

ZÁRTTÉRI EB – TOULOUSE HELYETT BORDEAUXBAN

Hosszú, fárasztó –majdnem végig esett az eső –, de örömteli autózás után október 3-án hétfőn délután érkezünk meg Bordeauxba, az idei zárttéri EB helyszínére. Dr. Reé András, Sükösd Zoltán, Orsovai Dezső összeállítású csapattal, Simon Gyula időmérővel kiegészülve utaztunk. A címben szereplő Toulouse ne tévesszen meg senkit. Elkavartunk egy rosszul kitáblázott, még épülő autópálya csomópontnál Toulouse felé, ez 60 km pluszt jelentett. Emiatt Toulouse a hibák és tévesztések szimbólumaként szállóige volt a verseny és a hazaút alatt – így került a címbe is.

A versenyt a Velodromban, egy speciális kerékpár csarnokban rendezték, amely 40 méter magas, impozáns faszerkezetű, középen gúlát formáló tetőszerkezettel épült. Ebben a teremben tartják a francia bajnokságokat, a kisebb kategóriák versenyeit és több éve minden nyáron nyílt nemzetközi versenyt is rendeznek a nemzetközi kategóriák (F1D, F1L) számára. Mi eddig nem jártunk itt, ezért izgalommal és kíváncsian cserkészünk be a termet az érkezés napján.

Másnap a hivatalos tréninggel kezdődött a program. A rendezők azzal biztattak, hogy ilyenkor október elején a legkiegyenlítettebb az időjárás, a külső és belső hőmérséklet közel azonos, tehát minden rendben lesz a teremmel. Az előkészületek, az előzetes információk és a rendezők helyi tevékenysége számos kívánnivalót hagytak maguk után, de Reé Bandi és más csapatvezetők erőteljes fellépésére ezek is elviselhetővé váltak. A megnyitót például addig szervezték, amíg idő hiányában elmaradt. A szállás, étkezés és a bankett megfelelő színvonalú volt, a francia emberek kedvesek, barátságosak, toleránsak és vendégszeretőek voltak.

A tréningnap reggelén a teremben 15^oC volt, a páratartalom 73 % és ez a két évvel korábbi rossz londoni emlékeket idézte fel bennünk. Huzatos és hűvös volt a terem, nem lehetett rendesen emelkedni, sok volt a kisodródás, állandóan ballonozni voltunk kénytelenek. Nem panaszképpen említve, de napi 12 órát dolgoztunk a teremben.

A lecke az volt, hogy a Műgyetemre beállított modelljeinket kellett ehhez a teremhez hangolni, hogy a legjobb időket elérjük. Ki-ki a saját elképzelésének megfelelően, de állandóan egyeztetve, konzultálva, figyelve tette a dolgát. Végül is a pestihez hasonló eredményekkel zártuk a napot. Szerdán kezdődött a verseny, napi két hivatalos starttal, közöttük ebédszünet, reggel 10-ig pedig tréning lehetőséget biztosítottak. Az első nap végén egészen jól álltunk, Bandi tizedik, Zoli tizenhetedik, én pedig az élen voltam, egy szép második starttal, csapatban az angolok után a másodikak voltunk. Kiemelkedő eredmény nem született és az már ekkor látszott, hogy a ballonozásnak döntő szerepe lesz a végeredmény alakulásában.

A második napon egy kicsit jobb volt a terem, és a délutáni 4. startban születtek a legnagyobb idők. A nap végére mindhárman javítottunk, és egy-egy gyengébb startot lecseréltünk. Bandi a tizedik, Zoli a tizenkilencedik, én az első helyen zártuk a napot, csapatban még mindig az angolok után a második helyen álltunk. Nekem a negyedik startban egy csodálatos repüléssel új, egyéni csúcst sikerült repítenem, ami végül is a verseny legnagyobb ideje volt, és tudom, hogy az angyaloknak is köztük volt ehhez! Minden versenyt az első startokban kell megnyerni, mondogattuk egymásnak, ennek megfelelően a harmadik napon sajnos nem sikerült érdemben javítanunk. Így végül is Bandi a tizedik, Zoli a huszonkettedik lett, én pedig az élen végeztem. A szoros versenyben csapatban visszaszorultunk a harmadik helyre, mert a románok javítottak és így megelőztek bennünket.

A 35:55-ös startban a 93 jelű modellel 470 mm átmérőjű 55mm lapátszélességű, szimmetrikus légcsavart használtam, és számos motor elszakítása után a 99/5 jelű gumiból 2,48 gr/m-es méretre 1707 fordulatot tudtam húzni, majd visszaengedés nélkül 30 gcm nyomatékkal startoltam. A leszállás után 165 fordulat maradt a motoron.

A 2001-ben bevezetett szabályzat módosítás óta kialakultak a trendek a modellek kialakítását és a technikai megoldásokat illetően. A harminc versenyző közül már csak ketten használtak merevített szárnyat, és alig volt mikrofilmes borítás. Ekkora és ilyen teremben előny és jó eredményhez nélkülözhetetlen a légcsvár emelkedését állító mechanika (a magunk között csak „kütyünek” vagy „mozgonyának” becézett szerkezet). Volt néhány modell, amely e nélkül repült, de nem tudtak komoly eredményt elérni és több volt a sérülés is közöttük. A repült időket tekintve soknak tűnik a 0,6 gram gumi! Úgy látszik, kulcsfontosságú tényezővé vált a törzsmerevítés kialakítása, a teremhez való beszabályozása is. Szélsőséges, vagy extra kialakítású modell egy két kivételtől eltekintve nem volt. A lefelé tört törzskialakítást már csak egy versenyző használta, viszont elterjedt a dihedrál csillapító és ezzel együtt az oldalkormány elhagyása.

A hazafelé jó időben kellemesebb volt az út. Közben főleg a verseny tapasztaltait, a leszűrhető tanulságokat és a követendő irányt elemeztük.

Sokat dolgoztam az idén is, de Isten segédelmével nem volt hiábavaló ez a munka. A két éve elkezdett fejlesztés az idén beérett. A Műgyetemen idén elért két világrekord is azt engedte sejtetni, hogy jó lehet ez a modell itt is, ha én is felnövök hozzá. A siker mellett fontos valamennyiünk számára a tanulságokat megszívlelnünk, hogy ugyanazt a hibát ne kövessük el újra. Hálás vagyok az eredményért, a csapatért, az együttlétért, a részvétel lehetőségért