

Populiarumo piką Lietuvoje pasiekusio Dakaro maratono starte 2019-aisiais stovės rekordinis pilotų iš mūsų šalies skaičius. Sociologinių apklausų rezultatai byloja, kad ištvermės lenktynėmis daugiau ar mažiau domisi bemaž 70 proc. Lietuvos gyventojų, o „Dakaras“ praėjusiais metais pateko į internetų dažniausiai naudotų paieškos frazių penketuką. Turint galvoje visus šiuos dalykus, nemažai automobilių sporto gerbėjų puoselėjo viltį, kad legendinės ištvermės lenktynės taps tokiu pat tautą vienijančiu veiksmu kaip ir krepšininkų rinktinė. Deja, nieko panašaus į „Dakaro rinktinę“ nėra ir artimiausiu metu nebus. Štai kodėl.

Rėmėjai - konkurentai

„Visų pirma reiktų pabrėžti, kad kiekvienos komandos startas Dakare yra privati iniciatyva. Sportininkų, startuojančių šiame išskirtinio dėmesio visame pasaulyje sulaukiančiame ralyje, negloboja nei Lietuvos automobilių sporto federacija, nei kokia nors kita valstybės institucija. T. y. visais dalykais, pradedant biudžeto suformavimu, technikos įsigijimu, atsarginėmis detalėmis ir baigiant treniruotėmis, rūpinasi tik patys lenktynininkai. Visiems šiems galvosūkiams spręsti reikia milžiniškų finansinių resursų, todėl komandos grumiasi dėl kiekvieno euro, leidžiančio geriau pasiruošti Dakarui ir tikėtis aukštesnės pozicijos prestižinėse lenktynėse. Kadangi tie eurai privalo būti pagrįsti dėmesiu rėmėjams, lenktynininkų bendradarbiavimas net teoriškai neįmanomas – skirtingos komandos dirba su tose pat verslo srityse veikiančiomis ir tiesiogiai konkuruojančiomis kompanijomis“, – situaciją analizuoja su „General Financing team Pitlane“ komandos lyderis Benediktas Vanagas.

Iš tiesų: vieni pagrindinių Vaidoto Žalos ir Sauliaus Jurgelėno partnerių – žemės ūkio produkcija prekiaujanti bendrovė „Agrorodeo“, o geriausiai matomoje B. Vanago visureigio vietoje švyti konkurentų užrašas „Scandagra“. „General Financing team Pitlane“ bei nepriklausomų žurnalistų „iGo2Dakar“ komandos jau keletą metų dirba su technikos įrangos gamintojų „Stihl“ atstovais, o A. Juknevičiaus – su šių konkurentais. „iGo2Dakar“ automobilio šone matomas automobilių detalių parduotuvių tinklo „Auto Aibė“ pavadinimas, o tiesioginių ar netiesioginių konkurentų šiai įmonei rasime bene kiekvieno sportininko partnerių sąrašė.

„Dakaras kaip tik ir sulaukė tokio didžiulio dėmesio Lietuvoje, nes mes radome būdų kaip apie jį pasakoti taip, kad būtų įdomu žmonėms. Kai šis uždavinys pavyko – mes tapome įdomūs verslo kompanijoms ir derybos dėl bendradarbiavimo įgavo kitą statusą. Kita vertus tai tikrai nerodo kokio nors priešiško tarp pačių Dakare startuojančių sportininkų. Mes kooperuojamės visur, kur tik įmanoma. Tarkim kelionei per Atlantą į Le Havro uostą, o po Dakaro finišo iš Prancūzijos į Lietuvą mūsų technika dažnai keliauja tais pačiais

automobilvežiais. Aš turiu galimybę šiek tiek patrauklesnėmis sąlygomis įsigyti lenktynėms bekele skirtų padangų, todėl padedu jomis apsirūpinti ir Antanui bei Vaidotui. Nepaisant to, mūsų komandos privalo turėti savo skiriamuosius ženklus, savo spalvas ir savo vertybes“, – pabrėžė B. Vanagas.

Randa būdų sutaupyti

„Dakaro“ legenda oficialiai pripažintas Antanas Juknevičius taip pat pastebėjo, kad bendrų sąlyčio taškų tarp maratone startuojančių Lietuvos komandų yra vos keletas.

„Su Vaidu esam sutarę, kad 2019-ųjų maratono *bivuakuose* mūsų serviso sunkvežimiai stovės greta – organizatoriai sudarė galimybes rezervuoti vietas kiekvienoje stovykloje ir mes tai padarėm. Be to, mūsų automobiliai beveik identiški, todėl sprendžiant įvairius techninius galvosūkius galim vienas kitam padėti. Pasirengimo lenktynėms metu mes nemažai kalbėjomės ir radom būdų, kaip sumažinti kai kuriuos kaštus bei efektyviau išnaudoti turimus resursus. Mes tai darom nuoširdžiai ir nepūsdami burbulo. Benas turi savitą „Dakaro“ viziją ir bendradarbiavimo bei pagalbos tautiečiams supratimą, todėl su jo komanda kontaktai minimalūs“, – pripažino A. Juknevičius.

Savo ruožtu V. Žala teigia, kad be Antano minėtų dalybų atsarginėmis detalėmis bei inžinierių sinergijos, visų komandų „bendras vardiklis“ galėtų atsirasti nebent tuo atveju, jei kokia verslo struktūra sutiktų būti lietuviškos „Dakaro“ rinktinės globėja.

„Deja, tam reikia iš tiesų žvėriškai didelių resursų. Kad toks partneris mūsų šalyje atsisuktų veidu į automobilių sportą bent jau šiuo metu atrodo įmanoma tik teoriškai. Praktiškai mus sugebame surinkti tik minimalius biudžetus darbuodamiesi su keliolika skirtingų partnerių“, – teigia V. Žala.

Komercinis renginys

„Dakaro rinktinės“ idėją utopine paverčia dar viena svarbi detalė – pats šių išstvermės lenktynių statusas. Fenomenaliai populiarius ralis bekele yra Prancūzijos kompanijos A.S.O. (Amaury Sport Organisation) kūrinys, praktiškai neturi nieko bendra su FIA (Tarptautine automobilių sporto federacija). Netgi A.S.O. leksikone žodis „lenktynės“ pakeistas į „odisėja“, o FIA naudojamas „priority drivers list“ – į „elite drivers list“. T. y. taip pabrėžiamas renginio savarankiškumas ir įgyjama teisė viską daryti taip, kaip norisi patiems prancūzams.

Tačiau jei kitose pasaulio šalyse į šiuos dalykus greičiausiai niekas pernelyg nekreipia

dėmesio, tai Lietuvoje svarbi kiekviena smulkmena. LASF prezidentas Romas Austinskas praėjusiais metais svarstęs galimybę siųsti į Pietų Ameriką profesionalų kineziterapeutą-masažuotoją, kuris mūsų pilotams padėtų atgauti jėgas po kasdienių alinančių krūvių trasoje, galiausiai turėjo sumanymo atsisakyti. Finansuoti tokio specialisto komandiruotę būtų įmanoma vieninteliu būdu – surandant privačių rėmėjų. Formaliai tokių lėšų skyrimas iš LASF biudžeto būtų traktuojamas kaip prasilenkiantis su teisės aktais.

„Dakaras nėra nei Pasaulio, nei Europos „Cross-Country“ čempionato etapas, neturi ir FIA Taurės varžybų statuso. Kitaip tariant, formaliai jis vertinamas kaip komercinis renginys, o pagal oficialiąją vertinimo sistemą – skirti paramą galima tik minėtą statusą turinčioms arba olimpinėms sporto šakoms. Todėl nepaisant milžiniško Dakaro populiarumo Lietuvoje, padėjusio verslo pasauliui atrasti automobilių sportą, mūsų šalyje šios varžybos oficialiai nieko nereiškia. Net jei kuris nors iš mūsų pilotų Dakarą laimėtų“, – apgailestavo R. Austinskas.

