaacinio sporto atstovams.

Jei dešimt techninių sporto šakų organizacijas vienijantis aeroklubas privalo pasidalinti 164 tūkst. eurų, tai orientacininkai savo veiklai gavo 151 tūkst. eurų, o karatistai – 140 tūkst. eurų. Tačiau kiokušin karatė federacija galima laikyti lydere, nes per metus jos biudžetas padidėjo 23 tūkstančiais, o orientacininkų – 21 tūkst. eurų.

„Situacija su šia grupe gan įdomi – finansavimo negavusių septynių federacijų federacijų galimi pinigai buvo padalinti likusioms, tad, tam tikra prasme, tie nelaimėliai prisidėjo prie kitų sporto šakų gerovės.

Na, o dėl tų lėšų orientacininkams ir karatistams, tai viskas labai paprasta – federacijos turi tūkstančius sportininkų, jie dalyvauja įvairaus rango turnyruose, laimi.

Yra taip vadinama taškų skaičiavimo formulė ir federacijos surinko daugiausiai, todėl ir lėšų gavo žymiai daugiau nei kiti“, – tikino KKSD vadovė K. Tiesnesytė.

Strateginės sporto šakos (sporto šaka, 2019 metais skirti tūkst. eurų, 2018 m. skirti pinigai, 2017 m. skirti pinigai)

1. Lietuvos baidarių ir kanojų irklavimo federacija 368 119 (341, 446)
2. Lietuvos bokso federacija 133 707 (110, 141)
3. Lietuvos buriuotojų sąjunga 64 674 (107, 139)
4. Lietuvos dviračių sporto federacija 270 380 (191, 333)

5. Lietuvos dziudo federacija 86 604 (94, 126)
6. Lietuvos greitojo čiuožimo asociacija 27 176 (69, 70)
7. Lietuvos imtynių federacija 167 142 (143, 231)
8. Lietuvos irklavimo federacija 603 950 (510, 583)
9. Lietuvos krepšinio federacija 670 151 (760, 788)
10. Lietuvos lengvosios atletikos federacija 517 283 (412, 397)
11. Lietuvos plaukimo federacija 600 998 (543, 539)
12. Lietuvos sunkiosios atletikos federacija 107 048 (124, 161)
13. Lietuvos šiuolaikinės penkiakovės federacija 135 488 (132, 346)
14. Lietuvos tekvondo federacija 43 656 (43, 67)

VISO: 3 796 376

Į olimpinių žaidynių programą įtrauktos sporto šakos

15. Asociacija „Hockey Lietuva“ 141 309 (131, 111)
16. Lietuvos badmintono federacija 23 872 (29, 28)
17. Lietuvos beisbolo asociacija (beisbolo disciplinai) 59 004 (55, 56)
18. Lietuvos biatlono federacija 142 837 (87, 173)
19. Lietuvos čiuožimo federacija 39 504 (52, 34)
20. Lietuvos fechtavimo federacija 8 085 (11, 15)

21. Lietuvos futbolo federacija 66 838 (89, 55)
22. Lietuvos gimnastikos federacija 90 071 (96, 155)
23. Lietuvos golfo federacija 3 355 (3, 1)
24. Lietuvos kerlingo asociacija 5 589 (56, 20)
25. Lietuvos laipiojimo sporto federacija 3 415 (-,-)
26. Lietuvos lankininkų federacija 19 635 (11, 15)
27. Lietuvos nacionalinė slidinėjimo asociacija 58 795 (28, 62)
28. Lietuvos rankinio federacija 127 727 (134, 173)
29. Lietuvos regbio federacija 111 815 (111, 73)
30. Lietuvos stalo teniso asociacija 49 622 (52, 64)
31. Lietuvos šaudymo sporto sąjunga 43 029 (47, 55)
32. Lietuvos teniso sąjunga 24 510 (52, 37)
33. Lietuvos tinklinio federacija 59 253 (56, 115)
34. Lietuvos triatlono federacija 10 740 (16, 7)
35. Lietuvos vandensvydžio sporto federacija 45 510 (28, 30)
36. Lietuvos žirginio sporto federacija 12 597 (12, 10)
37. Lietuvos žolės riedulio federacija 110 345 (111, 84)

VISO: 1 307 759

Kitos sporto šakos

38. Lietuvos aeroklubas 164 800 (172, 228)
39. Lietuvos automobilių sporto federacija 52 475 (41, 66)
40. Lietuvos biliardo federacija 4 308 (5, 5)
41. Lietuvos boulingo federacija 5 960 (5,4)
42. Lietuvos jėgos trikovės federacija 21 265 (17, 13)
43. Lietuvos kendo asociacija 2 383 (2,1)
44. Lietuvos kikboksingo federacija 5 280 (15, 29)
45. Lietuvos kiokušin karate federacija 140 000 (117, 74)
46. Lietuvos korespondencinių šachmatų federacija 1 446 (1, 8)
47. Lietuvos kudo sporto federacija 1 077 (1,1)
48. Lietuvos kultūrizmo ir kūno rengybos federacija 67 000 (48, 32)
49. Lietuvos motociklų sporto federacija 24 269 (17, 32)
50. Lietuvos motorlaivių federacija 15 562 (22, 55)
51. Lietuvos muaythai federacija 6 898 (6, 11)
52. Lietuvos orientavimosi sporto federacija 151 683 (130, 76)
53. Lietuvos povandeninio sporto federacija 13 719 (10, 7)
54. Lietuvos pulo federacija 6 219 (5,4)

- 55. Lietuvos sambo federacija 39 692 (40, 29)
- 56. Lietuvos skvošo asociacija 773 (1, 1)
- 57. Lietuvos sportinių šokių federacija 99 312 (93, 90)
- 58. Lietuvos šachmatų federacija 27 664 (23, 36)
- 59. Lietuvos šachmatų kompozitorių sąjunga 18 783 (13, 9)
- 60. Lietuvos šaškių federacija 73 108 (60, 36)
- 61. Lietuvos tautinių imtynių federacija (pankratono ir imtynių už diržų disciplinoms) 18 502 (22, 22)
- 62. Lietuvos universalios kovos federacija 30 360 (29, 31)
- 63. Lietuvos vandens slidininkų sąjunga 1 645 (4, 5)

VISO: 994 183

Parolimpinis, regos, klausos ar judėjimo organizacijos

- 64. Lietuvos aklųjų sporto federacija 149 850 (93, -)
- 65. Lietuvos kurčiųjų sporto komitetas 364 150 (258, -)
- 66. Lietuvos neįgaliųjų sporto federacija 119 550 (90, -)
- 67. Lietuvos parolimpinis komitetas 76 600 (74, -)
- 68. Lietuvos specialiosios olimpiados komitetas 75 180 (-,-)

VISO: 785 330

IŠ VISO 2019-SIAIS SKIRTA LĖŠŲ SPORTUI: 6 889 999

Internetė:

<https://www.lrytas.lt/sportas/startai/2019/01/15/news/galingojo-krepsinio-pinigai-tezta-a-sabonis-su-kompanija-jau-neteko-118-tukstanciu-euru-8873853/>

Automobilių sporto veteranai vėl rinksis Kauno rajone

2019-01-14

Šalies automobilių sporto veteranai daugiau nei keturis dešimtmečius puoselėja gražią tradiciją – kasmet bent du kartus susiburia pasitikrinti jėgas kalėdinio ir velykinio slalomo aikštelėse.

Šeštadienį, sausio 19-ąją, automobilių sporto veteranai rinksis į Kauno rajone, šalia Vytauto Didžiojo universiteto Žemės ūkio akademijos (buvęs Aleksandro Stulginskio universitetas) esančią slalomo aikštelę, kurioje pasitikrins, ar dar neišblėse jų įgūdžiai ir nedingęs meistriškumas, kuriuo kažkada žavėjosi tūkstančiai gerbėjų.

"Per netrumpą savo sportinę biografiją teko varžytis šimtuose trasų, turėjau garbės ne kartą kopti ant nugalėtojų pakylės, tačiau niekur nejaučiau tokio malonumo, kaip šituose kalėdiniuose ir velykiniuose turnyruose. Gal todėl, kad čia mielai rinkdavosi visas šalies automobilių sporto meistrų veteranų žiedas, visi bendraminčiai, neturėję vienas nuo kitų ko slėpti ir dar vis nepraradę noro varžytis", – yra sakęs vienas veteranų sportinio sąjūdžio iniciatorių ir pradininkų, buvęs ilgametis Kauno automobilininkų klubo prezidentas, anapilin išėjęs Vidmantas Čiutelė.

Pasak vieno šių varžybų organizatorių, Tarptautinės automobilių sporto veteranų asociacijos (TASVA) direktoriaus ir varžybų vadovo Romualdo Mažuolio, kiek vėlesnė nei paprastai kalėdinio slalomo data pasirinkta dėl daugelio dalyvių prieššventinio užimtumo.

Turnyro rengėjai laukia slalomo aikštelėje norinčių išmėginti jėgas ne tik sporto meistrų veteranų, bet ir automobilių sporto teisėjų veteranų, automobilių klubų narių, rėmėjų, jaunimo. Atskiroje moterų senjorių grupėje varžysis dailiosios lyties atstovės. Moterų grupė taps vienintelė, kurioje dalyvių automobiliai pagal variklio darbo tūrį bei išvystomą galingumą nebus skirstomi. Visi kiti slalomo varžybose rungsis FWD (priekiniais), RWD (galiniais) ir AWD (visais keturiais) ratais varomų automobilių grupėse. Veteranai ir svečiai kausis atskirose pagal dalyvių amžių sudarytose grupėse.

Dar kartą susirungti veteranus skatina ne tik puikūs jų laukiantys prizai ir diplomai, bet ir jų buvusių bendražygių atminimo taurės. Viena jų – Kauno rajono mero Valerijaus Makūno įsteigta Aleksandro Stulginskio universiteto ilgamečio dėstytojo, prodekano, docento, LASF garbės teisėjo Evaldo Čerškaus atminimo taurė.

Paraiškas į veteranų slalomo varžybas jų organizatoriai priims varžybų vietoje lenktynių dieną 9–10.45 val. Varžybų atidarymas – sausio 19 d. 11 val.

Varžybas rengia TASVA kartu su Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) senjorų komitetu ir partneriais – Lietuvos automobilių, Kauno automobilinekų bei Lietuvos "Porsche" klubais.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/automobiliu-sporto-veteranai-vel-varzysis-slalomo-aiksteleje-25-1085898>

<http://www.automanas.lt/automobiliu-sporto-veteranai-vel-varzysis-slalomo-aiksteleje/>

<http://www.diena.lt/naujienos/kaunas/miesto-pulsas/automobiliu-sporto-veteranai-vel-rinksis-kauno-rajone-896902>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/kaunas/miesto-pulsas/automobiliu-sporto-veteranai-vel-rinksis-kauno-rajone-896902>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/kaunas/miesto-pulsas/automobiliu-sporto-veteranai-vel-rinksis-kauno-rajone-896902>

<http://www.regionunaujienos.lt/renginiai/automobiliu-sporto-veteranai-vel-susitiks-kauno-rajone/>

http://www.sportas.info/naujienos/46904-veteranai_tikrinsis_parakines.html

<https://www.krs.lt/savivaldybe/naujienos/automobiliu-sporto-veteranai-vel-susitiks-kauno-rajone/>

„KTK racing“ komandos vadovas Povilas Bonkevičius: „Autosporte neegzistuoja sąvoka „talentas“

Pranešimas žiniasklaidai

2019-01-08

Povilas Bonkevičius – Kauno technikos kolegijos „KTK racing“ komandos vadovas. 2018-aisiais metais Povilas kartu su savo komanda inicijavo naują projektą – vairavimo akademiją moksleiviams, kurioje autosportu besidomintiems jaunuoliams buvo diegiama teorinė ir praktinė informacija apie šį sportą. Taip pat praėjusio sezono metu komanda apsilankė įvairiose varžybose, o kartu su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) į autosporto pasaulį paleido 10 pradedančiųjų sportininkų bei teisėjų.

Vadovaujate Kauno technikos kolegijos autoklubui, kuris praėjusį sezoną pasitiko su nauja iniciatyva – vairavimo akademija moksleiviams. Papasakokite, koks šios akademijos pagrindinis tikslas?

Pagrindinis akademijos tikslas – perteikti jaunajai kartai reikiamas žinias apie atsakingą vairavimą keliuose ir sportinėse trasose. Automobilių sportas Lietuvoje turi didelį susidomėjimą, tad natūralu, jog auga poreikis suvokti šio sporto specifiką.

Džiaugiamės, kad akademijos veikloje dalyvauti norinčio jaunimo yra daug, tik kartais atrodo, kad ne visada gautas žinias jie panaudoja tikslingai. Dažnai pradininkai pradeda modifikuoti automobilius pamiršdami saugumo ir estetiškumo klausimą, automobilių sporte saugumas yra #1, o gražūs ir estetiški automobiliai visada „važiuoja greičiau“. Taip pat nereikėtų pamiršti įgūdžių bei fizinio pasiruošimo. Yra pavyzdžių, kuomet labai greiti ir brangūs lenktyniniai automobiliai nekerta finišo linijos dėl techninių kliūčių ar įgūdžių stokos.

Kokias technikas pasitelkiate siekdami perteikti aktualią informaciją susirinkusiems moksleiviams?

Stengiamės informaciją perteikti nuo pačių pagrindų (čia, kaip ir matematikoje, nemokėdami paprasčiausių formulių, veiksmų nesuskaičiuosime). Labai džiaugiamės turėdami galimybę bendradarbiauti su sportininkais bei garsiais autosporto treneriais, kurie paskaitų metu dalinasi savo sukauptą patirtimi. Pas mus svečiavosi: Jonas Gelžinis, kuris pasakojo KTK akademijos dalyviams apie tai, koks turėtų būti lenktynininkas; LASF techninis ekspertas Egidijus Janavičius pabrėžė bazinius sportinio automobilio ir technikos paruošimo aspektus; Mantas ir Aistė Matukaičiai dalinasi marketingo pavyzdžiais automobilių sporte; Mindaugas Pocius dalinasi pasauline fizinio pasiruošimo praktika; taip pat išgirdome daug naudingos informacijos apie ralio perspektyvas iš ralio atstovo Justo Tamašausko.

Visada – teorija pirmiausia, o po to dalyviai praktiškai įgytas žinias panaudoja kartingų varžybose, simulatorių važiavimuose ar kitokiose lengvo formato teorinių žinių patikrinimuose, pavyzdžiui, orientacinėse varžybose. Ateityje sieksime į mokymosi procesą įnešti dar daugiau praktikos – nenorime būti teoretikai, praktiškai viskas linksniau, o ir geriau įsimenama.

Kokius rezultatus pastebėjote pasibaigus pirmajam tokios iniciatyvos sezonui? Manote, kad tikslingai einate išsikeltų tikslų link, o galbūt pastebėjote kažkokias spragas, kurias kitą sezoną stengsitės ištaisyti?

Iš tiesų, rezultatai nustebino ir mus pačius – moksleiviai labai aktyviai reikėsi ir dalyvavo akademijos veikloje – tai džiugina. Didelių spragų savo veikloje nepastebėjome, visuomet stengiamės būti lankstūs ir atsižvelgti į dalyvaujančių moksleivių norą / susidomėjimą tam, kad žinias perteiktumėme tikslingai. Nors pirmas „blynas“ ir neprisvilo, tačiau stengsimės padirbėti dar stipriau su organizacine struktūra, taip užtikrinant, kad iniciatyvos eiga būtų sklandesnė.

Šiek tiek pasikalbėjome apie moksleivius, o kokios iniciatyvos taikomos studentų tarpe?

Kauno technikos kolegijoje turime sportinių automobilių paruošimo ir aptarnavimo modulį, tad studentai dalį paskaitų atlieka „Juta racing“ padalinyje, kur gauna teorines ir praktines paskaitas. Iniciatyviausius ir norinčius tobulėti autosporte mes priimame į savo komandą „KTK racing division“. Laisvu nuo studijų metu studentai prisideda prie komandinės veiklos, kurioje yra įvairios praktikos – nuo įrankių valymo dirbtuvėse iki automobilio aptarnavimo užsienio trasose. Labai svarbus faktorius automobilių sporte – bendras darbas bei komunikacija, tik prižiūrėti techniką neužtenka – reikia mokėti rasti tinkamus sprendimus komunikuojant, tad ir šias žinias stengiamės perteikti.

Koks, jūsų nuomone, požiūris mūsų šalyje vyrauja į autosportą? Kodėl svarbu, kad mokslas ir autosportas sąveikautų?

Manau, kad požiūris į automobilių sportą mūsų šalyje – įvairiapusis. Galime pasidžiaugti, jog pastaraisiais metais žmonių susidomėjimas šiuo sportu tikrai auga. Autosporte dažnai taikomi ne standartiniai sprendimai, kuriuos pritaikyti padeda mokslas bei įvairūs bandymai. Taikomi sprendimai neretai praverčia ir kasdieniniame automobilių naudojime.

Automobilių sportas ir mokslas yra puikus derinys, kuriame teoriškai įgautos žinios pritaikomos praktiškai, pavyzdžiui: atlikus tam tikrus pakeitimus pakaboje, automobilis trasoje elgsis kitaip, tas pats liečia ir kitus komponentus. Na, o praktika moksle –

kritiškai svarbus faktorius. Turbūt visi atsimename skaičiavimus fizikos pamokose, kuomet skaičius gauname „idealiomis sąlygomis“, bet kaip yra iš tikrųjų?

Kaip, jūsų manymu, pasireiškia mokymosi įstaigose gautos informacijos ir verslo sąveika? Kaip gautos žinios yra pritaikomos realiai?

Mokymosi įstaigų ir verslo įmonių sąveika yra naudingas reiškinys. Verslas tenkina visuomenės poreikius, o mokslas – ugdo visuomenę bei ruošia mus ateičiai. Tad, šioje sąveikoje per mokslo ir verslo prizmę galime įsivaizduoti, ko reikia mūsų visuomenei – kokių specialistų ar informacijos. Natūralu, jog norime gauti tas žinias, kurias panaudosime praktikoje. Džiaugiuosi, kad pats mokydamasis kolegijoje turėjau puikias galimybes realiai pritaikyti įgytas žinias, dar labiau džiugina tai – jog ateities kartoms galimybių didėja. Taigi, dar viena verslo ir mokslo sąveikos teigiama pridėtinė vertė – praktikos galimybės.

Koki didžiausią mitą apie autosportą esate girdėjęs ir kaip galėtumėte jį paneigti?

Turbūt dar būdamas vaikas esu girdėjęs, kad lenktynininkas arba sportinį automobilį trasoje vairuojantis žmogus turi būti talentas, vieni jį gimdami gauna – kiti ne. Tačiau taip tikrai nėra, manau, kad „talento“ sąvoka šiame sporte neegzistuoja. Dažniausiai, viskas pasiekama įgytomis žiniomis, įdėtu darbu ir priimtomis nesėkmėmis. Atrodo, kad žmogus be rankų niekada negalėtų pilotuoti sportinio automobilio ar būti lenktynininku, tačiau tokių yra, ir pavyzdžio nereikia toli ieškoti, užtenka pažvelgti į lenkų šonaslydžio šakos atstovą Bartosz Ostalowski. Jeigu mes neįsivaizduojame, tai dar nereiškia, kad taip nėra įmanoma. Mums visiems įprasta girdėti, kad automobilių sportas reikalauja didelių finansų – ir tai sąlyginai yra tiesa, tačiau yra įvairių automobilių sporto sričių, lygų, kuriose galima dalyvauti turint minimalius resursus.

Šiais metais Kauno technikos kolegija ir Lietuvos automobilių sporto federacija glaudžiai bendradarbiavo. Papasakokite, kokius bendrus darbus šį sezoną įvykdėte?

Dalį įvykdėme, tačiau nemaža dalis dar laukia. Džiaugiamės drauge galėdami šviesti automobilių sporto bendruomenę ir perteikti informaciją besidomintiems šiuo sportu. Kartu su LASF organizavome nemažą dalį paskaitų. Šiais metais į automobilių sporto pasaulį drauge išleidome virš 10 pradedančiųjų lenktynininkų bei automobilių sporto teisėjų. Pradžioje sezono kartu su federacija vykdėme ir socialinį renginį „Nemuno žiede“, kuris buvo skirtas pradedantiesiems bei besidomintiems šiuo sportu. Tai – nuostabi praktinė galimybė, kuri manau bus tęstinė. Dar laukia organizuojamų varžybų serija – GSKL ir slalomo čempionatų etapai.

Kokius artimiausius planus dalyvauti varžybose ar įvairiose iniciatyvose yra išsikėlęs KTK autoklubas?

Artimiausi tikslai – sėkmingai užbaigti 2018 metų sezoną – C lygos ralio ir žiedines varžybas bei Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato etapą Estijoje. Žinoma, sekantis KTK akademijos sezonas. Kitų metų planuose turime numatę paruošti naują žiedinių lenktynių automobilį bei startuoti B lygos ralyje. Norime augti ir tobulėti automobilių sporte ir įgytas žinias perteikti studentams, moksleiviams bei automobilių sporto bendruomenei.

Su kokiais didžiausiais iššūkiais, kaip autoklubo vadovas, susiduriate?

Didžiausias iššūkis – rasti laiko sau ir būtinam poilsiui. Nelengva užduotis ir idėjų generavimas. Mūsų komanda minčių turi labai daug, tačiau reikia suprasti, kad visko nespėsime ir tinkamai susidėlioti prioritetus.

Kas jūsų klubui yra varomoji jėga į priekį?

Visada stengiamės judėti į priekį, kiekvienos varžybos pavirsta vis į didesnę iššūkį, o kiekvienas sėkmingai įveiktas iššūkis mus varo į priekį. Glaudus komandinis ryšys ir visuomenės palaikymas visada suteikia energijos bei teigiamų emocijų.

Internetė:

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/01/08/news/-ktk-racing-komandos-vadovas-povilas-bonkevicius-paneige-populiaru-mita-apie-lenktynininkus-8800395/>

<http://www.automanas.lt/ktk-racing-komandos-vadovas-povilas-bonkevicius-autosporte-neegzistuoja-savoka-talentas/>

<http://www.sportas.info/naujienos/46868-autosporte-neegzistuoja-savoka-talentas.html>

Organizatoriai ralio dalyviams žada alinančias sąlygas

2019-01-06

Ateinantis pirmadienis automobilių sporto gerbėjams taps didžiule švente, nes tą dieną Peru teritorijoje prasidės tradicinis, 41-asis Dakaro ralis. Šios bekelės lenktynės laikomos sunkiausiomis pasaulyje ir iš sportininkų reikalauja didžiulės ištvermės, o iš jų technikos – patikimumo.

Dakaro ralyje, kurio aktualijas, tyrimų duomenimis, seka du trečdaliai lietuvių, dalyviams per 10 dienų teks nuvažiuoti 4,6 tūkst. kilometrų. 2,7 tūkst. kilometrų sudarys specialieji greičio ruožai. Į ralio odisėja vadinamą iššūkį leis per 300 ekipažų įvairiose kategorijose.

Lenktynininkas Antanas Juknevičius sako, kad tai bus trumpiausias kada nors vykęs Dakaro ralis, tačiau bene sunkiausias, nes trasa daugiausia vingiuos per smėlio kopas, vairuotojams teks kęsti didžiulį karštį.

Penki ekipažai

A. Juknevičius kartu su šturmanu Dariumi Vaičiuliu pernai užfiksavo geriausią lietuvių rezultatą istorijoje ir užėmė 12 vietą. Šiemet su naujesnio modelio „Toyota Overdrive“ visureigiu duetas svajoja pakilti dar aukščiau.

„Toks yra mūsų tikslas, kitaip į varžybas neverta važiuoti. Laikai, kai siekdavome tik finišuoti, seniai praeityje“, – ryžtingai kalbėjo A. Juknevičius, dalyvausiantis jau 10-ame Dakaro ralyje. Už tai jam bus suteiktas šių varžybų legendos statusas.

Pagrindinis atnaujinto „Toyota Overdrive“ bolido privalumas – vadinamoji nepriklausoma pakaba. Dėl jos važiuojant per nelygumus visi ratai vienodai priglunda prie žemės paviršiaus ir automobilis nepraranda greičio.

A. Juknevičiaus šturmanas D. Vaičiulis garsėja aistra alpinizmui. Gruodį jis pasiekė seną savo tikslą ir įkopė į aukščiausią Antarktidos viršukalnę Vinsono masyve. Dar prieš Naujuosius D. Vaičiulis persikėlė į Peru ir laukė atvykstančios komandos.

Ambicijų nestokoja ir Benediktas Vanagas su šturmanu iš Lenkijos Sebastianu Rozwadowskiu. Pernai jie liko 30-i, šiemet įsigiję naujesnę „Toyota Overdrive“ mašiną galvoja apie geresnes pozicijas.

„Tai naujas, bet patikrintas automobilis, kuris turi padėti išvengti techninių bėdų. Pasiruošimo metu visus darbus baigėme laiku, nepritrūkome paskutinės nakties, kaip dažnai atsitinka studentams. Laukia dviejų savaičių egzaminas, kuriam jaučiamės esantys pasirengę“, – prieš skrydį į Pietų Ameriką kalbėjo B. Vanagas.

Ralyje Lietuvai taip pat atstovaus praėjusiais metais finišą trečiuoju bandymu pasiekę bei 18 vietą užėmę Vaidotas Žala su Sauliumi Jurgelėnu („Toyota Overdrive“).

Šiomet lietuvių delegacija Dakare kaip niekad gausi – joje bus ir du motociklininkai. Trečiame ralyje važiuos pernai 81-ąją vietą užėmęs Balys Bardauskas (KTM), prie jo prisidės šių varžybų debiutantas Arūnas Gelažninkas (KTM).

O sunkvežimių įskaitoje ketinęs startuoti Aurelijus Petraitis ambicijų buvo priverstas atsisakyti, nes nesugebėjo surinkti reikiamo biudžeto.

Konkuruoja ir tarpusavyje

Nors Lietuvos lenktynininkai akcentuoja, kad į Pietų Ameriką vyksta ne lenktyniauti vienas su kitu, tačiau vidinė konkurencija vis tiek juntama ir yra neišvengiama. Vargu ar gali būti kitaip, kai jų komandas remia privatūs, tarpusavyje konkuruojantys rėmėjai. O rinkos dėsniai tarpusavio bendradarbiavimą daro neįmanomą. Tad kiekvienas vairuotojas privalo „atidirbti“ jį remiančioms kompanijoms.

„Bet tai nerodo visų mūsų tarpusavio priešiško, – tikino B. Vanagas. – Stengiamės kooperuotis tam tikrose srityse. Tarkime, į Prancūzijos Havro jūrų uostą, iš kur automobiliai plukdomi į Pietų Ameriką, savo techniką dažniausiai vežame tais pačiais automobilvežiais.“

Serviso ir poilsio zonose, vadinamuosiuose bivakuose, tautiečiai kartais pasidalija reikiamomis detalėmis.

Tačiau anksčiau iškeltą bendrą komandinę visų lietuvių ekipažų idėją V. Žala vadina utopine: „Taip galėtų nutikti tik tuo atveju, jei viena stambi verslo struktūra sutiktų tapti visos lietuviškos Dakaro ralio rinktinės globėja ir rėmėja. Bet tai pareikalautų milžiniškų išteklių.“

Pasak jo, surinkti bent minimalų kelių šimtų tūkstančių eurų biudžetą kiekvienai lietuviškai komandai prireikia net keliolikos rėmėjų paramos.

Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) Dakaro ralio dalyvių neremia, nes šios varžybos nepriskiriamos Tarptautinės federacijos (FIA) renginiams. Jas organizuoja prancūzų kompanija A.S.O.

LASF prezidentas Romas Austinskas teigė pernai svarstęs galimybę į Pietų Ameriką pasiųsti profesionalų kineziterapeutą, tačiau šios idėjos netrukus atsisakė, nes tai prieštarautų teisės aktams.

„Dakaro ralis formaliai vertinamas kaip komercinis renginys, o paramą galima skirti tik oficialioms varžyboms ar olimpinėms sporto šakoms. Tad nors ralis sulaukia milžiniško populiarumo, oficialiai jis neturi jokio statuso, net jei kuris mūsų šalis jame ir nugalėtų“, – pasakojo R. Austinskas.

Daug smėlio

Įveikti 2019-ųjų Dakaro ralį iš viso užsiregistravo 343 ekipažai motociklų, keturračių, automobilių ir sunkvežimių įskaitose. Toli gražu ne visiems pavyksta nusigauti iki finišo. Pasitraukimas iš varžybų sportininkams tampa didžiuliu nusivylimu, nes pasiruošimas raliui reikalauja didelių finansinių ir laiko investicijų.

Atsižvelgdami į tai, šiemet ralio organizatoriai sušvelnino reglamentą – visi sportininkai, pasitraukę iš varžybų iki poilsio dienos, vėliau galės į jas sugrįžti 6 etape. Tačiau nesivaržys dėl pozicijų.

Bene svarbiausia 2018 metų ralio naujiena tapo „Peugeot“ komandos sprendimas trauktis iš šio dykumų maratono. „Peugeot“ vairuotojai pastaruoju metu neturėjo lygių automobilių įskaitoje – prancūzas Stephane'as Peterhanselis triumfavo 2016 ir 2017 metais, ispanas Carlosas Sainzas – pernai.

Tiek S. Peterhanselis, tiek C. Sainzas šiemet persėdo į „Mini“ bolidus.

Alinantis ralis neretai pareikalauja aukų. Per 41 metų varžybų istoriją žuvo 70 žmonių, iš jų 28 varžybų dalyviai. Tačiau pasitelkus technologijas ir greičio ribojimus varžybas pavyko paversti saugesnėmis. Ir pastaruosius dvejus metus mirtinų incidentų trasose ar šalia jų nebuvo užfiksuota.

Prancūzų lenktynininko Thierry Sabine sugalvota ištvermės ralio idėja buvo įgyvendinta 1979-aisiais. Kasmet sulaudavęs vis didesnio populiarumo, ralio maratonas vykdavo Afrikoje. Bet viskas pasikeitė 2008-aisiais, kai dėl didelės terorizmo grėsmės varžybos apskritai buvo atšauktos. Po metų jos perkeltos į Pietų Ameriką, kur vyksta iki šiol.

Šių metų ralis išskirtinis tuo, kad pirmą kartą vyks vienos valstybės teritorijoje. Ralio direktorius Etienne'as Lavigne sakė, kad anksčiau prie varžybų organizavimo prisidėdavusios kitos Pietų Amerikos šalys to atsisakė dėl ekonominių priežasčių.

2019-ųjų ralio organizavimas Peru vyriausybei turėtų kainuoti apie 34 mln. eurų, tačiau tikimasi sulaukti du kartus didesnių pajamų iš reklamos ir turizmo sektoriaus.

E. Lavigne sportininkams pažadėjo daug smėlingų trasų, kur troškimą lenktyniauti teks gesinti šaltu protu. O kiekvieną greičio ruožą esą pabaigs atkarpos, kurios labai patiks klasikinio ralio meistrams.

„Grižtame į Peru dykumas ir smėlynus, kurie kai kuriems lenktynininkams kelia skausmingus prisiminimus. Ikos ir Tanakos regionų kopos pernai žymėjo ralio pabaigą tokiems meistrams kaip Sebastienas Loebas, Nani Roma ar Samas Sunderlandas. Tai etapai, suteikę jiems brangių pamokų. Šiomet varžybų dalyviai galės pajusti senojo Dakaro ralio laikų dvasią, nes bus daug smėlėtų ruožų“, – teigiama organizatorių pranešime.

Dakaro ralio taisyklių ypatumai

- * Visą varžybų reglamentą apibrėžia 163 puslapių taisyklių ir terminų knyga, pateikiama prancūzų, anglų ir ispanų kalbomis.
- * Starto mokestis vienam ekipažui yra 28 tūkst. eurų.
- * Ralyje gali dalyvauti 18 metų sulaukęs pilietis, turintis jo kompetenciją patvirtinančią tarptautinę licenciją.
- * Varžybų metu galima naudotis tik organizatorių pateikta kelio knyga. Visos kitos navigacinės priemonės griežtai draudžiamos.
- *Saugumo sumetimais ralio dalyviai gali turėti mobiliuosius telefonus. Tačiau jais galima naudotis tik sustojus ir išlipus iš bolido.

Internetė:

<https://www.lzinios.lt/Trasa/organizatoriai-ralio-dalyviams-zada-alinancias-salygas/279018>

A. Tiknius: norėdami patobulinti traukos lenktynių rezultatus turime iš hobio transformuotis į verslą

Pranešimas žiniasklaidai

2019-01-03

Andrius Tiknius – Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) drago komiteto narys, LASF Techninių reikalavimų komiteto narys ir Tarptautinės automobilių sporto federacijos (FIA) drago komiteto narys. Andrius pasakoja, kad jo aistra technikai išaugo prieš maždaug 20 metų, o nuo to laiko jis aktyviai dalyvauja veiklose, susijusiose su drago techninių reikalavimų tobulinimu šalyje. Pašnekovas teigia, kad drago padėtis Lietuvoje pakankamai gera – turime modernias taisykles, drausmingai organizuojamus renginius ir neprastą automobilių parką, o dabar belieka šią sporto šaką transformuoti iš hobbio į verslą.

– Andriau, papasakokite, kaip susidomėjote autosportu ir kaip klostėsi Jūsų kelias jame?

– Mano susidomėjimas autosportu buvo atsitiktinis. Nuo pat vaikystės savo svajonėse mėgdavau projektuoti judančias mašinas. Ne tik automobilius, bet taip pat ir motociklus, lėktuvus, laivus.

Autosportas ilgainiui tapo mano veikla būtent dėl to, nes buvau pasiryžęs padaryti bet ką, kad tik niekada nereikėtų eiti į „normalų“ darbą. Aistra technikai išaugo apytiksliai prieš 20 metų, kuomet atsirado internetas ir aš sužinojau, kiek daug dalykų galima sukonstruoti pačiam, savo jėgomis, nedalyvaujant pramoninėje mašinų gamyboje. Tada susipažinau su keletu bendraminčių įvairiuose forumuose, ėmiau savarankiškai mokytis kalbų, pradėjau studijuoti inžineriją, susijusią su greitų mašinų kūrimu, įsigijau keletą instrumentų, išsinuomojau garažą ir ėmiausi darbo.

– Kodėl iš daugelio autosporto šakų Jūsų dėmesį patraukė būtent dragas?

– Dragas turi daug specifinių bruožų, skiriančių jį nuo kitų autosporto šakų, tačiau esminis jų yra dideli greičiai ir pagreičiai. Dragerius būtų galima pavadinti greičioholikais. Yra prikurta įvairiausių epitetų ir poezijos apie greičio pomėgį, bet kol nesusergi drago liga, tol jų nesuprasi. Kitas svarbus bruožas yra sportininkų kategorijų ir klasių gausa. Mes turime daugiau nei 20 labai skirtingų konstrukcijų ir skirtingų biudžeto prasme kategorijų, todėl ši autosporto šaka yra prieinama bet kokias pajamas gaunantiems žmonėms, turintiems skirtingų gabumų ir esantiems skirtingo amžiaus. Vien faktas, kad drage mašinas pilotuoja žmonės nuo 5 iki 75 metų amžiaus daug ką pasako. Norint drage kažko pasiekti, svarbu pasirinkti tinkamą klasę.

Drago automobiliai pilotuojami visai kitaip nei ralyje ar krose. Drage mašina valdoma ne vairu, nes jis tampa pavojingu įrankiu, jei važiuojama daugiau nei 250 km/ val. greičiu. Jeigu dėl kažkokios priežasties mašina liks be kontrolės, vairuotojas netinkamai susikaups, tai arba pralaimės važiavimą, arba patirs avariją. Drago pilotai važiuoja tik 10 sekundžių, bet priima 100 sprendimų per vieną sekundę. Klaidos čia kainuoja labai brangiai.

- Kaip vertinate drago ir bendrą autosporto padėtį Lietuvoje?

- Manau, kad drago padėtis Lietuvoje nėra prasta. Kaip tokia maža šalis, tai mes turime tikrai neblogą automobilių parką, modernias taisykles, drausmingai organizuojamus renginius. Galbūt mums šiek tiek trūksta žiūrovų, bet tas pats galioja ir kitose sporto šakose. Didžiausia problema – stacionarių trasų nebuvimas. Kai jų nėra, renginių organizavimas tampa sudėtingas.

- Kokius didžiausius pokyčius, įvykusius per pastaruosius metus traukos lenktynėse, galėtumėte išskirti?

- Drago komiteto susikūrimas LASF, keleto outlaw mašinų atsiradimas. Tačiau tai veikiau yra normali raida: mes vystomės, greitėjame, brangstame, judame pirmyn.

- Kaip manote, kokie būdai galėtų padėti populiarinti drago sporto mūsų šalyje?

- Manau, kad svarbiausia šiandien yra atsikratyti seno ir atgyvenusio „visuomeninės veiklos“ modelio ir pradėti dirbti pagal verslo modelius. Kaip klubinis sportas mes jau pasiekėme savo, toliau eiti nebėra kur. Mes turime 50 reguliarių dalyvių, nacionalinį čempionatą (paskutinį Baltijos šalyse). Visa tai šalyje su beveik 3 milijonais gyventojų. Šiuo metu yra statoma privati trasa, dalyviai važiuoja ir laimi užsienio turnyruose. Techniškai mums nieko netrūksta, kad toliau augtume, išskyrus tą sovietinį – DOSAF – darbo modelį. Kad taptų profesionalesniu, sportas privalo transformuotis iš hobio į verslą.

- 2018 metais dalyvavote JAV vykusiame drago bendruomenės posėdyje. Papasakokite, kaip jame sekėsi. Kaip skiriasi drago kultūra JAV ir Lietuvoje?

- Į JAV vykau, nes jau trečius metus esu LASF atstovas FIA drago komitete. Komitetai posėdžiauja įvairiuose pasaulio vietose: nenustebčiau jeigu kitas susitikimas vyktų Australijoje. Posėdžiuose dažniausiai yra tobulinamos Europos drago čempionato taisyklės ateinančiam sezonui bei aptariami klausimai ir problemos, su kuriomis susiduria viso pasaulio federacijos. Renginys skirtas patirties pasidalijimui. To paties vizito JAV metu buvo praversti mokymai šalia San Diego esančioje SFI laboratorijoje, kurioje mums demonstravo saugos įrangos testavimo procedūras ir vėliau stebėjome NHRA etapą, drago varžybas. FIA komitete veikia atstovai iš įvairiausių šalių: Australijos, Indijos, Arabų Emyratų, Bahreino, UK ir pan. Tad naudingos ir įdomios informacijos parsivežiau tikrai daug.

Drago skirtumus JAV ir Lietuvoje iliustruosiu skaičiais. Lietuvoje dalyvio mokestis čempionate, kuriame yra 3-4 etapai – apie 50 eurų. JAV NHRA organizuoja 24 nacionalinius etapus (ir dar du kartus tiek regioninių), o standartinis mokestis kainuoja arti 2

milijonų dolerių už sezoną. Į Lietuvos drago čempionato varžybas ateina iki 3000 žiūrovų, kurie moka nuo 5 iki 15 eurų už bilietą, o į NHRA varžybas – apie 200 000, kurių kiekvienas sumoka apie 180 dolerių už bilietą. Lietuvos drago čempionato varžybose dalyvauja apytiksliai 50 automobilių, iš kurių 40 yra reguliaraus eismo kelių mašinos, o NHRA etapuose vidutiniškai važiuoja 200 mašinų ir motociklų, iš kurių 50 turi daugiau nei 8000 arklio galių ir už 402 metų nuo starto linijos pasiekia daugiau nei 500 km/ val. greitį.

– Veikiate LASF techninių reikalavimų komitete. Papasakokite, kokius aktualius klausimus šiuo metu sprendžiate?

– Šiuo metu aš konspektuoju australų Sport Compact kategorijos taisykles ir mėginu jas pritaikyti europinei scenai. Su techninių reikalavimų veikla mes jau senokai išsiplėtėme už Lietuvos sienų. Mūsų kurtomis taisyklėmis naudojasi latviai, panašias netrukus įsidięs ir Indija. Aš taip pat padedu kurti 2019 metų sezono reglamentą rusams. Mūsų LASF Techninių reikalavimų komitete aš esu drag saugos lankų ekspertas, pasirašau saugos įrangos dokumentus, tikrinu schemas ir pan.

– Ką patartumėte žmonėms, svajojantiems apie karjerą automobilių sporte?

– Nežinau ką patarti svajojantiems apie karjerą, nes pats autosporte niekada jos nesiekiau. Galiu tik pasakyti, kad jeigu kokia nors sritis gyvenime jums patinka ir norite paversti ją savo tiesioginiu darbu, tuomet privalote kiekvieną mielą dieną nors truputį vardan šios svajonės dirbti. Daryti tai apytiksliai 10 metų, kantriai ir metodiškai. Taip pat susirasti tokį gyvenimo draugą ar draugę, kuris priims jūsų pomėgį kaip neišvengiamybę.

Internete:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/gatve/lasf-atstovas-dragas-is-hobio-gali-virsti-verslu-221-1083146>

<http://www.automanas.lt/lasf-ir-fia-drago-komitetu-veiklose-dirbantis-andrius-tiknius-turime-is-hobio-transformuotis-i-versla/>

<https://www.lrt.lt/naujienos/sportas/9/239739/a-tiknius-noredami-patobulinti-traukos-lenktyniu-rezultatus-turime-is-hobio-transformuotis-i-versla>

Paaiškino, kodėl Lietuva negali turėti „Dakaro rinktinės“

2019-01-03

Populiarumo piką Lietuvoje pasiekusio Dakaro maratono starte 2019-aisiais stovės rekordinis pilotų iš mūsų šalies skaičius. Sociologinių apklausų rezultatai byloja, kad ištvermės lenktynėmis daugiau ar mažiau domisi bemaž 70 proc. Lietuvos gyventojų, o „Dakaras“ praėjusiais metais pateko į internetų dažniausiai naudotų paieškos frazių penketuką. Turint galvoje visus šiuos dalykus, nemažai automobilių sporto gerbėjų puoselėjo viltį, kad legendinės ištvermės lenktynės taps tokiu pat tautą vienijančiu veiksniu kaip ir krepšinininkų rinktinė. Deja, nieko panašaus į „Dakaro rinktinę“ nėra ir artimiausiu metu nebus, teigiama pranešime žiniasklaidai.

Štai kodėl.

Rėmėjai – konkurentai

„Visų pirma reiktų pabrėžti, kad kiekvienos komandos startas Dakare yra privati iniciatyva. Sportininkų, startuojančių šiame išskirtinio dėmesio visame pasaulyje sulaukiančiame ralyje, negloboja nei Lietuvos automobilių sporto federacija, nei kokia nors kita valstybės institucija. T. y. visais dalykais, pradedant biudžeto suformavimu, technikos įsigijimu, atsarginėmis detalėmis ir baigiant treniruotėmis, rūpinasi tik patys lenktynininkai. Visiems šiems galvosūkiams spręsti reikia milžiniškų finansinių resursų, todėl komandos grumiasi dėl kiekvieno euro, leidžiančio geriau pasiruošti Dakarui ir tikėtis aukštesnės pozicijos prestižinėse lenktynėse. Kadangi tie eurai privalo būti pagrįsti dėmesiu rėmėjams, lenktynininkų bendradarbiavimas net teoriškai neįmanomas – skirtingos komandos dirba su tose pat verslo srityse veikiančiomis ir tiesiogiai konkuruojančiomis kompanijomis“, – situaciją analizuoja su „General Financing team Pitlane“ komandos lyderis Benediktas Vanagas.

Iš tiesų: vieni pagrindinių Vaidoto Žalos ir Sauliaus Jurgelėno partnerių – žemės ūkio produkcija prekiaujanti bendrovė „Agrorodeo“, o geriausiai matomoje B. Vanago visureigio vietoje švyti konkurentų užrašas „Scandagra“. „General Financing team Pitlane“ bei nepriklausomų žurnalistų „iGo2Dakar“ komandos jau keletą metų dirba su technikos įrangos gamintojų „Stihl“ atstovais, o A. Juknevičiaus – su šių konkurentais. „iGo2Dakar“ automobilio šone matomas automobilių detalių parduotuvių tinklo „Auto Aibė“ pavadinimas, o tiesioginių ar netiesioginių konkurentų šiai įmonei rasime bene kiekvieno sportininko partnerių sąrašė.

„Dakaras kaip tik ir sulaukė tokio didžiulio dėmesio Lietuvoje, nes mes radome būdų kaip apie jį pasakoti taip, kad būtų įdomu žmonėms. Kai šis uždavinys pavyko – mes tapome įdomūs verslo kompanijoms ir derybos dėl bendradarbiavimo įgavo kitą statusą. Kita vertus tai tikrai nerodo kokio nors priešiško tarp pačių Dakare startuojančių sportininkų. Mes kooperuojamės

visur, kur tik įmanoma. Tarkim kelionei per Atlantą į Le Havro uostą, o po Dakaro finišo iš Prancūzijos į Lietuvą mūsų technika dažnai keliauja tais pačiais automobilvežiais. Aš turiu galimybę šiek tiek patrauklesnėmis sąlygomis įsigyti lenktynėms bekele skirtų padangų, todėl padėu jomis apsirūpinti ir Antanui bei Vaidotui. Nepaisant to, mūsų komandos privalo turėti savo skiriamuosius ženklus, savo spalvas ir savo vertybes“, – pabrėžė B. Vanagas.

Randa būdų sutaupyti

„Dakaro“ legenda oficialiai pripažintas Antanas Juknevičius taip pat pastebėjo, kad bendrų sąlyčio taškų tarp maratone startuojančių Lietuvos komandų yra vos keletas.

„Su Vaidu esam sutarę, kad 2019-ųjų maratono bivuakuose mūsų serviso sunkvežimiai stovės greta – organizatoriai sudarė galimybes rezervuoti vietas kiekvienoje stovykloje ir mes tai padarėm. Be to, mūsų automobiliai beveik identiški, todėl sprendžiant įvairius techninius galvosūkius galim vienas kitam padėti. Pasirengimo lenktynėms metu mes nemažai kalbėjomės ir radom būdų, kaip sumažinti kai kuriuos kaštus bei efektyviau išnaudoti turimus resursus. Mes tai darom nuoširdžiai ir nepūsdami burbulo“, – pripažino A. Juknevičius.

Savo ruožtu V. Žala teigia, kad be Antano minėtų dalybų atsarginėmis detalėmis bei inžinierių sinergijos, visų komandų „bendras vardiklis“ galėtų atsirasti nebent tuo atveju, jei kokia verslo struktūra sutiktų būti lietuviškos „Dakaro“ rinktinės globėja.

„Deja, tam reikia iš tiesų žvėriškai didelių resursų. Kad toks partneris mūsų šalyje atsisuktų veidu į automobilių sportą bent jau šiuo metu atrodo įmanoma tik teoriškai. Praktiškai mus sugebame surinkti tik minimalius biudžetus darbuodamiesi su keliolika skirtingų partnerių“, – teigia V. Žala.

Komercinis renginys

„Dakaro rinktinės“ idėją utopine paverčia dar viena svarbi detalė – pats šių išstvermės lenktynių statusas. Fenomenaliai populiarus ralis bekele yra Prancūzijos kompanijos A.S.O. (Amaury Sport Organisation) kūrinys, praktiškai neturi nieko bendra su FIA (Tarptautine automobilių sporto federacija). Netgi A.S.O. leksikone žodis „lenktynės“ pakeistas į „odisėja“, o FIA naudojamas „priority drivers list“ – į „elite drivers list“. T. y. taip pabrėžiamas renginio savarankiškumas ir įgyjama teisė viską daryti taip, kaip norisi patiems prancūzams.

Tačiau jei kitose pasaulio šalyse į šiuos dalykus greičiausiai niekas pernelyg nekreipia dėmesio, tai Lietuvoje svarbi kiekviena smulkmena. LASF prezidentas Romas Austinskas praėjusiais metais svarstęs galimybę siųsti į Pietų Ameriką profesionalų kineziterapeutą–masažuotoją, kuris mūsiškiams pilotams padėtų atgauti jėgas po kasdienių alinančių krūvių trasoje, galiausiai turėjo sumanymo atsisakyti. Finansuoti tokio specialisto komandiruotę būtų įmanoma vieninteliu būdu – surandant privačių rėmėjų. Formaliai tokių lėšų skyrimas iš LASF biudžeto būtų traktuojamas kaip prasilenkiantis su teisės aktais.

„Dakaras nėra nei Pasaulio, nei Europos „Cross-Country“ čempionato etapas, neturi ir FIA Taurės varžybų statuso. Kitaip tariant, formaliai jis vertinamas kaip komercinis renginys, o pagal oficialiąją vertinimo sistemą – skirti paramą galima tik minėtą statusą turinčioms arba olimpinėms sporto šakoms. Todėl nepaisant milžiniško Dakaro populiarumo Lietuvoje, padėjusio verslo pasauliui atrasti automobilių sportą, mūsų šalyje šios varžybos oficialiai nieko nereiškia. Net jei kuris nors iš mūsiškių pilotų Dakarą laimėtų“, – apgailestavo R. Austinskas.

Internetė:

<https://www.delfi.lt/sportas/dakaras/paaiskino-kodel-lietuva-negali-tureti-dakaro-rinktines.d?id=80007819>
<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lietuviu-vienybe-dakare-misija-ne-imanoma-25-1082246>
<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/01/02/news/nutylima-dakaro-ralio-puse-kodel-lietuviai-negali-buti-draugais-8743263/>
<https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/43/239675/dakaro-rinktime-ar-tokia-svajone-gali-virsti-realybe>
<http://www.automanas.lt/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma/>
http://www.respublika.lt/lt/naujienos/sportas/kitos_sporto_sakos/lietuviu_vienybe_dakare_misija_neimanoma/
<https://www.sportas.lt/naujiena/268478/lietuviu-vienybe-dakare-misija-ne-imanoma>
<https://www.etaplus.lt/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma>
http://www.sportas.info/naujienos/46782-lietuvos_rinktime_dakare_misija_neimanoma.html
<http://kvitrina.lt/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma/>
<https://www.alfa.lt/straipsnis/50357425/lietuviu-vienybe-dakare-misija-ne-imanoma>
<https://www.paninfo.lt/2019/01/02/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma/>
<http://kaunoaleja.lt/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma/>
<http://ebus.lt/lietuviu-vienybe-dakare-misija-neimanoma/>
<http://www.budas.lt/transportas/29809-dakaro-rinktime-ar-tokia-svajone-gali-virsti-realybe>
http://www.autoledi.lt/patarimai/straipsnis/auto_naujienos/Lietuviu-vienybe-Dakare-misija-neimanoma
<https://autobiznis.lt/sportas/2086-lietuviai-ir-dakaras>
http://www.tvnaujienos.lt/?news_id.3379

Žiedo lenktynės turi naują organizatorių

2019-01-02

Po paskutinio šių metų etapo Estijoje "Autoplus.lt Fast Lap" organizatoriai pareiškė, kad baigia 10 metų augintą projektą. Kurį laiką automobilių sporto bendruomenę kamavo nežinia, mat nebeliko pagrindinio Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato organizatoriaus, tačiau Lietuvos automobilių sporto federacija išsklaidė abejones dėl šio sporto ateities.

Kalendorius jau aiškus

Oficialiai paskelbta, kad 2019-aisiais čempionatas vyks tokiu pačiu principu kaip ir anksčiau, o renginius rengs net du organizatoriai: du etapus Lietuvoje festivaliu automobilininkams pavers "Ring Challenge", o lenktynes Latvijos ir Estijos trasose surengs patyrusi "Autosporta klubs X Sports" komanda.

Kalendorius ir formatas liks nepakitę – 2019 m. Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato sezonas išlaikys dalyviams įprastą formatą: dvi lenktynės Lietuvoje, Kačerginės "Nemuno žiede" ir dvi – Baltijos šalyse. Pirmosios lenktynės Kačerginėje vyks gegužės 18–19 d., po jų – gana ilga pertrauka iki antrojo etapo Rygoje esančioje Bikerniekų trasoje, kuris bus surengtas rugpjūčio 16–18 d.

Rugsėjo 7–8 d. lenktynės grįš į "Nemuno žiedą", o finalas, kaip ir 2018-aisiais, vyks Estijoje, Parnu esančioje "Auto24 ring" trasoje, rugsėjo 21–22 d. Naujovė tik ta, kad čempionato lenktynes rengti patikėta dviem organizatoriams: etapus užsienyje rengs latviai, o Lietuvoje lenktynių festivalį kurs tik pirmus metus šioje rinkoje gyvuojantys "Ring Challenge" organizatoriai.

"Nors "Ring Challenge", kaip C lygos čempionatas buvo surengtas pirmą kartą, šie organizatoriai pateisino visus lūkesčius, be to, kalbant su jais pastebėjome gražų požiūrį į automobilių sporto populiarinimą ir plėtrą. Būtent todėl ir pasirinkome juos organizuoti aukščiausios lygos lenktynes", – aiškino LASF Žiedo komiteto pirmininkė Inga Juškevičiūtė.

Šventė šeimai

"Ring Challenge" lenktynių serija debiutavo tik šiemet kaip C lygos varžybos pradedantiesiems ir išsyk buvo pramintos mažuoju "Fast Lap", sugrąžinusi pirmąjį pastarųjų lenktynių jausmą.

Milžiniškas populiarumas ir du sklandžiai įvykdyti etapai nebuvo nepastebėti, todėl nuspręsta kurti lenktynių festivalį šeimai. "Pradedant organizuoti pirmąjį "Ring Challenge" mūsų vizija ir svajonė buvo ta, kad kada nors gal ir mes galėsime suorganizuoti A lygos lenktynes. Sakėme, kad eisime į priekį, augsime, o šiemet tokia galimybė mums nukrito tiesiai iš dangaus. Tad mes negalėjome praleisti šios progos", – sakė "Ring Challenge" organizatorė Ugnė Rukšėnaitė.

Organizatoriai sako, kad lenktynes mėgėjams stengėsi pritraukti kuo arčiau aukščiausios lygos varžybų, kad pradedantieji iš karto papultų į teisingą katilą ir kad susipažintų su aukščiausios lygos lenktynių niuansais, priprastų prie jų. "Organizuodami C lygos lenktynes šiais metais norėjome viską pritraukti kuo arčiau A lygos, kad atvestume naujų žmonių, naujų dalyvių. Puikiai suprantame, kad dabar visos taisyklės bus daug griežtesnės ir bus dar sunkiau. O ir renginys turės būti didesnis, ir mes esame nusiteikę viską daryti tik geriau, esame tam pasiruošę. O dėl pačių lenktynių – varžybas vykdo LASF, mes tik organizuojame renginį, ir stengsimės, kad jis augtų bei didėtų, norime, kad kovų trasoje pažiūrėti susirinktų ne tik automobilių sporto mėgėjai, bet ir jų šeimos. Mūsų vizija – sukurti lenktynių festivalį visai šeimai ir pasiūlyti veiklos įvairiausių amžiaus grupių žmonėms", – ateities siekius išdėstė U. Rukšėnaitė.

Pokyčiai – dar ne kitąmet

Užsienio etapai atiduoti latviams "Ring Challenge" antruosius savo metus vis dar gyvens Kačerginės "Nemuno žiede".

Du užsienyje vykstančius etapus organizuos latvių automobilių sporto klubas "X Sports". Šie patirties rengiant lenktynes nestokoja, mat jau daug metų sėkmingai organizuoja Baltijos šalių žiedinių lenktynių čempionatą, Baltijos šalių ilgų nuotolių lenktynių čempionatą bei aibę kitų vietinės reikšmės renginių. Tikimasi, kad šis organizatorius į Lietuvos čempionatą pritrauks naujų dalyvių iš užsienio, be to, lietuviškomis kovomis sudomins Latvijos bei Estijos automobilių sporto mėgėjus, kurie į užsienyje vykstančias lietuvių lenktynes ateiti nematydavo jokios prasmės.

Nauja "mono" klasė 2019-ųjų metų Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato reglamentas keisis minimaliai. Automobilių klasės išliks tokios pačios kaip ir anksčiau, tik atsiras nauja, Egidijaus Janavičiaus sukurta "BMW 325" mono klasė, kur dalyviai prie starto linijos stos visiškai identiškais automobiliais ir turės parodyti įgūdžius prie vairo, mat įgyti technikos pranašumo nebus įmanoma.

I. Juškevičiūtė patvirtino, kad daugiau pokyčių žiedinėse lenktynėse atsiras 2020 m. Tada bus panaikinta "Open" klasė ir siekiant apriboti "R3000+" klasės arklio galių lenktynes šiems automobiliams taip pat bus įvesti tam tikri techniniai apribojimai, kurie turėtų gražinti konkurencingumą.

Internetė:

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/ziedo-lenktynes-turi-nauja-organizatoriu-895219>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/ziedo-lenktynes-turi-nauja-organizatoriu-895219>

Ralis keliasi į virtualią realybę

2019-01-02

Prasidėjo registracija į pirmąjį Lietuvos istorijoje virtualaus ralio čempionatą. Drauge su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) organizuojamos pirmenybės turės "Skuba e-LARČ" pavadinimą ir atkartos realaus Lietuvos automobilių ralio čempionato (LARČ) kalendorių.

Virtualaus čempionato etapai vyks savaitę prieš realius etapus. Varžybose dalyvauti galės kiekvienas užsiregistravęs virtualių lenktynių gerbėjas.

Pagrindiniai čempionato privalumai – nemokamas dalyvavimas ir galimybė dalyvauti tiesiai iš namų. "Galiu drąsiai teigti, kad su virtualiu ralio čempionato startu Lietuvos automobilių sporto federacija žengia svarbų žingsnį – toliau plėtoja virtualaus autosporto sistemą, kurią nuo šiol sudarys įvairios disciplinos. Neseniai startavome su virtualių žiedinių lenktynių čempionatu "Neste Dream 2 Drive", o nuo kito sezono virtualioje erdvėje pasivaržyti progą turės ir ralio mėgėjų bendruomenė. Esu įsitikinęs, kad ši nauja terpė suteiks naudos sportui, sudominant jaunąją kartą bei pastebint talentus, turinčius potencialo tapti ateities čempionais realiame automobilių sporte", – kalbėjo LASF prezidentas Romas Austinskas.

Idėja organizuoti oficialų Lietuvos virtualaus ralio čempionatą gimė ralio bendruomenės "RBR-LT" bei automobilių sporto klubo "4Race" iniciatyva. Pastaroji geranoriškai priėmė virtualaus ralio bendruomenės idėją ir prisidėjo prie jos įgyvendinimo. O "RBR-LT" patirtis byloja už save – savo vardu pavadintas virtualaus ralio pirmenybes organizuoja jau tryliktus metus iš eilės.

Žengti kitą žingsnį ir tapti oficialiu Lietuvos čempionatu nuspręsta reaguojant į sparčiai populiarėjantį elektroninio sporto segmentą bei Tarptautinės automobilių federacijos (FIA) pripažinimą. "Skuba e-LARČ" etapai bus organizuojami likus savaitei iki realaus ralio etapo, puikiai visiems pažįstamo ralio simulatoriaus "Richard Burns Rally" platformoje. Pirmasis etapas – jau sausio 17-ąją. Užsiregistruoti į jį galima oficialiame čempionato tinklalapyje.

Internetė:

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/ralis-keliasi-i-virtualia-realybe-895240>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/ralis-keliasi-i-virtualia-realybe-895240>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/ralis-keliasi-i-virtualia-realybe-895240>

Sausio mėnesį LASF vardas žiniasklaidoje buvo paminėtas 59 kartus.

