

Dakaro ralyje dirbusių technikų sunkumais nenustebinsi. Jie žino, kas yra smėlio audra, stiprus lietus, šaltis ir ką reiškia nemiegoti vieną kitą parą. Arba didžiąją dalį Dakaro naktų praleisti nė bluosto nesudėjus, kai improvizuota lova tampa automobilio sėdynė kelių šimtų kilometrų ilgio kelionėje tarp skirtingų stovyklų. Apie galimybę pamatyti pačias varžybas jie net nesvajoja.

Tos 2 savaitės Dakaro ralio technikams, paklausius pasakojimų, atrodo pragariškos. Nepaisant to, šios lenktynės pasižymi magiška trauka, tarsi lakusis smėlis įtraukiančia su juo flirtuojančius lenktynių profesionalus.

### **Valgyti, važiuoti ir remontuoti**

Tai – trys žodžiai, kuriais galima apibūdinti didžiąją Dakaro ralio technikų praleisto laiko dalį. Mat dalyvių karavanas nuolat keliauja, kiekvieną vakarą apsistoja vis kitoje stovykloje (bivake).

„Įprastai mūsų diena prasidėdavo 7 valandą, o tikslus laikas priklausydavo nuo mūsų komandos „Toyota Hilux“ starto. Išleidžiam sportinį automobilį, susiruošiam, susipakuojam daiktus, pavalgom ir išvažiuojam į kitą bivaką“, – pasakojimą pradėjo „Inbank team Pitlane“ komandos technikas Mindaugas Muka.

Kelionės tarp bivakų trukdavo ne vieną valandą – važiuoti reikėdavo iki 800 km. Atvykus į vietą, reikėdavo skubėti ir kuo greičiau įsirengti laikiną stovyklavietę, tada – suspėti pavalgyti ir laukti sportinio automobilio. Kiti komandos automobiliai, du naujausi „Toyota Land Cruiser“ visureigiai, dažniausiai stovyklą pasiekdavo vėliau.

„Dalis sportinio „Hilux“ darbų yra numatyta iš anksto, tai – skysčių keitimas, tam tikrų mazgų apžiūra, jų būklės įvertinimas. Stabdžių keitimas įveikus pusę Dakaro, vairo kolonėlės – kas kelis etapus. Tačiau daugybės darbų iš anksto numatyti neįmanoma, pavyzdžiui, nuolat stebime pusašius ir vos užfiksuojame jų laisvumą, iškart keičiame“, – sakė M. Muka, pabrėždamas, jog nemažai laiko sutaupyti leidžia komandos patirtis bei profesionalumas.

Iškart po finišo greičio ruože sportinį Benedikto Vanago ir Filipe Palmeiro ekipažo „Toyota Hilux“ apžiūrėdavo technikų vadovas Arūnas Šerkšnas bei numatydavo pagrindinius nestandartinius darbus, paskirstydavo juos kitiems dviem technikams. Taip jie galėdavo pasiruošti tam tikriems specifiniams darbams. Kasdienę apžiūrą technikai atlieka taip pat specifiškai, kiekvienas yra atsakingas už skirtingą automobilio pusę.

Dakaro ralio metu pasitaikydavo vakarų, kai techniniai automobilio darbai trukdavo valandą. Tačiau ne kartą visiems trims technikams teko nemiegoti visą naktį, juk pastebėję nusidėvėjusias dalis, jas privalo pakeisti iki starto kitame greičio ruože ankstyvą rytą.

## **Įsiminė Saudo Arabijos keliai**

Kelionės yra pagrindinė sudedamoji Dakaro ralio dalis, tad ir jame dalyvaujantys žmonės apie tai gali papasakoti daugiausia. „Inbank team Pitlane“ komanda naudojo keturias transporto priemones: sportinį „Hilux“, techninio aptarnavimo sunkvežimį pravarde „žaibas“ ir du „Toyota Land Cruiser“ visureigius. Vienu važiavo medijos komanda, kitu – logistikos specialistas su technikos vadovu.

Abiejų ekipažų nariams geriausiai įsiminė Saudo Arabijos kelių būklė. Ji – kur kas geresnė nei Pietų Amerikoje, kurioje vyko ankstesni Dakaro raliai. Arabijoje yra ne toks intensyvus eismas, o magistraliniai keliai dažnai turi keturias eismo juostas.

„Automobiliu įveikdavom iki tūkstančio kilometrų per dieną ir apie 70 proc. būdavo kokybiškas asfaltas – magistralės, dažniausiai keturių juostų. Kartais keliaudavom žvyrkeliais, kartais – visiškoms bekelėms, taigi mums itin svarbūs visureigio universalumas ir patogumas, todėl komanda ne pirmus metus renkasi „Land Cruiser“ modelius. Dabar naudojome naujausią visureigį ir kaip žmogus, išbandęs ne vieną ankstesnį modelį, galiu patvirtinti – jis lenkia ankstesnius komfortu ir pravažumu. Modernios elektroninės sistemos daro didelę įtaką“, – teigia 4DAKAR valstybiniu numeriu paženkliną „Toyota“ visureigį vairavęs komandos logistikos specialistas Sigitas Miniotas.

Vis dėlto Saudo Arabijoje jį stebino ne tik kokybiški greitkeliai, bet ir sudėtingos dyzelino paieškos, o ypač – jo kokybė. Naujausiuose automobiliuose montuojami selektyvinės katalizinės redukcijos (SCR) filtrai, naudojančys „AdBlue“ tirpalą, kuris išvalo variklio išmetamąsias dujas. Kuo daugiau išmetamųjų dujų, tuo daugiau automobilis naudoja šio skysčio. Nuvažiavus apie 10 tūkst. km, S. Minioto vairuotas visureigis pranešė, jog jį greitai metu reikėtų papildyti „AdBlue“. Jo bakas buvo pripildytas prieš pat kelionę į Dakaro ralį, tad vairuotojas nustebo, juk Lietuvoje „AdBlue“ pildyti reikia kur kas rečiau. Jis spėjo, kad padažnėjusiam intervalui įtakos turėjo degalų būklė bei važiavimo sąlygos smėliu, kitais klampiais paviršiais.

Be kitų Saudo Arabijoje nustebinusių dalykų, verta pridėti ir šaltį. Daugelis komandos narių užsiminė nesitikėję tokios didelės temperatūros amplitudės – dienomis sušildavo iki daugiau nei dvidešimties laipsnių, o naktimis termometro stulpelis vos pakildavo virš nulio. Naktinio miego trūkumą dalis komandos kompensuodavo įsitaisiusi ant sėdynės šiltame visureigio

salone: tai geresnė alternatyva už peršalimą bivake aplinkui užiant nesuskaičiuojamam generatorių ir variklių skaičiui.







