



## Olaszországban jártunk... – Formula Student

Hazatértünk a második futamunkról, Olaszországból, a maranellói Ferrari tesztpályájáról. Megtisztelő érzés az, hogy ott lehettünk. Első utunk a kempingbe vezetett, lepakoltunk, sátrat vertünk. Ezek után maradt egy fél napunk, így időt szakítottunk megtekinteni a közelben található Lamborghini-múzeumot. Impozáns autók, régiek, újak, utcai és versenyautók, remek kiállítás, aki a helyszínen jár, ne hagyja ki. Másnap kezdődött az eseménysorozat, ami miatt megtettük az utat, amire annyit készültünk.

Az egész versenyt valahogy más hangulat jellemezte, mint a németországit. Persze elképzelhető, hogy csak a jó eredmény miatt kaptak más színt az emlékek, de ne szaladjunk ennyire előre. Az első napon, a megnyitóbeszéd során, amit egy olasz és angol

között elhelyezkedő képzeletbeli nyelven tartottak, megbizonyosodhattunk róla, hogy az olasz mentalitás valahogy eltér minden mástól. Mindennap kaptunk egy kis ebédet, minden napra más és más Ferrari-típusokat állítottak ki a pályára a kedvünkért és hasonló, a diák szívének kedves különlegességekkel kápráztattak el minket a verseny szervezői. Ez az olasz vendégszeretet.

A gépátvétel hangulatát, azt gondolom, jelzők nélkül meghatározza az a tény, hogy a Ferrari-múzeum parkolójában kapott helyet. A német verseny tapasztalataiból tanulva következetesen igyekeztünk az első között megjelenni minden eseményen, így a gépátvétel is. Nagy lendülettel, 6 óra magasságában neki is vágunk az útnak a kempingből, gondolva hogy jól túljárunk a többi csapat eszén, és mi leszünk az elsők, délután pedig kedves pihenéssel mulatjuk majd az időt. De nem, a kempingkapu 7-kor nyit. A kapu zárva, portás sehol. Fél óra elteltével szinte az egész kemping libasorba rendeződve várta a kapunyitást. Végül meglett a portás saját telefonszáma, kijutottunk.

Nem panaszkodunk, hamar átjutottunk a

gépátvételen. A nap végén maradt egy kis időnk, és megtekintettük a Ferrari-múzeumot is. Elmondhatatlan... Magamat ismétlem: aki arra jár, ne hagyja ki.

Másnap átszállítottuk az autót a verseny következő helyszínére, a Ferrari-tesztpályára. A gépátvétel következő állomása a zajteszt. A határérték 110 dB volt, a mi autónk 109,5 dB-t tudott. Erre mondják azt, hogy tudatos tervezés. A féktestt sem múlt el izgalom nélkül. Az erre vonatkozó követelmény az, hogy mind a négy kerekét tudja blokkolni az autó. A tesztek alkalmával próbálgattuk ugyan és mindig sikerült is, csak az kerülte el a figyelmünket, hogy a tesztenapon a fékrendszerünk „üzemlemez” volt, míg a vizsgálatkor hideg autóval indulunk. Így a fékerőelosztó beállítását módosítanunk kellett a siker érdekében. De még mindig jobban jártunk, mint az a csapat, akinek a fékezéskor nemes egyszerűséggel kitört a kerekük... Adtunk nekik GL-szemeket a miénkből, nekünk remélhetőleg úgysem lesz rá szükség. Hálásnak bizonyultak, az itthon kézhez kapott, malomkeréknyi sajt nagyon ízlett a csapatunknak. Egy szó, mint száz átjutottunk, az autónk versenyre alkalmasnak ítéltetett.

Új nap, új feladatok. A költséghatékonysági vizsgálat során javarészt sikerült megindokolnunk a választásainkat, és rendben is találták az adatok nagy részét. A bírák rákérdeztek, hogy miért lett ilyen drága az autónk, hiszen semmi „flancos” nincsen rajta. A válaszuk,





miszerint „igaz, igaz, de a mi költségtervünk legalább őszinte”, nagy tetszést váltott ki bennük. A tervezés alaposságát vizsgáló bemutató „érdekes” hangulatban zajlott. A bemutató kötött sorrendben történt, és bíráinkon már megérkezésükkor az érződött, hogy kicsit már unják ezt az egészet, így aztán 78 pontot kaptunk az elérhető 150-ből.

A verseny legizgalmasabb pontja természetesen a dinamikus versenyszámok napja volt. Megtartva jó szokásunkat a korai kelést illetően, még tesztelni is tudtunk a versenyszámok előtt. A skid padhez is az elsők között érkezünk. Az itt esedékes négy futamot letudva toltuk át az autót a gyorsulás helyszínére. A pálya kialakítása miatt a lassításra a kifutó szakaszban meglehetősen kevés hely volt, a futam végén intenzíven kellett fékezniük a versenyzőknek. Ebből akadt is probléma. Az egyik sorstársunk, a célvonalon még egyet felváltott, és csak pár tizedmásodperc múlva ébredt rá, hogy ez hiba volt. Négy blokkoló kerék jelezte, hogy ráébredt eme hibájára, ám az enyhe kanyar, és talán a hátsó tengelyen túlzott fékerő hatására autója 180 fokos fordulatot véve, farral közelített az egyik pályabíró felé. Szerencsére a bírának jók voltak a reflexei, és el tudott ugrani. Talán jövőre hosszabb kifutási utat kapunk... Az sprintversenyre készülve, ami tulajdonképpen az endurance időmérője is, már

teljesen más szempontok szerint készülnek a csapatok. Mivel az egyetlen mért kör idejében nagyon nem elhanyagolható, hogy a pálya mennyire van „felgumizva” az előtünk induló delikvensen által, az a furcsa helyzet alakult ki, hogy az autók szépen sorba állnak a rajtra várva, de „sajnos” minden autón pont most találtak valami apró szerelnivalót, a mögöttük álló autók nyugodtan induljanak előttük.

Igen ám, de mindenki így gondolkodott. E közben az időmérésre szolgáló infracsapda is felmondta a szolgálatot. Már bőven délután jártunk, így kezdett kétséges lenni, hogy jut-e idő egyáltalán a verseny fénypontjának számító endurance-ra. Jutott. A rajtunkat várva már tapintható volt a levegőben a feszültség. Pilótáink azt az igen nehéz feladatot kapták, hogy igyekezzenek kímélni az autót, hiszen elsődleges célunk befejezni a versenyt, emellett azért egy jó eredményt sem vetnénk meg. Első indulónk, Tomi szépen végrehajtotta a rá osztott feladatot, az autót „üzemlelegen”, ereje teljében, a meghibásodás legkisebb jele nélkül adta át Ferinek, a második „hosszútávfutónknak”. A verseny során, az óvatos időmérő miatt egy kicsivel talán az elérhetőnél későbbi rajtidőpontot kaptuk, ami azzal járt, hogy nagyon csúnyán végigbüntettük a ve-



lünk egy időben pályán tartózkodó versenytársainkat. A sok előzés remekül feldobta a szurkolás hangulatát, amit a versenyszám végéhez közeledve kiegészített a „csak bírd ki” érzés. Kibírta. A verseny után kötelező fogyasztásmérés, továbbra is feszült hangulatban, a „vajon mennyit lehet visszatölteni a tartályba” nevű játék kezdődött. 4,6 liter kb. 22 km-re, vagyis 20,9 l/100 km. Nem kevés, de versenyautó, mondogatjuk magunknak. Miután lezajlott a verseny, a csapatok gratuláltak egymásnak, némelyeknek az autót vizsgáló bíró is. Köztük nekünk is, hisz végigmentünk, ami első éves csapatként kiváló teljesítmény. A végeredmény? 16.-ak lettünk, a 33 indulóból, ami a németországinál sokkal erősebb mezőny ismeretében kiváló eredmény.

Ez a mi történetünk, a BME Formula Racing Team első szezonjának ezzel vége, ám gőzerővel tervezzük a jövő évi autót. És az idej? Az „ő” sorsa még kérdéses, de annyi bizonyos, hogy nem lesz az enyézeté. Ez az eredményes szezon remélhetőleg nem merül feledésbe, hiszen első autó, első évad mindig csak egy van. Reméljük, sikereinkkel sikerült kitaposnunk egy olyan utat, amire az utánunk érkező diáktársak is büszkén ráléphetnek, talán valamivel könnyebb dolguk lesz, mint nekünk. Közhely ugyan, de minden kezdet nehéz, de megértte megküzdeni a nehézségekkel.

Az ideji eredmények és a visszajelzések alapján azt mondhatom, hogy a jövő szponzorainkon, tanárainkon, segítőinken nem fog múlni. Köszönjük nekik! Reméljük, jövőre is szép eredményekkel hálálhatjuk meg segítségüket.

BAKÓ CSABA  
BME-FRT-TAG

