

IRONMAN 70.3 vagyis első motoros útvonal biztosításom kis története.

Szerző Szalai Péter

Az egész ügy kezdődött, hogy Nasa már sokadjára megkérdezte nem érdekel e egy kis motoros meló. Mint kiderült a az IRONMAN 70.3 –hoz kellett ember, bírók szállítására a bringás etapon. Kivételesen ráértem, szabad volt mindkét napom ezért igent mondta.

Az egész ügy kezdődött, hogy Nasa már sokadjára megkérdezte nem érdekel e egy kis motoros meló. Mint kiderült a az IRONMAN 70.3 –hoz kellett ember, bírók szállítására a bringás etapon. Kivételesen ráértem, szabad volt mindkét napom ezért igent mondta. Ezután kérésre visszaraktam a gyári kupuffot, mert a sportdob kicsit hangos, nem ideális a bringások közé. Elérkezett a pénteki nap bemelegítés képpen az IRONMAN 51.50, reggel 8:00 találkozó a Lurdy-háznál lévő Shell kúton. Ott mindenki megkapta az egyen kabátját, kiosztották a rádiókat, és a kb 15 motoros konvojban elindult a Kopaszi-gát bejárójához. Már itt elfogta az embert egy jó érzés, baromi jól nézhettünk ki, az emberek utánunk fordultak. Itt kiosztásra került mindenkinek a feladat, és megkaptuk az aznapi utasunkat. Elmondták, hogy oda megyünk, ahova a bíró kéri, de első a biztonság, egyik szemed mindig a tükrön. 9:00-kor jött a jelzés, pálya lezárva, indulhatunk a pályabejárásra. A pálya ezen a napon a teljes budai alsó rakpartot jelentette a Lágymányosi-hídtól a K-hídig a Hajógyári szigetnél. Ismét elindultunk ríktó láthatósági felszerelésünkben, mögöttünk a szintén feltűnő színű felsőben ülő bírókkal. A pályabejárás során kiderült, hogy vannak még hiányosságok, pl biztosítatlan zebra az A38 hajnál, ahol a gyalogosok szabadon garázdálkodhatnak a zárt pályán, később kiderült ennek biztosítása is a mi feladatunk lett, a tartalék motoros itt kötött ki. Maga a pálya 20km volt, ezen mentek a bringások két kört. 10:00 kor elindult a verseny, 10:20-kor már ott is volt nálunk az első bringás, aki Nasa felvezetésével nekivágott a pályának. Ezután sorban jöttek a többiek, és szép sorban mindenki kiment a pályára a bírójával. Nagyon figyelős meló volt. A rakparton mindkét irányba bringások, gyorsabbak lassabbak, figyelni előre, hogy nehogy elüsd őket, figyelni hátra nehogy felartsd őket. Közben figyelni, hogy a szemből szintén a felezőn jövő motorral se akadj össze. Mindezt délután kettőig. Ezene a napon sikerült 100km-t menni a rakparton. És hogy íért kell a tükröt nézni? A bíró arra kért álljunk félre , várjunk be egy csoportot. Megálltunk, majd vártunk. Egyszer csak azt látoma tükrőben, hogy jön egy csoport leszegett fejjel. Az első kettő kikerül, de a harmadik csak jön, nem figyel, csak a amikor rámarkoltam a dudára. A bíró is majdnem leugrott mögülem, de szerencsére erre már felnézett a bringás. A nap erről szólt, szétszednia csoportban közlekedő bringásokat, hol előre szalvda, hol megfordulva és vissza. Miután a srácok a záró motorossal bekísérték az utolsó bringást is, közösen bevonultunk megettük az aznapi menüt. Sültcsirkét, rizzsel. Majd elköszöntünk és mindenki hazament Szombaton reggel már jóval korábban kellett kelni, 6:30-kor találkoztunk, ekkor már 30 motors gyűlt össze ez volt az IRONMAN 70.3 Budapest napja. Az érkező motorosok között megjelent egy ismerős arc is, Gál Imre alias Beszerző is, így ketten képviseltük az F650-eseket. A reggeli procedúra ugyan az volt, 7:00-kor indultunk a még látványosabb konvojjal. Ezen a napon már jóval hosszabb pályán (45 km) kellett mozognunk, ezért nem is mindeki mozgott a teljes pályán. A mai útvonal már felment a várba és átment a pesti oldalra is. Nekem ismét a budai rakpart jutott, megtoldva a Budafoki úttal. míg előző nap 10-en voltunk erre a szakaszra, ma 4-en kellett lefedni. 8:00-kor ismét megkaptuk a jelet, hogy a pálya lezárva, elindultunk a pályabejárásra, most két csoportban, mert a teljes pályára nem lett volna idő, így is 45 perc volt a bejárás. 9:00-kor elrajtol a mezőny, az első bringás pedig ismét Nasa felvezetésével 9:25kor nekivágott a pályának. 90 km-t kellett legyűrniük. A mai nap még figyelősebb volt, mert itt már voltak profik is igen gyors bringákkal. Ezen a napon majdnem 250km-t sikerült menni ismét csak a rakparton, szóval ma már szerintem csukott szemmel is kikerülöm az összes kátyút. A bírók szállításán kívül volt még egy feladatunk, baleset esetén segíteni kellett, biztosítani hogy ne legyen újabb baleset, és hívni a mentőt, orvost ha kell. Sajnos ebben is volt részem, mivel az egyik TOP 5-ben lévő versenyzőnek(közelkeleti uriember volt) sikerült összeakadni a második körében egy amatőr versenyzővel(ő török volt), a baleset után igen erősek voltak az indulatok, mivel a profi versenyzőnek ez egy VB kvalifikációs verseny volt, és hát nem tudta folytatni. Miután megérkezett a robogós orvos, és segítettünk a sérülteket lehozni a pályáról, mi mentünk tovább a feladatunkra. Később még egy bukás történt előttünk, amikor egy versenyző szó szerint szaltót dobott egy kátyú miatt, de ő tovább tudott menni. Ezen a napon az előző naptól tanulva kaptunk a végén egy újabb feladatot, a verseny végén mindneki kiment a pályára és segített bekísérni az utolsó versenyzőket, mert a nézők ahogy fogytak a versenyzők a pályáról, egyre gyakrabban sétáltak be közéjük. Szóval a Lánchídtól az utolsó 10km –en 20km órás tempóval bekésrtük a versenyzőt, aki szerintem a jelenlétünknek is köszönhetően még nagyobb buzdítást kapott a szurkolóktól. A nap végén ami szombaton 15:00.kor volt, ismét megebédeltünk, (a menü pörkölt vol tésztával és salátával). Szóval ez volt az első útvonal biztosítós kalandom, ha rajtam múlik lesz még több is, mert nekem nagyon megtetszett.Köszönet az Utvonalbiztositas.hu -s srácoknak és Nasa-nak a lehetőségért, remélem nem ez volt az utolsó közös munkánk. Peti