

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

Visetas | 2019

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	<i>diena.lt (627 587)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i>	<p>Rinkimai ateina ir į automobilių sportą</p> <p>Tiesa, pats prezidentas LASF atlieka administracijos vadovo funkcijas. Taigi automobilių sporto politikos formavimas iš dalies nėra jo kompetencija. Automobilių sporto politiką formuoja pati bendruomenė, kurios atstovai darbuojasi Ralio, Žiedo, Drago, 4x4 sporto ir kituose komitetuose, o prezidentas kartu su taryba tik vertina, ar siūlomos tam tikros sporto disciplinos vystymo gairės neprieštarauja pagrindiniams LASF įstatams. Būtent remdamasis komitetų parengtomis gairėmis prezidentas viešumoje ir turėtų teikti informaciją apie tam tikras sporto šakas ir atstovauti joms šalies ir tarptautiniu lygiu.</p>	2019-02-27	Pranešimas apie artėjančius prezidento rinkimus. LASF
	<i>15min.lt (1 189 739)</i>	<p>Egidijus Janavičius paaiškino, kur nederėtų taupyti konstruojant automobilį sportui</p> <p>Automobilių sporto klubas „Tornada“ kartu su LASF Techninių reikalavimų komitetu ir jo pirmininku Egidijumi Janavičiumi surengė seminarą apie sportinio automobilio gamybą. Šįkart neįkainojamus patarimus iš vieno geriausių mechanikų ir autosporto saugumo ekspertų šalyje galėjo išgirsti Žemaitijos regiono sportininkai.</p>	2019-02-25	Pranešime pasakojama apie LASF atstovo vestą seminarą. apie
	<i>delfi.lt (1 863 031)</i> <i>15min.lt (1 189 739)</i> <i>lrytas.lt (971 905)</i> <i>automanas.lt</i>	<p>Kodėl „Memel Motor Fest“ pirmiausia rengiamas Vilniuje?</p> <p>Antras pagal dydį Lietuvos miestas – Kaunas, visuomet garsėjo stipriomis automobilių kultūros šaknimis. Kaune galima surasti</p>	2019-02-25	Minima kontekste.

		<p>Lietuvos automobilių sporto federacijos biurą, šiame mieste ir jo apylinkėse galima surasti daugybę įvairių dirbtuvių, kurios dieną ir naktį antram gyvenimui prikelia daug ko mačiusius automobilius. Taip pat nereikėtų pamiršti, jog vienintelė lenktynių trasa Lietuvoje yra įsikūrusi ne bet kur, o šalia Kauno.</p>		
	<p><i>15min.lt (1 189 739)</i> <i>lrytas.lt (971 905)</i> <i>diena.lt (627 587)</i> <i>kauno.diena.lt</i> <i>klaipeda.diena.lt</i> <i>autobanas.lt</i> <i>sportas.info</i></p>	<p>Automobilių sporto pasauliui – elektrošokas</p> <p>LASF prezidentas Romas Austinskas, komentuodamas permainų eskizus ir padėtį mūsų šalyje, atkreipė dėmesį, kad ligšioliniai „žaidimai su elektra“ su sportu iš tiesų turėjo labai nedaug bendro.</p> <p>„Lietuvoje keletą kartų vyko lenktynės elektromobiliais iš Vilniaus iki Palangos, buvo pasirodymų kai kuriuose mini ralio etapuose, kuriuos galima vertinti tik kaip automobilių importuotojų rinkodaros renginius. Vis dėlto būtent nuo to viskas prasideda ir didžiajame sporte. Kokybiškai organizuojamos varžybos sutraukia milžiniškas auditorijas ir tampa išskirtinai gera vieta naujoms technologijoms pristatyti. Todėl net neabejoju, kad automobilių sporto elektrifikaciją ženklintis skepsis labai greitai išsisklaidys. Su FIA vėliava rengiamas „Formula E“ čempionatas vyksta nepriekaištingai. Priežasčių, dėl ko galėti strigti analogiški ralio kroso ar ralio projektai, tiesiog nėra. Reikia tik šiek tiek laiko ir kantrybės“, – teigia R. Austinskas.</p>	2019-02-18	<p>Pateikiamas LASF prezidento komentaras.</p>
	<p><i>automanas.lt</i></p>	<p>Kandidatai į LASF prezidento postą paskelbė rinkimines programas</p> <p>Keturis metus Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento pareigas ėjęs Romas Austinskas, kovo 23 dieną sužinos ar pratęs savo kadenciją dar keturiems metams arba savo postą užleis kitam kandidatui – automobilių sporto pasaulyje puikiai žinomam Sauliui Girdauskui.</p>	2019-02-06	<p>Pranešimas apie artėjančius LASF prezidento rinkimus.</p>

--	--	--	--	--

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Rinkimai ateina ir į automobilių sportą

2019-02-27

Kovas Lietuvoje – rinkimų ir pasirinkimų mėnuo. Pirmąjį kovo savaitgalį vyks Savivaldos rinkimų pirmasis turas, dar po dviejų – antrasis. Daugumai piliečių žingsniavimo prie balsadėžių laikas iki prezidento ir Europos Parlamento rinkimų gegužę bus pasibaigęs, o automobilių sporto bendruomenės atstovai kovo 23-iąją rinks savo prezidentą.

Du kandidatai

Lietuvos automobilių federacijos prezidento rinkimuose dalyvaujančių kandidatų skaičiui išvardyti pakaks vos vienos rankos pirštų. Jie du – dabartinis Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) prezidentas Romas Austinskas ir Lietuvos ralio čempionas, buvęs susisiekimo viceministras Saulius Girdauskas. Kandidatus, kuriuos manė tinkamus stoti į kovą dėl LASF prezidento posto, tikrieji federacijos nariai galėjo teikti iki vasario 5 d.

Federacijos interneto svetainėje viešai prieinama 14-os tikrųjų narių siūlymų su teikiamais kandidatais. Trijuose iš jų įrašyta dabartinio prezidento R. Austinsko, likusiuose 11-oje – S. Girdausko pavardė. Vis dėlto, kol neatėjo kovo 23-ioji, S. Girdauskas būti tikras dėl pergalės negali, nes balsuoti dėl prezidento kandidatūros turi teisę tik tikrieji nariai (jų yra kelios dešimtys ir ne visi jie pateikė kandidatų į LASF prezidentus kandidatūras), kurie iki vasario 15-osios bus pateikę klubo įstatus ir sumokėję nario mokesčius. Tad, jeigu šie du reikalavimai nebus įvykdyti, tikrasis narys jau nebebus tikrasis, o tai reiškia, kad balso kovo pabaigoje vyksiančiame suvažiavime neturės.

Naujai išrinktas prezidentas ar antrajai kadencijai perrinktas buvusysis automobilių sporto bendruomenės vadovu bus ketverius metus.

Skambus titulas

Tiesa, pats prezidentas LASF atlieka administracijos vadovo funkcijas. Taigi automobilių sporto politikos formavimas iš dalies nėra jo kompetencija. Automobilių sporto politiką formuoja pati bendruomenė, kurios atstovai darbuojasi Ralio, Žiedo, Drago, 4x4 sporto ir kituose komitetuose, o prezidentas kartu su taryba tik vertina, ar siūlomos tam tikros sporto disciplinos vystymo gairės neprieštarauja pagrindiniams LASF įstatams. Būtent remdamasis komitetų parengtomis gairėmis prezidentas viešumoje ir turėtų teikti informaciją apie tam tikras sporto šakas ir atstovauti joms šalies ir tarptautiniu lygiu.

Prezidentas taip kuruoja šių komitetų veiklą. LASF įstatuose apibrėžiant organizacijos prezidento kompetencijas yra ir punktas "leidžia įsakymus ir sprendimus", tačiau pirmiausia jie turi būti apsvarstyti komitetuose ir taryboje. Tarybos narius LASF prezidentas pasirenka iš tų, kuriuos pasiūlo patys automobilių sporto bendruomenės atstovai. Bendruomenė į tarybą gali siūlyti ir visiškai prezidento požiūriui oponuojančius narius, ir vis tiek pagal LASF įstatus prezidentas turėtų rinktis iš jų. Būtent tarybos veikloje prezidentas ir turi daugiausia galios. Jeigu balsų skaičius vykstant tarybos posėdžiui pasiskirsto po lygiai, prezidentas ar jo įgaliotas asmuo gali lemti vieną ar kitą sprendimą, nes prezidento žodis yra lemiamas. Taryba tvirtina visus svarbiausius LASF dokumentus – komitetų siūlomas tam tikros automobilių sporto disciplinos vystymosi kryptis, gali kviesti pasiaiškinti dėl savo sprendimų komitetų vadovus, tvirtina LASF turimų lėšų paskirstymą. Tad aktyviausia prezidento veikla ir turėtų būti šiame LASF organe. Vis dėlto prezidento sprendimas taryboje nėra nekvestionuojamas.

Vienytojo vaidmuo

Šiomet dvidešimtą jubiliejų švenčiančių "Aurum 1006 km" lenktynių organizatorius Darius Jonušis teigia neretai nesuprantantis, kodėl tiek iečių sulaužoma kovoje dėl LASF prezidento posto. "Prezidentas yra kaip visos automobilių sporto bendruomenės veidas. Jam daugiausia tenka bendrauti su valdžios atstovais derinant automobilių sporto projektus ar bandant su jais supažindinti politinės valdžios atstovus. LASF vadovas nėra asmuo, atsakingas už daugiamilijoninio biudžeto paskirstymą, kur galėtum pasijusti labai įtakingas. Šiame poste esantis žmogus turėtų paminti visus savo turėtus principus ar preferencijas ir bandyti tapti asmeniu, kuriuo bendruomenė pasitikėtų, o jis ją vienytų, o ne skaldytų", – savo komentarą dienraščiui pradėjo D. Jonušis.

Pasak jo, nors abu kandidatai kalba apie automobilių sporto ateitį, nė vienas nepasiūlo būdų, kaip pasirūpinti, kad, praėjus geram dešimtmečiui, būtų, kas varžosi automobilių lenktynėse. "Kol kas aš su nerimu žvelgiu į Lietuvos ateitį. Kokius naujus veidus matome sporto arenose ir kokias pavardes galime išstarti? Pamėginkite atsiminti... Rokas Baciūška? Kasparas Vaškelis, Justas Jonušis, Gustas Grinbergas... Matyt, tiek. Ir šios pavardės žinomos vien dėl to, kad į tą žinomumą investuoja ne LASF, o patys sportininkai, šeimos. Žinoma, aš suprantu, kad techninės sporto šakos nėra pigus malonumas ir jas besirenkantys tai supranta, tačiau LASF galėtų čia padėti savais ištekliais – atleisti nuo licencijų mokesčio, padėti vykdyti komunikacinę veiklą ir panašiai. Proteguoti tuos sportininkus", – svarsto D. Jonušis.

Kitas norėjęs likti nepristatytas automobilių sporto bendruomenės atstovas tvirtino, kad dabar LASF neretai "užsižaidžia tenkindami dėdžių su storesnėmis pinigėmis interesus ar reikalavimus, nei rūpinasi automobilių sporto perspektyvomis". "Pažiūrėkime, kas vyksta su Lietuvos raliu – ten važiuojančių sportininkų būrys mažėja, net ir patys kiečiausi ralio gerbėjai dabar vargiai išvardytų, kas iš lietuvių pirmajame šių metų ralyje pateko į dešimtuką", – sakė pokalbininkas.

Pasak jo, dar tragiškesnė situacija vertinant elgesį su "FastLap" organizavusia kompanija. Tačiau čia pašnekovas pastebi didesnę pačios automobilių sporto bendruomenės kaltę. "Kai žmonės, kurie atvažiuoja į renginį, vėliau socialiniuose tinkluose svaidosi kaltinimais, reiškia nepasitenkinimą organizatoriais, mažiausiai yra nepagarbu organizatorių atžvilgiu. Tai rodo ir pačios automobilių sporto bendruomenės kultūrinį neišprusimą – išeiti ir rékti viduryje aikštės gali kiekvienas, tačiau ne kiekvienas pasiūlo būdų, kaip susidariusias problemas spręsti ar pagelbėti kitiems", – įsitikinęs pašnekovas. Jis atkreipia dėmesį, kad turime kalbėti apie autoriteto, supratimo, pagarbos vertybių diegimą bendruomenėje.

Vilnius ar Kaunas?

Kai kurie kalbinti automobilių sporto atstovai teigė, kad vienu iš naujos kadencijos prezidento darbų turėtų būti LASF perkėlimas į Vilnių arba filialo sostinėje įsteigimas. Iš tiesų beveik visos kitų sporto šakų federacijos savo atstovybes turi Vilniuje esančiame anksčiau buvusiam Kūno kultūros ir sporto departamento pastate Žemaitės gatvėje. Tokio sprendimo šalininkai tvirtina, kad LASF, būdama Kaune, yra pernelyg atitolusi nuo bendros šalies sporto virtuvės ir neretai dėl savo geografinio nutolimo atsiduria nuošalyje priimant ir reikšmingesniu sprendimus.

Tokio sprendimo priešininkai tvirtina, kad Kaunas nuo seno buvo Lietuvos automobilių sporto sostinė, o čia ir yra bene didžiausia automobilių sporto bendruomenės dalis. Vis dėlto verta pastebėti, kad būtent dėl to senieji automobilių sporto

vilkai ir palenkia LASF administracijos sprendimus į sau, o ne automobilių sportui palankią pusę. Kaip vieną pavyzdžių neretas pamini žadėtą bendro Lietuvos ir Lenkijos ralio čempionato etapo rotaciją. Derinant su kaimynais šio bendro etapo organizavimą buvo žadama, kad jis kasmet turėtų būti vis kitoje Lietuvos vietoje. Tai reiškia, kad gausenis ralio sportininkų būrys per ketverius penkerius metus varžytųsi skirtinguose Lietuvos raliuose: "Winter rally" Utenoje, Žemaitijos ralyje, Elektrėnų ralyje, "Samsonas Rally Rokiškis" ir LARČ finaliniame etape Druskininkuose. Tačiau jau antrus metus iš eilės šio ralio organizavimas atitenka "Elektrėnų ralių" organizuojančiam Ramūnui Čapkauskui.

Atstovas ne iš automobilių sporto

Kaip būtų galima to išvengti? Viešojo administravimo specialistai pastebi, kad išeitis iš tokios situacijos galėtų būti viešai skelbiamas konkursas eiti LASF prezidento pareigas, aiškiai apibrėžiant, kokius reikalavimus kandidatas turėtų atitikti. Kandidato atsiejimas nuo konkrečių sporto klubų, keliančių kandidatūrą į LASF prezidentus, vadinasi, ir palaikančių tam tikrą asmenį, leistų priimti objektyvesnius sprendimus. "Geras vadybininkas, suprantantis, kas tas automobilių sportas, yra, bet nesėdėjęs prie bendro stalo su dauguma automobilių sporto atstovų, – toks galėtų būti nešališkiausias kandidatas", – sako kalbinti specialistai.

Vis dėlto LASF vadovo iš šalies pasirinkimas būtų siejamas su darbo užmokesčiu. LASF vadovas už savo veiklą atlyginimo negauna. Už federacijos lėšas prezidentas gali vykti į su automobilių sportu susijusius renginius, kuriuose atstovaujami Lietuvos interesai.

Tad geras vadybininkas, galintis imtis vadovauti šiai institucijai, kainuotų nemenkus pinigus, o techninių sporto šakų finansavimas niekuomet Lietuvoje nebuvo itin dosnus, todėl LASF nariams tektų svarstyti, ar už savo atstovavimą yra pasirengę pakloti didesnę pinigų sumą.

Neįvykęs susitarimas

Įdomu, kad abu kandidatai pirmą vasario savaitę buvo susitikę R. Austinsko iniciatyva padiskutuoti, kaip spręsti opias Lietuvos automobilio sportui problemas, o vasario 11-ąją buvo numatyta išplatinti viešą pareiškimą visuomenei, kurio esmė suvienytos abiejų kandidatų pastangos bendram automobilių sporto labui.

Pranešime R.Austinskas su S. Girdausku būtų skelbę, kad vienija jėgas ir sutaria, kad jeigu vienas iš jų bus išrinktas į LASF prezidento postą, kitas kartu pradeda darbuotis LASF taryboje. Vis dėlto tokios unijos pasirašymas neįvyko. Pasirašyti tokį pareiškimą atsisakė padėti S. Girdauskas. Kandidatas į LASF prezidentus tikina sulaukęs ne vieno jų delegavusio automobilių sporto klubo atstovų pastabų ir priekaištų bei patarimų neiti su velniu obuoliauti. "Pats R. Austinską pažįstu jau labai seniai, mano karjeros pradžioje jis buvo vienas mano mechanikų ir aš viliauosi, kad mūsų santykiai toliau išliks draugiški, tačiau aš negaliu neįsiklausyti į mane delegavusių žmonių balsus. O jie man vieningai sakė savarankiškai ir be jokių susitarimų siekti prezidento posto. Aš turiu įsiklausyti į tokius prašymus", – dienraštį tikino S. Girdauskas.

Žinoma, toks sutarimas dėl bendro darbo, vienam iš kandidatų tapus prezidentu, kitam darbuotis taryboje, remiantis LASF įstatais, nėra įmanomas, nes kandidatų į tarybos narius sąrašą naujam LASF vadovui pateikia automobilių sporto bendruomenė, tad toks susitarimas gali tapti niekinis, jeigu vieno iš kandidatų į tarybą niekas nepasiūlo.

Palankesnis kandidatas?

Dienraščio šaltiniai federacijoje sako, kad S. Girdauskas labiausiai yra proteguojamas automobilių sporto teisėjų ir saugaus varžybų organizavimo komiteto, nes būtent šių dviejų komitetų atstovai nemažai konfliktuoja su dabartiniu prezidentu. Tiesa ir patys komitetų atstovai nevykdo savo prisiimtų įsipareigojimų LASF ir automobilių sporto bendruomenei – kiekvienas komiteto posėdis turėtų būti protokoluojamas, tačiau apie paskutinius komitetų posėdžius informacijos trūksta.

Atsakingo požiūrio į darbą trūksta ir Etikos ir drausmės komisijoje. Dienraštis jau rašė apie "Rally Elektrėnai 2018" saugos reikalavimus šalia lenktynių trasos pažeidusius automobilių sporto bendruomenės narius, tačiau ši komisija dar nėra priėmusi jokio sprendimo, nors taryba su prašymu įvertinti neatsakingą ir žeminantį automobilių sportą vardą bendruomenės narių elgesį paprašė dar praėjusiais metais, tačiau panašu, kad, net ir turėdami įrankius savo rankose, šios komisijos nariai neskuba arba nenori priimti tinkamų sprendimų, kurie parodytų, kaip pati automobilių sporto bendruomenė reaguoja į asmenų žeminančių automobilių sporto vardą elgesį.

Dar vieni rinkimai

Ir pabaigoje – dar kelios detalės. Dėl antros iš eilės kadencijos LASF prezidento poste besivaržantis R.Austinskas, praėjusią savaitę paskelbė, kad dalyvauja rinkimuose ir vežėjų asociacijos "Linava" prezidento rinkimuose, kurie turėtų įvykti gegužės mėnesį.

Dienraščio paklaustas, ar tai reiškia, kad jis ketina trauktis ši LASF prezidento rinkimų, R.Austinskas vengė tiesaus atsakymo. "Aš matau, kad turiu nemenką automobilių sporto bendruomenės, turinčios balso teisę suvažiavime, kur bus renkamas prezidentas, palaikymą, tačiau aš noriu dirbti, o ne užsiimti ginčiais su automobilių sporto bendruomene, kaip ir ką reikia daryti. Vienoks ar kitoks sprendimas bręsta, tačiau visus sprendimus reikia priimti apgalvotai, o ne karštakošiškai", – mįslingai kalbėjo dabartinis LASF administracijos vadovas.

Su S. Girdausku automobilių sporto pasaulis siejo taip pat nemažai vilčių, kai praėjusios kadencijos vyriausybėje jis buvo susisiekimo viceministras, o federacijai vadovavo jo partijos narys Gintaras Furmanavičius. Neoficialiuose pokalbiuose ne vienas sportininkas prisipažino tikėjęs, kad automobilių sporto reikalams bus atstovaujama ir aukščiausiuose politiniuose sluoksniuose, tačiau natūralu, kad politinės programos vykdymas tuo metu politikoje buvusiam S. Girdauskui buvo prioritetas.

Ir nors dabar S. Girdauskas tvirtina sustabdęs bet kokią politinę veiklą, kai kurie sportininkai bijo ir nepalankių politinių vėjų. "S. Girdauskas ne taip jau seniai buvo politinės sistemos dalis, dabar jo buvusių bendražygių valdančiuose sluoksniuose beveik nebelikę. Yra tik politiniai oponentai, tad politinė S. Girdausko praeitis gali kišti pagalius į ratus bandant pristatyti automobilių sportą šalies politikams", – sakė vienas automobilių sporto bendruomenės narių.

Internetė:

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/rinkimai-ateina-ir-i-automobiliu-sporta-903037>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/rinkimai-ateina-ir-i-automobiliu-sporta-903037>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/rinkimai-ateina-ir-i-automobiliu-sporta-903037>

Egidijus Janavičius paaiškino, kur nederėtų taupyti konstruojant automobilių sportui

2019-02-25

Automobilių sporto klubas „Tornada“ kartu su LASF Techninių reikalavimų komitetu ir jo pirmininku Egidijumi Janavičiumi surengė seminarą apie sportinio automobilio gamybą. Šįkart neįkainojamus patarimus iš vieno geriausių mechanikų ir autosporto saugumo ekspertų šalyje galėjo išgirsti Žemaitijos regiono sportininkai.

Seminaras apie sportinio automobilio gamybą šįkart buvo surengtas Plungėje, šio miesto stadiono administracinėse patalpose. Pirmoji seminaro dalis buvo teorinė.

Jos metu Egidijus Janavičius apžvelgė kone visus sportinio automobilio ruošimo žingsnius. Į seminarą susirinko ne tik Plungės, Telšių, Klaipėdos, Gargždų ir kitų Žemaitijos regiono miestų sportininkai, bet ir lenktynininkai iš Panevėžio, Pakruojo bei Kupiškio.

Teorinėje paskaitos dalyje LASF Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius publikai pristatė blogus pavyzdžius, susijusius su automobilio paruošimu ar jo sportininko ekipuotės pasirinkimu.

Pasak Egidijaus Janavičiaus, automobilių sporte išlygų saugumo reikalavimams būti negali, tad sportininkai turėtų suprasti, į kokią rizikingą situaciją save stato gamindami reikalavimų neatitinkančius automobilius ar naudodami neaiškios kilmės saugumo įrangą.

Kelias valandas su pertraukomis trukusio seminaro metu Egidijus Janavičius stengėsi įtikinti sportininkus, kad sutaupyti 10 ar 20 eurų automobilio įrangai blogiausio scenarijaus metu gali virsti nebeištaisomomis pasekmėmis.

Seminaro dalyviai lektoriaus parengtose skaidrėse galėjo išvysti nulūžusius vairus, neteisingai naudojamą HANS įrangą bei padirbtus saugos diržus, ant kurių puikuoja garsių firmų užrašai.

Pasak Egidijaus Janavičiaus, suklastotos ir reikalavimų neatitinkančios saugos įrangos ar kitos dalys dažnai sportininkus sugundo kiek žemesne kaina, tačiau išleidus vos šiek tiek daugiau galima įsigyti tikrus ir sportui tinkamus daiktus.

Po teorinės dalies veiksmas persikėlė į automobilių stovėjimo aikštelę prie Plungės miesto stadiono. Čia automobilių sporto klubas „Tornado“ paskaitai paruošė du automobilius. Vienas skirtas ralio, kitas – kroso varžyboms. Abu automobilius apžiūrėjęs ir įvertinęs Egidijus Janavičius sportininkams papasakojo ir gyvai pademonstravo, kaip turi būti sukonstruoti tam tikri mazgai, sumontuota saugumo įranga.

Po nemokamo seminaro susirinkusi publika Egidijui Janavičiui dėkojo už neįkainojamą ir aiškiai bei motyvuotai pateiktą informaciją, o pats paskaitos lektorius vylėsi, jog susirinkusiems sportininkams suteiktos žinios leis savo automobilius paruošti pagal visus saugumo reikalavimus.

Daugiau informacijos apie LASF Techninių reikalavimų komiteto organizuojamus seminarus ir Egidijaus Janavičiaus parengtas sportininių automobilių ruošimo klaidų apžvalgas rasite paspaudę čia.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/egidijus-janavicius-paaiskino-kur-nederetu-taupyti-konstruojant-automobili-sportui-25-1107872>

„Memel Motor Fest“ auga: vyks ne tik Klaipėdoje, bet ir kituose miestuose

2019-02-25

„Išskirtinis renginys, išskirtiniams automobiliams“, – prieš penkerius metus, 2015 metų pradžioje, išgirdo automobilių entuziastų bendruomenė, kuri buvo kviečiama atvykti į Klaipėdoje vykiančią automobilių parodą.

Palankiai sutikta ir teigiamai įvertinta, Klaipėdos mieste gyvenančių entuziastų, iniciatyva po truputėlį ėgavo pagreitį, o šiemet – 2019 metais, įjungs aukščiausią pavarą. Pirmą kartą „Memel Motor Fest“ istorijoje, išskirtinių automobilių paroda įvyks ne tik Klaipėdoje, bet ir kituose didžiuosiuose Lietuvos miestuose: Vilniuje ir Kaune, skelbiama pranešime žiniasklaidai.

Išlipa iš komforto zonos

Remdamiesi pastaraisiais metais įvykusių „Memel Motor Fest“ renginių statistika, organizatoriai pastebėjo, jog didžioji dalis dalyvių atvyksta ne tik iš Klaipėdos, bet ir iš kitų miestų: Kauno, Marijampolės, Alytaus, Radviliškio, Vilkaviškio, Vilniaus ir netgi Rygos.

„Daug bendraujame su renginio dalyviais ir nemaža jų dalis guodėsi, jog jų miestuose nevyksta nieko panašaus į „Memel Motor Fest“. Daugelis taip pat apgailestauja, jog laiko trūkumas ne visuomet leidžia atvykti į šio festivalio namais tapusią Klaipėdą. Norėdami išspręsti šią situaciją, pagalvojome ir uždavėme sau klausimą – O kodėl renginio nepriartinus prie dalyvių?“, – pasakoja „Memel Motor Fest“ organizatorių komandos nariai, Edmundas Dargis ir Vytautas Butkus.

Sezono atidarymas – sostinėje

Pastaruosius metus „Memel Motor Fest“ tapo neatsiejama karštos ir saulėtos vasaros prie jūros dalimi. Šie metai bus ne išimtis ir Klaipėda nebus pamiršta, bet pirmąjį tepalo ir benzino kokteilį „Memel Motor Fest“ pradės plakti gerokai anksčiau – gegužės 25-ąją dieną, Vilniuje, kuriame bus skelbiamas automobilistams iš visos Lietuvos skirtas vasaros sezono atidarymas.

Unikali proga pasitikti vasarą bus surengta pagrindinėje ne vien sostinės, bet ir visos Lietuvos gatvėje – Gedimino prospekte. Pagrindinėje didmiesčio gatvėje įvyks išskirtinių automobilių paroda bei gražiausių automobilių rinkimai, kurių dėka „Memel Motor Fest“ metu daugiausiai ovacijų sulaukę ratuočiai namo sugrįš su organizatorių paruoštais prizais.

Gedimino prospekte taip pat vyks automobilių garso sistemų varžybos. Pastarosios leis pakeisti supratimą kas yra gera garso sistema ir kas yra įspūdinga, šturpuliukus kelianti garso sistema.

Gimtadienis namuose

Po poros savaitių „Memel Motor Fest“ karavanas persikels į savo gimtąjį miestą – Klaipėdą, kurioje bus skatinamas įvairiausių konfigūracijų variklių skambesys. Būtent birželio 8-ąją dieną „Memel Motor Fest“ parodys savo tikrąsias spalvas, kai minės savo 5-erių metų gimtadienį.

Savo šaknų neužmiršę „Memel Motor Fest“ organizatoriai tikina, jog kiekvienais metais pasakišku oru vykstantis festivalis šiemet suteiks gerokai daugiau gerų emocijų. Jau kelis metus vykstanti „Memel Motor Fest“ ir „Klaipėda Jazz“ festivalio sinergija, suskambės naujai.

Nuo pat ankstyvo ryto vyks įvairiausios rungtys ir pramogos, kurios leis tapti Lietuvos automobilių kultūros dalimi: „Nenorime atskleisti visų detalių, bet šiemet esame užsibrėžę ambicingų tikslų, kurie leis mūsų gimtadienį atšvęsti su trenksmu“, – priduria „Memel Motor Fest“ organizatoriai.

Paskutinė stotelė – Kaune

Antras pagal dydį Lietuvos miestas – Kaunas, visuomet garsėjo stipriomis automobilių kultūros šaknimis. Kaune galime surasti Lietuvos automobilių sporto federacijos biurą, šiame mieste ir jo apylinkėse galima surasti daugybę įvairiausių dirbtuvių,

kurios dieną ir naktį antram gyvenimui prikelia daug ko mačiusius automobilius. Taip pat nereikėtų pamiršti, jog vienintelė lenktynių trasa Lietuvoje yra įsikūrusi ne bet kur, o šalia Kauno.

„Priežasčių surengti mūsų šventę šiame mieste yra beprotiškai daug. Viena iš jų – puiki geografinė padėtis, leidžianti visiems šį miestą pasiekti greitai ir patogiai“, – mintimis dalinasi vienas iš festivalio organizatorių, Edmundas Dargis.

„Paskutiniam sezono renginiui turime kitokių planų. Mūsų kolegos yra įrodę, jog vakare vykstantys automobilių entuziastų susibūrimai nėra ignoruojami – atvirksčiai. Vakare vykstantys renginiai gali sulaukti milžiniško susidomėjimo. Būtent tai mes ir pabandysime padaryti – surengti automobilių parodą, kai saulė pradeda slėptis už horizonto“, – pasakojo organizatoriai, pažadėję šventę automobilių kultūros gerbėjams rugsėjo 7-ąją.

Kviečia registruotis

Kol „Memel Motor Fest“ organizatoriai rūpinasi įvairiausiomis smulkmenomis, kurios užtikrintų sklandžią ir malonią automobilistams skirtų renginių eigą, organizatoriai oficialiai skelbia dalyvių registraciją pradėtą.

„Kuo įvairesnis, spalvingesnis dalyvių parkas, tuo mums visiems smagiau. Kiekvienas iš mūsų turime silpnybę skirtingoms automobilių markėms, kėbulo tipams. Turime skirtingą požiūrį į automobilių modifikavimo kryptį bei galutinį tikslą. Norime po vienu sparnu priimti kuo daugiau automobilių entuziastų, kurie yra pasiryžę parodyti savo ilgametį projektą ar Lietuvoje itin retai matomą modelį“, – priduria Edmundas Dargis.

Internete:

<https://www.delfi.lt/auto/laisva-pavara/memel-motor-fest-auga-vyks-ne-tik-klaipedoje-bet-ir-kituose-miestuose.d?id=80452843>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autorinka/kodel-memel-motor-fest-pirmausiai-rengiamas-vilniuje-220-1107646>

<https://www.lrytas.lt/auto/radaras/2019/02/25/news/-memel-motor-fest-keliasi-i-vilniu-ir-kauna-laukia-didziule-svente-automobiliu-gerbejams-9367541/>

<http://www.automanas.lt/gimtadieni-svesiantis-memel-motor-fest-leidziasi-tura-per-lietuva/>

Kada automobilių sporte prie starto linijos rikiuosis vien elektromobiliai?

2019-05-06

Hibridinės mašinos ir grynakraujai elektromobiliai jau geras dešimtmetis ne tik atsikratė koncepcinių modelių statuso, bet pamažu tapo vienais pagrindinių eksponatų visose specializuotose technikos parodose. Tačiau vos tik kalba pakrypsta apie automobilių sportą, lenktyniniai elektromobiliai pradeda skęsti sarkastiškuose palyginimuose. Ar tikrai viskas taip keblu, o perspektyvos tokios niūrios? Kada bus galima įvertinti pirmuosius ralio elektromobilius?

Automobilių sporto elektrifikacija oficialiai prasidėjo 2012-aisiais, kai buvo pristatyti „Formula E“ eskizai ir užsakyta pirmoji didelė bolidų, neturinčių vidaus degimo variklių, partija. Šį projektą nuo pat pradžių lydėjo nemažai skepsio, visgi „Formula E“ sulaukė tiek solidžių automobilių gamintojų bei pasaulinių korporacijų paramos, tiek tituluotų pilotų dėmesio, todėl pastaraisiais metais vykę čempionatai tiesiog tapo dar viena alternatyva klasikinėms F-1 batalijoms.

Tiesa, nors elektrinė technika gali pasigirti pakankamai įspūdingais parametrais – 250 kW galia, 280 km/val. maksimaliu greičiu, spurtu iki 100 km/val. per 2,8 sekundės – visgi pervilioti auditorijos iš automobilių sporto karalienės nepavyko.

Kas yra kas gana gerai iliustruoja bilietų į varžybas kainos: „Formula E“ kovas tribūnoje galima stebėti paklojus 20 eurų (16 metų nesulaukusiems žiūrovams reginys nemokamas), o norint pasigirti pabuvojus F-1 etape tektų piniginę paploninti maždaug 300 eurų.

Tačiau jei formulių pasaulyje elektrinė revoliucija prasidėjo ir vyko be jokios prievartos, tai kitose lenktynių disciplinose žaisti demokratija FIA neketinama. Antai Pasaulio ralio kroso čempionatas per artimiausius dvejus metus privalės mutuoti iš „World RX“ į EWRX iki 2021-ųjų.

Teoriškai šio revoliucinio sprendimo įgyvendinimui numatyti dveji pereinamieji metai, tačiau vienos populiariausių pastarųjų metų automobilių sporto varžybų serijų, vykstančių po FIA vėliava, organizuojančios kompanijos IMG strategai iš dabartinių komandų bei automobilių gamintojų reikalauja iki šių metų kovo 29-osios oficialiai patvirtinti savo įsipareigojimus dalyvauti

elektrifikuotame čempionate. Deja, dar nepasibaigus 2018-ųjų sezonui viena po kitos apie pasitraukimą iš „World RX“ pareiškė „Audi“, čempioniškoji „PSRX Volkswagen Sweden“, „Peugeot“ ir „Ford“.

Teoriškai toks ūmus komandų lyderių ir charizmatiškų pilotų nukraujavimas turėjo išgąsdinti FIA strategus. Praktiškai vienintelė emocija, kurią viešai pademonstravo FIA prezidentas Žanas Todtas (Jean Todt) – apgailėstavimas, kad lig šiol automobilių gamintojai pernelyg vangiai į „kovinę“ techniką diegė aplinkai draugiškus sprendimus: ralio pasaulyje nėra nei hibridų, nei kokių nors ekologiškų technologijų. Neseniai vykusio Monte Karlo ralio metu duodamas interviu leidiniui „Motorsport News“ jis patikino, kad netrukus padėtis pasikeis – jau šiais metais bus paskelbtas naujas ralio reglamentas, pagal kurį parengti automobiliai WRC startuos 2022-aisiais.

„Šiek tiek keista, kad visose didžiosiose automobilių parodose Frankfurte, Paryžiuje, Tokijuje ar Ženevoje rodomos iš tiesų įspūdingos technologinės naujovės, tačiau į ralį lig šiol niekas nebuvo perkeliama, nes taisyklės to nereikalavo. Dabar padėtis pasikeis, nes mūsų technikos ekspertai drauge su gamintojais derina naują reglamentą, todėl bent jau hibridinės jėgainės svarbiausiam FIA čempionate 2022-aisiais tikrai atsiras“, – pareiškė Ž. Todtas.

Kita vertus, nors FIA vadovai tikina, esą laiko perprasti naujas žaidimo taisykles bus daugiau nei pakankamai, WRC startuojančių komandų vadovai akcentuoja būtinybę itin atidžiai įsiklausyti į jų lūkesčius ir išnagrinėti galimybes. Akivaizdu, kad standartiniai automobiliai ir juose naudojamos technologijos su profesionaliai lenktynėms paruoštomis mašinomis dažnai bendra turi tik pavadinimą ir kėbulo siluetą. Todėl kalbant apie tokius iš pirmo žvilgsnio žemiškus dalykus kaip hibridinės jėgainės, reikia itin aiškiai apibrėžti visas smulkmenas, pradedant sistemos įtampa ir baigiant atskirų detalių tiekėjais.

LASF prezidentas Romas Austinskas, komentuodamas permainų eskizus ir padėti mūsų šalyje atkreipė dėmesį, kad ligšioliniai „žaidimai su elektra“ su sportu iš tiesų turėjo labai nedaug bendra.

„Lietuvoje keletą kartų vyko lenktynės elektromobiliais iš Vilniaus iki Palangos, buvo pasirodymų kai kuriuose mini ralio etapuose, kuriuos galima vertinti tik kaip automobilių importuotojų rinkodaros renginius. Visgi būtent nuo to viskas prasideda ir didžiajame sporte.

Kokybiškai organizuojamos varžybos sutraukia milžiniškas auditorijas ir tampa išskirtinai gera vieta naujoms technologijoms pristatyti. Todėl net neabejoju, kad automobilių sporto „elektrifikaciją“ ženklintis skepsis labai greitai išsisklaidys. Po FIA

vėliava rengiamas „Formula E“ čempionatas vyksta nepriekaištingai. Priežasčių, dėl ko galėtų strigti analogiški ralio kroso ar ralio projektai tiesiog nėra. Reikia tik šiek tiek laiko ir kantrybės“, – teigė R.Austinskas.

Labai panašiai situaciją apibrėžia ir Lietuvos elektromobilių asociacijos lyderiai. Jų teigimu, kai kurie gamintojai labai aiškiai siekia lyderystės šioje rinkoje, todėl testuoja technologijas visose įmanomose platformose.

„Automobilių sportas yra vienas geriausių būdų patikrinti įvairių konstrukcijų ir inžinerinių sprendimų efektyvumą, nes čia technika eksploatuojama nepaprastai intensyviai, o visos klaidos „išlenda“ labai greitai. Žinoma, ne visi automobilių gamintojai šiuo metu turi vienodai didelį įdirbį kuriant hibridines technologijas ar elektromobilius, tačiau neabejoju, kad kai FIA paskelbs naujas žaidimo taisykles, darbas taps gerokai intensyvesnis. Juo labiau, kad tai sutampa su būtinybe prisitaikyti prie naujų ES aplinkosaugos reikalavimų.

Kaip žinia jau 2020-aisiais metais lengvieji automobiliai vidutiniškai į aplinką galės išmesti 95 g/km CO₂, todėl nemažai kompanijų turės arba atsisakyti kai kurių jėgos agregatų, viršijančių šias normas, arba gerokai didinti hibridinių modelių bei elektromobilių dalį bendrame nuo konvejerio nuredančių mašinų „tiraže“. T. y. jei kam nors susidarė išpūdis esą „nieko nevyksta“, galiu drąsiai sakyti, kad technologijų vystymas dabar vyksta pasiutusiais tempais.

Artimiausiais metais didžioji dalis gamintojų savo gamoje pristatys nuo trijų iki penkių elektromobilių. Kai tik šie gyvybiškai svarbūs klausimai bus išspręsti – atitinkamo dėmesio sulauks ir autosportas“, – tikino vienas Lietuvos elektromobilių asociacijos narių Mindaugas Plukys.

Internetė:

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/kada-automobiliu-sporte-prie-starto-linijos-rikiuosis-vien-elektromobiliai-25-1098714>

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/02/06/news/automobiliu-sportas-ir-elektra-sunkiai-randa-bendrumo-bet-arteja-priverstine-naujove-9135994/>

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/automobiliu-sporto-pasauliui-elektrosokas-901775>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/automobiliu-sporto-pasauliui-elektrosokas-901775>

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/automobiliu-sporto-pasauliui-elektrosokas-901775>

<https://www.autobanas.lt/automobiliu-sporto-pasauliui-elektrosokas/>

<http://www.sportas.info/naujienos/47426-automobiliu-sporto-pasauliui-elektrosokas.html>

Kandidatai į LASF prezidento postą paskelbė rinkimines programas

2019-02-06

Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento – Romo Austinsko, kadencijos laikotarpis po truputėlį eina į pabaigą.

Keturis metus Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento pareigas ėjęs Romas Austinskas, kovo 23 dieną sužinos ar pratęs savo kadenciją dar keturiems metams arba savo postą užleis kitam kandidatui – automobilių sporto pasaulyje puikiai žinomam Sauliui Girdauskui.

Kiekvienas kandidatas į Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento postą pateikė savo viziją kaip mūsų šalyje reikėtų sustiprinti autosporto pamatus ir kokią naudą atneštų atliktos reformos.

Romas Austinskas siūlydamas savo kandidatūrą į Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento postą, pateikė Lietuvos automobilių sporto vystymo programą 2019-2023 metais. Joje yra 10 pagrindinių krypčių:

1. Skatinti didesnę narių įsitraukimą į LASF veiklą per įvairius susitikimus. Sukurti pridėtinę vertę licencijų turėtojams, pasitelkiant įvairius verslo subjektų pasiūlymus
2. Kartu su sporto disciplinų komitetais tęsti pradėtus darbus įtraukiant kuo daugiau automobilių sporto fanų į automobilių sportą per bendradarbiavimą su įvairiomis organizacijomis.
3. Pradėto darbo su investuotojo paieška „Nemuno Žiedui“ tęsimas, kad būtų naujai rekonstruota trasa su visa reikiama infrastruktūra. Tarpininkavimas pritraukiant valstybės bei privačias investicijas kitų sporto disciplinų trasų statytojams ar savininkams rekonstruojant jas.
4. Glaudžiai bendradarbiauti ir būti stipriu organizatorių atstovu santykyje su valstybinėmis institucijomis viso sezono metu ir jam pasibaigus. Mažinti organizavimo kaštus, atsisakant perteklinių ar neveiksmingų sprendimų.
5. Teisėjų instituto reforma
6. Trenerių instituto sukūrimas

7. Socialiniai projektai
8. Skatinti rezultatus tarptautinėje arenoje rodančius sportininkus finansine ir kita parama.
9. Stiprinti pozicijas viešinant automobilių sportą tiek spausdintinėje, tiek internetinėje žiniasklaidoje.
10. Bendradarbiavimas su institucijomis bei FIA narėmis.

Antrasis kandidatas į Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidento postą, Saulius Girdauskas sau išsikėlė septynis tikslus:

1. Gražinti federacijos valdymas nariams
2. Darbinio mikroklimato valdymas
3. Skatinti tarptautinį bendradarbiavimą su Europos Sąjungos šalimis
4. Kurti jaunimą skatinančią programą
5. Skirti didesnę dėmesį komitetų veiklai
6. Skirti didesnę dėmesį teisėjams, jų auginimui, motyvacijai ir kvalifikacijos kėlimui
7. Skatinti visuomenės susidomėjimą automobilių sportu

Abiejų kandidatų programą galite peržiūrėti ČIA ir ČIA.

Internetė:

<http://www.automanas.lt/kandidatai-i-lasf-prezidento-posta-paskelbe-rinkimines-programas/>

Vasario mėnesį LASF vardas žiniasklaidoje buvo paminėtas 16 kartų.

VASARIS

