

2018-ųjų metų Dakaro ralis švęs du jubiliejus: geriausiai pasaulyje žinomos maratoninės lenktynės vyks jau 40-ą kartą per istoriją ir 10-ą – Pietų Amerikoje. Organizatoriai artėjančioms varžyboms paruošė išskirtinę trasą, kuri, teigiama, kiek įmanoma labiau primins Afrikoje vykusius ralius. Maratone trečius metus iš eilės dalyvaus ir „Agrorodeo“ komanda su Vaidotu Žala ir Sauliumi Jurgelėnu, o patyręs šturmanas pasidalijo savo mintimis apie jų sausio mėnesį laukiančius išbandymus.

S.Jurgelėnui tai bus jau ketvirtasis Dakaro ralis – pirmą kartą jis jame startavo su Benediktu Vanagu 2013-aisiais, o su V. Žala ekipaže lenktyniavo 2016 ir 2017 metais.

40-asis Dakaro ralis prasidės sausio 6 d. Peru sostinėje Limoje. Čia sportininkų lauks penkios dienos greičio ruožų, o šeštąją jie finišuos Bolivijoje, La Paso mieste. Po dviejų dienų Bolivijoje Dakaro dalyvių maratonas sausio 15-ąją pasieks Argentinos miestą Saltą, o 20-ąją finišuos Kordoboje. Viso – 14 greičio ruožų ir apie 9 tūkstančiai kilometrų. Organizatoriai teigia, kad pusė greičio ruožų vyks bekele – smėlynais, o lenktynininkų lauks ir mažiausiai vienas maratoninis etapas, kuomet jie automobilius turi remontuoti be mechanikų pagalbos ir tik su savo vežamais įrankiais.

Argentinos indėlis mažesnis

Pastaraisiais metais Dakaro ralyje dominuodavo Argentina – ten vykdavo didžioji dalis greičio ruožų, tačiau 2018-aisiais jų numatyti tik 6 iš 14. Kodėl sumenko šios ispanakalbių žmonių valstybės indėlis?

„Argentinos turizmo ministras yra išprotėjęs fanas ir „pramuša daug“ – ši šalis visada labai palaikė Dakarą. Prisiminkime pirmuosius metus Pietų Amerikoje: visada būdavo pradžia Argentinoje, tada keli etapai Čilėje ir vėl grįžimas į Argentiną. Po to prasidėjo eksperimentai – o ką, jeigu įvesti kitas šalis? Tuomet etapų skaičius Argentinoje pradėjo mažėti“, – prisimena „Agrorodeo“ komandos šturmanas.

2013-ųjų metų Dakaro ralyje Argentina neturėjo nei starto, nei finišo garbės. Tuomet startas buvo Peru sostinėje Limoje (kaip ir planuojama 2018-aisiais), tada etapai Argentinoje ir finišas Čilėje. 2016-ųjų maratone dėl Pietų Ameriką užklupusio „el ninjo“ Peru dalyvauti atsisakė, tad maršrutas paskubomis buvo pakoreguotas – viena diena perkelta į Boliviją, o likusios – Argentinoje. Dėliodami 2017-ųjų maršrutą, organizatoriai nesusiderėjo su Čile ir Peru, tad vėl liko Argentina ir Bolivija – jose vyko atitinkamai 7 ir 5 greičio ruožai.

„Klimatas buvo pasimaišęs visame žemyne – niekur nuo jo nedingsim. Užpernai buvo „el

ninjo“, kurio liekamieji reiškiniai jaučiami dar dabar. Užpernai Bolivijos prezidentas meldėsi su vietiniais šamanais ir prišaukinėjo lietų, nes šalį kamavo sausras. Tai vėliau gamta pajuokavo su kitu kraštutiniu – lietaus buvo tiek, kad tvino upės ir buvo užpilti keliai. Todėl kartais Argentina dominuodavo Dakare, tačiau tai nėra tendencija. Dabar viskas susidėliojo taip, kaip prieš dešimt metų“, – pasakojo S. Jurgelėnas.

Bekelėje svarbiausia šalta protas

Dakaro ralio organizatoriai artėjančiame maratone akcentuoja didelį bekelės ruožų skaičių – net 7. Tačiau, pasak S. Jurgelėno, jis atrodo didelis tik lyginant su pastaraisiais metais, o Dakarui persikėlus į Pietų Ameriką, smėlynų būdavo ne ką mažiau.

„Organizatoriai buvo pabėgę nuo smėlynų dėl įvairių priežasčių – logistinių dalykų rengiant trasą, gamtos sąlygų ir t.t. O šiemet jie iškėlė vėliavą ir teigia, kad ralis kuo labiau primins Afriką – bus daug bekelės ir nežinomybės“, – aiškina šturmanas.

Prisimindamas 2013-uosius, S. Jurgelėnas pažymi pirmųjų greičio ruožų svarbą. Tuomet ekipažams buvo labai sunku, didelis jų skaičius pasitraukė per pirmas dienas dėl gedimų, perkaitusių detalių, virtimų ir kitų priežasčių

„Tame karštyje reikia išlikti maksimaliai šalta galva, nes visi bando atsiplėšti. Pagalvokim logiškai: raliniame greičio ruože per 100 kilometrų daug nenutolsi ir daug nepasivysi. Tačiau kada duodamas startas kopose ir kiekvienas užklimpimas nubloškia tave žemyn, daugelis suvokia, kad būtent dabar yra pats geriausias metas atsiplėšti. Todėl dalyviai pridaro klaidų, užklimpsta smėlyje, atsigula ant šono ar stogo“, – teigė „Agrorodeo“ komandos lenktynininkas.

Jis juokavo, kad kopų smėlį skirsto į piktą ir nepiktą. Piktasis yra minkštas, purus, įtraukiantis – kopos nebūtinai yra aukštos, tačiau smėlis labai lakus ir lengvai įtraukia automobilį. Todėl svarbu yra nustatyti teisingą padangų slėgį ir nepatingėti jį sureguliuoti prieš kliūtis.

„Kopos reikalaus šalto mąstymo. Netgi kalbant ne apie rezultatą, o tiesiog sėkmingą tų greičio ruožų įveikimą. Yra tokių klasingų vietų, kur, atrodo, gali palaikyti neblogą greitį, tačiau netrukus gali laukti netikėta kliūtis“, – sakė S. Jurgelėnas ir netrukus pateikė pavyzdį iš 2013-ųjų metų. Tuomet vienoje iš pažįstamos lygioje vietoje buvo apie 2 metrų skardis, nuo kurio nukrito daug visureigių, o vienam Dakaro lyderių lenkui Krzysztofui Holowczycui tas skardis varžybas pabaigė – jis patyrė traumą.

Pats kalnų reljefas sudėtingumo nemažina. Juk smėlis supustytas ant uolingų kalnų – Andų, dažnai pasitaiko kieti ir nelygūs paviršiai, o automobilis tada labai kenčia.

„Klasikinio ralio ruožuose automobilių smarkiai apgadinti gali tik klaidų pridaręs ekipažas. O bekelėje, važiuojant per akmenis, išdžiūvusias kalnų upes, pakaba kenčia gerokai smarkiau, tad mechanikų darbas – svarbus prieš kiekvieną ruožą“, – pabrėžė S. Jurgelėnas.

Pasiruošti aukštikalnėms Lietuvoje sudėtinga

2018-ųjų Dakare vėl bus nemažai aukštikalnių. Kone visa Bolivija yra 3 km aukštyje virš jūros lygio, o pervažiavimuose Anduose laukia ir pakilimai į 4 kilometrų aukštį. Aukštikalnėse oras nėra toks tankus, tad žmogui sunkiau kvėpuoti, ima svaigti galva, o automobilis yra ne toks galingas.

Pasiruošti tokioms sąlygoms Lietuvoje įmanoma nebent miegant specialioje palapinėje, kurioje yra išretintas oras. Didžiųjų komandų lenktynininkai daro kitaip – gruodžio antroje pusėje keliauja į kalnus. Praėjusių metų pabaigoje Stephane'as Peterhanselis slidinėjo aukščiausiam Europos kurorte, o Cyrilis Despres bei „Peugeot“ komanda treniravosi 4 kilometrų aukštyje Čilėje.

Organizmas per kelias dienas įpranta prie deguonies stygiaus aukštikalnėse ir gamina daugiau eritrocitų – raudonųjų kraujo kūnelių, pernešančių šį elementą.

„Technikai tai irgi išbandymas, kadangi gaudami mažiau deguonies, automobiliai yra ne tokie galingi. Komandų inžinieriams tai nemenkas uždavinys, kurį reikia spręsti iš anksto – dar prieš Dakaro startą daugelis jų gali atsakyti, ar gerai pasiruošę aukštikalnėms“, – pasakojo S. Jurgelėnas.

Maratonas bus, tačiau kur – tik spėjama

Dakaro ralyje nemažai intrigos įnešę pastaraisiais metais atsiradę maratoniniai greičio ruožai. Paprastai po kiekvienos dienos finišo ekipažo automobilį gali apžiūrėti mechanikai ir jį suremontuoti turimomis detalėmis, tačiau maratoniniame etape vairuotojas ir šturmanas turi dvi dienas važiuoti be komandos pagalbos.

1. Jurgelėnas teigė, kad 2018-ųjų Dakare maratoninis greičio ruožas bus, tačiau dar nėra tikslios informacijos apie jo vietą. Vis tik ją numanyti galima – pasak šturmano, maratoninis *bivuakas* turėtų būti Bolivijos mieste Tupisoje.

„Mechanikams yra daug patogiau aplenkti Tupisą ir važiuoti tiesiai iš Ujūnio Bolivijoje į

Salta Argentinoje. Tupisa pasiekama siaurais ir neasfaltuotais kalnų serpantiniais, tad paleisti visą mechanikų karavaną tais keliais organizatoriams būtų reikalų“, – aiškino „Agrorodeo“ komandos lenktynininkas.

Jis sakė, kad specialaus pasiruošimo tokiems etapams nėra – tiesiog ekipažas į automobilį pasiima įvairių įrankių ir atsarginių dalių, kurias gali tekti pakeisti vakare.

Paskutiniai 2018-ųjų Dakaro etapai vyks teritorijose, kurios daugeliui patyrusių dalyvių bus žinomos – aplink Saltą, Beleną, Čilesitą, San Chuaną ir Kordobą greičio ruožai jau yra vykę ne vieną kartą. Tačiau ralio pradžia Peru daugeliui bus mažai žinoma ir čia galima laukti daug netikėtumų – pasak S. Jurgelėno, pirmos 4-5 dienos iki perlipimo per Andus bus „labai galingos“.

