

VOLT EGYSZER EGY CROSSPÁLYA

1. rész

AKINEK VALAMI KÖZE VOLT VAGY VAN BÁRMILYEN AUTÓS SPORTHOZ, ANNAK NEM IS MERETLEN A PÉCELI CROSSPÁLYA FOGALMA. ÉS AKIK A 80-AS ÉVEKBEN PÉCELEN ÉLTÉK, SZINTÉN EMLÉKEZNEK RÁ, HISSZEN HÉTVÉGENKÉNT A TELEPÜLÉSEN BELÜL IS HALLATSZOTT A VERSENYZŐ AUTÓK BÚGÁSA, KI SE KELLETT MENNI, TUDTA MINDENKI, HOGY VERSENY VAGY EDZÉS ZAJLIK A KÖZSÉG HATÁRÁBAN. AZÓTA MÁR A TERMÉSZET VISSZAHÓDÍTotta A TERÜLETET, CSUPÁN NÉHÁNY, SZINTE JÁRHATATLAN FÖLDÚT ÉS PÁR OTTHAGYOTT AUTÓGUMI UTALARRA, HOGY ITT MAJDNEM TÍZ ÉVEN ÁT KOMOLY AUTOCROSS ÉLET ZAJLOTT. MA MÁR EZ TÖRTÉNELEM, PÉCEL TÖRTÉNETÉNEK RÉSZE. SOROZATUNKBAN EZEKET A VERSENYEKET ELEVENÍTJÜK FEL A RÉSZTVEVŐKKEL, HELYI FANATIKUSOKKAL.



Magyarországon csupán 1978-tól beszélhetünk autocrossról, viszont nagyon gyorsan terjedt, és vált népszerűvé. Ennek egyik oka lehet, hogy ez egy nagyon nézőbarát sport, ugyanis egy helyben ülve is egész napos pörgős látványt adott. A másik ok, hogy aránylag olcsó sport volt ez akkoriban. Baráti társaságok, kisebb autószerelői műhelyek is képesek voltak versenyképes gépeket fabrikálni, és egy pálya kialakításához sem kellett más, mint egy kis fantázia és egy földgylut jól kezelő szakember. Milyenek voltak ezek az autók? Olyan speciális gépek, melyeket minimális karosszériával, de felerősített motorral és erőátviteli elemekkel építettek meg. Ezeket a fura alakú járműveket a közönség általában „vasszöcskének” nevezte el.

A gyors fejlődést igazolja, hogy 1980-ban már magyar kupa zajlott Szentendrén, és 81-ben a 850 méter hosszú péceli pálya is elkészült. Az első nemzetközi versenyt Pécelen tartották 1982-ben. Erről legendák szólnak, mivel a vártnál jóval nagyobb érdeklődést vonzott, a nézők száma elérte a 15 ezret. A televízió is közvetítette az eseményt egy órás műsorban, ami igencsak jelentősnek számított. 1983-tól elkezdődtek a szocialista országok számára rendezett BBK (Béke Barátság Kupa) versenyei. Általában a csehszlovákok és a lengyelek taroltak, ők pár évvel előrébb jártak ebben a sportban, mint a magyarok. 1984-től 6 éven át zajlottak Pécelen Európa Bajnoki futamok több, mint tízezres szurkolótábor előtt. A versenyeket nagyobb cégek rendezték, a Fótaxi, a Fővárosi Gázművek, és támogatóként ott állt a Monori Állami Gazdaság és az Állami Biztosító. Mi volt a péceli pálya sajátossága? Európa második legjobb, Magyarország legjobb pályájának tartották. Az erdős környezet szép helyszínt biztosított, a nagy szintkülönbség (28 méter) pedig kihívást a versenyzőknek. Papp Gergely, az autósport szerelmese (igaz, pár éve már 2 kerékre váltott!) többszörös magyar bajnok, ezen a pályán csak nézőként volt jelen, hiszen még gyerek volt

akkor. De olyan nagy élményt nyújtottak neki a versenyek, hogy mindenre élénken emlékszik. A pályát is pontosan le tudja rajzolni az összes kanyarral, és megmutatta, hogy hol ültek annak idején. Azért pont ott, mert ott volt a legnagyobb emelkedő, ott volt a legérdekesebb a látvány. Arra is emlékszik, hogy voltak olyan autók, amelyek nem tudtak felmenni ezen az emelkedőn, és itt estek ki a versenyből.

Újházi László „őreg motoros”, ma már a rallycross szakágban versenyez, de a hős-korban, 3 éven át krosszozott. Nostalgiaival beszél a régi szép időkről: „Az első péceli versenyre az Ikarusnál készítették az autót. Igen sajtóságos módszerrel történt a tervezés: leültettek egy székre, és körberajzoltak, így vettek méretet. Nem volt versenyző ruhánk, ha esett az eső, egy fordítva felvett esőkabátal próbáltuk védeni magunkat. Egyébként ebben a sportban nem volt ideális időjárás, ha esett, akkor sár volt, ha szárazság volt, akkor meg a por nehezítette az életünket. A versenyek után az autókat féloldalra fordítottuk, úgy slagoztuk le a sarat.”

Az interneten sok fénykép és videófelvétel lehet találni a régi versenyekről. Érdekes, hogy itt forgatták a „Linda” című magyar krimisorozat Aranyháromszög epizódjának egyik jelenetét.

A crosspálya működését régészeti szempontból is hasznosnak mondhatjuk. Ez a környék már régebben is sikeres ásatások színhelye volt, a váci múzeum régészein kívül Juhász József péceli helytörténész is igen értékes szörványokat gyűjtött össze a környező szántókról, dombokról.

A crosspálya megszűnése után még több tárgy, lelet került a felszínre vagy a felszín közelébe, melyek bármikor érdekes meglepetésekkel szolgálhatnak. Erre jó példa egy tavaly történt eset. Kirándulók őskori gyapjas orrszarvú megkövesedett csontdarabját fedezték fel az egyik vízmosásban, amelyről azonnal értesítették a Természettudományi Múzeumot. Ezt követően leletmentő ásatásra került sor, ahol megtalálták a dárdahegyét is, ami az állat halálát okozta. Jelenleg ez a terület régészeti lelőhelynek van nyilvánítva.

Bizonyára többekben felmerül, hogy ha ilyen nagy sikere volt ennek a pályának, miért szűnt meg, illetve miért nem alakítják ki újra. Ez a kérdés már többször felvetődött hivatalos fórumokon is.

A Közép-Duna –Völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség tájékoztatása szerint ez a terület „a Gödöllői Dombvidék Tájvédelmi Körzet országos kiemelt jelentőségű természetvédelmi területét képezi”, és a szóban forgó tevékenység „veszélyeztetné a Natura 2000 jelölő élőhelyek és jelölő fajok fennmaradását...” Tehát meg kell elégednünk az emlékekkel, és örüljünk annak, hogy sétálás, kerékpározás közben élvezhetjük a táj szépségét, és a csendben jó esélyünk van arra is, hogy özekeket, nyuszikat lássunk. **L.A.**



VOLT EGYSZER EGY CROSSPÁLYYA

2.rész



SZEPTEMBERI SZÁMUNKBAN BEMUTATTUK A PÉCELI AUTOCROSS-VERSENYEK RÖVID TÖRTÉNETÉT. ARRÓL ÍRTUNK, HOGY A PÁLYA EGY ÉVTIZEDES MŰKÖDÉSE ALATT MEKKORA NÉPSZERŰSÉGRE TETT SZERT, AZONBAN A HELYSZÍN AZÓTA TERMÉSZETVÉDELMI TERÜLET LETT, ÍGY AZ ÚJRANYITÁSÁNAK NINCS ESÉLYE. PÉCELEN NEM LESZ AUTÓVERSENY, VAGY MÉGIS? AZ EGYKORI VERSENYEK FŐSZEREPLŐIVEL GYŰLTÜNK ÖSSZE, HOGY ÚJRA FELIDÉZZÜK AZ EMLÉKEKET, ÉS FELVILLANTSUK A JÖVŐ LEHETŐSÉGÉT. VENDÉGEINK VOLTAK: TARLÓS ISTVÁN, A FŐTAXI VÁLLALAT EGYKORI SZAKOSZTÁLYVEZETŐJE, A PÉCELI VERSENY FŐSZERVEZŐJE, KÉT ILLUSZTRIS AUTÓVERSENYZŐ: TÓTH SÁNDOR ÉS HELLINGER GUSZTÁV, VALAMINT FAZEKAS BARNA, ALPOLGÁRMESTER ÉS MEGGYES PÉTER PÉCELI IGAZOLT VERSENYZŐ, AKI AZ EGÉSZ BESZÉLGÉTÉST MEGSZERVEZTE.

– Annak idején hogyan esett Pécelre a választás? Ki találta ki ezt a helyszínt, és hogyan fejlődött ennyire rövid idő alatt Európa-bajnoki futam helyszínévé?

– *Tarlós István:* A Főtaxinak komoly autó-motoros szakosztálya volt, a rally-szakág dominált, de engem érdekelt az autocross is. A hetvenes évek végén Darázs Antal autóversenyző építette az első vasszőcskét nyugat-európai tapasztalata alapján, és egyszer egy Farkas-hegyi terepverseny után beszélt velem, hogy vállaljam el az autocross-szakág vezetését. Nem sokkal később egy másik versenyző, Boda Zoltán invitált meg Pécelre, hogy szerinte remek pályát lehetne ide varázsolni. Kijöttünk, láttam, hogy ígéretesek a terepviszonyok, beszélünk a tulajdonos Monori Állami Gazdasággal, a helyi tanáccsal, és amikor megkaptuk az engedélyt, néhány versenyzővel mi magunk jelöltük ki a nyomvonalat, a gazdaság földgépei pedig a kialakítását végezték el. '80-ban már lezajlott az első, meghívásos verseny, ezt követte az országos bajnokság, nemzetközi Béke és Barátság Kupa-futamok,

a csúcspont pedig az Európa-bajnoki futam 1985-ben. Mivel ez a helyszín bevált, a MAMSZ (Magyar Autó- és Motorsport Szövetség) a világszövetséghez fordult, hogy a magyar futamot itt rendezhessék. A megfigyelők előtte egy-két nemzetközi versenyen itt jártak, és a pozitív tapasztalat lehetővé tette a futam megrendezését.



Tóth Sándor, Tarlós István, Hellinger Gusztáv

– Számítottatok rá, hogy ilyen sikere lesz ennek? 20-30 ezer néző, televíziós közvetítés Knézy Jenővel?

– *Tarlós István:* Ilyen dologhoz csak optimistán lehet hozzáállni. Mondhatnám azt is, hogy még többre is számítottam, de persze az igazság az, hogy nagyon örültünk a sikeres

rendezésnek és a nagy népszerűségnek. Gondoljatok bele, a nyolcvanas évek közepén még nem volt olyan egyszerű a higiéniai körülmények megteremtése, a büfék kialakítása, a parkolás, stb. A rendezés sem volt olcsó, szponzor nélkül nem is ment volna, bár amit lehetett, mi magunk csináltuk: például az elválasztó szalagok kihelyezését. Később, a tévéfelvételen látszik, az M7-es autópályáról leselejtezett szalagkorlátokat kaptuk meg, amit szintén mi szereltünk fel. Talán kevesen tudják, az első magyar Formula-1-es futam pályabírói és mentési főpróbája az itteni 1985-ös futam volt. Az élet úgy hozta, hogy még egy helikopteres mentésre is szükség volt!

– Milyen emlékeitek vannak a pécei versenyekről?

– *Tóth Sándor:* Akkor is, ma is a dömsödi autóversenyző klub tagja vagyok. Nagy várakozással néztünk '80-ban a pécei bajnoki futam elé, mert a pálya hasonlított egy cseh pályához, ami mindig nagy kihívást jelentett. Sok emelkedővel- ereszkedővel tarkított pálya, Pest közelsége miatt fokozott érdeklődés – ezek nagyon tetszettek.

– **Hogyan folyt le egy ilyen verseny?**

– **Tóth Sándor:** A nap a gépátvétellel kezdődött, mivel saját magunk által épített vasszöcskékről van szó, minden alkalommal ellenőrizték, hogy nincs-e valami változtatás. Utána más versenyekhez hasonlóan szabadedzésel, időmérő edzéssel ismerkedtünk a pályával és egymással. Maga a verseny előfutamból, középfutamból és a döntőből áll. Különlegesség, hogy reményfutamot is tartunk: a technikai malőr miatt kiesett autósok még egyszer indulhattak a döntőért. Itt voltam a debütáló Európa-bajnoki futamon is, sajnos a középfutamban csak hatodik lettem, és lemaradtam a döntőről. A győztesek – ahogy más autós versenyek végén is – a dobogón pezsgővel locsolták egymást, és koszorút kaptak a nyakukba. A pénzdíj akkoriban még nem volt jelentős, egyszer például az 500 márkából, amit egy német futamon nyertem, jófajta gumiabroncsot tudtam venni, annak is örültem...

– **Hellinger Gusztáv:** Én nagyon jó érzéssel gondolok vissza erre a pályára. Sokan inkább a sík terepet kedvelik, én kifejezetten utáltam. Itt voltak dombok, meredek emelkedők, ide kellett a tudás, nem unatkozott az ember... Benne voltam abban a csapatban is, amelyik az Európa-bajnoki eseményre előkészítette a pályát, nagy élmény volt már az is.

– **Hogyan lett vége ennek? Mi-**

ért kellett innen levonulni?

– **Tarlós István:** Elfogyott a pénz. A nyolcvanas évek végén egy már bejelentett versenyt le kellett mondani, és onnan már nem volt visszaút. Pedig a cross-versenyekben mindig az volt a jó, hogy emberközeli tudott maradni, szó szerint is, hiszen a nézők ott voltak pár méterre a kocsiktól, az adrenalin erősebben működött. A Forma-1 látványos, impozáns, de egyáltalán nem olyan közvetlen az élmény. Akár a depókba is belátogathat valaki, ha érdeklí, mi történik ott. Viszont az a mi hátrányunk, hogy a reklámérték kisebb, nincsenek nagy márkák, mert a résztvevők maguk rakják össze a gépeiket.

– **Tudjuk, hogy ezt a pályát már nem lehetne újra nyitni, viszont ha találnánk a környéken mégis egy pályának alkalmas területet, ahhoz mit szólnátok?**

– **Tarlós István:** A szakma igényelne. A sportágnak is jó lenne, és szerintem a péceli lakosok is örülnének ennek. Ha valaki tovább vinné ezt a zászlót, az mindenképpen egy jóleső érzés lenne.

– **Van-e olyan terület Pécelen, ami alkalmas, és elméletileg lenne rá esély, hogy pálya létesüljön?**

– **Fazekas Barna alpolgármester:** Elméletben lehetséges, a gyakorlatban viszont akadályokba ütközik. A földterületek jelentős része ma már magántulajdonban van, az állami föl-



dek esetén pedig a természetvédelmi szempontok sokkal inkább dominálnak ma, mint régebben. Pécelnek a Süllysáp felé eső része természetvédelmi terület, amiben gondolkodni lehetne, az a város közvetlen környéke északi irányban: Kilenc Bokor-völgye, Gulya-kút (Nagytarcsa felé), az is egy dimbes-dombos vidék, jó kis pályát lehetne rajta létesíteni. Az önkormányzat természetesen teljes mellszélességgel kiáll az ilyen kezdeményezések mellett, csak pénz: az nincs rá...

– **Meggyes Péter:** Ambíció kell! Én szívesen beállok egy olyan csapatba, aki tenni akar az ügy érdekében. Autoszerelőként sok pécelit ismerek, a legtöbben közülük lelkes hívei lennének egy ilyen kezdeményezésnek. Kell a pénz és kell a szponzor is, de talán el lehetne kezdeni olyan alapon is, hogy egy lelkes csapat, akik majd használni akarják a pályát, összeáll, és koncepciót csinál. Én úgy képzelem, hogy egy ilyen pálya nyitott lenne, tehát a hivatalos versenyeken kívül a hétköznapokban – persze megfelelő felügyelettel – a polgárok is kipróbálhatnák magukat, gyakorolhatnának ott. Ilyen múlttal optimistának kell lenni!

(Aki szívesen csatlakozna ehhez a csapathoz, annak jelentkezését várjuk a meggyespeter.meticar@gmail.com címen.)

Kazinczy Tamás



A riport létrejöttét támogatta: a 2119 Egyesület és a Chub11 vendéglő.