

„Gal leisk man vairuoti greičio ruože rytoj? Nebegalime tiek ratų pramušinėt“, – sugrįžęs į bivuaką ir iš automobilio išlipęs su šypsena veide kreipėsi į savo komandos draugą navigatorius Darius Vaičiulis, pateikęs trumpą dienos apžvalgą.

Vienuoliktasis greičio ruožas. Iš Al Ulos į Janbu

Vienuoliktasis 2021-ųjų etapas. Iš UNESCO pasaulio paveldo sąrašė esančio Al Ulo į Raudonosios jūros skalaujamų krantų Janbu. Vienuoliktasis greičio ruožas Dakaro karius pasitiko 598 kilometrų diena, iš kurių 464 kilometrai reikalavo aktyvuoto kovinio režimo. Iš pradžių žadėtas ilgiausias ir sunkiausias 511 kilometrų greičio ruožas trečiadienio vakarą buvo sutrumpintas dėl nuplauto dalies trasos ruožo. Greičio ruože šį kartą buvo numatytos 70 kilometrų besitęsiančios ir konkrečiu minučių skaičiumi apribotos dvi neutralizacijos atkarpos. Jų įveikimas į bendrą greičio ruožo laiką neįskaičiuojamas. Galiausiai, dieną užbaigė beveik 132 kilometrų pasivažinėjimas iki priešpaskutinių šių metų Dakaro namų – bivuako, kirtus finišo liniją.

Vos už 2 kilometrų nuo bivuako laukęs startas „sugrąžino“ paskutines kelias dienas „poilsiausias“ kopas

Trasos dangos profilis: 46 proc. gruntas, 35 proc. smėlis, 12 proc. kopos, 4 proc. akmenys, 3 proc. išdžiūvę ežerai. Pavarskime šiuos skaičius laukusiais iššūkiais.

Greičio ruožo pradžioje laukė žvyruoti keliai ir siauri kanjonai, leidę užminti akceleratoriaus pedalą iki dugno. Vėliau sekė išplautą vandens greičio ruožo atkarpą pakeitusi pirmoji neutralizacija, kurią pakeitė greitai slėnių sektoriai, smėliu padegtos atkarpos ir vingiuoti žvyrkeliai, nusėti akmenimis, vertę skubiai taikytis prie kintančios dangos demonstruojamų sąlygų ir priderinti tempą. Po kurio laiko „pasitiko“ dar viena neutralizacija ir „šuošis“ į paskutines šių metų kopas.

Prieš akis laukė trumpos II ir III lygio kopų grandinė. Dakaro standartais kopos klasifikuojamos į tris lygius. Jų sudėtingumas priklauso ne nuo kopos dydžio, o nuo jos keteros aštrumo ir smėlio klampumo. Kartais ir labai mažos kopos gali būti labai sudėtingos ir pavojingos. Reikšminga yra ir kopų supustymo kryptis. Daugiausiai pavojų sukelia stačiausia jų vieta, arba lenktynininkų terminais kalbant, laiptas į viršų ir laiptas į apačią, kai nematoma kopos ketera nenuspėjamu kampu smenga žemyn.

Greičio ruožo pabaigoje – bekelės, navigacinių iššūkių kupinos žvyruotos dykumos ir kanjonai, kur kas 100 – 500 metrų keičiantis kursams reikėjo žaibiškos reakcijos siekiant pasirinkti teisingą kelią, vedantį finišo, prie Raudonosios jūros, link.

Devintąją dieną iš vienuolikos - sumaišyti starto laikai

Vienuoliktame greičio ruože ekipažas startavo iš 36-osios vietos, nors vakar finišavo 22-oje vietoje. Lenktynininkų dueto priekyje šiame greičio ruože laukė dešimtis „didžiųjų“ klasėje besivaržančios lenktyninės Dakaro technikos – lėčiausi Dakaro žvėrys – sunkvežimiai. Stumdantis dėl vietos šiame transporto priemonių sumuštinyje ir neturint pakankamai erdvės lenkimui, automobilių kokpituose sėdinčių lenktynininkų organizmams teko apsišarvuoti kantrybe, suvalgyti ne vieną kilogramą smėlio dulkių, laukiant tinkamo momento lenkimui ir stengtis išsilaikyti trasos trajektorijoje, kur reikėjo saugoti ratus, į kuriuos kėsinosi 4 proc. greičio ruožo dangoje numatytų aštrių akmenų. Organizatoriai įspėjo dalyvius, kad primėtytų akmenų galėjo pasitaikyti ir kopų segmente. Tokios dangos kaina ekipažui – du vieno lenkimo metu prakirsti ratai. Galiausiai, praleidęs trasoje 5 valandas ir 20 minutes, 16:30 Lietuvos laiku ekipažas pasiekė vienuoliktojo greičio ruožo finišą, preliminariai 32-oje vietoje.

Koks dienos vertinimas lenktynininkų akimis?

„Aš pasiūliau tokią taktiką Antanui, kad lėčiausią sunkvežimį, tą kuris pusė minutės startavo prieš mus reikia kaip galima greičiau apsilenkti. Visi kiti likę sunkvežimiai startavo kas minutę“, – žodžius lyg žirnius į sieną bėrė navigatorius Darius Vaičiulis.

„Ne mūsų diena, nors buvom ryte susitarę, kad šiandien atvarysim vyriškai. Pasipusčiau padus ir ruošiausi imti tą sunkvežimį, apie kurį prakalbo Darius, iš karto. Lenkimo vietoje buvo labai daug akmenų, nors pagal kelio knygą turėjo būti žvyrkelis. Prisivijom dulkėse tą sunkvežimį, išėjom į trasos trajektorijos šoną, o ten akmenys ir ant vieno akmens abu ratus palikau. Ir viskas. Ir mūsų šios dienos pasirodymas baigėsi. Viskas vyko kokiam 8 kilometre, o vėliau jau važiovom kaip į turgų su močiutės kiaušiniiais. Visas greičio ruožas prieš akis, o mes nebeturim atsarginių ratų. Negaliu pykti ant tų akmenų, galiu pykti tik pats ant savęs. Reikėjo pakentėti kokius 20 kilometrų, bet mes to daryti nenorėjom. Bet viskas gerai. Finišavom ir esam laimingi“, – įkandin jam dienos įspūdžiais dalijosi lenktynininkas 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 priklausančią geriausią rezultatą automobilių kategorijoje. 2018-aisiais Antanas Juknevičius organizatorių oficialiai pripažintas Dakaro ralio Legenda.

Du ratus vieno lenkimo metu paklojęs Juknevičius: pasipustėm padus,
nes trūko kantrybės laukti

