

Ježij Chmelevskij vardą automobilių sporto senbuviai žino labai gerai. Lietuviai geriausiai žino jo kadaise sukonstruoto 1000 AG monstro, skirto traukos varžyboms, pavadinimą – „Ježmobilis“. Žino ir šio bolido istoriją – avarija skriejant didesniu nei 250 km/val. greičiu.

Ir tik nedidelis būrelis vadinamojo drago gerbėjų yra girdėję, kad jau dvidešimtmetį automobilių traukos varžybose besisukantis sportininkas labiau nei bet ko kito laukia gegužės 21-22 dienomis Kazlų Rūdoje prasidėsiančio naujo varžybų sezono ir nekantrauja, kada galės stoti prie starto linijos.

Pradėjo nuo „Golf GTI“

J.Chmelevskij pasakoja, kad į automobilių traukos varžybas atkeliavo prieš 20-metį. Tuomet vyras įsigijo antros kartos „Volkswagen Golf GTI“ ir, prisipažįsta, prasidėjo jo „karjera“ lenktyniaujant vienoje tiesioje atkarpoje tarp Vilniaus mikrorajonų.

Greitis užkabino, tad po „Volkswagen Golf GTI“ jo garaže atsirado kitas, kiek ypatingesnis, modelis – „Volkswagen Corrado“. Pastarasis patiko, todėl paturėjęs vieną, įsigijo ir antrąjį, tapusi pagrindu garsiajam „Ježmobiliui“.

„Pradžia buvo labai įdomi, nes viską lipdžiau iš standartinio „Corrado“ kėbulą: ir variklį, ir pavarų dėžes, ir viską dariau naudodamas standartinę bazę. O kai nuvažiavome į Lenkiją, į ten vykusias traukos varžybas, vietiniai pasižiūrėjo, kad aš važiuoju su standartinėmis padangomis. Ir pasiūlė man išbandyti specialiai traukos varžyboms skirtas „slick“ tipo padangas. Jie turėjo 15×26 colių skersmens atliekamas, mat kažkodėl visi pasikeitė į didesnes. Aš pagalvojau, kad gal ir verta pabandyti, ir pasiėmiau tas padangas“, – prisimena autosportininkas.

Tačiau pamėginus jas sumontuoti standartiniam „Corrado“ paaiškėjo, kad padangos netelpa į automobilio arkas, tad J. Chmelevskij privalėjo jas išpjaustyti. Po šio darbo automobilis apskritai prarado vaizdą, sako jis, atrodė, kad ratai didesni už visą mašiną.

„Pradėjau kažkokias arkas lipdyti ant to paties kėbulo, supratau, kad proporcijos visiškai neatitinka. Taip gimė sprendimas, kad reikia kurti rėminį automobilį“, – prisimena pašnekovas.

Priėmus tokį sprendimą buvo padarytas ir lengvo, plastikinio, kėbulo maketas, pagaminta reikiama forma, apklijuota. Visgi procesas užtruko ilgai, mat vienas meistras, pažadėjęs suvirinti rėminę konstrukciją, niekaip nepradėjo darbų, kad ir kaip buvo raginamas.

Galiausiai kone už savikainą J. Chmelevskij pagelbėti pasisiūlė „EAMV Motorsport“ specialistai.

„Ir padarė. Žinoma, pradžioje į šitą automobilį buvo sumontuotas ne tas variklis, kita pavarų dėžė, nes paprasčiausiai neturėjau pinigų, teko suktis su tais pačiais agregatais. Bet taip ir prasidėjo“, – šypsojosi traukos varžybų senbuvis, prisipažinęs, kad nuo idėjos gimimo iki bandymų trasoje praėjo kone dveji metai.

Pirmi bandymai reikalavo drąsos

Pašnekovas prisimena, kad pirmą kartą „Ježmobilis“ buvo bandomas Kėdainiuose esančioje trasoje. Pirmą kartą nuspausti akceleratorių buvo ganėtinai baisu, nors ir važiuoti teko nenaudojant visos galios. Visgi tai, anot J. Chmelevskij, natūralu, mat net ir po žiemos pertraukos išvažiavus į trasą visuomet būna daug adrenalino, prie kurio netrukus priprantama.

„Tačiau tada buvau nevažiavęs varžybose kone trejus metus, tad tikrai jautėsi, kad automobilis „traukia“. Žinoma, toks tikslas ir buvo. Kai jį konstravome ir manęs klausė, per kiek aš noriu įveikti ketvirtį mylios, sakiau, jog noriu neperkopti 10 sekundžių ribos. Bet apetitas augo, tad vėliau šis skaičius sumažėjo iki 9 sekundžių, o dabar norisi ir 8 sekundžių ribos neperlipti“, – dalinosi J. Chmelevskij.

Jis prisimena, kad ne viskas ėjosi sklandžiai, mat ėmus didinti „Ježmobilio“ galią, ėmė byrėti transmisija. Teko kreiptis į automobilių sportui pavarų dėžes gaminančią „Samsonas Motorsport“ įmonę – pastaroji pasirinko sekvencinę pavarų dėžę ir tuomet, pasakoja pašnekovas, problema išnyko.

„Silpnų vietų buvo ir daugiau, tačiau visuomet taip būna: keli galią, kažkas išlenda, tobulini tą vietą, vėl didini galią, ir vėl problemų atsiranda. Visuomet yra veiklos“, – tikina jis.

Po avarijos paprašė nebelenktyniauti

Bene garsiausiai „Ježmobilis“ nuskambėjo tada, kai J. Chmelevskij patyrė avariją varžybų trasoje Estijoje. Ir tokią, kad iš automobilio liko metalo laužas, o jam pačiam prireikė medikų pagalbos.

„Toje trasoje aš buvau dar prieš metus, tada pasiekiau savo absoliutų greičio rekordą. Pavyko išvystyti 298,5 km/val. Ir tada man estai sakė, kad turėčiau važiuoti į šonaslydį, nes automobilį mėto po visą trasą. Tada kartu buvo žmona, kuri šiaip jau retai važiuoja į varžybas, prisimenu, sakiau jai, kad tikrai į šitą kreivą šleivą trasą daugiau negrįšiu, nes čia

baisu važiuoti“, – pasakoja J. Chmelevskij.

Tačiau nutiko kitaip. Tais metais varžybų sezonas buvo nykus, norėjosi kažkur startuoti, tad drauge su bendražygiais sportininkas nuvažiavo į Estiją. Kaip vėliau buvo skelbiama varžybų protokole, J. Chmelevskij su „Volkswagen Corrado“, pramintu „Ježmobiliu“, startavo vienintelį kartą. Automobilis, pasiekęs trasos vietą, kur buvo matuojamas greitis, jau buvo išvystęs 269 km/val. greitį ir staiga tapo nevaldomas – metėsi į šoną, ten „pagavo“ žolės ir purvo, dėl ko daug kartų vertėsi.

Sudaužyta buvo viskas, liko tik rėminė konstrukcija ir stogas. Parašutas, buvęs automobilyje, nė nespėjo išsiskleisti, o visos smulkios dalys, tokios, kaip degalų bakas ir panašiai, buvo tiesiog išplėsti ir ištaškyti po trasą avarijos metu. Laimei, J. Chmelevskij apsaugojo lankų konstrukcija.

„Iš karto po avarijos paskambinau žmonai, pasakiau, kad aš gyvas, sveikas, tik negrįšiu namo, nes esu ligoninėj. Žmona atvažiavo į Estiją ir tuomet paprašė manęs palikti šitą sportą. Kai išgirdo, kad negaliu to padaryti, pareiškė, kad jeigu ir toliau lenktyniausiu, skirsis. Pasakiau, kad kaip bus, taip, bet pažadėti, kad nevažiuosiu, negaliu – nenoriu. Ir taip išėjo, kad šitoj vietoj ji jau turėjo nusileisti“, – prisimena pašnekovas.

Dabar prisimindamas šiurpią avariją jis sako, kad automobilis buvo išties sunkiai valdomas, mat jo galia buvo didelė, siekė daugiau nei 1000 AG. Į priekį jį varė visi keturi ratai, o abu diferencialai buvo blokuoti. Tad startuojant iš vietos kasdavosi visi keturi ratai, o menkiausias nelygumas priversdavo „Ježmobilį“ pašokti į orą.

Kitas automobilis - po poros metų

J.Chmelevskij pasakoja, kad per porą metų po avarijos padedamas kolegų susikonstravo kitą traukos lenktynėms skirtą automobilį. Tiesa, pirmi startai su juo nebuvo patys jaukiausi, pripažįsta pašnekovas.

„Bandžiau važiuoti ne „gazes-dugnas“, su maža galia. Žinoma, baimių buvo, bet juk pats žinai, kodėl ten sėdi – tam, kad važiuotum. Niekas kitas jos už tave nereguliuos, neišbandys, turi tą padaryti“, – kalba sportininkas.

Tačiau sukonstruotas bolidas jam išties patiko, jau po pirmųjų bandymų suprato, kad kūrinys yra kur kas stabilesnis, mat buvo pakeista pavarų dėžė, kitaip sumontuotas variklis, priekinis diferencialas sublokuotas ne 100 proc., tad nuo apkrovos galėjo prasisukti.

„Po to didinome galią, išbandėme, pasižiūrėjau, kad ir su didesne galia mašina važiuoja.

Teko išbandyti ją neblogoje trasoje Lenkijoje, Suvalkuose, tai ketvirtį mylios įveikėme per 8,7 sekundės“, – prisiminė J. Chmelevskij.

Lengviau, bet reikia tūkstančių

Patyręs traukos lenktynių dalyvis pasakoja, kad norint šiandien startuoti ketvirčio mylios išbandyme susikonstruoti tam tinkamą automobilį savotiškai lengviau. Pirmiausia dėl to, kad dabar viską galima nusipirkti ir dauguma mazgų jau yra išbandyti.

„Anksčiau nebuvo ir žinių, ir pinigų, reikėjo visko ieškoti automobilių sąvartynuose, konstruoti, bandyti. Dabar iš tos pusės gerokai lengviau“, – kalba autosporto meistras.

Tik, neslepia jis, yra išlygų.

„Jeigu nori keturiais ratais varomo automobilio, kuris šiaip jau netinkamas traukos lenktynėms, tokį susikonstruoti dabar lengviau nei anuomet. Bet jeigu nori būti konkurencingas visiems, kurie važiuoja su „dragsteriais“ ar „strėlėmis“, tada reikia tokį pirkti, pats nesusikonstruoti. Reikia pirkti rėmą arba iš karto neužbaigtą projektą, bet asmeniškai man visi tie amerikietiški projektai, kur 20 metų atvažinėję, prilygsta naudotiems automobiliams, dvidešimtmetį po lietuviškas druskas žiemą važinėjusiems. Aišku, gal ir norėtusi kažko šviežesnio, bet pačiam gamintis – žinių trūksta“, – dilemą aiškina žinovas.

Pasak jo, bene brangiausia dalis šiame sporte – bolido variklis, mat jo priežiūra reikalauja daugybės lėšų. Kalbant apie tai, kiek galėtų kainuoti traukos varžyboms skirtas projektinis automobilis, J. Chmelevskij sako, kad daug kas priklauso nuo laiko, per kurį norima įveikti ketvirtį mylios.

„Greičiausiai automobiliui reikėtų skirti apie 20 tūkst. eurų. Žinoma, suma priklauso ir nuo pasirinkto kėbulo – jei šis senas, galbūt ir pavyks į šį skaičių įtilpti“, – svarsto žinovas.

Laukia pirmo sezono starto

Nors atrodytų, kad daugiau nei 20 metų traukos lenktynėse praleidęs J. Chmelevskij jau išbandęs ir pasiekęs viską, vyras neslepia, kad tikslų dar yra. Didžiausias – dabartinį traukos varžyboms skirtą automobilį pasitobulinti taip, kad šis leistų varžybose ketvirtį mylios įveikti per mažiau nei 8 sekundes. O antras jo noras – važiuoti.

„Nebenoriu ieškoti didelės galios – pernai ir užpernai spėjome „susprogdinti“ daug variklių, gana. Dabar jau turime surinktą variklį, tikiuosi, bus 800-900 AG, bet kiek bus, su tiek ir važiuosiu. Pavargau jau nuo darbų, konstravimo – laukiu starto Kazlų Rūdoje“, – prisipažįsta

sportininkas, nekantriai laukiantis pirmojo „Lietuvos drago čempionato“ etapo Kazlų Rūdoje.

Čia, Lietuvos kariuomenės naudojamame aerodromo pakilimo take, gegužės 21-22 dienomis įvyks pirmosios šių metų traukos varžybos, kuriose, žada organizatoriai, laukia gausybė staigmenų ne tik sportininkams, bet ir žiūrovams. Viena jų – galimybė pačiam tapti traukos varžybų dalyviu ir sezono pabaigoje startuoti varžybų trasoje.

Vienas laimingasis, įsigijęs bilietą per „Paysera“ sistemą į kažkurį iš laukiančių „Lietuvos drago čempionato“ etapų, gaus ne tik progą startuoti, bet ir savaitę laiko trukmės mokymus su automobilių traukos sporto profesionalais, homologuotą varžyboms skirtą aprangą bei sėdėti į specialiai šioms varžyboms „1nsane“ variklio galios didinimo specialistų paruoštą BMW.



Lietuvos „drago“ legenda apie avariją 269 km/val. greičiu, šimtus „arklių“ ir itin laukiamą sezono pradžią

