

## WGC 2014 Ráyskala



Csonka István, 2014.09.  
icsnka@vario.hu

## Első rész

### 1. Előkészület – indulás – megérkezés

Az indulás kitűzött napja 2014. június 18. reggel 6 óra, találkozás az M3-as kivezetőnél lévő benzinkút parkolójában. Ezt nagyjából sikerült is tartani. Mindez előtt azonban, előző este be kellett pakolni a mérhetetlenül sok, mint utólag kiderült felesleges holmit (nyári ruhák, naptej, vékony cipők és hasonlók, amiket nyáron szoktunk magunkkal vinni) az autóba és a szállítókocsiban szabadon maradó helyekre.



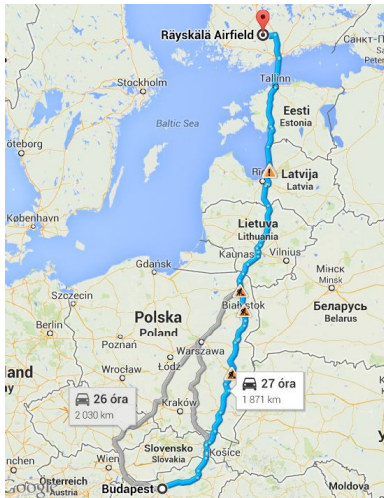
Mindezt nekem úgy, hogy három felnőtt még kibírjon az utastérben való két nap folyamatos tartózkodást. A következő kép az indulás előtti percekben készülhetett, Orsi, Áron és jómagam (mivel én fotóztam) sajnos lemaradtunk. Több későbbi fénykép készítője Orsi, Áron vagy Józsi.



A képen balról jobbra: Diófási Gábor, Hamar Zoltán, Novák Béla, Csonka István (édesapám), Bencze József, valamint: HAL-Discus2, L7-ASW19, DK-LS1f.

A tervezett útvonallal kapcsolatban volt némi véleménykülönbség, azaz Varsó érintésével szeljük át Lengyelországot a jobb utak reményében, vagy a keleti szélén, kisebb forgalomra számítva. Végül a csapatkapitány döntött a keleti irányról, vagyis ahogyan a lenti útvonalterv mutatja:

Autópályán az M3-at, a Szlovák kb. 2x25km-es szakaszt leszámítva először Helsinkiből kiérve mentünk, ott is kb. 100km-t. Több mint 1500 km-t kamionok, lovas kocskis, kerékpárosok, gyalogosok között. A legrosszabb és leghosszabb szakasz a majdnem 700km Lengyel volt, ahol a legrosszabb, hogy az egész ország egy nagy lakott terület.



Útközben csak a szükséges esetekben álltunk meg tankolási és „egyéb” okokból. Gábor szeretett volna csütörtökön még korán délután megérkezni a repülőtérre, ami köszönhetően a rövid, gyakran csak útszéli vízdobásoknak sikerült is. Ami érdekesség és az úton is tapasztaltuk, ahogyan keresztülmentünk a három Balti országon, hogy nem igazán akart sötétedni és nagyon hamar feljött a nap. Ha jól emlékszem napnyugta 23 óra körül volt.

A következő kép valamelyik Balti országban készült, valószínűleg Lettországon, a kilométeróra állása szerint, mivel már az 1260. km-nél jártunk.



Tallinba csütörtök 11-körül értünk, hamar megtaláltuk a kikötőt a belvárosban és a 12:00-kor induló kompra is sikerült feljutnunk. Ekkor még gyönyörű idő volt, mint ahogyan végig az úton Lengyelországban.

A komp legfelső szabad fedélzetén eltöltött két óra alatt az én fejem le is égett. Ez igazából nem okozott később problémát, a következő napokban volt bőven ideje az arc- és fejbőrömnek újra kihéredni.



Ahogy kezdtek elhagyni Helsinkit az idő egyre barátságatlanabbá vált, a hőmérséklet is rohamosan esett, végül a repülőtérré csendes esőben és kb. 15 fokos hőmérsékletben gördültünk be, kellően elfáradva. Nyilván egyikünk sem gondolta, hogy ez így fog folytatódni a következő négy napban.

A repülőteret most még csak nagyjából tudtuk felmérni, igazából a szállással és regisztrációval telt el a nap hátralévő része. Zoliék és Orsiék a repülőteri kemping épületében foglaltak két háromágyas szobát, mi ellenben hősiesen egy kissé régimódi, de legalább olcsóbb, 1976-ban gyártott lakókocsit béreltünk.



A szobákban volt központi fűtés, WC, zuhanyzó, mi ezzel szemben a lakókocsiban egy hőszugárzó helyezettünk üzembe, amit minden második nap darabokra kellett szedni és megolajozni a ventilátor tengelyét, mert a nélkül nem lehetett aludni a zajtól, fűtésre pedig folyamatosan szükség volt, még napközben is. A vizes törölközők is csak a lakókocsi belsejében tudtak megszáradni reggelre, az elő sátorban nem.

A fenyőerdőben (egész Finnország egy nagy fenyőerdő, tavakkal) elhelyezkedő hatalmas kempingben a központi épületen kívül, ahol a szobák, konyhák és tantermek voltak, használhattunk tűzrakó helyeket fával ellátva, szaunákat, csónakokat, felszerelt műhelyt. A csapatok nagy része 2-4 lakókocsiból álló önálló területet-tábor alakított ki magának, összesen kb. 450 személy lakott itt.

## 2. Műszaki átvétel – edzésnapok, amik nem voltak – megnyitó – első három non-flying-day



Pénteken hideg és borús napra ébredtünk, de legalább nem esett (még...). A tervezett napi program a gépek műszaki átvétele és edzőrepülés.

Ebből Zoli és én csak az elsőt tudtuk megvalósítani. A műszaki átvétel egy üres hangárban zajlott, ahová egyenként kellett a mérlegre húzni a gépeket, megmérték a csupasz üres gépet a Club kategóriában, Standard-ban vízzel feltöltve, teljes menettfelszereléssel és a pilótát is külön az ernyővel. Club-ban ha a mérlegelt súly meghaladta a HC-ben

megadott referencia súlyt, akkor minden megkezdett 10kg után 0.5-el növelték a HC-t. Zoli is így járt, vagyis nem 101, hanem 101.5 lett a HC-je. Ezután fel kellett akasztani a gépet farok kocsival, vonórúddal és szárnykerékkel az autóra és így is megmérték. Ezt a referenciát használták a későbbiekben a napi mérlegelésekkor. Természetesen a gép és a pilóta minden lényeges dokumentumát is ellenőrizték.

Miután mindezen túl voltunk kb. déle jöhetett volna az edzőrepülés. Sajnos az időjárást Zolival mi nem ítéltük olyanoknak, hogy érdemes lenne 60EUR-ért felhúzatni magunkat 600m-re, majd onnan lesiklani, vagy 6-700m-en próbálni levegőben maradni másik 20 gép között abban az egy „termiskzerű” emelésben, ami látszólag volt. Orsi hősiesen, pénztárcát nem kímélve felszállt és küzdött vagy 30-40 percet a leoldási magasság környékén. Utólag lehet, hogy nem volt jó ötlet kihagyni a lehetőséget, de akkor még optimisták voltunk: „majd holnap”.



Hiba#1

Másnap, szombaton a péntekihez hasonló napra ébredtünk, már ami az időjárást illeti egy hűvös éjszaka után. Természetesen a hőszugárzó a lakókocsiban egész éjszaka be volt kapcsolva. Az egész napot a gépek szerelgetésével töltöttük és vártuk, hogy javuljon az idő, ami persze nem történt meg, így kénytelenek voltunk beletörődni, hogy az első felszállásunk Finnországban már versenyszám lesz. Érdekeség, amit utólag találtam, hogy pl. a Lengyel csapat a VB előtti héten, egy másik repülőtéren, Pílaban edzett, ahol BL és 3P farokjelű Jantárokkal június 6-án pl. 809km-es számat is repültek. Zoli teljesen kiserrelte a futót, kiserrelte mind a külső, mind a belső gumikat. Én a fűtött műhelyben ragasztottam fel frissen, a helyi Pilótafutártól vásárolt mylar-t. A fűtött műhely szükséges volt, mert olyan hideg volt, hogy valószínűleg a kétoldalas ragasztószalag nem is ragadt volna meg. A műhely teljesen felszerelt volt minden szükséges szerszámmal, anyaggal és szerszámgépekkel. Akár komplett repülő is lehetett volna építeni. Volt, aki pl. a hosszú úttól megviselt szállítóköci darabokat hegesztett, pontosabban hegesztetett Zolival, mert ő maga nem tudott.



A megnyitó 19:00-kor kezdődött, a csapatok a francia abc szerint sorakoztak fel, erre az alkalomra készített egyenruhákban. Valószínűleg a legtöbbben előrelátóbbak voltak, vagy több pénzt tudtak akartak áldozni ruházatra, mivel a meleg kabátok is az egyenruha részét képezték. Mi csak néhány percre, a fotózás erejéig mutattuk meg a világnak az Orsi által tervezett és szervezett ingeinket.

A megnyitón kicsit kijavult az idő, elállt az eső a nap is kisütött néhány percre, egy öreg fagőpet fel tudtak csörölni és le is tudott rendben szállni a felsorakozott csapatok elé.



A másnapi első versenyszám reményében fejeztük be a napot és csak üveg sört ittunk meg a megnyitót követő vacsorán (én legalábbis). Volt egyéb ok is, hivatalosan csak egy üveg, erre az alkalomra címkézett járt mindenkinek.

Másnap, vasárnap reggel ismét hidegre és csendes esőre ébredtünk, a reggel 8-kor érkező SMS szerint „no grid today”, első eligazítás 10:00-kor, ahol nyilvánvalóvá vált, hogy aznap nem lesz versenyszám. Az első nap még nem tűnt fel, hogy a meteorológus nem beszél a következő napok várható folytatásáról, csak az aznapiról, arról is meglehetősen szűkszavúan. A későbbiekben az fogalmazódott meg bennem, hogy ez szándékos, vagyis nem akarják nagyon elkedvetleníteni a társaságot, fenn szeretnék tartani a lelkesedést és a várakozás izgalmát. A meteorológiai tájékoztatás színvonaláról részletesebben majd még később, de már itt az első napon is olyan érzésem volt mintha az RTL Klub előrejelzését nézném. Nagyon tetszett a minden nap lelkesen, de csak mértéktartóan rövid ideig bemutatott „Jalkioinen Sounding” ábra. Azért humor is volt a dologban:



Mindezek után elhatároztuk, hogy megnézzük Tamperét jobb elfoglaltság híján. Természetesen a zuhogó esőben néhány percet töltöttünk az autón kívül és a szebb jövő reményében fejeztük be a napot.

A következő két nap, hétfő és kedd meglehetősen unalomban telt el. Alapvetően két értelmes tevékenység volt: szauna és vacsorakészítés szabadidőn. Két szauna működött, felváltva lehetett menni férfiaknak és nőknek, mivel meztelenül vannak bent az emberek. Kicsit különbözik a finn szauna a itthon megismerttől, a meleg helység sokkal nagyobb és sokkal melegebb, a kályhára folyamatosan locsolják a kedves finnek a vizet, amitől 5 percnél többet kibírni egyszerre szinte lehetetlen. Két-háromszor mennek-mentünk be melegedni, a köztes időkben 15-20 perc alatt egy-egy sört kortyolgatott a műértő közönség, a külső hőmérséklettől függően vagy kint a tóparton, vagy a benti pihenőben. Az esti szaunázás gyakorlatilag mindennapos rutinná vált.



Az esti sütőgetésekről. A kemping területén volt több kiépített fedett tűzrakóhely, rendesen ellátva tűzifával, ami azért nem volt akkora szám, hiszen ha valami, akkor fa az szinte végtelen mennyiségben áll rendelkezésre Finnországban.

Legtöbbször megelőzött minket a Román csapat, ami igazából Németekből állt. Néhányszor az Ausztrál team is megjelent, ami egy színfolt volt, elképzelhetetlen mennyiségű húst sütöttek, amit négyen-ötven néhány perc alatt meg is ettek.



Folytatás következik...

Csonka István  
icsonka@vario.hu