



„Lietuvos automobilių sporto federacija“ ŽINIASKLAIDOS MONITORINGAS



Bendrovė	Šaltinis (auditorija)	Komunikacinė žinutė	Data	Pastabos
LASF	15min.lt (1 016 142) Japanclub.lt	Kritikos sulaukęs LASF Ralio komitetas sportininkų bendruomenę išvadino „vaikų darželiu“ Praėjus vos mėnesiui po Lietuvos ralio čempionato paskutinio etapo, lenktynių užkulisiuose verda žiūrovams nematomos aistros. Į viešumą iškilę Lietuvos automobilių sporto federacijos užmojai įvesti naujų apribojimų sukėlė tikrą audrą tarp lenktynininkų. Šio šurmulio finalu tapo audringas susirašinėjimas tarp LASF ir ralio čempionato dalyvių.	2015-11-06	Diskusinis straipsnis dėl L8 ir N4 klasių.
	15min.lt (1 016 142) Japanclub.lt	Prasideda „Metų lenktynininkas 2015“ rinkimai Kiti su automobilių sportu susiję žmonės: Darius Grinbergas („Columbia Racing by WTR“ komandos vadovas), Audrius Gelžinis („Juta Racing“ komandos vadovas) Mantas Babenskas (LASF ralio komiteto narys), Arūnas Samochinas („Nemuno žiedo“ direktorius), Rimvydas Agurkis (LASF „žiedo“ komiteto pirmininkas), Romas Austinskas (LASF prezidentas).	2015-11-09	Minimi LASF atstovai metų lenktynininko rinkimuose.
	15min.lt (1 016 142)	Metų lenktynininko rinkimai. Lino Ramoškos komentarai	2015-11-12	15min.lt metų lenktynininko rinkimuose LASF atstovo atsakymai.



		Kitas 15min.lt rinkimų dalyvis – įvairių automobilių sporto renginių organizatorius bei Lietuvos automobilių sporto federacijos Žiedo komiteto narys Linas Ramoška		
15min.lt (1 016 142)	Japanclub.lt	Ralistų diskusija dėl 2016-ųjų sezono: automobiliai kitamet bus lėtesni? Ketvirtadienio vakarą Kaune vyko diskusija dėl artėjančių metų Lietuvos automobilių ralio čempionato. Lietuvos automobilių sporto federacijos ralio komitetas pristatė artėjančių metų pakeitimus, kuriuos siekė aptarti su dalyviais. Jau iki viešos diskusijos kai kurie projektai padalino Lietuvos ralio stovyklą į dvi dalis.	2015-11-13	Diskusinis straipsnis dėl L8 ir N4 klasių.
15min.lt (1 016 142)		Metų lenktynininko rinkimai. Igno Gelžinio komentarai Trečiadienį skaitykite pokalbį su Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komiteto nariu ir vaikščiojančia automobilių sporto enciklopedija – Mantu Babensku.	2015-11-16	15min.lt metų lenktynininko rinkimuose anonsuojamas būsimas straipsnis su LASF atstovo atsakymais.
Delfi.lt (1 193 227) 15min.lt (1 016 142) Lrytas.lt (868 756) N40.lt 98.lt Respublika.lt Sportas.lt Litas.lt		A. Juknevičiui – Lietuvos automobilių sporto legendos palaikymas Praėjusį šeštadienį oficialiame komandos pristatymo bei automobilio išlydėtuvių renginyje Antanas Juknevičius pasilenkęs atidžiai klausė vieno žmogaus patarimų ir palinkėjimų. Nors pats Antanas yra sukaupęs jau daugiau nei 15 metų patirtį automobilių sporte, informacija iš daugkartinio ralio ir žiedinių lenktynių čempiono, trenerio bei sporto meistro Vikio Petro Olekos lūpų, bet kuriam sportininkui – aukso vertės. Iš tiesų, V. P. Oleka yra tikra Lietuvos automobilių sporto legenda. 1960-aisias jo iniciatyva suburta Lietuvos automobilių sporto federacija, o pats Vikis tapo ne tik	2015-11-17	A. Juknevičiaus išlydėtuvėse dalyvavo ir automobilių sporto legenda P. Oleka.



		pirmuoju jos pirmininku, bet ir pirmojo ralio nugalėtoju „Volgų“ klasėje. Per savo ilgametę karjerą jis yra tapęs tuometės SSRS ralio, o 1974-aisiais ir 1975-aisiais – žiedinių lenktynių nugalėtoju.		
15min.lt (1 016 142)		Metų lenktynininko rinkimai. Manto Babensko mintys Mantas Babenskas – Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komiteto narys bei vaikščiojanti automobilių sporto, o ypač ralio, enciklopedija.	2015-11-18	15min.lt metų lenktynininko rinkimuose LASF atstovo atsakymai
15min.lt (1 016 142)	Alfa.lt (683 938) Auto-bild.lt Automanas.lt Japanclub.lt Bekelesfiesta.lt	G. Grigaitis: panašu, kad 4x4 krizė baigėsi Pasak Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) 4x4 komiteto pirmininko, šis sezonas tapo lūžio tašku, o ateinantys metai žada daug naujų iššūkių. Apie automobilių bekelės sporto šakų plėtrą, dabartinę situaciją ir ateities planus pasakoja G. Grigaitis.	2015-11-19	Pranešimas spaudai.
Delfi.lt (1 193 227)	15min.lt (1 016 142) Tv3.lt (831 812) Diena.lt (223 673) Auto-bild.lt Respublika.lt 98.lt Kaunoaleja.lt Automanas.lt Sportas.lt	Ralio lenktynininkai ieško kompromiso: žaidimo taisyklės turi būti lygios Artėjant 2016 metų Lietuvos ralio čempionatui, vis labiau įsismarkuoja diskusijos dėl lenktynininkų technikos parko. Šiuose debatuose ralistai pasidalijo į dvi stovyklas. Vieni siekia grąžinti į trasas intrigą vienodinant sportinių automobilių galimybes, kiti atkakliai gina savo interesus, esą pigesnių ir galingesnių bolidų nevalia lėtinti. Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Ralio komitetas pasiūlė ateinantiems metams įvesti bent minimalius pakeitimus, pagal kuriuos lietuviškosios L8 klasės automobiliai išsaugotų galimybę pigiai varžytis, o galios ir greičio atžvilgiu priartėtų prie tarptautinių	2015-11-20	Diskusinis straipsnis dėl L8 ir N4 klasių.



Gntv.lt	klasių parametrų.		
Japanclub.lt 15min.lt (1 016 142) Japanclub.lt	Metų lenktynininko rinkimai. Deivido Jociaus nuomonė 15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir šioje srityje nusimanančius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys. – Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)? – Mintyse pergalvojęs daugybę kartų bei peržiūrėjęs automobilių sporto suvestines, pasigedau jaunimo iki 21-ųjų metų. Kad ir kaip bebūtų gaila, bet šioje nominacijoje akmenukas į LASF (Lietuvos automobilių sporto federacijos) daržą – jokių programų ar perspektyvų jaunimo ugdymui.	2015-11-22	Kritikuojama LASF programa jaunimui.
15min.lt (1 016 142)	Panevėžyje sezono apdovanojimus išsidalijo autokroso ir ralio kroso varžybų dalyviai Penktadienį Panevėžyje surengti metiniai Lietuvos automobilių sporto federacijos autokroso ir ralio kroso apdovanojimai. Jų metu taip pat pagerbti ir sporto meistro vardą užsitarnavę lenktynininkai. Šį kartą apdovanojimų vakarą buvo patikėta rengti Panevėžio atstovams – klubui „Ekrosas“.	2015-11-22	Įteikti apdovanojimai kroso ir autokroso dalyviams.



15min.lt (1 016 142)	Autokroso sezono uždarymo vakarėlis Panevėžyje: du vyrai be sąmonės ir sumušta nėščioji Penktadienio vakarą pokylių salėje prie Panevėžio pagerbti visos Lietuvos autokroso ir ralio kroso sportininkai. Po oficialios ceremonijos šurmuliavo vakarėlis. Linksmybių naktis baigėsi nuožmiu konfliktu – nukentėjusiais jaučiasi ir šventės organizatoriai, ir keli jos svečiai.	2015-11-23	Uždarymo šventėje kilo muštynės.
Esmotorsport.lt	Ernestui Staponkui – apdovanojimas iš Lietuvos automobilių sporto federacijos Kasmetiniame LASF apdovanojimų renginyje, penktadienį vykusiam Panevėžio mieste apdovanoti ir pagerbti lenktynininkai, kurie šiais metais išskirtinai pasižymėjo autokroso ir ralio kroso disciplinose Lietuvoje ir pasaulyje.	2015-11-24	LASF apdovanojimą. įteikė
Delfi.lt (1 193 227) Lrytas.lt (868 756) Auto-bild.lt Lzinios.lt 98.lt Sportas.info Automanas.lt	Pirmą kartą Vilniuje - iškilmingiausias automobilių sporto renginys Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“ Lapkričio 28 d. Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) kartu su partneriais – Vilniaus miesto savivaldybe bei lažybų bendrove „Orakulas“ – surengs turbūt iškilmingiausią lietuviško ralio istorijoje čempionų ir prizininkų pagerbimo ceremoniją – Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“.	2015-11-25	Pranešimas spaudai.



15min.lt (1 016 142) Japanclub.lt	Metų lenktynininko rinkimai. Dainiaus Matijošaičio sprendimai Ketvirtadienį skaitykite pokalbį su automobilių ralio šturmanu ir LASF Ralio komiteto nariu Ramūnu Šaučikovu.	2015-11-25	LASF narys minimas straipsnio anonse.
15min.lt (1 016 142) Japanclub.lt	Metų lenktynininko rinkimai. Ramūno Šaučikovo komentarai Kalbamės su Ramūnu Šaučikovu – Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Ralio komiteto nariu bei Martyno Samuičio šturmanu.	2015-11-26	15min.lt metų lenktynininko rinkimuose LASF atstovo atsakymai
Delfi.lt (1 193 227) Alfa.lt (683 938) N40.lt Automanas.lt 98.lt	Ralio pasaulyje – naujas ambicijų karas Tokia sąvoka kaip „absoliuti įskaita“ iš Lietuvos automobilių sporto leksikono dingo taip seniai, kad jos turinį šiandien prisimena nebent saujelė ralio dinozaurų. Techniniai reglamentai padalijo visas nacionalinėse pirmenybėse startuojančias kovines mašinas į 6 įskaitas. Kalbinti ralio meistrai puikiai supranta, kad priešpriešos ar – gink Dieve – santykių aiškinimosi teismuose reikia mažiausiai. Todėl norėdami palengvinti LASF Ralio komiteto darbą patys parengė pasiūlymų paketą, ką reikėtų daryti su L8 klasės bolidais.	2015-11-26	Diskusinis straipsnis dėl L8 ir N4 klasių.
Delfi.lt (1 193 227) 15min.lt (1 016 142) Auto-bild.lt Automanas.lt 98.lt	Naujame slalomo sezone – nauja strategija Pirmus metus prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) kitų sporto šakų komiteto vairo stovintis Gintautas Firantas teigia, kad sezonas nebuvo lengvas, tačiau slalomas turi šviesią ateitį, o kitą sezoną tikisi pritraukti dar daugiau šios sporto šakos gerbėjų ir	2015-11-27	Pranešimas spaudai.



Sportas.info	dalyvių.		
Japanclub.lt			
15min.lt (1 016 142)	Metų lenktynininko rinkimai. Giedriaus Čenkaus sprendimai – Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje? – Kiekvienas automobilių sporto dalyvis, žiūrovas ar fanas turi savo favoritus. Aš už ryžtą ir energiją balsą noriu duoti Romui Austinskui, kuris ryžosi vadovauti naujai Lietuvos automobilių sporto federacijos kadencijai. Lietuvos automobilių sporto kelias vingiuotas ir itin duobėtas, neišvengiama bus klaidų, tačiau bendra R.Austinsko kryptis yra teigiama. Romas griežtas ir reiklus, tačiau juntamus bei teigiamus jo ir jo komandos darbo rezultatus galėsime pamatyti tik po kelių metų, sukūrus tinkamą mikroklimatą automobilių sportui lengvai kvėpuoti, kurtis ir vystytis.	2015-11-28	15min.lt metų lenktynininko konkurse minimas LASF prezidentas.
Lrytas.lt (868 756)	„Mojo Lounge“ vyko angelų vakarėlis Šeštadienio vakarą „Mojo Lounge“ naktiniame klube siautė angelai. „Angels Night“ pavadintame vakarėlyje linksmybės vyko iki paryčių. Klubas vakarėlį organizavo kartu su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF). Kol tuzinas nuo podiumo nužengusių gražuolių neleido nuobodžiauti lankytojų žvilgsniams, sceną šurmavo įspūdingosios šokėjos.	2015-11-29	LASF minima ralio apdovanojimų kontekste.
Delfi.lt (1 193 227)			
15min.lt (1 016 142)	Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“ spindėjo prabanga	2015-11-30	Pranešimas spaudai.



	Lrytas.lt (868 756) Automanas.lt Sportas.info	Savaitgalį Vilniaus rotušėje įvykusi iškilminga Lietuvos Ralio Apdovanojimų "Orakulas-2015" ceremonija buvo kupina geros muzikos, prabangos bei automobilių sporto pasaulio žvaigždžių. Renginyje buvo apdovanoti trijų svarbiausių Lietuvos ralio varžybų serijų – Lietuvos automobilių ralio čempionato (LARČ), Lietuvos ralio sprinto čempionato (LRSČ) bei Lietuvos automobilinekų sąjungos taurės (LAS Taurė) - čempionai ir prizininkai, pagerbti šiam sportui nusipelnę veteranai ir Lietuvą užsienyje garsinantys sportininkai.		

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJOS PUBLIKACIJOS

Kritikos sulaukęs LASF Ralio komitetas sportininkų bendruomenę išvadino „vaikų darželiu“

2015-11-06

15min.lt redakciją pasiekė skaitytojo laiškas. Jame neprisistatęs asmuo rašo apie Lietuvos automobilių sporto federacijos ir sportininkų santykius. Skaitytojo teigimu, įtampa kyla dėl noro apriboti E85 rūšies degalų naudojimą.

Praėjus vos mėnesiui po Lietuvos ralio čempionato paskutinio etapo, lenktynių užkulisiuose verda žiūrovams nematomos aistros. Į viešumą iškilę Lietuvos automobilių sporto federacijos užmojai įvesti naujų apribojimų sukėlė tikrą audrą tarp lenktynininkų. Šio šurmilio finalu tapo audringas susirašinėjimas tarp LASF ir ralio čempionato dalyvių.

Į viešumą iškilusiame susirašinėjime tarp federacijos ir sportininkų, vienas greičiausių Lietuvos lenktynininkų Martynas Samsonas neslėpė pasipiktinimo LASF ketinimais.

„E85 kuro uždraudimas atneš tik vieną rezultatą. Bet koku atveju sumažės dalyvių. Tas pats liečia ir norą dabartinius restriktorius Open klasėje padaryti 32mm“, - žiemos ralyje pergalę šventęs uteniškis įsitikinęs, kad valdžios noras įvesti apribojimus kyla dėl kelių ekipažų asmeninių ambicijų.



Į M.Samsono asmenišką pastabas Ralio komiteto narys Ramūnas Šaučikovas atsakė ne ką mažiau emociškai.

„Kas dabar vyksta, aš vadinčiau trukdymu dirbti, kišimusi į patį paruošiamąjį darbą, o ne diskusija“, - sportininkas repliką užbaigė epitetu „vaikų darželis“.

Martynas Samuitis ir Ramūnas Šaučikovas nesenai įsigijo „Škoda Fabia S2000“ automobilį, o kitame sezone ketina startuoti dar modernesniu R5 grupės automobiliu. Todėl kolegos lenktynininkai suskubo daryti išvadas, kad valdžios kėdėje įsitaisę sportininkai ketina daryti sau palankius sprendimus siekiant sumažinti kitų ekipažų greitį.

Pasipriešinimą naujiems apribojimams pareiškė dauguma greičiausių Lietuvos ralio lenktynininkų. Vytautas Švedas, Ramūnas Čapkauskas, Vaidotas Žala, Martynas Samsonas, Giedrius Notkus, Eugenijus Michalauskas ir kiti sportininkai išsiuntė laiškus federacijos prezidentui ragindami neįsitraukti atsigaunančio lietuviško ralio.

Tarptautinė automobilių federacija (FIA) visuose regioniniuose čempionatuose, vykstančiuose ne vienoje valstybėje, bioetanolio naudojimą draudžia – tokiose varžybose kaip Pasaulio ralio čempionatas (WRC) ar Europos ralio čempionatas (ERC) bioetanoliu varomų automobilių nepamatysi. Tačiau nacionaliniuose čempionatuose FIA sprendimo teisę paliko tų šalių federacijoms.

Dauguma Europos valstybių šiuo klausimu pasekė FIA pėdomis ir uždraudė E85 naudojimą ralio varžybose. Išimtyms čia tik kelios: Rumunija, Bulgarija, Švedija (nuo 2016 m. planuoja drausti), Lietuva ir Estija (tik nacionalinėje 2WD įskaitoje).

„FIA iš esmės siekia įvesti tam tikrą „bendrą valiutą“ – tam sukurta homologacijų sistema, kuri apima tarptautinės klasės sportinę techniką, saugumo įrangą ir sportinius degalus. Tuo siekiama sukurti sistemą, kuri skatintų sportininkus dalyvauti skirtingų šalių čempionatuose, užtikrintų vienodus saugumo standartus ir aiškias bei santykinai nedideles technikos kainas.

Taip, Lietuva gali pasirinkti pati, ar leidžia bioetanolį ir kitokius nuokrypius nuo FIA „valiutos“. Mano nuomone, turime tai daryti nedarkydami FIA sukurtos sistemos – man tai esminis argumentas prieš bioetanolį“, – aiškino LASF Ralio komiteto narys Ramūnas Šaučikovas.

Pasak ralio šturmano, pagrindinė bioetanolio problema – FIA homologacijos nebuvimas. Tai reiškia, kad neįmanoma kontroliuoti, ar konkrečiose varžybose naudojamas E85 atitinka reikalavimus. Kiekvienoje šalyje bioetanolis gali būti gaminamas kitoks, netgi degalinėse jis gali skirtis savo sudėtimi.

FIA yra homologavusi tik sportinius degalus, kaip „Carless“, ETS, VP ir kt., bei A98 markės benzina.



Atsakydamas į sportininkų laiškų laviną, LASF prezidentas Romas Austinskas paskubino Ralio komitetą pateikti pakeitimų projektus sportininkams ir suorganizuoti bendrą aptarimą.

„O gal reglamentą galima priimti trims metams į priekį ir nieko nekeisti?“, – retoriškai klausė federacijos prezidentas, reaguodamas į sportininkų komentarus.

LASF turėtų jau artimiausiomis dienomis turėtų pavišinti lietuviško ralio taisyklių pakeitimus. Tai jau ne pirmas kartas, kai naujoji automobilių sporto valdžia susilaukia sportininkų audringos reakcijos.

Prieš pusmetį panašios reakcijos sulaukė Ralio komiteto narių svarstymai apie bioetanolio uždraudimą.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/sulaukes-kritikos-lasf-ralio-komitetas-sportininku-bendruomene-isvadino-vaiku-darzeliu-25-539380>

<http://www.japanclub.lt/11/ritikos-sulaukes-LASF-Ralio-komitetas-sportininku-bendruomene-isvadino-vaiku-darzeliu/>

Prasideda „Metų lenktynininkas 2015“ rinkimai

2015-11-09

15min.lt pradeda tradicinius „Metų lenktynininko“ rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir šioje srityje nusimanančius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Rinkimai suskirstyti į du etapus. Pirmasis truks nuo lapkričio 10 iki gruodžio 15-os dienos – tuo metu 15min.lt portale pasirodys trisdešimtys rinkimų komisijos narių komentarai. Kiekvienas jų įvardys vieną ar kelis favoritus visose keturiose rinkimų kategorijose. Jų visų skirti balai bus suskaičiuoti ir pagal juos sudaryti geriausiųjų penketukai visose rinkimų kategorijose.

Antroje dalyje, nuo gruodžio 16-os iki sausio 1 d., balsuoti galės 15min.lt skaitytojai. Vienas skaitytojas galės balsuoti vieną kartą ir išrinkti savo Metų lenktynininką, perspektyviausią lenktynininką, automobilių sporto veidą ir geriausią renginį.

„Metų lenktynininko“ rinkimų komisijai 15min.lt atrinko 30 automobilių sporto ekspertų: lenktynininkų, renginių organizatorių, žurnalistų ir komandų vadovų. Daugiau nei pusė jų, 16, komisijos nariais buvo ir praėjusiais metais, likę 14-a – komisijos naujokai arba sugrįžę į ją po pertraukos.

„Metų lenktynininko 2015“ komisijos nariai:

Lenktynininkai: Ernesta Globytė (ralio ir žiedinės lenktynės), Ignas Gelžinis („Porsche Carrera Cup GB“, kitos žiedinės lenktynės), Deividas Jocius (ralio ir žiedinės lenktynės), Dainius Matijošaitis („European Le Mans series“, kitos žiedinės lenktynės), Ramūnas Šaučikovas (Lietuvos ralio čempionatas), Antanas Juknevičius (Dakaro bekelės maratonas), Dominykas Butvilas (Europos ralio čempionatas, kitos ralio varžybos), Vaidotas Žala (įvairios ralio varžybos, Pasaulio „Rally-raid“ etapai), Ramūnas Čapkauskas (įvairūs ralio ir žiedinių lenktynių čempionatai), Mantas Kulvinskas (šoninis slydimas), Vytautas Švedas (įvairios ralio varžybos ir žiedinės lenktynės), Paulius Pleskovas (Europos automobilių kroso čempionatas), Benediktas Vanagas (Dakaro bekelės maratonas, Pasaulio „Rally-raid“ etapai, klasikinio ralio varžybos, žiedinės lenktynės).

Renginių organizatoriai: Linas Ramoška (slalomo ir šoninio slydimo varžybos), Darius Jonušis („Eneos 1000 km“ lenktynės), Giedrius Čenkus („Autoplius Fast Lap“), Remigijus Venys (Lietuvos žiedinių lenktynių čempionatas), Antanas Kyguolis („Drift Allstars“, kitos šoninio slydimo varžybos).

Žiniasklaidos atstovai: Giedrius Matulaitis (Matulaitis.lt, įvairių renginių fotografas), Renaldas Gabartas (N40 vyrų autoklubas), Ramūnas Fetingis (TV „Autopilotas“, įvairių renginių vedėjas), Saulenis Pociūnas (įvairių renginių vedėjas), Audrius Gavėnas (15min.lt operatorius), Vitoldas Milius („Autobild Lietuva“ redaktorius).

Kiti su automobilių sportu susiję žmonės: Darius Grinbergas („Columbia Racing by WTR“ komandos vadovas), Audrius Gelžinis („Juta Racing“ komandos vadovas), Mantas Babenskas (LASF ralio komiteto narys), Arūnas Samochinas („Nemuno žiedo“ direktorius), Rimvydas Agurkis (LASF „žiedo“ komiteto pirmininkas), Romas Austinskas (LASF prezidentas).

Kai kurie komisijos nariai gali būti priskiriami kelioms kategorijoms, pavyzdžiui, Ramūnas Čapkauskas yra ne tik lenktynininkas, bet ir „DHL Rally Elektrėnai“ organizatorius.

Pirmoji komisijos narė – Ernesta Globytė. Jos vertinimas bus publikuotas 15min.lt lapkričio 10 d., 19.01 val.

Rinkimų eiga:

Lapkričio 10 – gruodžio 15. Iš pradžių kas antrą dieną, o nuo lapkričio 22 d. – kasdien, publikuojami 30-ies komisijos narių vertinimai. Kiekvienas komisijos narys vienoje kategorijoje turi 1 tašką. Jį gali skirti vienam žmogui, arba padalinti keliems, arba neskirti jo niekam. Gruodžio 16 d. Pagal komisijos narių skirtus taškus visose keturiose kategorijose bus sudaryti geriausiųjų penketukai: 5 pretendentai tapti „Metų lenktynininku“, 5 pretendentai į perspektyviausio lenktynininko vardą ir t.t.

Tą pačią dieną prasidės skaitytojų balsavimas. Jie galės balsuoti visose keturiose kategorijose už vieną iš penkių geriausiųjų, išrinktų pagal komisijos balus. Pavyzdžiui, lenktynininkas A komisijos vertinimuose surinko 10 balsų, B – 7, C – 5, D – 3, E – 2, F, G ir E – po 1. Taip skaitytojai galės balsuoti už vieną iš penkių populiariausių: A, B, C, D arba E lenktynininką.

Sausio 1 d. 00.00. Prasidedant 2016-iems, baigsis „Metų lenktynininko 2015“ rinkimų balsavimas ir bus skaičiuojami taškai. Pusę jų lems komisija, pusę – skaitytojai.

Kaip skaičiuojami balsai?

Komisijos balsai, lėmę geriausiųjų penketukus, bus paversti procentais. Jeigu lenktynininkas A surinko 10 balsų, B – 7, C – 5, D – 3, E – 2, F, G ir E – po 1, pastarųjų trijų lenktynininkų balai išmetami (nes jie nepateko tarp 5 geriausių). Tada galima laikyti, kad A lenktynininkas surinko 10 balų iš 27 galimų (37 proc.), B – 7 balus iš 27 (25,9 proc.) ir t.t.

Analogiškai skaičiuojami skaitytojų balai. Pavyzdžiui, viso balsavo 10 000 skaitytojų, kurie A lenktynininkui skyrė 2000, B – 4000, C – 2500, D – 500, E – 1000 balų. Jų balsai paverčiami procentais. A lenktynininkas tokiu atveju gavo 20 proc. visų įmanomų balsų, B – 40 proc. ir t.t.

Sudėjus procentais paverstus balsus, gauname, kad A lenktynininkas turi 37 proc. komisijos ir 20 proc. skaitytojų balų (57 proc. viso), o B lenktynininkas – 25,9 proc. komisijos ir 40 proc. skaitytojų balų (65,9 proc. viso), ir t.t. Tokiu atveju rinkimų nugalėtoju skelbiamas B lenktynininkas.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/prasideda-metu-lenktynininkas-2015-rinkimai-25-539843>

<http://www.japanclub.lt/11/rasideda-Metu-lenktynininkas-2015-rinkima/>

Metų lenktynininko rinkimai. Lino Ramoškos komentarai

2015-11-12

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir patyrusius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Kitas 15min.lt rinkimų dalyvis – įvairių automobilių sporto renginių organizatorius bei Lietuvos automobilių sporto federacijos Žiedo komiteto narys Linas Ramoška.

– Linai, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Vaidotas Žala. Sėkmingas ir brandus finišas Lietuvos ralio čempionate, naujų horizontų paieškos „Baja“ varžybose ir dabar – Dakaras. Vaidas kaip sportininkas tikrai auga ir juda į priekį – būtent tas ir žavi, būtent tai, mano galva, yra būtina visiems. Baltarusijos ralio čempionatas nėra naujas horizontas, jei jį laimi iš pirmo karto – reikia imtis iššūkių, kurie tave stumtų į priekį, būtent tą Vaidas ir daro.



- Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?
 - Simonas Urbonas („Autoplius Fast Lap“). Šį vaikiną stebiu jau keletą metų – jis reikšdavosi greituminio slalomo varžybose, kur važiuodamas savo tėčio „Subaru“ neretai nušluostydavo nosį žymiai rimtesniems dėdėms. Sėkmingas šių metų žingsnis į „Autoplius Fast Lap“, prizinės vietos ir kuklumas – iš esmės tai yra jau gera formulė sėkmei, kartu prijungus norą treniruotis ir Simono tėvelio entuziazmą, tikiu, kad šis vyrukas eis toli.
 - Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje?
 - Garsinimas vyksta dviem keliais – geruoju ir bloguoju. Pastarasis, matyt, nukeliautų Dariui Janušui, kartu su „metų nuotrauktės“ nominacija, teigiama pozicija nekinta – Benediktas Vanagas, už savo sugebėjimą nešnekėti apie automobilių sportą ir būti žinomiausiu Lietuvos sportininku.
 - Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?
 - Šiomet pagaliau gavau progą aplankyti visus esminius renginius, kuriuose netekdavo būti. Infrastruktūros ir masto prasme – „Eneos 1000 km“ neaplenkiamas. Atmosferos prasme, be abejo, „Autoplius Fast Lap“. Dalykas, ko jiems abiem, mano galva, trūksta – ambicijos ir inovacijų. 1000 km lenktynės jau senokai virto „štapuotu“ renginiu, „Autoplius Fast Lap“ irgi mažina naujovių skaičių, o tai pabaigos pradžia.
- Stiprus šūvis su idėja buvo šių metų „Drift Allstars“, tačiau galutinis jo įgyvendinimas man nelabai patiko, tad šįkart liksiu be savo favorito. Šeštadienį skaitykite pokalbį su „P1 Racing by WTR“ kartingo komandos vadovu ir automobilių sporto renginių organizatoriumi Dariumi Grinbergu.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-lino-ramoskos-komentarai-25-537644>

Ralistų diskusija dėl 2016-ųjų sezono: automobiliai kitamet bus lėtesni?

2015-11-13



Ketvirtadienio vakarą Kaune vyko diskusija dėl artėjančių metų Lietuvos automobilių ralio čempionato. Lietuvos automobilių sporto federacijos ralio komitetas pristatė artėjančių metų pakeitimus, kuriuos siekė aptarti su dalyviais. Jau iki viešos diskusijos kai kurie projektai padalino Lietuvos ralio stovyklą į dvi dalis.

Pagrindinis diskusijų objektas – automobilių klasės. Pagal ralio komiteto projektą, planuojama teikti prioritetą tarptautinėms automobilių klasėms: WRC, R5, S2000 ir t.t. WRC automobiliai sudaro pagrindą Pasaulio ralio čempionate, R5 – Europos ralio čempionate, o S2000, N4 ir kitų tarptautinių klasių automobiliai pamažu nyksta iš didžiausių čempionatų.

Kitoms automobilių klasėms reikalavimai būtų sugriežtinti. Šiandien Lietuvoje populiarios klasės L8 automobiliai savo greičiu prilygsta R5, tačiau po planuojamų pakeitimų jie taptų lėtesniais.

Tikslas – vienodi automobiliai Baltijos šalyse

Pagal projektą, L8 automobiliams būtų padidintas minimalus svoris iki 1 350 kg (dabar yra 1 230 kg), o oro įsiurbimo anga („restriktorius“) sumažinta iki 33 mm (dabar – 34 mm). Tai juos padarytų lėtesniais ir tarptautinių klasių automobiliais važiuojantys lenktynininkai turėtų pranašumą.

„Mes turime sau užduoti klausimą – ar gali nacionalinės klasės automobiliai būti greitesni už tarptautinės klasės? Jeigu mes atsakome, kad nacionalinė klasė turi būti greitesnė, tada galiu atsakyti, kad mes netobulėsime niekada. Mes visi norime laimėti. Jeigu mes su nacionaliniais automobiliais kausimės savo kieme ir jie bus greitesni už tarptautinius automobilius, tai busėjimas į niekur“, – diskusiją pradėjo LASF viceprezidentas Benediktas Vanagas.

Dauguma greičiausių Lietuvos ralistų važiuoja L8 klasei paruoštais „Mitsubishi“ automobiliais: Vytautas Švedas, Vaidotas Žala, Ramūnas Čapkauskas ir kiti. Tarptautinių klasių automobilių nėra daug – B.Vanagas važiuoja su WRC klasės automobiliu, o Martynas Samuitis – su S2000, o kitais metais jį planuoja pakeisti į R5.

„Nereikia užsėsti ant tarptautinės klasės. Ir tarptautinė, ir nacionalinė turi tapti viena valiuta. Mes nesakome, kad nacionalinę klasę reikia naikinti, bet mes turime eiti link to, kad jos taptų vienoda valiuta – lietuviška, latviška, estiška ar suomiška. Kuo mes ilgiau nieko nekeisim, tuo vėliau pasikeitimas bus skausmingesnis“, – apie norą suvienodinti visų aplinkinių šalių automobilius kalbėjo ralio komiteto narys Ramūnas Šaučikovas.



Jis neslėpė, kad, siekiant galutinio tikslo – vienodų automobilių visose šalyse, kad dalyviai galėtų konkuruoti, nacionalinės klasės L8 automobiliai taptų lėtesni. Bent jau pagal dabartinį projektą.

„33 milimetrai yra tik priemonė. Tikslas yra ilgalaikis – ir estai, ir suomiai, ir latviai kalba, kad nacionalinė klasė taptų vienoda visose šalyse. To mes ir siekiame“, – pridūrė R.Šaučikovas.

34 milimetrų „restriktorius“ šiomet galiojo Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje, tačiau padarius 33 mm, dėl Lietuvos čempiono vardo kaimyninių valstybių sportininkai varžytis nebegalėtų.

„Kitose šalyse yra kitų apribojimų. Mes siekiame pirma įvesti tuos, kurie pigesni. Galime sutarti dėl visų reikalavimų ir įgyvendinti juos per vieną dieną, tačiau tai būtų labai brangu dalyviams, o mes to nenorime. Todėl ateinantiems metams ir siūlome tik „restriktorių“ ir svorio apribojimus“, – teigė LASF ralio komiteto narys.

Pavyzdžiui, Suomijoje galingiausių ralio automobilių įskaitoje reikalavimai yra labai panašūs į lietuviškus, tačiau patys šiauriečiai nėra patenkinti esama situacija.

„Bet suomiai juk nėra patenkinti tuo, kas yra pas juos. Kalbėjau su jais – jie sako, kad sistema yra užsistovėjusi ir ją reikėtų keisti. Suomiai sako, kad jeigu galime, jau dabar turėtume daryti kitaip“, – sakė R.Šaučikovas.

Mažiau dalyvių?

„Problema naujame reglamento projekte yra ta, kad prioritetas suteiktas homologuotiems automobiliams. Biudžetas jų dvigubas, tai logiška, kad Lietuvoje dalyvių sumažėtų taip pat dvigubai.

Tokios gilias ralio tradicijas turinčios valstybės kaip Suomija ar Anglija kaip tik stengiasi savo šalių varžybose išsaugoti masiškumą ir leisti kuo didesniai dalyvių kiekiui dalyvauti lenktynėse. Ir išvis, tokia diskusija, kokia yra šiandien, turėjo vykti dar birželį. Dabar mes turim du mėnesius iki pirmo ralio ir mėnesį pasiruošti naujoms mašinoms – niekas taip nedaro. FIA visi reglamentai diskutuojami ilgą laiką ir patvirtinami prieš 18 mėnesių“, – stebėjosi šių metų Lietuvos ralio vicečempionas Vaidotas Žala.

V.Švedas pasidalijo savo patirtimi apie Lietuvos ralyje buvusias ir esamas automobilių klases – jis čia turi turbūt daugiausia patirties.



„Aš esu tas žmogus, kuris buvo N4, po to buvau numestas į R4 – ji atsirado, nes kažkam jos reikėjo. Vėliau, kaip tas „pučiamas lapas“, nukritau į L8. Ar mano rezultatas kažkuo keitėsi? Klasės keitėsi, galit mesti mane kur tik norit, tačiau dabar L8 klasė yra pati konkurencingiausia – joje atsirado daug dalyvių. O N4 šiandien liko tokia klasė, kuri yra neprogresuojančio jaunimo klasė – tai yra žlugusi klasė, joje nėra mašinų. Į ją žmonės iš L8 pereina nebent dėl to, kad gautų puoduką kažkokį“, – ironiškai kalbėjo V.Švedas.

Jo teigimu, negalėdami santykinai pigiais L8 automobiliais varžytis dėl aukščiausių pozicijų čempionate, dalis lenktynininkų nebeturės motyvacijos sportuoti, o R5 automobilio biudžetas – daug didesnis. Tai atgrasytų ne tik greičiausius ralistus, bet ir pradedančiuosius, suvokiančius, jog tokių didelių biudžetų surinkti nesugebės.

Vienas nedaugelio N4 klasių dalyvių, Gediminas Ramonas, pateikė kitą pasiūlymą: „Kodėl L8 klasės, kuriai identiškų automobilių nėra pas mūsų kaimynus, yra ženkliai greitesni už N4? Susivienodinkime, būkime panašūs ir galėsime konkuruoti.“

Vienas naujausių Lietuvos ralio čempionato dalyvių, Algirdas Kazlauskas, pridūrė, kad automobilių sportas tobulės, jei bus masiškumas, kurio dirbtinai nepadarysi – reikia sukurti tokias sąlygas, kad dalyviai kuo mažesniais kaštais galėtų konkuruoti.

Homologacijos reikalingos, bet ne visur

Daug lenktynininkų nepritarė Ralio komiteto atstovų pateiktai idėjai. Neturėjo konkrečių pavyzdžių, kodėl prioritetas homologuotiems automobiliams galėtų tapti kliūtimi nacionalinio čempionato vystymui.

„FIA homologacijos yra monopolis, sutinkate? Jis sukurtas tam, kad pirtum stabdžius už 8 tūkstančius, o ne už 2, nors iš principo jie tokie patys. Visi agregatai taip veikia.

Kai mes turime kokius 8 greitus L8 lenktynininkus, mums primesti tokią viziją yra nerealu. Jeigu teikiame prioritetą homologuotiems automobiliams, kurie iš esmės jau mirę, po penkių metų turėsime 2-3 lenktynininkus, kurie galės jais važiuoti“, – sako V.Žala.

Jis pateikė pavyzdį, kad Suomijoje galima naudoti nehomologuotus stabdžius ir buferius – būtent šios detalės labiausiai dėvėsi, o atsisakius jų homologacijos dalyviai sutaupo daug pinigų. Galingiausių ralio automobilių įskaita šiuo metu Suomijoje yra labai panaši į lietuvišką, daugelis reikalavimų – identiški.

Lygintis su Latvija ar Estija, pasak kai kurių lenktynininkų, šiandien nereikėtų – Lietuvoje automobilių klasėms apribojimai liberaliausi. Pasak R.Čapkausko, būtent dėl šios priežasties Lietuvos raliuose sulaukiama daug dalyvių iš kaimyninių šalių.

Pasiūlymai – kaštų mažinimui

Į dvi dalis pasidaliję sportininkai nesutarė, ar reikalinga keisti šių metų reglamentą. V.Žala ir R.Čapkauskas siūlė Ralio komitetui susitarti su tomis pačiomis institucijomis Latvijoje ir Estijoje bei sutarti dėl reglamento iš anksto – pavyzdžiui, jau 2016-ųjų pradžioje paskelbti, kokie automobiliai turės būti 2017 m.

„Visos šalys priimam tuos reikalavimus, ir po truputį darom. Kodėl mes turim būti pirmieji?“, – klausė R.Čapkauskas.

„Mes galim visi pasirašyti, kad mums naujų reikalavimų nereikia. Mums gali reikėti nebent to, kad būtų sumažinti kaštai. Gal kad padangų apribojimas būtų, 6 ar 8 per ralį, bioetanolis ar pan. Reikia, kad būtų sudarytos sąlygos važiuoti pigiau, kad ne tik mes, bet ir jauni žmonės galėtų važiuoti“, – samprotavo V.Švedas.

Daugelis lenktynininkų pritarė idėjai, kad reikėtų didinti minimalų leistiną automobilių svorį. R.Čapkauskas teigė, kad jo L8 automobilį, nepjaustant metalinių konstrukcijų, pavyko „palengvinti“ iki 1 330 kg. Jeigu norima pasiekti dar mažesnę svorį, turi būti mažinamas automobilio saugumas, o tai nėra gerai, tad galima būtų minimalią L8 automobilio svorio normą nustatyti ties kita riba.

„Apribojus svorį, dingtų noras daryti nesaugius automobilius. Išpjausčius automobilių kėbulą, siekiant jį lengvinti, jis tampa mažiau saugus – galima svorio apribojimą padaryti ne 1 230, o, pvz., 1 300 kg“, – tikino V.Švedas.

V.Žala pridėjo kitą pasiūlymą – suvienodinti dalyvių startinius mokesčius vienos ir dviejų dienų raliams. Ralio lenktynininkams kaštų prasme yra didelis skirtumas, ar ralis vyksta vieną, ar dvi dienas: komandos apgyvendinimas ir panašios išlaidos yra kur kas didesnės nei skirtumas tarp startinių mokesčių. Suvienodinus vieno ir dviejų dienų startinius mokesčius, organizatoriams rengti vienos dienos ralius taip pat būtų patogiau.

2016-ųjų metų ralio čempionato reglamentas turės būti patvirtintas iki gruodžio 1 d. R.Šaučikovas sakė, kad jau artėjančią savaitę bus pateiktas naujas, patobulintas projektas, kurį ralio čempionato dalyviai bus kviečiami vertinti ir sakyti savo pastabas. Dabartinį variantą galite [LASF tinklalapyje rasti paspaudę čia](#).

Internetas:

<http://www.japanclub.lt/11/alistu-diskusija-del-2016-uju-sezono-automobiliai-kitamet-bus-letesni/>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ralistu-diskusija-del-2016-uju-sezono-automobiliai-kitamet-bus-letesni-25-541179>



Metų lenktynininko rinkimai. Igno Gelžinio komentarai

2015-11-16

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir patyrusius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Ketvirtas apklausos dalyvis – Ignas Gelžinis. Vienas greičiausių Lietuvos žiedinių lenktynių sportininkų pastaruosius 2 metus nugali „Eneos 1000 km“ lenktynėse Palangoje, o šiemet dar tapo Didžiosios Britanijos „Porsche Carrera Cup GB“ lenktynių serijos PRO-AM1 klasės čempionu.

– Ignai, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Sunku pasakyti. Daug visko įvyko šiemet: tiek Dakare matėm tikrai gerų rezultatų, tiek Ernestas Staponkus Europos ralio kroso čempionate, tiek Dainius Matijošaitis LMP3 su „Speed Factory“, tiek Dominykas Butvilas Europos ralio čempionate.

Taip pat labai džiaugiuosi „Eneos 1000 km“ lenktynių kvalifikacija, kur Jonas (Gelžinis) įrodė, kad tas pasaulinis lygis (Bleekemolenai) galbūt jau ir nebėra taip toli, kaip mes iš tiesų galvojom. Kai jis po kelių metų pertraukos vėl sėdo prie „Porsche“ vairo ir pademonstravo tikrai aukštą tempą, nedaug nusileidęs Bleekemolenui (Jeroenui), supratau, kad turiu tikrai gerą pavyzdį, kuriuo galiu greičiau sekti.

Sunku įvertinti vieną kažkurį geriausią, nes, kas yra labai džiugu, gerų lenktynininkų Lietuvoje tikrai sparčiai daugėja. Net ir mūsų turimi jaunieji „kartingistai“ (Grinbergas, Baciūčka, Jonušis) demonstruoja tikrai daug žadančius rezultatus. Manau, kad tas „geriausias“ turėtų būti visi tie, kurie nepasiduoda, juda mažais žingsneliais į priekį ir vis daugiau užsieniečių išmoko tarti lietuviškas pavardes.

– Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21-erių metų)?

– Čia turbūt jau atsakiau pirmame klausime. Negaliu tiksliai įvardinti, nes nežinau, kam tiksliai jau yra 21-i metai, o kam nėra. Turbūt čia reiktų krypti į „kartingistus“. Tačiau lyginti juos visus būtų sunku, nes jie varžosi skirtingose varžybose, skirtingose šalyse, skirtingose kategorijose. Todėl, manau, liksiu prie nuomonės, kad tai taškas visiems kurie nepasiduoda ir kuriems dar nėra 21-ių metų.

– Kas vertas automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje?

– Manau, kad, be abejonės, tai yra Benediktas (Vanagas). Jis smarkiai prisidėjo prie žmonių supažindinimo su tuo, kas yra Dakaras, „Eneos 1000 km“ lenktynės, ralis.

Galų gale, išvydome jį ir „Verva Street Racing“ – manau, tai yra didelis žingsnis tolyn, kai dirbama jau ne tik Lietuvos rinkoje. Manau, kad visiems kitiems tai yra geras pavyzdys, kuris kol kas net ne viena galva yra aukščiau už visus kitus. Būna tikėtis, kad kai po „n“ metų Benediktas baigs savo lenktynininko karjerą, neišsineš patirties iš automobilių sporto, perduos ją kitiems, jauniems, pradedantiems sportininkams, kuriems tai ir būna didžiausia problema.

– Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?

– Ko gero, tai tipiniai renginiai: „Eneos 1000 km“ arba „Autoplus Fast Lap“. Jie labai skirtingi, tačiau labai geri. Žinoma, neatmetu ir ralio čempionato, kurio kai kurie etapai tikrai pritraukia didžiules minias automobilių sporto gerbėjų.

Trečiadienį skaitykite pokalbį su Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komiteto nariu ir vaikščiojančia automobilių sporto enciklopedija – Mantu Babensku.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-igno-gelzinio-komentarai-25-538098>

A. Juknevičiui – Lietuvos automobilių sporto legendos palaikymas

2015-11-17

Praėjusį šeštadienį oficialiame komandos pristatymo bei automobilio išlydėtuvių renginyje Antanas Juknevičius pasilenkęs atidžiai klausė vieno žmogaus patarimų ir palinkėjimų. Nors pats Antanas yra sukaupęs jau daugiau nei 15 metų patirtį automobilių sporte, informacija iš daugkartinio ralio ir žiedinių lenktynių čempiono, trenerio bei sporto meistro Vikio Petro Olekos lūpų, bet kuriam sportininkui – aukso vertės.

Į šeštąjį Dakarą savo karjeroje išsiruošęs A. Juknevičius vos pamatęs 84-į veteraną visiems susirinkusiems pristatė jį kaip geriausią visų laikų Lietuvos lenktynininką. Iš tiesų, V. P. Oleka yra tikra Lietuvos automobilių sporto legenda. 1960-aisias jo iniciatyva suburta Lietuvos automobilių sporto federacija, o pats Vikis tapo ne tik pirmuoju jos pirmininku, bet ir pirmojo ralio nugalėtoju „Volgų“ klasėje. Per savo ilgametę karjerą jis yra tapęs tuometės SSRS ralio, o 1974-aisiais ir 1975-aisiais – žiedinių lenktynių nugalėtoju.

Nors patarimų, kuriuos jam pakuždėjo V. P. Oleka Antanas neišdavė, tačiau pažymėjo, kad toks palaikymas reiškia itin daug.

„Sulaukti tokių svečių – didelė garbė tiek man, tiek visai komandai. Galime drąsiai teigti, jog šis žmogus yra automobilių sporto Lietuvoje pradininkas, kurio patarimai ir žinios yra neįkainojamos vertės kiekvienam sportininkui“, – teigė A. Juknevičius, pats prieš pasileisdamas į dykumas išbandęs save ir klasikinio ralio, ir žiedinėse lenktynėse.



„Su V. P. Oleka turime bendrų bruožų, todėl puikiai sutariame ir lengvai randame bendrą kalbą. Abu esame universalūs lenktynininkai, matę šilto ir šalto įvairiose trasose, taip pat, abu savo žinias stengiamės perduoti jaunajai kartai treniruodami sportininkus“.

A. Juknevičius jau daug metų treniruoja Kazachstano lenktynininkus, kurie po „Astanos“ komandos vėliava Dakaro ralyje yra finišavę aukštoje, 17-toje vietoje galutinėje įskaitoje. V. P. Oleka taip pat yra žinomas treneris, išugdęs ne vieną talentingą sportininką. „Svarbiausia, kad Antanas surinko puikią, sau tinkančią komandą. Pradedant nuo mechanikų iki šturmano, kiekvieno komandos nario veiksmai yra gyvybiškai svarbūs tokio lygio varžybose. Džiaugiuosi ir tuo, kad automobilis šiais metais labai išsiskiria dizainu, mums su Antanu, kaip menininkams, tai labai džiugu“, – sakė V. P. Oleka, dėl automobilių sporto taip ir neatsisakęs mylimo architekto darbo.

A. Juknevičiaus ir Mindaugo Slapšio ekipažas prie starto linijos Dakare stos jau sausio 3-ią Buenos Airėse. Sunkiausiame dykumų ralyje sportininkai startuos pirmą kartą, nors jau yra kartu įveikę ne vieną pasaulio ralio reido taurės etapą. Būtent šių varžybų etape Slovakijoje 2011-ais, Antanas ir Mindaugas pasiekė pergalę T2 automobilių įskaitoje

Internetas:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/a-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas.d?id=69591954>

<http://n40.lt/portfolio-item/antanui-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas/>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/legendinis-lenktynininkas-negailejo-patarimu-antanui-jukneviciui.htm>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/antanui-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas-25-542703>

<http://www.98.lt/dakaro-ralis-2016-a-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas>

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

<http://www.sportas.lt/straipsnis/a-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas-111308>

<http://www.litas.lt/antanui-jukneviciui-lietuvas-automobiliu-sporto-legendos-palaikymas/>

Metų lenktynininko rinkimai. Manto Babensko mintys

2015-11-18

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir šioje srityje nusimanančius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Mantas Babenskas – Lietuvos automobilių sporto federacijos Ralio komiteto narys bei vaikščiojanti automobilių sporto, o ypač ralio, enciklopedija.

– Mantai, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Šiomet tai labai sudėtingas klausimas. Jei pernai favoritas buvo ryškus, tai šiomet yra pakankamai daug lenktynininkų, kuriuos galėčiau išskirti.

Mano nuomone, svarbus ne tik rezultatas konkrečioje sporto šakoje, bet ir kontekstas, kuriame jis pasiektas. Todėl savo balsą šiomet atiduodu Ignui Gelžiniui, kuris tapo „Porsche Carrera Cup GB“ nugalėtoju „Pro-Am1“ klasėje ir kartu su komandos draugais nugalėjo „Eneos 1000 km“ lenktynėse Palangoje.

Tuo tarpu vertinant iš ralio virtuvės pusės, mane labai džiugina Dominyko Butvilo tarptautiniai rezultatai, Martyno Samsono nutrūktgalviškumas (gerąja prasme) bei Vaidoto Žalos progresas.

– Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?

– Kad ir kaip norėčiau, jog mano favoritas būtų iš automobilių ralio pasaulio, tačiau kol kas jaunąjį talentą čia dar turime užsiauginti. Iš perspektyviausių sportininkų šioje amžiaus grupėje matau ralio kroso lenktynininką Kasparą Navicką ir kartingo lenktynininką Roką Baciųšką.

Kartingų sporte turime ir daugiau ištis perspektyvių lenktynininkų. Linkiu, kad jų progresas nesustotų ir vieną dieną turėtume savo Robertą Kubicą.

– Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo ši sportą garsindamas šalyje?

– Išskirčiau dvi ryškias asmenybes, daugiausiai formuojančias Lietuvos automobilių sporto veidą, kurį matome šiandien. Renkuosi du kandidatus todėl, kad abu atlieka skirtingą darbą.

Pirmasis tai Benediktas Vanagas, apie kurio pasiekimus plačiau pasakoti, ko gero, nereikia. Tačiau Benediktas ne tik pats garsina sportą, bet ir yra gyvas pavyzdys ir visiems kitiems lenktynininkams, kaip vykdomi profesionalūs viešieji ryšiai. Jei dar visai neseniai mažai kas suprato to svarbą, tai dabar kartelė užkelta aukštai – dauguma ryškesnių sportininkų patys rūpinasi pranešimais spaudai, dalyvauja įvairiuose projektuose ir leidžia apie save žinoti visuomenei užuot iš dangaus nukrentant laukę, kol apie juos kas nors parašys ar parodys per televiziją. Sunku pasakyti, kokią automobilių sportą matytume šiandien, jei Benediktas būtų pasirinkęs kitą veiklos šaką savo sugebėjimams realizuoti.



Antrasis kandidatas – profesionalus automobilių sporto treneris Jonas Dereškevičius. Tai tarptautinio kalibro, aukščiausio laipsnio juodojo diržo bei daugiausiai žvaigždučių automobilių sporte verta asmenybė. Jonas yra prisidėjęs prie absoliučios daugumos sportininkų pasiekimų, apie kuriuos kalbame dabar ir kalbėsime po daugelio metų. Jis yra įdėjęs daugiausiai darbo, kad turėtume tokius Lietuvos sportininkų rezultatus, kuriais dabar galime didžiuotis. Be to tai yra žmogus, kurio sukauptos žinios neapsiriboja vien techninių sporto šakų subtilybėmis. Psichologijos ir filosofijos išmanymas jam suteikia galimybes ne vien ugdyti jaunųjų sportininkų įgūdžius trasoje, bet ir būti pavyzdžiu gyvenime.

– Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?

– Numeriu vienas įvardinčiau ne konkretų renginį, o jų seriją. Šiomet savo balsą atiduodu „Autoplius Fast Lap“ už tai, kad jį organizuojančiai komandai pavyko sukurti ne šiaip sau lenktynes, o tikrą šventę, judėjimą, kultūrą ir reiškinių viename.

Lyginant su kitais ryškiais automobilių sporto renginiais, renginio vieta nėra tokia patogi, vykdymo sąlygos dažnai būna komplikotos, o savo tikslinę auditoriją per savo trumpą istoriją reikėjo užsiauginti patiems. Pridėčiau dar ir komplimentą už tai, kad ši serija potencialius „gatvės lenktynininkus“ nukreipia savo sugebėjimus realizuoti uždaroje trasoje ir po truputį ugdo jų sąmoningumą. Taip pat skatina naujų dalyvių atsiradimą ir kitose sporto šakose, ypač po truputį ant kojų besistojančiose žiedinėse lenktynėse.

Na, o jei reikėtų vertinti ralio renginius, išskirčiau šiemet labai profesionaliai organizuotus etapus Kelmėje bei Elektrėnuose. Jiems skyrus daugiau resursų didinti patrauklumą ne tik sportininkams, bet ir žiūrovams bei toki lygį išlaikant kelerius metus, turėtume profesionaliausiai organizuotą ir daugiausiai populiarumo sulaukiantį Lietuvos ralio čempionatą per visą istoriją. Penktadienį 15min.lt skaitykite Lietuvos ralio bei „žiedo“ lenktynininko Deivido Jociaus nuomonę.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-manto-babensko-mintys-25-538107>

G. Grigaitis: panašu, kad 4x4 krizė baigėsi

Komunikacinis pranešimas

2015-11-19

Pasak Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) 4x4 komiteto pirmininko, šis sezonas tapo lūžio tašku, o ateinantys metai žada daug naujų iššūkių. Apie automobilių bekelės sporto šakų plėtrą, dabartinę situaciją ir ateities planus pasakoja G. Grigaitis.

Gediminai, sezonas jau baigėsi, geriausieji įvertinti ir apdovanoti. Kokie šie metai buvo Jūsų akimis?

Taip, sezoną užbaigėme visai neseniai, lapkričio 14 d. Kazlų Rūdoje, pas mūsų rėmėjus ir bičiulius, kur pagerbėme šių metų geriausius ir ištvermingiausius lenktynininkus.

Patį sezoną galima suskirstyti į dvi kryptis: pravažumo arba „Trophy“ čempionatą, kurio dalyvių galutinis tikslas – prestižinės „Ladoga“ varžybos Rusijoje ir „Rally raid“ arba „Cross Country“ čempionatą. Čia važiuojančių sportininkų aukščiausias tikslas – Dakaro maratonas. Žvelgiant į šiuos metus, galiu pasakyti, kad jie buvo tikrai įdomūs. Išlaikėme stabilų sportininkų skaičių, kuris nei augo nei mažėjo. Taip pat atsiskleidė nemažai jaunų perspektyvių sportininkų, tačiau jiems savo vertę dar reikės įrodyti, nes jau dabar žinau, kad kitamet grįš daug veteranų, kurie tikrai lengvai nenorės pasiduoti kovoje dėl lyderių pozicijų. Šis sezonas paklojo stiprius pamatus ateinantiems metams. Manau, kad tai - lūžio metas.

Prakalbote apie kitus metus. Gal galite papasakoti plačiau, ko galima tikėtis ateinančiame sezone?

Kalbant apie pravažumo čempionatą, tai dar nuo 2009 m., prasidėjus krizei, čempionatas nuo 7 etapų, kuomet startavo 93 ekipažai iš Latvijos, Estijos, Rusijos ir Lietuvos, susitraukė iki vieno etapo, kuris šiemet vyko kartu su Šiaurės Europos zonos šalių (NEZ) etapu. Kitais metais sugrįžta nemažai patyrusių organizatorių, todėl planuojame, kad vietoje vieno etapo turėtų vykti bent 5. Keli etapai bus visiškai naujose vietose – tai didelis džiaugsmas sportininkams, nes jie turės galimybę išbandyti save ir techniką dar nevažiuotuose trasose. Taip pat planuojame dvi naujas klases, kurios padės sportininkams mėgėjams pereiti į profesionalesnį lygį. Manau, kad dalyvių skaičius turėtų išaugti iki 30. Atgimęs čempionatas visada yra įdomus, todėl į pravažumo sportą aš žiūriu labai optimistiškai.

Panaši situacija yra ir bekelės lenktynėse („Rally raid“ arba „Cross Country“), kur juntamas susidomėjimas ir sporto augimas. Turime tikslą rengti 3 etapus Taurės varžybų 2016m., o 2017m. - 3 šalyse: Lietuvoje, Lenkijoje ir Latvijoje. Jau dabar pradėjome dirbti šia kryptimi ir, manau, kad 2017-aisiais galėsime džiaugtis pirmomis varžybomis, kuriose dalyvaus aukštesnio meistriškumo sportininkai su FIA reikalavimus atitinkančiais automobiliais.

Tradiciškai kitais metais liks ir Lietuvoje labai populiarius „4x4 perimetras“, 3 etapų Taurės varžybos. Jame, greičiausiai, liks tik viena klasė. Manome, kad šis sprendimas padės sportininkams greičiau persikelti į aukštesnį, profesionalų lygį ir sportinės klasės atsiradimą.

Šiemet per visus bekelės etapus turėjome 28 skirtingus ekipažus, neabejoju, kad kitais metais šis skaičius tik didės.

Tikimės daryti renginių seriją, kuri bus skirta pritraukti plačiąją visureigių vairuotojų bendruomenę. Norime pasiekti kuo platesnę auditoriją. Pirmasis renginys įvyks jau gruodžio 19 d. „Subaru“ vairuotojams. Pasižiūrėsime, kiek yra šio sporto mylėtojų, kurie ne tik žiūri varžybas, bet ir patys nori jose dalyvauti.

Minėjote, kad yra jaučiamas šios sporto šakos atgimimas, grįžta veteranai. Kas lėmė tokius pokyčius ir susidomėjimą?

Taip, sugrįžta keli patyrę organizatoriai ir veteranai, atsirado besidominčio jaunimo. Neabejoju, kad šiam susidomėjimui labai daug įtakos turėjo mūsų sporto žvaigždės – Benediktas Vanagas, Antanas Juknevičius ir Saulius Jurgelėnas. Jie patys dar 2000 m. nemažai purvų

ištaškė, o dabar ženkliai prisideda populiarindami autosportą. Jauni entuziastai seka jų pėdomis, nori treniruotis ir kažkada išvažiuoti į Dakarą ar Ladogą.

Panašu, kad Lietuvoje 4x4 varomų automobilių sporto krizė baigėsi. Tai labai džiugina ir skatina dirbti dar intensyviau.

Lietuvoje situacija gerėja, o kokia ji pas kaimynus?

Kaimynus mes nustebinome. Pavyzdžiui, Latvijoje šiuo metu yra jaučiamas didelis pravažumo sporto nuopolis. Prasidėjo kartų kaita, jauni sportininkai dar tik į šį sportą ateina. Įdomu tai, kad žvelgiant į istoriją, latviai mums yra padėję išlipti iš krizės. Vienu metu didžiausia dalis dalyvių buvo iš kaimyninės šalies. Dabar, greičiausiai, mes juos gelbėsime.

Internetas:

<http://www.auto-bild.lt/2015/11/grigaitis-panasu-kad-4x4-krize-baigesi/>

<http://automanas.tv3.lt/g-grigaitis-panasu-kad-4x4-krize-baigesi>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/gediminas-grigaitis-panasu-kad-4x4-krize-baigesi-25-544089>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/49941679/grigaitis-panasu-kad-automobiliu-bekeles-sporto-krize-baigesi?p=2>

<http://www.japanclub.lt/11/ediminas-Grigaitis-Panasu-kad-4x4-krize-baigesi/>

<http://www.bekelesfiesta.lt/naujienos/>

Ralio lenktynininkai ieško kompromiso: žaidimo taisyklės turi būti lygios

2015-11-20

Artėjant 2016 metų Lietuvos ralio čempionatui, vis labiau įsismarkuoja diskusijos dėl lenktynininkų technikos parko. Šiuose debatuose ralistai pasidalijo į dvi stovyklas. Vieni siekia grąžinti į trasas intrigą vienodinant sportinių automobilių galimybes, kiti atkakliai gina savo interesus, esą pigesnių ir galingesnių bolidų nevalia lėtinti.

2015 metų Lietuvos ralio čempionatas parodė, kad aukštų rezultatų galima siekti ne tik galingesne, nei kitų, bet dar ir pigesne technika. Tam puikiai tiko nacionalinė L8 klasė, leidžianti daugybę modifikacijų. Iš esmės, šios buvo sugalvotos tam, kad atpiginti dalyvavimą varžybose. Tačiau Lietuvos inžinieriai sugebėjo išnaudoti svorio bei galios pranašumą suteikiančias tokių leidimų galimybes.



Šiuo metu, techniškai gerokai pranašesni už tarptautinius reikalavimus atitinkančius konkurentus, nacionalinės L8 ar dar kitaip vadinamos „Open“ kategorijos bolidai savo artimiausius varžovus pranoksta bent 150 kg mažesniu svoriu ir beveik 70 AG didesne galia, o maksimalus greitis skiriasi iki 40 km/h. Dėl to tokia lenktyninė technika pusiau juokais praminta tiesiog „bagiais“.

Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Ralio komitetas pasiūlė ateinantiems metams įvesti bent minimalius pakeitimus, pagal kuriuos lietuviškosios L8 klasės automobiliai išsaugotų galimybę pigiai varžytis, o galios ir greičio atžvilgiu priartėtų prie tarptautinių klasių parametrų.

„Mitsubishi Lancer Evo IX“ vairuojantis šių metų N4 klasės vicečempionas Deividas Jocius įsitikinęs, jog technikos skirtumai turi atitikti sveiko proto kriterijus: „Kai važiuoji FIA homologuotu automobiliu ir vėliau pagal palydovo užfiksuotus greičio duomenis įsitikini, kad tiesiojoje tau nėra jokių šansų prilygti varžovams iš nacionalinės klasės, nori nenori, bet imi svarstyti, ar visa tai išties logiška. Jų greitis ženkliai viršija 200 km/val., o N4 automobilis tepasiekia 185 km/val. Jokiais būdais nesakau, kad nacionalinę klasę reikėtų naikinti. Ji naudinga pradedantiesiems dėl savo mažesnių kaštų. Tik norėtusi, kad automobilių parametrai būtų kiek įmanoma panašesni ir leistų kovoti dėl titulų ne garažuose, bet trasose.“

Dabar gi kai kuriems sportininkams, turint pranašesnę techniką, reikia mažiau stengtis. Jie gali važiuoti atsargiau ir konkuruoja tik tarpusavyje. Tuo tarpu tokie sportininkai, kaip Dominykas Butvilas, Martynas Samuitis, Benediktas Vanagas ar Linas Vaškys turi daug daugiau rizikuoti, kad pasiektų pergales. Ir ši kova dėl techninių reikalavimų suvienodinimo vyksta tik dėl to, kad kažkas bijo, jog pasimatys tikrasis visų sportinis pajėgumas.“

D. Jociui pritaria ir tarptautinių varžybų patirtį nebe pirmus metus sėkmingai kaupiantis D. Butvilas. Anot jo, taisyklės ir techniniai reikalavimai ypač svarbūs ralyje, nes tai užtikrina sąžiningą konkurenciją: „Pastaraisiais metais L8 grupėje reikalavimų buvo mažai, neva kreipiant didžiausią dėmesį į pigumą. Tačiau pirma, maksimalūs greičiai virš 200 km/val. nėra saugūs. Pritarčiau, kad tiems automobiliams grąžintų homologuotas transmisijas, padidintų svorį, įvestų daugiau apribojimų tobulinant variklius. O antra, ši „pigi“ klasė jau pradėjo labai brangti, nes yra dalyvių, be perstojo tobulinančių savo mašinas, kurių skirtumai nuo tarptautinių ir taip jau dideli.“

Lenktynininkai pateikia kaimyninių šalių pavyzdžius. Antai Lenkijoje „Open“ kategorijos technika nesivaržo čempionato įskaitoje, o Estijoje ir Latvijoje dėl čempionų titulo kovojama tik su griežtais apribojimais ir ten homologuoti automobiliai, pavyzdžiui, „Mitsubishi Lancer Evo IX“, negali būti modifikuojami.

Suomijos automobilių sporto federacijos, kur reikalavimai iš pirmo žvilgsnio yra tokie patys, kaip Lietuvoje, techninio komisaro Iiro Palmi nuomone, jų nekamuoja tokios problemos dėl to, kad didžioji dalis sportininkų yra sąmoningi ir renkasi tarptautinės klasės automobilius. Nacionalinės klasės bolidų tėra vos trys ir jie anaipol ne dominuoja lyderių gretose, bet dažniau išvis nevažiuoja čempionate, vietoje jo rinkdamiesi įvairias kitas lenktynes, kur netgi nenaudojama stenograma. Todėl ten automobilio galios parametrai nebėra tokie svarbūs. „Jei Suomijos Čempionate atsirastų taip smarkiai modifikuotų automobilių, kaip pas jus, mes spręstume, kaip tai apriboti. Mano nuomone, sudaryti galimybes lenktyniauti nacionalinės klasės automobiliais yra gerai. Tačiau ši galimybė turi būti skirta sumažinti kaštus, o ne tam,



kad padaryti labai greitus automobilius. Autosporto pasaulyje žodis „laisvė“ yra žodžio „brangus“ sinonimas. Jei leidžiate mažinti kaštus, privalote apriboti galią. Tokie techniniai reikalavimai, kurie veda link to, kad komandos gaminasi modifikuotus galingesnius nacionalinius automobilius tam, kad aplenkti tarptautinius, yra ydingi“, – sako I. Palmi.

Rusijos sportininkas Igoris Bulantsevas, dalyvaujantis Lietuvos automobilių ralio čempionate (LARČ), savo laiške pasidžiaugė kylančiu čempionato organizatorių lygiu, apskritai gera atmosfera bendruomenėje, tačiau išreiškė ir savo nuomonę apie nacionalines klases: „Daugiausia klausimų bet kuriam užsienio sportininkui, dalyvaujančiam LARČ, kyla dėl to, kad jūsų nacionalinės klasės automobiliai pranašesni už tarptautinius ir galia, ir kitais parametrais. Man sunku įsigilinti į tikslus šios klasės techninius reikalavimus. Be to, perdaryti savo automobilį šiai klasei man būtų brangu ir netikslinga, įvertinus, kad dalyvauju ne tik Lietuvos ralio čempionate, bet ir kitose Baltijos šalių bei Rusijos varžybose. Ten aš niekur nesusiduriu, kad nacionalinės klasės automobiliai būtų pranašesni už tarptautinius. Ir tai, mano nuomone, yra logiška, nes daug įdomiau konkuruoti lygiomis sąlygomis.“

Taigi lietuviškosios nacionalinės klasės atstovams siūlomos dvi alternatyvos – apriboti technikos parametrus arba pasitraukti iš kovos dėl čempionų vardo. Tam pritaria visa virtinė garsių Lietuvos ralio meistrų: Deividas Jocius, Dominykas Butvilas, Benediktas Vanagas, Martynas Samuitis, Eugenijus Michalauskas, Gintautas Šlepikas, Gediminas Ramonas, Linas Vaškys ir Igoris Bulantsevas. Už dalinius apribojimus taip pat pasisako ir šių metų N4 klasės Lietuvos čempionu tapęs latvis Janis Vorobjovs.

Pasak sportininkų, tik suvienodinus nacionalinės L8 klasės galimybes su tarptautine N4, galima tikėtis tolimesnio progreso. Antraip D. Jocius teigia nematantis perspektyvų ralio vystymuisi mūsų šalyje: „Jei paliksime viską taip, kaip buvę, nebeliks jokios prasmės važiuoti tarptautinėms varžyboms tinkančiais automobiliais ir jie tiesiog išnyks – visi pasikeisime „restriktorius“ ir važiuosime nacionalinėje klasėje, o N4 tiesiog sugrius.

Atitinkamai ir svečių iš užsienio ilgainiui nebesulauksime, mat jiems varžytis su lietuviškomis „bombomis“ bus neaktualu. Jaunieji Lietuvos sportininkai pirmiausia bus suinteresuoti sėsti į nacionalinės, tik Lietuvai būdingos, klasės automobilius ir taip patys sau uždarys duris toliau tobulėti tarptautinėse varžybose. Tad čia reikėtų ne tik paisyti keleto mūsų šalių L8 klasės atstovų interesų, bet ir galvoti bendrai apie Lietuvos ralio ateitį. Ypač, jei vis dar svajojame Lietuvoje surengti Europos ar net pasaulio ralio čempionato etapus.“

Pakeitimų, kurie sulygintų konkurenciją, oponentai pateikia argumentus, jog tarptautinės klasės yra nykstančios, o apie naujoves reikia informuoti prieš metus ar daugiau, nes kitaip neva tenka daug investuoti į nacionalinės klasės automobilio perdarymą. Tarptautinės N4 klasės atstovai tokius argumentus atremia teigdami, kad LASF Ralio komiteto siūlomų pakeitimų įgyvendinimas kainuotų vos 150-400 eurų.

„Šioje situacijoje kylantys ginčai aiškiai parodo, kad kai kurie sportininkai gali, bet nenori investuoti į savo dalyvavimą ralyje. Vaidotas Žala viešai pareiškė surinkęs net 350 tūkst. eurų biudžetą dalyvauti Dakaro ralyje, tai nejaugi, disponuojant tokiomis sumomis, nepakeliama problema tampa keliskart mažesnės lėšos klasikinio ralio technikai, kad ši atitiktų techninius reikalavimus ir sąžiningumo kriterijus? Manau, kad ir kiti senbuviai – Vytautas Švedas ar Ramūnas Čapkauskas – gali sau tai leisti, tik stokoja noro arba ryžto. Pamenu,



kai prieš penkerius metus dažnas ralistas kritikuodavo tuomet su „Open“ klasės automobiliu visiems nosis šluosčiusį Roką Lipeikį, o dabar patys elgiasi lygiai taip pat, – be užuolankų kalba šiomet į „Škoda Fabia S2000“ sėdęs M. Samuitis. – Negalima atidėti pakeitimų įgyvendinimo, nes po metų vietoj trijų tokių automobilių turėsime septynis ir bus dar skausmingiau grįžti į teisingą kelią.“

Tuo metu tarptautinėms klasėms išnykimas negresia. Pavyzdžiui, N4 automobilių homologacija pratęsta ir skirtingiems modeliams galios nuo penkerių iki aštuonerių metų. Be to, FIA jau kuris laikas ieško sprendimų su automobilių gamintojais dėl naujų R4 automobilių homologavimo ir gamybos nuo kitų metų.

Ginčų nestokojantis pataisų projektas dar bus nagrinėjamas Ralio komitete ieškant visoms pusėms priimtino kompromiso. Artimiausiu metu turėtų paaiškėti galutinis sprendimas, nulemsiantis daugelio aistruolių laukiamas 2016-ųjų kovas Lietuvos ralio čempionate.

Internetas:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios.d?id=69633540>

<http://www.auto-bild.lt/2015/11/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios/>

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

<http://www.98.lt/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-del-technikos-parko>

<http://www.tv3.lt/naujiena/852900/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios>

<http://www.kaunoaleja.lt/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios/>

<http://automanas.tv3.lt/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios-25-544959>

<http://www.sportas.lt/straipsnis/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios-111528>

<http://www.gntv.lt/automobiliu-sportas/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygios/>

<http://www.diena.lt/naujienos/sportas/kitos-sporto-sakos/ralio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-vienodos-721018>

<http://www.japanclub.lt/11/alio-lenktynininkai-iesko-kompromiso-zaidimo-taisykles-turi-buti-lygio/>

Metų lenktynininko rinkimai. Deivido Jociaus nuomonė

2015-11-22

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir šioje srityje nusimanančius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21



m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Kalbiname Deividą Jocių: patyrusį Lietuvos „žiedo“ ir ralio lenktynininką, turintį savo nuomonę apie automobilių sporto geriausiuosius.

- Deividai, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?
- Geriausio lenktynininko titulo negalėčiau skirti kažkam kitam, nei šių metų Lietuvos automobilių ralio čempionui Vytautui Švedui – jo rezultatas kalba pats už save.
- Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?
- Mintyse pergalvojęs daugybę kartų bei peržiūrėjęs automobilių sporto suvestines, pasigedau jaunimo iki 21-ųjų metų. Kad ir kaip bebūtų gaila, bet šioje nominacijoje akmenukas į LASF (Lietuvos automobilių sporto federacijos) daržą – jokių programų ar perspektyvų jaunimo ugdymui.
- Vis gi šią nominaciją skiriu jaunam ir talentingam „kartingistui“ Titui Jurkoniui, kuris turi nemažai potencialo bei entuziastingą tėvą, kuriam, tikėkimės, jis neišblės.
- Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje?
- Šį titulą skirčiau dviems lenktynininkams, kurie atstovavo Lietuvos trispalvę ne tik šalies, bet ir prestižinėse lenktynėse Europoje: tai Dominykas Butvilas, dalyvavęs Europos ralio čempionate, kur užėmė trečią vietą savo klasėje, bei Dainius Matijošaitis, dalyvavęs „European Le Mans series“, kur taipogi iškovojo trečią vietą LMP2 klasėje.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-deivido-jociaus-nuomone-25-538117>

<http://www.japanclub.lt/11/etu-lenktynininko-rinkimai-Deivido-Jociaus-nuomon/>

Panevėžyje sezono apdovanojimus išsidalijo autokroso ir ralio kroso varžybų dalyviai

2015-11-22



Penktadienį Panevėžyje surengti metiniai Lietuvos automobilių sporto federacijos autokroso ir ralio kroso apdovanojimai. Jų metu taip pat pagerbti ir sporto meistro vardą užsitarnavę lenktynininkai. Šį kartą apdovanojimų vakarą buvo patikėta rengti Panevėžio atstovams – klubui „Ekrosas“.

Apdovanojimų ceremonijos pradžioje į sceną žengė LASF Kroso komiteto pirmininkas Kazimieras Gudžiūnas, kuris pasveikino visus dalyvius ir perdavė žodį federacijos viceprezidentui Jonui Dereškevičiui.

Prieš prasidedant taurių ir medalių dalyboms, į sceną buvo pakviesti tie lenktynininkai, kurie kandidatuoja ar jau užsitarnavo sporto meistro vardą.

Kandidato į sporto meistrus pažymėjimas įteiktas bagį vairuojančiam Tautvydui Urbai. Sporto meistro pažymėjimai ir ženkleliai įteikti ir Giedriui Stoniui bei Ernestui Staponkui. Beje, pastarasis lenktynininkas šį titulą iškovojo jau gerokai anksčiau, tačiau atsiėmė tik dabar. Organizatoriai nepamiršo ir sporto klubų, kurie organizavo Lietuvos autokroso čempionato etapus bei regionines autokroso varžybas. Padėkų sulaukė ir Europos ralio kroso čempionato dalyviai.

Apdovanotas septintą vietą divizione Super1600 užėmęs Ernestas Staponkus ir trisdešimtoje vietoje finišavęs Kasparas Navickas. Pagerbtas ir „Rallycross Challenge Europe“ varžybose šeštą vietą „Super Cars“ divizione iškovojęs Arvydas Galinis.

Lietuvos autokroso čempionato apdovanojimai pradėti nuo pačių mažiausiųjų. „Mini Buggy“ įskaitoje nugalėjo 94 taškus surinkęs Normantas Lepšys. Antroje vietoje atsidūrė jaunoji Latvijos lenktynininkė Monta Henilane. Nuo jos keliais taškais sezono atsiliko Matas Zavaraskis.

Divizione 1-A užtikrintą pergalę šventė „Skorpiono ASK“ lyderis Giedrius Stonys. Jis už savęs paliko Lietuvos spalvas ginantį latvį Andį Klavą ir Vilkyčių automobilių sporto klubo atstovą Lauryną Petrašką.

Ketvirtame divizione nugalėtojas paaiškėjo po įnirtingos kovos. 64 taškus sezono pelnęs Marius Kisielis vos dviem taškais aplenkė komandos draugą, „Skorpionas ASK“ narį Simoną Kazbarą. Į apdovanojimus neatvyko svečias iš Latvijos Rihards Dainis, kuris nusipelnė trečiosios vietos apdovanojimo.

OPEN divizione intriga taip pat išliko iki pat paskutinio etapo. Suskaičiavus sezono taškus nugalėtoju buvo tituluotas kupiškėnas, „Skorpiono ASK“ narys Dalius Valiukas. Jis aplenkė atitinkamai 62 ir 59 taškus surinkusius „Ukmergės AMSK“ atstovus Dovydą Vaitkevičių ir Juozą Kutką.

3A-RWD galine ašimi varomų bagių klasėje triumfavo favoritu laikytas Vilintas Kuras. 50 taškų surinko ir nuo lyderio 8 balais atsiliko Raimondas Olkštinas. „Ekroso“ komandos narys ir vadovas Egidijus Česnelis iškovojo trečiąją vietą ir sukaupė 43 taškus.

3A AWD bagių visais varomaisiais ratais įskaitoje triumfavo „Motorsport LT“ komandos nariai. Tautvydas Urba užtikrintai laimėjo garbingiausią, pirmosios vietos apdovanojimą. Po jo rikiavosi Tomas Zavaruskis ir Gintaras Morkevičius.

Komandinėje įskaitoje itin atkakli kova virė pačioje lentelės viršūnėje. 244 taškus iškovojo Šakių „Motorsport LT“ ekipa vos keturiais taškais nurungė „Skorpiono ASK“ rinktinę. Trečioje vietoje su 142 balais atsidūrė „ASK Vilkyčiai“.

Užtarnautų prizų sulaukė ir ralio kroso varžybų prizininkai. Ralio kroso Taurės nugalėtoju tapo „Bolids“ atstovas Laurynas Diržininkas. Antrąją vietą su 12 taškų iškovojo Giedrius Stonys. Analogišką taškų skaičių surinko ir trečioje vietoje atsidūrė „Fostingira“ narys Gintautas Malinauskas.

Pirmame divizione nugalėtojo taurė iškeliaavo į Šarūno Gliko rankas. Deja, bet lyderis renginyje dalyvauti negalėjo. Antroje vietoje sezoną baigė Kęstutis Gylys, kuris trimis taškais aplenkė Arvydą Galinį.

„Touring Cars“ divizione aukščiausią apdovanojimą iškovojo „ASK Vilkyčiai“ atstovas Mindaugas Sidabras. Antroje vietoje atsidūrė kupiškėnas Simonas Kazbaras. Trečias – Petras Bartkus, kuris į apdovanojimus taip pat neatvyko.

Komandinėje įskaitoje nugalėjo Kėdainių „Fostingira“ ekipa, kuri uždirbo 63 taškus. Šakių automobilių sporto klubas nuo lyderiavusios ekipos atsiliko vos 2 taškais. Treti – „Vilkyčių ASK“ sportininkai.

Ant scenos žengė ir tie sportininkai, kurie varžėsi Baltijos šalių automobilių kroso čempionate. Ceremonijos metu buvo pagerbti keturi lenktynininkai. Divizione 1600 antrąją vietą laimėjo Giedrius Stonys. Taip pat antrąją poziciją iškovojo ir OPEN klasėje važiuojęs Dalius Valiukas. B1600 bagių klasėje antrąją vietą laimėjo Tomas Zavaruskis. Jį aplenkė sezono lyderis Tautvydas Urba.

Kazimieras Gudžiūnas ir Arvydas Galinis taip pat pasveikino ir tuos pilotus, kurie varžėsi Šiaurės Europos zonos šalių (NEZ) ralio kroso čempionate. NEZ 1600 įskaitoje trečios vietos taurę laimėjo Laurynas Diržininkas. NEZ SuperCars divizione taip pat ant trečiosios vietos laiptelio žengė Šarūnas Glikas.

Be apdovanojimų neliko ir Regioninių automobilių kroso varžybų dalyviai. Vis didesnį populiarumą įgaunančios regioninės varžybos kasmet pasipildo naujais dalyviais, o kai kurie iš jų debiutiniame sezone jau ne kartą lipo ant prizininkų pakylės.

Divizione 1600 triumfavo Karolis Petreikis, atstovavęs „Bolids“ komandą. Jis sezono finiše pademonstravo 60 taškų kraitį. 47 taškus surinko ir antroje vietoje metus pabaigė „ASK Žaibas“ narys Mantas Pukys. Kęstutis Skiezgilas, kuris neatstovavo jokiam klubui ir važiuavo asmeninėje įskaitoje, laimėjo trečios vietos taurę.

Divizione 2000 nepavejamas buvo „Honda Civic“ vairuojantis Tomas Skrodenis. Jis surinko 77 taškus. „Mūša Kross“ narys Arnas Kanapeckas užsitikrino antrą poziciją. Trečioje vietoje įsitvirtino Žilvinas Motiejūnas.

OPEN įskaityje nugalėjo BMW vairavęs, ekipos „Autoiksas“ narys Andrius Šimonis.

Tomas Geležinis, taip pat vairavęs BMW ir atstovavęs „ASK Tornada“ ekipai, finišavo antras. Vos dviem taškais mažiau surinko „Mūša Kross“ narys, pirmą sezoną lenktyniaujantis Egidijus Kirdeikis.

2000 Super įskaityje lyderio vardą iškovojo Kęstutis Janukaitis, kuris gynė Plungės „ASK Tornada“ vėliavą. Antroje vietoje finišavo 40 taškų surinkęs Petras Bartkus. „ASK Vilkyčiai“ narys Mindaugas Sidabras į viršų kėlė trečiosios vietos taurę.

Komandinėje įskaityje užtikrintai nugalėjo „Bolids“ komanda, kuri surinko net 207 taškus. Antros ir trečios vietos komandos-prizininkės galėjo pasigirti gerokai kuklesniu taškų biudžetu. Gargždų TSŠA „Autoiksas“ su 133 taškais laimėjo antrą vietą, „Tornada“ su 126 balais – trečią.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/panevezyje-sezono-apdovanojimus-issidalijo-autokroso-ir-ralio-kroso-varzybu-dalyviai-25-545267>

Autokroso sezono uždarymo vakarėlis Panevėžyje: du vyrai be sąmonės ir sumušta nėščioji

2015-11-23

Penktadienio vakarą pokylių salėje prie Panevėžio pagerbti visos Lietuvos autokroso ir ralio kroso sportininkai. Po oficialios ceremonijos šurmuliavo vakarėlis. Linksmųjų naktis baigėsi nuožmiu konfliktu – nukentėjusiais jaučiasi ir šventės organizatoriai, ir keli jos svečiai.

Gražaus sportininkų vakarėlio pradžia Panevėžio rajone įsikūrusiame viešbutyje „Šermutas“ nežadėjo nieko blogo. Tačiau po naktinio konflikto jo dalyviai žeria vieni kitiems priekaištus. Neatmetama, kad teisybės oponentams reikės ieškoti teisme.

Pirmadienį 15min.lt išklausė abiejų konfliktavusių pusių argumentus. Šventės organizatoriai panevėžiečiai ir joje dalyvavę svečiai iš Klaipėdos – taip būtų galima įvardinti oponentų stovyklas. Žinoma, tai, kas atsitiko, šalys iš savųjų pozicijų vertina skirtingai.

„Gal jie Panevėžyje įpratę taip bendrauti?“, – nuostabos ir nusivylimo neslėpė žinomas Klaipėdos autokroso sportininkas Mindaugas Sidabras.

Jis jaučiasi nukentėjusiuoju.

„Nesu gyvenime mušėsis. Ne mano natūra. Ir tą vakarą neturėjau nei noro, nei planų konfliktuoti. Aš niekam nieko blogo nepadariau, žinokit. O šiuo atveju aš nukentėjęs esu – sumuštas. Ir tą naktį į ligoninę mane vežė, ir grįžus į Klaipėdą šeštadienį į medikus dar teko kreiptis, nes prastai jaučiausi“, – 15min.lt pasakojo M.Sidabras.

Jis dar pridūrė: „Kita pusė – panevėžiečių – yra kalta.“

Savo ruožtu panevėžiečiai teigia, kad konflikto iniciatoriumi laikytinas M.Sidabro mechanikas Mindaugas Kundrotas.

„Mindaugą vijosi du vyrai, o jam su žmona teko bėgti ir slėptis, tai ar jis kaltininkas?“, – kad jo mechanikas irgi labiau nukentėjo, nei kažką skriaudė, įsitikinęs M.Sidabras.

Kaip klaipėdietis suprato, dėl ko prasidėjo muštynės?

„Net negaliu pasakyti, iš tikrųjų. Žmonės gal buvo alkoholio padauginę?“, – lakoniškai svarstė 15min.lt pašnekovas.

Tuo tarpu pagrindinis renginio organizatorius – klubo „Ekrosas“ vadovas Egidijus Česnelis konflikto ištakas ir eigą apibūdino kiek detaliau. Tiesa, tik tiek, kiek atsimena – ilgą laiką jis be sąmonės gulėjo ant pokylių salės grindų ir žino tik tai, ką vėliau jam papasakojo bičiuliai ir jo žaizdas tvarstę medikai.

E.Česnelio teigimu, šventė „Šermuto“ restorane buvo numatyta iki vidurnakčio. Tačiau dalis svečių, kurie buvo šiame viešbutyje užsisakę nakvynę, skirstytis neskubėjo.

Tarp likusiųjų buvo ir M.Sidabras, ir M.Kundrotas, ir pastarųjų žmonos.

Banketo organizatorius E.Česnelis pasakojo, kad visi stalai jau buvo nukraustyti, maisto ir gėrimų likučiai išnešti į automobilius, tačiau įsilinksminę klaipėdiečiai užbaigti nenorėjo. E.Česnelis minėjo, kad už vakarėlio pratęsimą iš savo klubo sąskaitos patalpų šeimininkams papildomai sumokėjo 145 eurus, tačiau ir to buvo maža.

„Mano sužadėtinė vis prieidavo prie svečių mandagiai užsiminti, kad jau laikas baigti, bet jie nekreipė dėmesio“, – sakė už renginį atsakingas panevėžietis.

5-tą mėnesį besilaukianti moteris vienu momentu prasitarė, kad ji nėščia.

„Tuoį būsi nebe nėščia!“, – esą taip rėžė viena iš klaipėdiečių moterų. Tokia frazė galėjo suveikti kaip žibalo pliūpsnis į ugnį.

„Galbūt ir ižeidžiau juos kai kuriais žodžiais, to neneigiu. Bet tai buvo tik žodinis konfliktas. O smurtauti pirmas pradėjo Mindaugas Kundrotas“, – tikino E.Česnelis.

Vyro teigimu, kai klaipėdietis smogė jam į veidą, jis kartu su savuoju mechaniku ėmė vaikytis skriaudiką, tačiau pastarasis paspruko. E.Česnelis teigė manęs, kad tuo viskas ir baigėsi. Tačiau M.Kundrotas esą grįžo per kitą įėjimą ir muštinės atsinaujino.

„Nelabai žinau, kas vyko, nes kritau ant grindų ir likau gulėti be sąmonės. Vėliau man pasakojo, kad klaipėdiečiai mane spardė, tiesiog šokinėjo ant galvos. Kai atsipeikėjau, pamačiau, kad be sąmonės netoliese guli ir Mindaugas Sidabras“, – kalbėjo renginio organizatorius. Negalėdama stebėti, kad talžomas bejėgis jos vyras, E.Česnelį tiesiog kūnu bandė užstoti jo būsima žmona.

„Pirmadienį ji lankėsi ir pas psichologą, ir pas ginekologą. 5 mėnesių vaikas – tai jau ne gemalas, o mažylis. Gydytojai nustatė, kad širdelė plaka, bet labai susitraukusi gimda – tikriausiai nuo patirtos psichologinės traumos. Dar nesame tikri, kad pavyks išsaugoti vaikelį“, – atviravo 15min.lt pašnekovas.

Pasak mačiusiųjų, gulinčiam E.Česneliui M.Kundrotas bandė smogti kėde, tačiau nėsčioji kūnu blokavo smūgį. Nuo jo lūžo moters dešinės rankos nykštys. Be to, viena aršiai nusiteikusi klaipėdietė buvo įsikibusi panevėžietei į plaukus – abdukcijos metu nustatyta, kad dalis jų išrauta.

Kokių traumų patyrė pats E.Česnelis? „Abi akys mėlynos. Kaktoj – penkios siūlės“, – vardijo panevėžietis.

Atsidusęs jis dar pridūrė: „Aš, kaip vyras, tai išsilaižysiu. O žmona mano tai ant ribos...“

M.Kundrotas: „Aš tik gyniausi“

Perskaitęs E.Česnelio išdėstytą versiją ketvirtadienį su 15min.lt susisieikė M.Kundrotas. Jis kategoriškai neigė pradėjęs konfliktą. M.Kundrotas pasakojo, kad vakaro pabaigoje priėjo prie E.Česnelio padėkoti, bet šis, jau būdamas neblaivus, esą kažko supyko ir puolė M.Kundrotą su jo žmona vaikytis. M.Kundrotas pasakojo laikęs užrėmęs duris, kad jo žmona spėtų pabėgti. Mechaniko pasakojimu, jo žmona pasislėpė pas viešbučio administratorių, kuris ir iškvietė policiją. M.Kundrotas buvo gaudomas lauke.

Vėliau jis įbėgo vėl į salę per kitas duris pasiimti rakto, bet iš karto gavo kietu daiktu į veidą. Pasak M.Kundroto, jam prakirstas žandikaulis. „Tik tada prasidėjo muštynės, o ne iš pradžių. Negaliu pasakyti, ką mušiau – E.Česnelį ar jo mechaniką, buvo tamsu, kažką dariau, bet aš tik gyniausi. Ir jokios kėdės neturėjau“, – teigė M.Kundrotas, kurio teigimu, muštynių iniciatorius buvo E.Česnelis.

M.Kundrotas pripažino, kad konflikto dalyviai buvo gerokai išgėrę, tačiau jo žmona esą buvo išgėrusi tik taurę vyno ir siūlėsi atvykusiems pareigūnams pūsti į alkotesterį, kad šie nustatytų, jog ji nėra girta, tačiau pareigūnai atsisakė tai daryti.



Policija tirti neskuba

Panevėžio apskrities policijoje 15min.lt pirmadienį sužinojo, kad pareigūnai ikiteisminio tyrimo dėl šio konflikto nepradėjo. Policija įvertino, kad konfliktavo pažeidžiami asmenys, kurie dabar pretenzijų vieni kitiems nebeturi.

Tuo tarpu E.Česnelį toks požiūris stebina, jis siekia, kad būtų iškelta byla.

Ar teisybės su teisėsaugos pagalba ieškos ir klaipėdietis M.Sidabras, kuris irgi jaučiasi nukentėjusiuoju? „Aš nieko nereikalauju. Nebent kita pusė reikalaus. Tada ir mums teks išsakyti policijai savo poziciją“, – sakė M.Sidabras.

Internetas:

<http://www.15min.lt/naujiena/aktualu/nusikaltimaiirnelaimes/autokroso-sezono-uzdarymo-vakarelis-panevezyje-du-vyrai-be-samones-ir-sumusta-nescioji-59-545789>

Ernestui Staponkui – apdovanojimas iš Lietuvos automobilių sporto federacijos

2015-11-24

Kasmetiniame LASF apdovanojimų renginyje, penktadienį vykusiam Panevėžio mieste apdovanoti ir pagerbti lenktynininkai, kurie šiais metais išskirtinai pasižymėjo autokroso ir ralio kroso disciplinose Lietuvoje ir pasaulyje.

Tarp įvertintų sportininkų – pasaulio ralio kroso čempionate, Super1600 divizione septintą vietą užėmęs ir už tai apdovanotas Ernestas Staponkus. Lenktynininkui taip pat įteikti anksčiau iškovojo sporto meistro titulą liudijantys pažymėjimas ir ženklelis.

Apdovanojimus E. Staponkui įteikė gerai žinomas automobilių sporto treneris Jonas Dereškevičius.

Internetas:

<http://esmotorsport.lt/lt/2015/11/24/ernestui-staponkui-apdovanojimas-is-lietuvos-automobiliu-sporto-federacijos/>

Pirmą kartą Vilniuje - iškilmingiausias automobilių sporto renginys

Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“

Komunikacinis pranešimas

2015-11-25

Lapkričio 28 d. Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF) kartu su partneriais – Vilniaus miesto savivaldybe bei lažybų bendrove „Orakulas“ – surengs turbūt iškilmingiausią lietuviško ralio istorijoje čempionų ir prizininkų pagerbimo ceremoniją – Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“.

Vilniaus miesto mero Remigijaus Šimašiaus kvietimu, pirmą kartą sportininkai taip iškilmingai bus apdovanojami Vilniaus Rotušėje. Taip pat pirmą kartą apdovanojimai apjungs tris svarbiausias Lietuvos ralio lygas – Lietuvos automobilių ralio čempionatą (LARČ), Lietuvos ralio sprinto čempionatą (LRSČ) bei Lietuvos automobilinekų sąjungos taurę (LAS Taurė). Beje, pirmą kartą pradedamas naudoti ir naujas prekinis ženklas, sukurtas būtent šiai ceremonijai - „Lietuvos Ralio Apdovanojimai“.

LASF prezidentas Romas Austinskas papasakojo, kodėl buvo žengtas toks reikšmingas žingsnis.

„Lietuvoje yra trys ralio varžybų serijos, kurios anksčiau būdavo mažai kuo susijusios. Įgyvendiname strategiją, kad šios serijos turėtų viena kitą papildyti, suteikti galimybes augti jauniems sportininkams, pereinant iš vienos serijos į aukštesnę. Todėl ne tik sudarinėjame aiškesnę šių varžybų struktūrą, taisykles, bet ir nusprendėme apjungti prizininkų apdovanojimus į vieną iškilmingą ceremoniją. Esu dėkingas šio projekto autoriui, LASF Ralio komiteto nariui Ramūnui Šaučikovui už idėją ir įgyvendinimą, Vilniaus merui Remigijui Šimašui už kvietimą daryti renginį sostinės širdyje – Rotušėje, bei lažybų bendrovei „Orakulas“, kuri suteikė finansines galimybes šio renginio įgyvendinimui“, - dėkoja LASF prezidentas.

Vilniaus miesto meras Remigijus Šimašius sako, kad sostinė yra tinkamiausia vieta rengti tokią iškilmingą ceremoniją.

„Sportininkai savo atsidavimu technikai, aistra greičiui ir profesionalumu sukuria didžiulį susidomėjimą šventės žiūrovams bei garsina Lietuvą ir taip paverčia šį sportą prestižiniu. Žinoma, jie nusipelno iškilmingų ir pagarbių apdovanojimų. Todėl kviečiu pradėti gražią tradiciją ir svarbiausius Lietuvos ralio titulus suteikti Vilniuje“, - kviečia R. Šimašius.

Lažybų bendrovės „Orakulas“ vadovas Erikas Vainikonis pasidalino mintimis, kodėl apsisprendė prisidėti prie renginio įgyvendinimo.

„Džiaugiamės, kad pamatėme galimybę prisidėti prie šios išskirtinės šventės. Visi šios sporto šakos atstovai tikrai nusipelnė gražaus renginio, kuriame jų drąsa bei automobilio valdymo gabumai būtų įvertinti ir apdovanoti. Mums tai taip pat pirmasis kartas – dalyvavimas tokiose iššikmėse ir tikimės, toli gražu, ne paskutinis.“

LASF Ralio komiteto pirmininkas, tik šiais metais subūręs vienminčių komandą ralio vystymui, Maris Simson pabrėžė, kad svarbu

jaunimui parodyti galimybes šiame sporte.

„Ralis komitetui svarbu, kad jaunimas matytų galimybes šiame sporte. Atradęs save mažiausiame ralio laiptelyje, matytų, kur galima augti ir ko galima pasiekti. Visose trijose varžybų serijose vyksta įnirtinga kova dėl kiekvieno taško. Sportininkai pritraukia daugybę gerbėjų, žiniasklaidos dėmesio ir investicijų. Daugelis iš jų jau yra gerai žinomi, nusipelnę pagarbos savo elgesiu ir sportiniu užsispyrimu. Tad ir jų apdovanojimai turi būti atitinkamo lygio. Tikime, kad tarp šių prizininkų turime ir ateities regiono ar net pasaulio žvaigždes. Taip pat tai ta dalis Lietuvos sporto bendruomenės, kuri aktyviausiai propaguoja saugų vairavimo būdą, prisideda prie įvairių saugumo akcijų. Šiuo renginiu taip pat norime pasakyti, kad lenktyniauti yra kur – įvairiose Lietuvos ralio varžybų serijose. Be prestižo, tai dar yra ir daug įdomiau bei saugiau nei gatvėse“, - prisijungti kviečia M. Simson.

Visgi, svarbiausias Lietuvos Ralis Apdovanojimų „Orakulas-2015“ akcentas - LARČ Čempionų titulų suteikimas. Šio prestižiškiausio Lietuvoje titulo laimėtojai per paskutinius penkis metus jau yra buvę tokie sportininkai kaip Rokas Lipeikis, Vytautas Švedas, Dominykas Butvilas, Ramūnas Čapkauskas, Martynas Samuitis, Dovilas Čiutelė ir kiti.

Čempionate dalyvaujantys automobiliai suskirstyti į skirtingo pajėgumo įskaitas, todėl bus suteikti 8 Lietuvos automobilių ralio čempionų titulai. Antroje pagal pajėgumą varžybų serijoje, Lietuvos ralio sprinto čempionate, bus suteikti 5 čempionų titulai. O LAS Taurėje nugalėtojų vardus pasiskirstys 4 ekipažai.

Internetas:

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/prabanga-tviskantys-ralio-apdovanojimai-dziugins-ne-visus.htm>

<http://www.auto-bild.lt/2015/11/pirma-karta-vilniuje-iskilmingiausias-automobiliu-sporto-renginys-lietuvos-ralio-apdovanojimai-orakulas-2015/>

<http://lzinios.lt/lzinios/lzinios-lt-rekomenduoja/vilniuje-lietuvos-ralio-apdovanojimai-orakulas-2015-/213160>

<http://www.98.lt/lietuvos-ralio-apdovanojimai-2015>

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/sostineje-nugriaudes-lietuvos-ralio-apdovanojimai.d?id=69669074>

http://www.sportas.info/naujienos/29671-rotuseje_pagerbs_ralio_cempionus.html

<http://automanas.autogidas.lt/pirma-karta-vilniuje-iskilmingiausias-automobiliu-sporto-renginys-lietuvos-ralio-apdovanojimai>

Metų lenktynininko rinkimai. Dainiaus Matijošaičio sprendimai
2015-11-25



15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir patyrusius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Kalbiname Dainių Matijošaitį – vieną žymiausių Lietuvos žiedinių lenktynių atstovų, šiemet rodžiusį puikius rezultatus ne tik Lietuvoje, bet ir užėmusį trečią vietą Europos ilgų nuotolių lenktynių čempionate „European Le Mans series“.

– Dainiau, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Žodis „geriausias“ renkant lenktynininkus yra sunkiai pritaikomas vien dėl to, kad lenktynininkai dažnai varžosi skirtingo tipo varžybose, kurios nelabai sulyginamos, o tikrai stiprių žmonių mes turime įvairiose automobilių sporto šakose. Visgi, asmeniškai „prijaušdamas“ žiedinėms lenktynėms, šiemet savo balsą atiduosiu Ignui Gelžiniui, kuris, sekdamas brolio pėdomis, labai sėkmingai pirmame sezone metė pirštinę Didžiosios Britanijos „Porsche Carrera Cup“ lenktynėse.

– Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?

– Iš esmės per šiuos vienerius metus labai stipriai patobulėjo ralio pilotas Vaidotas Žala, privertęs sukrusti ir sunerimti greituosius ralio senbuvius. Tačiau visgi Vaidas jau toks pats senas kaip ir aš, tad į perspektyvius jaunuolius nebetinka.

Neišskirsiu nei vieno iš šių dviejų vaikinų, tačiau manau, kad tokie jaunuoliai kaip Gustas Grinbergas bei Justas Jonušis, dėl milžiniško įdedamo darbo yra bene perspektyviausi mūsų šalies ateities pilotai.

– Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje?

– Manau, retas nesutiks, kad tą ir toliau sėkmingiausiai daro Benediktas Vanagas. Visgi galiu tik pasidžiaugti, kad lenktynininkai kuo toliau, tuo labiau pradeda suprasti, kad darbas jų rėmėjams nesibaigia tik „lipduko“ užsiklijavimu ant sportinio automobilio ir kuo toliau, tuo daugiau skirtingų autosporto veidų galima matyti viešojoje erdvėje, o tai tikrai padeda pačiam automobilių sportui bendrai.

– Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?

– Nors per šiuos metus man teko malonumas pamatyti iš arti, kas yra aukščiausio lygio automobilių sporto varžybos Europoje, visgi turiu pripažinti, kad, nors vis dar turime įvairaus „lietuviško bardakėlio“ Palangos lenktynėse, tačiau yra vietų, kuriose „Eneos 1000 km“ organizatoriai tvarkosi net geriau nei Europos „Le Mans“ serijos atstovai, todėl, manau, jos vienareikšmiškai yra geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys iki šiol.

Ketvirtadienį skaitykite pokalbį su automobilių ralio šturmanu ir LASF Ralio komiteto nariu Ramūnu Šaučikovu.

**Internetas:**

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-dainiaus-matijosaicio-sprendimai-25-538732>

<http://www.japanclub.lt/11/etu-lenktynininko-rinkimai-Dainiaus-Matijosaicio-sprendima/>

Metų lenktynininko rinkimai. Ramūno Šaučikovo komentarai

2015-11-26

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir patyrusius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Kalbamės su Ramūnu Šaučikovu – Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) Ralio komiteto nariu bei Martyno Samučio šturmanu.

– Ramūnai, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Lenktynininkas, turintis gerą sportinę formą ir nuosekliai ieškantis galimybių varžytis tarptautinėse varžybų serijose – Dominykas Butvilas. Sugebėjęs pritraukti biudžetą, leidžiantį dalyvauti šešiuose iš dešimt Europos Ralio Čempionato etapų, Dominykas šias investicijas išnaudojo protingai ir užėmė prizinę, trečią vietą ERC2 klasėje.

Deja, šiais metais šioje įskaitoje sportininkai išsidėstė proporcingai važiuotų etapų skaičiui – kas važiavo daugiau, tas ir aukštesnę vietą užėmė. Tikiu Dominyku ir norėčiau, kad 2016 metais jis šią taisyklę sulaužytų.

– Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?

– 12 metų amžiaus kartingų lenktynininkas Gustas Grinbergas.

Dėl sportinių pasiekimų, dėl tvaraus progreso, demonstruoto požiūrio ir aukšto, tarptautinio lygio, komandos darbo.

Sportiniai 2015 m. pasiekimai, iliustruojantys mano pasirinkimą – Lietuvos čempionas, Lenkijos čempionas ir neoficialaus pasaulio kartingų čempionato (vaikams iki 13 metų) 11 vietos laimėtojas. Pastarieji du yra ypatingai konkurencingi čempionatai. Pvz. niekas iš lietuvių nėra tapęs Lenkijos čempionu, o pasaulio čempionate dalyvavo net 118 dalyvių.



Kiti pasiekimai, tai įsitvirtinimas FIA prezidento sūnaus sporto komandoje „Birel Art“ bei sugebėjimas kryptingai ir kokybiškai dirbti komunikacijos srityje.

– Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo šį sportą garsindamas šalyje?

– Šiais metais aš norėjau surasti šio titulo vertą, sportą garsinantį žmogų, kurio veikla komunikacijos, švietimo srityse, sportiniai rezultatai bei elgesys yra susiję tarpusavyje atitinkamame lygyje. Deja, neradau.

Todėl šioje nominacijoje sakau, kad niekas nėra vertas „Lietuvos automobilių sporto veido“ titulo šiais metais.

Vis dėlto, būtina paminėti, jog vieną automobilių sporto discipliną šalyje sėkmingai garsina Benediktas Vanagas. Jo nuopelnai yra akivaizdūs, tačiau šiais metais jo nesiūlau. Remiuosi tuo, kad visgi jis garsina pirmiausia savo prekinį ženklą, kelia nacionalinį pasididžiavimą ir tai jau yra platesnės sąvokos, peraugančios pačią sporto ar jo pasiekimų sritį.

– Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?

– Šiuolaikinė komunikacija, aiški koncepcija, kokybiškas sportinis ir rinkodaros turinys. Lengva suprasti, jog kalbu apie „Autoplus Fast Lap“ varžybų seriją. Tai ne tik vienas kokybiškiausių Lietuvos automobilių sporto renginių, bet ir stiprus šios srities Lietuvos prekinis ženklas, beje, šiais metais tampantis ir tarptautiniu.

Penktadienį skaitykite interviu su automobilių žurnalistu Renaldu Gabartu.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-ramuno-saucikovo-komentarai-25-538737>

<http://www.japanclub.lt/11/etu-lenktynininko-rinkimai-Ramuno-saucikovo-komentara/>

Ralio pasaulyje – naujas ambicijų karas

2015-11-26

Tokia sąvoka kaip „absoliuti įskaita“ iš Lietuvos automobilių sporto leksikono dingo taip seniai, kad jos turinį šiandien prisimena nebent saujelė ralio dinozaurų. Techniniai reglamentai padalijo visas nacionalinėse pirmenybėse startuojančias kovines mašinas į 6 įskaitas. Pirmosios įskaitos laimėtojas toks pat čempionas, kaip ir, tarkim, penktosios įskaitos. Teoriškai viskas labai paprasta. Praktiškai viskas gerokai sudėtingiau.



Kaip bežiūrėti dėmesio viešoje erdvėje neišvengiamai daugiau gauna tas ekipažas, kuris mažiausiai laiko sugaišta greičio ruožuose ir pirmas kerta finišo liniją. Toks pasiekimas leidžia kur kas geriau užganėdinti rėmėjus, lengviau suformuoti biudžetą būsimam sezonui ir naudotis tokiomis privilegijomis, kokias tik gali suteikti žinomumas. Visi šie dalykai – galinga varomoji jėga, skatinanti kiek įmanoma aštriau „pagalsti“ automobilį, suburti kuo profesionalesnę komandą bei visais kitais būdais siekti dar geresnių rezultatų.

Kadangi pirmoji neoficialios bendrosios įskaitos vieta yra tik viena, jos siekiantys ambicingi sportininkai dalį kovos iš trasų perkelia automobilių sporto biurokratų kabinetus. Prieš keletą metų buvo kilę aršūs debatai, kaip į Lietuvos ralio reglamentą įsprausti tuomet vienintelį WRC bolidą taip, kad jį įsigiję lenktynininkai galėtų papildyti savo trofėjų kolekciją dar vienu čempiono titulu. Šį rudenį prasidėjo panašus, tik gerokai subtilesnis, žaidimas: keletas ralio meistrų baksnoja pirštu į nacionalinę klasę L8 ir tikina, kad čia startuojantys automobiliai pernelyg greitai, todėl reikia juos modifikuoti padidinant privalomą minimalų svorį ir sumažinant restriktorių. Tokie pakeitimai leistų pastaraisiais metais greičio madas diktavusius pilotus pasivyti su tarptautinės R5 klasės aparatams.

„Šalutinis“ tokių gražiai skambančių reformų poveikis – mirtinai nukraujavęs Lietuvos ralio čempionatas. Visų pirma civilizuotame pasaulyje niekas nekeičia techninių reglamentų iki naujo sezono starto likus porai mėnesių. Pavyzdžiui gamyklinės ralio komandos su FIA apie Pasaulio ralio čempionate įsigaliosiančias naujoves, susijusias su 34 mm restriktoriaus pakeitimu į 36 mm, kalba nuo šių metų pavasario, bet kalba apie 2017-ųjų sezoną. „Volkswagen“ ar „Hyundai“ jau atlieka bandymus su būsimom važiuoklėmis ir naujais bamperiais, kurie bus naudojami po beveik dvejų metų.

Žinoma, Lietuvos čempionate lygis kuklesnis ir daug dalykų galima padaryti paprasčiau, tačiau ir tam tikrai nepakanka poros mėnesių. Be to, inicijuojant kardinalius pokyčius reiktų ne tik visiems duoti laiko tinkamai jiems pasiruošti, bet ir pabandyti susivokti, kur link evoliucionuoja automobilių sportas. Dabartinių pasiūlymų L8 klasės techniką perdirbti taip, kad ji atitiktų N4 reikalavimus, net ir labai įsiskarščiavus sunku pavadinti „toliaregišku“.

N4 klasė kadaise iš tiesų buvo pati populiariausia ir gausiausia. Joje startavo pagal griežtus, tikslus ir aiškius techninius reglamentus paruošti automobiliai, kuriais važiuoti buvo sąlyginai nebrangu. Tačiau po to, kai „Subaru“ ir „Mitsubishi“ (pastarosios markės mašinos sudarė bene 90 proc. Baltijos šalyse esančio sportinių mašinų parko) sustabdė N4 programą, „EVO IX“ mašinų homologacija baigsis 2017-aisiais, o „EVO X“ – dar po metų. T. y. vėliau jokiose oficialiose varžybose jie startuoti nebegalės. Ar yra prasmė investuoti į techniką, kurią būtų galima lyginti su analogine televizija skaitmeniniame amžiuje?

Automobilių sporto senbuviai susilaikyti nuo skubotų ir prieštaringai vertinamų sprendimų ragina dar ir todėl, kad tai kainuoja.

„Vieną kartą FIA jau bandė rasti kompromisą sukurdami R4 klasę, į kurią po tam tikrų patobulinimų galėjo patekti N4 mašinos. Mes ryžomės tokiems pokyčiams ir už 24 000 eurų įsigijom privalomų R4 agregatų paketą. Ar kas nors iš esmės pasikeitė? Vienas dalykas tikrai ženkliai – kiekvienų varžybų biudžetas smarkiai išaugo. Po metų „mazochizmo“ grįžau į N4, kur naudojama standartinė važiuoklė ir

nemažai kitų standartinių agregatų, realiai niekuo nuo naujos homologacijos detalių besiskiriančių tik gerokai didesne kaina“, – savo prisiminė Vytautas Švedas.

Turbūt nėra nei vieno ralio piloto, kuris nenorėtų sėsti prie tarptautinės klasės automobilio vairo, ir to nedaro tik dėl nekrikščioniškai didelių kainų. Naujas R5 klasės bolidas kainuoja apie 230 000 – 270 000 eurų. Nuvažiuoti 1 „greitą“ kilometrą tokio lygio bolidu kainuoja apie 100 eurų, arba maždaug 5 kartus brangiau nei su L8 klasės mašina. Martynas Samuitis, šiais metais įsigijęs „Škoda Fabia S2000“ (kitais metais pilotas planuoja persėsti į naujesnį „Škoda Fabia R5“ pats pripažino, kad čekiško automobilio eksploatacija kainuoja net 7 kartus daugiau nei tarkim „Mitsubishi Lancer Evo X“. Pavyzdžiui, galinis pusašis „Lancer X“ automobiliui kainuoja 600 eurų, o S2000 „Škoda Fabia“ – 7 500 eurų. Vaidotas Žala kalbėdamas apie homologuotus agregatus akcentavo, kad kai kuriais atvejais FIA reikalavimai pirkti detales iš savotišką monopolį turinčių tiekėjų yra ne kas kita kaip primityviausias lupikavimas. Tarkim homologuoti stabdžiai kainuoja 8000 pinigų, o identiški bet nehomologuoti – 2000.

Lenktynininkus, kurie ne tik Lietuvoje, bet ir Latvijoje bei Estijoje galėtų sau leisti tokias išlaidas galima suskaičiuoti ant pirštų. L8 klasėje kaip tik ir susirinko didžiausias pajėgių pilotų skaičius, nes čia daugelį techninių problemų galima išspręsti be automobilių gamintojų sportinių padalinių malonės, kainuojančios beprotiškai daug. Paskelbti šią klasę „už čempionato ribų“ yra toks pat nesusipratimas, kaip ir siūlyti sugrįžti į N4 klasę, kurios pačiu artimiausiu metu neliks jokiose FIA varžybose. Jei bus pritarta tokioms iniciatyvoms, Lietuvos pirmenybėse tarpusavyje varžysis 3-4 ekipažai.

Į diskusijas šia tema įsijungę ralio meistrai taip pat patikino, jog gandai apie milžinišką L8 pranašumą yra gerokai perdėti. Ralio reformatoriai kalba apie 400 AG ir 700 Nm, tačiau šių metų čempionatą laimėjusio V. Švedo „Mitsubishi“ generuoja 343 AG ir 638 Nm, maksimalus greitis taip pat vargiai siekia 195 km/val.

Vienintelis dalykas, kuriuo dalis L8 klasės sportininkų iš tiesų pavojingai piktnaudžiauja – automobilio svoris. Siekdami priartėti prie dabar leidžiamo 1230 kg svorio jie taip pjausto kėbulą, kad mašinos konstrukcijų saugumas iš tiesų pradeda kelti abejonių. Užfiksavus tarkim 1350 kg ir tiksliau užfiksavus kokie dar patobulinimai leidžiami, sąlyginai „pigią“ L8 klasę reiktų palikti. Bent jau kol kas nei latviai, nei estai, nei suomiai jos naikinti nesiruošia. Taip pat kaimyninėse šalyse niekas nesipiktina, kad „pigūs“ ralio L8 mašinos greičiu gali prilygti patiems moderniausiems R5 automobiliams, nes varžomasi skirtingose klasėse.

Beje, šią vasarą buvo kilę daug triukšmo dėl galimo sąžiningos sportinės kovos principo iškraipymo dėl to, kad dalis ralio meistrų į savo „kovinių“ mašinų bakus pila E85 degalus. Aktyviausi sąmokslų teorijos kūrėjai spėliojo, esą dėl aiškiai neapibrėžtos benzino-spirito „kokteilio“ sudėties, kiekviena komanda gali gamintis „raketų kurui“ prilygstančius degalus ir todėl įgyti pranašumą greičio ruožuose. Tačiau ralio „Žemaitija 2015“ metu iš keturių E85 degalus naudojančių automobilių bakų paėmus mėginius ir ištyrus juos nepriklausomoje laboratorijoje paaiškėjo, kad tai tie patys degalai, kokius pardavinėja „Statoil“ ir „Lukoil“ degalinės. Nuo specialaus „sportinio benzino“, paprastai vadinamą „karlesu“ (mūsų rinkoje stipriausias pozicijas užima homologuotą benziną gaminanti kompanija „Petrochem Carless



Ltd.“) jis skiriasi tik keturis kartus mažesne kaina. Turint galvoje, kad per vieną lenktynių savaitgalį sudeginama mažiausiai 200 litrų benzino, per visą sezoną susidaro tikrai nevaikiškas skirtumas.

Kalbinti ralio meistrai puikiai supranta, kad priešpriešos ar – gink Dieve – santykių aiškinimosi teismuose reikia mažiausiai. Todėl norėdami palengvinti LASF Ralio komiteto darbą patys parengė pasiūlymų paketą, ką reikėtų daryti su L8 klasės bolidais. Jame prašoma neatsižvelgiant į keturiais ratais varomo automobilio homologaciją, visus L8 klasės sportininkus, dalyvaujančius LRČ, įtraukti į AWD įskaitą. L8 klasėje palikti maksimaliai leistiną restriktoriaus diametrą – 34 mm, neatsižvelgiant į tai, ar automobilis buvo homologuotas ar nebuvo homologuotas.

Taip pat siūloma N4 automobilių galimybių suliginimui su L8 klasės automobiliais nustatyti papildomus reikalavimus L8 klasės automobiliams numatyti 1330 kg minimalų svorį. Sportininkai sutinka, kad „kovinių“ mašinų transmisija ir turbokompresorius turi atitikti homologacijoje numatytus reikalavimus, kad čia negali būti sumontuota daugiau kuro purkštukų.

E85 biodegalų ginčą raginama išspręsti susitarant su degalų tiekėjais, kad varžybų metu visiems sportininkams jie sudarytų galimybę degalų įsigyti centralizuotai.

Šiuos pasiūlymus – prašymą per pusdienį prieš LASF posėdį pasirašė 8 pilotai iš pirmojo greičiausiųjų dešimtuko (tarp jų ir Lietuvos čempionas, latvis Janis Vorobjovs, šiais metais važiuojęs N4 klasės automobiliu) ir absoliuti dauguma silpnese technika startuojančių lenktynininkų.

Internetas:

<http://n40.lt/portfolio-item/ralio-pasaulyje-naujas-ambiciju-karas/>

<http://www.alfa.lt/straipsnis/49944811/ralio-pasaulyje-naujas-ambiciju-karas?p=2>

<http://automanas.tv3.lt/ralio-pasaulyje-naujas-ambiciju-karas>

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralio-pasaulyje-naujas-ambiciju-karas.d?id=69680082>

<http://www.98.lt/lietuvisko-ralio-pasaulio-debatai>

Naujame slalomo sezone – nauja strategija

Komunikacinis pranešimas

2015-11-27

Pirmus metus prie Lietuvos automobilių sporto federacijos (LASF) kitų sporto šakų komiteto vairo stovintis Gintautas Firantas teigia, kad sezonas nebuvo lengvas, tačiau slalomas turi šviesią ateitį, o kitą sezoną tikisi pritraukti dar daugiau šios sporto šakos gerbėjų ir dalyvių.

Gintautai, šiemet tik balandžio mėnesio pradžioje pradėjote darbuotis. Kaip vertinate šį sezoną?

Negaliu pasakyti, kad viskas buvo labai gerai. Greituminio slalomo ir kalnų lenktynių buvo numatyti 8 etapai, iš kurių įvyko 6. Turėjome problemų su organizatoriais. Visgi, tie 6 etapai buvo suorganizuoti labai gerai, išsidėstę plačiai per Lietuvą. Pirmą kartą varžybos vyko Druskininkuose. Taip pat turėjome etapus Veisiejuose, „Nemuno žiede“. Naujas organizatorius Linas Ramoška surengė labai įdomų etapą Kaune, Europos prospekte.

Didesnių problemų turėjome klasikiniame slalome, kuriame iš numatytų 6 etapų įvyko 4. Taip nutiko dėl smarkaus dalyvių sumažėjimo. Pavyzdžiui, pirmame etape Trakuose turėjome 60 dalyvių. Tačiau, kai dar kartą sezono metu etapas turėjo vykti ir buvo organizuojamas toje pačioje vietoje, to paties organizatoriaus, dalyvių sulaukėme tik 10, todėl etapas buvo atšauktas.

Tačiau apibendrinant, sezonas nebuvo blogas. Esamas problemas ir ateities planus jau aptarėme sezono uždarymo šventėje, o dabar laukia nauji darbai ir iššūkiai.

Gal galite atskleisti, ko galime laukti kitame sezone ir kokie pokyčiai mūsų laukia?

Kaip minėjau, dirbti pradėjome jau prie sukurtų reglamentų, taisyklių, techninių reikalavimų, viso sezono planas jau buvo sudarytas, tad mums teko prisitaikyti ir dirbti toliau. Dabar turime galimybę įgyvendinti savo idėjas. Jau galvojame apie ateinančius metus.

Kalbant apie greituminį slalomą, čia situacija yra tikrai gera, turime daug norinčių organizuoti etapus, dalyvių taip pat netrūksta. Kol kas esame numatę daryti 7 etapus. Tarp tradicinių miestų: Kauno, Veisiejų, Alytaus, gali atsirasti ir vienas naujas – Kėdainiai. Tai turėtų būti labai įdomi vieta.

Klasikinis slalomas yra kur kas sudėtingesnėje situacijoje. Sumažėjo ne tik dalyvių skaičius, bet ir neturime norinčių organizuoti varžybas. Kol kas patvirtinsime bendrą reglamentą, o etapų organizatorių lauksime ir apie juos paskelbsime pavasarį.

Visgi, situacija yra dviprasmiška, nes klasikinis slalomas vyksta Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje ir kitur. Tačiau jis organizuojamas ne po LASF vėliava. Mūsų tikslas - pritraukti šiuos organizatorius, parodyti jiems naudą būti LASF nariais, padėti pakelti renginių kokybę. Mes per ilgai laukėme, kol jie ateis pas mus. Tai turi būti abipusis ryšys ir pastangos. Tad pasikartosiu - mūsų tikslas yra, kad šie vakarų ir šiaurės Lietuvoje organizuojami slalomai taptų LASF dalimi ir padėtų didinti klasikinio slalomo populiarumą ir masiškumą.

Kaip manote, kodėl greituminis slalomas yra toks populiarus, o klasikinis susiduria su problemomis?



Sunku pasakyti. Žinoma, tai yra individualus pasirinkimas. Vieni mėgsta drift'ą, kiti drag'ą, treči – slalomą. Greituminis slalomas galbūt suteikia daugiau azarto, nes čia dalyviai važiuoja šiek tiek didesniais greičiais, yra daugiau erdvės. Tuo tarpu klasikinis slalomas reikalauja daugiau „darbo“, jame yra sudėtingesnis vairavimo principas, reikia daugiau sukti vairą.

Tačiau abi šios sporto šakos yra žavingos ir turi savų plusų bei savo gerbėjų. Neabejoju, kad aršias kovas kitą sezoną išvysime abiejuose frontuose.

Galbūt dalyvių sumažėjo, nes tai brangus sportas ir sudėtinga pradėti sportuoti?

Ne, yra visiškai priešingai. Tai viena pigiausių automobilių sporto šakų. Taip pat tai pirmoji, greta kartingų, lenktynininkų, kurie nori susirinkti visus būtinus įgūdžius, stotelė. Nuo slalomo pradėjo daug garsių dabartinių Lietuvos sportininkų.

Pradėti sportuoti slalome yra labai paprasta. Jums užtenka net Jūsų turimo automobilio, o didžiausios išlaidos paskiriamos padangų įsigijimui. Žiemą jų reikės mažiau, vasarą – daugiau, nes dils kur kas greičiau. Vėliau galima gerinti važiuoklę, rankinį stabdį, stabdžių kaladėles, amortizatorius. Jei norėsite varžytis profesionaliai, tada jau reikės paruošti automobilį varžyboms, tačiau, kaip minėjau, tai vis tiek bus pigiausia autosporto šaka.

Minėjote, kad žiemą padangos dyla lėčiau. Tačiau slalomo sezonas vyksta šiltuoju metu laiku. Kodėl jis nesitęsia žiemą?

Taip, žiemą padangos dyla lėčiau ir daugeliui šiuo metu yra kur kas smagiau čiuožti slalomo trasoje. Visgi, lietuviškos žiemos yra labai sunkiai prognozuojamos, todėl dažnai atsiduriame situacijoje, kai pirmas dalyvis važiuoja sniegu, kiti ledu, o paskutiniams jau tenka važiuoti per asfaltą. Tada pradeda skirtis rezultatai, dėl „suvažinėtos“ trasos. Todėl mes renkamės čempionatą daryti šiltuoju metu laiku, kai naudojamos vasarinės padangos, o žiemą paliekame smagioms treniruotėms ir atskirų klubų taurės varžyboms.

Ar buvo ši sezoną sportininkų, kurie Jus nustebino?

Tikrai galiu išskirti Justiną Akelį, kuris turėjo puikų sezoną. Taip pat negaliu nepaminėti ir Alfredo Štaro, kuris yra slalomo veteranas, legenda. A. Štaras ne tik pats dalyvauja, bet ir prisideda prie šios sporto šakos populiarinimo ir varžybų organizavimo.

Internetas:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/naujame-slalomo-sezone-nauja-strategija.d?id=69694694>

<http://www.auto-bild.lt/2015/11/naujame-slalomo-sezone-nauja-strategija/>

<http://automanas.tv3.lt/naujame-slalomo-sezone-nauja-strategija>

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/naujame-slalomo-sezone-nauja-strategija-25-547713>

<http://www.98.lt/2016-metu-lietuvos-automobiliu-slalomo-sezonas>



http://www.sportas.info/naujienos/29700-naujame_slalomo_sezone_nauja_strategija.html

<http://www.japanclub.lt/11/aujame-slalomo-sezone-nauja-strategij/>

Metų lenktynininko rinkimai. Giedriaus Čenkaus sprendimai

2015-11-28

15min.lt tradiciškai organizuoja Metų lenktynininko rinkimus. Apklausus Lietuvos automobilių sporte žinomus ir patyrusius žmones, bus išaiškinti geriausias 2015-ųjų Lietuvos lenktynininkas, perspektyviausias lenktynininkas (iki 21 m.), Lietuvos automobilių sporto veidas, labiausiai prisidedantis prie jo populiarinimo, ir geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys.

Giedrius Čenkus – populiarių „Autoplius Fast Lap“ lenktynių organizatorius, vienas „Time Attack“ tipo varžybų Lietuvoje pradininkų.

– Giedriau, kas buvo geriausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais?

– Dar 2011 metais avansu jam skyriau metų lenktynininko vardą, o dabar galiu pasakyti, kad Dominykas Butvilas vertas šių metų titulo.

Vienas iš jo pripažinimų yra tai, kad oficiali „Subaru Poland Rally Team“ ralio komanda atstovauti komandą yra pasikvietusi ne vietinį lenkų pilotą, o kitos tautybės lenktynininką. Pernai buvo adaptaciniai metai Lenkijoje, šiemet Dominykas FIA Europos ralio čempionato 2 įskaityje buvo trečias, o pirmoje įskaityje – septintas.

Norėtusi, kad Dominykas gautų daugiau valandų prie vairo bei dalyvautų daugiau lenktynių, nes potencialas pas jį akivaizdus. Nežinau Dominyko motyvacijos ir galimybių, tačiau energijos maksimaliam rezultatui pasiekti reikės dar daug.

Taip pat jis yra išsilavinęs, lengvai bendrauja su žmonėmis, žiniasklaida – toks žmogus gerai reprezentuoja automobilių ralio sporto šaką. Vertas pagyrų taip pat yra Ignas Gelžinis, už kovingumą bei pasirodymus „Porsche Carrera Cup GB“. Nors jų neseku, tačiau dažnai girdžiu apie Paulių Pleskovą ir Ernestą Staponkų, važiuojančius Europos ralio ir autokroso čempionatuose. Smagu, kad Dainius Matijošaitis ryžosi būti pirmuoju lietuviu, jėgas išbandžiusiu Europos Le Mano serijoje ir jei jam pavyks startuoti 24 valandų Le Mano lenktynėse, bus smarkesnių žingsnių Lietuvos automobilių sporto istorijoje.

Negaliu nepaminėti Karolio Raišio ir visos „Flameris Racing“ komandos – jie ne tik greiti (vieni greičiausių dvejais ratais varomų automobilių klasifikacijoje), bet ir ryškiai skiriasi iš kitų ralio dalyvių savo pozicionavimu. Karolis su komanda yra tikras rokenrolas! O tai į naudą raliui.

– Kas buvo perspektyviausias lietuvis lenktynininkas 2015-aisiais (iki 21 metų)?

– Šioje nominacijoje negaliu įvardinti konkretaus lenktynininko, nes Lietuvoje kol kas nėra platformos talentams auginti t.y. lygių galimybių savo sugebėjimams parodyti. Šiai dienai turbūt reikėtų žiūrėti į pasiekimus kartingų lenktynėse, kur lenktynininkai dalyvauja vienoda technika. Labai norėtusi mono-klasės žiedinių lenktynių šakoje, tai reikalauja didelių investicijų, tačiau viskas įmanoma.

– Kas vertas Lietuvos automobilių sporto veido titulo, labiausiai prisidėjo ši sportą garsindamas šalyje?

– Kiekvienas automobilių sporto dalyvis, žiūrovas ar fanas turi savo favoritus. Aš už ryžtą ir energiją balsą noriu duoti Romui Austinskui, kuris ryžosi vadovauti naujai Lietuvos automobilių sporto federacijos kadencijai.

Lietuvos automobilių sporto kelias vingiuotas ir itin duobėtas, neišvengiama bus klaidų, tačiau bendra R.Austinsko kryptis yra teigiama. Romas griežtas ir reiklus, tačiau juntamus bei teigiamus jo ir jo komandos darbo rezultatus galėsime pamatyti tik po kelių metų, sukūrus tinkamą mikroklimatą automobilių sportui lengvai kvėpuoti, kurtis ir vystytis.

– Geriausias lietuviškas automobilių sporto renginys 2015-aisiais?

– Nepasakysiu koks buvo geriausias 2015 metų lietuviškas renginys, bet žinau, kas tai bus 2016-ais – tai kaip niekada lietuviškiausias Dakaras! Visokeriopos sėkmės Benedikto Vanago, Antano Juknevičiaus, Vaidoto Žalos komandoms.

Internetas:

<http://www.15min.lt/gazas/naujiena/autosportas/metu-lenktynininko-rinkimai-giedriaus-cenkaus-sprendimai-25-538918>

„Mojo Lounge“ vyko angelų vakarėlis

2015-11-29

Šeštadienio vakarą „Mojo Lounge“ naktiniame klube siautė angelai. „Angels Night“ pavadintame vakarėlyje linksmybės vyko iki paryčių. Klubas vakarėlį organizavo kartu su Lietuvos automobilių sporto federacija (LASF). Kol tuzinas nuo podiumo nužengusių gražuolių neleido nuobodžiauti lankytojų žvilgsniams, sceną šurmavo įspūdingosios šokėjos.

Internetas:

<http://zmones.lrytas.lt/veidai-ir-vardai/mojo-lounge-vyko-angelu-vakarelis.htm>

Lietuvos Ralio Apdovanojimai „Orakulas-2015“ spindėjo prabanga



Komunikacinis pranešimas

2015-11-30

Savaitgalį Vilniaus rotušėje įvykusi iškilminga Lietuvos Ralio Apdovanojimų “Orakulas-2015” ceremonija buvo kupina geros muzikos, prabangos bei automobilių sporto pasaulio žvaigždžių. Renginyje buvo apdovanoti trijų svarbiausių Lietuvos ralio varžybų serijų – Lietuvos automobilių ralio čempionato (LARČ), Lietuvos ralio sprinto čempionato (LRSC) bei Lietuvos automobilinekų sąjungos taurės (LAS Taurė) - čempionai ir prizininkai, pagerbti šiam sportui nusipelnę veteranai ir Lietuvą užsienyje garsinantys sportininkai.

Apdovanojimus įteikė LASF Prezidentas Romas Austinskas ir federacijos generalinė sekretorė Renata Burbulienė. Specialias padėkas įsteigė bei įteikė Kūno Kultūros ir Sporto Departamento prie Lietuvos Vyriausybės generalinis direktorius Edis Urbanavičius.

Vilniaus miesto mero Remigijaus Šimašiaus kvietimu, sportininkai taip iškilmingai Vilniaus Rotušėje buvo apdovanojami pirmą kartą. Taip pat pirmą kartą apdovanojimai apjungė tris svarbiausias Lietuvos ralio lygas – LARČ, LRSC bei LAS Taurė.

LAS Taurės nugalėtojai ir prizininkai:

SG1600 įskaita

- 3 vieta: Šimkevičius Mindaugas
- 2 vieta: Saulevičius Darius / Mockus Liutauras
- 1 vieta: Karašauskas Vaidas / Saulevičienė Laima

SG2000 įskaita

- 3 vieta: Andrulis Saulius / Siliūnas Kęstutis
- 2 vieta: Vansevičius Artūras / Vansevičius Juozas
- 1 vieta: Venclovas Vytautas / Sevriukovas Erikas

SG3000 įskaita

- 3 vieta: Rusinas Svajūnas / Krušniauskas Haris
- 2 vieta: Pauliukonis Vytis / Gulbinas Audronis
- 1 vieta: Bielevičius Kęstutis / Zdanavičius Tadas

LAISVA įskaita

- 3 vieta: Kvaraciejus Justinas / Stravinskas Ignas
- 2 vieta: Savčenko Andrejus / Taškūnas Kęstutis
- 1 vieta: Dirgėla Jordanas / Kučinskas Aurimas

**VETERANAI**

3 vieta: Kručkauskas Ramūnas / Petrauskas Vilmantas

2 vieta: Nausėdas Saulius / Cicėnas Juozas

1 vieta: Karašauskas Gedvydas / Surdokas Valentinas

ABSOLIUTI ĮSKAITA

6 vieta: Karašauskas Vaidas / Saulevičienė Laima

5 vieta: Venclovas Vytautas / Rimidis Saulius

4 vieta: Balčiūnas Karolis / Sevriukovas Erikas

3 vieta: Rusinas Svajūnas / Krušniauskas Haris

2 vieta: Pauliukonis Vytis / Gulbinas Audronis

1 vieta: Bielevičius Kęstutis / Zdanavičius Tadas

KOMANDOS

6 vieta: Akula Racing

5 vieta: Kelmės Automobilių sporto klubas

4 vieta: Automobilių sporto klubas "Rally 4 Fun"

3 vieta: Automobilių sporto klubas Politechnika

2 vieta: Kauno automobilinečių sporto klubas

1 vieta: Alytaus autoklubas

LIETUVOS RALIO SPRINTo ČEMPIONATO čempionai ir prizininkai:**SG-1 įskaita:**

1 vieta: Sireika Tadas (nugalėtojas)

SG-2 įskaita:

3 vieta: Juodpusis Modestas / Šorys Vytautas

2 vieta: Gezevičius Deividas / Gezevičius Evaldas

1 vieta: Kaminskas Mindaugas / Bagdonavičius Mindaugas

SG-3 įskaita:

3 vieta: Orvydas Remigijus / Mozūraitis Domantas

2 vieta: Ramanauskas Tomas / Kazeliūnas Vytautas

1 vieta: Plastininas Vitalijus / Plastininas Vytenis

**2WD įskaita:**

- 3 vieta: Kriūnas Linas / Pagirskas Rimvydas
- 2 vieta: Trapuila Saulius / Reisas Povilas
- 1 vieta: Valeiša Egidijus / Meilūnas Mindaugas

AWD įskaita:

- 1 vieta: Michalauskas Eugenijus / Pagirskas Edvinas (nugalėtojai)

Komandos

- 3 vieta: Ukmergės Automobilių sporto klubas
- 2 vieta: Mažeikių Automobilių sporto klubas
- 1 vieta: Rally 4 Fun

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ RALIO ČEMPIONATO čempionai ir prizininkai:**6 įskaita**

- 3 vieta: Edvinas Bieliauskas / Tadas Pupeikis
- 2 vieta: Virginijus Daudžvardis / Andrejus Bieliauskas
- 1 vieta: Egidijus Gelūnas / Dominykas Veršinskas

5 įskaita

- 3 vieta: Giedrius Firantas / Povilas Reisas
- 2 vieta: Egidijus Valeiša / Matas Valiulis
- 1 vieta: Paulius Nanartavičius / Ramūnas Nanartavičius

4 įskaita

- 3 vieta: Ignas Taletavičius / Darius Augūnas
- 2 vieta: Ričardas Baubinas / Gediminas Saudargas
- 1 vieta: Justas Tamašauskas / Stasys Tarailė

3 įskaita

- 2 vieta: Laurynas Diržininkas / Mindaugas Raibužis
- 1 vieta: Jonas Pipiras / Mindaugas Čepulis

**2 įskaita**

3 vieta: Linas Vaškys / Laurynas Paškevičius

2 vieta: Deividas Jocius / Donatas Zvicevičius

1 vieta: Janis Vorobjovs / Andris Malnieks

1 įskaita

3 vieta: Ramūnas Čapkauskas / Tomas Šipkauskas

2 vieta: Vaidotas Žala / Žygimantas Žala

1 vieta: Vytautas Švedas / Žilvinas Sakalauskas

2WD (absoliuti 2WD) įskaita

3 vieta: Ričardas Baubinas / Gediminas Saudargas

2 vieta: Justas Tamašauskas / Stasys Tarailė

1 vieta: Paulius Nanartavičius / Ramūnas Nanartavičius

AWD (absoliuti AWD) įskaita

3 vieta: Janis Vorobjovs / Andris Malnieks

2 vieta: Vaidotas Žala / Žygimantas Žala

1 vieta: Vytautas Švedas / Žilvinas Sakalauskas

Komandinė įskaita

3 vieta SamsonasRacing.com

2 vieta AG Racing

1 vieta Autoralis

Internetas:

<http://www.delfi.lt/auto/automobiliu-sportas/ralio-bendruomenes-apdovanojimai-spindejo-prabanga.d?id=69712188>

<http://auto.lrytas.lt/autosportas/vos-pries-menesi-pagimdziusi-s-capkauskiene-spindejo-elegancija.htm>

<http://automanas.tv3.lt/lietuvos-ralio-apdovanojimai-spindejo-prabanga>

http://www.sportas.info/naujienos/29735-apdovanojimai_spindejo_prabanga.html

<http://www.15min.lt/gazas/galerija/lietuvos-ralio-apdovanojimai-73473>