



RALLIJA KOMISIJAS PADOMES SĒDES PROTOKOLS

2026. gada 10. jūnijs

Nr. 03/2026

Sēdi vada padomes priekšsēdētājs: R. Strokšs

Sēdē piedalās padomes locekļi: R. Elbakjans, J. Krastiņš, A. Zvingevics, I. Brūdere
A. Šimkuss, J. Unbedahts, M. Dzenītis, E.
Aņiščenko

Zoom platformā: M. Millers, U. Hmieļevskis, M. Zviedrs, K. Bite,
M. Neikšāns, M. Sesks

Sēdē piedalās: J. Vorobjovs

Sēde notiek: Rīgā, G. Zemgala gatve 71

Plkst. 18:00 – 19:50

Darba kārtība:

1. Rallija "Kurzeme" norise.
2. Starta saraksts:
 - 2.1. Junioru ekipāžu starta pozīcijas;
 - 2.2. Vēsturisko 2WD ekipāžu starta pozīcijas;
 - 2.3. Gada nolikuma prasību ievērošana starta saraksta sastādīšanā.
3. MRF riepas - sportistu iesniegums.
4. TK sportistu priekšlikumi:
 - 4.1. LRK5 automašīnu startēšana LRČ1 klasē;
 - 4.2. Automašīnu jaudas klasifikācijas principi.



1. Rallija „Kurzeme” norise.

Rallija komisija izskatīja jautājumus, kas saistīti ar rallija „Kurzeme” organizatorisko, tehnisko un sportisko norisi, kā arī uzklaušīja komisijas locekļu, sportistu un organizatoru viedokļus.

A. Zvingevics norādīja uz vairākām problēmām maršruta dokumentācijā:

kopējā kartē bija attēloti ātrumposmi, taču nebija pietiekami skaidri norādīts, kā no viena PS nokļūt līdz nākamajam, drošības plānā drukas kvalitāte un krāsu izmantojums apgrūtināja informācijas uztveršanu, tostarp bija grūti saskatīt starta laikus, nebija pietiekami skaidri norādīta servisa shēma pēc PS2; servisa shēmā nebija norādīta Tehniskās komisijas atrašanās vieta, maršruta dokumentācijā nebija pietiekami skaidri norādīti alternatīvie ceļi, bija problēmas ar leģendas un faktiskās distances sakritību, degvielas uzpildes vietu un pārvietošanās iespēju norādes maršruta kartē nebija pietiekami saprotamas. TK sākās plkst. 9:00 un notika zem telts, caurvējā. Norises vietā sākotnēji nebija vārtu, segums bija smilts/grants, nebija elektrības un ugunsdzēsamo aparātu. Ugunsdzēsamie aparāti vēlāk tika nogādāti norises vietā. Nebija pieejams ne pacelājs, ne bedre. Tika atzīmēts, ka informācija par rallija norisi PS1 bija pieejama. Fakta tiesneši bija publicēti, un tika pārbaudīta arī elektroniskā bremsēšanas vieta. Tiesneši izmantoja svilpes. Pēc PS1, sportistiem izbraucot uz galvenā ceļa, radās situācija, kad sportisti satikās, braucot pretējos virzienos. Ātrumposmos bija nodrošināts ārsts un ārsta palīgs, kā arī darbojās radiosakari. Tika konstatētas problēmas ar GPS sistēmā norādītajiem tālruņu numuriem. Situācijā, kad automašīna apstājās, GPS sistēmā tika norādīts apsarga tālruņa numurs, kas nesakrita ar faktiski pieejamo kontaktinformāciju. Viena no „0” automašīnām šajās sacensībās piedzīvoja avāriju. Avārijas gadījumā, kad bija nepieciešama neatliekamās medicīniskās palīdzības klātbūtne, konkrētajā rajonā rezerves ātrās palīdzības vienība nebija pieejama un tā tika izsaukta no Liepājas. Tika norādīts, ka līdzšinējā praksē šādās situācijās parasti tiek nodrošināta rezerves ātrā palīdzība. Tika norādīts, ka LRC ietvaros tika izmantoti trīs īsie ātrumposmi. Vidējais ātrums sacensībās sasniedza 129,94 km/h.

Vienlaikus tika atzīmēts, ka komisāru telpas bija labas un darba apstākļi komisāriem kopumā bija atbilstoši.

J. Krastiņš atzina, ka rallija trase kopumā bijusi ļoti bēdīga, jo līdzšinējā pieredzē rallijs „Kurzeme” bijis daudz augstākā kvalitātē. Viņš uzsvēra, ka rallija un minirallija apvienošana vienā vietā nav vēlama, jo rallija laikā ceļi tiek būtiski noslogoti un bojāti, kas pēc tam rada problēmas minirallija norisei. Grobiņā nebija pietiekamas kontroles. Pie sportistiem varēja piekļūt jebkurš, savukārt komandām nebija iespēju pilnvērtīgi iekļūt noteiktajā zonā. Pilsētā rallija atpazīstamība bijusi nepietiekama. Viņaprāt, atklāšanas un starta vietas izvēle nebija veiksmīga, jo tās tika organizētas vietā, kas vairāk piemērota VIP viesu uzņemšanai.

Pozitīvi tika novērtēts muzejs.

R. Strokšs norādīja, ka iepazīšanās laikā izmantotajā sistēmā atsevišķās vietās norādītie ātruma ierobežojumi nesakrita ar leģendā norādīto. Piemēram, gadījumos, kad leģendā bija norādīta 50 km/h zona un tās beigās, elektroniskajā sistēmā zona turpinājās vai bija norādīts cits ātrums.

Tika konstatēts, ka leģenda kopumā neatbilda LRC standartiem. Norādīja, ka Aizputē attālinātā servisa zona bija slikti kontrolēta un valdīja haoss. Par lielo servisa parku saņemtas daudzas negatīvas atsauksmes. Seguma dēļ radās liels putekļu daudzums, kas apgrūtināja gan sportistus, gan komandas, gan apkalpojošo personālu.

R. Elbakjans atzīmēja, ka pozitīvi bija tas, ka viss bija izvietots vienā vietā, taču servisa parkā būtu bijis nepieciešams organizatora pārstāvis, kas koordinētu satiksmi un rūpētos par ātruma samazināšanu un seguma laistīšanu.

J. Vorobjovs norādīja, ka servisa parks nebija labs – putekļu dēļ vēl ilgi pēc sacensībām bija nepieciešams mazgāt gan apģērbu, gan tehniku. Grobiņas norisi novērtēja pozitīvi – bija pieejams ūdens un ēdiens, skatītāji, kā arī bērniem bija iespēja apskatīt un iekāpt sacīkšu automašīnā. Sportiskajā ziņā rallijs bija ļoti



labs.

M. Neikšāns norādīja, ka attālinātais serviss bija negaidīts un komandai bija tikai viena servisa automašīna, kura nevarēja nokļūt attālinātajā servisā.

M. Millers norādīja, ka Grobiņas pauze bija laba ideja, jo tā ralliju aizveda tuvāk cilvēkiem un vietējiem svētkiem. Skatītājam bija iespēja redzēt daudz un pozitīvi novērtēja koncepciju, ka rallijs sākas Liepājā un tajā atgriežas.

I. Brūdere norādīja, ka bija lielas ekspektācijas, tomēr pilsēta nerādīja pietiekamu svētku sajūtu. Informāciju par ralliju būtu bijis iespējams izvietot arī lokāli. Tika konstatētas aizķeršanās partneru aktivitāšu vietās, tostarp atklāšanā un servisa parkā.

M. Dzenītis norādīja, ka rallija sajūta pilsētā tomēr bija jūtama un šis aspekts būtu jā saglabā arī nākotnē, tostarp apsverot pilsētas ātrumposmu izmantošanu.

M. Sesks norādīja uz problēmām jau kā pirmajai automašīnai – pirmajā LK bija aizvērti vārti, līdzīga situācija atkārtojās nākamajā LK un arī Aizputē. Servisa parka atbildīgais norādīja citu maršrutu, jo nebija iespējams turpināt kustību vai gaidīt vārtu atvēršanu. M. Sesks arī norādīja uz leģendas un faktiskās distances nesakritībām, kā arī nepietiekamām norādēm pirmajai automašīnai.

E. Aņiščenko informēja, ka sportisti kopumā nebija apmierināti ar servisa parku, taču ātrumposmi sportistiem patika.

Organizatora skaidrojums:

M. Zviedrs skaidroja, ka problēmas daļēji radās datumu izmaiņu dēļ. Pašvaldībai sākotnēji bija iesniegti konkrēti pasākuma datumi, taču vēlāk pašvaldība ieviesa korekcijas. Pasākuma sagatavošanu apgrūtināja laika un pieredzes trūkums, kā rezultātā tika pieļautas kļūdas.

U. Hmieļevskis norādīja, ka datumi bija apstiprināti, taču tikai janvārī parādījās informācija, ka tie jāmaina. Rezultātā pasākumu bija nepieciešams saspiest no trim dienām uz divām, kas radīja papildu organizatoriskas problēmas.

K. Bīte norādīja, ka sagatavošanās laiks bijis ļoti saspringts, un turpmāk tiks ņemti vērā identificētie trūkumi un nepieciešamie uzlabojumi.

Nolēma: pieņemt zināšanai.



2. Starta saraksts

2.1. Junioru ekipāžu starta pozīcijas

Tika izskatīts jautājums par junioru ekipāžu starta pozīcijām rallijā „Kurzeme”.

J. Unbedahts norādīja, ka, apstiprinot sacensību programmu, bija paredzēts, ka junioriem jāstartē aptuveni 20.–30. starta pozīcijā, taču otrajā dienā viņi tika izvietoti atbilstoši uzrādītajiem ātrumiem.

M. Dzenītis norādīja, ka 8 no 10 junioriem sacensībās startēja pirmo reizi, tādēļ nebija pieejama pietiekama informācija par viņu ātrumu. Turpmāk būtu nepieciešams ievērot principu, ka junioru ekipāžas startē kopā aptuveni 20.–30. starta pozīcijā. Tas būtu būtiski arī drošības apsvērumu dēļ.

J. Krastiņš norādīja, ka nākamajos posmos, kuros rallijsprints notiek kopā ar ralliju, var rasties līdzīga problēma. Cēsīs šis jautājums var kļūt īpaši aktuāls, jo būs nepieciešams lielāks regрупējums, kad rallijsprints atdalās no rallija.

Nolēma: starta saraksta veidošanā ir jāievēro skaidri un vienoti noteikumi. Junioru statuss pats par sevi nedrīkst automātiski radīt priekšrocību attiecībā pret citām ieskaite grupas ekipāžām, ja konkrētā junioru ekipāža sportiskā ātruma ziņā būtiski pārspēj pārējās.

2.2. Vēsturiskās 2WD ekipāžu starta pozīcija

Lēmums: jautājumu par vēsturisko 2WD starta pozīcijām izskatīt citā Rallija komisijas sēdē.

2.3. Gada nolikuma prasības

Tika atkārtoti pārrunāts gada nolikuma punkts par starta saraksta veidošanu - jāievēro princips, ka pirmās četras konkrētā čempionāta vai kausa izcīņas ekipāžas uz konkrētajām sacensībām tiek izvietotas maksimāli tuvu viena otrai.

Nolēma: pieņemt zināšanai.

3. MRF riepas – sportistu iesniegums

Rallija komisijas padome izskatīja sportistu iesniegumu par MRF riepām. Padome secināja, ka salīdzinājums ar Pirelli riepām konkrētajā gadījumā nav pilnībā pamatots, jo riepu nodiluma problēma, pēc vairāku aptaujāto sportistu viedokļa, ir pārspīlēta.

Tika konstatēts, ka konkrētajās sacensībās lielāka problēma bija rallija maršruta plānojums. Pēc aptuveni 14 km gara grunts ātrumposma bez servisa iespējas ekipāžām ar labām riepām bija jāveic aptuveni 4 km garš asfalta ātrumposms. Pēc šī posma gan MRF, gan Pirelli riepas vairs nebija izmantojamas tālākai kvalitatīvai sacensību veikšanai.

Riepu piegādes jautājums tika risināts, un komisija uzsvēra, ka šis jautājums netika atstāts bez uzmanības.

M. Sesks norādīja, ka, neskatoties uz Viveka neierašanos uz apbalvošanu, komunikācija ar viņu nav pārtraukta un neviens kontakts nav dzēsts. Ja sportistiem ir jautājumi vai pretenzijas, tie ir jāuzdod un jārisina.

Nolēma: pieņemt zināšanai.

4. Sportistu priekšlikumi

4.1. LRK5 automašīnu startēšana LRČ1 klasē

Tika izskatīts sportistu priekšlikums LRČ1 klasē atļaut braukt LRK5 homologācijas evolūcijas ar lielāku restrukturu. Šādā gadījumā automašīna zaudētu LRK5 statusu, taču ekipāžām būtu iespēja cīnīties ar jaudīgākām Rally2 automašīnām, tādējādi potenciāli paplašinot konkurenci par uzvaru.

Nolēma: restruktora izmēru nepalielināt.



4.2. Automašīnu jaudas klasifikācija

Tika izskatīts sportistu izteiktais priekšlikums automašīnu jaudas klasifikāciju veidot nevis pēc dzinēja darba tilpuma, bet pēc faktiskās jaudas. Tika norādīts, ka lielāks darba tilpums ne vienmēr nozīmē lielāku faktisko jaudu, jo dažādi ražotāji dzinēju sagatavošanā sasniedz atšķirīgus rezultātus.

Nolēma: Tehniskās komisijas jautājumus un attiecīgos noteikumu priekšlikumus sagatavot līdz 2026. gada septembrim.

Sēde tiek slēgta.

Padomes priekšsēdētājs

R. Strokšs

Protokolēja

E. Zvagule