



Lietuviai padeda vieni kitiems ir trasoje, ir stovykloje



Benediktui Vanagui teko dažnai keisti sparnus

Sunkaus 2018 metų Dakaro maratono nebaigė Sebastienas Loebas, Nani Roma ir Carlosas Sousa, o Antanui ir Vaidotui turnyrinėje lentelėje nusileido Mikko Hirvonenas, Orlando Terranova, Cyrilas Despresas ir daugybė kitų žvaigždžių.

Antano ekipažas nė viename etape nepretendavo į greičiausiųjų dešimtuką, tačiau aukštą 12 vietą užsitikrino stabilumu. Komandos mechanikai kone nuobodžiavo: raudonasis „Toyota Hilux“ greičio ruožų finišuose pasirodydavo turėdamas visas kėbulo dalis, su sveikais pusašiais, traukėmis ir kitomis detalėmis.

Žinoma, tos pergalės trumpai nenusakys, nebūna lengvų Dakarų, nebūna lengvų pergalių. Ekipažui reikėjo smarkiai stengtis reguliuoti savo greitį, važiuoti nei per greitai, nei per lėtai, gesinti kibirkštis salone, galvoti, strateguoti, saugotis.

V. Žala ir S. Jurgelėnas tapo Lietuvos numylėtiniais. Ilgą laiką jie važiavo greičiausiai tarp savo tautiečių ir įsitvirtino antrame dešimtuose. Visgi antroje Dakaro dalyje jų „Toyota Hilux“ susidūrė su techninėmis problemomis – lūžo vairo trau-

PUSMARATONIS

2019 metų dalyviai galės varžytis pusmaratonio įskaitoje. Jeigu pirmoje lenktynių dalyje automobilis suges, teks sustoti ir praleisti kokią etapą, tuomet ekipažas galės startuoti pusmaratonio įskaitoje, nuo lenktynių vidurio, po poilsio dienos.

kė, tada pusašis, o galiausiai nutrūko stabdžių žarnelė. Ir viskas – viename greičio ruože, kur buvo prarastos bene 3 valandos ir galimybės kovoti dėl pirmojo dešimtuko. Taigi jiems beliko išsilaikyti antrame dešimtuose. Tą jie padarė sėkmingai ir 2018 metų Dakare finišavo 18-oje vietoje. Paskutiniuose klasikinio ralio greičio ruožuose taip pat nustebino



Grupinis lyderių startas plažėje

puikiu pasirodymu – 12-ame etape užėmė net 9-ąją vietą, 4 minutėmis aplenkę po jų finišavusį „Peugeot“ gamyklinės komandos pilotą C. Despresą.

Ypač nustebino Vaidoto tiesioginė kova su pasaulinio lygio pilotu suomiu M. Hirvonenu. Paskutiniame greičio ruože jie susikovė dėl 18 vietos – kuris kurį. Ir ką jūs manote – Vaidotas buvo greitesnis, atlaikė greitojo suomio spaudimą ir pasiekė finišą 19 sekundėmis greičiau.

Vaidoto šturmanas Saulius, dažnai prilaikantis savo jaunąjį pilotą, tuomet leido jam pasimėgauti ir važiuoti maksimaliu greičiu. „Tai buvo šiek tiek pavojinga, tačiau kova buvo labai maloni, Vaidotas skrido lyg ant sparnų“, – po maratono finišo sakė Saulius.

B. Vanago ir S. Rozwadowskio ekipažas patyrė daugybę išbandymų: krito nuo skardžio, patyrė „stogą“ kopose, lūžo detalės, važiavo trimis ratais. Ir taip beveik kiekviename etape. Buvo tik du etapai, po kurių į vaizdo kamerą kalbėdamas B. Vanagas ramia širdimi galėjo pasakyti: „Atvažiavome be problemų.“ Benedikto komandos techninis vadovas Darius Biesevičius vėliau prisipažino, kad mechanikai miegojo tik 2 naktis iš 14...



Dakaras keičiasi kasmet, medaliai lieka tokie patys

MEDALIS

Daug esu gavęs medalių. Tačiau vienas jų ypač brangus – tai Dakaro medalis. Jį gauna kiekvienas Dakaro maratono dalyvis, sugebėjęs pasiekti finišą. Vienąsyk ir man tai pavyko.

Dakarą prisimenu kaip didžiausią savo gyvenimo nuotykį, didžiausią kovą su savimi, technika, dykuma. Esu vienas iš poros dešimčių lietuvių, kurių smegenys pažeisti Dakaro viruso. Ligos simptomai tokie patys – visus traukia atgal. Visi jaučiasi lyg kariai, negalintys užmiršti

kovos kvapo, sapnuojantys karo stovyklas ir mūsų vietas. Tik prieš ten nėra. Nes dykuma nėra priešas. Su ja reikia susipažinti, suprasti, susidraugauti. Kiekvienas ten kovoja su savimi.

Šis skyrius – tai 2002–2003 metų prisiminimai, kai Dakaras mane talžė akmenimis Šiaurės Afrikoje, vėliau murkdė Libijos smėlynuose. Atsipaipaliojęs po finišo tuomet parašiau išpažinties pavadinimą: „Aš vėl sugrįšiu į ralį, kurio labiausiai nekenčiu“.

RALIS, KURIO NEKENTI

Dakaro maratonas – tai ralis, kurio nekenči labiausiai, renginys sadomazochistams, kurie sumokėję nežmoniškai didelius pinigus kankinami technikos gedimų, karščio, purvo, miega ant akmenų ir kaupdami paskutinius jėgų likučius mėgina pasiekti dar vieną iš septyniolikos finišų. Jie keikia organizatorius dėl to, kad juos įkišo tarp ugnikalnių ir verčia 300 kilometrų važiuoti lavos nuolaužomis pjaustant paskutines padangas, laužant paskutinius sveikus reduktorius bei pusašius, mes keikiame organizatorius už tai, kad jie nekenčia mašinų ir mūsų, jose važiuojančių.

Mes keikiame juos už akmenis, keikiame už 500 kilometrų aukščiausių Egipto kopų, kuriose sudegė sankaba, o variklis ėmė naudoti po 20 litrų alyvos kasdien, keikiame už tai, kad 55 sekundes pavėlavę į finišą pelnėme 20 valandų baudą. Keikiame visą šią bepročių kavalkadą, kurioje nebeliko žmoniškumo ir kurios nariai dėl savo išlikimo nepadės vienas kitam. Kaip ir tas sunkvežimio vairuotojas, kuris už iš greičio ruožo ištemptą sugedusį automobilį paprašė 8000 eurų.



Sužaloti žmonės, sudaužyti automobiliai – Dakaro kasdienybė

Kiekvienas iš mūsų po daugelį kartų pasakėme sau, jog čia daugiau negrįšime. Galvojome, jog esame visiškai sveiki, kad šis renginys skirtas ne mums, o galbūt kokiems kvailiams. Dakaras sutrypė ir sunaikino visas mūsų ambicijas. Išvažiavome pilni vilčių kovoti kaip lenktynėse – dėl vietų absoliučioje įskaitoje, klasėje. Tačiau dar neįpusėjus mūsų ambicijos buvo sutryptos Sacharos dulkėse. Jau pusiaukelėje leisgyviu tapęs automobilis palaidojo tokias viltis. Nusispjauti į viską ir grįžti namo ar važiuoti iki galo tik dėl to, kad privažiuoti?

Pasirinkome antrąjį variantą. Dėl to, kad kentėtume iki galo. Jau galvodami ne apie vietas, o apie finišą ir džiaugdamiesi kiekviena diena, kiekvienu etapu, kurį baigėme iki galo. Kaip sergantis žmogus, pragyvenęs dieną ir vakarop padėkojęs Dievui už ją.

Mes neturime net teisės pagalvoti apie tai, jog rytoj bus geriau. Kai tik mus aplanko tokios mintys, išsyk kas nors nutinka: dažniausiai sugenda automobilis ir mes čia, dykumoje siaučiančioje smėlio audroje, turime jį taisyti. Smėlis užkemša gerklę, akis, nosį. Mes negalime kvėpuoti, negalime kalbėti. Ir tada dar kartą sau pakartojame: „Jeigu yra blogai, žinok, kad bus kur kas blogiau.“ Ir jungiame kitą pavarą...



Tipinis Malio kaimas

Kai Nigeryje maratonas buvo sustabdytas, oro uoste įkurtoje stovykloje teko laukti kelias paras, kol visą mūsų techniką ir mus pačius perkels lėktuvu į Libiją. Gandas apie tai, kad maratono dalyviai sustojo Nigerio sostinės Niamėjaus oro uoste, matyt, pasiekė visą skurdžią Nigerio šalį. Ko gero, visi tie, kurie turėjo ką parduoti, suplūdo čionai. Dvi dienas pratūnoję atviroje saulėje sužinojome, kad mieste yra „Le Meridien“ viešbutis. Tada greitai greitai visi dalyviai persikėlėme tenai, o paskui mus – ir vietiniai su savo siūlomomis paslaugomis. Prekiautojų į viešbutį neįleido, jie glaudėsi prie įėjimo, tačiau viešbučio koridoriuose buvo pilna save siūlančių vietinių merginų. Kol ilgu koridoriumi nueidavai iki savo kambario, sulaukdavai keliasdešimt „meilės“ prisipažinimų.

Kelias paras gyvenimas vyko aplink viešbučio baseiną. Ant žolės, ant trinkelio, kur papuolė, gulėjo lenktynininkai, mechanikai. Interneto tada ten nebuvo, knygų niekas nebuvo pasiėmęs. Vienintelė pramoga – maudymasis baseine. Na, dar alus. Juk nevažiuosime rytoj. Už alaus butelį vietiniai prašė 5 dolerių. Jis buvo šlykštaus skonio ir priminė kadaise Kauno „Ragučio“ gamintą „sysalą“. Net ir buteliai buvo panašūs, pagaminti iš tamsiai žalio stiklo.

Po kelių dienų į oro uostą atskrido milžiniški „Antonov“ lėktuvai. Jų viduriuose dideli Dakaro sunkvežimiai atrodė lyg žaisliniai. Jie techniką permetė į karinį Libijos oro uostą. Nusileidę patyrėme kitą keistą jausmą. Tai buvo tik ilgas pakilimo takas ir aplink jokio pastato. Vien tik dykuma, spygliuotos vielos ir Libijos armijos kontrolė. Iš pradžių Libija mums pasirodė labai paslaptiinga sukarinta valstybė, bet vėliau išvydome, kaip smarkiai ji pralenkusi aplinkines valstybes, susipažinome su vietiniais žmonėmis, kurie mūsų nieko neprašė, o atvirkščiai – siūlė savo pagalbą.



Tais laikais Libijoje žmonės gyveno kur kas geriau nei aplinkinių šalių gyventojai



Malio sostinės centrinėje gatvėje madas demonstruoja vietinės damos. Jų dešinėje – mūsų apsuptas, dvokiantis atviras kanalizacijos griovys, šalia kurio prekiaujama maisto produktais

RALIO DALYVIAMS IŠ MAŠINŲ TEKO SĖSTI Į LĖKTUVUS

Gautas ne vienas įspėjimas

Dakaro ralis iki pirmadienio aprimęs, lenktynininkams atėjo kraustymosi metas. Trečiadienį buvo atšauktas septintojo ralio etapo startas. Taip nuspręsta gavus pranešimą apie gresiantį ginkluotą islamistų užpuolimą.

Lenktynes rengiančios TSO organizacijos (Thierry Sabine Organization) generalinis direktorius prancūzas Hubertas Auriolis trečiadienį paskelbė, jog šią informaciją jis gavo iš diplomatinių šaltinių. Pranešimą patvirtino ir Prancūzijos užsienio reikalų ir gynybos ministerija. Sužinota, kad lenktynininkus ketina užpulti ginkluota islamistų grupė GIA, vadovaujama Moctaro Moctari, įsibrovusi į Nigerio teritoriją iš Alžyro.

M. Moctari vadovauja 300 ginkluotų teroristų, turinčių apie 40 visureigių ir sunkvežimių. Grupė siautėja Alžyro, Malio, Mauritanijos ir Nigerijos teritorijose.

Užpulti visame pasaulyje žinomų lenktynių dalyvius M. Moctari nutarė keršydamas už tai, kad 1998 metais Nigerio armija padėjo neutralizuoti GIA. Užpuolimas buvo numatytas sausio 12, 13 arba 14 dieną.

H. Auriolis kalbėjo su Nigerio valdžia, tačiau ši negalėjo garantuoti lenktynininkų saugumo.

Visas lenktynių karavanas lėktuvais bus nugabentas į Libiją. Lenktynės vėl startuos pirmadienį Libijos Vav al Kabyro mieste. H. Auriolis „Lietuvos rytui“ pasakojo, jog antradienio naktį ir trečiadienį rengtas didysis kraustymasis. Prancūzas susisiekė su Rusijos vyriausybe ir paprašė atsiųsti du lėktuvus „An-124“. Tai vieni didžiausių pasaulyje oro lainerių, galinčių gabenti sunkvežimius.

Perkelti į Libiją teks 1365 žmones, 143 motociklus, 113 visureigių, 16 spaudos automobilių, 26 sportinius sunkvežimius, sveriančius per 10 tonų, bei 38 gerokai sunkesnius techninės pagalbos sunkvežimius su krovniais.



Tai buvo viena baisiausių avarių. Lyderių grupė, nuklydusi nuo trasos, nušoko nuo 15 metrų aukščio skardžio. Buvo visiškai sudaužyti automobiliai, sunkiai sužaloti lenktynininkai. Laimei, nė vienas jų nežuvo

KARO STOVYKLOS

Iš tų metų liko labai daug įspūdžių apie ralio stovyklas, vadinamas bivakais. Tai didelės teritorijos, dažniausiai oro uostai. Jie būdavo apkasti labai giliu ir plačiu grioviu, aptverti viela. Perimetrą saugojo kariai. Tam, kad mūsų nesuvalgytų vietiniai aborigenai. Stovyklos ūždavo, gausdavo ištisomis naktimis. Čia būdavo taisomi automobiliai, motociklai, veikė daugybė galingų generatorių, kiaurą naktį buvo burzginami reguliuojamų automobilių ir motociklų varikliai. Garsas didelis, daug šviesų.

Visa tai priminė karo stovyklą. Joje būdavo ir kraujo. Dienomis sraigtasparniai gabendavo sužeistus motociklininkus, sanitarai neštuvais juos nešdavo į lauko ligoninę. Tikrai kariškas vaizdelis. Stovykloje buvo ligoninė, organizatorių palapinė, valgykla, viena kita palapinė miegoti motociklininkams. O visas kitas plotas – komandoms.

Lenktynininkų techninės pagalbos sunkvežimiai atvažiuodavo ir įsikurdavo pirmieji. Vėliau komandos teritorijoje susirinkdavo lenktynininkai. Tie, kas važiuodavo be komandos, glausdavosi kur papuolė arba ten, kur likdavo vietos. 2003 metais trys



Į karo lauko ligoninę buvo kasdien gabenami sužeisti motociklininkai

lietuvių ekipažai važiavo be jokios palaikymo komandos. Tiesiog patys su savimi. Trys seni „Toyota“ automobiliai, penki vyrai ir viena dama.

Stovyklose mes glausdavomės ten, kur rasdavome vietos. Atvažiuodavome beveik paskutiniai, dažniausiai naktį, tad kartais miegoti tekdavo ant akmenų arba kokiame nors griovyje. Tačiau diskomforto niekada nejutau. Naktį atvykus į stovyklą dar tekdavo patiems remontuoti automobilį. Tad miegoti likdavo tik kelios valandos. Sunkiau sekėsi užmigti tik pirmosiomis maratono dienomis Šiaurės Afrikos šalyse, kai būdavome mažiau nuvargę, o oro temperatūra naktimis nukrisdavo iki nulio. Tačiau vėliau užmigdavome tą pačią minutę, kai tik ištiesdavome kūnus.

Vienąsyk atlikau eksperimentą. Ėjome miegoti gerokai po vidurnakčio ir mažoje stovyklos teritorijoje visos normalios vietos buvo užimtos. Liko mažas plyšelis palapinei tarp remontuojamo motociklo ir visureigio. Mechanikas reguliavo motociklo variklį ir retkarčiais jį paleisdavo veikti visu garsumu. Iš kitos pusės stovėjęs visureigis buvo nukentėjęs avarijoje. Mechanikai nutarė nupjauti dalį jo stogo ir visureigį paversti pikapu. Pagrindinis jų darbo įrankis buvo metalo pjūklas.

Taigi du kvadratiniai metrai akmenuotos žemės ir stereokakofonija griežiant pjūklui bei pritariant motociklo varikliui. „Ar pavyks čia ir dabar užmigti?“ – klausiau savęs ir nukritau palapinėje ant akmenuoto plotelio. „Išsijungiau“ tą pačią akimirką, nes miegoti buvo likusios tik keturios valandos. Šis eksperimentas leido toliau nesižadinti, kur ir kaip bei kiek miegosiu. Miegodavome po 2–4 valandas, krisdavome ir kildavome lyg robotai suskambus žadintuvui. Keldavomės anksti, nes žinojome, kad mūsų laukia naujas mūšis.

PIETŲ AMERIKA



*Pietų Amerika maratono dalyvius pasitiko dar didesniu karščiu nei Afrika,
smėliu, dulkėmis ir aukštais kalnais*



Dieną dirbo Antanas, naktį – mechanikai



Trasoje sudegė vienas iš kazachų automobilių

prie kopos iš šono ir sustojome apsižiūrėti. Ir jie atsitrenkė į mūsų ratą. Paskui į mus trenkėsi italai. Sustojome palaukti, kol jie pravažiuos, o šie, niekur nesidairydami, atbuli vėl trenkėsi į mus. O tada išlipo ir paprašė, kad įsidėtume jų galinį buferį su numeriais ir labai brangiomis lempomis.“

Vėlesnis Antano komentaras buvo toks: „Mes nebeturime atsarginių dalių. Net nuo žurnalistų automobilio nurinkome detales. Dabar stovi visa kreiva. Patys važiuojame be vieno amortizatoriaus, ribotuvo diržų.“ O po priešpaskutinio greičio ruožo atviravo „15min.lt“ žurnalistui: „Mes tik ropojom. Mašina laikosi ant paskutinio garbės žodžio. Net jūros liga susirgome dykumoje – įsivaizduoji? Be amortizatorių galas taip linguoja, kad Vytui net galva susisuko.“

A. Juknevičiaus situaciją sunkino tai, kad jis norėjo važiuoti greitai, tačiau vairavo standartinį automobilį. Trasa buvo labai akmenuota ir toks automobilis neatlaikė tūkstančio gaunamų smūgių. Pilotas galvą kvaršino ir tai, kad jis sykiu vadovavo „Astanos“ komandai. Suderinti dvi tokias pareigybes, matyt, yra neįmanoma. Tačiau vargais negalais pasiekęs maratono finišą ir iškovojęs 56 vietą Antanas džiūgavo, kad jam pavyko įrodyti, jog Dakarą galima įveikti ir standartiniu automobiliu.

2014 m. Dakaro ralyje finišavo 61 automobilis, 78 motociklai, 15 keturračių, 50 sunkvežimių

Ralio nugalėtojai:

Joanas Nani Roma su **Micheliu Perinu** „Mini X-Raid“ automobiliu

Marcas Coma KTM motociklu

Andrejus Karginovas su **Andrejumi Mokejevu** ir **Igoriu Deviatnikovu** „KamAZ“ sunkvežimiu

Ignacio Casale „Yamaha“ keturračiu



Dakaro karių stovykla po eilinės dienos mūšio

„PEUGEOT“ SUGRĮŽIMAS

2015 metų Dakaro ralio trasos ilgis – 9295 kilometrai

Greičio ruožų ilgis – 4752 kilometrai motociklininkams ir 3759 kilometrai automobiliams

Maršrutas – Argentina–Čilė–Bolivija

Startavo 137 automobiliai, 161 motociklas, 45 keturračiai, 63 sunkvežimiai

Bene didžiausia 2015 metų Dakaro maratono naujiena buvo ta, kad po 25 metų pertraukos į lenktynes sugrįžo „Peugeot“ gamyklos komanda. Prancūzai į startą metė tris bagius. Juos valdyti buvo patikėta superžvaigždėms – S. Peterhanseliui ir C. Sainzui. Trečiasis komandos narys – nuo motociklo ką tik nulipęs penkis kartus Dakaro nugalėtojas Cyrilis Despres. Lietuviai pilotai B. Vanagas turėjo startuoti iš 39 vietos, o A. Juknevičius – iš 79.

PRANCŪZŲ BIUDŽETAS

„Peugeot“ komandos biudžetas – 20 milijonų eurų. Komandoje buvo keturi sportiniai automobiliai.



Kastuvai nepadės, reikės pašalinės pagalbos

DEŠIMTUKO PRIEANGYJE

2018 metų Dakaro ralio trasos ilgis – 8710 kilometrų

Greičio ruožų ilgis – 4154 kilometrai

Maršrutas – Peru–Bolivija–Argentina

Startavo 92 automobiliai, 139 motociklai, 49 keturračiai, 44 sunkvežimiai

Lietuviai į 2018 metų Dakaro starto zoną išvyko geriau apsiginklavę nei 2017-aisiais. Antanas Juknevičius su Dariumi Vaičiuliu atnaujino savo seną automobilį ir į Pietų Ameriką išvyko apynauju „Toyota Hilux Overdrive“. Benediktas Vanagas su Sebastianu Rozwadowskiu pakeitė automobilį, tačiau, kaip sakė pats Benediktas, gavo ne tai, ko norėjo. Vaidotas Žala su Sauliumi Jurgelėnu baigė eksperimentus su lietuviška „Bitute“ ir paliko ją ilsėtis Lietuvoje. Į startą V. Žala taip pat stojo su „Toyota Hilux Overdrive“, įsigytu iš Beniliukso džentelmeno. Automobilis jau buvo važiuojęs Dakaro maratonuose, tačiau nedaužytas, prižiūrėtas. Patekęs į „Mototojos“ meistrų rankas, jis tarsi gavo antrą jaunystę.



Vaidotas Žala su Sauliumi Jurgelėnu, atsisdėję „Toyota Hilux Overdrive“ automobilį, pagaliau pajuto lenktynių džiaugsmą

Vaidotas jau Lietuvoje vykusių bandymų metu džiūgavo kaip vaikas, nes šis automobilis kaip diena nuo nakties skyrėsi nuo „Bitutės“: jis galingas, greitas, puikiai valdomas. Azartiško lenktynininko džiaugsmas žadėjo intrigą maratone.

Taigi – trys apylygiai automobiliai, trys geri pilotai ir patyrę šturmanai. Kas vyks, kas ką aplenks, kas bus greitas, kas bus protingas? Tokie klausimai Lietuvos sirgalius jaudino kur kas labiau negu klausimas, ar Stéphane'as Peterhanselis aplenks Carlosą Sainzą.

2018 metais trijų liūtų šešėlyje startavo ir motociklininkas Balys Bardauskas, jau vienąsyk bandęs pasiekti Dakaro finišą, tačiau dėl traumos to padaryti nepavyko. Prieš startą jis aiškiai deklaravo savo siekius: „Važiuoju ne siekti kokių nors vietų, o tiesiog pasiekti finišą, gauti medalį.“

LIETUVIS PRIE SUNKVEŽIMIO VAIRO

2019 metais lietuvis Aurelijus Petraitis Dakaro maratone važiuos su „Tatra“ sunkvežimiu. Anksčiau lenktynėse Aurelijus yra varžęsis „Toyota“, „Mitsubishi“ bei „Oscar“ automobiliais. Didelių pergalių maratone yra pasiekęs lietuvių kilmės kazachas Artūras Ardavičius, vairavęs sportinę „KamAZ“ mašiną.