

„Dabar reikia mažinti nuosavą klaidų kraitelį“, – reziumuodamas antrąjį Dakaro greičio ruožo etapą, vėlų ir šaltą sausio 4-osios vakarą Saudo Arabijoje sakė Antanas Juknevičius, kuriam pirmosios dienos nepagailėjo nuotykių. Pakloti keturi ratai, sustreikavę kuro siurbliai, lopeta perkastas Saudo Arabijos dykumos smėlis, sudoroti keli lėtesnių transporto priemonių keliamų dulkių kilogramai ir sulankstyta apatinė šakė, tik per laimingą atsitiktinumą, leidusi pasiekti antrojo Dakaro greičio ruožo finišą.

„Vakar buvo tik antra Dakaro diena, čia juk ultramaratonas. Nauja diena – nauja istorija“, – kaip sakė pats lenktynininkas, todėl mes judame toliau. Apie viską iš pradžių.

Trečiasis greičio ruožas. Vienas iš dviejų kilpinių 2021-ųjų Dakaro greičio ruožų.

Vadi al Davasyras – Vadi al Davasyras.

Trečiajame 2021-ųjų metų Dakaro etape nepalaužiamos dvasios nutrūktgalvių nuotykių ieškotojų laukė 403 kilometrai greičio ruožų išbandymų karštoms širdims ir šaltoms galvoms su 226 kilometrų pervažiavimu bendrojo naudojimo keliais. Su kita Dakaro stovykla dalyviai pažintį teks nukelti į rytojų, nes kilpinio, plačia trajektorija ratą žemėlapyje brėžiančios trasos greičio ruožo startas ir finišas – tame pačiame mieste.

Trasos dangos profilis: 78 proc. smėlynų, 12 proc. grunto, 10 proc. kopų. Paverskime procentus žodžiais, nupasakojančiais mums tai, kokie iššūkiai laukia trasoje su gamta kovojantiems Dakaro kariams.

Greitas ir techniškas greičio ruožas, kuriame tarp lėtų ir greitų atkarpų, kas 10 kilometrų „įsitaisiusios“ kopos, Dakaro dalyvius „pavaišino“ saldžia nuotykių porcija. Apie kopų sudėtingumą organizatoriai jokios papildomos informacijos nesuteikė, todėl buvo tikimasi, kad jos nebus sudėtingos ir didelių problemų nesukels.

Netrūko didelių slėnių, smėliu nuklotų kanjonų leidžiančių užminti akceleratoriaus pedalą iki galo, Antano Juknevičiaus žodžiais sakant „Gazas, dugnas“ režimu. Greičio ruožo pabaigoje – laukė nemažai iššūkių komandos vedliams, kelio knygos legendoje matomus ženklus kartojančius kaip mantrą, vedančia teisingu kursu finišo link. Kelias dienas šalyje įsismarkavę vėjai, užklojo trasą bet kokius pėdsakus naikinančia medžiaga, todėl navigatoriams teks kliautis savo profesine patirtimi ir nuojauta.

Komandos navigatorius, aptardamas laukiančią trasą tikėjosi, kad organizatoriai bus suplanavę grybštelti gabaliuką civilizacijos nepalietos „Empty Quarter“ (liet. Tuščiasis

kvartalas) dykumos ir Dakaro dalyviams trečiojo greičio ruožo metu pavyks „praverti duris“ į šį 1500 kilometrų aukščio siekiantį kopų masyvą, užimančią didžiąją Arabijos pusiasalio dalį. Kalbame apie 650,000 km² plotą, o tai yra 10 kartų daugiau nei mūsų Tėvynė Lietuva, „įrėmintą“ peizažą – sukurtą gamtos motulės tam, kad išmatuotų kiekvieno, pasiryžusio įveikti siūlomą iššūkį, fizines ir psichologines ribas.

Daug antrajame greičio ruože rizikavęs Antanas Juknevičius pasinaudojo repozicionavimo teisės privalumu

Remiantis lenktynių reglamentu, „Priority list“ (liet. k. elitinis sąrašas) esantys lenktynininkai turi galimybę būti perkelti rikiuote aukštyrų kitos dienos greičio ruožo startui, jeigu dėl kokių nors kliūčių finišą pasiekė žemesnėje vietoje ir kitą dieną nori pradėti nuo aukštesnės pozicijos, siekdami išvengti pavojingo lėtesnių bolidų lenkimo traseje, kur kovoja dėl kiekvieno trasos centimetro.

Tokį norą tik grįžęs iš antrojo greičio ruožo organizatoriams išreiškė Antanas Juknevičius, finišavęs 40-oje vietoje. „Važiuojant krūvoje lėtesnių transporto priemonių ir norint jas apsilenkti kyla labai didelė rizika, nes per jų keliamas dulkes nieko nesimato. Apdaužėme automobilį, sulankstėme šakę, teko keisti ratą, kai nusprendėme rizikuoti ir lenkti sudėtingoje vietoje. Tokie lenkimo nuotyčiai ir Dakarą pabaigti gali“, – po antrojo greičio ruožo finišo sakė lenktynininkas, nusprendęs pasinaudoti joker teise, leidžiančia paprašyti repozicionavimo tris kartus per lenktynes, ir pakilti starto rikiuote aukštyrų.

Prašymas buvo priimtas ir patenkintas, bet organizatoriams nusprendus sumaišyti automobilių ir sunkvežimių starto laikus, į priekį teko praleisti 6 sunkvežimius ir startuoti iš 42-osios vietos, tikintis juos aplenkti važiuojant traseje. Startavusi KREDA komanda, kaip ir vakarykščiame greičio ruožo etape, atsidūrė tarp sunkesnės ir lėtesnės Dakaro technikos agregatų, kur labai kantriai, laukdama tinkamiausio momento atlikti lenkimą ir skęsdama dulkių debesyse kilo pozicijomis aukštyrų. Galiausiai, praleidę traseje 4 valandas ir 23 minutes, iš kurių 20 minučių teko kapstymuisi iš minkšto smėlio gniaužtų, 13:40 Lietuvos laiku ekipažas pasiekė finišą, preliminariai 37-oje vietoje.

Kaip lenktynininkai vertina dieną?

„Galvojome vienu metu, kad atšauks greičio ruožą. Matomumas buvo nulinis“, – pradėjęs dienos įvykių apžvalgą sakė komandos navigatorius Darius Vaičiulis. „Šiame Dakare viena diena už kitą geresnė. Maršrutas superinis, esam labai laimingi įveikę šią dieną, – įkandinė dėtė mintis ir įspūdžiais dalijosi Antanas Juknevičius.

KREDA komandos lyderis – Antanas Juknevičius yra labiausiai patyręs lietuvis lenktynininkas, 2021-iais, pradėjęs savo 12-ąją Dakarą. Smėlynus ir dykumas laikantis savo stichija, Dakaro panku vadinamas lenktynininkas yra tris kartus pagerinęs Baltijos šalims priklausantį geriausią rezultatą automobilių kategorijoje. 2018-aisiais Antanas Juknevičius organizatorių oficialiai pripažintas Dakaro ralio Legenda.





