

Dakaro senbuviai vienbalsiu teigia, kad nors maratoną perkėlus iš Afrikos į Pietų Ameriką trasos išliko tokios pat pragariškai sunkios, visgi kasdien sportininkus lydinti rizika akivaizdžiai kitokia. Didžioji dalis trasų driekiasi sąlyginai netoli nuo civilizacijos, todėl apkūlus automobilį ar padarius navigacijos klaidą sulaukti žiūrovų ar netgi savų mechanikų pagalbos yra ne kažką sudėtingiau, nei kelkraštyje Vilnius – Molėtai „susitranzuoti“ pakeleivingą mašiną.

Ar šie dalykai pakeitė startuojančių Dakare požiūrį į pagalbos varžovams suteikimą? Kada sustoti privalu? Kokios nerašytos taisyklės reglamentuoja sunkiausiomis pasaulyje tituluojamų varžybų dalyvių santykius?

Privaloma ekipiruotė

Pradėti reiktų nuo to, kad kaip ir Afrikoje, taip ir Pietų Amerikoje vykstančių lenktynių dalyviai privalo su savimi turėti specialų būtiniausios pagalbos paketą – vaistinėlę su šūsnim tvarsliaivos ir medikamentų, varžčius („žgutus“), signalinių raketų, fakelų, iš foliją primenančios medžiagos pagamintą antklodę, jei tektų nakvoti šaltyje, 10 litrų vandens atsargas, žiebtuvėlį ir t. t.

Pats neįprasčiausias dalykas – veidrodelis, kuriuo būtų galima vaikyti „saulės zuikučius“ ir taip žybsint atkreipti gelbėtojų sraigtasparnio komandos dėmesį. Kaip sukomplektuotas toks paketas, atidžiai tikrinama techninės komisijos metu.

Kad šie dalykai gyvybiškai svarbūs byloja liūdna statistika: per keturis Dakaro gyvavimo dešimtmečius su šiuo maratonu siejamos 69 aukos. Tarp 28 įvykių 19 buvo susijusių su motociklininkų varžybomis, 7 – su automobilių ir sunkvežimių ekipažais. 2 dalyviai žuvo išiplieskus konfliktui su vietiniais sukilėliais. Dakaras nusinešė 26 žiūrovų ir net 14 žurnalistų bei ralio rengėjų gyvybių.

Stotų tik dviem atvejais

Pirmieji mūsų šaliai lenktynininkai, išvažiavę su kuklesniu pasirengimu nei savaitgalį prie Kuršių marių traukiantys žvejai, prisipažįsta, kad metams bėgant jų pačių požiūris į pagalbą varžovams kinta drauge su įgyjama patirtimi. Aurelijus Petraitis, šiais metais puoselėjęs planus Dakare startuoti sunkvežimiu, o 2009-aisiais Argentinoje ir Čilėje vykusiame maratone finišo liniją kirtęs 25-as, prisipažįsta ne kartą likęs smarkiai nusivylęs, kai pagelbėję keliems įstrigusiems varžovams, vėliau patys iš tų pačių ekipažų nesulaukė jokios pagalbos ir buvo priversti iš lenktynių pasitraukti.

„Dakaras – asmeniškai tau skirta Dievo dovana, o ralis – ne komandinis žaidimas. Nuvažiavus į dykumą atsisakyti tos dovanos ir aukotis gelbstint savo klaidose klimpstančius kitus vairuotojus galima ir aš pats tai dariau pirmosiose lenktynėse. Tačiau vėliau supranti, kad sustoti ir padėti kitiems būtina tada, jei pavojus kyla žmonių gyvybei“, – dėstė A. Petraitis.

Tuometinis Aurelijaus šturmanas – Antanas Juknevičius, šiais metais oficialiai pripažintas Dakaro legenda, laikosi panašios pozicijos.

„Dabar aš stočiau aiškiai matydamas, kad kažkam atsitiko nelaimė – avarijos metu nukentėjo ekipažo nariai, jei automobilis dega, kažkas negali išlipti ar pan. Tokiais atvejais netgi organizatoriai analizuoja palydovinio sekimo prietaisų duomenis, kiek kur kada buvo sugaišta laiko, ir visas tokias minutes kompensuoja. Visais kitais atvejais stočiau padėti tik tiems žmonės, kuriuos pažįstu. Tarkim, tikrai žinau, kad mažiausiai 5 ekipažai, startuojantys prieš mus ir mažiausiai 5, važiuojantys už mūsų, tikrai neaukotų savo rezultato matydami kokią nors mūsų nesėkmę ar klaidą. Greičiausiai aš elgčiausi su jais taip pat. Bet visada yra bičiulių ratas, kurių gelbėti eičiau spjovęs į viską. Kita vertus, klaidas padarę ir nesulaužytą automobilį užklampinę sportininkai patys puikiai suvokia, kad išsikapanos savarankiškai, todėl stabdyti važiuojančius geriau nėra korektiška. Šios nerašytos taisyklės laikomasi gana griežtai ir varžovų pagalbos paprastai prašoma prireikus kokios nors detalės ar įrankio“, – dėsto A. Juknevičius.

Laikas gaišamas ne visada

„CRAFT Bearings“ komandos pilotas papasakojo apie kuriozišką įvykį, nutikusį prie penkerius metus, kai viename greičio ruože paklydo visai netoli finišo ir atsitiktinai rado taip pat stipriai „nublūdinusius“ ir užpelkėjusioje upės pakrantėje beviltiškai užklimpusius varžovus iš Ispanijos.

„Jau temo, ryšio nebuvo, o išsikapanoti pačiam – jokių galimybių. Tikėtis, kad dar kažkas padarys analogišką klaidą ir atsidurs toje vietoje, taip pat nerealu. Aš jiems pažadėjau grįžti po finišo ir kai iš tiesų sugrįžau, tie vyrai dėkojo atsiklaupę ant kelių. Žinoma, sustodamas visuomet aukoji savo rezultatą ir tais atvejais, kai artimiausi varžovai rikiuojasi visai greta vienas kito, tokie sprendimai būna skausmingi. Kita vertus labai dažnai būna taip, kad pats sugaišdamas viso labo porą minučių, kažkam išgelbėji visas lenktynes. Tai padaręs bendražmogiška prasme jautiesi iš tiesų gerai“, – prisiminė A. Juknevičius.

Benediktas Vanagas dėstydamas savo poziciją ir užmojus padėti varžovams teigė, kad vienas dalykas yra šventas – gelbėti tuos, kurių gyvybė pakibusi ant plauko.

„Taip elgiasi absoliučiai visi, net besigrumiantys dėl nugalėtojo titulo. Kadangi organizatoriai GPS prietaisais seka kiekvieno automobilio judėjimą, laikas sugaištas kažką gelbstint vėliau yra išimamas iš jų rezultato, todėl jie niekuo nerizikuoja. Šiaip sportininkus galima skirstyti į keletą kategorijų. Vieni nestoja niekam padėti, nes važiuoja rezultatui arba mano esantys greiti. Kiti sustoja, nes yra natūraliai geraširdžiai žmonės arba tikisi sulaukti adekvačios reakcijos, jei pagalbos reikės patiems“, – sakė „General Financing team Pitlane“ lyderis B. Vanagas.

Beje, pastaraisiais metais visuose Dakare startuojančiuose automobiliuose sumontuota GPS įranga su specialiais davikliais, kurie automatiškai išsiunčia pagalbos signalą, kai visureigis apsiverčia.

Pašalinė pagalba draudžiama

Ketvirtą kartą Dakarą šturmuojantis „Agrorodeo“ pilotas Vaidotas Žala teigė turėjęs pakankamai progų pats sau atsakyti į klausimus kada, kodėl sustoti-nesustoti matan įstrigusius varžovus.

„Be abejonės, pamatęs savus – Benedikto ar Antano – ekipažus būtinai stočiau klausti ar galiu būti kuo nors naudingas. Tam tikri moraliniai įsipareigojimai išlieka visose situacijose. Kita vertus, jei automobilis tiesiog įklimpęs smėlyje ir jį reikia paprasčiausiai išsikasti, daugeliu atvejų sustojęs paprasčiausiai rizikuotum paskęsti pats. Kopose iš tiesų yra labai daug specifikos ir daug erdvės suklysti, todėl viską vertinti reikia labai atidžiai. Mes jau turėjom nemažai pamokų, kad gelbėti užklimpusius įmanoma tik pasikinkius sunkvežimius. Su paprastu visureigiu pavyktų nebent atversti ant šono ar stogo gulintį automobilį, jei tik tokia bėda nutiktų ant kieto grunto, – vardijo V. Žala. – Mes nelinkę skirstyti ar kažkas prašo pagalbos dėl technikos gedimo, ar dėl vairavimo klaidos: nuo pastarųjų niekas nėra apdraustas. Nebent jei kažkas pasirodytų iš tiesų esąs visiškai avantiūristas, neadekvačiai vertinantis situaciją trasoje ir dėl to nuolat stringantis“.

Vaidotas taip pat pastebėjo, kad praėjusiais metais – ypač antroje lenktynių pusėje – dėmesingumo ir geranoriškumo lygis tikrai buvo labai aukštas.

Dakaro ralyje taip pat draudžiama bet kokia pašalinė pagalba – jeigu ekipažas sustojo dėl gedimo trasoje, remontuoti galima tik savo turimais bei iš kitų dalyvių pasiskolintais įrankiais bei detalėmis. Bivake automobilius remontuojantys mechanikai, sužinoję apie bėdą trasoje, negali važiuoti į vietinę „Auto aibę“, nupirkti reikalingas dalis ir jas atvežti bei sumontuoti sustojusiam ekipažui. Tačiau tai – teorija. Praktikoje vyksta ir kitaip – sklando ne viena istorija, kaip mechanikai pagelbėdavo trasoje įstrigusiems ekipažams. Juolab kad

Dakaro ralio organizatoriai griežčiau kontroliuoja tik lyderius, o į „galiorką“, ypač antroje maratono dalyje, linkę žvelgti pro pirštus.

Padėti lenktynininkams trasoje negali ne tik mechanikai, bet ir kiti komandų nariai – net ir nepriklausomų žurnalistų ekipažuose, kaip „iGo2Dakar“, sumontuojami organizatorių GPS siųstuvai, kurie fiksuoja automobilio buvimo vietą. Pastebėjus įvažiavimą į trasą ir priartėjimą prie sugedusio ekipažo, lauktų didelė bauda.

Tekstas ir nuotraukos „iGo2Dakar“



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?



Važiuoti negalima padėti. Kur dėtų kablelį Lietuvos Dakaro ralio dalyviai?

