

Forma-1 kicsiben

Kevesen tudják, hogy a Forma-1-es versenyek mintájára az autómódellezők számára is rendeznek világbajnokságokat. A rádióirányítású kocsik ugyanolyan kanyargós körpályán száguldanak, mint a dollármilliókat érő igazi szivarautók, csak a táv rövidebb. A 220—350 méteres aszfaltcsíkon zajló viadalokon többnyire a nagy modellgyárak hivatalos versenyzői vetélkednek egymással. Minden úgy történik, mint a valódi Forma-1-es futamokon: a szigorú gépátvételt követően időmérő edzéseken dől el a vb rajtsorrendje, a küzdelem során pedig a gyors, ugyanolyan kerékcserék, javítások láthatók a depókban, mint a „felnőtteknél”. Egy modell nagysága nyolcada az igazi Forma-1-es kocsinak, a körpálya közepén felállított dobogóról irányítják a rádiósok, s mivel egyszerre tíz kocsit fut harminc percen át több mint száz kilométeres sebességgel, nem ritka a látványos kicsúszás, sőt a karambol sem.

Az autómódellek világbajnokságára a legjobbak juthatnak ki minden országból. A legutóbbi, Kaliforniában megrendezett vb-n, egy magyar versenyző, Gál László, az Orion sportolója is részt vett. Százhusz indulóból 107. lett. Mellesleg Magyarországon ötvenen foglalkoznak rádióirányítású modellezéssel.

— *Hogyan kezdődött a pályafutása?* — kérdezem Gál Lászlótól.

— Tizenkét évvel ezelőtt Svájcban láttam egy rádióirányítású modellt, nagyon megtetszett, és így, miután hazajöttem, utána néztem, hogy nálunk lehet-e ilyet kapni, és foglalkoznak-e kocsik versenyztetésével. Hosszas keresgélés után találtam egy klubot, az EVIG SE-t. Két év alatt sikerült egy elfogadható modellt is építeni. Elindultam vele az országos bajnokságon, s ötödik lettem. Később minden bajnokságot megnyertem.

— *A siker nyilván nagyrészt azon múlik, hogy kinek milyen autója van. Ön hogyan, s miből építi a kocsiját?*

— Aki lépést akar tartani a világgal, az csakis a legnagyobb nyugati modellgyárak termékeiből épít autót. Én is ezt teszem, egy vagyont költve az alkatrészekre. Egy alváz például ötvenezer forint, egy motor húszezer, egy karosszéria háromezer, egy gumi pedig kétezer, hogy csak néhány példát említsek. Mire kész az autó, s az ember beszerezte a 40-50 ezer forintos rádió-távírányítót

is, addigra legalább 300 ezer forint megy el.

— *Hogy tud ennyit áldozni a szórakozására?*

— Szerencsére nem én fizetem, hanem a klubom. Ezt a sportot magánember nem tudja finanszírozni, már csak azért sem, mert évente új kocsit kell építeni, és a versenyzés is sokba kerül. Gondoljon csak arra, hogy egy gumi legfeljebb negyedórát bír ki, és a verseny előtt háromszor öt perc edzés van, majd következik a félórás futam. Normális körülmények között tizenkét gumi fogy el egy alkalommal (ez 24 ezer forint), ha viszont elered az eső, és fel kell tenni az esőgumikat, akkor a költség megduplázódik. A gumicsere egyébként éppoly látványos, mint a Forma-1-ben, s itt is másodpercek alatt történik.

— *A gumikopás nyilván a vezetési stílustól is függ...*

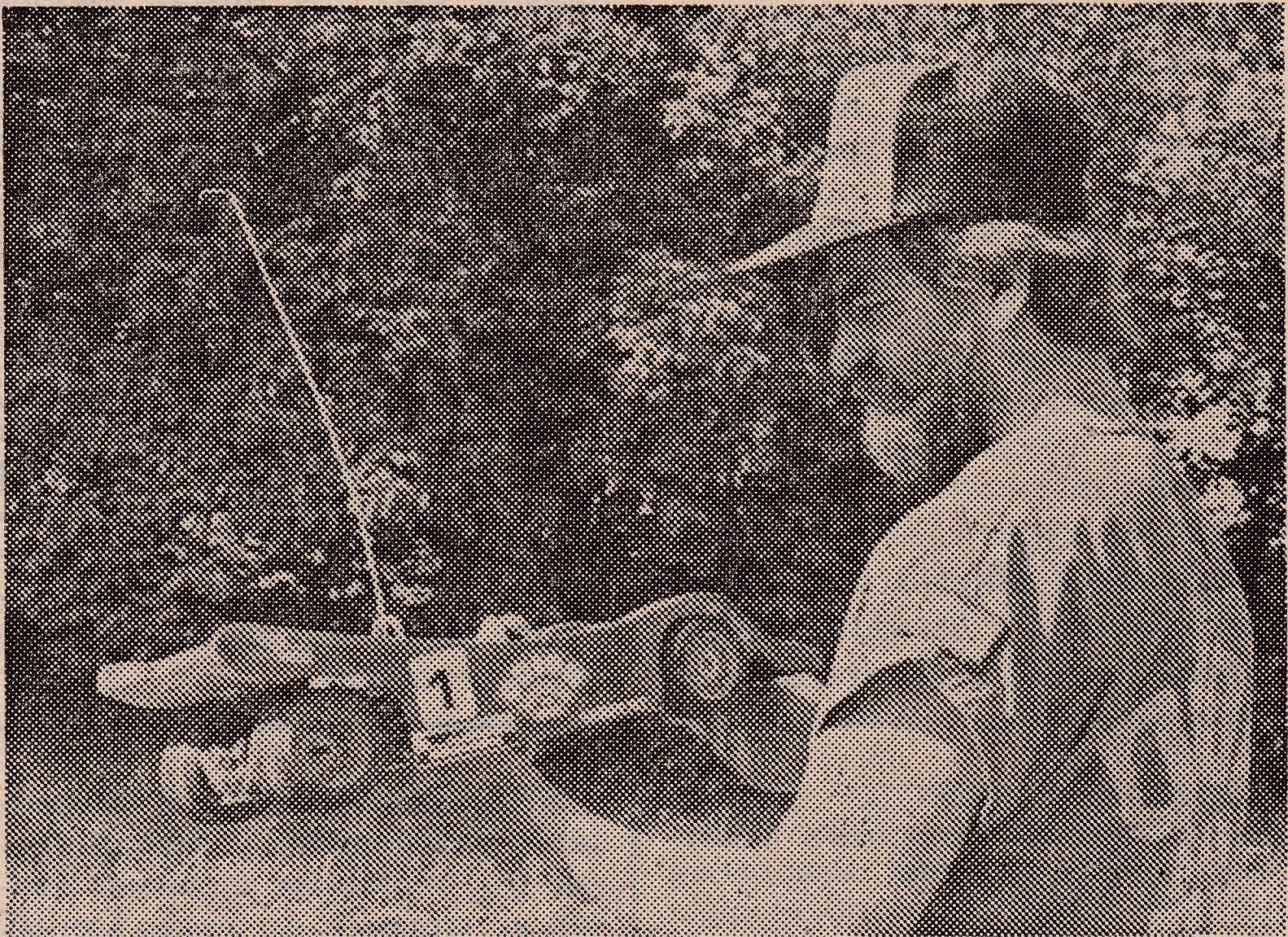
roltam, mert ott rendezték a versenyek többségét is. Ma már kevesebb edzésre van szükségem, inkább a versenyek előtti napokon a verseny helyszínén tesztelem a kocsit, és persze magamat.

— *Magyarországon hol vannak rádióirányítású versenypályák?*

— Pécsen, Győrött és Egerben. A közelmúltban volt a műszaki átadása a kőbányai versenycentrumnak, több mint tízmillió forintba került. Májusra elkészül a szekszárdi ring is.

— *Miért kerül több millió forintba egy modellpálya?*

— Azért, mert 3—400 méter hosszú, 5-6 méter széles rendes utat kell építeni, amelyre rámehetnek igazi kamionok is. A modellpályát kocsik tisztítják egy-egy versenyen, ugyanis a porszemek is befolyásolhatják az eredményt.



— Aki kíméli a gumikat, az nem tud eredményt elérni. Hajtani kell, sőt néha kockáztatni. A rádió-távírányító dobozon van egy kormány, egy gáz- és egy fékkar, ezekkel lehet manőverezni, épp úgy, mintha bent ülnének a kocsiban a volán mögött.

— *Gyakran karamboloznak a gépek?*

— Vannak balesetek, ami ilyen sebesség mellett természetes. Láttam már igen látványos bukásokat, buk fenceket, sőt egyszer személyi sérülés is történt. Az egyik versenyen átfutott valaki a pályán, és az éppen arra száguldozó modell telibe találta a lábát. Bokatorés lett a vége.

— *Ön mennyit edz? Egyáltalán hogyan gyakorol?*

— Az elmúlt tíz évben, főleg a XIII. kerületi pártház előtti nagy parkolóban gyako-

— *Az országos bajnokságon kívül hány versenyt rendeznek évente nálunk?*

— Nincs túl sok esemény, mivel a kocsikat kímélni kell. A legjobban azok a versenyzők vannak leterhelve, akik tagjai a válogatottnak, hiszen ők a hazai viadalok mellett nemzetközi erőpróbákra is járnak. Gyakoriak a szocialista országok közötti találkozók, de nyugatra is szoktunk utazni, az ősszel például Monacóban állok rajthoz a holland Serpent márkájú kocsimmal, amely ma a világ legjobbjai közé tartozik. Szeretnék indulni a következő világbajnokságon is, de egyelőre még kérdéses, hogy rajthoz állhatok-e, hiszen mi magyarok még nem vagyunk tagjai a nemzetközi szövetségnek, így csak külön meghívás esetén indulhatok.

L. K. G.