

"Ātruma Cilts – Motors un Sports"

Masu informācijas līdzekļa
reģistrācijas numurs:
000703384

Izdevējs:
SIA "CorpMedia"
Reģistrācijas Nr. 43603029624
Direktors: Kristians Rozenvalds

Adrese: Bauskas iela 58a, Rīga, LV-1004
E-pasts: corpmedia@corpmedia.lv
tāl.: +371 661 00300
<http://www.corpmedia.lv>

Druka:
Poligrāfijas grupa "Mūkusala"

Metiens:
5000 eks.

Redakcija:
Adrese: Bauskas iela 58a, Rīga, LV-1004
E-pasts: AtrumaCilts@CorpMedia.lv
tāl.: +371 661 00300
Fakss: +371 671 03006
Mob.: +371 26624466

Redaktors:
Ilze Aperāne
E-pasts: Ilze.Aperane@CorpMedia.lv
Direktors:
Pauls Bensons
E-pasts: Pauls.Bensons@CorpMedia.lv

Žurnālisti:
Ilze Aperāne, Pauls Benons, Kristians
Rozenvalds, Pauls Timrots, Oskars Miķelsons,
Līga Stirna, Sanita Pelēķe, Linda Jansone,
Mārtiņš Berts.

Literārā redaktore un korektore:
Inta Rozenvalde

Makets:
Uldis Bertāns, (Soul.lv)

Vāka foto:
Jānis Saļms, (Go4Speed.lv)

Abonēšana un izplatīšana:
tāl.: +371 66100300
Fakss: +371 67103006
Mob.: +371 26624466
E-pasts: Abonesana@CorpMedia.lv

Reklāmas ievietošana:
tāl.: +371 66100300
Fakss: +371 67103006
Mob.: +371 26624466
E-pasts: Reklama@CorpMedia.lv

Ātrums, lai gūtu panākumus!

Šis žurnāls ir visiem tiem, kurus nebiedē degvielas smārds, jeb, kā sāka mans kolēģis Pauls Timrots, tiem, kuriem ir kaut nedaudz benzīna asinīs. Tomēr, šī gada augustā uzsākot žurnāla "Ātruma Cilts" izdošanu, es vēlējos panākt, ka žurnālu par savējo sauc ne tikai tie, kas jau ilgstoši un ikdienā ir saistīti ar ātrumu un motoriem. Es gribēju, lai šis žurnāls kļūst par interesantu lasāmvielu arī visiem pārējiem, tādējādi piesaistot ātruma ciltij, spēkratiem un sportam aizvien jaunus pulkus.

Es pats par motoru sportiem interesējos pasīvi. Tik vien, kā mājās šad un tad paskatos jaunumus televizorā un internetā. Mani lietus laikā neatradīsiet krūmos gaidām rallija mašīnas vai vērojot motokrosu, pašam stāvēt dubļos. Taču kā izdevējs, kurš ir apņēmis nodrošināt profesionālu šī žurnāla turpmāko iznākšanu, esmu bijis spiests motoru sportā iedziļināties un ar katru brīdirodu aizvien vairāk interesantu un ikdienā aktuālu lietu. Tagad tik jānāk tās pasniegt arī citiem.

Žurnāla veidotāju kolektīvā, šķiet, esmu vienīgais patiesi "nesaslimušais" ar šo savdabīgo "trakuma paveidu", taču te saskatu arī priekšrocību. Runa ir ne tikai par svaigām asinīm diskusiju telpā, apspriežot ātruma, motoru un sporta pasaulē notiekošo, bet arī par iespējamo skatu no malas uz lietām, kuras, no iekšpuses raugoties, bieži vien liekas pašsaprotamas.

Un tā, izrādās, ar jaunu skatienu var paraudzīties arī uz visiem it kā tik labi zināmo kartingu, turklāt atrast tajā tik daudz iepriekš pat nenojausta. Izrādās arī, ka par ātrumu interesējas ne tikai motoru trenkātāji, bet arī Latvijā labi pazīstamas un populāras dziedātājas. Izrādās, ka sporta mašīnas pilots ir interesants sarunu biedrs, spriežot par politiku un satiksmi Latvijā. Un ja saistoši izklāsta, arī raksti par vēsturi un kino var būt interesanta lasāmviela tiem, kuri citkārt šādām tēmām uzmanību nepievērš.

Esmu pārliecināts, ka daudz kopīga ir visiem ātruma faniem, neatkarīgi no viņu iecienītā seguma un vides – visiem, kas brauc pa asfaltu, granti, dubļiem, pa ceļu un bezceļu, pa ūdeni un gaisu. Mēs centīsimies viņus visus apvienot vienā žurnālā, lai meklētu kopīgo, nevis atšķirīgo.

Kristians Rozenvalds žurnāla izdevējs



NOSLĒGUSIES PASAULES MOTOKROSA SEZONA

Ar sacīkstēm Itālijā ir noslēdzies pasaules motokrosa 2010. gada čempionāts. Savās mājās par pasaules čempionu MX1 klasē tika kronēts itālis Antonio Kairoli. Kopvērtējumā labākais no Latvijas ir Matīss Karro, kurš MX2 klasē ierindojās 16. vietā, bet Augusts Justs palika 63.

MX1 klasē čempionu titulu Antonio Kairoli bija nodrošinājis jau savlaicīgi, iepriekš uzvarot 11 atsevišķos braucienos. Tāpēc Itālijas posmā itālis uz starta nemaz neizgāja. Kopvērtējumā otrajā vietā ierindojās beļģis Klemēns Desaljē, kurš bija arī viens no pēdējā posma uzvarētājiem. Latvijas pārstāvji šajā

sezonā šajā klasē punktus neizcīnīja. MX2 klasē par čempionu kļuva Mārvins Muskins no Francijas, viņš 30 braucienos izcīnīja 13 uzvaras. Arī šajā klasē pēdējā posma uzvarētājam Kenam Ročenam no Vācijas kopvērtējumā nācās samierināties ar otro vietu. Savukārt mūsu Matīss Karro pirmajā no diviem braucieniem izcīnīja 16. vietu un, iegūdam par to 5 punktus, izcīnīja to pašu 16. vietu arī kopvērtējumā. Šajā sezonā punktus guva 67 braucēji, starp kuriem arī divi Latvijas pārstāvji. Matīss Karro finišēja 21 braucienā no 28, bet Augusts Justs, kurš šogad startēja astoņos posmos, izcīnīja 2 punktus un 63. vietu kopvērtējumā.



2011. GADĀ F-1 NEBŪS JAUNU KOMANDU

Starptautiskā automobiļu federācija (FIA) septembra sākumā pieņēma lēmumu, ka 2011. gadā komandu skaits netiks palielināts. Visu trīs pretendentu – Žaka Vilnēva, Stefan GP un Epsilon Euskadi – pieteikumi tika noraidīti. FIA savu lēmumu pamatoja ar to, ka neviena no trim komandām nav spējīga izpildīt federācijas uzstādītās prasības. Līdz ar to arī 2011. gadā komandu kopumu veidos līdzšinējās 12 vienības. Pretendentiem šāds lēmums ir sāpīgs ne vien emocionāli, bet arī finansiāli. Spāņu vienība Epsilon Euskadi jau bija uzsākusi testus vēja tunelī, lai uz nākamā gada sezonu paspētu izbūvēt jaunu F-1 bolīdu. Ar šādu rīcību

komanda vēlējas dot signālu FIA, ka ir gatava ienākt autosporta virsotnē, tomēr viss velti. Arī otrs nopietnais pretendents Žaks Vilnēvs ir vilies. Jau šajā sezonā viņš bija plānojis atgriezties kā braucējs, tomēr tas neizdevās. Un arī viņa plāni nākamgad ienākt F-1 ar itāļu komandu Durango nepiepildījās. Projektam nepieciešamā nauda no sponsoriem jau bija savākta, tomēr FIA negatīvais lēmums šai iecerei pārvilcis pāri treknu svītru. Trešais pieteikums bija no Stefan GP. Arī šī komanda nopietni gatavojās startam jau 2010. gadā, bet īsi pirms sezonas sākuma paziņoja, ka tā tomēr nevarēs piedalīties. Šīs vienības īpašnieks un vadītājs ir serbu uzņēmējs Zorans Stefanovičs.



BAUSKĀ NOSLĒDZIES LATVIJAS ČEMPIONĀTS AUTOKROSA

Par 2010. gada Latvijas čempioniem autokrosā sešu posmu seriālā kļuvuši Andris Priedītis (1600 klase), Jānis Spiķis (2000 Super), Jānis Kozlovskis (Open) un Ģirts Zīle (B600). Skatītājus noteikti iepriecināja tas, ka trijās no četrām klasēm pēdējā brauciena uzvarētāji izcīnīja arī Latvijas čempiona titulus. Čempions 1600 klasē tika noskaidrots spraigā cīņā, izvērsoties duelī starp Andri Priedīti un Andi Kļavu. Jo jau pirms finālbrauciena bija skaidrs, ka par čempionu kļūs tas, kurš labāk nobrauks pēdējo braucienu. Andis Kļava palika piektais, bet Andris Priedītis, izcīnot braucienā otro vietu, ieguva čempiona titulu. 2000 Super klasē izšķirošajā braucienā uzvarēja tas, kuram bija uzticamāka tehnika. Sākotnēji izredzes kļūt par čempioniem bija četriem. Taču Māri Ločmeli jau dienas sākumā

piemeklēja tehniskas kibeles, vēlāk motora defekta dēļ bija spiests izstāties arī Jānis Berķis, vēl pēc pāris apliem tehnika pievīla Aldi Kasparoviču, un tā par Latvijas čempionu kļuva Jānis Spiķis. Open klasē čempions tika noskaidrots pēdējā posmā. Pirmā no pretendentu pulciņa izkrita Raimonds Jerāns – 2008. un 2009. gada Latvijas čempions, kurš ar degošo motoru turpināja traukties pa trasi, cerot uz Jāņa Vanaga un nākamā čempiona Jāņa Kozlovskā kļūdām. Arī B600 (bagiju) klasē bija trīs pretendenti, bet viens no viņiem – Jānis Baumanis – jau pirmajos apļos iekļuva sadursmē un no cīņas izstājās. Uzvaru izcīnīja un par čempionu kļuva Ģirts Zīle, otro vietu gan braucienā, gan arī kopvērtējumā atstājot jaunajam ventspilniekam Otto Vočtavam.



DANIELS VILEMSSENS JAU SEŠKĀRTEJS ČEMPIONS

Vācijā pilsētā Rūdersbergā notikušajā 14. pasaules čempionāta posmā tika noskaidrots 2010. gada pasaules čempions motokrosā blakusvāgiem. Uz augstākā pjedestāla jau sesto reizi kāpa Daniels Vilemsens no Nīderlandes, kurš šajā sezonā brauca kopā ar Gertiju Eginku un Dagvinu Sabi. Beļģa Jorisa Hendriksa un latvieša Kaspara Liepiņa ekipāža sezonas kopvērtējumā palika 2. vietā, nespējot aizstāvēt 2009. gadā izcīnīto čempiona titulu. Pirms pēdējā posma viņi no līdera atpalika par 16 punktiem, taču 7 punktus spēja atgūt un sezonu noslēdza ar minus 9 punktiem.

Piekto vietu pasaules čempionāta kopvērtējumā izcīnīja Māris Rupeikis/Kaspars Stupelis, kuri Rūdersbergas posmā bija otrie, savukārt Jānis Daiders/Lauris Daiders pēdējā posmā nestartēja un kopvērtējumā noslidēja uz 8. vietu. Arnolds Silis/Gints Silis ar izcīnītiem 80 punktiem palika 19. vietā, Elvijs Mucenieks kā igauņa Margo Sonna kantētājs ierindojās 21. vietā, savukārt kā beļģa Kristofa Santermana kantētājs kopvērtējumā palika 33. vietā. Kopvērtējuma divus punktus un 65. vietu izcīnīja arī Ilvars Amelkins kā Beļģijas braucēja Deivija Marisa kantētājs.



PRESES RELĪZES

Preses reližu iniciēšana (100 €/h)

Jums noteikti ir ko pavēstīt. Nekautrējieties! Ziņu telpā dažkārt ir mazāki, nezināmāki, nekvalitatīvāki pakalpojumi un to sniedzēji...

Preses reližu rakstīšana (70 €/h)

Uzticiet to mums! Lai katrs dara to, ko prot labāk! Mums ir jau 20 gadu pieredze preses reližu rakstīšanā Latvijā.

Preses reližu rediģēšana (70 €/h)

Jūs gribat rakstīt paši, bet tomēr mājās šaubas par to, ko esat sarakstījuši? Neesat pārliecināti, ka tas kādu interesē? Mēs pielabosim un aktualizēsim!

Preses reližu nosūtīšana (35 €/h)

Totaču prot ikviens! Netā? Vai jūsu datu bāzē ir vairāk nekā 1000 žurnālistu e-pasta adreses? Vai jums ir īpaša e-pastu izsūtīšanas programma? Kā jūs plānojat nosūtīt žurnālistiem bildes oriģinālā izmērā? Uzticiet to mums! Tas nemaksā tik dārgi un noteikti atmaksājas.

Preses reližu arhivēšana (35 €/h)

Ja jums nav pašiem savas interneta lapas vai arī jūsu interneta lapā nav sadaļas <Jaunumi>, uzticiet savas preses relīzes arhivēšanu mums, un tā mājās blakus citām preses relīzēm, un, iespējams, kāds vēl vairāk interesēsies arī par jūsu jēgo.

publicity@publicity.lv

tāl. 26624466

www.taxi.lv

AR ATLAIŽU KARTI - ZEMĀKAS CENAS!

Nolīgšana - 1.50 LVL

Maksa par 1 km - 0.50 LVL

Gaidīšanas stunda - 6.- LVL

pasūti savu taxi karti pa tālruni : 67001010

0.60

0.40

5.-

Emīls Jakrins

Dzimis 1980. gada 24. decembrī

Izglītība

2003 – ieguvis augstāko izglītību uzņēmējdarbības vadībā Biznesa augstskolā "Turība"

2010 – Latvijas Universitātē ieguvis maģistra grādu politikas zinātnē

Darba gaitas

2005 – Rīgas vicemēra Jāņa Birka padomnieks
SIA "Rīgas nami", padomes priekšsēdētāja vietnieks
2006 – Rīgas pilsētas dome, priekšsēdētāja vietnieka padomnieks
SIA "Rīgas nami", padomes priekšsēdētāja vietnieks
2006.XI – iecelts par Ekonomikas ministrijas parlamentāro sekretāru
2007.XI – atkārtoti iecelts par Ekonomikas ministrijas parlamentāro sekretāru; ekonomikas ministra Kaspara Gerharda padomnieks
2008.I – iecelts Ventspils ostas valdē
2008.III – iecelts par a/s "Rīgas siltums" padomes locekli. Tajā pašā mēnesī iecelts par a/s "Rīgas siltums" padomes priekšsēdētāju
2009.III – kļuvis par satiksmes ministra Kaspara Gerharda biroja vadītāju
2009.V – atkārtoti iecelts Ventspils brīvostas valdē
2009.X – atkārtoti iecelts par a/s "Rīgas siltums" padomes locekli

Politiskā un sabiedriskā darbība

2006.III – ievēlēts par TB/LNNK Jaunatnes nodaļas priekšsēdētāju
2006.X – kandidējis 9. Saeimas vēlēšanās no apvienības "Tēvzemei un Brīvībai"/LNNK saraksta
2006.XII – ievēlēts apvienības TB/LNNK valdē
2007.XI – atkārtoti ievēlēts apvienības TB/LNNK valdē
2007.XII – potenciālais ekonomikas ministra amata kandidāts Ivara Godmaņa veidotajā valdībā
2009 – ievēlēts par TB/LNNK ģenerālsēdētāja vietnieku, vadījis apvienības eiroparlamenta un pašvaldību vēlēšanu kampaņas
2010.IV – ievēlēts apvienības TB/LNNK valdē

Tiesu procesi un skandāli

2008.25.III – LR Ministru kabinets atļauj ekonomikas ministra Kaspara Gerharda padomniekam un Ventspils ostas valdes loceklim Emīlam Jakrinam strādāt arī a/s "Rīgas siltums" padomē.
2010.IX – tiek izteiktas aizdomas, ka Emīls Jakrins mēģinājis ietekmēt LTV Ziņu dienesta darbu, savukārt Emīls Jakrins apgalvo, ka cīnījies pret LTV Ziņu dienesta politisko ietekmējamību

Šis cilvēks pirms pāris gadiem pārsteidza Latvijas autosporta sabiedrību ar savu sacīkšu auto, startējot ar Fiat Panda rallijreida sacensībās. Taču dažādība ir viņa gaumē, jo, būdams Latvijas Autobiļu federācijas (LAF) biedrs salīdzinoši neilgu laika posmu – piecus gadus –, viņš ir pamanījies izmēģināt savus spēkus jau četrās disciplinās. Savukārt Kurzemes rallijā viņš lika runāt par sevi, jo daudzu skatītāju priekšā uzmeta efektīgu kūleni. Kas viņš ir, Emīls Jakrins?

Ātruma Cilts: Kas notika Kurzemes rallijā?

Emīls Jakrins: Kūleni uzmetām trīsvirzienu krustojumā aiz slavenā Stroķacs tramplīna. Pienākošais ātrums bija par lielu, jo bijām tā pierakstījuši stenogrammā. It kā "savācāmies", bet kā jau krustojumā gadās, bija pamatīga iebrauktā rise, pret kuru atdūrās riteņi un mašīna apvēlās. Nebūtu bijusi tā rise, mēs kādus 15 metrus pašlūktu uz priekšu, apgrieztos un brauktu tālāk. Es domāju, ja mēs startētu kā viena no pirmajām mašīnām, kūlenis nebūtu bijis, jo pirmo mašīnu iebrauktā rise tiešām bija pamatīga. Tā nu sanāca kādus 30 metrus kūleņot, turklāt negaidīti, jo tā likuma konfigurācija ir tāda, ka normālā kārtā tur tādi kūleņu situācijai nevajadzēja būt. Arī skatoties video to var redzēt.

Pirms tam jau bijī kādu kūleni piedzīvojis?

Ar Fiat Pandu, bet ļoti mazā ātrumā – bija ass likums, apvēlāmies, nokritām atpakaļ uz riteņiem un aizbraucām tālāk.

Kāpēc pārsēdies no fiata uz hondu?

Atklāti sakot, mums vienkārši Latgalē nodega motors, tāpēc arī noīrējām šo hondu. Un izskatās, ka ar šo mašīnu braukšu arī turpmāk. Bet pirms tam bija arī citas idejas, jo biju auto meklējumos – vēlos nākamgad pilnībā pievērsties rallijam.

Bet kāpēc iepriekš bija tieši Fiat Panda, ar kuru tu kļuvi tik apbrīnots?

Arī Fiat, ar tām pandām vienu gadu mēģināja braukt Dakārā. Taču tā mana mašīna ir tādā entuziasmā tapusi! Ar to vēl var braukt, un mašīna būs pilnīgā darba kārtībā. Vispirms bija doma par kaut ko maksimāli vienkāršu, un braukt ar zemām izmaksām. Sākumā, iedziļinoties tajā mašīnā, bija skaidrs, ka tas

būs grūti vai pat gandrīz neiespējami, taču pēc tam izpratām, kas tur būtu jādara. Kādas tur zemās izmaksas! Domāju, ka beigās sanāca daudz dārgāk. Nu tagad gan tā mašīna ir gandrīz pilnīgi no jauna uzbūvēta. Tur no oriģinālās mašīnas ir tikai virsbūves detaļas un, ja nemaldos, bremžu pastiprinātājs. Vairāk tur arī nekā nav palicis. Šeit daudzi risinājumi bija ļoti sarežģīti tieši dēļ mazajiem pandas izmēriem, jo vajadzēja tur iemānīt iekšā citkārt lielākas lietas.

Arī komforta dēļ prasītos vairāk rūmes, jo, piemēram, ja domājam par garajām sacensībām, prasīt prasās, lai mašīnā ir vieta, kur kaut ko nolikt. Teiksim, divus rezerves riteņus vai citu ko.

Kā pandai ar vadāmību salīdzinājumā ar normāliem džipiem?

Nē, nu kā reizi no šī viedokļa panda ļoti laba ir sanākusi. Tā jau ir būvēta pēc visiem autosporta standartiem. Visa piekare un amortizācija ir speciāli pārtaisīta. Dēļ mazākiem izmēriem ir radušās arī problēmas, bet ir bijusi ne viena vien reize, kad tas ir nācis par labu. Man ne īpaši patika braukt pa 3 metru platu fūri, bet ir bijušas tādas situācijas, kad Pajero ir noslīdējusi vai iegrimusi, bet šī te, tieši dēļ sava viegluma tiek pāri.

Tieši par svaru arī gribēju pavaicāt. Tā laikam ir vieglākā automašīna, kas piedalās rallijreidā?

Jā. Rallijreida mašīnu ierobežojumi ir saistīti ar svara un motora tilpuma attiecību. Tā kā mēs izvēlējamies minimāli iespējamo motoru (1600), tad arī svars mums drīkstēja būt minimālais, tas ir, 1350 kilogrami. Ja uz augšu, tad arī svars aug. Un 1350 kg jau nemaz nav maz, priekš rallija mašīnas tas ir daudz, bet salīdzinājumā ar OSCar tā, protams, ir divreiz vieglāka.

EMĪLS JAKRINS



PIESAISTA AR FIAT PANDA

Kā bija pēc pandas braukt ar hondu?

Pavisam citādāk. Bet es arī nekad ar priekšpiedziņas mašīnu pa neasfalta ceļiem nebiju braucis. Skaidrs, ka honda ir ātra, un to tā ir parādījusi ar savējiem iepriekšējiem braucējiem. Ar viņu pirms Kurzemes rallija izbraucām maksimāli pieļaujamās treniņu posmus. Salīdzināt, protams, nevar. Skaidrs, ka panda nav rallija mašīna. Tā vienkārši fiziski nav paredzēta tam, kam mēs viņu šogad izmantojām.

Kāpēc Tu bezceļu auto būvēšanu uzticēji Andrim Kaļķim, kurš pazīstams kā asfalta mašīnu pazinējs?

Pazīstu šo vīru jau kopš agras jaunības, domāju, ka ir skaidrs, ka viņš ir ļoti labs sacensību mašīnu inženieris, turklāt arī viņam pašam tā bija liela un vērtīga pieredze. Panda, kas tika uzbūvēta pašā sākumā, ir piedzīvojusi būtisku evolūciju, jo tā komplektācija, kāda tai bija sākotnēji, un tie apstākļi, kādi dažreiz ir Latvijas rallijreida sacensībās,

nav savienojami. Varētu teikt, ka šis auto ir mūsu tehniskās jaunrades iemiesojums, jo pārsvarā jau tiek nopirkts kāds apvidus automobilis, Mitsubishi Pajero, piemēram, un pārbūves, kas vajadzīgas tādām mašīnām, ir nesalīdzinoši mazākas.

Vai grasies tagad pandu pārdot?

Domāju, ka ne, jo tajā ir ieguldīts ļoti liels darbs, mašīna, kā jau teicu, tapusi uz entuziasma pamata. Protams, ja kāds vēlēšies ar auto braukt, nav šķēršļu, jo tā ir labā darba kārtībā.

GRIBU AR KĀDU CĪNĪTIES, NE TIKAI AR SEVI VIEN

Vai piedalīšanās rallijreidos vēl ietilpst tavos plānos?

Droši vien, ka braukšu, bet galvenais iemesls, kāpēc pāreju uz ralliju, ir konkurences trūkums un mazais sacensību skaits rallijreidā.

Cik tad mums to posmu Latvijā ir palicis? Tik vien kā Latvijas Baja un Mustangs, un arī par tiem, kas ir, vienu dienu saka, ka būs, bet citu dienu, ka ne. Arī dalībnieku daudz mazāk ir palicis. Tur vīriem interese ir zudusi. Autosports tomēr ir tāds, kur prasās kaut kādu konkurenci, ar kādu cīnīties, ne tikai ar sevi vien. Skaidrs, ka nervu spriedze ir tikai tad, ja ir ar ko salīdzināt rezultātus. Tajos posmos, kur rallijreids tika pievienots klāt rallijam, protams, braukt bija daudz patīkamāk, arī rezultāti bija diezgan labi, ja nemaldos, 2008. gadā "Sarmas" rallijā ieguvām pirmo vietu TR2 grupā. Iespējams, labprāt nodarbotos ar šosejas sportu, bet tur jau arī tā situācija pagaidām nav diez ko spoža...

Pirmsākums tev tomēr laikam bija uz asfalta. Kartingu sacensībās?

Par autosportu interese man bija jau no agras bērnības dažādu ģimenes apsvērumu dēļ, taču jaunībā ar to nenodarbojos. Pirmās sacensības pirms gadiem sešiem bija tieši ar kartingu. Nav šaubu, ka autosportā kartings ir pamatu pamats. Pēc gada kartingu sacensībās apstākļu sakritības dēļ nonācu rallijreidā, un tagad tur aizvadu jau ceturto sezonu, bet manis nule minēto iemeslu dēļ izskatās, ka nākamajā sezonā pilnībā

pievērsīšos rallijam.

Parasti jau pēc kartingiem loģisks turpinājums ir šosejas sacensības.

Tas joprojām ir arī mans lielākais aicinājums, bet konkurences trūkums... Mazliet jau pabraucu arī tur – šogad Palangā piedalījos 1000 km sacensībās, kur mūsu komanda (Emīls Jakrins, Andris Kaļķis un Valts Zvaigzne) guva uzvaru savā ieskautes grupā. Pavisam nesen tādā pašā sastāvā piedalījāmies arī Rīgas 1000 km sacensībās. Šajās sacensībās piedalāmies ar VW Golf III. Protams, ka ar kartingu gūtā pieredze ir palīdzējusi šosejas sacensībās.

Tad sanāk, ka piedalīšanās 1000 km sacensībās ir tāds kā nepiepildītais bērnības sapnis?

Es domāju, katram autosportistam iemaņas ir tādas, ka viņš var startēt dažādās disciplīnās, jo pamatprincipi nav tik krasi atšķirīgi. Šosejas sports ir daudz akadēmiskāks un prasa lielu precizitāti. Ja esi spējīgs to savienot, tad braukšana ir diezgan vienkārša, jo situācijas trasē veidojas no konkurentiem apkārt, bet tavs uzstādītais apla laiks ir konstantas darbības, kas no apla uz apli tiek veiktas pilnīgi vienādi. Piemēram, mēs saskaitījām, ka Palangā katrā aplī ir jāveic 27 ātruma pārslēgšanas, un vietas, kur tas tiek darīts, ir nemainīgas. Savukārt rallijā situācijas ir daudz neprognozējamākas un šajā ziņā sarežģītākas. Ņemot vērā sacīto, varu teikt, ka šoseja ir vienkāršāka nekā rallijs, lai gan fiziskā slodze, it sevišķi maratonsacensībās, ir lielāka, un stundu no vietas nobraukt bez iepriekšējas sagatavošanās it nemaz nav vienkārši.

Kurš no visiem tevis izmēģinātajiem autosporta veidiem ir emocionāli visgrūtākais?

Neesmu braucis klasiskajās šosejas sacensībās, bet, kas attiecas uz vairāku stundu sacensībām, jāteic, ka pirmā stunda ir grūti izturama, jo nekas vēl nav skaidrs, visi brauc tuvu maksimumam, un galvenais uzdevums ir noturēties kopējā plūsmā, līdz ar to tas nogurdina gan fiziski, gan emocionāli. Man bija tā, ka pirmās 45 minūtes varēju nobraukt bez problēmām, nākamās 5 vilkās kā iepriekšējās 45, un pēdējās 10 minūtes ieslēdzās autopilots. Kad izkāpām no mašīnas, valdīja +35 grādu karstums (apļa laiki gan īpaši nebija pasliktinājušies). Pēc tam jau sāk parādīties stratēģija, un braukšana kļūst vieglāka. Jāteic, ka pēdējā stunda tika aizvadīta rinķošanas režīmā. Interesanti, ka uz beigām ātrāko klašu automobiļi sāk braukt... savādāk! Likumos praktiski "velkas", savukārt taisnēs, izmantojot savas jaudas priekšrocības, pamatīgi atraujas no pārējiem. Šādā situācijā sanāk, ka katrā likumā nākas viņus apdzīt, bet taisnē viņi pabrauc atkal garām.

Kad tajā pamatīgajā karstumā pabrauc šosejas sacensībās, vai nerodas vēlme piedalīties Dakāras rallijreidā?

Sākotnējā doma tāda arī bija, un skaidrs, ka

katrs, kas piedalās rallijreida sacensībās, tiecas uz to, bet tas ir process, kam jāgatavojas vairākus gadus.

Bet tomēr – vai tev būtu interesanti uz turieni aizbraukt, ja pāris cilvēki no Latvijas pirms tam jau, domājams, ir visiem parādījuši, cik augstu latīņu varam sasniegt?

Katram pašam ir jānosaka sev šī robeža, līdz kurai iet, un esmu pārliecināts, ka, sēžot šeit, Rīgā, komfortablā divānā, diez vai varu iztēloties tās sajūtas, kas pārņem, divas nedēļas pavadot tuksnesī. Ne velti dažādu auto disciplīnu dalībnieki cenšas nonākt līdz šīm sacensībām, jo tās tiek uzskatītas par vienām no prestižākajām pasaulē.

Vai tu pirms mačiem kārtīgi izlasi sacensību nolikumu?

Pilotam ir zināmas priekšrocības, jo, kā zināms, papīru lietas ir stūrmaņa ziņā...

Bet vai tev parasti ir līdzī izdrukāts nolikums, nu, tā, strīdus gadījumiem?

Jā. Mēs šajā ziņā esam diezgan skrupulozi. Es gan arī saprotu šī jautājuma ironiju, jo redzu, ka ne visi pret dokumentāciju izturas nopietni.

ĀTRIS CELŠ UZ PANAKUMIEM PIE STŪRES

Vai tev ir palicis atmiņā kāds spilgts gadījums no savas autosportista karjeras, kas tev sniedzis labu mācību?

Skaidrs, ka pirmajās sacensībās kļūdu bija bezgala daudz, un auto sacensības ir pietiekami intelektuāls sporta veids, kurās nevar piedalīties, ja nedomā līdzī. Lēmumi jāpieņem īsā laikā ar vēsu prātu, tāpēc, protams, sākumā ir piedzīvotas muļķīgas kļūdas, piemēram, ielidošana diķī.

Kāpēc brauc tikai pēdējos piecus gadus? Parasti jau šis sporta veids visvairāk interesē jaunībā.

No piecu gadu vecuma esmu spēlējis tenisu. Līdz 20 gadiem diezgan aktīvi ar to nodarbojos, sasniedzu arī augstus punktus, un maz pietrūka, lai es startētu arī Devisa kausā. Mans pašreizējais stūrmanis arī bija mans tālaika partneris tenisā. Par labu autosportam izlēmu tajā brīdī, kad jutos finansiāli pietiekami stabils, lai nodrošinātu sev šo izklaidi. Mans brālēns brauca kartingu sacensībās, tā kā biju šo autosporta veidu pamēģinājis, tāpat man apkārt bija arī citi autosportisti, un tā arī tā lieta aizgāja. Interesanti, ka mans tēvs Leons Jakrins apmēram 50 gadu vecumā izdomāja, ka arī labprāt startētu kartingu sacensībās, un tā sanāca, ka abi vienlaicīgi uzsākām savas gaitas autosportā.

Vai tev ir svarīgi, lai cilvēki par tevi uzzina, piemēram, atspoguļojot tavus panākumus autosportā?

Jebkurās sacensībās ieraugot finiša karogu, piedzīvoju emocionāli spēcīgāko mirkli, un ir interesanti pēc tam atskatīties uz sacensībām. Pēc tam jau, protams, ir interesanti salīdzināt rezultātu, gan arī patīkami, ka kāds šāds emocionāls brīdis iemūžināts video vai fotogrāfijās, jo tas jau paliek uz ilgu laiku, to varēs atcerēties vēl pēc vairākiem gadu desmitiem.

Tu un uzvarētāja asaras... Vai kādreiz iedomājies kaut ko tādu?

Nē, es tādas pārspīlētas emocijas man nav raksturīgas, ne pozitīvas, ne arī negatīvas notikumus uztverot.

Vai tev mājās ir stūrītis, kur stāv diplomu un kausi?

Tik traki nav, šādām lietām izmantoju skapjaugšu. Un pagaidām arī nav tik daudz trofeju, tāpēc ar skapjaugšu pilnībā pietiek.

Darbā neesi nolīcis kādu uz galda?

Nē. Uz darbu gan nav sanācis kādu aiznest.

Es, piemēram, piedalos divos Latvijas čempionātos – golfā un skvošā, bet par sportistu sevi neuzskatu – ne par skvošistu, ne par golferi. Tas man tāds vaļasprieks. Vai tu sevi uzskati par sportistu?

Domāju, ka aktīvās tenisa spēlēšanas laikā, ņemot vērā manu tā brīža attieksmi, varēju sevi uzskatīt par sportistu. Bet autosportā es, visdrīzāk, sevi gan par tādu nesauktu, jo skaidrs, ka jebkurā disciplīnā sportists par tādu var saukties vien tad, ja šī aizraušanās kļūst par pamata nodarbošanos.

Bet vai tādā gadījumā Latvijā ir kāds autosportists?

Ir pat vairāki, kas ar šo lietu nodarbojas profesionāli, piemēram, Neikšāni.

AUTOSPORTA IEMAŅAS IKDIENĀ

Ar kādu vāgi tu brauc ikdienā?

Man īpašumā šobrīd nav automašīnas, bet ir bijušas dažādas. Nevaru sliktu vārdu teikt ne par vienu no tām. Man vienmēr ir licies pareizi braukt ar mašīnu, kas iederas tēlā. Manuprāt, ir absurdi, ja cilvēks 22 gadu vecumā labāk izvēlas desmit gadus vecu 700 BMW, nekā vienu gadu vecu golfu. Pēc šādiem principiem es esmu vadījis – automašīnas esmu mainījis atbilstoši brieduma pakāpei.

Pēc šļipses spriežot, tu jau varētu braukt ar varen glaunu limuzīnu...

Nē, es uzskatu, ka nav vajadzīgs vadīt līdz lietu, tukšu telpu, jo, pārsvarā taču pārvietojos viens pats.

Bet kā ir mašīnas dakterēšanu? Pats varētu kaut ko mašīnai saremontēt?

Nu, tādā teorētiskā līmenī... Es pilnībā pārzinu automašīnas uzbūvi un nepieciešamības gadījumā, pēc dažu stundu praktizēšanās, pieļauju, ka varētu gandrīz visu...

Tātad bremžu uzlikas tu varētu nomainīt?
Noteikti!

Bet, piemēram, ģeneratoram gultnīti?
Fiziski paturot rokās un kādu pusstundu to izpētot, domāju, ka jā. Ja neesi to iepriekš darījis, vajadzīga zināma skaidrība. Sacensībās viss kas ir gadījies, kad nācies meklēt ātrus risinājumus.

Kā vērtē Latvijas satiksmi?
Kopumā vērtējot, satiksmes kustība Latvijā ir briesmīga. Skaidrs, ka būtu labāk, ja visi brauktu normālā ātrumā. Agresīvajiem braucējiem būtu ierobežotākas iespējas izpausties, ja satiksme būtu pietiekami dinamiska, jo tad nebūtu situācijas, ka kāds varētu starp joslām manevrēt. Es uzskatu, ka satiksmi vairāk traucē tie, kas brauc ar 70 km/h, nevis ar 110, lai gan abos gadījumos tas ir tikai 20 km atkāpes.

AUTOSPORTS UN POLITIKA. KURŠ KURU?

Ar ko tu nodarbojies savā ikdienas darbā no plkst. 8 līdz 17?

Diemžēl darba režīms tik īss nesanāk, drīzāk no 8 rītā līdz 10 vakarā. Nodarbojos ar politiku, un tagad, kad tik maz laika atlicis līdz vēlēšanām, pienākumu spektrs ir gana plašs, jo esmu viens no diviem partijās vēlēšanu kampaņas vadītājiem. Savukārt mans ikdienas darbs ir cieši saistīts ar Satiksmes ministriju, kur esmu ministra Kaspara Gerharda biroja vadītājs.

Vai tavas sportiskās aktivitātes palīdz arī darbā?

Neapšaubāmi. Uzskatu, ka sports kā tāds ir ļoti noderīgs jebkurai cilvēkam jau no agras jaunības, jo palīdz mobilizēt spēkus un koncentrēt uzmanību uz svarīgāko, iemāca gan uzvarēt, gan zaudēt, un manā darbā komandas kopējais sasniegums ir daudz svarīgāks nekā individuālā uzvara.

Uz ko tu šajās vēlēšanās ceri?
Neatkāpšos no mūsu apvienības vadītāja Roberta Zīles teiktā, ka mūsu apvienība iet uz desmit vietām parlamentā, ja dabūsim vēl vairāk, kāds arī ir mūsu mērķis, tad tas būs ļoti ļoti labi.

Tu esi satiksmes ministra biroja vadītājs. Tev ir pieredze autosportā. Vai tev ir iespējas kaut ko labu paveikt arī autosportam?

Daudz esam diskutējuši ar CSDD vadību par dažādām lietām. Manuprāt, ir diezgan absurda situācija, ka, uzbūvējot tādu standartizētu lietu kā mašīna, Igaunijā un Lietuvā to var pierēģistrēt, bet Latvijā nevar. Pat tad, ja tā ir pierēģistrēta citā Eiropas Savienības valstī, piemēram, Igaunijā, tad pēc tam Latvijā to vairs nevar pierēģistrēt. Manuprāt, tas ir absurds, jo būtiski apgrūrina sporta auto būvēšanu. CSDD pārstāvjiem savukārt liekas, ka viņi tādējādi ļoti uzlabo satiksmes drošību. Nav tādas Eiropas valsts, kur sportisti nebūvētu sporta automašīnas un tās nebūtu iespējams dabūt kopējā satiksmē. Un tā ir pietiekami dārga lieta. Manuprāt, ir jādefinē noteikumi un jānosaka kritēriji, lai mašīna varētu nonākt kopējā satiksmē. Par to mums ir bijušas ļoti lielas diskusijas, un kaut kāda izpratne ir panākta, tāpēc es ceru, ka attieksme būs liberālāka. Protams, nevajadzētu ļaut satiksmē izmantot šķūnišos saskrūvētus autiņus, bet pasaules klases kvalitatīvas lietas, kas ir atzītas, būtu jāļauj izmantot cilvēkiem, kuri to vēlas.

Ja tevi ievēlēs Saeimā, vai kļūsi par autosporta lobiju?

Tādā izpratnē politiķi, protams, var izmantot jebkuru savu hobiju, lai to popularizētu. Kamēr tas nav savtīgi, tas, manuprāt, ir atbalstāmi.

Kā tu vērtē pašreizējo valsts nostāju attiecībā uz jaunatnes atbalstīšanu autosportā?

Kopējai nostājai ir jābūt vērīgai uz autosporta atbalstīšanu un tā attīstību, nevis iznīcināšanu. Piemēram, Bīķernieku trasē... Atšķirībā no trasēm daudzām citām pasaules valstīs tā atrodas gandrīz pašā pilsētas sirdī – uzskatu, ka tas būtu valsts uzdevums par šo vietu rūpēties. Protams, vienmēr vieglāk ir atbalstīt plaši izplatītus sporta veidus, tādus kā basketbols, futbols vai hokejs, jo ar tiem nodarbojas proporcionāli lielāks skaits bērnu, un tas ir labi. Attiecībā uz autosportu valstij

drīzāk būtu jā rūpējas par infrastruktūras uzturēšanu, lai jaunajiem autosportistiem būtu vieta, kur ar šo sportu nodarboties, un nelikt šķēršļus privātām iniciatīvām trašu būvniecībā. Diemžēl esmu pārliecināts, ka tiklīdz parādās individuāla sportista atbalstīšana, it sevišķi tik naudietilpīgā sporta veidā, kāds ir autosports, uzreiz rastos sabiedrības pretestība, jo tie līdzekļi būs samērojami ar veselās basketbola komandas uzturēšanu.

Vai autosports tev politikā traucē vai palīdz?

Neesmu par to līdz šim domājis. Nav jau nekādu citu šķēršļu kā tikai laiks. Politika prasa daudz laika.

Bet kā tu vērtē cilvēku attieksmi? Varbūt, ka viņiem tu dēļ tavas aizraušanās ar autosportu varētu šķist simpātiskāks, tuvāks?

Grūti pateikt. Socioloģisku novērojumu nav. Lai gan man liekas, ka sabiedrībā attieksme pret autosportistiem un autosportu, it sevišķi ralliju, ir pozitīva.

Kādā skolā ir jāmācās, lai tik jaunos gados taisītu šitādu karjeru?

Esmu pabeidzis politikas zinātņu maģistrantūru Latvijas Universitātē. Tikko izdota mana grāmata par ekonomisko patriotismu, kuras pamatā ir mans maģistra darbs, protams, grāmata nav tik akadēmiska. Esmu politikā jau kopš 16 gadu vecuma.

Un kāpēc tieši tēvzemieši?

Augstskolas pirmajos gados stažējos un praktizējos pie Roberta Zīles. Esmu patriots, un man patiesi rūp sabiedrībā notiekošie procesi. Latvija ir vieta, kur latviešiem dzīvot un attīstīt savu valsti, un es esmu gatavs par to stāvēt un krist.

Vārds Emīls, uzvārds Jakrins... Un gatavs krist par Latvijas valsti?

Tur nu es neko nemēģinu mainīt. Ir mums te zināmi gadījumi politikā, kad tiek mainīti uzvārdi, kad aizmūk no savām saknēm, bet man kaut kas tāds nav pat prātā nācis. Mans vecvectēvs Frīcis Ansons arī bija iesaistīts politikā, jaunībā viņš bija Kārļa Ulmaņa adjutants, vēlāk izveidoja arī izdevniecību, kas tā sauktajā Latvijas laikā bija plaukstošs uzņēmums.

K.ŅIKIFOROVŠ & “NANOPOL BALTIC”

Ir zēni, kuru bērnības sapņi par piedalīšanos autosacensībās tā arī paliek bērnībā. Ir tādi, kas izaug un savus sapņus pārvērš realitātē. Pie šiem pēdējiem noteikti pieder arī Kārlis Ņikiforovs – viens no Latvijas čempionāta autošosejā Nacionālās klases līderiem. “Kad man bija 12 gadu, Bīķerniekos skatījos šosejas sacensības un sev nosolījos, ka tad, kad izaugšu liels, nopirkšu VW Golf I,” atmiņās gremdējas braucējs. Gluži tā nenotika, bet, iespējams, notika vēl labāk, proti, sasniedzis 18 gadu vecumu, Kārlis iegādājās žigulīti, kas paredzēts amatieru rallijam. Ne gluži piemērotākā tehnika asfaltam, tāpēc draugu mudināts Kārlis tomēr iegādājās pirmo golfu.

Ātruma Cilts: Ikvienam pilotam parasti visspilgtāk atmiņā paliek pirmās sacensības.
Kārlis Ņikiforovs: Jā, šīs sacensības jo spilgti palikušas atmiņā, jo startēju 10 mašīnu konkurencē un finišēju otrais. Auto gāja ļoti labi, un nebija arī bailu – tikko 18 gadi nosvinēti... Pirms brauciena biju aizvadījis trīs treniņus un uzreiz sāku braukt sacensībās. Protams, tagad jau zinu precīzi, kurā trasē kā jāizbrauc konkrētais likums, ar kādu ātrumu u.tml., bet toreiz viss bija pilnīgs jaunums!

Taču tagad tavā īpašumā ir VW Golf III.
Autošosejas sacensībās piedalos jau sesto sezonu, mazliet jau skaitos tā kā veterāns. Otrās sezonas noslēgumā Bīķernieku trasē man gadījās diezgan smaga avārija, praktiski auto nebija vairs restaurējams. Draugu ieteikumu vadīts, pārcēlos uz aiznākošo līmeni VW Golf evolūcijā, un, pateicoties mehāniķim Jānim Pastniekam, šīs auto kļuva konkurētspējīgs.

Ir jautājums, kas mani vienmēr interesējis, kad domāju par šosejbraucējiem – vai nav tā, ka apnik tā braukšana pa apli vien, pa apli vien, vienās un tajās pašās trasēs?
Ne gluži... Pusi no sacensību atmosfēras veido atrašanās servisa boksos pirms starta, un otra puse ir trasē, un katru reizi emocijas ir pavisam citādākas, jo nevar divreiz identiski izbraukt trasi, tāpat ir dažādi apdzīšanas manevri, tehniskas problēmas un tamlīdzīgas nianšes.

Nav noslēpums, ka jau pāris gadus Latvijas autošoseja diezgan nikuļo. Vai tas nenosit sacensību garu – esat tur pāris braucēju, kas regulāri cīnās savā starpā, un viss.
Pamatā esam seši braucēji, kas vienmēr piedalās sacensībās un cīnās par augstām pozīcijām, un tad ir pārējie, kas sezonā nobrauc pāris posmu. Viņiem varbūt nav

nekādi augsti mērķi, vairāk brauc savam priekam. Protams, krīzes iespaidā daļa braucēju atteicās no šī sporta, bet jāteic, ka esmu dzirdējis vairākus sportistus izsakāties, ka gaidāma atgriešanās. Latvijā ļoti iecienīta (dalībnieku skaita ziņā) ir Nacionālā klase, savukārt, Lietuvā, populārākas ir 1000 km sacensības, bet Igaunijā – BMW 325 kausis, kas tur ir vismasveidīgākā ieskaite klase.

Vai tev nav bijis kārdinājums izmēģināt arī citus autosporta veidus?

Nē, mani vairāk saista ātrums un braukšana barā.

Rallijā, piemēram, ir jābrauc vienam pašam pa trasi. Jā, arī krosā un folkreisā ir bara princips, bet tās man liekas tādas netīras gonkas.

Autošoseja tomēr allaž tikusi dēvēta par autosporta karalieni, jo tā ir tīras sacīkstes ar lieliem ātrumiem. Reiz, kad biju Tibetā, kāds mūks, nezinādam, ka braucu autosacensībās, iedeva atslēgu piekariņam un teica, lai ielieku to savās mašīnās, tas mani pasargāšot. Tā arī izdarīju, un sacensību laikā no šī breloka nešķīros ne mirkli.

Es zinu, ka tev ir kāds slepens ierocis, kas palīdz sacensībās un paceļ tevi galvastiesu augstāk par pārējiem braucējiem.
Jā, mans atbalstītājs ir uzņēmums “Nanopool Baltic”, un es izmantoju savas sporta automašīnas apstrādei – gan stiklam, gan pārējai virsbūvei – šī uzņēmuma produktus. Priekšējais stikls ir ķīmiski apstrādāts ar nanotehnoloģiju tīrīšanas līdzekli, kas man ļauj lietot mašīnu neizmantojot tīrīšanas slotiņas, jo ūdens pats momentā notek no virsmas. Arī logi tik ātri neaizsūst. Šīs sīkās nianšes, kas nav atrunātas tehniskajos noteikumos, var veiksmīgi izmantot savā labā.

Vizītkarte:
Kārlis Ņikiforovs, 24 gadi

Autosportā kopš 2005. gada
26 profesionālās sacensības,
8 goda pjedestāli
Mehāniķis: Jānis Pastnieks



ĀTRI APGŪSTAMA METODE KĀ VIEGLI UN EFEKTĪVI SAMAZINĀT LIEKO SVARU



Grāmata “Diēta. Ātri, viegli, efektīvi”

Jau pirmajā nedēļā bija vispārdotākā grāmata Latvijas lielākā grāmatu mazumtirdzniecības tīkla “Apgāds Zvaigzne ABC” grāmatnīcās

Iesaka Sabiedrības Veselības Institūts

Nopērkama visās latvijas grāmatnīcās

NENOTIKUŠAIS REKORDS AR F1



Kā sievietei briljanta gredzens, tā sacikšu trasei – rekords, ar ko lepoties. Praktiska labuma no tā īsti nekāda, bet, jo tas ir ātrāks, jo smalkāk. Rīgas Biķernieku trase nav izņēmums, bet nupat notikušais mēģinājums pasniegt mūsu dāmai smalkāku briljantu (lasi – sasniegt jaunu rekordu) beidzās neveismīgi...

Trases rekordus var sasniegt divējādi – sacensību laikā vai sarīkojot īpašu izbraucienu trasē tieši šim iemeslam. Diezgan loģiski, ka jaunu rekordu sasniedz katrā nākamā jaudīgākā un ātrākā attiecīgajā trasē nogādātā automašīna. Tā kā pasaules autosporta virsotne ir F-1, tad piesolītā "Renault" F-1 bolida ierašanās Biķernieku trasē automātiski nozīmētu jauna rekorda sasniegšanu. Taču ne viss ir tik elementāri kā izskatās!

Biķernieku trases ātruma rekordi itin naski sāka "krist", kad pie mums atveda dažādas formulas. Jā, tieši tā – atveda, jo formulu sacensības kā autosporta disciplīna Latvijā ir izzudusi kā suga līdz ar neatkarības atjaunošanu. No jaunākajiem rekordiem sāksim ar igauņa Urmasa Ūsnēma 2004. gada 28. augustā ar formulu "Dallara 394" panāktu rezultātu – 1:18,639. Pēc divām nedēļām Biķerniekos ir klāt zviedrs Andress Gabrielsons – viņš ieradies jau speciāli ar mērķi labot trases rekordu. Zviedrs atvedis jaudīgo "Radical DSR Prosport" prototipu un igauņa laiku labo par 0,257 sekundēm (1:18,382). Sākums, taču rekords skaitās pārspēts! Runājot par visiem šiem ātrumiem un rekordiem, jāpiemin vēl kāda ļoti būtiska lieta – Biķernieku trase ir īstens "padomju produkts", un pēdējo gadu laikā, kad autosports ir attīstījies, trasē nav ieviestas praktiski nekādas izmaiņas, un drošība tajā atbilst krietni vien lēnāku braucamrīku prasībām. Biķernieku trases bēda un nelaime (bez diezgan saplaisājušā un nelīdzenā asfalta) ir betona drošības apmales, kas

turklāt atrodas ļoti tuvu trasei. Ja pavērojam TV reportāžās, kādas drošības zonas ir F-1 trasēs un ar ko "aprikotas" apmales, ir skaidrs, ka mūsu pašu trasē neko ātrāku par BMW nevajadzētu laist iekšā – ja nesabremzēsies, slapja vieta vien paliks... Tieši to norādīja jau pieminētais zviedrs Gabrielsons, kurš izteicās, ka ir jābūt "nenormālam", lai piedalītos sacensībās šādā trasē, kur betona apmales atrodas tik tuvu braukšanas joslai. Nepilnus divus gadus Biķernieku trases rekords mierīgi duseja, līdz 2006. gada 27. augustā mājās Latvijā ar visu komandu un "Dallara F304" formulu ieradās mūsu pašu autošosejas cerība Haralds Šlēgelmilhs, kurš tolaik jau piedalījās Vācijas "F-3 Recaro" čempionātā un vēl sapņoja par F-1. Trasē, kuru pazīst no bērnības, savu fanu priekšā un ar tik jaudīgu tehniku Haraldam viegli izdevās pārspēt trases rekordu, turklāt nevis par kaut kādām nieka sekundēm simtdaļām vai desmitdaļām, bet uzreiz par 4,5 sekundēm – 1:14,093! Laiks todien bija vēss un apmācies (līdzīgi kā šogad, kad Biķerniekos atbrauca F-1), taču Haraldam tas nebija šķērslis. "Sākumā gan bija patiešām jāpierod un jāsaņem, lai varētu "neraustoties" ātri pabrukt," atzīst Haralds. "Treniņos apla laiks bija pat sekundi ātrāks nekā oficiālais rekords, ap 1:13,0. Salīdzinājumā ar Eiropas trasēm Biķernieku trase ir ļoti ātra, interesanta, reljefs iet augšā, lejā, ir dažādu likumu kombinācijas. Pietrūkst varbūt lēnā tipa, asāku likumu, un, protams, Biķernieki ir ļoti bīstami, jo tuvu ir trases norobežojums, borti, sētas, koki, kas ietekmē psiholoģiski."

Pēc Haralds lieliskā brauciena Biķernieku trasē pa šiem gadiem pabijušas vēl dažādas formulas un ātras mašīnas, bet rekords stāv kā stāvējis, līdz šogad 1000 km sacensību rīkotājiem šķita, ka nu ir laiks kaut ko mainīt, un viņi parūpējās, lai Rīgā ierastos īsta F-1 mašīna. Nevis mulāža, ko parasti apbrīno autoizstādēs, bet pavisam īsta sacikšu tehnika, kas reāli un pa istam cinījiesies trasē. Neskatoties uz spilgti dzelteno šagada "Renault" F-1 komandas krāsojumu, tā, protams, nebija jaunākais F-1 eksemplārs – konkrētais bolids sacensībās piedalījās 2004. gada sezonā ar itāli Jarno Trulli pie stūres. Arī pilots – zviedrs Juhans Rajameki – šoreiz nebija no zvaigžņu sērijas. Lai vai kā, šis aparāts tomēr ir daudzārt jaudīgāks par jebkuru no iepriekš trasē redzētajiem. Ažiotāža sacelta, tauta sanākusi, formula rēc, bet... rekords paliek nepārspēts! Patrioti gaviļē, un skeptiķi smikņā – te nu bija F-1! Ātrākais apla laiks, ko 3,662 km garajā trasē sasniedza Juhans Rajameki ar "Renault" F-1 bolīdu, bija 1:17,4.

"Uz ziņām, ka Biķerniekos būs F-1, raudzījies ļoti pozitīvi, jo tas ir labi, ka cenšas attīstīt autosportu! Par trases rekordu neko daudz neuztraucos, par 99 % biju pārliecināts, ka to labos, ja nebūs lietus," saka Haralds. "Teorētiski F-3 mašīna ir sprīdi lēnāka par pirmo formulu, un tas, ka rekordu labot neizdevās, man bija diezgan liels pārsteigums. Čalim vajadzēja vairāk saņemties, viņš tomēr bija pārāk bailīgs. Ar to mašīnu var pabrukt ātrāk, man laika apstākļi bija līdzīgi. Vajadzēja saņemties! Ar citu braucēju pie stūres, ļoti iespējams, rekords būtu labots. Taču var jau būt, ka trase ir pa šo laiku tik ļoti mainījies, kļuvusi bedraināka. Man grūti spriest." Pirmās formulas cienītāji droši vien ir ievērojuši, kādas ir tās trases, kurās F-1 uzrāda galvu reibinošos ātrumus, sasniedzot pat 350 km/h sacensību laikā – modernas, plašas un... līdzenas! Cik "līdzena" ir Biķernieku trase, zināms ikvienam, kas tajā braucis, slēpojis, skrītoļojis, skrējis, minis pedāļus. Vienkāršoti runājot, trases iedalās divos veidos – low downforce un high downforce jeb augsta un zema piespiedējspēka trasēs. Līdzenākās un ātrākās ir high downforce trases, tajās formulu var noregulēt zemāk, un gaiss, kas plūst pāri mašīnai, to spiež pie zemes, riepju saķere ar asfaltu ir ideāla, un formula lido kā vējš. Jo līkumotāka un nelīdzenāka trase, jo formula jāregulē augstāk, un tā ir low downforce trasēs, kuras ir lēnākas. Piespiedējspēks ir zemāks un braukšanas ātrums – mazāks. Skaidra lieta, ka formulas regulējums būs augsts. "Biķernieku trasi pilnvērtīgi liedza izmantot seguma kvalitāte, respektīvi, bedres," norāda

Šlēgelmilhs. "Trase nav nedz par šauru, nedz par lēnu. Atceros, ar F-3 man vidējais ātrums bija 186 km/h – viens no lielākajiem ātrumiem, ar kādu es biju braucis!" Rudens arī mums tads vēss padevies, asfalta temperatūra bija zema, kas savukārt ietekmēja riepju saķeri. Tā ir autosporta pamatformula – jo karstāks gaiss, jo karstāks asfalts, jo labāka riepju saķere ar trasi. +15°C gaisa temperatūra Rīgā un ap +18 līdz 20°C temperatūra trases, kā arī ierobežotais laiks nebūt neveicināja trases rekorda labošanu. Zinoši cilvēki stāstīja, ka iepriekšējā dienā, kad bija par pāris grādiem

siltāks un arī saulaināks, tas pats pilots, vizinot ļaudis ar divvietīgu formulu, esot bijis tuvāk trases rekorda rezultātam nekā istajā dienā ar īsto braucamrīku. Ja pasākums būtu noticis karstajā jūlijā vai augustā, kad gaisa temperatūra Rīgā sasniedza +30°C, rezultāts, iespējams, būtu bijis citāds. Taču pagaidām mēs varam būt lepnī, ka

Biķernieku trases rekords pieder mūsu pašu latviešu sportistam!



KARLOSA SAINSA STŪRMANIS RĪGĀ

INTERVIJA AR LUISU MOJU



Augusta vidū Rīgu apmeklēja rallija pasaulē visnotaļ ievērojama personība, izcilā spāņu rallista Karlosa Sainsa (Carlos Sainz) ilggadējais stūrmanis Luiss Moja (Luís Moya). Moja kopā ar Sainšu ir izcīnījis 24 uzvaras pasaules rallija čempionāta posmos un divreiz ieguvis pasaules čempiona titulu. Saprotais, ka mēs vēlējāmies noskaidrot, kādi gan ceļi un nolūki titulēto sportistu ir atveduši uz Rīgu. tādēļ izmantojām izdevību, lai to uzzinātu.

Dakāras rallijeidā. Tāpēc šobrīd meklējam piemērotu automašīnu. Atbraukt uz šejieni ieteica mans draugs Karloss Sainss. Šodien aplūkoju automašīnu, un tā ir ļoti labā stāvoklī, es biju pat patīkami pārsteigts. Tā ir automašīna, ar kuru Māris Saukāns piedalījās gan Dakārā, gan citos rallijreidos pasaulē, tāpēc mēs šo izskatām kā vienu no variantiem, ar kuru nākotnē ņemt dalību Dakāras rallijeidā.

Vai Čavi Ponss brauks Dakārā?

Šobrīd tas vēl nav izlemts. Taču esmu pārliecināts, ka viņš ir potenciāls Dakāras rallijreida uzvarētājs nākotnē. Pirms Čavi pievērsās rallijam, viņš diezgan veiksmīgi piedalījās enduro motociklu sacīkstēs līdzās Dakāras uzvarētājam Markam Komam.

Kā jūs pavadījāt šo dienu? Ko darijāt?

Mēs bijām mežā, aplūkojām automašīnu. Cilvēki šeit bija ļoti labi sagatavojušies, man visu pastāstīja un parādīja, izbraucām arī apmēram divus kilometrus. Nu tāda standarta procedūra, ko allaž īstenojam, kad gatavojamies pirkt automašīnu.

Vai tas nozīmē, ka uzskatāt: OSCar ir konkurētspējīgs un var uzvarēt Dakāras rallijeidā?

Es esmu iepriekš aplūkojis arī citas automašīnas šim pašam mērķim, un šobrīd šī man patīk vislabāk, šaubu nav. Mani pārsteidza, ka tā pilnībā ir uzbūvēta šeit, Latvijā. Iepriekš aplūkoju daudz pazīstamāku ražotāju automašīnas, taču par šo mašīnu man šobrīd ir ļoti labs iespaids.

Jūs sākat stāstīt par spāņu komandu, kuru vadāt. Paraksturojiet sīkāk!

Netālu no manas dzimtās pilsētas es vadu komandu, kura piedalās rallija sacensībās, taču tas nav viss. Pamazām veidojam tādu kā motorsporta akadēmiju. Pagājušajā gadā mums bija tikai darbnīca, kuras darbība saistījās ar ralliju, taču mūsu komanda auga arvien lielāka un lielāka, tāpēc šogad sākām veidot skolu, kurā šobrīd jau ir vairākas telpas, sporta zāle un masāžas kabineti. Centīsimies sagatavot skolu nākamajam gadam, lai varētu apmācīt visus, kuri to vēlas, sākot jau no sešu gadu vecuma. Ir paredzēta drošas braukšanas skola autovadišanas prasmju apguvei un uzlabošanai, ir arī sagatavoti kartingi un rallija mašīnas sportistu apmācībai. Varētu teikt, ka tā būs maza mēroga motorsporta universitāte.

Jums ir liela pieredze rallijā.

Vai esat plānojis pats apmācīt arī jaunos pilotus un stūrmaņus?

Tieši to mēs pašlaik Spānijā cenšamies izveidot. Rallijs man ir devis visu, kas man šajā dzīvē ir. Rallijs man ir nodrošinājis komfortablu ģimenes dzīvi, un, ja es spēšu kaut ko sniegt pretī rallijam, es to darišu. Par laimi, esam atraduši lielus sponsorus, kuru vadītājiem ir interese par motorsportu, es pat reizēm viņiem saku paldies, ka viņus interesē motorsports, jo, ja viņiem interesētu, piemēram, burāšana, tad es šeit neatrastos.

Vai šobrīd sadarbojaties arī ar Karlosu Sainšu?

Jā, mēs esam ļoti labi draugi. Mēs sadarbojamies šīs skolas projekta ietvaros, un viņš man daudz palīdz tieši saistībā ar kartingiem, jo es par tiem tik daudz nezinu. Karlosa dēls arī šobrīd aktīvi piedalās kartingistu sacensībās un ir jau iekļuvis vietējā sporta komandā.

Atgriezīsimies nedaudz pagātnē.

Esmu pamanījis, ka Jūs ļoti ātri lasāt stenogrammu. Tas ir Jūsu stils vai arī tā bija ērtāk Karlosam?

Es tas lasīju, jo man nācās tā lasīt.

Karlosam stenogrammas pieraksts ir ļoti garš un detalizēts. Man pašam ātra lasīšana problēmas nesagādāja – ja vien pilots pats spēj uztvert, tad stenogrammā var rakstīt visu, ko vēlies.

Lai gan reizēm man bija jāsaka: "Karlos, es nevaru tik daudz izlasīt," un tad nācās šo to izlaist. Manuprāt, stūrmanim ir jāspēj izdarīt visu to, ko pilots prasa. Tu tur atrodi kā pasažieris un tev vienlaikus ir jābūt gan draugam, gan sekretāram, gan visam pārējam. Tev ir jāstrādā pilota labā un jādara viss, lai viņš būtu pilnībā atslābinājies un koncentrētos tikai uz braukšanu.

Vai esat kādreiz pats mēģinājis sēsties pie rallija automašīnas stūres?

Nē. Kad biju stūrmanis, es mīlēju savu darbu un man arī ļoti sanāca. Man nav tāda talanta, lai būtu pilots. Es, iespējams, varētu pabraukt mazliet ātrāk nekā ikdienas braucēji, jo tomēr esmu dziļi iekšā autosportā, taču nekad neesmu sacenties profesionāli un es kā pilots nekad nesasnēgtu to, ko esmu sasniedzis kā stūrmanis.

Ar kādu automašīnu pārvietojaties ikdienā?

Es braucu ar Ford Focus RS. Tas ir jaunākais Focus modelis ar pilnpiedziņu un 305 Zs.

Tāpat jums tomēr patīk ātri braukt!

Labprāt jau brauktu, bet es nemāku.

Vai jums ir bērni un vai viņi interesējas par autosportu?

Man ir divi puikas – vienam ir 19 gadu, un viņš studē universitātē. Otram ir 16. Viņiem abiem patīk autosports, esam braukuši ar kartingiem, taču viņiem patīk arī citi sporta veidi. Viņi jau no mazotnes ļoti spēlē golfu un tenisu. Es pats nodarbojos ar peldēšanu, un puikas labprāt nāk man līdzi uz baseinu. Viņiem ir interese arī par triatlonu, jo es aizrāvos ar triatlonu, kad beidzu braukt rallijā. Viņiem ļoti patīk sports, un, manuprāt, mūsdienās tas ir svarīgi.



Kā Karlosa Sainsa ilggadējais stūrmanis, Luiss Moja ir izcīnījis uzvaras 24 pasaules čempionāta posmos un divreiz kļuvis par pasaules čempionu

RESTORĀNS

Kapteinis & Grants

Jūras ielā 88, Engurē

- Kamīnzāle – bibliotēka**
ar relaksējošu mūziku kafijas, tējas baudīšanai
- Restorāns un terase**
nacionālā virtuve, zivju ēdieni, dienas piedāvājumi no šefpavāra

No oktobra gaidīsim
piektdienās, sestdienās, svētdienās
Banketu rīkošana un rezervācija
tāl. 26565680 Sabine
www.villaelizabete.lv

DEVIDS KULTHĀRDS VILŅAS IELĀS

Ciematīnā, kurā uzauga Deivids Kulthārds (David Coulthard), bija 300 iedzīvotāju, un, mazs būdams, viņš pat iedomāties nevarēja, ka kādu dienu sēdēs un runāsies ar tik daudz cilvēkiem. Viena no nozīmīgākajām lietām, ko pirmā formula ienesusi Deivida dzīvē, – protams, ja neskaita uzvaras, iespēju braukt un ļoti ātrās sacīkšu mašīnas – ir ceļojumi apkārt pasaulei un tikšanās ar daudzziem un dažādiem cilvēkiem. Šoreiz tā bija Lietuva, Viļņa. Red Bull Speed Avenue pasākums, uz kuru es devos, lai satiktu dzīvē šo pirmās formulas leģendu.

Deivids Kulthārds ir vienīgais F-1 braucējs, kura īpašumā ir "Ātruma Cilts" T-krekls. Biju pārsteigta, cik savā būtībā vienkāršs un atvērts var būt šāda augsta līmeņa pilots. Nekad nebiju domājusi, ka braukšana ar Deividu vienā liftā, kopīgi joki un dažādu dzīves situāciju pārrunāšana man sagādās tik daudz emociju. Starp citu, "Ātruma Cilts" kartinga hallē tagad goda vietā nolikts šis dzīvās leģendas autogrāfs.

Kad tu saprati – ir jābeidz F-1 karjera?

Es sapratu, ka beigām jau kaut kad ir jāpienāk, galu galā ir jāplāno nākotne. 2008. gada Kanādas Grand Prix laikā es sapratu – mans ceļojums tuvojas beigām. Tas bija jocīgi, jo šajā nedēļas nogalē, precīzāk, svētdienā, es finišēju trešais. Laikā, kad pieņemu šo lēmumu, tas bija mans beidzamais labākais rezultāts F-1.

Šosezon F-1 ir atgriezies Mihaels Šumahers, vai tu pats nedomā atgriezties?

Nē! Es mīlu savu nu jau aizvadīto laiku pirmajā formulā. Tomēr ir jāsaprot – laiks nestāv uz vietas! Ir laiks, kad tu esi pusaudzis, bet tad tas beidzas. Ir laiks, kad esi jauniešs, bet arī tas beidzas. Dzīvē ir dažādas fāzes, tu nevari apturēt pulksteni. Tev vienkārši jādzīvo! Šobrīd man ir cita dzīve. Es it kā esmu pirmajā formulā, bet tomēr tas ir citādi. Ja Šumahers uzskata, ka viņa lēmums ir pareizs, tad tas noteikti tāds ir. Protams, viņš nesasnies tādus panākumus, kādi viņam bija iepriekš, jo tie bija fantastiski.

Tu F-1 saimē nokļuvi īpašos apstākļos. Vai tas nebija šokējoši?

Tas bija šokējoši, viennozīmīgi! Tajā 1994. gada nedēļas nogalē bojā gāja divi braucēji – Rolands Racenbergs un Airtons Senna. Tā bija īsta realitātes pārbaude par to, cik šis sporta veids var būt bīstams. Bet es biju jauns, un, kamēr tu esi jauns, tu nedomā, ka mirsi. Es izmantoju savu iespēju un saņēmu atbalstu no Sennas ģimenes un viņa menedžmenta. Es nevarēju viņu aizstāt, jo viņš bija lielisks

sacīkšu braucējs. Es izmantoju savu iespēju un darīju visu, cik labi vien varēju.

Ko tu darītu, ja neizdotos F-1 karjera?

Mūsu ģimenes bizness ir saistīts ar transportu. Ja nebūtu F-1, es noteikti strādātu tur. Šo biznesu uzsāka mans vecvectēvs, turpināja mans tēvs, un tagad tajā strādā mans brālis. Šo cilvēku dzīve ir laimīga, tāda noteikti būtu arī man.

Vai sacīkšu braucēji no tik mazām valstīm kā Latvija, Lietuva un Igaunija var ietikt F-1?

Jā, protams! Arī es esmu no mazas valsts – no Skotijas. Tā tiešām ir maza, tikai daži miljoni iedzīvotāju. Un es nāku no maza Skotijas ciematīnā. Ja tev ir skaidrs mērķis un tu uz to koncentrējies, tad kāpēc gan ne, nav nozīmes, no kurienes tu nāc. Tev, protams, ir jābūt talantam. Autobraucēja karjera neatšķiras no citām. Lai būtu labākais jomā, kurā tu darbojies, svarīgākais ir cītīgi strādāt, tas nozīmē pievērst lielu uzmanību detaļām. Nepārtraukti sev jāsaka – sasniegtais nav pietiekami labs. Vienmēr jāsaka – tas izskatās labi, bet var vēl labāk. Tu nekad nevari visu izdarīt perfekti, bet uz to ir jātiecas!

Kā tu apvienoji autosportista karjeru ar mācībām?

Jā... tas bija grūti! Man bija vairāk jāmacās vakaros, nedēļas nogalē, bet, ja tu gribi kaut ko sasniegt, tev ir jātiecas galā.

Vai jaunaļiem autosportistiem ir svarīgi iegūt izglītību?

Protams! Pilnīgi noteikti! Jūs taču nekad nevarat zināt, vai tiksiet piemēram, F-1. Ne jau tāpēc jāiegūst izglītība, lai tikai dabūtu darbu. Izglītība ir kaut kas vairāk, tā ir visai dzīvei.

Tu esi braucis sacensībās gan ar salonautomašīnu (DTM), gan ar pirmo formulu. Pastāsti par atšķirībām!

DTM ir augstas konkurences čempionāts ar daudziem talantiem. Tas ir pavisam citādāk, nekā braukt pirmajā formulā. Līdzīgi ir ar tenisu: ja tu esi labs tenisā, tas vēl nenozīmē, ka tu esi labs arī skvošā. Mana profesionālā karjera ir saistīta ar F-1, bet DTM braucu sava prieka pēc. Protams, es to gribu darīt labi, bet,

ja neveicas DTM sacensībās, es nepārdzīvoju, toties, ja neveicas F-1, tad tā ir slikta diena!

Tavā F-1 karjerā noteikti ir bijuši arī dīvaini atgadījumi. Dzirdēju, ka esi staigājis pa peļķēm bez apaviem kājās!?

Silverstonā manai formulai bija problēmas ar dzinēju, nācās apstāties. Kāpjot laukā no formulas, sapratu – apkārt ir pilns ar ūdeni. Es novilkau apavus. Man ir svarīgi, lai es apavos justos ērti, un, protams, tajā vietā man nebija citu apavu. Es nesu tos rokās. Starp citu, ar šiem apaviem es braucu vairāk nekā vienu sezonu.

Kāds iespaids Tev ir par Viļņu?

Īstenībā es atbraucu tikai vakarvakarā, un laukā bija tumšs. Šodien es esmu redzējis

pilsētu tikai no šejienes [viesnīcas]. Pilsēta izskatās zaļa. Visvairāk vēlos redzēt publikas reakciju. Šī nav liela valsts, bet atvest Grand Prix mašīnu uz šejieni, pēc manām domām, ir interesanti. Cerams, ka publika izbaudīs šo šovu.

Kā tas ir – vadīt F-1 uz parastas ielas?

Īstenībā tas ir diezgan grūti! Salīdzinājumā ar Grand Prix trasi, kura ir gluda, normāls ceļā ir visai nelīdzens. Es apskatīju šo Viļņas ielu – tīri nekas, iela ir plata, es ceru, ka šovs izdosies.

Vai šova laikā klimatiskie apstākļi var ietekmēt braukšanu ar F-1?

Jā, laikapstākļi sagādā vislielākās raizes. Mašīna lietota daudz reižu dažādos pasākumos. Galu galā tā ir F-1, tā nav paredzēta stundām ilgiem demonstrācijas pasākumiem. Ir jāuztaisa īsa šova demonstrācija, un pēc tam spēkrats jāatdzesē. Pēc tam var sākt atkal no jauna. Es visvairāk uztraucos par laikapstākļiem. Ja list, tas sabojā šovu, tad nevar sasniegt nepieciešamo ātrumu un nevar parādīt šovu ar dūmiem, kas parasti liekas interesants jaunākajai paaudzei.

Ko izjūti, braucot pa ielu tik ļoti tuvu barjerām? Tas ir satraucoši?

Tas ir milzu adrenalīns! Tā ir liela atbildība, jo F-1 ir ātra un spēcīga mašīna, un ielas segums nav tipisks.

Ko tu izbaudi šādos šovos visu fanu priekšā?

Man vienmēr ir patikuši šādi pasākumi. Kā bērns es būtu priecīgs redzēt šādus šovus un aplūkot Grand Prix mašīnas. Es redzēju mazu zēnu, kuram bija kādi trīs gadi, jādodomā, viņš šo dienu neatcerēsies, bet viņam paliks foto pie sacīkšu mašīnas, un, iespējams, nākotnē viņš būs Grand Prix braucējs.



CEĻA SKOLA

„Mans tētis brauca pa šoseju ar 180km/h, bija forši, nekas nenotika!”

„Es nekad nepiesprādzējos, vecāki man tā atļauj.”

„Es neēju pāri ielai pie luksofora, mamma saka, tā ātrāk tiks galā!”

Lai bērni uz ceļa justos drošāk un iemācītos ceļu satiksmes noteikumus, tika radīts projekts „Swedbank Ceļa skola”. Bērni, gūstot personīgo pieredzi, apmācībās nostiprina zināšanas un iemācās izdzīvot uz ceļa. Viss apmācību process ir kā rotaļa, kuras laikā bērni apgūst zināšanas, prasmes un iemaņas satiksmes drošībā. Apmācību laikā instruktori kopā ar skolēniem īsi atkārtoti teorētiskās zināšanas – kur, kad un kā droši šķērsot ielu, pa kuru ceļa malu drīkst pārvietoties gājēji, kas jāatceras, lai būtu pamanāms, kā rīkoties dažādos laika apstākļos un kā pareizi lietot atstarotāju. Rotaļojoties viņi iemācās, kas ir reakcijas laiks, bremzēšanas ceļš un apstāšanās ceļš. Bērni izjūt arī to, kas notiek, ja viņi mašīnā nav piesprādzējušies un tā strauji

bremzē (projekta mašīnas šādām nodarbībām ir īpaši aprīkotas). Tas viss notiek viena mērķa vārdā – sekmēt bērnu izpratni par satiksmi un pareizu rīcību dažādās situācijās uz ceļa. Septiņu gadu laikā „Swedbank Ceļa skola” apmācījusi vairāk nekā 40 000 bērnu, lielākajā daļā Latvijas skolu. Instruktors Ivars Drupa šajā projektā piedalās kopš pirmās nodarbības, tāpēc uz sarunu aicinājam tieši viņu.

Ātruma Cilts: Tu nodarbības pasniedz jau no Ceļa skolas pirmsākumiem, nav apnicis?
Ivars Drupa: Nē, nē, noteikti nav. Cik daudz bērnu, tik dažādības. Katram bērnam ir savs domāšanas veids, pieeja un uzskati, katrā ziņā garlaicīgi nav. Vienmēr interesanti dzirdēt

atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.

Kā bērni ir mainījušies šo septiņu gadu laikā?

Ar katru gadu bērni ir attīstītāki un saprotošāki. Vairāk un agrāk sāk saprast, kas notiek apkārt. Varētu teikt, ka bērni kļūst arvien pieredzējušāki.

Vai pēc nodarbībām mazie ģipari saprot, ka ir jāpiesprādzējas, ka jālieto atstarotāji?

Protams, jo mēs to visu parādām praktiski. Bērni, vizuāli to ieraugot, paši, pildot uzdevumus, saprot, ka nav iespējams, pašiem skrienot, uzreiz apstāties, kur nu vēl automašīnai. Tāpat ar atstarotājiem. Praktiski parādām atstarotāju nozīmi – gan ar labiem, gan sliktiem piemēriem. Nodarbības beigās bērnus izraustām ar Ceļa skolas mašīnu, tādējādi mēs viņus pārliecinām – ir jāpiesprādzējas!

Kāda ir atšķirība starp lielpilsētu un mazu ciematiņu skolēniem? Ciematos bieži vien nav ne luksoforu, ne gājēju pāreju!

Vairāk saprot pilsētās skolēni. Viņi zina par luksoforiem, gājēju pārejām un automašīnas apstāšanās ceļu. Pilsētās bērni vairāk uzdevumus atmin, jo ikdienā nepārtraukti ar to saskaras. Ja skatās no otras puses, pilsētās skolēni pie tā visa ir tik ļoti pieraduši, ka nepievērš tik lielu vērību. Bērni no lauku teritorijām mēģina loģiski izdomāt, kur apstāties mašīna, uz kuru pusi jāskatās, ejot pāri ceļam. Starp citu, lielākā daļa no laukos dzīvojošajiem bērniem ikdienā lieto atstarotāju un zina, pa kuru ceļa pusi pareizi jāiet – pilsētniekiem ar to ir vislielākās problēmas!



Kāda ir bērnu reakcija, kad viņus iesēdina Ceļa skolas automašīnā un tad strauji nobremzē?

Kad iesēdina pirmos bērnus, mēs nestāstām, kas notiks. Pirmajā bremzēšanas reizē skolēniem acis ir lielas un mutes atvērtas – viņi nesaprot, kas isti notika. Otrajā bremzēšanas reizē viņi jau mēģina turēties vai sasprindzināties. Visiem šis uzdevums sagādā lielu jautrību, bet, kad izskaidrojam, kādas ir sekas braucot, šajā gadījumā ar 50km/h, bērniem smaids no lūpām pazūd. Viņi sāk aizdomāties un saprot – noderīga informācija!

Kā tev liekas, vai šim projektam būs ilgs mūžs?

Protams! Kamēr vecāki nerādīs bērniem labu piemēru un nepievērsīs lielāku uzmanību drošībai uz ceļa, projekts „Ceļa skola” turpinās darboties. Kā saka – atkārtošana – zināšanu māte. Vienmēr noderīgi ir atkārtot jau esošās zināšanas caur praktiskām nodarbībām, jo ikdienā runātais bieži vien tiek aizmirsts.

Vai vecāku piemērs ir svarīgs?

Jā, jo vecāki ar saviem bērniem kopā pavada lielāko laika daļu. Vecāki ir bērnu paraugs, un viņi grib būt tādi kā katra vecāki.

Ko tu ieteiktu bērnu vecākiem?

Rādīt tikai pozitīvus piemērus, tieši drošībai uz ceļa un automašīnā. Vasaras brīvlaiku daudzi bērni pavadīja laukos, tādējādi atradinoties no ikdienas satiksmes un burzmas. Vecākiem vajadzētu vēlreiz izstaigāt ar bērnu ceļu līdz skolai.



Vecāki bieži vien neaizdomājas, ka bērniem rāda sliktu piemēru. Piemēru, kurš vēlāk var atspēlēties uz mazo eņģeļu dzīvībām.

Mīlie vecāki, atcerieties – bērni ir jūsu spoguļis. Rādiet labu piemēru saviem mazajiem!

Projekts „Swedbank Ceļa skola” katru rudeni un pavasari apbraukā Latvijas skolas. Vairāk informācijas par pieteikšanos www.celaskola.lv



CHIPTUNING. WITH OR WITHOUT

Kaut kas tajā jaudas palielināšanā ir. Kad par to sāk runāt, pat visneieinteresētākais auto īpašnieks uz brīdi aizdomājas. Tad nāk priekšā mīti, aizspriedumi un racionāli apsvērumi. Līdz pašam procesam nonāk tikai daži. Tie, kam patiešām to vajag. Čiptūnings it kā nav jauna lieta. Atceros, kad tā mode sākās, šķiet, tas bija 2003. gadā, nenocietos un uzčipoju savu tā laika braucamo, VW Transporter Type4 busu. Liekas, kāda jēga mocīt darba zirdziņu? Parasti kaut ko jaudīgāku vajag tiem, kas jau saknē nopirkuši sporta auto, bet vēl par maz. Taču manā gadījumā arī busam ar 1,9 litru turbodīzeli bija par maz. Nu kur tu aizbrauksi mūsu satiksmes plūsmā ar knapi 90 Zs motoru, sevišķi, ja kravas telpā vēl atrodas divi krosa motocikli. Vajag ātrāk! Izrādās var – tolaik vēl čipojot bija modē tiešām kaut ko čipam līdzīgu iespraust dzinēja vadības sistēmā pa vidu. Izrauj vienu štekeri un pa vidu iespraud tādu melnu kastīti. No šā brīža viedokļa šķiet primitīvi, bet efekts bija – štrunts ar tiem 17 Zs, kas nāca klāt, daudz lielāks bāziens bija no + 40 Nm. Tas bija kaut kas! Bail jau bija, ka, šitā pieaugot jaudai, motors tūlīn izjuks, bet nekā, šis nejuķ un nejuķ. Jau vairāk nekā 200 000 km un 7 gadi aiz muguras. Tā nu toreiz to čipu ielikām un aizmirsām par šādu dabas parādību līdz pat šai dienai. Tagad kaut kādā rikošetā tā doma iespērās atpakaļ prātā un nācās to īstenot – jāpaskatās, kas čipošanas laikā pa šiem gadiem mainījies. Ko nu tāpat pa tukšo runās, vajag rekvizītus.

Izvēle uzkrīta taisni virsū 2005. gada izlaiduma Golf GTI. It kā jau autiņš nav no sprāgoņiem, it kā līdz šim jaudas pietika, bet ko mākslas vārdā neizdarīsi. Runā, ka šim čipojot varot pamatīgi pieaudzēt jaudu, kura tāpat nav no mazajām. 2 litri ar turbo jau standartā piedāvā 200 zirgus un ap septiņām sekundēm līdz simtam. Izliekamies, ka gribam vēl. Aiziet uz kantori, kurš tā arī saucas, ka vienkāršāk nevar – chiptuning.lv. Pat meksikāņim skaidrs, ko dara iestāde ar šādu nosaukumu. Mums arī. Atļaušos atzīmēt, ka tā pastāvēja jau tajos tālajos pirmstreknuma gados, kad čipojām veco busu, tātad te nu čaļi būs līdz šodienai sakrājuši pieredzi – lielāku nekā Imants Kalniņš Saeimā sēdēdams. Cik gadu pagājis? Pirms doties čipot, rīkojamies nenormāli viltīgi – domājam, pārbaudīsim cik tad ātri tas golfs iet. Nu tā, lai zinātu, kas pēc tam būs uzlabojies. Lai nepiečakarē, zin! Atstiepjām pa Biķernieku trases taisni līdz simtiņam un ... neticam savām acīm – 3 x pēc kārtas hronometrs, cūka tāds, rāda 8,8 sekundes. Kas, viņš nezina, ka jābūt ap septiņām? A mums viss patika. Līdz šim vismaz. Auto tā smuki skrēja, bet hronometrs rāda, ka vecajam golfam jauda uz pussešiem. Nesen it kā visas apkopes veiktas, nekādu lažu nemana. Nu labi, sarunāts ir, jābrauc uz čipošanu tik un tā. Tad jau redzēs. Ierodamies čiptūningā Pārdaugavā pie vecās moču bodes Daugavgrīvas ielā. Nāk pretī saimnieki. Normāli čaļi. Kaut kur iepriekš redzēti. Golfs ar viņiem patīk. Jutam, būs

labi. Galvenais vīrs viņiem Namejs vārdā. Runīgs tāds un par motoriem arī velk. Izskatās veiksmīgs pārdevēja un inženiera krustojums. Saņemam komplimentu par auto izvēli. Viņam esot tāds pats. Nūūūū, tad jau droši, mūsējais te sekmīgi reinkarnēsies. Auto atstājam, lai top, un paši, kā jau aizņemti ļaudis, laižam tālāk. Pāris stundas, un būšot gatavs. Tad zvanīs. Taču tāpat aiziet nevaram daži jautājumi pasprūk. **Lasiet interviju blakus lapā!**

* * *

Paiet pāris stundas. Zvans! Ir divas ziņas. Priecīgā – auto joprojām braucams. Bēdīgā – tam ir tikai mazliet vairāk nekā pusotra simta zirgu, un neesot jēgas čipot. Protams, ka nav jēgas! Ja jau šo jaudas zudumu nejutām līdz šim, kam mums vairāk, ja ar to pašu bijām laimīgi? Taču nopietni runājot, labi nav. Kaut kas ar to auto nav kārtībā! Tātad jāremontē un tad tikai jāčipo. Namejs sola vainu atrast, neesot pirmais šāds kandidāts. Patiesībā labi, ka atbraucām, citādi būtu izgāzušies kādā kaujā pie krustojuma. Tagad ir cerība. Tā kā laika ir pamaz un žurnālam jāiznāk – par spīti tam, ka mums golfs tāds pussprādzis –, vismaz esam uzzinājuši kas šajā industrijā šobrīd notiek, bet ar mūsu golfu pa trasi skriesim nākamajā numurā. Mācība numur 1 – pirms čipot auto, padomā, vai spēj jaudu novērtēt? Mēs nebūtu uzzinājuši, ka mūsējais neiet, ja vien neurditu šī jocīgā iedoma – vajag!

Čiptūnings – motora jaudas palielināšana ar datorprogrammas palīdzību. Tev to vajag? Tāpat neviens to neredzēs. Tā jau ir, bet tik un tā gribas.

Ātruma Cilts: Namej! Ko parastais autovadītājs jautā vispirms, kad ierodas?

Vispirms jautā, ko iegūs? Tātad atbilde – zirgspēki, ņūtoni klāt. Bieži arī degvielas ekonomija.

Uzreiz rodas jautājums – ja jau tāda laime un tik vienkārši, ko tad tie auto ražotāji šitā tur sveci zem pūra un uzreiz nesarikstē auto tā, lai iet?

Nu jā, sākumā izskatās aizdomīgi, bet lieta tā, ka paši autoražotāji arī ar šito lietu niekojas.

Citreiz vajag dzinējam tādu vai citu jaudu pieregulēt dēļ nodokļiem konkrētā valstī. Citreiz, priekš tirgus vajag par pāris zirgiem vairāk nekā konkurentam, lai var bukletā ierakstīt.

Piemēram, tas pats Golf GTI. Parastais un jubilejas izdevums. Motori pilnīgi vienādi, bet jubilejai par 30 Zs vairāk. Tikai tā, uz svētkiem. Tie paši 1,9 litru turbodīzeļi – kādas tik jaudas tiem nav katalogos redzētas, bet dzinējs viens. Tā ka ne mēs vienīgie čipojam. Tāpat ražojot – tu jau nezini kur tas auto nonāks, tam sekmīgi jāstrādā gan augstu kalnos,

gan pie jūras. Gan sausumā, gan mitrā gaisā, bet mēs čipojot varam pieregulēt motoru konkrētajiem kaujas apstākļiem.

Nu ja jau šitā var iznesties, tad man domāt, es varētu sagribēt arī programmu, kas jaudu kaut vai samazina, bet lai degvielu tērē stipri mazāk nekā no rūpnīcas. Tā arī var?

Jā. Saprogrammēt var visu ko.

Tak ne jau visām mašīnām? Amerikāņu busam ar 5,7 litru benzīna motoru vari salikt tā, lai mazāk ēd?

Nu nē, tādām parastām benzīna motoram neko daudz izdarīt nevar. Vairāk var palīdzēt, tiem, kuriem ir turbīna, un visvairāk – dīzeļiem. Tur var izspēlēties.

Tātad tava auditorija būtībā ir nevis sportisti, bet praktiskais latvietis, kas ar dīzeļi apkārt vizinās. I apdzīt varēs, i degvielu ietaupīs, bet cik tas maksā?

Mašīnām pēc rūpnīcas garantijas – 180 Ls, bet tām, kuras vēl pie dīlera apkopjas garantijas laikā un kur dīleris ir atļāvis čipot, – 240 Ls.

Nu, zin, ja par tādu naudu var dabūt auto ar pavisam citu raksturu, tad ir vērts. Jebkurš spoileris vai lietie diski maksā vairāk, bet jēgas mazāk! Saki, kā lai eszinu, par cik tā jauda pieaugs, un kā lai eszinu, ka pēc čipošanas tā ir lielāka?

Tas nu ir pavisam vienkārši. Protams, ka mēs

uzlīsim mašīnu uz ruļļiem un nomērīsim jaudu pirms un pēc, bet tik un tā svarīgākais paliek sajūtas. Vajag izbaukt. Ja jūti, ka iet, ka ir cēliens, tad ir, ja nejūti, tad nav jēgas. Mēs vienmēr sakām – ja pēc čipošanas nejūti starpību, nevajag naudu tērēt. Ja cilvēkam nepatīk, ieliekam veco programmu atpakaļ un naudu atdodam. Taču tā parasti neviens negrib.

Visbeidzot, pastāv mīts, ka čipošana samazina motora resursu. Vai tas tiešā? Uzreiz piebildīšu, ka diez vai tas kādu interesē, pabrauks pāris gadus un pārdos, nevienam neko nesakot. Bet tomēr?

Motora resursam nav sakara ar jaudas palielināšanu. Svarīgi ir pareizas un savlaicīgas apkopes ar pareiziem materiāliem. Tu jau arī nečipotu auto vari griezt līdz galam katru dienu un cerēt uz ilgu mūžu. Tas, ka esi palielinājis jaudu, nenozīmē, ka tagad tu visur brauksi divreiz lielākā ātrumā. Tāpat vien jau pārvietosies, varbūt mazliet straujāk ieskriesies, bet pie vienmērīga ātruma motoram būs pat vieglāk, nekā bija pirms tam. Nekāda bēda no tās čipošanas neceļas, kā jau teicu. Tad jau arī rūpnīcas modeļi, kam lielāka jauda, ātrāk saplīstu.

Nu labi, tu mani nomierināji. Tagad tik sarīkstē mūsu golfu un ejam skrieties!



Parastam benzīna motoram neko daudz izdarīt nevar. Vairāk var palīdzēt, tiem, kuriem ir turbīna, un visvairāk – dīzeļiem.

KARTINGS ŠĶĒRSGRĪEZUMĀ



E-Box (G-Force +) 270 Ls

GPS 210 Ls

Virzulis 60 Ls

Elļa 1L 8 Ls

Aplā laika mēriekārta 200 Ls

Dzinējs (Galifa tunings)
3500 Ls

Riepu komplekts (katrai
sacīkstei jaunas) 110 Ls

Vienas sacīkstes izmaksas ar
amortizāciju 300 Ls

Kartings. Mazs, ne pārāk glīts sacīkšu agregāts, kas sastāv no vairākiem metriem metāla caurulīšu, stiklaplasta sēdekļa, stūres un diviem dažādu riteņu pāriem. Protams, tam visam klāt nāk vēl iekšdedzes dzinējs. Izklusās vienkārši? Patiesībā viss ir daudz sarežģītāk. Ir taču kaut kāds iemesls, kādēļ visi F1 piloti vienbalsīgi atzīst: kartings ir autosporta skola.

Visi šobrīd vadošie F1 braucēji savas gaitas autosportā sākuši kartingā. Tātad šajā mazajā, no skata vienkāršajā sacīkšu mašīnītē ir kaut kas tāds, kas ieliek pamatus visai autosportista karjerai.

Liekas, ka izpratne par trajektoriju, precizitāti, spēja sajukt katru sacīkšu auto nevēlamo kustību un ciņa par katru trases centimetru ir lietas, kādēļ kartings ir tik būtisks pamats labam autosportistam. Nozīme ir katram niekam, jo bieži kvalifikācijas braucienu rezultātos pirmie padsmīt braucēji ir finišējuši vienas sekundes desmitdaļas ietvaros! Ņemsim vērā, ka sacīkstēs kartinga maksimālais ātrums sasniedz pat 140km/h un starta uzrāviens līdz 100km/h notiek apmēram trijās sekundēs!

Pamazām tuvojamies patiesībai, ka kartings ir sarežģīta inženiertehniska ierīce ar milzum daudz regulēšanas iespējām, kur katru pievilktā vai ar nodomu nepievilktā šasijas

skrūvīte, maina braucamā vadāmību, tā saķeri ar trases segumu.

Kartingu klases ir dažādas – ātras, mazāk ātras un ļoti ātras, taču regulēšanas iespējas visiem braucamajiem ir gandrīz vienādas, tāpēc, ko tur niekoties, sporta auto šķērsgrīezumam ņemsim kartingu ar visvairāk, proti, sešiem pārnēsumiem.

Tātad klase KZ2. Nekā ātrāka un jaudīgāka kartingu pasaulē nav. Nē, ir jau gan, bet tie saucas "Superkart", tiem ir kaut kas līdzīgs virsbūvei, un tie skrien ar ātrumu pat 260km/h. Taču tas citai reizei.

Lai visu saliktu pa plauktiņiem, vajag zinošu cilvēku. Tādu, kurš pats māc izjaukt un arī salikt kartingu, zina, kam nepieciešama katra detaļa. Tādu, kurš ar šī tipa spēkratu arī ir braucis, un – tas ir svarīgi – ir braucis ātri. Ir mums tāds! Mārcis Birkens vairākus gadus bijis ātrākais Latvijā un arī tuvākajās kaimiņvalstīs, vairākkārtējs Latvijas un arī Baltijas čempions kartingā KZ2 klasē. Šobrīd Mārcis vairāk ir pievērsies loģiskam kartinga turpinājumam – autošosejai, un arī šajā disciplīnā jau spēj izcīnīt Latvijas un Baltijas čempiona titulus.

Sāksim ar pamatu – šasiju. Tā ir ļoti svarīga kartinga sastāvdaļa. Sliktā šasija kombinācijā ar pašu lieliskāko dzinēju, visticamāk, neļaus gūt uzvaras, neļaus tik līdz kādai medāļai.

Šasija tiek ražota rūpnieciski no 32 mm caurulēm (sieniņu biezumi gan var mainīties), un tai ir jābūt homologētai. Kartingiem nav amortizatoru, tāpēc šasija ir ne tikai nesošā konstrukcija, bet pilda arī amortizatoru funkcijas. Dažādu ražotāju atšķirīgi pakļaujas stūrēšanai. Ir ražotāji, kuru šasijas labāk darbojas lietus laikā, citu braucamie labi jūtas nelīdzenās trasēs, vēl citas ir lieliski piemērotas asfaltam ar labu saķeri, citas – slidenākam segumam utt.. Katrai šasijai ir paredzētas vietas papildu cauruļu piestiprināšanai, ar kuru palīdzību var mainīt šasijas elastību, stabilitāti.

Pie šasijas stiprinās visi kartinga mezgli, un katra mezgla stiprināšanas veids var mainīt šasijas elastību. Piemēram, pilota sēdekļi. Ir ražotāji, kuri skaidri un gaiši paziņo, ar kādiem sēdekļiem šasiju varēs vadīt labāk, ar kādiem – ne tik labi. Sēdekļi pie šasijas var piestiprināt dažādos punktos ar dažādu stiprinājumu skaitu. Ar sēdekļa stiprināšanas veidu arī tiek regulēta šasijas stabilitāte. Ja redzat, ka kādam kartingam sēdekļi ir vaļīgi pieskrūvēti, tā, visticamāk, nav mehāniķu nolaidība, bet gan smalks aprēķins. Pat ar tik elementāru lietu kā aizmugurējo riteņu ass viss nemaz nav tik vienkārši. Arī tā tiek stiprināta pie šasijas, un to var izdarīt dažādā augstumā. Pašām asīm ir pieejami seši cietības līmeņi. Treniņu laikā braucējam ir jāapjauš, kura ass ir pati piemērotākā

KOPĀ 7778 Ls

Lielā apkope (reizi sezonā)
kloķvārpsta 300 Ls
sajūgs 50 Ls

Dažāda garuma aizmugurējās
rumbas 50 Ls

Dzinēja apkope (ik pēc 2 sacīkstēm) Bremžu kluči. Sezonai divi
virzulis 60 Ls komplekti 60 Ls
kloķvārpstas gultņi, blīvslēgi 40 Ls
pārnesumkārbas eļļa 5 Ls



Šasija 1800 Ls

konkrētajai trasei, laika apstākļiem un arī braucēju daudzumam trasē. Kāpēc braucēju daudzumam? Atbilde ir vienkārša: jo vairāk braucēju sacīkstēs, jo vairāk gumijas no riepām tie atstāj trases asfaltā un rezultātā ir labāka sakere trajektorijā.

Ir gandrīz 20 stāvokļu, kādos novietot priekšējos riteņus, turklāt tiem vēl var mainīt pagriešanas leņķi. Tāpat kā lielajiem auto, arī kartingam principā var regulēt savērsumu, sagāzumu un pagriezienu iegāzumu. Un tieši tāpat kā lielajiem auto, arī kartingam priekšējos riteņus regulē ar lāzera palīdzību. Labākie pasaules braucēji katrās sacīkstēs lieto jaunu šasiju, jo pēc nopietnas sacīkšu nedēļas tā zaudē cietību. Atcerēsimies līdzību ar metāla stienīti, kas, ilgi locīts, vienā brīdī pārlūzt, jo locījuma vietā tas zaudējis savu stiprību. Lielākā daļa Latvijas braucēju vienu šasiju lieto visu sezonu. Dažiem ir arī divas šasijas sezonai, bet vēl citiem – viena uz trim sezonām.

Milzīga nozīme kartinga noturībai trajektorijā un efektīvai jaudas izmantošanai ir riepām un arī riteņu diskam. Latvijā tiek noteikts, ar kādām riepām katrai klasei jāstartē. Tiek izmantotas sausā un slapjā laika riepas. Sausajam laikam izmanto sliktas. Katrs ražotājs piedāvā sliktas ar atšķirīgu gumijas sastāvu. Viena ražotāja riepām atkarībā no gumijas sastāva apla veikšanas laiks var atšķirties līdz

pat divām sekundēm. Piemēram, Kandavas kartodromā KZ2 klases braucēji vienu apli veic 44 sekundēs. Vienā braucienā jāveic 16 apli. Matemātika vienkārša – 16 apli x 2 sekundes = 32 sekundes. Tātad, ja riepas izvēlētas nepareizi, brauciena laikā var zaudēt gandrīz apli.

Kādreiz, kad nebija noteikts konkrēts izmantojamo riepu modelis, pirms sacīkstēm bija jālauž galva arī par riepu izvēli, jo vienas gan ir ātrākas, bet arī ātrāk nodilst, un sacīkšu beigu daļā apla laiki var ļoti pasliktināties. Citas riepas atkal nepietiekami ātri uzsilst, tāpēc startā var zaudēt pārāk daudz, ko sacīkšu laikā vairs nevar paspēt atgūt. Tagad ir vienkāršāk! Ļoti nozīmīgs ir arī spiediens riepās. Arī ar to treniņu procesā ir jāpāksperimentē. Kartinga riepās vēlamais gaisa spiediens ir apmēram viena atmosfēra, un spēlēšanās notiek ar kādu pusatmosfēru uz abām pusēm. Neizvēloties pareizo riepu spiedienu, apli var zaudēt līdz pat pāris sekundēm.

Regulējot spiedienu, svarīgi ir ņemt vērā arī laika apstākļus, diskus un sportista braukšanas stilu. Siltā laikā riepas uzsilst ātrāk, bet tās var arī ātrāk pārkarst, un tas ļoti apgrūtina kartinga vadāmību. Arī pareiza disku izvēle palīdz noturēt vēlamo spiedienu riepās. Ir pieejami divu veidu riteņu diski – magnija un alumīnija. Tiem ir



Gala zobratu pāri (5 gab.) 75 Ls

Bremžu kluči (sezonai divi komplekti) 60 Ls

dažādas siltumatdeves īpašības, tāpēc arī spiediens riepās sacīkšu laikā mainās dažādi. Trasē spiediena uzturēšanu var ietekmēt arī pats braucējs – jo agresīvāk brauc, jo ātrāk un vairāk uzsilst riepas. Protams, agresīvi braucot, riepas arī vairāk dilst, un pie sacīkšu beigām tās savas funkcijas varētu arī nepildīt visai labi.

Ja braucējs vēlas kontrolēt riepu spiedienu sacīkšu laikā, ir pieejami ventiļi ar sensoriem, kuri pārraida informāciju par spiedienu riepās uz displeju, kas uzstādīts uz kartinga stūres.

Šasija bez dzinēja ir minikārs. Taču, kā jau teikts, šoreiz mēs stāstām par kartingiem. Tāpēc tagad pienākusi kārta dzinējam. KZ2 klasē izmanto viencilindra divtaktu 125 cm³ spēka agregātus, kas sasniedz aptuveni 40–50 Zs jaudu. Teiksiet maz? Nebūt nē. Ne jau jauda ir svarīga autosportā, bet gan jaudas un masas attiecība. Šīs klases kartinga svars kopā ar pilotu nedrīkst būt mazāks par 175 kg. Tas nozīmē, ka vienam Zs ir jāvelk 3,5 kg. Piemēram, Anda Neikšāna EVO9 vienam Zs ir jāvelk 5 kg, Mitsubishi Lancer Evolution WRC05 ar kuru startē Ivars Vasaraudzis, – 4,6 kg, Porsche 911 GT3 šī attiecība ir 1 Zs : 3,7 kg, BMW M3 – 1 Zs : 4,1 kg. Kartings šajā parametrā ir topa augšējās rindinās. Vislielākā jauda pie 12 500–13 000 apgriezieniem, maksimālais apgriezienu skaits 14 000–14 500. Degviela – E98, kas sajaukta ar eļļu, – kā



Dzinēja apkope (ik pēc 2 sacīkstēm) 105 Ls

jau divtaktņiekam pienāks. Lai maksimāli lietderīgi izmantotu mazā dzinēja jaudu, KZ2 klases kartingiem ir sešpakāpju sekvenciālā pārnesumkārbā. Tā nāk komplektā ar dzinēju. Abi šie mezgli ir homologēti, tāpēc ar jaunradi nodarboties nedrīkst, taču, ņemot vērā, ka trases ir ar ļoti dažādu konfigurāciju, atļauts mainīt gala pārnesuma zobratu pārus. Tas ir tāpat kā velosipēdam – var saslēgt pārnesumus tā, lai būtu viegli uzbraukt kalnā, taču tad ātrums nav liels, vai atkal tā: gala ātrums ir liels, bet ļoti grūti uzsākt braukšanu. Kartingā vērojams tas pats – ir jāatrod zelta vidusceļš starp vieglu paātrināšanos likuma izejā un lielu maksimālo ātrumu taisnēs. Noteikt pareizos zobratu palīdzēs komplicēti aprēķini. Ir arī vienkāršāks ceļš – sajūtas treniņos, bet tas prasa pieredzi. Pārnesumu pārslēgs atrodas pie stūres labajā pusē, kreisajā pusē atrodas sajūgs – tas jāizmanto kartingu piederbinot, kā arī startā. Ir pieejama arī atsevišķa iekārta, kas nodrošina pārnesumu pārslēgšanu ar divām podziņām (+/-) uz stūres. Ražotājs sola, ka sistēma pārnesumus pārslēgs 50 milisekundēs un apla laiku varēšot uzlabot par 0,7–1,8 sek., bet maksā šis prieks gandrīz tūkstoši eiro. Šī ir vienīgā kartingu klase, kura startē no vietas. Pārējām klasēm starts notiek jau gaitā. Sacīkšu laikā pārsvarā tiek izmantots 2.–6. pārnesums, pirmais – tikai startā.

Maksimālais ātrums ir atkarīgs no gala



Dzinējs (Galifa tūnings) 3500 Ls

pārnesuma zobratiem kārbā. Pats Mārcis reiz sasniedzis 150 km/h. Pie lielāka ātruma varētu sākties problēmas ar aerodinamiku, un kartings kļūtu ļoti grūti vadāms, taču teorētiski ir iespējami arī 200 km/h.

Kā redzam, kartingam ir gana daudz regulējumu lietiņu un nieciņu, tāpēc, lai atvieglotu dzīvi, palīgā var ņemt datoru. Kartingiem uz stūres stiprinās maza elektroniska ierīce ar displeju, kurai pieejams daudz dažādu funkciju. Minimums, ko izmanto gandrīz visi kartingisti, ir dzinēja apgriezienu un apla laiku mērītājs. Brauciena laikā var redzēt apla laiku (labāko un pēdējo) un motora apgriezienu, var iestatīt to, pie kādiem apgriezieniem jāiedegas pārnesumu pārslēgšanas indikators. Pēc brauciena var apskatīt visus apla laikus, tāpat motora apgriezienu katrā aplī.

Tie, kuri vēlas iegūt vairāk informācijas par savu braucienu, var mazajam kartinga datoram pieslēgt klāt vēl dažādus rādītājus – temperatūra, degvielas maisījuma sastāvs (ja uzstādīta lambda zonde), iespējams pievienot arī GPS moduli, gravitācijas spēka mērītāju (G-Force), stūres pagriešanas mērītāju, akselerācijas un bremžu pedāļu lietošanas sensorus. Visu ierīču dati tiek saglabāti šajā miniaturajā ierīcē uz stūres. Pēc brauciena visus datus var pārnest uz datoru, un tad jau ar speciālas sacīkšu programmas

palīdzību un kopā ar komandas vadītāju, sacīkšu inženieri izanalizēt savu braucienu. Programma, nolasot GPS datus, uzzīmē katra apla trajektorijas, pateicoties G-Force modulim var redzēt, kur kartings saslīdējis, kā brauciena laikā lietota stūre, pedāļi un pie kādiem apgriezieniem kādi pārnesumi ieslēgti, kādi bijuši maksimālie un minimālie motora apgriezieni. Ir iespējams salīdzināt vairāku aplu trajektorijas un izanalizēt, kuru likumu un kādā veidā var izbraukt ātrāk.

Secinājums – kartings nopietnā līmenī neko daudz neatšķiršas no startēšanas salonmašīnu vai formulu sacīkstēs. Tas iemāca smalki izjust tehniku, saprast auto regulējumus, analizēt mašīnas saķeri ar trases segumu. Iemāca strādāt ar komandas mehāniķiem un inženieriem, analizēt elektroniski iegūtos datus, lai palīdzētu auto regulēšanā. Un, protams, pats pamats – tas pieradina jauniešus pie sacīkšu gaisotnes, iemāca saprasties ar tiesnešiem un to žestiem. Bet pats galvenais – kartings māca apgūt trajektorijas, izjust trasi, prasmi cīnīties trasē par katru metru un centimetru, prasmi apdzīt, gatavību zibenīgi pieņemt lēmumus. Tas audzina nākamos F-1 pilotus!



Aizmugurējā ass (vajag 3, ar dažādām cietībām) 240 Ls



Riepu komplekts (katrām sacīkstēm jaunas) 110 Ls



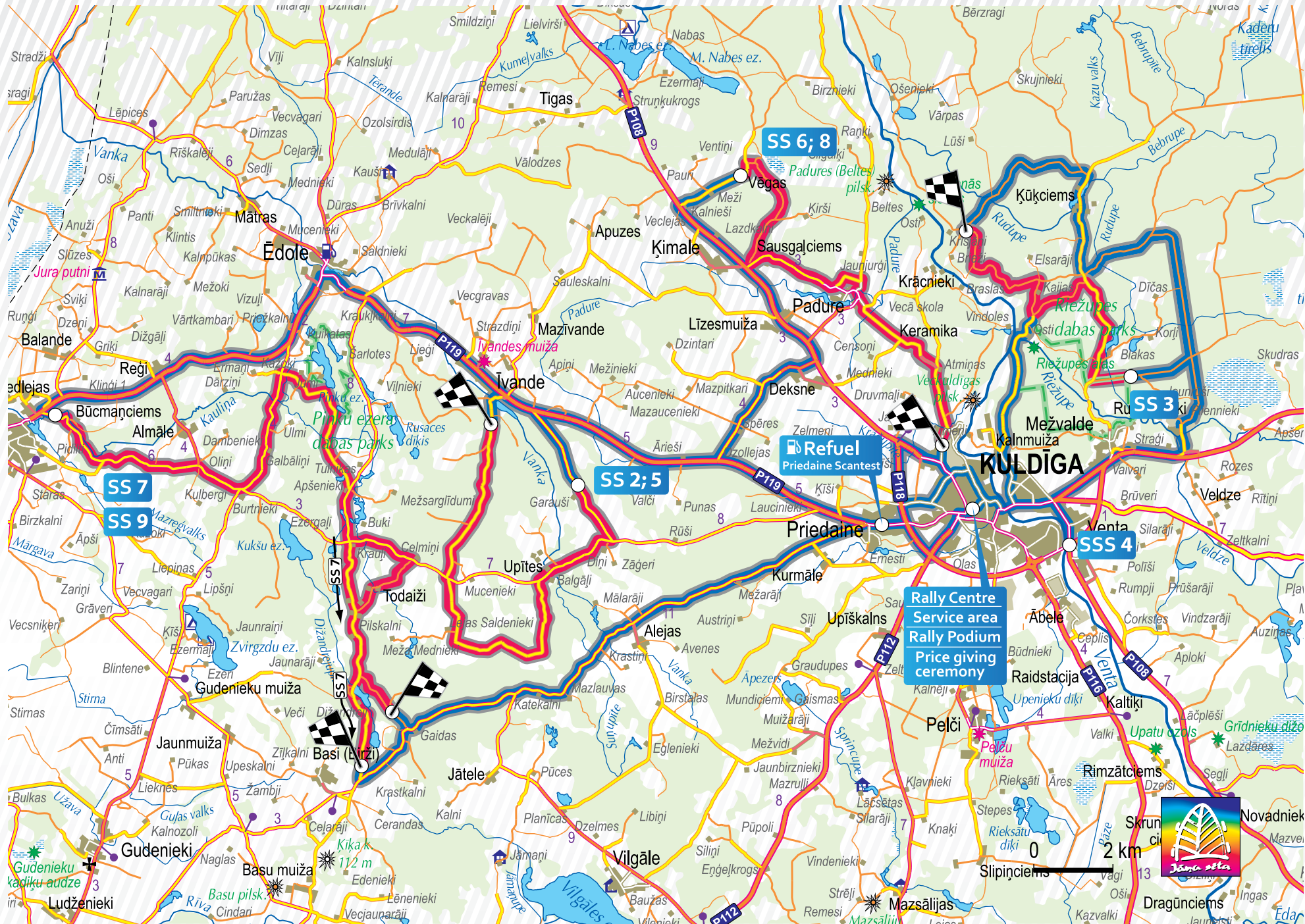
Diski (sezonai 4 komplekti) 400 Ls



Devēji (stūre, bremze, akselerators, temp u.c.) 400 Ls



LK/PS	Vietas nosaukums	PS km	Pārbrauciens	Kopā	1 a/m laiks
TC/SS	Location	SS km	Liasion km	Total km	1st car due
Saturday- 25.09.2010					
1 SEKCIJA/ SECTION 1					
0	AKVAPARKS podium Show				15:00
0A	Service in INBOX LV		7,00	7,00	15:20
SP A	SERVICE PARK INBOX.LV	(0,00)	(7,00)	(7,00)	
0B	Service out INBOX LV				15:50
1	Regroup in/ JURMALA		15,00	15,00	16:20
SSS1	LĪVU AKVAPARKS	1,50			16:30
1A	INBOX LV Service in		8,50	10,00	16:55
	1 SEKCIJA/ SECTION 1	1,50	30,50	32,00	
Sunday- 26.09.2010					
2 SEKCIJA/ SECTION 2					
1B	Rally Podium Kuldīga				9:00
2	Upītes 1		14,89	14,89	9:15
SS2	BALTIKUMS 1	13,93			9:18
3	Mežvalde		26,04	39,97	10:00
SS3	FORD	9,84			10:03
4	Regroup in "Ventas Rumba"		20,08	29,92	10:32
SSS4	KULDĪGAS RUDENS	2,47			10:35
4A	Service in		4,65	7,12	10:50
SP B	SERVICE PARK KULDĪGA	(26,24)	(65,66)	(91,90)	
	2 SEKCIJA/ SECTION 2	26,24	65,66	91,90	
3 SEKCIJA/ SECTION 3					
4B	Service out		0,10	0,10	12:30
	Refuel Service out	(26,24)	(65,76)	(92,00)	
5	Upītes 2		14,89	14,89	12:49
SS5	BALTIKUMS 2	13,93			12:52
6	Vēgas 1		17,78	31,71	13:22
SS6	AMAZONE 1	12,47			13:25
6A	Service in/ Regroup in		2,85	15,32	13:45
SP C	SERVICE PARK KULDĪGA	(26,40)	(35,62)	(62,02)	
	3 SEKCIJA/ SECTION 3	26,40	35,62	62,02	
4 SEKCIJA/ SECTION 4					
6B	Service out/ Regroup out		0,10	0,10	14:30
	Refuel Service out	(26,40)	(35,62)	(62,02)	
7	Alsunga 1		28,54	28,54	15:02
SS7	CONTI STL	20,91			15:05
8	Vēgas 2		30,70	51,61	15:54
SS8	AMAZONE 2	12,47			15:57
	Refuel Priedaine Scantest	(33,38)	(63,49)	(96,87)	(16:10)
9	Alsunga 2		32,65	45,12	16:42
SS9	RAMIRENT	21,42			16:45
10	Rally Podium Kuldīga/ PF		17,64	39,06	17:25
	5 SEKCIJA/ SECTION 5	54,80	109,63	164,43	
	Rallijā KOPĀ/ Rally TOTALS	108,94	241,41	350,35	



Atbalsta:



Sadarbības partneri:



Rallija Radio - Kurzemes Radio!



Rezultāti: www.autorally.lv

Trases apraksta apzīmējumi:

- 1 Skatpunktu numerācija
- A Labi piebraucama un pārskatāma vieta
- B Piekļūšana ar kājām, labi pārskatāma vieta
- C Piekļūšana tikai ar kājām, ierobežota redzamība
- P Tikai automašīnām ar caurlaidi:
- Pi



SSS 1 – “LĪVU AKVAPARKS”

Trasi slēdz plkst. 15:00
1 a/m laiks plkst. 16:30

Vai rallisti var driftēt? Var!
Vai jūs esat redzējuši divu rallija automašīnu vienlaicīgu drifta šovu autostāvvietā un Jūrmalas pilsētas ielās? Vēl ne!
Lūdzu, baudiet to!

Automašīnas lūdzam atstāt specializētajās autostāvvietās pie Bulduru dārzkopības stacijas (P1) vai pie Dzintaru viadukta (P2). Kursēs speciālais Rallija autobuss, kas nogādās jūs uz “Līvu akvaparku”!

Rallija programma sākas jau pirms sacensībām.

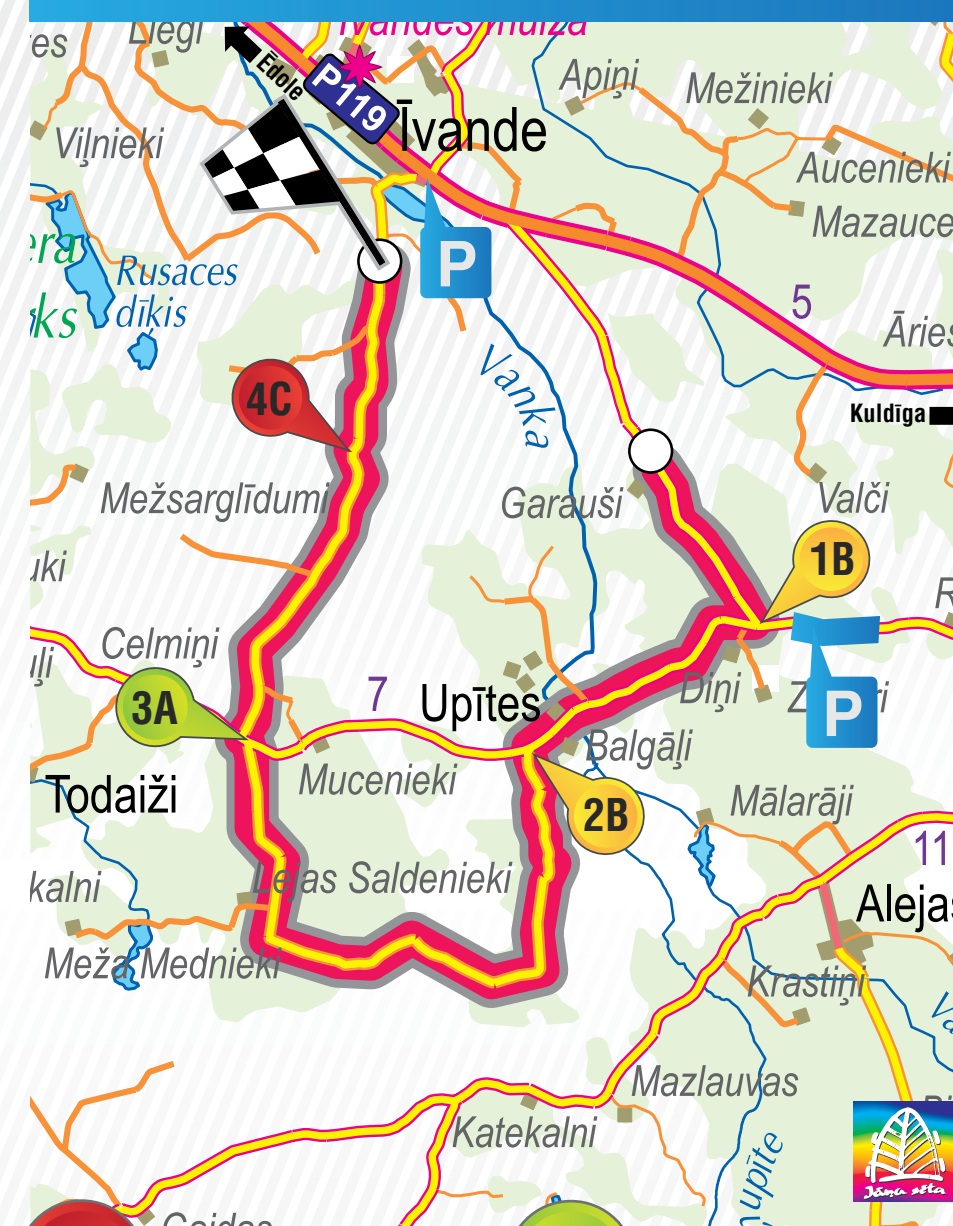
No plkst. 13:30:

Drifta autobraucēju paraugdemonstrējumi rallija dalībniekiem – “Kā driftēt autostāvvietā”.

No plkst. 14:15:

Žurnālistu rallija dalībnieku atraktīvākās a/m izvērtēšana.
No plkst. 15:00: Rallija “Latvija – Par labu Latviju 2010” oficiālais starts no “Līvu akvaparka”.

SS 2; 5 - “BALTIKUMS” (Īvande)



Trasi slēdz plkst. 8:18
(SS2 un plkst. 11:52 (SS5))

1 a/m laiks plkst. 9:18 (SS2)
un plkst. 12:52 (SS5)

Ātrumpasma pamats un virziens saglabāts no 2009. gada.
Prasīgs, ātrs un viltīgs.

1B

1B – Labais likums 90° T-veida krustojumā, pirmais nopietnais likums rallijā.

Koordinātas:
N56.95969/ E21.81357

*Specializētā rallija autostāvvietā. Pieklūšana no Priedaines.

4C

4C – 12,50 km no starta, nu jau “Egzotikas” likums, aiz kura tālāk seko slavenās “priedes” likums.

Koordinātas:
N56.97117 / E21.75879

*Pieklūšana no Ēdoles vai ar kājām no Īvandes.

3A

3A – Kreisais 3-3 uz Labo 4 krustojumā, liels pienākošais ātrums. (Kreisais likums 90° un tam seko straujš labais).

Koordinātas:
N56.94994/ E21.74597

*Pieklūšana no Ēdoles.

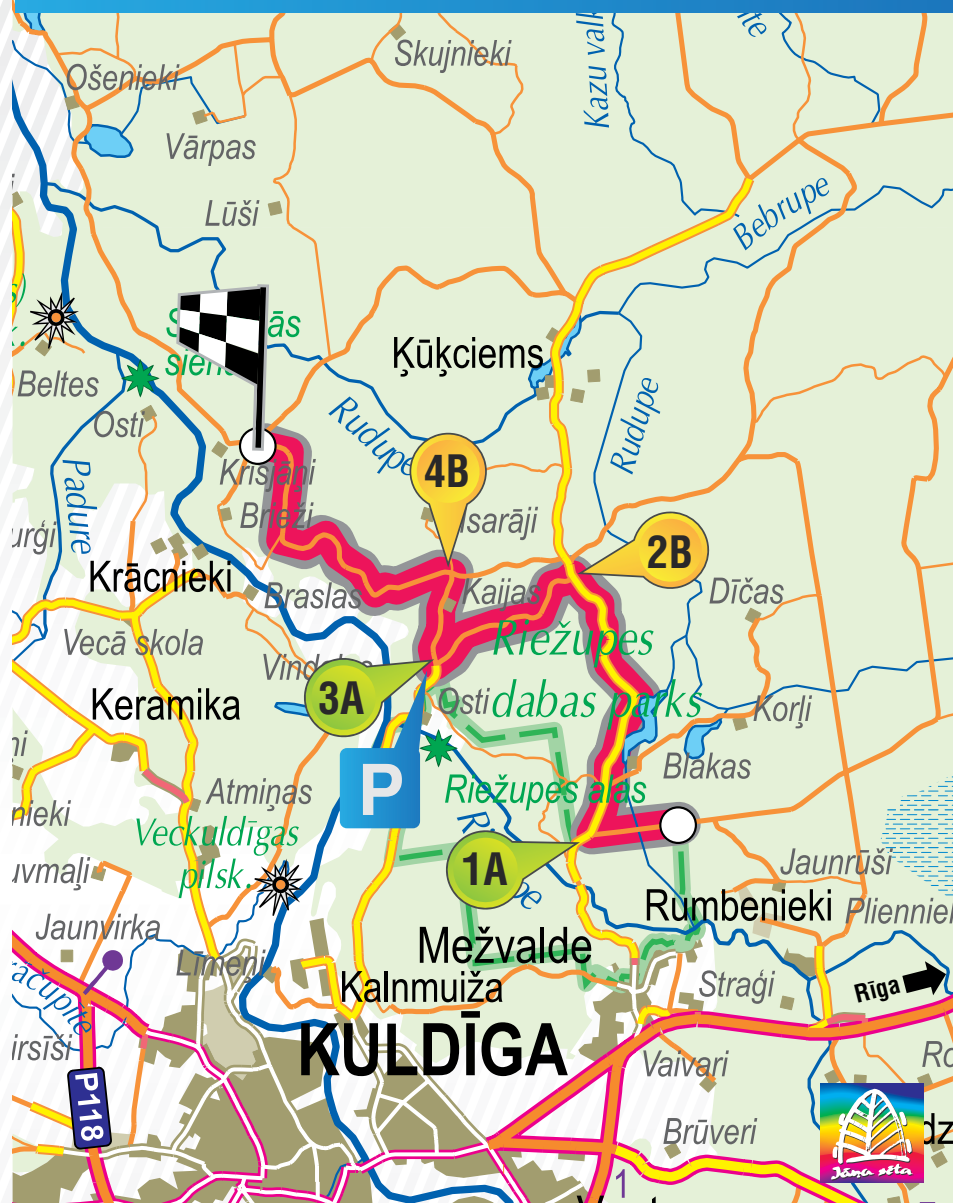
2B

2B – Vairāku likumu sērija no plata uz šauru! Liels pienākošais ātrums, jātrāpa šaurā meža ceļā.

Koordinātas:
N56.95024/ E21.78382

*Pieklūšana tikai pirms trases slēgšanas.

SS 3 - "FORD" (Mežvalde)



Trasi slēdz plkst. 9:03

1 a/m laiks plkst. 10:03

"FORD" noteikti ir noteicošais ātrumposms braucēju izkārtojumam rallija 3. sekcijā. Rallijs šeit ir tieša meža apskats, ar meža reljefu un ļoti viltīgu likumu sērijām.

1A

1A – Ass labais likums (L5) pie pieminekļa, liels pienākošais ātrums.

Koordinātas:

N56.99956/ E22.01130

**Piekļūšana no Mežvaldes, brauciet līdz Riežupes tiltam un tālāk ar kājām.*

4B

4B – Bīstams kreisais likums ar ceļa vidū augošu priedi.

**Piekļūšana tikai pirms trases slēgšanas vai arī braucot no Ozoliem.*

3A

3A – Šaurs, ass likums krustojumā, kuram seko likumu kaskāde mežā. Izvēlieties drošas vietas stāvēšanai.

Koordinātas:

N57.01394/ E21.98377

**Piekļūšana no "Smilšalām". Specializēta autostāvvietā.*

2B

2B – Ātru likumu kaskādes noslēgums ar asu kreiso likumu (K3-5).

Koordinātas:

N57.02197/ E22.00782

SSS 4 - "KULDĪGAS RUDENS"



Trasi slēdz plkst. 9:30.

1 a/m laiks plkst. 10:35

Uzmanību!!! No plkst. 9:30 Ventu iespējams šķērsot tikai pa Veco tiltu! Sekojiet apbraucamo ceļu zīmēm!

APZĪMĒJUMI:

Skatītāju zona

Īsta paralēlā sacensība uz Kuldīgas un Saldus šoseju viadukta! Nebijis projekts Latvijas autorallija vēsturē! Divas automašīnas cīnās ātrā un asfaltētā paralēlajā trasē.

Galvenais piekļūšanas veids noteikti ir no Ventspils puses līdz Jaunajam tiltam, kur izveidota specializēta autostāvvietā, tālāk, ejot ar kājām, pastāv iespēja veiksmīgi skatīties posmu no Jaunā tilta.

Piekļūšana pa Saldus ielu no Pārventas puses un pa Rīgas šoseju līdz ātrumposmam.

www.**SOUL**.lv
AD AGENCY

MĀJAS LAPAS | BRENDIS | DIZAINS & MAKETĒŠANA | INTERAKTĪVIE RISINĀJUMI | VIDEO

SS 6; 8 - "AMAZONE" (Padure)



5A

5A – Skatītāju paradīze, kur sportistu automašīnas izlokās pa Padures centru, dara to ar uzkaršu riepām un uz asfalta seguma.

Koordinātas:
N57.01673/ E21.91312.

Piekļūšana no Kuldīgas – Ventspils šosejas. Specializēta autostāvvietā.

6A

6A – Viennozīmīgi tālākais un ātrākais tramplīns visā Latvijas rallijā, bet vai visā šī gada čempionātā? To mēs uzzināsim, vienīgi apmeklējot šo vietu.

Piekļūšana no Kuldīgas – Ventspils šosejas. Specializēta autostāvvietā.

3A

3A – Ātra likumu sērija mežā ar sekojošu asu kreiso likumu krustojumā. No autostāvvietas būs nodrošināta pārbraukšana uz nākamo likumu – ātru labo un tam sekojošu strauju kreiso likumu, sekotiet norādēm (tikai labu laika apstākļu gadījumā!).

Koordinātas:
N57.02355/ E21.86711.

Specializēta autostāvvietā.

7A

7A – "Vai kāds vēl var pabrukt, vai nevar!" – dabiskais ātruma slāpētājs Veckuldīgas rūpnieciskajā rajonā.

1A

1A – Ātru likumu kaskādes 0,5 km no starta.

Koordinātas:
N57.04609/ E21.86499.

Piekļūšana no starta pirms trases slēgšanas.

2B

2B – "Aiz kalniņa dūmi kūp", tā var raksturot šo vietu – nepārredzams labais likums tramplinā ar negatīvu izeju.

Koordinātas:
N57.03385/ E21.87702.

Piekļūšana tikai pirms trases slēgšanas.

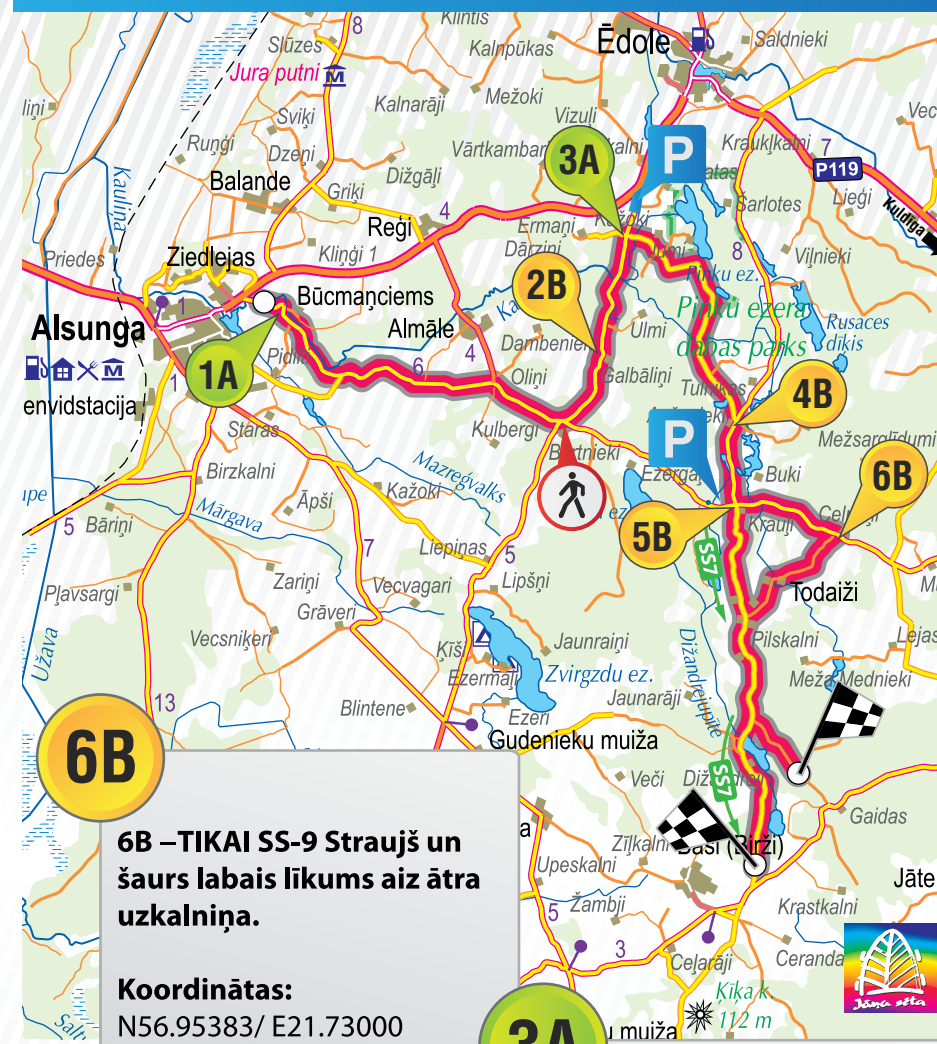
4B

4B – Pēc ātras taisnes ir jāpieveic 90° pagrieziens T-veida krustojumā, bet tas jādara no grants seguma uz asfaltu.

Koordinātas:
N57.02039/ E21.91300.

Piekļūšana tikai pirms trases slēgšanas.

SS 7 - "CONTI STL" (Alsunga) SS 9 - "RAMIRENT" (Todaīši)



6B

6B – TIKAI SS-9 Straujš un šaurs labais likums aiz ātra uzkalniņa.

Koordinātas:
N56.95383/ E21.73000

**Piekļūšana tikai no PS5 puses.*

5B

5B – SS 7 – 14 km no starta ātru likumu kaskāde. Specializēta autostāvvietā. SS 9 – 14,6 km no starta kreisais 900 likums "Krauju" krustojumā. Specializēta autostāvvietā.

Koordinātas:
N56.95782/ E21.70434

Piekļūšana no SS5 puses vai no Ēdoles, tikai pirms SS7; 9 trases slēgšanas!

3A

3A – Pēc ļoti ātras sekcijas 900 likums pa labi uz sānceļu.

Koordinātas:
N56.99521/ N21.67387

**Piekļūšana no Ēdoles, specializēta autostāvvietā.*

1A

1A – Starta likumu kaskādes Alsungā vienmēr bijušas tā vērtas, lai atbrauktu un tieši šeit skatītos ralliju!

Piekļūšana pirms trases slēgšanas. Sakarā ar iepriekšējos gados neatrisinātajiem jautājumiem skatītājiem nav ieteicams šeit atrasties, ierobežota vieta skatītāju zonai!

2B

2B – Ēdoles ātrumposma ātro likumu kaskāde. Lai skatītos ralliju, izvēlieties tikai drošas vietas.

Koordinātas:
N56.97877/ E21.66852

**Piekļūšana tikai no 3A un ar kājām, nav daudz vietu, kur droši novietot savus spēkratus!*

4B

4B – Viltīgs labais likums aiz tramplina.

Koordinātas:
N56.96947/ E21.70368.

**Piekļūšana no Ēdoles.*

Trasi slēdz plkst. 14:05, 1 a/m laiks plkst. 15:05

Trasi slēdz plkst. 14:05, 1 a/m laiks plkst. 16:45

Šeit sākas rallijs! Rallijsprinta dalībnieki jau pārrunās pagājušo sezonu, bet rallija dalībnieki šeit sadalīs nenoskaidrotos Latvijas čempionu titulus.



ĪDENS MOTOSPORTS LATVIJĀ NAV MIRIS

Ūdens motosporta sacīkstēs netrūkst ne adrenalīna, ne ātruma, ne riska, bieži vien sportisti balansē uz "visu vai neko" robežas. Jāņem vērā, ka

F2 klases laivas ūdeņus vago ar pamatīgu ātrumu – apmēram 200 km/h.

Nereti, pilotiem izpildot "nāves cilpu" vai līdzīgus akrobātiskus elementus, skatītājiem tiek sagādāti neaizmirstami skati, visstākais šovs, dažiem pat pārbīlis.

Savukārt mazāko klašu laivas sasniedz 60–140 km/h, lai gan, slidot pāri viļņu galotnēm, tik daudz nemaz neizskatās. Tāpat jāņem vērā, ka mazāk jaudīgu klašu laivas nav aprīkotas ar drošības sistēmām un elektroniku, kāda ir ievietota F2000 un F1 klases laivās. Latvijas čempionāts ūdens motosportā

tika aizvadīts piecos posmos, sezonu uzsākot jūnijā un noslēdzot augusta beigās. Sacensības norisinājās Jūrmalā, Vīlandē (Igaunijā), Alūksnē, Jelgavā un Liepājā. Tituli tika sadalīti septiņās klases (JT-250, T550, S550, RN2000, FR1000, O500 un Formula 2) starp piecu Latvijas komandu pārstāvējiem un pa vienam dalībniekam no Igaunijas un Lietuvas.

Par Latvijas čempionāta augsto līmeni liecina arī regulāra igaunju un lietuviešu sportistu dalība, bet pēdējos gados to iecienījuši arī ungāri, vācieši, norvēģi u.c., kuri to izmanto kā prezentācijas pasākumu saviem startiem vai plānotajiem startiem nākotnē F2000 vai F-1 klasē.

Aicina Jūrmala, Alūksne, Liepāja
Aptaujājot dalībniekus, atklājas, ka iecienītākās sacīkšu vietas ir Jūrmala, Alūksne

un Liepāja. Jūrmalā atrodas bāze, kas pilotiem un komandām nodrošina visu nepieciešamo veiksmīgai sacīkšu norisei, kā arī ideālus apstākļus treniņbraucieniem, lai sagatavotos pašmāju sacīkstēm un startiem ārzemēs. Pilotu vidū vislielāko piekrišanu ieguvusi Alūksne, un tas ir ne tikai skaistās dabas dēļ, bet arī tāpēc, ka sacīkšu nedēļas nogalē ir iespējams baudīt plašu kultūras un atpūtas programmu. Svarīga ir arī sakārtotā infrastruktūra. Turklāt trase ir ierīkota starp pilskalnu un salu. Liepāja piesaista ar neredzamiem nepieradinātiem un ekstrēmamiem apstākļiem, jo sacīkstes notiek ostas teritorijā un pilotiem ir jātiek galā ar atpakaļejošiem jūras viļņiem. Vislielāko uzmanību šogad izraisīja "Ātruma festivāls 2010", kas pulcēja dažādu tehnisko sporta veidu pārstāvjus un ar viņiem bija iespējams iepazīties vienkopus.



Sacensību dalībnieki ir iecienījuši Alūksni ne tikai skaistās dabas dēļ, bet arī tāpēc, ka sacīkšu nedēļas nogalē ir iespējams baudīt plašu kultūras un atpūtas programmu.

Sports jauniešiem un vīriem
Latvijas mērogā vispopulārākās ir JT-250 un S550 klases. JT-250 klasē startē 10–16 gadus veci jaunieši. Viņiem šī ir pirmā iepazīšanās ar ūdens motosportu un apjaušana par īsto ātrumu uz ūdens. Tiek ielikti pamati tehnikas apguvei, apgūti drošības noteikumi uz ūdens un braukšanas iemaņas, sacensības iemāca cienīt konkurentus, kā arī dod iespēju apzināties risku, ātrumu uz ūdens un rosina iedraudzēties ar kaprīzajiem laika apstākļiem. Savukārt S550 klasi raksturo kupla dalībnieku saime, azartiskas, spraigas un sīvas cīņas visas sezonas garumā. S550 klasē ir pēdējais pakāpiens pirms elites F2000 un F-1. Laivas ir aprīkotas ar standarta dzinējiem, tās spēj sasniegt pat 140–160 km/h lielu ātrumu. Tehniskos parametrus, dzinēju jaudu un atļautos tūninga elementus stingri nosaka, kontrolē un uzrauga Starptautiskā Ūdens motosporta federācija (UIM). Federācija izstrādā arī trašu konfigurāciju un sacīkšu noteikumus.

Jaunieši pasaules līmenī
Īpaši jāizceļ jauniešu JT-250 klase, kurā

divus gadus pēc kārtas augstākās raudzes sacensībās pasaules līmenī ir triumfējuši Latvijas sportisti: 2010. gadā Eiropas čempionātā Maksimiliāns Tučkovs (Mēmeles Sports), bet pasaules čempionātā – Ņikita Lijcs (Jūrmala).

"Tas ir fantastisks panākums Latvijas ūdens motosportam!"

Jau divus gadus pēc kārtas esam izcīnījuši augstākos titulus junioriem. 2009. gadā par pasaules čempionu kļuva Toms Smilškalns (Mēmeles Sports), bet par Eiropas čempionu – Ivo Egle (Nord Ost). Vēl vairāk gandarī tas, ka šos panākumus ir guvuši sportisti no dažādiem Latvijas klubiem un novadiem, kas liecina par ļoti kvalitatīvu Latvijas čempionātu un vienmērīgu ūdens motosporta attīstību valstī. Vēlos izteikt lielu pateicību jauno čempionu ģimenēm, treneriem, komandām un atbalstītājiem," stāsta Latvijas Ūdens motosporta federācijas (LŪMSF) valdes priekšsēdētājs Modris Kalnciems.



Par Latvijas sacensību augsto līmeni liecina arī regulāra ārzemju sportistu dalīb, kuri to izmanto kā prezentācijas pasākumu saviem startiem vai plānotajiem startiem nākotnē F2000 vai F-1 klasē.

2010. gada Latvijas atklātā čempionāta ūdens motosportā rezultāti

JT-250 klase

1. Ivo Egle/Nord Ost 244 p.
2. Maksimiliāns Tučkovs/Mēmeles Sports 302 p.
3. Ņikita Lijcs/Jūrmala 263 p.
4. Dāvis Kaminskis/Nord Ost 246 p.
5. Brendons Timofejevs/Nord 185 p.
6. Reio Kasnapu/Tallinna Veemotoklubi 175 p.

T550 klase

1. Jānis Zarečevs/UPB Energy 322 p.
2. Dmitrijs Aņikejevs/Mēmeles Sports 285 p.
3. Gatis Gibners/UPB Energy 285 p.
4. Andis Čikulis/Nord Ost 141 p.
5. Reinis Paegle/Mēmeles Sports 76 p.
6. Oļegs Sintnieks/Jūrmala 73.

S550 klase

1. Artūrs Brolītis/UPB Energy 315 p.
2. Reinis Musts/Nord Ost 277 p.
3. Pēteris Pelnēns/UPB Energy 274 p.
4. Edgars Rjabko/KTU Politehnika 237 p.
5. Raimonds Špacs/Nord Ost 120 p.
6. Laimutis Morkunas/Megasportas 90 p.

RN2000 klase

1. Normunds Sņikers/Nord Ost 339 p.
2. Māris Vasiļevskis/UPB Energy 282 p.
3. Vladimirs Fjodorovs/Jūrmala 237 p.
4. Gints Puriņš/individuāli 67 p.
5. Gatis Sņikers/Nord Ost 58 p.
6. Guntis Lauss/Paisums 35 p.

FR1000 klase

1. Māris Brigmanis/Mēmeles Sports 248 p.
2. Jānis Kučalks/Paisums 221 p.
3. Lotārs Millers/Mēmeles Sports 51 p.
4. Voldemārs Parolis/UPB Energy 40 p.
5. Valdis Kučalks/Paisums 15 p.

O500 klase

1. Ēriks Ķiepe-Kipge/UPB Energy 365 p.
2. Oļegs Kutepovs/UPB Energy 157 p.
3. Mārtiņš Lauss/Paisums 151 p.
4. Raivo Zariņš/Jūrmala 142 p.
5. Annika Sūka/Tallinna Veemotoklubi 131 p.
6. Stens Kalēders/Tartu Veemotoklubi 129.

Formula 2 klase

1. Uvis Slakteris/Mēmeles Sports 77 p.
2. Bartolomejs Maršaleks/Balt Yacht 69 p.
3. Atis Slakteris/Mēmeles Sports 62.

Komandu kopvērtējums

1. UPB Energy/Liepāja 74 p.
2. Nord Ost/Alūksne 69 p.
3. Mēmeles Sports/Bauska 48 p.
4. Jūrmala 41 p.
5. Paisums/Jelgava 0 p.

Laika apstākļu diktāts

Ūdens motosportā bieži vien noteicošie ir laika apstākļi. Latvijas čempionātā tas visspilgtāk izpaudās tieši pēdējā etapā, kas norisinājās Liepājas kanālā. Komandas "UPB Energy" vadītājs un pilots Ēriks Ķiepe-Kipge skaidroja, ka dalībnieku skaits ziņā Liepājas posmu nevarēja saukt par labi apmeklētu: "Visticamāk, ka daudzi nobijās vējiem, kas divas dienas plosīja Liepāju, un vienkārši nolēma ietaupīt degvielu, paliekot mājās. Galu galā daudzi Latvijas piloti šogad Igaunijā uz savas ādas jau izbaudīja dabas kaprīzes, kad spēcīgā vēja dēļ tika atcelts Baltijas čempionāta posms."

Vēja un viļņu dēļ laivu vadīšana ekstrēmos laika apstākļos ir krietni apgrūtināta – vairākās klasēs braucamo deguni brīžiem saslejas augstu, šķēļot ūdeņus gandrīz vai 45 grādu leņķī, kā arī bīstami svaidās pa viļņiem. Laika apstākļu ietekmi pēc pilnas programmas šosezon izbaudīja liepājnieks Pēteris Pelnēns. Viņš atzina, ka gana ekstrēmi tam šķituši mači Dunajvarošā (Ungārija), tomēr Liepājā braukt esot bijis pat vēl grūtāk, jo brīžiem laivu stūrēja nevis piloti, bet gan vējš, savukārt bedres ūdeni tik ļoti atgādināja ceļu grambas, ka varētu vilkt zināmas paralēles ar autoralliju.

Sadarbība ar Kurzemes ralliju

LŪMSF ģenerālsekretāre Ieva Tauniņa atzina, ka ideja rīkot noslēguma posmu un rallija "Kurzeme" organizatoru ideja organizēt

vienotu "Ātruma festivālu" ir ļoti laba, jo līdzjutēji var iepazīties ar tehniskajiem sporta veidiem vienuviet! Šogad notika pirmais "Ātruma festivāls", un LŪMSF noteikti atbalstīs šo iniciatīvu arī nākotnē. Pasākums kopumā bija ļoti jauks, un pat Liepājas spēcīgais vējš, lielie viļņi un neliela lietussalts neizjauca sacensības, kur tika noskaidroti šā gada labākie ūdens motosportisti." Jebkuru sporta pasākumu var vērtēt no diviem skatupunktiem. Vienu pārstāv paši sportisti, viņu cīņiņi, viņu organizācijas. Otru pusi pārstāv skatītāji.

Cilvēki novērtē to, ka ūdens motosporta pasākumi ir domāti visai ģimenei:

lielie un mazie var izbaudīt sacīkšu atmosfēru, tikties ar komandām un pilotiem, apskatīt apkārtnes interesantākās vietas un iepazīt vietējo kultūrvēsturisko mantojumu. Laiks tiek pavadīts pilnvērtīgi, kopā ar ģimeni, gūstot pozitīvas emocijas, jaunus iespaidus un zināšanas.

Latviešu cīņas starp F1 un F2000

Savulaik F1 klasē Latvijas komanda spēja ierādīt vietu pat lielajiem grandiem, uzvarot leģendāro Gvido Kapellīni, kurs 2009. gadā kļuva par desmitkārtēju pasaules čempionu.

Izcilus panākumus 2001. gadā guva Viktors Kuņiņš (1. vieta Kaljari, Vidusjūras Grand Prix, 2. vieta Vinē, Austrijas Grand Prix un 3. vieta Rīgā, Latvijas Grand Prix).

Vēlākajos gados savus spēkus F-1 izmēģināja Uģis Gross un Uvis Slakteris, kuriem labu ceļamaizi, vērtīgas zināšanas un padomus deva Kapellīni, iepazīstinot arī Latvijas pilotus ar savu izstrādāto treniņprogrammu – izliekot bojas un izvēloties tādu pašu trases konfigurāciju, kāda ir paredzēta nākamajās sacīkstēs.

2009. un 2010. gada sezonā Latvijas pilotu Mārtiņa Bergholca un Uvja Slaktera veiksmēm, uzvarām, zaudējumiem un sakāvēm varēja sekot līdz Skandināvijas un pasaules čempionātos F2000 klasē. Sapnis par atgriešanos F-1 nav miris, tomēr tas prasa ļoti nopietnus finansiālus ieguldījumus. Laivas sagatavošana vienas sezonas startiem F1 klasē tiek lēsta vismaz uz 100 000 eiro, turpretī F2000 joprojām ir demokrātiskāka, mazākām izmaksām. Šajā laivu klasē dalībai tiek pieļauta arī atsevišķos posmos, nevis jāstartē pilna sezona, kas F1 ir teju vai obligāts nosacījums.

F2000 laivas uzbūve atšķiras no F1 ar mazāku ātrumu, mazāku dzinēju jaudu un vieglāk apgūstamu un saprotamāku elektroniku. Latvijas limeni Formulas 2 jeb F2000 sacīkstes piesaista diezgan maz dalībnieku, bet starptautiskā arēnā tas ir viens no aizraujošākajiem notikumiem sportā.

Tavs Ceļš uz augstāko izglītību

Vēlies isā laikā celt savu vērtību darba devēju acīs?

Gribi apvienot studijas ar darbu?

Sapņo par iespēju pats plānot savu laiku?

Brauc, strādā un iegūsti augstāko izglītību Biznesa vadības koledžā!

- 2,5 gadu laikā 1. līmeņa augstākā izglītība
- 7 pieprasītas mācību programmas
- Mācies jebkurā vietā un laikā - izglītībai nav robežu!



BIZNESA VADĪBAS KOLEDŽA

TAVAS IZAUGSMES BRĪVĪBA

www.talmaciba.lv



GO 4 SPEED.LV
PLAŠĀKĀ AUTOSPORTA NOTIKUMU GALERIJA

KONGO DŽUNGLU GUSTĀ

Es jau bērnībā, pasakas lasot, brīnījos: nu kā tas var būt, ka viens muļķis, tēva dēls nr. 3, rīkojas pilnīgi nejēdzīgi, nedomā nemaz, lieto nepiemērotus instrumentus un beigās visus vinnē? Vēlams, pēc trešā jājienu. Kaut

kas patiesi tomēr tajā pasakā iešifrētā dzīves formulā ir. Neviens nesaprot kā, bet tā notiek, un to pat nevar atkārtot vai ņemt par piemēru. Tik nejēdzīgi rīkojoties, tikai izredzētajiem var izdoties.

ceļa virzienu iezīmē šaura taciņa džungļos, ko iebraukuši galvenie džungļu mazo ciematu apgādnieki – velosipēdisti.



Mums latviešiem viens tāds ir – pasaules apceļotājs Valdis Brants. Viņa vēlmi doties plašajā pasaulē nespēja ierobežot pat stingrais komunistu režīms. Kurš gan cits, ja ne Valdis Brants dabūja gatavu ceļojumu apkārt pasaulei ar mikroautobusu RAF. Nu labi, līdz galam nesanāca, salūza tas rafinš, bet tā jau nav Valda vaina. Tagad pat Putins ar žiguli nekur tālāk par elektrovilciena gala staciju aizbraukt nevar.

Visi noteikti ir vismaz dzirdējuši par viņa ceļojumu “Saules vārti” Latīņamerikā. Ir pat filma un grāmata par šo pilnīgi dullo un neprognozējamo pasākumu. Jā, gandrīz aizmirsu, pirms tam vēl bija sīka ekskursija uz Tibetu ar GAZ-66 automašīnām, bet pēc Latīņamerikas Valdis ar savu pilnīgi trako komandu pamanījās pārbraukt pa diagonāli visai Āfrikai. Ja paskatās šī ceļojuma maršrutu, vienkārši nav saprotams kāpēc šis ceļojums ir beidzies? Manuprāt, tam bija jāpārtrūkst kaut kur Āfrikas vidū ar kanibālu buljonu, nevis otrā malā un ar domu par nākamo ceļojumu. Taču veiksmē Āfrikā laikam lika ceļotājiem atslābt, un pašreizējais ceļojums uz Austrāliju ir aprāvis, bet var turpināties! Jums tikai šis stāsts jāizlasa līdz galam.

Tālāk piedāvāju paša Valda piezīmes par braucienu cauri visārpātīgākajai Āfrikas valstij Kongo. Neko no autora stila nelabojām, lai jūs redzētu, kas pēc visa pārdzīvotā, šķiet nozīmīgs pašiem ceļotājiem, jo tas, par ko viņi klusē, ir daudz svarīgāks nekā tas, ko viņi savos stāstos apraksta. Manuprāt, vienīgais, kas šo ekspedīciju Āfrikā izglāba, ir pilnīgi ārpātīgā auto izvēle – ugunsdzēsēju mašīnas. Domāju, ja viņi brauktu ar normālām mašīnām, mēs viņus vairs neredzētu, bet pret šitiek ērmīgu tehniku ikvienam papuāsam ir respekts.

Vēl kāds interesants sākums – gatavojoties pirmajai ekspedīcijai ar vecajām ugunsdzēsēju mašīnām, Valdis nolēma veikt testa braucienus tepat Latvijā. Uzminiet, kad? Protams, ka ziemā, kaut gan Dienvidamerikā varētu būt stipri pamaz sniega, ja nu vienīgi kalnos. Bet vismalkākais bija tas, ka viņš ar savām ugunsdzēsēju mašīnām apmeklēja tikko nodegušo Cesvaines pili. Nez vai tur vietējie saprata viņa joku?

Pauls Timrots.

p.s. Šobrīd Valdim ir nepieciešama steidzīga palīdzība, bet labdaris arī nepalikis bešā – var tikt pie unikālām kolekcijas un vēstures vērtām mašīnām! Padomājiet par to!



Valdis Brants

Pirms sāku plānot autoekspedīcijas maršrutu cauri visai Āfrikai, vienīgā informācija par Kongo man bija tā, kas palikusi atmiņā no kādreiz populārās dziesmas: “Kongo džungļos palmu ēnā Stāv kāds hotentots uz vakts. Viņa vienīgajā acī Atmirdz naidis un džungļu nakts. Tumba tumbai rasā, Tumba tumbai rasā....

Viens grauzē apdegušu rikli,
Otrs sūkā papēdi,
Trešais kāriem skatiem raugās
Asin's pilnā biķerī” utt.

Nezinu pat, kur un kā radusies šī dziesma, bet, kad tiešām pabijām Kongo džungļos, tad sapratām, ka tās dziesmas vārdus būtu varējis sacerēt tikai tāds cilvēks, kas tiešām tur bijis. Vācot informāciju par Āfrikas valstīm, doma, ka vajadzētu braukt cauri Kongo teritorijai, uzreiz tika atmetta. Maršrutu centāmiem izvēlēties tādu, lai tur būtu vismazākais risks dzīvībai.

Tajā laikā tika saņemta informācija, ka Isiro reģionā vēl joprojām sirojošas bruņotas bandas.

Tika plānots, ka no Kamerūnas brauksim cauri Centrālāfrikas Republikai – nabadzīgākai Āfrikas valstij, lai tālāk šķērsotu daļu Dienvidsudānas. Arī šī maršruta daļa likās diezgan bīstama, jo iebraukšanas vieta Sudānā iznāca tuvu bēdīgi slavenajai Darfūras provincei, kur kā rakstīja prese, notiekot nopietna karadarbība. Vēl bija doma mēģināt dabūt no ANO militāru eskortu, kas mums varētu nodrošināt drošu izbraukšanu cauri Sudānas teritorijai.

legriezos vairākās Kongo Demokrātiskās Republikas vēstniecībās – sākot ar Portugāli –, lai dabūtu informāciju par iespēju izbraukt cauri KDR. Vairāku vēstniecību amatpersonas apstiprināja, ka tas esot iespējams. Vienīgais, no kā esot jābaidās, – plēsīgie zvēri. Ceļa posmā no Kamerūnas robežas līdz CĀR galvaspilsētai Bangujai mūsu domas braukt vēl vairāk nekā tūkstoš kilometru cauri šīs valsts teritorijai arvien vairāk sāka radīt šaubas. Šajā 400 km garajā ceļa posmā mūs dažādi posteņi apturēja reizes desmit. Un katrā postenī nācās skatīties kalašņikovu stobru caurumos, kamēr lasīt nepratēji ierēdņi pa vienam burtam pārrakstīja visu mūsu pasu saturu kādā nospeķotā burtnīcā. Tādā veidā braucot, mēs zaudējām ne tikai laiku, bet arī naudu, jo par katru reģistrāciju bija jāmaksā. Šie 400 km bija jābrauc divas dienas. Ja tādā veidā būtu jāturpina braukšana līdz Sudānas robežai, tas mums prasītu gandrīz mēnesi. Tāpēc Bangujā atkal griezāmies KDR vēstniecībā. Vispirms prasījām, cik droši ir izbraukt cauri viņu valstij. Vēstniecības sekretārs atbildēja, ka tas esot pavisam droši. Vienīgi varot uzbrukt lauvas. Pats esot nedēļas laikā aizbraucis līdz Ugandas robežai un vēl atzīmēja ceļu, pa kuru jābrauc. Šāda atbilde mūs pilnīgi pārliecināja par turpmākā maršruta izvēli.

Kad bijām pārcietuši tropiskās vētras uzbrukumu Bangujai, tās sīktirgotāju būdīņām, no kurām daudzas vētras laikā iemācījās lidot, noformējuši KDR vīzas, devāmies uz prāmi, kas mūs veiksmīgi nogādāja kaimiņrepublikas krastā. Neatkarītos, aprakstot to, kā mūs sagaidīja KDR robežas pārejas daudzīe ierēdņi. To jau labi aprakstījis H. Sils savā grāmatā “Āfrikas josta”. Naudas iekasētāju pulks uz KDR ceļiem nebija mazāks kā CĀR, arī viņu lasītprasme daudz neatšķīrās. Tāpēc mūsu braukšanas vidējais ātrums bija ļoti lēns. Tuvojoties apgabala centram Gemina,

bruņotu sargu pavadībā mūs nogādāja apgabala policijas iecirknī – esot aizdomas par spiegošanu.

Netālu no šī iecirkņa pamanījām nocietinātu un ar dzeloņdrātīm apjotu ANO mītni. Iecirknī nācās gaidīt policijas šefu, kuram bija jāizlemj mūsu tālākais liktenis. Tikmēr kopā ar tulku Ēvaldu aizgājām uz ANO mītni cerībā, ka viņi varētu mums kaut kā palīdzēt. Tie mūs tālāk nosūtīja pie apgabala šefa. Pats šefs darbā nebija, un mūs pieņēma viņa vietnieks. Jau no sarunas sākuma nopratu, ka veltīgi esam šeit ieradušies. Kad pēc vairāk nekā stundu garas sarunas vietējais karaļa palīgs teica, ka viņš esot ziedojis mums daudz laika un par to ir jāmaksā. Izvilku no kabatas divas saņurcītas vietējās naudas zīmes (apmēram viena dolāra vērtībā) un noliku tās šefam uz galda. Tūlīt pat viens no viņa rokaspuišiem to naudu iebāza man atpakaļ kabatā. Šis spontāna žests mums vēlāk gan tika “atmaksāts”. Kā tas notika, to labāk izlasīt jau minētajā H. Sila grāmatā.

Aiz Geminas ceļš vairāk sāka atgādināt prettanku grāvjus. Jau 100 km aiz apgabala centra ceļa virzienu iezīmē šaura taciņa džungļos, ko iebraukuši galvenie džungļu mazo ciematu apgādnieki – velosipēdisti. Tie pārvietoja galvenokārt grupās pa 5–10 braucēju, vai labāk būtu teikt – stūmēju. Jo braukt viņi ar saviem smagi nokrautajiem velosipēdiem var tikai no kalna. Lai šos braucamrīkus dabūtu kalnā, tie cits citam palīdz.

Kamēr nelīst lietus, mūsu “bamberosiem” prettanku grāvji nav nekādi nopietni šķēršļi. Galvenie un bīstamākie šķēršļi ir saspridzinātie tilti, kuru vietā pāri upēm un upītēm pārmeti dažī balķi. Dažus tādus tiltus un tiltiņus mums pat nācās pārbūvēt, jo tie domāti galvenokārt džīpiem, kas šeit reizi nedēļā it kā uztur regulāru satiksmi. Pa visu ceļu vairāk nekā divu tūkstoši kilometru garumā satikām kādas sešas smagās mašīnas. Divas no tām bija neglābjami salūzušas un pamestas džungļos. Tā kā tik nopietniem neceļiem nebiju gatavojies, “bamberosa” aizmugurējās daļas “kaste”, kur iekārtota ēdamzāle un guļamistaba, pirms brauciena netika pamatīgi pastiprināta. Un tai vismazāk patika “prettanku grāvji”, kas auto rāmim



Bīstamākie šķēršļi ir saspridzinātie tilti, kuru vietā pāri upēm un upītēm pārmeti dažī balķi

lika nepārtraukti vērpties maksimālā amplitūdā. Tādēļ "būdas" stūros radās plaisas, un brīžiem jau sāka likties, ka tā varētu sagāzties pavisam. Tomēr līdz nākamajam apgabala centram Bumbai, kas atrodas pie Kongo upes, būda tomēr vēl nesagāzās. Tur to nācās pastiprināt ar dzelzs gabaliem no saspridzinātajiem tiltiem. Uzklusījuši vairāku "ceļu zinātāju" stāstus, cerējām, ka no Bumbas varēsīm kādus 300 km nobraukt uz kādas liellaivas klāja, kas kuģo pa Kongo upi, veicot apgādes funkcijas. Kad bijām jau vienojušies ar kādu kapteini, kas bija ar mieru mūsu autu šo gabalu aizvest, noskaidrojām, ka lepna automaģistrāle,

kas iezīmēta kartē, nedarbojas. Tur visi tilti saspridzināti un braukt var tikai ar velosipēdiem un motocikliem. Neatlika nekas cits, kā doties ziemeļaustrumu virzienā uz jau pieminēto Isiro reģiona pusi. Tur tad arī sākās īstais bezceļš. Dažu upju šķērsošana likās tik riskanta, ka sāku rēķināt apmēram 50 uz 50, ka mūsu ekspedīcija šajos džungļos varētu arī beigties. Vīrs sarūsējušām tilta fermām bambusu stumbru klājiens. Var jau būt, ka mūsu "bamberosu" svaru izturēs. Gandrīz ielūza. Labi, ka aizmugurē ir vēl otrs "bambeross". Tomēr liktenis bija mums labvēlīgs, un, neskatoties uz grūtībām, tomēr mums izdevās izbēgt no džungļu gūsta.

Uzvaru jau sākām atzīmēt nakšņojot kādā ciematā dažus kilometrus pirms Ugandas robežas. P.S. Daudzi būs presē jau pamanījuši informāciju par to, ka mūsu pēdējā ekspedīcija "Rīga – Melburna" bija neveiksmīga. Tādēļ, ka laicīgi netika noformēti dokumenti iebraukšanai Vjetnamā, mūsu plānotā ekspedīcija uz Austrāliju apstājās pie Vjetnamas robežas. Vienu auto, par dārgu maksu vēlreiz noformējot dokumentus iebraukšanai Ķīnā, izdevās caur Laosu, Kambodžu un Taizemi dabūt līdz Malaizijas galvaspilsētai Kualalumpurai. Otrs "bambeross" jau gadu stāv pie Vjetnamas robežas...



Valdis Brants ar savu pilnīgi trako komandu pamanījās pārbraukt pa diagonāli visai Āfrikai. Ja paskatās šī ceļojuma maršrutu, nav saprotams kāpēc šis ceļojums nepārtrūka kaut kur Āfrikas vidū ar kanibālu buljonu. Sīkāku aprakstu par šīs komandas aizraujošo ekspedīciju var lasīt Harija Sila grāmatā "Āfrikas josta" (Rīga: AGB, 2008, 263 lpp.).

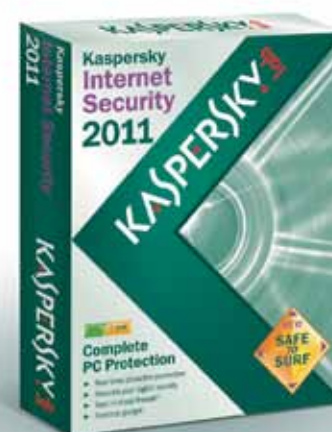


Drošā teritorija: Reloaded

▶ ar Kaspersky Internet Security 2011



35.95 Ls/21.95 Ls *



Ikvienu datora lietotāju arvien vairāk apdraud kaitīgās programmas un kibernetoziedznieki, tāpēc Jūsu un Jūsu tuvinieku datoriem ir nepieciešama vismodernākā aizsardzība – turklāt tāda, kas regulāri tiek atjaunināta. Kaspersky Internet Security 2011 būs Jūsu drošā teritorija internetā.

- ▶ Proaktīva aizsardzība reāllaikā pret kaitīgajām programmām
- ▶ Vispusīga Jūsu interneta identitātes aizsardzība
- ▶ Pilnvērtīga un efektīva vecāku kontroles sistēma
- ▶ Unikāls režīms "Droša vide", kas ļauj bez bažām atvērt aizdomīgus failus un interneta vietnes
- ▶ Windows darbvirsmas sīkrīks
- ▶ Bez maksas konsultatīvais un tehniskais atbalsts Latvijā

Pieprasiet interneta un datortehnikas veikalos!
Informācija www.antivirus.lv/version2011

* licences (2 datori/1 gads) atjauninājuma cena pastāvīgiem lietotājiem

LIDOJUMS “KOSMOSĀ” NO MEŽAPARKA TRAMPLĪNIEM



Tas notika rallija “Latvija 2000” pašā pirmajā ātrumposmā. Tie, kuri stāvēja trases malā šajā vietā, šķiet, uz visu mūžu atcerēsies milzīgā ātrumā braucošo un vēlāk augstu lidojošo violeti sarkanīgo “Ford Escort”, kas piezemējās, šķiežot dzirksteles un izbārstot pa trasi piekares detaļas. Tas ir tikai viens no “briesmu stāstiem”, kas pieredzēts rallijā “Latvija”, bet tādu tā garajā mūžā nav bijis mazums.

Rallijs “Latvija” ir viens no vecākajiem mūsu valstī, tas aizsāks vēl padomju laikos, izdzīvojis pārmaiņu gados un nostabilizējies šodienas Latvijas rallija čempionāta kalendārā. Pateicoties cienījamajam “vecumam”, kas mērāms vairākos gadu desmitos, rallijs “Latvija” jau pats par sevi ir vēsture, tāpēc nebija viegli izvēlēties vienu tēmu, vienu personāžu šā numura vēstures lappusītei. Rallijā “Latvija” bijis daudzas spilgtu epizožu, kas tiek atstāstītas teju no paaudze paaudzē. Leģendārie ātrumposmi – Tinūži, Kangari, Caunes, Vatrāne... Taču rallijs ir bijis saistīts arī ar Rīgu; tā organizatori vieni no pirmajiem aizsāka tradīciju sacensību atklāšanas ceremoniju un ātrumposmus aizvadīt centrālās, cilvēkiem pieejamās vietās. Lai atceramies kaut vai starta estakādi pie Latvijas Nacionālās operas vai ātrumposmus Bastejkalnā, Vērmanģdārzā, bijušajā VEF stadionā un Mežaparkā, pat ar tiešraidēm televīzijā! Atceroties šos Rīgas posmus, atmiņā uzreiz nāk divi spilgti notikumi – kā Liepājas mērs Uldis Sesks ietriecās vienā no Bastejkalna liepām un kā Ainārs Eikerts Mežaparka tramplinos “aizlidoja kosmosā”!

Ātruma Cilts: kas tad tur īsti notika?
Ainārs Eikerts: Kļūda stenogrammā... Nokavēju iepazīšanos ar to ātrumposmu, un stenogrammu pierakstīja mans stūrmanis. It kā jau viņš apmēram zināja, kā es rakstu un kas man vajadzīgs, bet tas tramplins nesanāca. Kad ieraudzīju, kāda ir tramplīna mala un ka es ar purnu lidoju tajā iekšā, domāju, ka tur arī palikšu. Stenogrammā bija rakstīts – tramplinā sēdināt, 50 metri, bremzēt un lejā, bedrē. Uzgāju tramplinā, ar kreiso kāju piesēdināju, un tad jau lidoju... Metru bija par maz! Baigi bija. Un pašam tik sūdīgi! Parasti tramplinā tu lec kā tramplinā, bet te nebiju sagatavojies, ka tā būs – uzej ar pilnu, un saproti, ka ir trīsreiz par ātru. Starp citu, ar šodienas mašīnu nekas tāds nenotiktu, es vēl pagūtu nobremzēt un iebraukt nākamajā likumā. Toreiz visa amortizācija nost, divas pusas nost, špiļkas nost, un gonka beidzās. Pirmajā ātrumposmā! Divreiz esmu šitā stulbi kļūdījies. Otra reize bija 2000. gadā, kad savā mājas rallijā Tukumā noliku uz jumta. Uz Raudas ceļa pārsitu riepu, man nebija riepas ar garo naglu, uzliku ar īso un otrajā reizē aizmirsu par to. Likuma iekšmalā bija

uzbērta kupica, pa to kā uzsita... un mēs uz jumta! Finiša zīmi lai redzēju kājām gaisā. Viss Tukums smējās!

Ātruma Cilts: Cik reižu tu esi piedalījies rallijā “Latvija”?
Ainārs Eikerts: “Latvija” vienmēr ir bijusi kalendārā, cik atceros. Jau no 80. gadu vidus, kad pats sāku braukt. Tinūžu un Kangaru ātrumposms – neatceros nevienu ralliju “Latvija”, kad tie nebūtu bijuši! Iedomājies, Kangarus braucām ziemā, takšu rallijā, ar vasaras riepiem, ātrums milzīgs! Startē Stalidzāns, Laurinovičs finišā atbrauc pirmais, Stalidzāns pazudis – noripojis tik dziļi pa nogāzi, ka nepaguva iznākt līdz ceļam un pabrīdināt. Tie ir Kangari! Mans pēdējais rallijs “Latvija” 2004. gadā bija beidzamais, kad bija Kangaru dops. Pāri par 200 km/h gāja! Bet nu tas ceļš ir pārāk plats, iztaisnots. Tinūži man ļoti patīk, vēl tagad varu no galvas uzrakstīt stenogrammu. Tas pats, kas Liepājas pusē Vecpils. Nevar iedomāties Kurzemes ralliju bez Vecpils vai Kuldīgas ralliju bez Ēdoles vai Dzirkāļiem! Jocīgi, ka rallijs “Latvija” tagad ir Kuldīgā. Tas jau ir “Kuldīgas rudens”!

Ātruma Cilts: Tagad Tu esi ieskaitīts veterānu kārtā, bet zinu, ka neesi metis pie malas autosporta aktivitātes!
Ainārs Eikerts: Sprints ir baigi labā lieta! Braucu gan ziemā, gan vasarā. Šogad man jau ir 16 sacensības aizvadītas – vinnēju Kuldīgas ziemas kausu, vasaras sprintā var būt no otrās līdz piektajai vietai, kā paveiksies, arī supersprintā kopvērtējumā varu iebraukt trijniekā. Nupat aizvadījām arī veterānu sacensības; nebija “tīrs” rallijs – trīs apli pa Jēkabpils hipodromu, veiklības braukšana ar figūrām, 15 km regularitātes brauciens un pēdējais – viens īsts ātrumposms. Skatījos, ar kādām mašīnām vecie sabraukuši – Norberts Mančinskis ar ielas Evo X, Modris Sviliš ar dēla Mārtiņa treniņu Evo VIII, Ģeģeris, Gustāns, micuki, subāri, sābi! Veterāni... To pēdējo dopu vilkām riktīgi – Norberts ar priekšējo spārnu gar bērzu, Sviliš arī tur norāva aizmugurējo buferi, sacensību tiesnesis Andris Būmanis, kad to visu ieraudzīja, teica – jums ātros nevajag! Sen nebiju braucis ar tādu azartu, bet pārējie ar jau nav vakarējie, visi labi braucēji. Gāja pa visu rubuli! Vinnēju Svili par divām sekundēm. Mārtiņš teica, ka neesot iedomājies, ka tēvs tik ātri brauks! Bet nu ir ziepes, jo nākamgad man tas veterānu pasākums jātaisa – kurš uzvar, tas organizē!



9 MINŪTĒS CAURI PARĪZEI

Lai arī cilvēki līdzīgi lielu daļu dzīves pavada gultā un mašīnā, tik un tā kinematogrāfā daudz vairāk ir pornofilmu nekā filmu par auto. Turklāt, filmas, kur stāsta pamatā ir autosacikstes, parasti ir īpaši stulbas, vēl stulbākas nekā filmas par dārzniekiem, baseinu tīrītājiem un atlētiskiem santehniķiem. Ar retiem izņēmumiem, atļaušos piebilst! Citādāk varētu būt tikai latviešu kinematogrāfā, kur divas vispopulārākās filmas tomēr ir par mašīnām – “Dāvana vientuļai sievietei” un “Limuzīns Jāņu nakts krāsā”. Tas, kas ir ļoti aizraujoši un pat aizstāj dzīves jēgu autosporta ķertam cilvēkam, vispār nav interesanti kino skatītājam. Tāpēc mēs šajā nodaļā atgādināsim par nozīmīgām filmām, kurās stāsts saistīts par auto un autosportu.

Sāksim ar autoritātēm – pirmā izvēle franču režisors Klods Lelušs (Claude Lelouch) 1937. gada modelis. Viņam ir divas fundamentāli svarīgas auto filmas. Pirmā ir visiem zināma “Virietis un sieviete” (Un homme et une femme). Uzņemta 1966. gadā un saņēmusi Kannās Zelta palmas zaru. Dikti jau nu skaista filma par virieti, kura profesija ir autosports un sieviete, filmu kaskadiera atraitni. Viņus vieno tas, ka bērni mācās vienā internātskolā. Tad sākas mīlestība, pa vidu autosacikstes, tad pārpratumi, tad auto pret vilcienu un daudznozīmīgas beigas. Ikviens, kurš sāk skatīties šo filmu, noteikti sajūsmā iesaucas – ak tad no šīs filmas ir tā skaistā melodija! Uabadabada, uabadabada... Tagad šim mēdīnam jau ir pāri par 300 versiju. Nenormāli populārs gabals! Komponists – Frānsiss Lejs (Francis Lai). Tas nu tā, lai būtu interese noskatīties, bet daudz svarīgāka ir otra Leluša filma “Randiņš” (C’était un rendez-vous), kura ir desmit reizes īsāka par pirmo. Tā ir tikai deviņas minūtes gara, un tajā nav nevienas

montāžas vietas, bet ir spraigs sižets. Tāds, ka, pirmoreiz skatoties, ir šoks. Šokā ir bijuši arī pirmie skatītāji 1976. gadā, kad pēc filmas pirmizrādes režisors pat esot arestēts! Kas tad tur tik briesmīgs notika? It kā jau nekas, vienkārši auto tajās pašās knapi deviņās minūtēs aizbrauc no Dofina vārtiem Perifēriskajā bulvārī līdz baltajai Svētās Sirds bazilikai Monmartrā. Ignorējot luksofora gaismas un visu laiku braucot maksimālā ātrumā. Lai arī šajā jaukā vasaras rītā pussešos Parīzē transporta nav daudz, tik un tā skats ir baiss. Tāpat arī skaņa. Tieši ar skaņu saistīti daži mīti par šo dokumentālo filmu. Tajā laikā nekādi datori vēl nebija izgudroti un filmā neko ar efektiem noblēdīt nevarēja. Bilde bija īsta. Vienīgais ko varēja pamainīt, ir skaņa. Runā, ka filmējot režisors esot braucis pats ar savu auto. Tajā laikā viņam piederējis MB450SEL 6,9, ar kuru šādu triku varētu izpildīt. Mašīna gana ātra, un tai viegli varēja pievienot arī kinokameru ar speciālu žirostabilizatoru, kādu režisors bija izmantojis iepriekšējā filmā. Taču daži feiņšmekeri bija

sadzirdējuši ka auto filmā tiek pārslēgts līdz piektajam pārnesei, bet šim mersim bija tikai trīspakāpju automāts, tātad – nekā. Vēl daži speciāli saka, ka skaņa esot no V12 dzinēja, bet mersim ar visu 6,9 litru motoru bija tikai V8. Vairāk ticama ir versija, ka braukts tiek ar Ferrari 275GTB, kuru Lelušs nopirka pēc filmas “Virietis un sieviete” panākumiem, un esot redzēts dikti jēstri gāžam par Parīzes ielām. Par labu šai versijai ir arī V12 skaņa. Tieši tāds dzinējs ar kādiem 300 zirgiem bija šim Ferrari modelim. Vēl var gadīties, ka brauca ar mersi, jo tā varēja dabūt līdzenu kadru, bet skaņu uzlika no Ferrari. Varianti ir, taču tas nemazina šīs filmas noslēpumainības auru. Vēl kāds aculiecinieks stāsta, ka esot pat bijis nolikts cilvēks, kurš pa rāciju ziņojis braucējam, vai pie sarkanās gaismas no sāniem netuvojas mašīnas, bet tas nav neko teicis, nevis tāpēc, ka krustojums bijis tukšs, bet tāpēc, ka rācija nav darbojusies. Jautri, vai ne? Ilgus gadus šī filma ir dzīvojuši tikai ļaužu nostāstos un ļoti retās VHS kopijās, bet, sākoties interneta laikiem, kaut kā uzpeldējusi oriģinālā kopija, kuru 2003. gadā atjaunoja “Spirit Level Film”. Tagad to var nopirkt DVD formātā. Mūsdienās šī filma ir radījusi veselu lērumu sekotāju. Kādas tik nav redzētas! Piemēram “Getaway Stockholm”, kur kaut kādi jukuši zviedri sniegainā naktī ar 600 Zs monsturu plīvina pa pasaules garlaicības un kārtības citadeli Stockholm. Kas to būtu domājis, bet šim sviestam ir tik daudz piekritēju, ka esmu jau redzējis vismaz piecas sērijas par Stokholmu vien! Nesen internetā redzēta pavisam vāja atraudziņa, kas tapusi tepat Rīgā – otrais golfs nesas pa Salu tiltu uz 180 km/h. Nožēlojami, bet ir! Redz kā vecā zēna Kloda gars joprojām ir dzīvs un tam, iespējams, pat nezinot oriģinālu, ir daudz sekotāju. Tagad filmētais gan ir daudz mazāk ticams, ņemot vērā tehniskās iespējas, bet tik un tā dažus tas aizrauj. Es jums iesaku: noskatieties oriģinālu no tiem laikiem, kad sekss bija drošs, bet autosports – bīstams!



Filmā “Randiņš” auto deviņās minūtēs izbrauc cauri Parīzei, ignorējot luksofora gaismas un visu laiku braucot maksimālā ātrumā

BRĀĻI VINTERI ATKLĀJ BIOGĀZES RAŽOTNI UN GATAVOJAS RALLIJAM “DAKĀRA 2012”



saražotajai elektroenerģijai būs 14,3 santīmi par vienu kilovatu un investīcijas varētu atmaksāties četrus piecus gadus laikā. “Biogāzes ražotnē investēts apmēram 1,5 miljoni latu. No Eiropas Savienības struktūrfondiem plānots saņemt apmēram 35 procentus. Manuprāt, jāizmanto iespējas finansējuma piesaistē, jo lauksaimniecība ir riskanta nozare – rudenī tiek ieguldīts daudz līdzekļu, taču, iespējams, nākamajā vasarā ražu nāksies pārdod par “krīzes cenām”,” stāsta J. Vinters.

“Arī elektroenerģijas ražošana ir saistīta ar zināmu risku, jo tā ir dārgāka par to, kas tiek iepirkta no ārzemēm. Taču galvenais ieguvums, ko nepieciešams novērtēt, ir fakts, ka enerģija tiek ražota Latvijā un tiek piegādāta Latvijas patērētājam, tas nozīmē, ka arī nauda paliek mūsu zemē. Sākums nesaņābami ir grūtāks, tomēr domājam par nākotni, kad energoresursi, iespējams, sadārdzināsies un alternatīvo izejvielu izmantošana enerģijas ražošanā sevi attaisnos,” savu izvēli par labu jaunajam biznesam – elektroenerģijas ražošanai – pamato uzņēmējs.

Jāpiebilst, ka zemnieku saimniecība “Ligo” dibināta 1989. gadā un tā ir viena no lielākajām Zemgales saimniecībām – apsaimnieko ap 1700 hektāru zemes. Zemnieku saimniecība specializējusies graudaugu un rapša audzēšanā.

Nedaudz cieš gan ražotne, gan sports
J. Vinters stāsta, ka biogāzes ražotne ir jau atklāta, taču šādi tādi nelieli darbi vēl veicami. “Daži tehnoloģiskie un bioloģiskie procesi vēl nav nostabilizējušies, jo esam tikai iesācēji.” Jautāts, vai jaunais bizness netraucē sportam, J. Vinters bilst, ka nedaudz cieš abi. “Taču cenšos darbus sabalansēt. Ja braucu uz sacensībām, ražotnē turpina strādāt desmit darbinieki. Tomēr ražotne ir liels projekts, un es nevaru pilnībā nodoties vienam vai otram,” skaidro titulētais motosportists. Tomēr viņš ir pārliecināts, ka nedrīkst neko aizbaidināt ar laika trūkumu – laika trūkst tikai tiem, kas nav sakārtojuši savu ikdienu. “Tieši laika plānošana palīdz veiksmīgi startēt sacensībās un saimniekot.”

Sacensības – katrās brīvdienās
Par spīti saspringtajam ražošanas sagatavošanas un uzsākšanas laikam, sportists šovasar ir piedalījies daudzās sacensībās Latvijas un Baltijas mērogā, aktīvi seko motosportistu – īpaši jau brāļa – panākumiem. “Tālāk par abām Baltijas valstīm gan šovasar nav nācies izbraukt, taču tas nav saistīts ar

ražotni,” tā J. Vinters. Viņš skaidro, ka vainīga ir trauma, novembrī plānota kārtējā operācija rokai. “Pašlaik nevaru saturēt stūri tik stipri kā vajadzētu, lai piedalītos augstākā līmeņa sacensībās.” Tomēr, kad pienāk nedēļas nogale, Jānis par veselības problēmām aizmirst, un reti kuras brīvdienas netiek pavadītas sacensībās. Arī oktobra beigās J. Vinters plāno startēt vairākos mačos, bet pēc tam sāksies ziemas motokross. J. Vinters pieļauj arī šādu iespēju: ja pēc operācijas tomēr neizdosies atgūt iepriekšējos spēkus un rezultātus, būs nopietni jādomā par pārsēšanos kādā citā transportlīdzeklī. “Taču pagaidām par to vēl pārāgri spriest,” tā Jānis.

2012. gadā – uz Dakāru

Līdzjutējiem sportists sola, ka abi ar brāli 2012. gadā piedalīsies Dakāras rallijā Āfrikā. “Dienvidamerikā braucis neesmu, taču Eināram nepatika. Arī man patīk Āfrikas “garša,” teic Jānis un smeļ, ka rallija pietrūks gan viņam, gan līdzjutējiem. “Daudzi ir teikuši, ka janvāris ir kā otrs atvaļinājums, kad televīzijā seko Dakārai, tāpēc līdzjutējus pievilt nedrīkstam.”

Šovu vietā – konferences

Tie, kas ar motosportu ir “uz jūs”, J. Vinteru noteikti atceras kā uzvarētāju šovā “Dziedi ar zvaigzni”, kurā viņš piedalījās kopā ar Lienī Šomasi.

“Patika strādāt ar labiem pedagogiem. To, ko es ieguvu šova laikā, noteikti parastā apmācību ceļā nevarētu apgūt pat pāris gadu laikā. Tās ir ļoti noderīgas un bagātīgas zināšanas,” par šovā piedzīvoto J. Vinters stāstīja portālam “Jelgavnieki.lv”. “Liene, man šķiet, dzied jau no divu gadu vecuma, viņa ir ļoti pieredzējusi, taču pedagogiskās dotības gan nav apguvisi. Bieži vien sanāca tā, ka cilvēki no malas Lienei aizrādīja, lai mani pārāk “nedresē”. Es, protams, bija paklausīgs. Preti nerunāju, jo tomēr es biju apmācāmais; pat ja nācās dzirdēt kādu skarbāku vārdu, centos to “norīt” un “sagremot”. Taču Liene ir ārkārtīgi apķēriga, viņa ļoti ātri progresēja un sāka saprast, kā mums abiem saskaņoties,” savu skatuves partneri vērtē sportists. Jautāts, vai plāno piedalīties vēl kādā šovā vai modes skatē, ko darijies iepriekš, J. Vinters atsmēj, ka pašlaik vairāk sanāk piedalīties dažādās konferencēs un semināros, kur tiek runāts par enerģētiku. “Daļa no tiem saistīti arī ar gaidāmajām Saeimas vēlēšanām. Taču ne visos piedalos,” saka Jānis. Kā saimnieks viņš sagaida arī daudzus viesus, kas brauc iepazīties ar “Ligo” ražotni.

LINDA LEEN MĒDZ BRAUKT ĻOTI ĀTRI

Portāls mango.lv 17. septembrī raksta, ka viena no populārākajām pašmāju dziedātājām Linda Leen publiski atklājusi, ka mēdz pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus – steidzoties darba darīšanās, viņa ievērojami pārsniedz uz Latvijas ceļiem noteiktos ātruma ierobežojumus. Aizvadītās nedēļas nogalē Linda savā Twitter mikrobloga vietnē ievietojuši ierakstu, kurā atklājusi, ka ceļā no Rīgas uz Ventspili pārsniegusi ātruma ierobežojumus. “Kurzemes rallijs turpinās: Rīga – Ventspils 1h 30 min .. aiaiaiiii..),” raksta dziedātāja, kura jau ilgāku laiku pa autoceļiem pārvietojas ar džipu.

Tā kā no Rīgas līdz Ventspilij ir aptuveni 190 kilometri un ceļā ir arī apdzīvotas vietas, ir skaidrs, ka dziedātāja, lai laikus nokļūtu galamērķī, ir nopietni pārsniegusi atļauto braukšanas ātrumu. Uz Lindas Leen ierakstu tviterī reaģējusi rakstniece un žurnāliste Dace Rukšāne, kura dziedātājas rīcību komentējusi ar lakonisku – “dullā”, bet pati Linda atklājusi, ka kādreiz



foto: www.cata.lv

šāda stila braukšana viņai bijusi ikdiena, kas arī atspoguļojies soda punktos, bet tagad gan to atļaujoties tikai tad, kad kavē svarīgas darba lietas. Reklāmists Ēriks Stendzenieks, kurš arī seko dziedātājas vīterošanai tīmeklī, ir veicis aprēķinus un secinājis: lai šādu ceļu veiktu norādītajā laikā, taisnajos posmos ātrumam bijis jābūt ap 220 kilometriem, bet apdzīvotās

vietās – ap 140 kilometriem stundā. Viņš arī izteicis cerību, ka dziedātājai, braucot šādā stilā, galvā bijusi ķivere un blakus – Bībele. Portāls mango.lv arī ziņo, ka tieši Ventspilī dziedātāja 30. septembrī kopā ar ģitāristu Kasparu Zemīti atklās jauno sezonu ar koncertprogrammu “Dziesmas mīlestības valodās”.

JENNY MAY PATĪK ĀTRUMS

Portāls mango.lv raksta, ka arī dziedātājai Jenny May jeb Maijai Stūgei ļoti patīk ātrums, lai gan tikai tagad viņa ir sapratusi, ka nu ir pēdējais laiks atvieglot savu un mīļotā puīša ikdienu un iegūt autovadītāja apliecību. “Ilgu laiku nevarēju saņemties, lai nokārtotu autovadītāšanas eksāmenu, beidzot esmu saņēmusies to izdarīt, jo jūtu, ka vairs nav izejas. Beidzot esmu pārvarējusi slinkumu. Man tomēr jau ir 26 gadi, un nevaru vienmēr lūgt, lai mani uz koncertiem vēl naktis stundā ved draugs vai algots šoferis. Es arī negribu, ka draugs savu brīvo laiku upurē tikai man – viņam taču vajag arī pašam atpūsties. Šobrīd esmu beigusi apmācību un pirmo medicīnisko palīdzību esmu nokārtojusi,” portāls mango.lv citē Jenny May. Dziedātāja arī neslēpj, ka šad tad pa šoseju pavizinājusies pa kluso, bez tā sauktajām baltajām tiesībām. “Nu, forši, man ļoti patīk ātrums, un zinu, ka tā ir problēma. Braukt ātrāk par 140 kilometriem stundā gan neriskēju,” viņa atklāj. Vaicājot, vai Jenny May nebaidās no ceļu policijas, kura varētu dziedātāju apstādināt par ātruma pārsniegšanu, viņa atsmēj, ka ir

cerība, ka viņu apturēs “dziedošais policists” Nikolajs Puzikovs. “Viņš tomēr ir skatuves kolēģis un, cerams, nebūs pārāk bargs pret mani,” prāto dziedātāja. Jenny May atklāj arī, ka pašai savas automašīnas vēl neesot. Runājot par to, kāds ir dziedātājas sapņu auto, viņa stāsta, ka tas noteikti ir baltas vai melnas krāsas BMW vai arī džips. “Pagaidām gan tādu automašīnu, kas man patīk, nevaru atļauties nopirkt. Draugam ir automašīna, un zinu, ka viņš neskopotos un izlīdzētu man ar savu autiņu,” viņa piebilst. “Man piemīt sievietēm tipiskā kļūda: es ļoti lielu uzmanību pievēršu dzīvnieceiņiem. Vienmēr bail, ka kādu nesabraucu, līdz ar to varu sevi pakļaut riskam, jo bīstamā situācijā varu noreāģēt neadekvāti. “Draugs man vienmēr saka, lai izvērtēju, kas tajā mirklī ir svarīgāks un vai ir jēga bremsēt. Esmu dzirdējusi par gadījumiem, kad braucēji, glābjot suni, iebruc grāvī un paši zaudē dzīvību,” domīgi saka dziedātāja. Piebildīsim vēl, ka jaunā latviešu dziedātāja Jenny May šobrīd ir mātes cerībās.



foto: www.lu.lv

Jelgavas novada Elejā dzīvojošais motosportists Jānis Vinters līdztekus sacensībām aktīvi piedalās dažādās sabiedriskās aktivitātēs. Taču patlaban viņa galvenā rūpe nav saistīta ar sportu – Jānis kopā ar brāli Eināru strādā nesen atklātajā biogāzes ražotnē, kas atrodas abu saimniecībā “Ligo” Lielplatonē.

Biogāzes iekārtas jauda ir 500 kilovatu. Ražotnē kā izejvielu elektroenerģijas ražošanai izmanto atjaunojamo energokultūru – kukurūzas un zāles skābbarības produktus, kas tiek audzēti pašu zemnieku saimniecībā. Plānots, ka “Latvenergo” cena biogāzes ražotnē

Valdo biroju komplekss



Lielisks ģeogrāfiskais izvietojums

Valdo biroju komplekss atrodas Rīgā, Bauskas ielā 58a, Salu tilta tuvumā un apmēram 7 minūšu brauciena attālumā no Rīgas pilsētas centra. Mūsdienās būtiska nozīme ir biroja atrašanās vietai, ērtai piebraukšanai un automašīnu novietošanas iespējai, attālumam līdz stratēģiski svarīgiem infrastruktūras objektiem, piemēram, tādiem kā lidosta, pilsētas centrs utt. Valdo biroju komplekss apvieno visus šos nozīmīgos aspektus!

Oriģināla arhitektūra

Valdo biroju kompleksu veido divas deviņstāvu ēkas ar desmit stāvu savienozošo daļu, no kurām paveras brīnišķīgs skats uz Rīgu. Telpas ir plānotas tā, lai tajās būtu dienas apgaismojums. Valdo biroju kompleksā ir trīs mūsdienīgi ātrgaitas lifti, regulējama ventilācija, apkure un gaisa kondicionēšana, kā arī citas ērtības.

Biznesa vide

Valdo biroju komplekss ir mūsdienīgs un komfortabls, atbilst jaunākajām tehniskajām prasībām. Te vienkopus strādā Latvijas veiksmīgākie uzņēmēji, zinošākie juristi un biznesa konsultanti, akurātākie grāmatveži un radošākie reklāmas speciālisti. Pievienojies!

Kontaktinformācija:
Skaistkalnes iela 3, Rīga • Tālrunis: (+371) 67614883, (+371) 29423310
www.valdo.lv



Binnija Ārberga
Skaistuma un sajūtu
salona "BBbinnija"
īpašniece
iztaujā Miku

1. Vai zini kādu auto marku, kuras nosaukums ir zvērs?

Tas varētu būt ātrais, plankumainais, viltīgais lielais kaķis – jaguārs...

2. Kas skaistumkopšanai ir kopīgs ar autosportu?

It visā glance, krāsas, jauda, skaistas meitenes un džentlmeņi...

3. Latviešu pazīstamākā šosejas sacensību autosportiste?

Burvīgā Karlīna

4. Kurā vietā Latvijā norisinājās pēdējais rallijs?

Kurzemē

5. Kā sauc Latvijā lielāko asfaltēto trasi un kur tā atrodas?

Jauki, jo arī sākas ar burtu B – Biķernieku trase Rīgā

6. Kas šobrīd ir zemkopības ministrs?

Jānis Dūklavs... Šis man šķita pats amizantākais jautājums...

7. No kura mēneša automašīnām aizliegts pārvietoties ar vasaras riepiem?

Garās rindas pie riepu servisiem sākas ar pirmo sniedzēju...

8. Cik Latvijā ir iedzīvotāju, kuriem interesē autosports, un kā tu domā, kāpēc viņiem tas interesē?

Latvijā dzīvo apmēram 2,2 miljoni iedzīvotāju, vīriešu diemžēl ir mazāk nekā puse, atņemam nost māksliniekus, kuri par auto zina vien to, ka tā ir metāla kaste ar četriem riteņiem... Pieplusojam dažas sievietes... Kopsummā sanāk padaudz. Un tas priecē!

9. Vai sievietei ir jābūt noteicējai ģimenē?

Mani vairāk saista ģimenes modelis, kur sieviete ir gudra, spēcīga, radoša un talantīga, tajā pašā laikā viņas vīrietis ir tas, kurš viņu stiprina, izglīto un lutina. Ļauj viņai lidot un ziedēt, jo, kā zināms, sieviete ir vīrieša vizītkarte.

10. Kurš žurnāls tev liekas interesantāks – "Kas Jauns?" vai "Privātā Dzīve"?

"Ātruma Cilts"... tiem, kam benzīns asinīs...



Miks Ernsts
Autorallija pilots
eksaminē Biniju

1. Vai skaistums izglābs pasauli?

Par pasauli nezinu, bet manu pasauli tas dažreiz glābj.

2. Kas bija Salvadora Dalī mūža mīla un mūža?

Laikam nezināšu

3. Kādas sievietes tev šķiet skaistas?

Visas sievietes ir skaistas!

4. Kādām jābūt īpašībām, lai sieviete varētu nodarboties ar autosportu, vai par to labāk pat nedomāt?

Droši vien jābūt mazliet talantam un lielai gribai.

5. Kādi ir tavi neprātīgākie nomoda sapņi?

Uzlidot kosmosā.

6. Kā Tev šķiet – vai arī man ir benzīns asinīs?

Jā, bet droši vien mazāk nekā man.

7. Kas ir sievietes mīļākās rotaļlietas?

Briljanti.

8. Ja auto uz ielas veic kādu neveiklu manevru, vai arī tava pirmā doma ir – skaidrs, sieviete!

Nē. Parasti cenšos padomāt, ka man jau arī tā varētu gadīties.

9. Kas ir "Dzelzs vilks"?

Populāra latviešu grupa.

10. Kur atrodas salons "BBbinnija" – Parīzē, Ņujorkā, Deli, Maskavā, Londonā vai tomēr Rīgā?

Droši vien Rīgā.

Alsaces rallijs (asfalts)	01.10.10.	Epinala	Francija
Krievijas rallijreida kauss	1., 2. 10.	Južnij ģes	Krievija
Austrumeiropas drifta čempionāts	02.10.10.	Kijeva	Ukraina
Latvijas vasaras autosprinta čempionāts	03.10.10.	Biķernieki	Latvija
Lietuvas rallijkrosa čempionāts Baltijas rallijkrosa kauss	03.10.10.	Ukmerge	Lietuva
F1 Japānas GP	03.10.10.	Suzuka International Racing Course	Japāna
Igaunijas rallija čempionāts; Ziemeļeiropas zonas rallija čempionāts; Baltijas rallija čempionāts	8., 9. 10.	Saaremaa ralli	Igaunija
Latvijas autokrosa čempionāts 125 cm2 kroskartiem	10.10.10.	Biķernieki	Latvija
Latvijas trofīreidu čempionāts	16., 17. 10.	Kurland trophy, Ēdola	Latvija
F1 Korejas GP	17.10.10.	Korean International Circuit	Koreja
Nīderlandes kartinga čempionāts	17.10.10.	Nieuw Zevenbergen	Nīderlande
Krievijas drifta sērija	22., 23. 10.	Krasnodara	Krievija
Katalonijas rallijs (asfalts)	22.10.10.	Salova	Spānija
Latvijas folkreisa vasaras kauss; Folkreisa vidzemes kauss; Folkreisa zemgales kauss	23.10.10.	Ropaži	Latvija
Latvijas supersprinta kauss	24.10.10.	Ropaži	Latvija
Baltijas autokrosa kauss salonmašīnām un divīzijas trīsa bagijiem	24.10.10.	Kačergina	Lietuva
Rotax International Open kauss	27., 31.10.	Zuera	Spānija
F1 Abū Dabī GP	31.10.10.	Yas Marina Circuit	AAE

17. SEPTEMBRIS - 9. OKTOBRIS



(c) Artūrs Dubrovskis



(c) Jānis Gleizds



(c) Jānis Gleizds



(c) Ulvis Alberts

CILVĒKS - CEĻŠ - MAŠĪNA

 **BIRKENFELDS**
G A L E R I J A

Rūpniecības ielā 3, tel.: 29141605, e-mail: info@birkenfelds.lv
Atvērts: pirmd. - piektd. 11.00 - 19.00, sestd. 11.00 - 17.00, svētd. - slēgts

www.birkenfelds.lv