

# Impossible Mission

2012. június 24.



*avagy az örültségnek alig van – VAN??? – határa – irtam egy évvel ez előtt*

*Vagy nem vagyunk normálisak? De hát a normális ember az unalmas!  
Nem akarsz unatkozni? Kihívást akarsz? Valóban "hard core" bicajos vagy?  
Akkor most itt a helyed!*

*Terveink szerint egy kb. 16-18 órás küldetést kell teljesíteni. A táv alig több mint 100km. Gyalog, egy kis hátzissákkal van, aki meg is tudná tenni. A Visegrádi-hegységen át. A szintemelkedés még a 800m-t sem éri el. Na, de fejenként 55-60kg-nyi plusz teherrel!*

*Valóban meggondoltad? Ok, Te tudod! Pattanj bicajra (persze előtte egyeztess velem mailben, személyesen vagy Facebookon), és gyere 2012. június 24-én vasárnap 03:00-ra a szokásos találkozóhelyünkre! – így a „Szélvész” honlapon a felhívás.*

Sok-sok Critical Masson és más rendezvényeken való részvétel után úgy döntöttünk, az „Országúti Gályával” túrázni is elindulunk. Útvonalunk terve merész, 102km. (Rákospalota, Mézeskalács tér – Káposztásmegyer – Megyeri-hídon át a kerékpárúton (Na, EZ ÉRDEKES LESZ!) – Budakalász – Szentendre – Dömör-kapu – Királykúti-nyereg – Pilismarót – Dömös – Visegrád – Dunabogdány – Tahitótfalu – Szentendre-i-sziget – Surány – Szigetmonostor – Horány-rév – Dunakeszi – Káposztásmegyer – Rákospalota-Pestújhely, Mézeskalács tér

Az „Országúti Gálya” hegyen való átjuttatása egy piramisépítés és a hajók Volgán történő felvontatásának kombinációjával ér fel. Elképzelésünk szerint a meredek szakaszokon két vontatókötél segítségével majd 2x2 emberrel húzza, a kormányok széleinél hat ember tolja és 11 ember tekeri a pedálokat. A számítások szerint, ha az erőátvitel kibírja, akkor 11 tekerő ember ereje elegendő lehet a közel 600kg saját tömegű jármű hegyre való feljuttatásához. Persze jobb, ha húzzuk, toljuk is, egyrészt érdekes, másrészt az erőátvitelt kímélni kell!

*(A Királykúti-nyereg előtt az ismételt láncszakadások miatt így is tettünk.)* A rendkívül éles kanyarokban, ahol esetleg nem tudnánk befordulni – bár tekintélyes méretei ellenére nagyon fordulékony jármű – a hajtók a kormányos kivételével leszállnak és a Gálya hátulját egyszerűen beteszik a kanyarba. *(erre végül nem volt szükség)*

... és akkor elkezdődött

Szinte el sem hittem. A véglegesen egyeztetett 18 bicajosból senki sem késett. A tervezett 03:30-as indulás lényegében meg is valósult. A GPS által mentett track szerint 03:34-kor már a Szerencs u-i lámpánál álltunk. Eddig minden a tervek szerint. A városban buliból haza tartó fiatalok biztattak. Káposztásmegyeri pirkadatban még borzongtunk egy kicsit a gurulásoknál. A Megyeri-hídra könnyedén fordultunk és még vidáman, jó erőben tekertünk fel. A fények, illatok, a jóformán autómentes Megyeri-híd mindenkit elvarázsolt.

És akkor először esett le egy lánc. 5 perc – legalább fotózunk egyet – és máris indulunk tovább. Szentendre déli határában a benzinkúton még egy guminyomás ellenőrzés.



*Persze a benzinkútnál a már szokásos megdöbbenést okoztuk járgányunkkal.*

Végig tekertünk a Duna-parton, majd balra fel a Dunakanyar körútra, ez már kemény volt és alig fordultunk be a Sztaravodai útról a Vasvár Pál utcába, és ...

. . . . . 2. meghajtótengely törés. Ennyit a "Küldetésről". Itt a vége. Pont.

Igazán kár, pedig milyen jól haladtunk és mindenki nagyon lelkes. Azonban az első sorban lévő két fő és a második sor bal szélső ember erejét már nem továbbítja az erőátviteli rendszer. *(Ráadásul a második sor középső és jobb oldali hajtómű nyomatékát is kétséges, hogy meddig bírja a törött tengely.)* Vagyis szomorúan, de fordulás haza. A Duna-partig legurulunk és vízszintes úton majd óvatosan haza evickélünk – így a túravezető – és ezt Szundi, a legnagyobb szerelő mágus is megerősíti.

„De nem lehetne mégis megpróbálni! Visszagurulni feljebbről is lehet.” – Szundi optimizmusa határtalan. Meggyőzött! Közben egy hosszúra hagyott váltóbowdent bekapott a lánc és a váltótestet szinte széttépte. A már amúgy is használaton kívül lévő jobb első hajtásról átszereltünk egy ép váltót és indultunk tovább. Ami hihetetlen, a tervben szereplő időket minden nehézség dacára bőven tartani tudtuk. Egy-egy láncszakadás, majd az erőátvitel kímélése miatt néhány száz méteren a tolás mellett döntöttünk. A tetőt elértük (525m) és kezdődik a gurulás! A fékek szinte izzottak, iszonyatos, égett ferrodo szag volt. Motorfék híján a Wartburg tárcsafékeknek közel másfél tonnát kellett visszafogniuk. *(Bár helyenként a fékeket kímélendően inkább az adrenalin szintet növeltem.)* ☺ Visegrádon a jól megérdemelt ebéd, tovább a síkságon hőség és fáradtság. Az említett nehézségek ellenére – köszönhetően Szundi, Ákos, Andris és sok másik bicajos szinte emberfeletti teljesítményének – hihetetlenül korán érkeztünk haza. 16:58-kor már át is jöttünk a fent említett kereszteződésen. A túra teljes időtartama tehát szinte percre pontosan 13,5 óra volt, a mozgás átlagsebessége 11,2km/h. A maximális sebesség 49km/h, a teljes táv 102km.

Tanulságok: nagy terheléshez precízen megépített, új erőátviteli rendszer kell, érdembeli emelkedőkre csak gyakorlott, edzett, csapatmunkára alkalmas bicajosokkal lehet felmenni, 40-50km-nél hosszabb utakra szükséges a „Gályarabok” váltása.

„Ugye, senki nem fáradt el? Még egy kör?” – kérdeztem visszaérkezéskor némi aggodalommal, nehogy valaki igent mondjon. Szerencsére ezt most megúsztam.

[Túránkról film is készült, ami Interneten is megtekinthető.](#)

[szelvesz.hu/galya](http://szelvesz.hu/galya) és [facebook.com/OrszagutiGalya](https://facebook.com/OrszagutiGalya)

2012. szeptember 17. (eSzeS)