

„Lietuvos automobilių sporto federacija“
ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS

Visetas | 2019

Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	15min.lt (1 213 603)	<p>Kur galima legaliai „pašėlti“ su automobiliu?</p> <p>– Laisva – automobiliai, atitinkantys KET, arba turintys LASF išduotą automobilio sportinį pasą.</p>	2019-03-29	Minima kontekste
	klaipeda.diena.lt kauno.diena.lt diena.lt (655 575)	<p>Paskaičiuokime: kiek valdžiai rūpi ralis?</p> <p>Autosporto renginiai, skirtingai nei koncertai, ypatingi dar ir tuo, kad dalyviai, šiuo atveju skriejantys ralio trasomis, susimoka už šią galimybę. Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) yra oficialiai patvirtinusi viso sezono starto mokesčius. Tad organizatoriai savo nuožiūra gali rinkti mažesnius, vienus ar kitus sportininkus atleisti nuo tokios prievolės ir panašiai, tačiau jų kelti šansų neturi.</p>	2019-03-27	Minima kontekste
	lrt.lt (611 590) lrytas.lt (1 024 595) automanas.lt sportas.info litas.lt	<p>Romas Austinskas: reikia išnaudoti pakilimo laikotarpį automobilių sportui toliau stiprinti</p> <p>Kovo 23 dieną įvyko kasmetinis Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) suvažiavimas. Jo metu vyko ir federacijos Prezidento rinkimai, kuriuos vieno balso persvara laimėjo Saulius Girdauskas. Pastaruosius ketverius metus federacijai vadovavęs Romas Austinskas dėkoja visai autosporto bendruomenei ir naujajai vadovybei linki išnaudoti pakilimo laikotarpį šalies automobilių sportui dar labiau sustiprinti, teigiama pranešime žiniasklaidai.</p>	2019-03-25	Pranešimas spaudai LASF iniciatyva
	delfi.lt (1 351 907)	<p>Išrinktas naujas Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas</p>	2019-03-25	Minima kontekste

		Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) savaitgalį išsirinko naują jos prezidentą. Pastarajam pergalė teko laimėjus rinkimus vos vieno balso persvara.		
	<i>15min.lt (1 213 603)</i>	Lietuvos automobilių sporto federacija turi naują prezidentą Šeštadienį Kaune vyko uždaras Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) suvažiavimas. Jo metu buvo renkamas LASF prezidentas.	2019-03-23	Minima kontekste
	<i>15min.lt (1 213 603) alytausgidas.lt</i>	Lietuvos „Street Race“ čempionatas prasidės Alytuje Žodžių junginys „Street race“ (angl. – gatvės lenktynės) atsirado ne šiaip sau. Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Kitų sporto šakų komiteto iniciatyva, nuo 2019 metų jis pakeitė greituminio slalomo sąvoką. Čempionatas bus vykdomas pagal griežtus LASF varžybų ir techninius reglamentus, todėl Lietuvos „Street race“ čempionatą tapatinti su kokiomis nors nelegaliomis gatvių lenktynėmis ir nevaldomais procesais – tikrai nederėtų. Koks šio ėjimo tikslas, kalbamės su Silverijumi Lapėnu, LASF Kitų sporto šakų komiteto pirmininku.	2019-03-20	Kalbama su LASF Kitų sporto šakų komiteto pirmininku
	<i>sportas.info lrytas.lt (1 024 595) elarc.lt</i>	Ralio istorija atgimsta virtualioje erdvėje Lietuvos automobilių ralio čempionate dėl gamtinių sąlygų šiuo metu tradiciškai esant pertraukai, šio sporto gerbėjų tarpe įsivyravo kasmetis štilis. Belaukdami antrojo etapo starto Žemaitijoje birželio viduryje, fanai prognozuoja ateinančių lenktynių dalyvių sąrašus. Tai yra metas, kai sportininkai atnaujina techniką, o senai matyti dalyviai ruošiasi grįžti į trasas. Kadangi šiemet pirmąkart lygiagrečiai Lietuvos čempionato vyksta ir virtualus jo atitikmuo „Skuba e-LARČ“, jame šią pertrauką nuspręsta praleisti turiningai – atiduodant pagarbą Lietuvos ralio istorijai.	2019-03-14	Pranešimas spaudai LASF iniciatyva

	<p>15min.lt (1 213 603) automanas.lt autobanas.lt</p>	<p>Keisis „Nemuno žiedas“ – rengiasi pokyčiams</p> <p>Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) teigiamus pokyčius įvertino suteikdama nacionalinės trasos licenciją – be jos iki šiol kildavo daug problemų trasos administracijai ir renginių organizatoriams, nes LASF specialistai turėdavo ją įvertinti prieš kiekvienas lenktynes.</p>	<p>2019-03-12</p>	<p>Minima kontekste</p>
	<p>delfi.lt (1 351 907) 15min.lt (1 213 603) automanas.lt</p>	<p>Šonaslydžio profesionalai sezoną pradės Kuršėnuose</p> <p>Į renginį atvyks Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius su kartu su šių metų varžybose dirbsiančiu techniniu komisaru, kurie ne tik įsitikins, kad dalyvių technika saugi dalyvauti šventėje, bet ir patars kaip patobulinti priimtus sprendimus. Galimybė tokią patikrą atlikti anksčiau nei prieš pirmąsias varžybas suteiks dalyviams ramybę, jog jie jau pasiruošę arba paliks laiko pataisyti netobulus sprendimus – žymiai geriau tokia veikla užsiimti Velykų savaitgalį, nei naktį prieš varžybas.</p>	<p>2019-03-08</p>	<p>Minima kontekste</p>
	<p>15min.lt (1 213 603)</p>	<p>Automobilių sporto treneris atskleidžia pagrindines vairavimo klaidų priežastis</p> <p>Neužtenka išmokti taisykles, išlaikyti vairavimo egzaminus ar turėti didžiulę vairavimo patirtį, kad vairuotume saugiai. Lietuvos automobilių sporto federacijos viceprezidentas, nusipelnęs automobilių sporto treneris Jonas Dereškevičius sako, kad vairuoti saugiai reiškia suprasti visus eismo komponentus.</p>	<p>2019-03-08</p>	<p>LASF viceprezidento komentarai</p>
	<p>delfi.lt (1 351 907) elarc.lt</p>	<p>Virtualiame Lietuvos ralio čempionate netikėta intriga: lietuvius nustelbė užsieniečiai</p>	<p>2019-03-08</p>	<p>Pranešimas spaudai LASF iniciatyva</p>

		„Galime drąsiai teigti, jog elektroninis sportas visuomenei yra įdomus. Kadangi virtualaus ralio bendruomenė RBR-LT yra sukaupusi daug patirties organizuodama savo vardo pirmenybes, planuodami oficialų „Skuba e-LARČ“ užsibrėžėme tikslą pirmajam sezonui pritraukti mažiausiai 150 dalyvių. Dabar matome, kad registracijų skaičius daugiau nei šimtu dalyvių viršijo užsibrėžtą tikslą, o iki metų pabaigos, tikėtina, jį padvigubins. Mūsų organizuojamas „Skuba e-LARČ“ išsiskiria, nes organizuojamas drauge su Lietuvos automobilių sporto federacija ir yra pirmasis nacionalinis tokio tipo čempionatas pasaulyje“, - teigė organizatorių atstovas Ignas Augustonis.		

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Kur galima legaliai „pašėlti“ su automobiliu?

2019-03-29

Ne paslaptis, kad didelė dalis vairuotojų, nesvarbu, ar jie būtų jauni, ar vyresni, ar turintys labai mažai vairavimo patirties, ar labai daug, vis tik sunkiai sugeba atsispirti pagundai paspausti automobilio akceleratoriaus pedalą iki dugno (virš greičio ribos, kurią leidžia Kelių eismo taisyklės). Taip pat yra ir nevengiančių posūkyje truktelėti rankinį stabdį, žiemos metu kelyje atlikti keletą šonaslydžio veiksmų ar agresyviau pamanevruoti tarp automobilių.

Visa tai draudžia Kelių eismo taisyklės, kurios šiuos veiksmus įvardija kaip chuliganišką vairavimą, o esant per dideliame leistinam greičiui – pasakoja apie greičio viršijimą.

Tikriausiai visi sutinkate, kad bendro naudojimo keliuose visų šių veiksmų atlikinėti negalima, net jeigu visa tai yra skirta gerinti savo vairavimo įgūdžius.

Iškart kyla klausimas: „O kur juos tobulinti, kur mokytis vairavimo subtilybių? Juk uždarų vietų, kur būtų galima tai atlikti, beveik nėra.“

Realybė vis tik kitokia – tokių vietų tikrai yra, aišku, ne milijonas, tačiau susikaupusią energiją prie vairo tikrai galima išlieti ne vien tik bendro naudojimo keliuose. Tokią alternatyvą apskritai reikėtų pamiršti ir susitelkti tik į legalias vietas, kur tai galima daryti.

Pradėkime nuo bene paprasčiausio – kartingas. Lietuvoje turime tikrai pakankamai daug kartodromų, kuriuose galima treniruotis nors ir kasdien. Ten vairuotojo pažymėjimo niekas neatims, o ir baudų už viršytą greitį ar slydimą šonų mokėti nereikės.

Taigi gal geriau atsidėti tam tikrą sumą eurų į taupyklę ir skirti tai karto vairavimui, vietoj to, kad beprotišku greičiu lakstyti gatvėse ir vaidinti, kaip skersas moku „įeiti“ į posūkį? Atsakykite šį klausimą kiekvienas sau sąžiningai.

Be to, bene kiekvieną savaitgalį vyksta įvairios kartingo mėgėjų varžybos, kuriose galima puikiai pasitikrinti, koks geras vairuotojas esate. Taip pat, įgūdžiai prie kartingo vairo tikrai pravers ir kasdieninėse kelionėse, ypač esant ekstremaliai situacijai.

Nepatinka kartingas? Galima lėkti į „Nemuno žiedo“ trasą ir ten sukti ratus, ieškant savo ir automobilio galimybių ribos. Svarbu, viską daryti protingai. Beje, šaltuoju metų sezonu „Nemuno žiedas“ vis pakviečia „padriftinti“ ant sniego, o šiltuoju metų laiku kviečia į dragą.

Nepatinka žiedas? Galima išmėginti daug posūkių ir tramplinų turinčią ralio trasą, esančią Trakų rajone. Patinka šonaslydis? Belieka pasidomėti, kada ir kur rengiamos tokios treniruotės ir atvykti į jas.

Taip pat yra pilna automobilių sporto atstovų ar verslo organizacijų, rengiančių ekstremalaus vairavimo kursus arba mokačių pačių įvairiausių lenktynių subtilybių. Be to, Lietuvoje turime ne vieną slidžių dangų poligoną, kur taip pat galima tobulinti savo vairavimo įgūdžius.

Automobilių slalomas – dar viena alternatyva, norintiems pramankštinti raumenis bei legaliai kaip reikiant palakstyti su savo automobiliu. Socialiniame tinkle „Facebook“ galima rasti informacijos apie organizuojamas slalomo treniruotes, kurias veda patyrę instruktoriai, o kalbant apie varžybas – jų vyksta itin daug ir visur.

Sunku būtų suskaičiuoti, kiek per metus Lietuvoje įvyksta mėgėjiškų automobilių slalomo varžybų. Jos vyksta bene visus metus įvairiose miestuose, o jų organizavimu užsiima įvairūs automobilių klubai ar šios srities entuziastai. Paprastai mėgėjiškose automobilių slalomo varžybose užtenka savo kasdien naudojamo automobilio, užpilti į jo baką pakankamą kiekį degalų bei susimokėti startinį įnašą.

Štai jau trečius metus iš eilės automobilių slalomo varžybų seriją organizuoja ir „Kauno Autoklubas“. Šiais metais ši serija vadinsis „Liqui Moly“ iššūkis „Eolto“ taurei laimėti ir vėl apims penkis Lietuvos miestus. Kauniečiai 2017-ais ir 2018-ais metais bendradarbiaudami su įvairių miestų automobilių sporto klubais rengė slalomo varžybų seriją, pritraukusią gausų dalyvių būrį, mylinčių automobilių slalomą ir nepraleidžiančių progos sudalyvauti pačiose įvairiausiose tokio formato varžybose. Todėl nenuostabu, kad visa tai yra tęsiama ir toliau.

„Turėjome du sėkmingus slalomo varžybų sezonus. Dalyvių noras dalyvauti ir jaunimo įsitraukimas neleidžia ties tuo sustoti, todėl tęsiame šią slalomo seriją ir šiemet. Vėl aplankysime penkis Lietuvos miestus, vėl greičiausiems klasių dalyviams skirsime gausybę prizų, vėl iš etapų prizininkų neimsime startinio įnašo kitame etape. Taip pat, jeigu varžybų metu bus poreikis vėl neatlygintinai suteiksime galimybę pasinaudoti šalmais tiems, kurie jų neturi. Ši sporto šaka skatina saugaus vairavimo propagavimą gatvėse, todėl į varžybas kviečiame visus, net ir tuos, kurie niekada nėra bandę to daryti. Kviečiame išlieti susikaupusią energiją trasoje, ir raginame to nedaryti bendro naudojimo keliuose“, – sakė „Kauno Autoklubo“ atstovas Aleksandras Dainys.

Automobilių slalomas – bene pigiausias, didelių investicijų nereikalaujančios varžybos, kuriose gali dalyvauti visi su savo nuosavais automobiliais. Tuo pačiu tai ir smagus laisvalaikio praleidimo būdas bei galimybė patobulinti savo vairavimo įgūdžius, įgauti naujos vairavimo patirties.

Šiemet slalomo varžybų serijos – „Liqui Moly“ iššūkis „Eolto“ taurei laimėti – startas bus duotas balandžio 13 dieną Varėnoje. Varžybų seriją kuruojantys kauniečiai šį etapą suorganizuoti patikėjo „Varėnos ASK“ klubui, kuris pernai puikiai susitvarkė su tokia pačia pavesta užduotimi. Birželio 16 dieną antrasis etapas bus surengtas Panevėžyje, o sekantys trys etapai vyks skirtinguose Žemaitijos miestuose liepos, rugpjūčio ir spalio mėnesiais. Liepos 7 dieną slalomo dalyviai bus kviečiami vairus pasukti į Telšius. Rugpjūčio 31 dieną ketvirtasis etapas vyks Plungėje, o sezono finišas numatytas spalio 19 dieną Klaipėdoje. Slalome dalyviai bus suskirstyti į šešias grupes:

- FWD – automobiliai, varomi priekiniais ratais;
- RWD – automobiliai, varomi galiniais ratais;
- AWD – automobiliai, varomi visais keturiais ratais;
- J – jaunimas (vairuotojai, gimę 2001 metais ir jaunesni; su tėvų ar globėjų sutikimu);
- M – moterys
- Laisva – automobiliai, atitinkantys KET, arba turintys LASF išduotą automobilio sportinį pasą.

Kaip ir prieš tai dvejus metus, taip ir šiais metais etapų prizininkai kitame etape turės teisę startuoti nemokamai, o prie varžybų serijos prisijungęs naujas partneris garantuoja dar daugiau prizų dalyviams. Taigi legalios erdvės ekstremalesniems vairavimams tikrai yra daug, todėl visą susikaupusią energiją tikrai verta perkelti iš gatvės į uždaras trasas ar privačias aikšteles. Verta paminėti ir tai, kad automobilių slalomo varžybos gana dažnai vyksta miestų gatvėse – taigi svajonę palakstyti mieste galima labai lengvai išpildyti varžybų metu, nebijant, kad už kampo stovės policijos ekipažas.

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/saugukelyje-lt/kur-galima-legaliai-paselti-su-automobiliu-787-1123154>

Paskaičiuokime: kiek valdžiai rūpi ralis?

2019-03-27

F1 vadinama automobilių sporto karaliene, o ralis – karaliumi. Iš Lietuvoje kultivuojamų automobilių sporto disciplinų ralis yra pats brangiausias po Dakaro. Ir, ko gero, vienintelis sulaukiantis valdžios institucijų paramos.

Per metus įvyksta penki Lietuvos automobilių ralio čempionato (LARČ) etapai skirtinguose šalies regionuose – pirmasis, jau įvykęs, "Winter Rally" Utenoje, vasaros pradžioje, birželį, vyks "Žematijos ralis", tuomet sportininkai savo jėgas išbandys Elektrėnuose, po mėnesio ralio bolidų varikliai gaus Rokiškio apylinkėse, o finaliniai akordai nuskambės Druskininkuose.

Užkietėję ralio sirgaliai, lankantys visus ralius Lietuvoje ir važiuojantys palaikyti sportininkų į užsienį, neretai negaili pagyrų vieniems organizatoriams, o kitiems, priešingai, sviedžia nemenką kritikos akmenį. Šių, tenka pripažinti, būna ne tiek ir mažai.

Kiekvienas, kam yra tekę prikišti rankas prie vienokio ar kitokio masto renginio organizavimo, supranta, kad renginio kokybė dažniausiai priklauso nuo turimo finansavimo, savanorių paramos ir žiūrovų dėmesio renginiui – paprastai tariant, finansinio žiūrovų indėlio įsigyjant bilietus į renginį.

Autosporto renginiai, skirtingai nei koncertai, ypatingi dar ir tuo, kad dalyviai, šiuo atveju skriejantys ralio trasomis, susimoka už šią galimybę. Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) yra oficialiai patvirtinusi viso sezono starto mokesčius. Tad organizatoriai savo nuožiūra gali rinkti mažesnius, vienus ar kitus sportininkus atleisti nuo tokios prievolės ir panašiai, tačiau jų kelti šansų neturi.

Taigi praėjusiais metas LASF regalamente yra patvirtinta, kad lenktynininkams, šiemet važiuojantiems vienos dienos ralyje, starto mokesčiai svyruoja nuo 240 eurų (standartinių atuoombilių klasei ir BMW taurėje važiuojantiems) iki 480 eurų (važiuojantiems galingiausia technika – "Škoda Fabia R5", tokį vairuoja Vaidotas Žala, "Mitsubishi Lancer EVO IX", vairuoja Giedrius Notkus ir t.t.). Organizuojant dviejų dienų ralį šie mokesčiai stybteli į viršų ir siekia nuo 360 iki 600 eurų. Jeigu kartu organizuojamas ir Lietuvos automobilių ralio sprinto čempionatas, jo dalyviai susimoka apie 200 eurų siekiantį starto mokesį.

Visiems ralio organizatoriams padeda ir savivaldybės – tiek finansiškai, tiek ir suteikdamos galimybes naudotis savo turima infrastruktūra. Pavyzdžiui, Kelmės rajono savivaldybė atsiųstame atsakyme apie paramą "Žematijos raliui" tikina, kad organizatoriams suteikiamos Kultūros centro patalpos, koncertinė scena, o seniūnijos, kuriose vyksta ralis, organizatoriams, pasibaigus varžyboms, padeda sutvarkyti sportiniais bolidais išvažinėtus kelius. Panašios fizinės pagalbos sulaukia ir kitų LARČ etapų organizatoriai. Vis dėlto prakalbus apie finansinę paramą ralių organizatoriams, išryškėja nemenki skirtumai.

Atrodo, kad labiausiai raliu domisi ir organizatorius finansiškai remia Utenos savivaldybė. Šiemet ji ralio organizatoriams skyrė 70 tūkst. eurų paramą. Praėjusiais metais paramos suma siekė 50 tūkst. eurų. Antroje vietoje rikiuojasi Elektrėnai. Praėjusiais metais dvi dienas trukusiam raliui iš savivaldybės biudžeto buvo atseikėta 22,5 tūkst. eurų. Palyginti su 2015-aisiais, kai šis ralis Elektrėnuose vyko pirmą kartą, finansinės paramos dydis išaugo 7 tūkst. eurų.

Trečioje vietoje Rokiškio rajonas, kuriame jau dvejus metus vyksta "Samsonas Rally Rokiškis". Šio ralio organizatoriams savivaldybė suteikia 12 tūkst. eurų paramą. Ketvirtoje vietoje rikiuojasi Druskininkai. Ši savivaldybė yra viena ilgiausiai bendradarbiaujančių su ralio organizatoriais, kaip ir Utena, tačiau kurorto valdžios skiriama parama raliui organizuoti yra kone dešimt kartų mažesnė. Praėjusiais metais LARČ finalo organizatoriai sulaukė 7 688 eurų paramos. Suma sumažėjusi beveik tūkstančiu eurų, palyginti su savivaldybės indėliu į ralį 2017-aisiais.

Bene kukliausiai prie ralio organizavimo nurodė prisidedanti Kelmės rajono savivaldybė. "Iš savivaldybės sporto rėmimo programos Automobilių sporto klubas kasmet gauna 2000–2300 eurų, iš kurių apie 1 500 eurų klubas skiria raliui organizuoti. Savivaldybės taryba yra priėmusi sprendimą, pagal kurį ūkininkai, parėmę sportą, gauna nuolaidą žemės mokesčio nuolaidą. Tad šiuo sprendimu pasinaudojęs Automobilių sporto klubas pritraukia dalį lėšų iš rėmėjų", – rašoma Kelmės savivaldybės atsiųstame atsakyme.

Kaip jau minėjome anksčiau, už dalyvavimą ralyje susimoka ir patys sportininkai. Taigi, jeigu suskaičiuotume sportininkų įnašą remdamiesi dalyvių sąrašu, pateikiamu "Winter Rally" interneto svetainėje, ir manydami, kad visi sportininkai sumokėjo starto mokesčius, tokius, kokie yra patvirtinti LASF reglamente, gautume, kad vien tik šie mokesčiai organizatorių sąskaitą papildė maždaug 18 tūkst. eurų. Elementari matematika diktuoja, kad kuo daugiau dalyvių važiuoja ralyje, tuo didesnė starto mokesčių suma surenkama. Tiesa, ne visi iš anksčiau minėtų ralių kartu yra ir Lietuvos automobilių ralio sprinto čempionato etapai, tad tokių etapų organizatorių surenkamos piniginės sumos gali būti kur kas mažesnės. Ir todėl galime suprasti, kodėl ralių organizatoriai laužo kardanus dėl to, kam atiteks galimybė organizuoti jungtinius ralio čempionato etapus, nes tokiu atveju dalyvių skaičius smarkiai išauga. Žinoma, išauga ir žiūrovų susidomėjimas, tačiau kartu ūgteli ir suma, kuri surenkama iš dalyvių starto mokesčių.

Žiūrovai irgi yra vienas iš ralio organizatorių pajamų šaltinių. Tiesa, tenka pripažinti, kad ralio žiūrovai neretai būna tie, kurie vis dar galvoja, kad viena pagrindinių ralio atrakcijų yra jo žiūrėjimas nemokamai arba variantų, kaip apeiti bilietų pardavimo ir kontrolės postus, paieška. Todėl kai kurie organizatoriai, pavyzdžiui Elektrėnuose, ralio pasų neparduoda – žiūrovams ralis nemokamas. Kiti siūlo pramogas ir įspūdingus vaizdus žiūrovų zonose – taip lengviau kontroliuoti atvykstančius, o kartu ir gauti pajamų už bilietus.

Žinoma, ralio organizatoriai pinigus ne tik surenka, bet ir juos išleidžia. Kiekvienas ralio organizatorius LASF moka organizatoriaus mokestį, siekiantį kelis tūkstančius eurų. Pats ralio organizavimas – darbas, reikalaujantis ne vienos dienos ir ne vieno žmogaus triūso. Ralio metu reikia pasirūpinti ir žiūrovų bei dalyvių saugumu, tad tai ralio organizatorių biudžetuose ir vienos didžiausiomis sumomis papuoštų eilučių.

<http://klaipeda.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/paskaiciuokime-kiek-valdziai-rupi-ralis-906938>

<http://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/paskaiciuokime-kiek-valdziai-rupi-ralis-906938>

<http://www.diena.lt/naujienos/verslas/ratai/paskaiciuokime-kiek-valdziai-rupi-ralis-906938>

Romas Austinskas: reikia išnaudoti pakilimo laikotarpį automobilių sportui toliau stiprinti

2019-03-25

Kovo 23 dieną įvyko kasmetinis Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) suvažiavimas. Jo metu vyko ir federacijos Prezidento rinkimai, kuriuos vieno balso persvara laimėjo Saulius Girdauskas. Pastaruosius ketverius metus federacijai vadovavęs Romas Austinskas dėkoja visai autosporto bendruomenei ir naujai vadovybei linki išnaudoti pakilimo laikotarpį šalies automobilių sportui dar labiau sustiprinti, teigiama pranešime žiniasklaidai.

„Noriu nuoširdžiai padėkoti visiems, su kuriais praleidome pastaruosius ketverius metus dirbdami mūsų šalies automobilių sporto labui. Per ilgametę darbo patirtį autosporte esu pastebėjęs, kad jis vystosi sinusoidėmis. Todėl naujam LASF prezidentui ir būsimai jo komandai linkiu išlaikyti pagreitį ir maksimaliai išnaudoti pakilimo galimybes, kad organizacija ir visa autosporto bendruomenė dar labiau sutvirtėtų“, – sako R. Austinskas.

Jis teigia pastaruosius ketverius metus su komanda petys į petį dirbę tam, kad Lietuvos automobilių sporto bendruomenė vienijanti organizacija keistųsi, modernėtų ir užsiimtų stipresnes pozicijas.

„Daugybė renginių, darbas su valstybinėmis institucijomis ir atstovavimas Lietuvos autosporto interesams mūsų šalyje ir užsienyje, automobilių sporto lygio kėlimas – nuo darbo su taisyklėmis iki investuotojų automobilių sporto infrastruktūrai gerinti paieškos, edukacinė veikla su jaunąja karta, galiausiai pačios organizacijos modernėjimas – visa tai telpa į pastaruosius kelerius metus, už kuriuos dėkoju buvusiems drauge“, – sako R. Austinskas.

R. Austinskas tiki, kad kompetentinga ir stipri komanda bus vienas svarbiausių naujojo organizacijos vadovo ramsčių, tad linki būsimai naujai organizacijos vadovybei darnos ir stiprybės dirbant tam, kad automobilių sporto bendruomenė ir toliau stiprėtų.

Romas Austinskas yra verslininkas, įmonės „Autopaslauga“ savininkas ir vadovas, daugiau nei 30 metų – automobilių sporto entuziastas. LASF prezidento poste jis dirbo pastaruosius ketverius metus, organizacijai yra vadovavęs ir anksčiau. 2015 m. R. Austinskas buvo Benedikto Vanago ekipos Dakare vadovas.

<https://www.lrt.lt/naujienos/sportas/10/924916/romas-austinskas-reikia-isnaudoti-pakilimo-laikotarpi-automobiliu-sportui-toliau-stiprinti>

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/03/25/news/isrinktas-naujas-lasf-prezidentas-saulius-girdauskas-keicia-roma-austinska-9710973/>

<http://www.automanas.lt/romas-austinskas-reikia-isnaudoti-pakilimo-laikotarpi-automobiliu-sportui-toliau-stiprinti/>

<http://www.sportas.info/naujienos/48232-atsisveikinimui-linkejo-islaikyti-pagreiti.html>

<https://www.litas.lt/r-austinskas-reikia-isnaudoti-pakilimo-laikotarpi-automobiliu-sportui-toliau-stiprinti/>

Išrinktas naujas Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas

2019-03-25

Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) savaitgalį išsirinko naują jos prezidentą. Pastarajam pergale teko laimėjus rinkimus vos vieno balso persvara.

LASF Tikrųjų narių suvažiavime šeštadienį, kovo 23-iają, buvusį federacijos prezidentą Romą Austinską pakeitė naujasis, Saulius Girdauskas.

Pastarajam pergalė nebuvo lengva. S. Girdauskas LASF prezidentu tapo nugalėjęs vos vieno balso persvara. Už jį balsavo 26 suvažiavimo dalyviai, 25 savo balsą atidavė kitam kandidatui.

S. Girdauskas per savo karjerą yra buvęs Lietuvos Seimo nariu, priklauso Darbo partijai. Yra dalyvavęs ne viename ralyje, aktyviai dalyvauja automobilių sporte iki šiol.

<https://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/isrinktas-naujas-lietuvos-automobiliu-sporto-federacijos-prezidentas.d?id=80708665>

Lietuvos automobilių sporto federacija turi naują prezidentą

2019-03-23

Šeštadienį Kaune vyko uždaras Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) suvažiavimas. Jo metu buvo renkamas LASF prezidentas.

15min žiniomis, vieno balso persvara LASF vadovu išrinktas Saulius Girdauskas. Jis pakeis buvusį vadovą Romą Austinską.

„Aš nenoriu būti imperatorius... Aš nenoriu nieko valdyti ar užkariauti. Geriau norėčiau padėti kiekvienam, jei tai įmanoma...“. Toks buvo Sauliaus Girdausko rinkiminis šūkis, pasiskolintas iš aktoriaus Čarljo Čaplino.

„Būtent toks yra mano tikslas Lietuvos automobilių sporto federacijoje – sugrąžinti valdžią į kiekvieno iš mūsų rankas“, – prieš rinkimus sakė S.Girdauskas.

Apie Saulių Girdauską

GIMĖ – 1970.09.21 Kaune,

MOKĖSI – Kauno 33 – ioje vidurinėje mokykloje, kurią baigęs mokslus tęsė Kauno Technologijos universitete (1989 – 1992), vėliau Vilniaus Gedimino Technikos universitete (2001 – 2004) – įgijo transporto mašinų ir įrenginių inžinieriaus specialybę,

ŠEIMYNINĖ PADĖTIS – Vedęs. Žmona Vilma, augina dukreles Justiną ir Anetę,

ASMENINIAI SPORTINIAI PASIEKIMAI – Daugkartinis įvairių lenktynių, bei čempionatų nugalėtojas ir prizininkas:

Kartingo sportas – (1980 – 1987), 4 kartus Lietuvos čempionas Jaunių klasėje ir 1 vieta tarptautinėje C2 klasėje, 2 vieta buvusios tarybų sąjungos čempionate Jaunių klasėje.

Ralio-kroso lenktynės, slalomai, hipodromai – (1986 – 1987) Pirma vieta Ralio-kroso „Viktorija“ lenktynėse savo klasėje bei prizinės vietos slalomuose ir hipodromuose.

Automobilių ralio lenktynės – (1987 – 2012), 3 kartus Lenkijos ralio čempionas 1600m2 klasėje, 5 kartus absoliutus Lietuvos automobilių ralio čempionas, 9 kartus – Lietuvos automobilių ralio čempionas savo klasėse, 5 kartus laimėjo Rali „Aplink Lietuvą“ Lietuvos Prezidento taurei laimėti, nugalėjo daugelyje Europos šalių lenktynių, 2000 metais buvo nominuotas Lietuvos žurnalistų įstegto „Metų vairu“. Nuo 2000 iki 2004 metų startavo Pasaulio ralio čempionato etapuose Švedijoje V ir V vieta klasėje N4, Suomijoje IV vieta klasėje N4, Kipre V vieta klasėje N4, Vokietijoje 10 vieta N4 klasėje, Australijoje 17 vieta N4 klasėje, o 2003 metais iškovoją pasaulio čempionato I vietos taurę Turkijoje, savo klasėje N4.

Automobilių žiedo lenktynės – (1998 – 2018), „BMW Taurė“ (98 – II vieta, 99 – II vieta), 1000 KM lenktynės Palangoje aukščiausi pasiekimai II vieta absoliučioje įskaitoje ir I vieta X1 klasėje. NURBURG RING 24 H, DUBAI 24 H,

Lenktyniauta su šiais sportiniais automobiliais – Rally – VAZ 2105, VAZ 2108, Lancia Delta Integrale N4, Lancia Delta Integrale A grupė, MITSUBISHI Lancer Evo IV,V,VI,VII,VIII, MITSUBISHI Colt open klasėje, Ford Focus WRC, Škoda Fabia WRC. Žiedas – BMW Compact, MITSUBISHI Lancer evo III, AUDI A4, RENAULT MEGANE Trophi.

ASMENINIAI KARJEROS PASIEKIMAI – UAB HAUPAS – komercijos direktorius (94-97), UAB HAUTERA-direktorius (97-2004), Kastyčio Girdausko ASK-Pirmininkas (95-2004), Lietuvos Respublikos Seimas (2004-2008), Seimo Jaunimo ir sporto komisijos pavaduotojas, Seimo saugaus eismo komisijos narys. Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministerijos – vice Ministras (2013-2016), UAB „Vils“ – projektų vadovas. Nuo 2019.02.05 kandidatas į Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Prezidento postą.

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lietuvos-automobiliu-sporto-federacija-turi-nauja-prezidenta-25-1120262>

Lietuvos „Street Race“ čempionatas prasidės Alytuje

2019-03-20

Balandžio 6 d. Alytuje startuos Lietuvos automobilių „Street race“ čempionatas. I etapą „Alytus street race 2019“ organizuojanti komanda „Marimotors racing“ vos per penkias dienas sulaukė daugiau nei 120 dalyvių paraiškų, stoti prie starto linijos ruošiasi beveik visi praėjusių metų čempionai bei prizininkai klasėse.

Žodžių junginys „Street race“ (angl. – gatvės lenktynės) atsirado ne šiaip sau. Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Kitų sporto šakų komiteto iniciatyva, nuo 2019 metų jis pakeitė greituminio slalomo sąvoką. Čempionatas bus vykdomas pagal griežtus LASF varžybų ir techninius reglamentus, todėl Lietuvos „Street race“ čempionatą tapatinti su kokiomis nors nelegaliomis gatvių lenktynėmis ir nevaldomais procesais – tikrai nederėtų.

Koks šio ėjimo tikslas, kalbamės su Silverijumi Lapėnu, LASF Kitų sporto šakų komiteto pirmininku.

– Silverijau, prieš aptariant pasikeitusį greituminio slalomo čempionato pavadinimą ir jo atsiradimo priežastis, pasikalbėkime apie šią discipliną bendrai. Akivaizdu, kad per pastaruosius 2-3 metus tiek LASF, tiek sportininkų, tiek organizatorių požiūris į šią sporto šaką keitėsi labai greitai ir, kol kas, tik į gerąją pusę. Kaip manote, kas paskatino šias permainas?

S.L.: Atsakyti į šį klausimą nėra lengva. Tačiau svarbiausi faktoriai yra keli: konstruktyvus komiteto bendravimas su sportininkais, jų įtraukimas į veiklą bei abipusis noras išgirsti opiausias problemas. Dirbame kartu ir stengiamės, kad varžybų taisyklės, reglamentai ar techniniai reikalavimai būtų apsvarstyti iš praktinės ir teorinės pusės, o priimti sprendimai kiek įmanoma taptų naudingi ir lenktyniaujantiems, ir varžybas organizuojantiems.

Organizatorius taip pat paminėjau ne veltui. Šioje sporto šakoje varžybų verslą padaryti sunku. Žinau, kad daugelis jų lenktynes organizuoja vedami noro kažką keisti, renginį norėdami padaryti kuo patrauklesniu dalyviams, žiūrovams, rėmėjams. Prie čempionato renginių dirba daug jaunų, iniciatyvių žmonių, kurie taip pat įnešė šviežio oro į „Street race“ čempionatą.

Trečias, ne mažiau svarbus faktorius – informacijos sklaida. Tiek visas „Street race“ judėjimas, tiek klubai, organizatoriai ar net pavieniai sportininkai supranta kaip tai yra svarbu, todėl manau, kad išaugęs viešumas taip pat labai stipriai įtakojo „Street race“ čempionato populiarumo kreivės kilimą aukštyn.

– Ne kartą yra girdėta nuomonė, jog svarbiausias kelių pastarųjų metų pasikeitimas – pernai dienos šviesą išvydę, gerai sustyguoti, vietos interpretacijoms nepaliekantys techniniai reikalavimai. Kiek tiesos šiuose žodžiuose?

S.L.: Šioje vietoje milžinišką darbą atliko Egidijus Janavičius, LASF Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas. Svarbiausia kas buvo padaryta – suvienodinta SGC klasių technikos paruošimo tvarka tiek „Street race“, tiek „Mini ralio“, tiek „Slalomo“ čempionatų varžyboms. T.y. – dabar tuo pačiu automobiliu sportininkas gali startuoti viuose išvardintuose čempionatuose nesibaimindamas, kad kažkokie techniniai sprendimai neatitiks, kas buvo anksčiau ir tai buvo nelabai logiška (visi žinojome, kad tie patys dalyviai važiuoja ir ten, ir ten). Tokiu būdu, ko gero, padidėjo tinkamai paruoštų automobilių skaičius šalyje bei gerokai pailgėjo dalyvių sąrašai varžybose.

– O kaip keitėsi viena svarbiausių dedamųjų – trasos? Akivaizdu, kad organizatoriai varžybas pradėjo „tempti“ miestų link. Juk neveltui anksčiau greituminiu slalomu vadinta automobilių sporto šaka šiemet pavadinimą pakeitė į „Street race“?

S.L.: Čia yra kelios nuomonės. Viena dalis sportininkų nori greitų trasų. Tokių kaip „Nemuno žiedas“, arba Kazlų rūdos karinis aerodromas. Kitiems – tinka ir miestų gatvės bei jų atmosfera, jie jaučiasi gerai kiek lėtesnėse, bet pavojingose trasose (juk miestuose gausu kelio bortų, atitvarų, stulpų, pastatų ir pan.). Tačiau žinau ir varžybų organizatorių realijas. Didelės, ilgos ir greitos trasos reikalauja nemažai lėšų, todėl ruožai miestuose tapo gera alternatyva.

Šiomet 4 iš 6 kalendoriuje numatytų etapų vyks Alytaus, Varėnos, Kėdainių ir Druskininkų gatvėse, todėl gyvenimas pats padiktavo įvykių seką. Čempionato pavadinimo pakeitimas iš greituminio slalomo į „Street race“ – įvyko organiškai, atsižvelgiant į tai, kokia linkme eina ši sporto šaka.

Anot I 2019 m. „Street race“ čempionato etapo organizatorių, „Marimotors racing“ klubo atstovo Ronaldo Rutkausko – trasų pasirinkimą lemia ir varžybų rengėjų regionas, ir jų noras lenktynes padaryti kuo labiau matomas:

„Privilioti žiūrovą į miestų gatves yra paprasčiau nei tarkime į „Nemuno žiedą“ ar Kazlų rūdos aerodromą. Juk miestelėnams užtenka tik pavažiuoti kelis kilometrus iš taško A į tašką B ir jis jau įvykių centre.

Būnant lenktynėse labai aiškiai matai kaip keičiasi veidai. Vieni atvažiuoja, kiti išvažiuoja, visą dieną vyksta varžybas stebinčių žmonių rotacija. Kai trasoje turime žiūrovus, tiesioginę vaizdo transliaciją ir daug greitų automobilių – mus pastebi ir rėmėjai, kurie padeda auginti renginių kokybę.

Puikiai suprantu sportininkus, kurie nori lėkti maksimaliai greitai. Nors mūsų trasos Alytuje ir Druskininkuose vidutiniais greičiais su, tarkime, Kazlų rūdos pakilimo takais negali lygiuotis nė iš tolo, tačiau tai stengiamės kažkaip kompensuoti. Mano galva – geriausia kompensacija yra viešumas ir varžybų atmosfera. Pernai „Marimotors racing“ organizuotas finalinis sezono etapas sportininkų buvo pripažintas geriausiu ir šis, mums ypač svarbus įvertinimas rodo, kad net „lėčiausia“ čempionato trasa gali būti patraukli ir įdomi dėl savo vietos, atmosferos, organizatoriaus pasiruošimo. Beje trasą Alytuje, pramonės miestelyje galima būtų padaryti labai greitą, tačiau tai yra nesaugu. Miesto gatvė tai ne lenktynių trasa su „gaudyklėmis“ ir atitvarais. Šaligatvių bortai ar apšvietimo stulpai laukia ties kiekvienu posūkiu, tad privalome įrengti greičio gesinimo zonas siekiant išvengti skaudžių avarijų.“

Į pirmą Lietuvos „Street race“ čempionato etapą „Alytus street race 2019“, vos per 3 dienas buvo atsiųsta 50 paraiškų, o po 5 dienų nuo registracijos pradžios ji buvo uždaryta sulaukus 86 paraiškų, nors jos ir toliau „krenta“ į el. paštą. Panašu, jog sulauksime visų laikų „Street race“ rekordo, mat šiuo metu organizatoriai įdėmiai studijuoja laikus ir, gal būt, startuoti leis šimtui dalyvių. LASF Kitų sporto šakų komiteto pirmininkas Silverijus Lapėnas dėl I etapo dalyvių skaičiaus išliko ramus:

S.L.: „Natūralu, kad po žiemos visi išsiilgę lenktynių ir juntama šiokia tokia pavasarinė karštinė. Viščiukus skaičiuosime tada, kai matysime kiek dalyvių įsigys metines licencijas, kurios yra pagrindinis rodiklis bylojantis kiek gi sportininkų rimtai nusiteikę lenktyniauti viso sezono metu“.

Kiek sportininkų ruošiasi visam „Street race“ čempionatui – sužinosime labai greitai. Bet kuriuo atveju – Alytuje bus labai karšta. Pirmas Lietuvos „Street race“ čempionato etapas „Alytus street race 2019“ startuos balandžio 6d. 10 val., Alytaus pramonės miestelyje (Pramonės g. 16). Daugiau apie varžybas organizatorių svetainėje ir feisbuke.

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/lietuvos-street-race-cempionatas-prasides-alytuje-25-1118930>

<https://alytausgidas.lt/naujiena/27495-lietuvos-street-race-cempionatas-prasides-alytuje>

Ralio istorija atgimsta virtualioje erdvėje

2019-03-14

Lietuvos ralio čempionato pertrauką virtualioje versijoje nuspręsta praleisti turiningai – atiduodant pagarbą šalies ralio istorijai.

Lietuvos automobilių ralio čempionate dėl gamtinių sąlygų šiuo metu tradiciškai esant pertraukai, šio sporto gerbėjų tarpe įsivyravo kasmetis štilis. Belaukdami antrojo etapo starto Žemaitijoje birželio viduryje, fanai prognozuoja ateinančių lenktynių dalyvių sąrašus. Tai yra metas, kai sportininkai atnaujina techniką, o senai matyti dalyviai ruošiasi grįžti į trasas. Kadangi šiemet pirmąkart lygiagrečiai Lietuvos čempionato vyksta ir virtualus jo atitikmuo „Skuba e-LARČ“, jame šią pertrauką nuspręsta praleisti turiningai – atiduodant pagarbą Lietuvos ralio istorijai.

Kilusi idėja – tai įsimintinų Lietuvos ralio istorijos momentų atgaivinimas. Jis aprėpia ne tik asmenybes, bet ir įsimintinas lenktynes bei įvykius, kuriuos sporto gerbėjai kadaise stebėjo su jauduliu. Pavasario pertraukos metu „Skuba e-LARČ“ organizuoja trumpą neoficialų 6 dalių specialiųjų varžybų e-čempionatą, kurio etapai bus dedikuoti konkrečiam istoriniam įvykiui bei vyks su tą laikmetį atitinkančiais automobiliais. Anot organizatorių, sugalvoti pirmuosius iš jų buvo įdomioji darbo dalis.

„Šiuolaikinis Lietuvos autosportas nebūtų tiek pasiekęs be jo pamatus padėjusių žmonių. Iš tiesų turime labai daug įsimintinų epizodų, kurie mus skatina didžiuotis. Kalbėdami apie ralių ir jo asmenybes, galime paminėti tokias ralio legendas kaip Stasys Brundza, broliai Kastytis ir Arvydas Girdauskai, Eugenijus Tumalevičius ir daugelį kitų. Taip pat į istoriją galime pažvelgti per infrastruktūros prizmę bei prisiminti, jog kadaise Vilniuje veikė tikrų lenktyninių automobilių gamykla, sukūrusi, pavyzdžiui, „Lada VFTS“ arba „Lada EVA“. Galiausiai, turime labai įdomią Nepriklausomybės erą, kurios metu išvydome ir modernią techniką, niekuo nenusileidžiančią geriausiems pasaulio pilotams, o į lietuviškus renginius pradėjo važiuoti dalyviai iš tolimiausių šalių“, - kalbėjo vienas „Skuba e-LARČ“ organizatorių – Ignas Augustonis.

Pasak jo, tai yra labai svarbu ne tik tautinei bendruomenei, tačiau ir nacionalinio ralio garsinimui užsienyje, nes daugiau nei pusė „Skuba e-LARČ“ dalyvių yra užsieniečiai, kurie galbūt pirmą kartą gyvenime sužinos apie įvykius, kuriais didžiuojasi Lietuva.

Organizatoriaus teigimu, kalbant apie dar ankstesnius periodus, suprantama, jog Lietuvos ralio ištakos glūdi kur kas anksčiau. Visgi čia susiduriama su techniniais apribojimais, mat jų aprėpti, deja, nėra galimybės. Taip yra todėl, kad virtualiam čempionatui naudojama „Richard Burns Rally“ lenktynių simulatoriaus platforma neturi tą laikmetį atitinkančių automobilių. Tačiau organizatoriai patikino, jog tokie modernaus Lietuvos ralio kūrėjai kaip Vikis Oleka ar kiti neabejotinai bus pagerbti ateityje vyksiančiuose specialiuose „Skuba e-LARČ“ renginiuose.

Šiuo metu jau startavo pirmasis virtualus ralis, skirtas, ko gero, garsiausio Lietuvos lenktynininko – S.Brundzos tarptautiniams pasirodymams technikai ir ekipažams negailestingame Akropolio (Graikija) ralyje. Šiame etape trasos parinktos ypač sudėtingos, o varžomasi bus legendiniu geltonuoju „žiguliuku“ su juodai nudažytu kapotu. Šis paprastas, tačiau įsimintinas dizainas tapo vizitine kortele, kuria Stasys kadaise nustebino pasaulinę auditoriją, priversdamas uostyti dulkes daugelį modernesnių vakarietišku automobilių, o 1976-aisiais užkopė net iki 6-osios vietos absoliučioje įskaitoje.

Specialusis čempionatas vyks iki gegužės 25-osios su lygiais intervalais tarp etapų. Išlaikydami siurprizą, apie kitus specialiuosius renginius bei tai, kam jie bus dedikuoti, praneš oficialiame pirmenybių tinklapyje www.e-larc.lt. Jame kiekvienas norintis galės sužinoti, kaip dalyvauti ir kitos naudingos informacijos.

<http://www.sportas.info/naujienos/48067-ralio-istorija-atgimsta-virtualioje-erdveje.html>

<https://www.lrytas.lt/auto/autosportas/2019/03/14/news/legendinis-stasio-brundzos-ziguliukas-atgime-virtualioje-erdveje-9583408/>

<https://www.e-larc.lt/pagrindinis/lietuvos-ralio-istorija-atgimsta-virtualioje-erdv%C4%97je>

Keisis „Nemuno žiedas“ – rengiasi pokyčiams

2019-03-12

„Nemuno žiede“ pastaraisiais metais vyksta nemažai įvairiausių renginių, vienintelė Lietuvoje esanti žiedinių lenktynių trasa dažnai kosmetiškai atnaujinama, tačiau atėjo laikas kur kas didesnei rekonstrukcijai.

Antradienį vykusios spaudos konferencijos metu trasą valdančios VšĮ „Nacionalinis žiedas“ direktorius Arūnas Samochinas kartu su įmonės dalininkais ir partneriais pristatė parengtą techninį kapitalinio trasos atnaujinimo planą ir artimiausių metų viziją.

„Nemuno žiedas“ yra unikali trasa ne tik Lietuvoje, bet ir Europoje. Tokių reljefo pokyčių, greitų ir aklų posūkių kitur tiesiog nėra, todėl siekiame išsaugoti šias išskirtines savybes ir kartu pritaikyti trasą įvairioms lenktynėms.

„Atnaujinę dangą, padidinę saugumą ir patobulinę infrastruktūrą mes sieksime pritraukti ne tik vietinių, bet ir tarptautinių renginių“, – spaudos konferencijoje teigė A. Samochinas.

Pastarojo dešimtmečio pradžioje „Nemuno žiedas“ išgyveno ne pačius geriausius laikus – ilgą laiką augusi skola baigėsi tuo, jog buvę trasos vadovai lanko teismus, o dabartinė vadovybė sprendė ne tik išgyvenimo, bet ir skolų administravimo uždavinius.

Tai truko iki 2016 m. – tuomet buvo įkurta nauja trasą valdanti įmonė VšĮ „Nacionalinis žiedas“, galėjusi pradėti veiklą nuo tuščio popieriaus lapo. Naujoji įstaiga taip pat turi tris dalininkus: Kauno miesto ir rajono savivaldybes bei Kūno kultūros ir sporto departamentą.

Tais metais prasidėjo naujas trasos gyvavimo etapas. Dalininkų skirtos lėšos buvo panaudotos infrastruktūrai atnaujinti bei saugumui didinti – pakeista nemažai trasą juosiančių atitvarų, dalis jų perkelti toliau nuo trasos, pastatytos padangos smūgiams gesinti, įrengtos specialios saugumo zonos, kurias jau spėjo teigiamai įvertinti lenktynininkai.

Žiūrovai pokyčius taip pat pastebėjo – keliose trasos vietose įrengtos tribūnos, kita infrastruktūra.

Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) teigiamus pokyčius įvertino suteikdama nacionalinės trasos licenciją – be jos iki šiol kildavo daug problemų trasos administracijai ir renginių organizatoriams, nes LASF specialistai turėdavo ją įvertinti prieš kiekvienas lenktynes.

„Nemuno žiedo“ trasos užimtumas birželio–spalio mėnesiais siekia 95 procentus, per metus įvyksta daugiau nei 120 įvairiausių renginių. Daug jų yra skirti visiems vairuotojams – šiltuoju metų periodu organizuojami specialūs „Dragūnų“ vakarai, žiemą – vairavimo mokymai ant slidžios dangos.

Prie jų mielai prisijungia ir profesionalūs sportininkai, pavyzdžiui, žiemos savaitgaliais vairuotojams automobilių ant slidžios dangos valdyti padeda Europos ralio kroso čempionas Rokas Baciūška, o „Winter Games“ varžybose slalomo mėgėjus instruktuoja daugkartinis įvairių žiedinių lenktynių nugalėtojas Ignas Gelžinis.

Vis dėlto svarbiausias pastarojo meto darbas – techninis rekonstrukcijos projektas. UAB „Bendrieji statybų projektai“ kartu su Jungtinės Karalystės įmone APEX parengė „Nemuno žiedo“ techninį projektą, kuriame numatyta pačios trasos rekonstrukcija, papildoma infrastruktūra ir preliminari sąmata.

APEX yra viena žinomiausių trasų projektavimo įmonių pasaulyje – ji rengė „Bikernieki“ žiedo Latvijoje, Dubajaus autodromo (jame vyksta F1 lenktynės), Bahreino tarptautinio žiedo (čia rengiami pasaulio CIK-FIA kartingo čempionatai) bei daugybės „Grade 2“ specifikaciją atitinkančių trasų techninius projektus.

Tarptautinė automobilių federacija (FIA) lenktynių trasoms nustatė reikalavimus, pagal kuriuos šios skirstomos į tam tikrus lygius. „Grade 1“ trasos – pačios geriausios, jose gali vykti „Formulės 1“ lenktynės. „Grade 2“ – daug kitų aukščiausio lygio tarptautinių čempionatų, „Grade 3“ – įvairios mažiau populiaros tarptautinės lenktynių serijos.

Lietuvoje vienintelė Vilkyčių trasa yra įvertinta kaip atitinkanti „Grade 6“ reikalavimus, tačiau šis suteikiamas tik autokroso ir ralio kroso trasoms. Arčiausiai Lietuvos esanti žiedinių lenktynių „Grade 3“ įvertinimą turinti trasa yra Lenkijoje, Poznanėje. Estijos Pernu „Auto24Ring“ trasa yra „Grade 4“ specifikacijos.

Gavę pirminius APEX įmonės specialistų trasos pokyčių pasiūlymus, „Nemuno žiedo“ vadovai nebuvo patenkinti. Siekiant rekonstruoti pagal „Grade 3“ reikalavimus, reikėtų radikaliai pakeisti dvi trasos dalis: vadinamąjį Stadiono posūkį perkelti arčiau trasos vidurio, kad padidėtų atstumas iki atitvarų, ir nukasti 10,5 metro aukščio vizitine trasos kortele tapusį „Makuškės“ kalną.

„Išgirdę šias rekomendacijas, pasitarėme su dalininkais, sporto federacijų atstovais, organizatoriais, sporto bendruomenėmis ir nusprendėme: trasos unikalumas yra svarbiau už FIA įvertinimą. Būtent reljefo skirtumas yra tai, kas traukia lenktynininkus, organizatorius ir žiūrovus, daro mus išskirtinius aplinkinių šalių kontekste“, – sako A. Samochinas.

Be to, norint gauti „Grade 3“ įvertinimą, trasos rekonstrukcija pabrangtų mažiausiai 2 mln. Eur. Todėl buvo nuspręsta techninį projektą koreguoti: visą 3,35 km ilgio žiedo rekonstrukciją rengti pagal „Grade 3“ reikalavimus, išskyrus „Stadiono“ ir „Makuškės“ atkarpas.

Daugiau nei pusę šimto metų egzistuojanti „Nemuno žiedo“ trasa ne kartą keitėsi, tačiau rimta rekonstrukcija niekada ir nebuvo atlikta. Dar 2003 m. kosmetiškai buvo išplatintas Ažuolo posūkis, nuo 2012 m. reguliariai didinamos saugumo zonos, keičiami atitvarai, prieš juos smūgiams sugerti įrengiamos padangos.

A. Samochinas įsitikinęs, jog atėjo laikas radikaliai rekonstrukcijai. Jau parengtas techninis projektas, kuriame numatytas važiuojamosios dalies platinimas iki 12,5–14 metrų, papildomos trasos konfigūracijos, daug didesnės saugos zonos, papildomi nuvažiavimai pavojingose vietose, techninio aptarnavimo erdvė, stovėjimo aikštelės žiūrovų transportui, tribūnos įdomiausiose vietose ir daug kitų infrastruktūros objektų.

„Nemuno žiede“ lenktynes vienu metu galėtų stebėti apie 15–20 tūkst. žiūrovų – tiek jiems numatyta sėdimų ir stovimų vietų.

Statybos leidimas turėtų būti gautas šių metų kovo mėnesį, tad dabar, pasak A. Samochino, liko paskutinis žingsnis – finansavimas. Rekonstrukcijos sąmata pagal parengtą techninį projektą sieks apie 10 mln. Eur.

Panašių objektų rekonstrukcijai dažniausiai pasirenkamas koncesijos metodas – privati įmonė investuoja nuosavas lėšas mainais į teisę administruoti objektą numatytą laikotarpį.

„Finansavimo būdą dar turi patvirtinti Vyriausybė. Jeigu bus pasirinktas koncesijos būdas, dokumentų rengimas, konkursas, trasos sklypų paėmimas visuomenės reikmėms ir kiti veiksmai dar užtruks, tačiau visiškai realu, kad „Nemuno žiede“ jau greitai pamatysime buldozerius ir asfalto klojimo techniką“, – teigia unikalios lenktynių trasos vadovas.

<https://www.autobanas.lt/keisis-nemuno-ziedas-rengiasi-pokyciams/>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/gatve/vieninteles-lietuvos-ziediniu-lenktyniu-trasos-nemuno-ziedas-laukia-dideles-pertvarkhttp://www.automanas.lt/vienintele-lietuvos-ziediniu-lenktyniu-trasa-nemuno-ziedas-pasirengusi-pokyciams/os-221-1114766>

Šonaslydžio profesionalai sezoną pradės Kuršėnuose

2019-03-08

Balandžio 6-oji, Kuršėnai ir „Autoplius.lt Drift Matsuri“ – trys dalykai, kuriuos privalu įsiminti tikram drifto mėgėjui. Kaip skelbiama pranešime žiniasklaidai, sezono atidarymą šiemet kiek anksčiau suplanavę varžybų organizatoriai žada pagaliau sugrąžinti į Lietuvą tikrą drifto šventę – „Matsuri“.

„Žiema šiemet mūsų sporto mėgėjams buvo tikrai dosni: sočiai sniego ir įvairių progų pasireikšti, tačiau dabar metas grįžti prie rimto sporto reikalų, o kad tai įvyktų kokybiškai, reikia apšilti, – pasakoja „Autoplius.lt Drift Matsuri“ organizatorius Linas Ramoška. – Pirmąjį balandžio savaitgalį pasirinkome ne veltui: tai bus puiki proga atgaivinti savo įgūdžius, išbandyti naują techniką bei gerai praleisti laiką kolegų apsuptyje. Kadangi tai „Matsuri“, arba šventės formatas, tad nereikės jaudintis dėl tvarkaraščio – judesys trasoje vyks ratu ir planuojame nestabdyti veiksmo bent šešetą valandų arba tiek, kiek dalyviai pajėgs. Apynaujė „DRMC Autodromo“ danga kartu su vėsia temperatūra turėtų mums padėti taupyti padangas, o mažiau jų keitimo reiškia dar daugiau veiksmo. Kuršėnai dar kartą skendės dūmuose ir tai bus puiku!“

Daugelį valandų trukstantis šėlsmas trasoje taps ne vieninteliu tikslu atvykti į netoli Šiaulių įsikūrusį „Darbo rinkos mokymų centro“ (DRMC) autodromą. „Kadangi mūsų mėgstamas sportas yra gana jaunas, dažni taisyklių pakeitimai ar papildymai darosi įprasti, tad siekdami įnešti ramybės į per žiemą savo bolidus atnaujinusių pilotų gyvenimą, kartu vykdysime ir techninės apžiūros konsultacijas“, – pasakojo organizatorius. Į renginį atvyks Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius su kartu su šių metų varžybose dirbsiančiu techniniu komisaru, kurie ne tik įsitikins, kad dalyvių technika saugi dalyvauti šventėje, bet ir patars kaip patobulinti priimtus sprendimus. Galimybė tokią patikrą atlikti anksčiau nei prieš pirmąsias varžybas suteiks dalyviams ramybę, jog jie jau

pasiruošę arba paliks laiko pataisyti netobulus sprendimus – žymiai geriau tokia veikla užsiimti Velykų savaitgalį, nei naktį prieš varžybas.

Kuršėnų autodrome pirmosios šonaslydžio varžybos įvyko dar pernai – „Automotive.lt Drift Camp“ dvi dienas mėgavosi tikros trasos malonumais ir netruko atrasti jos trūkumų. „Po pirmųjų varžybų pastebėjome keletą vietų, kurias kiek išplatinus, pavyktų išgauti dar geresnę slydimo trajektoriją, tad kartu su DRMC darbuotojais priėmėme sprendimą investuoti į trasos kampų apdirbimą“, – dalinasi L. Ramoška. Pirmąjį balandžio savaitgalį dalyvių lauks ne tik platesni posūkiai bet ir pailgėjusi trasa. Kaip ir „Nemuno žiedo“ trasa šalia Kauno, taip ir Kuršėnų autodromas pasižymi keletu kalnelių, kurie gerokai praturtina iš pirmo žvilgsnio paprastus trasos vingius. Prie dalyviams jau išbandytos konfigūracijos nuspręsta prijungti dar keletą posūkių bei aukštą kalną, kuris pareikalaus naujo kalibro meistriškumo. Visi norintys šią trasą galės išbandyti ir keleivio sėdynėje – organizatoriai žada koordinuoti „Drift Taxi“ paslaugas, kurios leis užtikrinti maksimalų keleivių saugumą ir malonumą.

„Autoplius.lt Drift Matsuri“ datos paskelbimas siejamas su kitu įvykiu – dienos šviesą išvydusiu Lietuvos drifto čempionato (LDČ) kalendoriumi. Dėl kiek užtrukusio čempionato organizatorių ir automobilių sporto federacijos konflikto, kalendoriaus paskelbimas pavėlavo kone tris mėnesius, tačiau dabar, radus kompromisą, tiek organizatoriai, tiek ir federacijos atstovai žada intensyvią vasarą šonaslydžio mėgėjams. Prie jau įprastų varžybų, savo vietą atras net dvi naujos trasos, o prie Palangoje jau tradicija tapusių „Gera Dovana Drift“ varžybų prisijungs ir Baltijos šalių čempionato dalyviai.

„Autoplius.lt Drift Matsuri“ balandžio 6-ąją dieną įvyks DRMC, arba Kuršėnų autodrome. Platesnę informaciją apie renginį galima rasti „Red Helmet“ feisbuko paskyroje.

<https://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/sonaslydzio-profesionalai-sezona-prades-kursenuose.d?id=80564781>

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/drifto-sezono-pradzia-kas-kur-kada-25-1117104>

<http://www.automanas.lt/kursenuose-ivyks-2019-m-drifto-sezono-atidarymas/>

Automobilių sporto treneris atskleidžia pagrindines vairavimo klaidų priežastis

2019-03-08

Neužtenka išmokti taisykles, išlaikyti vairavimo egzaminus ar turėti didžiulę vairavimo patirtį, kad vairuotume saugiai. Lietuvos automobilių sporto federacijos viceprezidentas, nusipelnęs automobilių sporto treneris Jonas Dereškevičius sako, kad vairuoti saugiai reiškia suprasti visus eismo komponentus.

Ir tada nuspręsti, kokį jį rinktis: „Ne tik oro sąlygos svarbios, kelyje gali būti daug kitų eismo dalyvių, netikėtų situacijų. Vairuotojas turi įvertinti visas aplinkybes ir būti pasirengęs į jas reaguoti. Tačiau svarbiausia yra tai, kaip jis mąsto.“

J.Dereškevičius sako, kad labai svarbu įsisąmoninti, kad žmogus reaguoja maždaug penkis kartus greičiau nei automobilis. „Tai reiškia, kas šiandieninis automobilis mus savotiškai apgauna, nes kai vairuojame laikydamiesi eismo taisyklių jaučiame, kad mes tai darome puikiai, automobilis mums visiškai paklūsta. Bet kai padidiname greitį iki automobilio arba vairuotojo galimybių ribų, tada ir pasireiškia praktiškai tas reakcijos greičių skirtumas.“ Pasak automobilių sporto trenerio, norint, kad automobilis sėkmingai atliktų bet kokį manevrą, jam reikia, jog vairuotojas jam duotų ne tik komandą, bet ir suteiktų laiko. Todėl kiekvieno vairuotojo dėmesys turi būti sutelktas vertinant situacijas kelyje ir laiką, per kurį automobilis turės įvykdyti vieną ar kitą užduotį.

„Vairuojant vyksta nenutrūkstantis automobilio ir vairuotojo dialogas. Ar vairuotojas spaudžia pedalą, ar pasuka vairą – tai jau yra žmogaus užsakymas automobiliui. Reaguodamas į žmogaus veiksmą automobilis lėtėja, greitėja, manevruoja. Kai tik automobilis ima vykdyti žmogaus užsąkytą užduotį, jis ir vairuotojui iškart užduoda kitą užduotį. Kitaip tariant, mes nuolatos koreguojame savo veiksmus, nes vairavimas nėra vienkartinis veiksmas. Čia ir atsiveria erdvė klaidoms: korekcija gali būti gera arba ne“, – aiškina J.Dereškevičius. Ir pabrėžia, kad saugiausias vairavimas yra tada, kai nereikia jokių korekcijų. Ir čia labai svarbus pasirinkto greičio faktorius: korekcijų skaičius gali būti didelis, arba jų visai nebūti. Ir tai gali lemti kelionės baigtį.

Saugūs ar ne esame prie vairo, priklauso nuo mūsų požiūrio į vairavimą. Jeigu žmogus galvoja, kad jis gali greitai važiuoti, jis tai ir daro. Jeigu jaunas vairuotojas mano, kad jis to negali, tai ir vairuoja jis kitaip, neviršija greičio. Rūpestis saugumu kelyje prasideda mūsų galvose. Bet tam reikia pastangų. Tik dažniausiai žmonės nėra linkę analizuoti savo veiksmų ir nuostatų, – sako J.Dereškevičius ir neigia populiarų įsitikinimą, kad vairavimas gali būti ir malonumas. – Nors šiandien ne vieno

automobilio gamintojo reklaminis šūkis skelbia, kad be galo malonu vairuoti šį automobilį. Bet norint vairuoti saugiai, malonumams vietos nelieka. Vairuodami mes visada esame apriboti: arba savo sugebėjimų, arba automobilio galimybių.“ Automobilijų sporto treneris pataria sėdant prie automobilio vairo tinkamai nusiteikti, neeksperimentuoti, susikaupti.

„Juk beveik visos klaidos vairuojant yra dėmesio sutelkimo klaidos. Nors kone visada galima išvengti avarinių situacijų – tereikia pasukti vairą ar paspausti pedalą. Problema, kad tam pritrūksta laiko, kartais vos kelių akimirku, kurios buvo sugaištos ne tam, kam reikia“, – sako J.Dereškevičius. Ir aiškina, jog saugaus greičio pasirinkimas reiškia laiko ir erdvės pasilikimą manevrams: „Jei pasilieku nemažą atstumą nuo priešais važiuojančių automobilį, tai palengvinu sau situaciją, nes nereikia staigiai reaguoti į priešais važiuojančio vairuotojo veiksmus, nereikia bandyti atspėti, ką jis dabar veikia. Man užtenka laiko ramiai pristabdyti, tarkime, tada, kai jis staigiai stabdo, nes į gatvę išbėgo vaikas, gyvūnas. Šie dalykai svarbūs, nors skamba banaliai, nes mes juo nuvertinome. Medžiotojai turi posakį, kad net ir neužtaisytas šautuvas vieną kartą iššauna pats. Niekas negali garantuoti, kad kelyje nesusidarys situacija, kur bus laiko deficitas. Visada vairuotojas yra apribotas arba laike, arba distancijoje. Treniruodami lenktynininkus ir mokomės to dalyko: kiekvienas sportininkas ieško savo ribos, bando ją pamatyti, suvokti, išmokti.“

Apie ką galvojame vairuodami? Ryte bandome susiplanuoti dienos darbus, grįždami namo svarstome, ką nupirkti vakarienei, ar kokius nebaigtus darbus reiks pabaigti... „Vairuojant mūsų smegenys atlieka daugybę kitų veiklų, mes galvojame apie darbą, asmeninius reikalus. Tačiau jei esu nedėmesingas prie vairo, jei mano mintys klaidžioja, tai galiu nepastebėti daugybės svarbių dalykų kelyje. Kad ir plonyčio ledo ant kelio, kurio vakar dar nebuvo. Ir tada pamatysiu, kad mano automobilis jau praranda kontrolę ir kažkur lekia nuo kelio“, – perspėja J.Dereškevičius. Ypač atidūs vairuotojai turėtų būti keičiantis metų laikams vadinamųjų pereinamųjų periodų metu, kai svyruoja oro sąlygos, kai saulę ir šilumą keičia ledas. Pavojingiausios vietos yra ant tiltų, viadukų. Kadangi aplinka šiuo metų laiku labai kintanti, vairuotojai turi būti itin dėmesingi: stebėti ir kelio dangą, ir veidrodėliuose iš paskos atvažiuojančius automobilius.

Pašnekovas teigia, kad bet kokia intelektinė veikla vairuojant prastina vairavimo kokybę. Apie pašalinius darbus, tokius kaip naršymas telefone, neverta net diskutuoti: „Yra tyrimų, kurie teigia, kad mąstymas apie kitus dalykus vairavimo kokybę sumenkina net 20 procentų. Tačiau vairuotojai dažnai mintimis klaidžioja kažkur kitur ir būtent dėl to sugaišta brangias akimirkas, kurios yra lemtingos, kai dar galima pakeisti situaciją. Paskui viskas lieka tik atsitiktinumui – pavyks išvengti įvykio ar ne.“

„Noras vairuoti greitai yra nulemtas mūsų smegenų ypatumų. Greičio jausmas skatina endorfinų, laimės hormonų, gamybą. Todėl mes patys net nepastebime, kaip sutelkiame daugiau dėmesio į savo malonumo pojūčius, o ne į darbą, kuris privalomas vairuojant automobilį. Nors kiekvienas vairuotojas turi suprasti, kad sėsdamas prie vairo turės atlikti darbą“, – sako J.Dereškevičius. Tačiau kartais greitis viršijamas ne todėl, kad vaikomasi malonių potyrių, būna, kad lenkiant lėčiau vairuojančius agresyvų vairavimą išprovokuoja kiti eismo dalyviai.

J.Dereškevičius sako, kad natūralu, jog mus pykdo kiti vairuotojai, tačiau niekas neturi iš išorės mūsų veikti: „Sėsdami prie vairo turime suprasti, kad yra labai daug skirtingų eismo dalyvių: yra skirtingų vairuotojų, kurių supratimas ir reakcijos greitis labai skiriasi nuo mūsų. Priimkime tolerantiškai viską, kas vyksta kelyje.“ Jis pataria suprasti, kad kelionė neišvengiamai užims tam tikrą laiką, ir ragina tam nusiteikti. Taip pat auklėti pačius save, mokytis priimti kito vairuotojo veiksmus: ne vertinti juos, bet prisitaikyti prie situacijų: „Jei kas nors važiuoja lėtai, vadinasi, ir mes turime neskubėti. Kad skubėjimas beprasmis, labai aiškiai suprantame stovėdami laidojimo namuose. Tik tada jau būna per vėlu.“ Pasak trenerio, mes negalime pakeisti kitų, tačiau galime keisti savo požiūrį. Tokiam mąstymui mes pritariame kitose gyvenimo srityse, bet nenorime keisti požiūrio vairuodami. O juk vairuotojų saugumas slypi jų galvose. Ne kelio ženklai jį lemia, bet tai, kaip vairuotojas mato situaciją aplink save. J.Dereškevičius juokauja, kad vienintelis pateisinimas, kada vairuotojas nekaltas dėl eismo įvykio, galėtų būti situacija, jei į automobilį iš galo 45 laipsnių kampu kristų meteoritas, kurio iš tiesų nėra jokios fizinės galimybės pastebėti: „Visais kitais atvejais vairuotojo pareiga matyti viską, kas vyksta aplink. Tada tampa vieningas su supančia aplinka, judi harmoningai ir negadini savo nervų. Ne kiti vairuotojai, mes patys sau sukeliame stresą.“

<https://www.15min.lt/gazas/naujiena/saugukelyje-lt/automobiliu-sporto-treneris-atskleidzia-pagrindines-vairavimo-klaidu-priezastis-787-1113232?copied>

Virtualiame Lietuvos ralio čempionate netikėta intriga: lietuvius nustelbė užsieniečiai

2019-03-08

Kartu su pirmuoju Lietuvos automobilių ralio čempionato etapu – „Winter Rally“ startavo ir jo atitinkamoje virtualioje erdvėje. Čempionatas, kurio oficialus pavadinimas yra „Skuba e-LARČ“, rengiamas kompiuterinio simulatoriaus „Richard Burns Rally“ platformoje. Elektroninės pirmenybės atkartoja aukščiausios Lietuvos ralio lygos kalendorių, o jų etapai startuoja likus savaitei iki realių varžybų. Po debiutinio etapo čempionato organizatoriams įvertinus dalyvių susidomėjimą, matyti, kad rezultatai pranoko lūkesčius, rašoma pranešime žiniasklaidai.

„Galime drąsiai teigti, jog elektroninis sportas visuomenei yra įdomus. Kadangi virtualaus ralio bendruomenė RBR-LT yra sukaupusi daug patirties organizuodama savo vardo pirmenybes, planuodami oficialų „Skuba e-LARČ“ užsibrėžėme tikslą pirmajam sezonui pritraukti mažiausiai 150 dalyvių. Dabar matome, kad registracijų skaičius daugiau nei šimtu dalyvių viršijo užsibrėžtą tikslą, o iki metų pabaigos, tikėtina, jį padvigubins. Mūsų organizuojamas „Skuba e-LARČ“ išsiskiria, nes organizuojamas drauge su Lietuvos automobilių sporto federacija ir yra pirmasis nacionalinis tokio tipo čempionatas pasaulyje“, - teigė organizatorių atstovas Ignas Augustonis.

Anot jo, šiuo metu įgyvendinamas tolimesnis tikslas – nesivaikyti kuo didesnio dalyvių skaičiaus, o išlaikyti esamų dalyvių dėmesį. Pasak I. Augustonio, dalis dalyvių tradiciškai atkrenta dėl įvairių priežasčių jiems nepasisekus pirmoje sezono dalyje. Taip pat, jo teigimu, prisideda ir pertrauka Lietuvos ralio čempionate – dėl netvirtos žvyrkelių dangos Lietuvos keliais ralio bolidų nematysime iki birželio vidurio, kai startuos etapas Žemaitijoje. Todėl jei realaus ralio lenktynininkams ši pauzė kartais yra naudinga tam, kad geriau paruoštų techniką ir turėtų papildomo laiko susiplanuoti biudžetus – su realiomis varžybomis susieto virtualaus ralio dalyviams tokie rūpesčiai nėra aktualūs. Dėl šios priežasties „Skuba e-LARČ“ organizatoriai laiką iki vasaros ketina panaudoti produktyviai ir ruošia siurprizą. Jis neabejotinai patiks ilgamečiams ištikimiems automobilių sporto fanams, kurie seka Lietuvos ralio istoriją. Apie šią idėją žadama pranešti jau visai netrukus.

„Svarbu ir tai, kad sulaukėme susidomėjimo ir palaikymo iš užsienio bendruomenių. Kadangi esame oficialus čempionatas, neatsitiktinai todėl, pajėgiausioje „Pro“ įskaitoje pritraukėme greičiausius šio elektroninio sporto dalyvius iš viso pasaulio. Išnaudodami šią progą, mes ne tik jiems suteikiame kokybiškas varžybas, tačiau ir leidžiame sužinoti daugiau apie Lietuvos ralį“, - komentavo organizatorių atstovas I. Augustonis. Jo žodžius liudija ir pirmojo etapo rezultatai. Virtualaus „Winter Rally“ pirmąjį dešimtuką pasidalino dalyviai iš Lenkijos, JAV, Čekijos, Rusijos bei Ispanijos. „Skuba e-LARČ“ 1-ojo etapo nugalėtoju tapo lenkas Jurekas Bogdanowicz, antras – jo tautietis Adrianas Sadowskis, o trečias – amerikietis Buckas Tyleris. Šių metų „Skuba e-LARČ“ sezono liko penki etapai. Artimiausias iš jų startuos birželį ir bus skirtas Lietuvos automobilių ralio čempionato etapui Žemaitijoje, o paskutinis etapas – spalio pradžioje.

<https://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/virtualiame-lietuvos-ralio-cempionate-netiketa-intriga-lietuvius-nustelbe-uzsienieciai.d?id=80570223>

<https://www.e-larc.lt/pagrindinis/susidom%C4%97jimas-virtualiu-raliu-pranoko-l%C5%ABkes%C4%8Dius>

