

H Á T T É R

Classic-történelem

Stopperesek világa

A hazai classic-versenyek szervezői úgy döntöttek, egységes szabályok alapján írják ki a futamokat. Mi vezetett ide? A versenyek szakmai vezetője, Majosházi Péter a 2002-es Chronoswiss Hungaria Classic óta eltelt időszakot áttekintve mondja el, hol tart ma, tíz futam után, a technika a résztvevők és a rendezők oldalán.

Az első rendezvény rajthelyét egy csendes kis bakonyi szálloda parkolója szolgáltatta, és alig több mint 40 induló sorakozott a starthoz, akik közül igen kevesen tudták, mire is vállalkoztak. Volt néhány külföldi vendég, akik láttak már ilyen, fotocellák között kanyargó versenyt, nekik nem is volt bajuk a napi feladatok megértésével, annak ellenére, hogy a versenydokumentumok sokszor csak magyar nyelven készültek. Egy ilyen századmásodperces szakaszt gyakorlat nélkül valóban nehéz az előre megadott értékre teljesíteni, minden páros büszke is volt, ha szakaszonként egy másodperc alatt tudta hibáját tartani. A magyar vezetők elképzelni sem tudták, hogyan lehet 20-as átlagot elérni (azaz minden szakaszon 0,2 másodpercnyit hibázni), mint ahogy tette ezt egy német páros, amely végül azért nem nyert, mert a sportbírók megállni látták autóját, az pedig szigorúan tilos a fotocellák között.

A következő eseményre 2003 tavaszáig kellett várni. A lebonyolítás nem sokban különbözött az őszi nyitányétól, a Mercedes-Benz Classic Csillagtúra 3 napja alatt összesen 14 szakaszra várt a mezőnyre. A hivatalos személyek egyenautókon és egyenpólókban közlekedtek, nagyon figyeltek a szabályok pontos betartására, és az időmérést is sokkal egységesebb csapat végezte, mint korábban. A versenyt nyerő páros 51-es átlagot, azaz több mint fél másodpercet teljesített, ami igen viccesnek tűnik mai szemmel nézve. Mi történt ezután? A résztvevők megéreztek a versenyzés ízét, és a rendezők sem télenkedtek, megkezdődtek a fejlesztések. Az időmérést abszolút megbízhatóvá és összetetté kellett tenni, mert látott, egy verseny színvonalát nagyban meghatározza a mért szakaszok száma, azok trükkös kijelölése. A résztvevőknek a dupla és kanyargós pályák tetszettek, a rendezők pedig új felfogásokon törekedtek a fejüket. A résztvevők szervezett edzése-

ken próbálták képességeiket fejleszteni, és megszokottakká váltak a versenyek előtti tesztnapok is. SMS-rendszerrel könnyítették a kiértékelést, ekképp segítve a versenyzőket, akik egy percen belül megkapták a szakaszon teljesített idejüket, nem kellett estig várniuk, amikor már nem emlékeztek minden szituációra, amelyben hibázhattak. A külföldi párosok még jobbak voltak ugyan, de látszott, kezdünk felnőni hozzájuk. Eljött az idő, amikor néhány tized határozta meg a helyezettek közti különbségeket a versenyek végén.

2005-ben már négy verseny várt az indulókra, a Budapest Classic Grand Prix és a Mister Classic is feliratkozott a programba. A fotocellákon és rajtórakon túl mérőcsövek, tripla és tolatós szakaszok is megjelentek az 1/100-asokon; minden itiner GPS-pontossággal és természetesen számítógépes grafikával készült. A résztvevők a rendezőktől rendszeres tájékoztatást kaptak, edzéseken vehettek részt, a versenyeket pedig áldozatkész szponzorok segítették. Az sms-rendszer tovább fejlődött, már több nyelven szolgálta ki a résztvevőket, és nemcsak eredményekkel, hanem egyéb információkkal is elősegítette a versenyek zavartalanását.

A résztvevők sem télenkedtek, hogy egyre többen érezték rá a másodpercek ritmusára, elkezdődött egy érdekes folyamat: a kórhú autókban megjelentek a különböző elektronikus műszerek, méterszámlálók, átlagmérők, másodpercenként pittyenő stopperek és ezek kombinációi, azaz olyan eszközök, amelyek pont a verseny szépségét veszik el azoktól, akik tényleg a maguk és navigátoruk képességei szerint szeretnének jól szerepelni. Külföldön már kereskedelemben kapható a fotocella sugarát érzékelő műszer, amely elindítja saját órákat is, s nem hiszem, hogy túl sokáig kellene várnunk a földön fekvő csövet érzékelő berendezés megjelenésére sem, mivel egy egyszerű tolatóradar is tud távol-



ságot mérni. Olyan egység is megjelent, amely másodpercre pontosan, emberi hangon számol visszafelé, és jelzi a szakasz végét, előre beprogramozható az összes szakasz ideje, ezzel is kizárva a tévedést. Ezek a műszerek mérnökök igazi játékszerai, s nem azoké a versenyzőké, akik versenyszellemben eltöltött hétvégekre vágyanak, kedvenc oldtimerük üléseiben. A nagyon pontos távolságmérőkre eddig csak két átlagtartó szakaszon volt szükség, de az ilyenek ki is maradtak a későbbi programból, hogy a felműszerezett egységek ne kerülhessenek előnybe. A szakaszok egyetlen stopper pontos indításával teljesíthetők voltak. A dupla, tripla vagy még bonyolultabb szakaszokon pedig, aki igazán pontosan megy, szintén egyetlen stopper használva átverekedheti magát. Az átlagmérők és egyéb előre programozható gépek maximum a navigátor hibáit tudják kiszűrni, viszont elcsúfítják az autók szép belső tereit. Külföldön egyre bonyolultabb feladatokkal igyekeznek az „úrtechnikával” felszerelt oldtimeresek eszén túljárni, és a „mindig egy lépéssel előrébb” elv szerint, több-kevesebb sikerrel, működik is a rendszer. Az átlagtartó szakaszok rejtett mérésekkel kombinált verziói bizo-

nyulnak igazi nehézségeknek, mivel ezek esetében nemcsak egy ponton kell precíznek lenni, hanem a szakaszok teljes hosszán. Átlagos emberi érzékekkel nem lehet minden pillanatban jónak lenni, de az elektronika segít.

Ez a folyamat indította el itthon 2005 végén az egységes szabályzat kidolgozását, és persze a sok tapasztalat összegezése is fontos volt, hogy ne lehessen vitatkozni le nem írt, de létező követelményekről. Felvetődött, jó lenne, ha a FIVA, azaz a nemzetközi szövetség előírásainak betartását is vállalná a rendezők. E szabályokat áttanulmányozva kiderült, mind a négy verseny megfelelt a nemzetközi szervezet előírásainak. A digitális műszerek használóit 1,5-szeres szorzó sújtja a szabályozás szerint, az 1/100-as szakaszokat pedig ezek után csak úgy lehet teljesíteni, és az ablakon sem szabad kihajolni. Ezt a passzust szintén az extrém helyzetek születték, nem volt ritka a kabrióban álló, tolatáskor a csomagtér-tetőn fekvő navigátor sem, és arra is akadt példa, hogy valaki az autó mellett sétálva kiabálta az időt versenyzőtársának. A szabályzat többi része nem tartalmaz újdonságokat, csak azt az új logikát, amely szerint egy versenyt az alapszabály és a versenykiírás összessége határoz meg, figyelembe véve egy-egy esemény sajátosságait.

A legelső verseny útvonala három hét alatt készült el, az itiner pedig kevesebb mint 10 nap alatt, természetesen kézzel rajzolva. A fénymásolás és a fűzés néhány órával a regisztráció előtt véget ért. Senkinek sem

tűnt fel, hogy volt olyan pálya, amelyiken feleannyi bója volt kirakva, mint amennyi a rajzon szerepelt, vagy a pálya éppen a tükörképe volt a megadottnak, mert bent parkolt egy kamion. Az egri versenyen három percnél múlt, hogy a bevásárlóközpont parkolójának engedély nélküli használata miatt a rendőrökkel nem zárták le a környeket, és olyan is előfordult, hogy a mezőny azért állt néhány perccel az utolsó előtti időellenőrzőn, mert a rajtdobogóra még szögelték a deszkákat. És bizony, minden előkészítés ellenére megesett az is 2005-ben, hogy a versenyigazgató 40 perccel utóbb a kisvárosi rendőrkapitányának szobájában, mert az önkormányzati engedély félreérthető, félreértelmezhető volt, és a főrendőr az egész mezőnyt meg akarta állítani a következő állomáson, ellenőrzésre.

Idén már profi módon szabott keretek várják a résztvevőket és az új rendezőket is, akiknek nem az ismeretlenben kell utat törniük, hanem saját ötleteikkel kiegészítve szervezhetnek nívós vetélkedőket. Másrészt persze az új belépőknek nem árt ügyelniük, mert a hibákat a versenyzők ma már nem fogadják el, még ha 2002 őszén esetleg még fel sem figyeltek ezekre. Ma ott tartunk a szervezésben, hogy a május végi verseny szállását októberben lefoglalják, januárban az összes étkezés helye biztos, februárban az időterv készül, márciusban az itiner is előrehaladott állapotban van, áprilisban minden sportbíró tudja a helyét, májusban pedig már csak az ellenőrzések vannak hátra. Minden tervezett formában, több tucat ember összehangolt, gondosan egyeztetett munkájával folyik. Az időmérők helyszíni próbákat tartanak, figyelnek minden apró részletre, és semmiképpen nem merészkednek olyan területekre, ahol nincs meg minden hatóság engedélye. A futamok néhány napjára minden teendő percre pontosan ki van osztva, nem ritka, hogy egyszerre három-négy 1/100-as helyszínen folyik a mérés, miközben a versenyirodában a díjak előkészítésével foglalkoznak. Az igazán jó lebonyolítók a

verseny után mindent kielemeznek, a tapasztalatakból levonják a tanulságokat, hogy a következő ralin ugyanazok a hibák már ne forduljanak elő, még akkor sem, ha a résztvevők ezekből semmit sem vettek észre.

1/100 szótár

Átlagtartó verseny

Olyan verseny, ahol az autók percenkénti indítással előre meghatározott etapokból, azaz normál szakaszokból összeállított útvonalat teljesítenek percre pontosan előre meghatározott időre. Az átlagsebességet a szakasz hossza és az előírt idő határozza meg. Ez sosem lépi át a KRESZ előírásait, és maximum 50 km/h lehet. Egy etap két időellenőrző közötti szakaszt jelöl. Ha valaki korábban ér el egy időellenőrző állomást, kivárhhatja a saját idejét. Késés esetén büntetés jár.

1/100-as szakaszok

Az etapokon belül ügyességi, századmásodpercre pontosan teljesítendő szakaszok az 1/100 táblával jelzett feladatok. Hosszuk általában 40 méterrel 5 kilométerig terjed. A szakaszokra jellemző, hogy valamilyen eszközzel méri az autók áthaladását a rajtvonalon, és valamilyen módszerrel a célban is rögzítik az áthaladás időpontját századmásodpercre pontosan. Ezekre a szakaszokra másodpercenként adják meg a teljesítendő időt. Az eltérést a megadott időtől mindkét irányban századmásodpercenként egy hibaponttal büntetik. A szakaszokon nem szabad megállni, és a megadott pályarajz szerint kell haladni.

Itiner

Az itiner olyan útvonalleírás, ahol keresztesedések rajza és távolságok jelentik meg az előírt irányt. Az itiner tartalmazza a pályarajzokat az 1/100-as szakaszokhoz, és jelzi a versenyek állomásait is. Ezeket az időellenőrzőket, áthaladás-ellenőrző pontokat, 1/100-as rajtokat és célokat a versenyen táblák jelölik.

Fotocella

Az 1/100-as szakaszok egy része ilyen eszközzel jelöli a rajt- és célvonalat. A kb. 3 cm magasra elhelyezett infraszugarat az autó legelső pontja szaktítja meg, és indítja el vagy állítja meg az időmérést.

Mérőcső

A kerek átgördülését érzékelő nyomásváltozás alapján a mérőcső, amely szintén kedvelt eszköz az 1/100-as szakaszok rajtvonalán vagy céljában.

Rajtóra

Az 1/100-as szakaszok rajtvonalán ha nem fotocellát vagy mérőcsövet használnak, akkor egész percre kell indulni, ilyenkor a rajtban egy, a napi idővel századmásodperces-pontosan futó óra 00 jelzése adja a rajtjelet.

Dupla/tripla szakasz

Két vagy három összerakott szakaszt nevezünk összetett szakasznak, ahol az első vége a második rajtja is egyben. Kettős feladatnál három fotocella vagy cső található, tripla feladatnál pedig négy. Természetesen az eszközök kombinálhatók még rajtórával is.

Szorzó

Az 1/100-as szakaszon elért eredmény növelése valamilyen büntetősorzóval, amelyet a digitális műszerekért, az autó évjárataért és az automata váltóért adnak bizonyos versenyeken.

