

Su nesklandumais susitvarkęs Antanas Juknevičius pasiekė antrąjį greičio ruožo finišą

„Dakaras tikrai prasidėjo“, – po pirmojo Dakaro greičio ruožo finišo dalijosi įspūdžiais olimpinę ramybę ir nepataisomu optimizmo užtaisų spinduliuojantis KREDA komandos lyderis, 3 atsarginius ratus prakirtęs lenktynininkas Antanas Juknevičius.

Antrasis greičio ruožas. Biša - Vadi al Davasyras

Antrajame 2021-ųjų metų Dakaro nuotykių ištroškusių dalyvių laukė 457 kilometrai greičio ruožų išbandymų keliamo džiaugsmo rankoms, kojoms ir galvoms su 135 kilometrų pervažiavimu bendrojo naudojimo keliais iki greičio ruožo starto ir 93 kilometrais, finišavus lekiant iki naujųjų Dakaro ralio dalyvių namų – Vadi al Davasyro stovyklos.

Trasos dangos profilis: 82 proc. smėlio, 5 proc. žvyruotų kelių, 13 proc. kopų. Akyse dominuojanti geltona spalva su retkarčiais pasirodančiais balto smėlio vaizdais. Ką tai reiškia išvertus į žmonių kalbą? Pabandykime dekonstruoti.

457 kilometrų greičio ruože Dakaro dalyvius pasitiko skirtingų kelio dangų ir jų diktuojamo proto, pageidautina, tempo mišinys lekiant koviniu režimu 4-7 valandas (priklausomai nuo startinės pozicijos, tempo ir klaidų skaičiaus). Dalyvių šaltą protą ir savitvardą visais gamtos motulės sukurtais būdais tikrino besikeičiančios dangos ir prie jų verčiančios prisitaikyti sąlygos: žvyras, išdžiūvusių upių kanalai, kanjonų masyvai, minkštas ir klampus smėlis. Puikus išbandymas technikai ir žmogui.

Pirmoje trasos dalyje dalyvių laukė 30 kilometrų geltono smėlio mažiausio aukščio kopų masyvas. Dakaro standartais tokios kopos klasifikuojamos kaip I lygio kopos. „Norint prisidaryti reikalų, didelių kopų nereikia, prisivirti košės užtektinai galima ir mažose kopytėse, o geriausias to įrodymas – paėjusiųjų metų patirtis“, – pasakojo Dakaro ralio legenda pripažintas Antanas Juknevičius, dykumose ir smėlynuose nardantis kaip žuvis vandenyje.

Tos pačios greičio ruožo dalies pabaigoje – klaidų neatleidžiantys ir verčiantys už jas susimokėti brangiausia Dakaro valiuta – laiku, navigaciniai iššūkiai. Pastaruoju metu šalyje siautę stiprūs vėjai užklojo kelius ir jų sankryžas biria medžiaga, dėl kurios organizatorių užmintą mįslę dėl teisingo maršruto šturmanams įminti buvo dar sunkiau. Dėl šios priežasties, sukaupę visą patirtį ir profesinę nuojautą komandos vedliai turėjo akimirksniu klaidziamame kelyje pasirinkti teisingus kursus, ir nepasiduodami pagundai nuklysti nuo teisingos trajektorijos, vesti savo transporto priemonę finišo link. Greičio ruožo pabaigoje sportininkų laukė vaizdinga „atvirojo kosmoso“ atkarpa dykumoje, įrėmintą didelių ir atvirų kalnų kanjonų peizažu.

Su nesklendimais susitvarkęs Antanas Juknevičius pasiekė antrąją greičio ruožo finišą

Saudo Arabijos vietovių ir dangos kokteilis, lydymas transporto priemonių mišinio prie starto linijos



Lenktynių organizatoriai antrąją greičio ruožą nusprendė dar šiek tiek pasunkinti, sumaišę skirtingų klasių transporto priemonių starto laikus. Sekmadienį 45-oje vietoje finišavęs KREDA ekipažas buvo nustumtas į 72-ąją starto poziciją pirmadienio rytą, į priekį privalėjęs užleisti ne vieną dešimtį lėtų sunkvežimių, lengvųjų prototipų ir SSV motobagių. Stumdantis dėl vietos šioje transporto priemonių mėsmaleje ir neturint pakankamai erdvės lenkimui, automobilių kokpituose sėdinčių lenktynininkų organizmams teko apdoroti ne vieną kilogramą dulkių ir važiuoti lėčiau savo galimybių ribos, laukiant tos tinkamos akimirkos lenkimui.

Remiantis lenktynių reglamentu, „Priority list“ (liet. k. elitinis sąrašas) esantys lenktynininkai turi galimybę būti perkelti rikiuote aukštyr kitos dienos greičio ruožo startui, jeigu dėl kokių nors kliūčių finišą pasiekė žemesnėje vietoje ir kitą dieną nori pradėti nuo aukštesnės pozicijos, siekdami išvengti pavojingo lėtesnių bolidų lenkimo trasoje, kur kovojama dėl kiekvieno trasos centimetro.

Toks noras turi būti formalizuotas komandos navigatoriaus pateiktu oficialiu prašymu organizatoriams, tačiau Antanas Juknevičius, kaip į tokį sąrašą įtrauktas lenktynininkas, nusprendė tokia teise nepasinaudoti ir įveikti organizatorių paruoštus iššūkius savomis jėgomis. Tokį pasirinkimą jis priėmė ir praėjusių metų Dakare.

Į Dakarą sugrįžusios kopos

Beribiai smėlynai ir kvapą gniaužiančio kopos – aukščiausios prabos Dakaro simboliai, papuošiantys ir vainikuojantys viską, su kuo asocijuojasi Dakaro ralis nuotykių ieškotojų dvasia gyvenantiems Dakaro kariams. Praėjusiais metais susilaukę kritikos dėl smėlynų ir beribių dykumų trūkumo trasose, šiemet A.S.O. (organizacija nusprendusi sunkiausią pasaulio ralio maratoną „perkelti“ per Atlanto vandenyną ir „apgyvendinti“ Arabijos

Su nesklaidumais susitvarkęs Antanas Juknevičius pasiekė antrąjį greičio ruožo finišą

pusiasalyje) nusprendė nekaitinti ir taip įkaitusių galvų bei nuo pirmųjų greičio ruožų leisti pasidžiaugti beribių smėlynų džiaugsmis.

Kaip šią dieną vertinta lenktynininkai?

„Vienas geriausių greičio ruožų. Ko gero, faktiškai tokio praėjusiais metais nei vieno nebuvo. Dakarinis, estetiškai gražus ir apskritai, labai geras greičio ruožas, kokių norėtusi kiekvieną dieną. Ir gerų kopų buvo, o jos visada džiugina. Nebuvo nei vieno, kuris būtų gyręs pernykštį Dakarą, nes jis buvo nykiausias įmanomas Dakaro šešėlis. O šiemet jau visai kita istorija. Turiu prisipažinti, kad šiek tiek susimakalavau pačioje greičio ruožo pradžioje, lenkdamas vieną priekyje startavusių lėtesnių bagių. Pamačiau turistų mašiną – išsigandau, žaibiškai spaudžiau stabdį ir pasėdom. 7-8 minutes teko pasidarbuoti su lopeta kasant smėlį. Ir labai gaila, nes per tą laiką labai daug jau aplenktų mašinų mus aplenkė“, – finišavęs pasakojo lenktynininkas Antanas Juknevičius.

„Taip, taip. O tada vietoj to, kad važiuotum savo tempu apie 170 km/h, važiuoji lėtesniame traukinyje, kurio maksimalus išvystomas greitis siekia apie 130 km/h“, – pritariamai tarė komandos navigatorius Darius Vaičiulis.



„Taip, lenkti buvo sunku, bet sugebėjome daug vietų susigražinti, bet dulkėse nukirtome ratą. O lenkimas akloje zonoje Dakare – visiška loterija. 10 kartų viskas pasiseka, bet tas 1 kartas gali būt lemtingas, o tada jau tenka šokti iš automobilio ir kipti į darbus, bet čia tik smulkmenos. Prieš pat paskutinį kelio tašką mums sustreikavo kuro siurbliai ir pradėjusi „čiaudėti“ mašina užgeso. Nei vienas neveikė, įsijungėm atsarginį, bet situacijos tai negerino ir buvome visiškoje neviltyje, bet po to dar kartą sujungėm abu siurblius ir pradėjom važiuoti. Tai nutiko likus 160 kilometrų iki finišo. Atvažiuovom į finišą su „čiaudančia“, trūkčiojančia mašina. Abu siurblius sujungę turim apie 3 barus spaudimo, bet mūsų šaunūs mechanikai viską sutvarkys ir išsiaiškins, kur buvo problema. Esame laimingi būdami finiše“, – optimizmo neprarandantis pridūrė lenktynininkas Antanas Juknevičius.

Su nesklandumais susitvarkęs Antanas Juknevičius pasiekė antrąjį greičio ruožo finišą

Startavusi greičio ruože iš 72-tos pozicijos, KREDA komanda, kaip pernai atsidūrė sunkesnės ir lėtesnės technikos sumuštinyje, kur kantriai, laukdama tinkamiausio momento atlikti vieną lenkimą po kito, skęsdama dulkių kamuoliuose kilo pozicijomis aukštyn. Galiausiai, praleidę trasoje 5 valandas ir 13 minučių, 14:30 Lietuvos laiku ekipažas pasiekė finišą, preliminariai 40-oje vietoje.

KREDA komandos lyderis – Antanas Juknevičius yra labiausiai patyręs lietuvis lenktynininkas, 2021-iais, pradėjęs savo 12-ąjį Dakarą. Smėlynus ir dykumas laikantis savo stichija, Dakaro panku vadinamas lenktynininkas yra tris kartus pagerinęs Baltijos šalims priklausanti geriausią rezultatą automobilių kategorijoje. 2018-aisiais Antanas Juknevičius organizatorių oficialiai pripažintas Dakaro ralio Legenda.

