

Jalta Rallye, avagy kalandtúra Ukrajnában.

Az Eurosol Racing Team csapata, Puskádi János és Gódor Barna a Honda Civic Type R-rel az IRC 2 WD kupában, valamint Vizin László és Zsiros Gábor a csapat másik autójával, a VW Polo Super 2000-el az Európa Kupa pontjaiért szállt harcba a „keleti Monte Carlo” IRC futamán, az ukrajnai Jalta Rallye-n.

A 2011-es IRC szezon negyedik versenye a korábbiakhoz képest is nagyobb kalandokat ígért. Puskádi János és Gódor Barna a Korzika Rallye sikeres teljesítése után két héttel már a Fekete Tenger gyöngyszemének is nevezett Jaltába utazott, kiegészülve a Vizin László – Zsiros Gábor párossal, akik első alkalommal „vitték táncba” a Super 2000-es VW Polo-t az Európa Kupa pontjaiért. A Jalta Rallye idén először szerepelt az IRC naptárban és a verseny rendezői megpróbálták mindent elkövetni annak érdekében, hogy a csapatok örökre emlékezetükbe véssék az új futamot.

Már a kiutazás sem volt egyszerű. Amíg a versenyzőpárosok a Budapest – Kijev – Szimferopol repülőjáratral igyekeztek a verseny helyszíne felé, addig a Szervizcsapat egy a rendezők által biztosított, rendőri felvezetésű konvojjal haladt Jalta irányába, beiktatva egy kijevi pihenőt a közel kétezer kilométernyi útba. A szervezés hiányosságait a gyári Skoda Team rendkívüli segítőkészsége hidalta át, akik kivétel nélkül minden más csapatnak segítettek elhárítani az igen gyakran felmerülő akadályokat. Persze ehhez előbb át kellett jutni a magyar – ukrán határon, ami azért nem tartozik a legegyszerűbb dolgok közé trélerekkel, versenyautókkal, tartalék alkatrészekkel. A versenyzőknek és csapatvezetőknek ezalatt csak a hatóság várakozással kellett megbirkózni, amíg a kijevi csatlakozás továbbindult Szimferopolba. A hosszú „pihenő”, ámde rövid 1 óra 20 perces repülőút után már csak Jaltára kellett eljutni, ami még közel 100 kilométert jelentett autóúton. A több lehetőség közül a csapat a bérautó megoldást választotta, pedig akár közvetlen trolibuszsal (!!) is el lehetett volna utazni Jaltára, mivel az ötezer kilométernél is hosszabb trolibuszhálózatból ide is jutott egy alig száz kilométeres szakasz. ☺ Szimferopolban, kilépve a vasútállomás méretű reptéri terminálból azért mégis csak sikerült megtalálni a bérautókat a sötét parkolóban.

A viszontagságos vasárnapi utazást egy laza hétfő követte, amikor csak az adminisztratív átvétel és az itinerek felvétele szerepelt a programban, majd kedden kezdetét vette a pályabejárás, út az ismeretlenbe. Már ekkor kiderült, hogy ez a verseny a pályák szempontjából is igen komoly feladat lesz. A gyorsasági szakaszokon rendkívül változatos volt az aszfalt minőség. Dobálás, még dobállósabb, szürke, fekete, zöld, érdes, sima, stb. A legszokatlanabb mégis az volt, hogy sehol sem volt egyforma széles, hanem hol egy autónyi, hol pedig majdnem autópályányi szélességű volt az út. Ilyen körülmények között a legnehezebb feladat az ideális ívek megtalálása. A tempó is teljesen változatos, nagyon gyors és nagyon lassú részek váltakoztak. További nehézség volt, hogy a második és harmadik nap pályái néhány kilométer különbséggel megegyeztek, csak ellenkező irányban kellett teljesíteni őket, így a rengeteg murvás felhordás időnként meglepő helyeken jelentkezett. Az első nap két rövid pálya, egy 2,5 km-es és egy 5 km körüli szerepelt a programban. A rövidebb pálya érdekessége az volt, hogy csapat szállásának bejáratánál rajtolt. A szállás, ahol amúgy szinte az egész mezőny lakott, egy több mint 2000 fős, 16 emeletes óriási szálloda. Kb. olyan mintha egy kisebb lakótelep toronyházait összetolták volna. Meglepő módon Jalta nevét viselte. ☺

A szerdai gépátvétel katonás rendben, ám annál lassabban haladt, mivel a helyi technikai bizottság az összes versenyautón szinte mindent mindennel összeplombált. Az összes „gyári” autót biztonsági szempontokra hivatkozva majdnem órákig vizsgálgatták, miközben a helyi bajnokság Ladái, Tavrijái és Volgája (!!) úgy mentek át a gépátvételen, mint kés a vajon. Külön unikumot jelentett a kipufogó hangmérés, amit egy derékig érő kőfal mellett, egy szűk utcában bonyolítottak le, zengett az egész környék. Meglepő módon csak minden ötödik autónak felelt meg elsőre a „hangereje”, azoké, amelyeken szinte utcai kipufogó rendszer volt.

A csapat túljutott ezen az akadályon is már csak az utolsó felkészülés következett a csütörtök kora délutáni rajtra.

A szervizpark Jalta talán legszebb részén a tengerparton helyezkedett el. A csapat helye közvetlenül a víznél, egy ragyogó helyen volt, közvetlenül a J.A.S. Motorsport kamionja mellett. A rendezők rendkívüli módon készültek a rajtceremóniára, ahol az ukrán Elnök, Viktor Janukovics is tiszteletét tette. Óriási színpadot építettek, pazar rajtdobogót és egy hatalmas kivetítőt, ami közvetlenül a főtér gigantikus szobra elé helyeztek el. A szobor Lenint ábrázolta, aki a kivetítő fölé magasodva vetette vigyázó tekintetét a szervizparkra és a jelenlévőkre. A rajtceremóniát rendhagyó módon megelőzte a két rövid gyorsasági szakasz. Az összesen alig 8 kilométer bemelegítésre alkalmas volt, de a pályák minősége nem is hasonlított a hátralévő majdnem 300 kilométerre. A két gyorsot sikerült az Eurosol Racing Team mindkét egységének problémamentesen teljesíteni, száraz körülmények között. Ez csak azért érdekes, egész héten és a verseny teljes időtartama alatt nyári melegben sütött a nap, de a két rövid szakaszt követő rajtceremónia közben hatalmas felhőszakadás áztatta el a teljes rallye mezőnyt, köztük a rendkívüli biztonsági intézkedések mellett érkező ukrán Államfőt is.

Rövid szárítkozás után a csapat a szállásra indult, hogy megkezdje a mentális felkészülést a péntek reggeli rajtra és hosszú versenynapra.

Az első igazi versenynapon három gyorsot kellett teljesíteni két körben. Az első 18 km körüli szakaszt követte egy 22,5 km-es, majd egy közel 30 km-es zárta a kört a szervizpark előtt. A kora reggeli rövid szervizben a legnagyobb fejtörést az abroncsok kiválasztása okozta, mivel az előző napi felhőszakadás meglehetősen „átrendezte” a pályákat. A mezőny elég vegyes gumi összeállításokkal indult az első körre. Mivel nem állt rendelkezésre információ a pályák állapotáról, így a gyári csapatoktól próbáltak versenyzőink ötleteket „vadászni”. Puskádi Janiék a Hondával vágott slickekkel indultak elől és intermédiával hátról, Vizin Laci bácsiék pedig intermédiákkal. Arra lehetett számítani, hogy a pályák sokat száradnak, mivel nagyon meleg volt, de a szűkebb erdei szakaszokon biztosan rengeteg vizes rész várható. A Puskádi Gódor páros az első két szakaszon még őrizte az előző napi 5-ös kategória 2. helyét egy francia Renault Clio-s páros mögött, bár a második szakaszon kis „érintőt vettek” egy szalagkorlátról. A nagy Hondás rivális, a J.A.S. színeiben induló észt Kangur már az előző napi legelső szakaszon kiütötte a hátsó futóművet, így ő 4 perc hátránnyal eredt a mezőny után. Sajnos a Vizin – Zsíros páros a 2. napi első szakasz végén már kiállni kényszerült egy banális hiba miatt. A hűtőrendszer egyik víztartályán keletkező hajszáltrepedés miatt a motor véstesen melegezni kezdett, ezért a szakasz után visszatértek a szervizparkba.

Még az első kör utolsó hosszú gyorsaságiján történt egy kis malőr a Puskádi – Gódor párossal is. A közel 30 km-es pálya kb. második kilométerénél egy jobbos „levágban” sikerült jobb első defektet szerezni.

Mivel nagyon sok volt még hátra, ki kellett cserélni a hosszú pályára újonnan felszerelt defektes első kereket. Emiatt és a rendelkezésre álló pótkerék kopottsága miatt is, mintegy 5 perc veszteséget kellett elkönyvelniük. A második körben megkezdhatték a felzárkózást, ezzel a nap végére sikerült a kategória 5. pozícióján megállapodni, még úgy is, hogy a Hondán elrepedt az alumínium olajteknő. A Szervizcsapat a nap végi 45 perces szervizben elhárította a hibát, valamint a VW Polo-t is újra üzemzerű állapotba hozta, így az utolsó versenynapon mindkét egység folytathatta a versenyt.

Az utolsó versenynapon a Puskádi – Gódor páros számára egyetlen feladat maradt: minél jobb eredmény elérni az 5-ös kategóriában, valamint az IRC 2WD kupában. A Vizin – Zsiros páros az utolsó napot az autó tesztelésére szeretne volna használni, mivel az IRC-ben a Szuper Rallye szabály szerint a verseny folytatható, de nem értékelhető. A versenyen a csapatot erősítette a Polo Super 2000-es korábbi tulajdonos versenyzője Andreas Waldher is, aki az utolsó napra átállította az autó futóművét, lengéscsillapítóit. Az új beállítás nagyon tetszett Vizin Laci bácsinak, de nem élvezhette sokáig, mert az utolsó nap első szakaszán, a cél előtt néhány száz méterre eltört a Polo jobb elején egy futómű alkatrész, így sajnos a Vizin – Zsiros páros számára véget ért a Jalta Rallye. Igazán kár, mert az Európa Kupa mezőnyében dobogós reményekkel indultak.

A Puskádi – Gódor duó az utolsó napot problémamentesen, egyre javuló időeredményekkel teljesítette. A verseny végére sikerült visszaszerezni az 5-ös kategória 2. helyét, valamint az IRC 2 WD kupa összetett 3. helyét. Ezzel az eredménnyel a páros az IRC 2 WD kupa éves összesítésének 5. pozícióját foglalja el, ami komoly előrelépés az év végi dobogós helyezés felé.

A verseny végezetével a rendezők a Jalta Hotelben egy koktél party-val kedveskedtek a résztvevőknek, ahol a teljes élmezőnnyel együtt minden versenyző méltó módon zárhatta a farsztó hétvégét. A megpróbáltatások itt még nem értek véget, mivel kiderült másnap, hogy a magyar csapat Kijev – Budapest közötti repülőjárátát törölték, így további egy napig élvezhettük Ukrajna vendégmarasztaló szeretetét Szimferopolban, a Hotel Moszkvában. Egy nap késéssel és újabb nyolc óra kijevi várakozással a reptéren végül is sikerült hazajutni. A Szervizcsapat is újra beállt a konvojba, hogy újból megtegye jó esetben 60 km/órás átlagsebességgel a közel kétezer kilométert.

Összegezve a tapasztalatokat a Puskádi – Gódor páros talán legkeményebb versenyén érte el pályafutása legjobb eredményét. Két hazai murvás futam után a Barum Rallye aszfaltos pályái következnek az IRC sorozatban, ami egyben szintén Európa Kupa futam, ahol ismét indul majd a Vizin – Zsiros páros is a VW Polo Super 2000-el. A csapat számára a cseh futam már nem ismeretlen, de a várható népes mezőny miatt biztosan nem lesz egyszerű.

Jalta Rallye: „Jöttünk, láttunk, visszamennénk?” Meglátjuk! ☺