



John Godfrey Parry-Thomas (1884-1927)

Sebességrekorder legenda

Parry-Thomas és a BABS



DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN



NAGYSZOKOLYAI MÁRTON

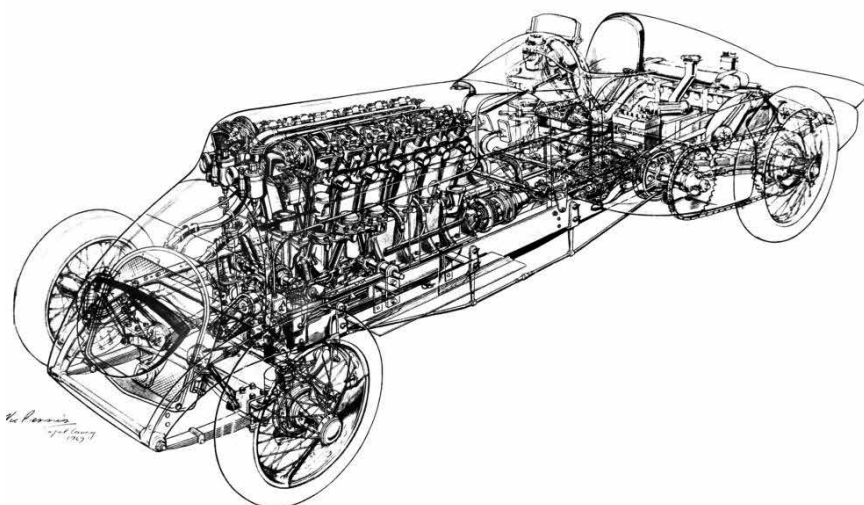
John Godfrey Parry-Thomas, brit járműtervező mérnöknek, autóversenyzőnek az 1926-os esztendő kiemelten sikeres év volt: kétszer is sebességi világrekordot állított fel, túllépve a 274 km/h sebességet. 1927. március 3-án újabb rekordra készült, de a rekordkísérlet közben életét veszítette az általa épített, szeretett unokahúgáról BABS névre keresztelt versenyautóban a Pendine-i tengerparti homokon. Az autót a baleset után a helyszínen a tengerparti homokba temették. 42 évvel később Owen Wyn Owen kiasatta és helyrehozta. Mi is történt pontosan, ami Parry-Thomast és a BABS-ot legendává tette?

John Godfrey Parry-Thomas 1884 áprilisában született Wrexhamben, Wales-ben. Mivel már gyerekkorában komolyan kezdett érdeklődni a gépészet és a mérnöki világ iránt, 1902-től a londoni City & Guilds Engineering főiskolára járt, ahol barátságot kötött későbbi üzlettársával, Ken Thomsonnal.

Parry-Thomas mérnöki pályáját számos találmány, bejegyzett szabadalom fémjelzi az 1910 és 1926 közötti időszakban. Életrajzi honlapján 24-et neveznek meg, valamennyi leírása meg is tekinthető. Van köztük vasúttechnikai, autógépészeti, villamossági.

A szelepvezérlésre vonatkozó szabadalmának egyik megvalósítását egy repülőgépmotoron a bécsi Technikai Múzeumban is megtekinthetjük.

Parry-Thomas 1917-től a Leyland Motors vállalat főmérnöke lett, ahol a feladata volt, hogy a cég addigi, sokak által elérhető, megfizethető autói mellett létrehozson egy olyan luxus gépjárművet, amely fel tudja venni a versenyt a Rolls Royce termékeivel. Sikerral jártak, mind minőségben, mind pedig árban (2700 font) is jól teljesített a Leyland Eight, mely 1921-től piaci forgalomba is került. Ekkor 8 autót gyártottak, Parry-Thomas mindegyiket tesztelte átadás előtt. Alaposan



A HIGHAM SPECIAL MOTORJÁNAK MŰSZAKI ADATAI:

gyártmány:	American Liberty L-12, repülőgépmotor
hengere rendezés:	V12, hengershög 45°
furat:	5 inch (127 mm)
löket:	7 inch (178 mm)
lökettérfogat:	1650 inch ³ (27 059 cm ³)
száraz tömeg:	845 lb (383 kg)
hűtés:	vízűtéses
vezérlés:	hengerenként 1-1 szívó- és kipufogószelep, melyet hengersonként egy felső vezérműtengely működtetett
dugattyú:	a motor dugattyúját Parry-Thomas tervezte
hűtőrendszer:	folyadékűtés
teljesítmény:	449 hp (335 kW) 2000-es fordulaton
literteljesítmény:	0,27 bhp /inch ³ (12,4 kW/dm ³)
tömegteljesítmény:	0,53 bhp / lb (0,87 kW/kg)

meg is hajtotta azokat egészen 100 mérföld per óráig, amikor a szárazföldi sebességrekord még csak 124 mph (200 km/h) volt.

A BABS SZÜLETÉSE

Egyik alkalommal, mikor Brooklandsben versenyeztette a Leyland Eight-et, annyira ráérzett a sebesség ízére, hogy kilépett a vállalatától és belekezdett a hivatásos autóversenyezésbe. Beceneve is versenyezésére utal: a Vakmerő. Kiválása után is erős maradt a céggel a kapcsolata, alvázakat és egyéb alkatrészeket is kapott a versenyezéshez.

Beköltözött egy bungalóba, közel a Brooklands-i versenypályához. Ebben az időben sok híres versenyző is volt ezen a tájon, többek között Zborowski gróf, aki Monzában vesztette el életét 1924-ben. Parry-Thomas tőle vásárolt meg a Chitty Bang Bang (Higham Special) versenyautóparkjából egyet, mely már abban az állapotában is potenciális „sebességdöntő” autó volt.

A motor 4, illetve 6 hengerű modulokból állt, melyeket egy vagy két sorban használtak. Tekercses gyújtást alkalmaztak, hasonlóan az akkori autókhoz, mivel az amerikai cégek nem tudtak elég jó minőségű mágnesgyújtást gyártani. A hengerek szöge 45°, szemben a megszokott 60°-kal. Ettől a motor keskenyebb lett, kisebb keresztmetszetet és könnyebb szerelhetőséget tett lehetővé. A motor tömeg/teljesítmény aránya messze felülmúlta a korabeli értékeket. A tervezők végül turbófeltöltőt is szereltek rá, megnövelve ezzel a teljesítményt.

SEBESSÉGI VILÁGREKORDOK

A rekordkísérlet helyszínéül a dél-walesi Pendine mellett húzódó, 11 km hosszúságú tengerparti homokot választotta. Malcolm Campbell is itt állította fel sebességrekordjait. A partszakasz ma védett katonai övezet, de egy szakaszát fürdőzésre és egy-egy



A kocsí a tragédia után

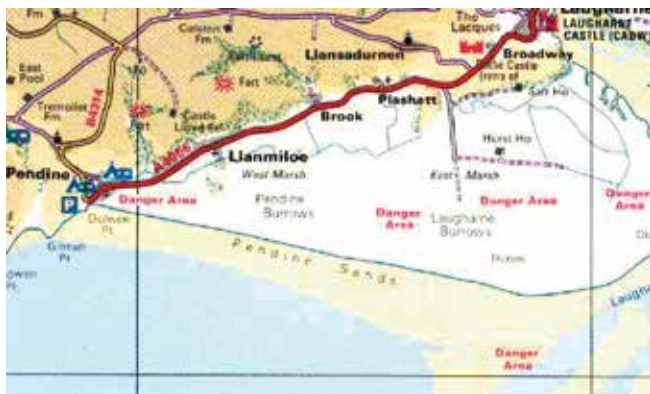
versenyre engedélyezik a használatát, itt rendezik például 2015 júliusában a „Pendine Sands Vintage Hot Rod Races”-t.)

Akkor, 1925 októberében a rossz időjárási viszonyok miatt nem volt lehetősége megdönteni az aktuális rekordot, közben Parry-Thomas értesítést kapott, miszerint Henry Seagrave 152,33 mph-val új rekordot állított fel. 1926-ban a Shell olajtársaság támogatásával újra Pendine-be került a BABS és sikerült 169,3 mph-s új rekordot elérnie. A rá következő napon már sikerült kevéssel 170 mérföld/óra fölé

növelnie a sebességet. Sir Malcolm Campbell az elsők között volt, aki gratulált neki az elért sikerért és kapva a lelkesedésen, Campbell is felkészített egy autót, mellyel később, 1927 januárjában beállította a 174,883 mérföld/óra sebességrekordot.

A helyi emléktábla szerint a Pendine-i homokparton az alábbi sebességi világrekordok születtek: 1926 kétségtelenül Parry-Thomas legjobb éve volt. Számtalan megnyert verseny, 2 hivatalos földi, és 8 egyéb sebességrekord, 5 hónapon belül 12 sikeres sebességrekord. Még arra is

1924	MALCOLM CAMPBELL	SUNBEAM	146.16 m.p.h.
1926	MALCOLM CAMPBELL	SUNBEAM	150.87 m.p.h.
1926	J. G. P. THOMAS	THOMAS (BABS)	169.30 m.p.h.
1926	J. G. P. THOMAS	THOMAS (BABS)	171.02 m.p.h.
1927	MALCOLM CAMPBELL	NAPIER CAMPBELL	174.88 m.p.h.



Pendine térkép



Pendine tengerpart

jutott ideje, hogy 1927 februárjában baráti segítséget nyújtson Campbell-nek a „Blue Bird” felkészítésében. Parry-Thomas tudta, hogy Henry Seagrave Floridában megpróbálja elérni majd a 200 mérföldet, ezért 1927. március 3-án a Shell és a Dunlop támogatásával visszament Pendine-be, hogy megdöntse Campbell januárban felállított rekordját. Nem érezte jól magát, influenzás volt, de a szokásos előkészületek után kiment a kocsival a partra. Nagy sebességnél a kocsí megcsúszott és többször is megpördült a tengelye körül, majd a tengerrel szemben állt meg. Lehet, hogy defekt okozta a balesetet (a BABS fűvott, 33x5 méretű Dunlop abroncsokon futott). Szörnyű volt a látvány azok számára, akik elsőként értek a roncsához. Parry-Thomas még mindig benne volt, félig lefejezve és megégve. A kocsi kigyulladt és ketten csak úgy tudták kihúzni őt a roncsok közül, hogy el kellett törniük mindkét lábát. A halottkém baleset általi halált állapított meg. Halálát, ez terjedt el a köztudatban, az elszakadt hajtólánc okozta. Ez később valótlannak bizonyult.



A BABS kiásása és kiemelése a homoksírából



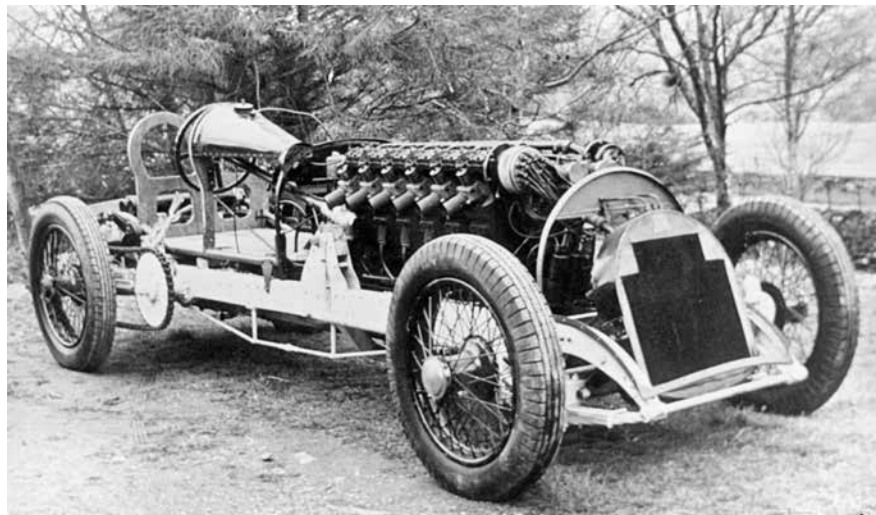
Godfrey Parry-Thomast a Surrey-i Byfleetben, a Szent Mária temetőben helyezték végső nyugalomra. A BABS roncsait ott a tengerparton, a baleset helyszínén a homokba temették. Itt véget is érhetne a történet, azonban az autó története szerencsére nem így fejeződik be. John Godfrey Parry-Thomas brit autóversenyző, járműtervező mérnök 1927. március 3-án, rekordkísérlet során bekövetkezett halálos

balesete után 42 évet kell ugranunk a történelemben ahhoz, hogy a BABS története folytatódjék. Ismerjünk meg egy másik walesi urat, Owen Wyn Owent.

A BABS ÚJJÁSZÜLETÉSE

Owen Wyn Owen (1925–2012) mérnök, egyetemi oktató, autorestaurátor. Már korábban felmerült benne

a gondolat a BABS feltámasztására, azonban ezt könnyebb volt mondani, mint megtenni. A roncs helyszínét régi fénykép alapján azonosította be, mely egy akkori katonai objektum – kilövőállás – mellett volt. Owen Wyn Owennek 2 évébe került, míg megtalálta a leszármazottat, Parry-Thomas unokaöccsét, aki engedélyt adott neki a munkára. A katonaság is engedélyezte a roncs kiásását. A kocsit rettenetes állapotban találták, az alváz és a karosszéria nagy része teljesen elkorrodált. A restaurálás módja vitatottá vált, mert voltak, akik azt akarták, hogy a BABS csak látszatra legyen helyreállítva, mások pedig, hogy a gép újra működőképes legyen. Wyn Owen kitartása eredményre vezetett, 1969 márciusában az autót kiásták, és megkezdődhetett



a 15 éven át tartó rendkívül alapos, lelkiismeretes helyreállító munka, hogy végül a BABS újra működőképes legyen. Parry-Thomas halála után a házában találtak terveket egy hajóra,

mellyel az aktuális vízi sebességrekordot akarta megdönteni, illetve a BABS átalakítását lánchajtásról tengelyhajtásra.

A RESTAURÁLÁS

Új karosszériát kellett építeni, felhasználva a lehető legtöbbet a még használható részekből. A motort sikerült megmenteni, de sok új cserealkatrészt kellett legyártatni az eredeti tervek alapján. A restaurációs munkák helyszíne Owen garázsa volt. Az autó első sikeres tesztjei az 1970-es évek elején voltak. A teszt során a helyi garázstulajdonos Land Roverével 60 mérföldes sebességgel húzták a BABS-ot és a motor beindult. A váltó túl hosszú fokozata miatt csak a behúzás volt az egyetlen mód, hogy a BABS motorja életre keljen. A későbbi teszteket a világsajtó és a televízió előtt hajtották végre egy közeli RAF repülőtéren, Valley Anglesey-ben.

A „SEBESSÉG MÚZEUMA”

Ma a BABS Pendine faluban, a „Sebesség Múzeumában” van nyaranta. Az alábbi címen találjuk azt a filmet, amely bemutatja a helyreállított autót, Owen Wyn Owen urat 2007-ben, 82



Owen Wyn Owen az első próbafutamon





A „Sebesség Múzeuma” és a BABS a kiállítótérben

éves korában, amint vezeti a BABS-ot és fiát, Geraint Owen-t, továbbá eredeti filmfelvételt Parry-Thomas rekordkísérletéről, a tragédiáról és az autó homoksírból való kiemeléséről (<https://www.youtube.com/watch?v=S6QjFWKB1s4&feature=youtu.be>). A „Sebesség Múzeuma” (Museum of Speed) elérhetősége:

Pendine (Nagy-Britannia/Wels)
Carmarthenshire SA33 4NY

Tel.: +44 (0)1994 453488 (húsvétől szeptemberig).

Tel.: +44 (0)1267 228696 (októbertől húsvétig).

e-mail: museums@cararthenshire.gov.uk

<http://www.cararthenshire.gov.uk/english/education/museums/museumofspeed/pages/museumof-speed.aspx>

(Kérünk mindenkit, aki meglátogatná a „Sebesség Múzeum”-át, hogy utazása előtt aktualizálja a fenti információkat! A BABS-ot gyakran viszik el veterán versenyekre, autókiállításokra.)

Dr. Geraint Owen a Bath-i Egyetem docense, ápolja édesapja, Owen Wyn Owen örökségét. Maga is autómérnök és a veterán gépjárművek szakértője.

(<https://www.facebook.com/BabsParryThomass1926LandSpeedRecord-Car>). Mai tevékenysége elsősorban az egyetem Formula Student projektjére irányul.

Forrás:

J. G. Parry-Thomas életéről, legendájáról számtalan írás található a neten, az autóversenyzés irodalmában könyvek sora emlékezik meg róla. Többnyire „egymásból” született írások ezek, melyek viszik magukkal és sokszorozzák a pontatlanságokat. Tiszta források közé tartozik a családi honlap (<http://www.parry-thomas.co.uk>) és a <http://www.wrexham.gov.uk/english/heritage/babs.htm> oldal, valamint William Alister Williams: The Encyclopedia of Wrexham, valamint Peter J. R. Holthusen: The Fastest Men on Earth. könyve http://en.wikipedia.org/wiki/Owen_Wyn_Owen

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Köszönetet mondunk dr. Geraint Owen úrnak, a University of Bath Gépész Kar docensének a cikk megírásához nyújtott támogatásáért, a tulajdonában lévő fényképek lapunkban történő egyszerű közlési engedélyéért.

APPRECIATION

We would like to say thank you to Dr. Geraint Owen (Senior Lecturer in Engineering Design and Automotive Engineering, University of Bath) for the support and for the permission to use his personal photos to make this article exclusive and one of a kind. ■



27 059 cm³ (27 literes!), American Liberty V12-es, 4 karburátoros repülőgépmotor, lánchajtás, Benz sebességváltó, tömege 1780 kg