



CSÓNAKVEZETŐ KÉPZÉS 2025.

ÚJPESTI HAJÓS KLUB



Kik vezethetnek vízitúrákat?

Az 1993-ig érvényes Hajózási Szabályzat (továbbiakban HSz.) a túrák vezetésének jogát, sikeres vezetői vizsgáláshoz kötötte. A jelenleg érvényes HSz. nem rendelkezik a vízitúrák vezetésével kapcsolatban.

Véletlenül sem kell azt hinni, hogy ezek után bárki szabadon vezethet vízitúrát, hiszen a vízi utakon a nagyhajó forgalom egyre növekszik.

Túrát az vezethet, aki rendelkezik mindazokkal az ismeretekkel, amelyek e füzetben találhatóak és ezeket az ismereteket a gyakorlatban alkalmazni tudja.

A túravezetővé válás folyamata

A hajózásban résztvevő tisztek amióta hajózás van a Földön, hajósinasként kezdték e mesterség megtanulását. Lépésről-lépésre haladva sajátították el a tiszti kinevezéshez szükséges összes ismeretet.

Ahhoz, hogy a vízitúra-vezetők, csónakvezetők megfelelő partnerei legyenek a nagyhajók vezetőinek, végig kell járniuk a vezetővé válás útját. Az alapoktól elindulva kell megtanulniuk a hajós mesterséget és sok más kapcsolódó tudományt.

Alapelvek a vízitúrázóknak

Gondold el, hogy némelyik járatan a te viselkedésed és felszerelésed után igazodik. Gondoskodj, hogy te csak olyan manővereket hajts végre, amelyeket ha más követ, ne kerüljön bajba.

Válassz minden vállalkozáshoz megfelelő ruházatot. Bikini vagy fürdőruha nem illik a városba, üzletbe, hivatalos helyre. Rossz fellépéssel elvesztheti az ember a vendégszeretetet és segítőkészséget. Használj térképet, a térképek megbízhatóan informálnak. A hosszú utazás megkívánja a környezethez való alkalmazkodást: klíma, ruházat, alkalmazkodás az ország törvényeihez.

Vizsgáld felül utazás előtt saját egészségi állapotodat, a felszerelésed kifogástalanságát. Kerüld az egyéni vállalkozásokat, ne mondj le felfuvalkodottságból egy útitárs segítségéről. Az alapos úszóképesség, a mentés és elsősegélynyújtás minden vízitúrázó-nál magától értetődő. Úszni nem tudók nem valók a csónakokba.

Csoportos túránál a vezető utasításait be kell tartani. Külföldi utazásoknál a vízum- és vámrendelkezéseket figyelembe kell venni.

A vízi túrázók képzésével kapcsolatos gondolataim a következők:

1. A jogszabály a csónakvezetőt teszi felelőssé az általa vezetett vízi jármű szabályos és biztonságos vízi közlekedéséért. Ennek megfelelően csónakvezetőket kell képezni először tömegesen annak érdekében, hogy magas szinten meg tudjanak felelni a Hajózási Szabályzatban felsorolt követelményeknek. Erre a képzési formára tartom fontosnak az anyagi és szellemi erőforrások összpontosítását. A túravezető képzés egy következő fokozat lehet.
2. A gyakorlott és sokat tapasztalt csónakvezetőkből lesznek, lehetnek a vízi túravezetők, akik csak akkor tudnak túrát vezetni, ha képzett, felelősség vállalásra alkalmas csónakvezetők állnak rendelkezésükre.
3. Csatolva küldök egy tananyagot, amelynek az elméleti és gyakorlati elsajátítása elősegíti a csónakvezetők szakmai felkészítését.
4. A You Tube csatornán ingyen bárki megnézheti az „Európa kék szalagja, a Duna” és a „Szép szőke, szerelmünk, a Tisza” című filmsorozatainkat, amelyek szintén sok csónakvezetési ismeretet tartalmaznak.

**Hogyan válhatunk csónak,
majd később túra vezetővé?**

A fejlődés kulcsa a folyamatos képzés. A következő sorrend szerint célszerű a szükséges ismereteket elsajátítani:

- A kitaró úszás és a vízből való mentés elsajátítása.
- A csónak és evező részei, a kötél és csáklya használata.

- A mentő eszközök használata a mentés szabályai.
- Az evezés mozdulatainak megismerése a parton.
- A csónak vízre tévése, az evezők, csomagok elhelyezése.
- Viselkedés a csónakban az egyensúly megtartása.
- A vezényszavak megismerése és végrehajtása.
- A be és kiszállás szabályai, az evezés gyakorlása.
- A vízi közlekedés szabályainak megismerése.
- A csónakkormányzás és takarítás gyakorlása.
- Javítás, karbantartás ismereteinek elsajátítása.
- Partról való vontatás illetve a vitorlázás ismeretei.
- Álló és folyóvizek tulajdonságainak, a mederben lévő akadályoknak, a víz menti élővilágnak a megismerése.
- A térképek ismerete és a térképolvasás gyakorlása.
- Gyakorlati meteorológiai és egészségügyi ismeretek.
- A túrázásra alkalmas vizeknek és környékének fokozatos megismerése, a táborhelyek és beszerző helyek ismerete.
- Utazás és a csónakszállítás megszervezése, kulturális valamint kapcsolatteremtő ismeretek elsajátítása.
- Az útvonalon található érdekességek megismerése.
- A csomagolás, sátorállítás és tábori étkeztetés ismeretei.
- Hazai és külföldi természetjáró szervezetek megismerése
- Az illetékes hatóságokkal való együttműködés.
- A túrák gazdasági előkészítése, pályázatok készítése, tárgyi, anyagi és személyi feltételek biztosítása.
- Idegen nyelvek tanulása, engedélyek előzetes megkérése.

A következőkben a legfontosabb vezetői ismerteteket tárgyaljuk.

A hajózás az egyik legrégebb szállítási módszer. A vízi járműveken dolgozó illetve azokat irányító személyeket több száz év gyakorlata során kialakult módszerrel képezik ki.

A képzés lényege, hogy mindenkinek az alapoktól kell elindulnia, a szükséges ismereteket elméletben el kell sajátítania és mindezeket alaposan be kell gyakorolnia. Tehát mindenki **hajósínasként kezd, és sok gyakorlás** után lesz alkalmas, vízi járművek később vízi túrák, táborok irányítására.

A hajókat irányító tisztek több éves gyakorlati idő ledolgozása után válnak alkalmassá a vízi járművek önálló irányítására. A keskeny hajóútban egyszerre több száz vagonnyi áruval megrakott hajókaravánok halad-

nak, amelyeket fékezni nem lehet és haladási irányuk megváltoztatásának a lehetősége is csekély. Ezekkel a karavánokkal, szűk helyeken, hídpillérek között is biztonságosan kell hajózni. Egy esetleges hiba, megrongálhatja a hajót vagy a hidat, elzárhatja a hajóutat, tehát tévedni nem lehet.

Ugyanez érvényes a kishajók vezetőire is. Igaz ők nem vezetnek hajókaravánokat, viszont a nagy hajók között közlekedve hatással vannak a közlekedésben résztvevő többi járműre is. **Következésképpen a csónakok vezetőinek jól kell ismerniük a vízi közlekedés szabályait és azokat be kell tartatniuk, és be kell tartatniuk a vezetésükre bízott vízi járműben helyet foglaló személyekkel.**

A hajósinas a vízi mesterség alapjainak elsajátításával indul el a vezetővé válás néha rögös útján. Az mondható jó csónakvezetőnek aki a biztonságos hajózáshoz szükséges legfontosabb tudnivalókat a csónakban helyet foglalók részére a mindenkori helyzetnek megfelelően gyorsan és hatékonyan át tudja adni. Figyelemmel kíséri az evezősök fizikai teljesítő képességét, ezért szükség szerint pihenőket is beiktat, hogy az esetleges veszélyes helyzetek leküzdésénél erőtartálékkal rendelkezzenek.

Első fontos szabály, hogy a csónak vezetőjének, **a csónak irányításával és a benne helyet foglalók testi épségével, biztonságával kapcsolatos utasításait a csónakban tartózkodók kötelesek betartani. A csónak vezetőjének alapvetően hármas feladata van.** Egyrészt a kívánt útvonalon kell haladnia, másrészt az **evezősök munkáját kell a mindenkori helyzethez igazodva irányítania.** Harmadik feladata az **irányítása alatt álló személyek közösséggé formálása,** legalább a hajózás időtartamára.

Ezekén túlmenve ismeretek hosszú sorára van szükség a biztonságos hajózáshoz. Például feladata a kezdők részére a vezényszavak, az evezés, a csónakban való viselkedés megtanítása, a csónakban lévő személyek és csomagok elhelyezése, az egyensúly biztosítása, vízből mentés, hajózási szabályok, jelek és jelzések, az elindulás, előzés más vízi járművekkel való találkozás estére vonatkozó szabályok alkalmazása. Ismernie kell a szélben, erős napsütésben, esőben, ködben szabálytalan vízmozgású helyeken akadályok közelében történő hajózás módjait.

A csónakban utazókkal vízre szállás előtt ismertetni kell a mentő felszerelések használatának módját és teendőjüket a csónak esetleges felborulásakor.

Az evezés és a kormányzás megtanulása következik a hajósinas időszak letelte után. Ehhez ismerni kell, **a csónak és az evező részeit**, a csónak kötelező **tartozékait** a **mentő felszereléseket**, a **víz**, a **szél**, a **hullámzás** erejének **hatását** a csónakra.

A parton be kell gyakorolni az evező helyes megfogását és a vele való mozgásokat. Továbbá ismerni kell a szabályos **be és kiszállás**, **az elindulás**, a **kikötés és találkozás** valamint a csónakban való **biztonságos tartózkodás** módját.

Alapvetően külön kell választani az egyedül evezést a párban vagy csoportban valótól. Ha többen eveznek egy csónakban az evezősöknek a csónakvezető által kijelölt **vezér evezőshöz** kell igazodniuk és állandóan vele **egyszerre kell evezniük**. Az össze-vissza való evezés rendkívül veszélyes mert a csónak billegni fog és könnyen megmerülhet vagy felborulhat. A csónakban tartózkodó személyek tevékenységét, egyöntetű, célirányos vezényszavakkal és kifejezésekkel irányítja a csónakvezető vagy az általa megbízott személy.

A vezényszavak megtanítása és használata a csónakvezetés technikai részének alappillére.

A csónakban felállni, a csónakot billegtetni veszélyes és ezért tilos !

A csónakot minden esetben vízteleníteni kell, mert a fenékvíz nagymértékben rontja a csónak stabilitását.

Az evezés és kormányzás tanítása a hajók közlekedési útjától távol eső csendes folyású, minél biztonságosabb helyen történjék. **Fokozott figyelmet fordítsunk az esetleges mentésre**, mindig legyen jelen a gyakorlaskor nagy tapasztalattal bíró felelős vezető.

A csónak indulása előtt a csónakban ülők közül ki kell jelölni a csónak vezetőjét !

A csónak vezetője az lehet aki tud úszni, ismeri a vízi közlekedés szabályait, betöltötte 16. életévét, kellő gyakorlattal tudja irányítani vízi járművét és ismeri annak a vízterületnek a sajátosságait amelyen éppen halad az általa vezetett csónak.

Mindebből következik, hogy felkészületlen, tapasztalattal és kellő gyakorlattal nem rendelkező személyek inkább evezősként gyakoroljanak a csónak vezetéséhez szükséges összes ismeret megszerzéséig. **Ne fogjanak másokat is veszélyeztető kétes kimenetelű vállalkozásokba.**

Több csónak együtt túrázása a csoportos vízi túra.

A túra vezetője rendszerint valamelyik túrázó csónak vezetője.

A túrát szervező klub, egyesület, illetve vállalkozás felelős vezetőjének, pontosan tisztáznia kell, hogy ki a túra vezetője, a túra milyen útvonalon halad és mikor érkezik vissza a vízi telepre. Ezeket az adatokat csónakházban lévő túranaplóba be kell írni.

Ha a túranaplóban feltüntetett időre nem érkezik vissza a csoport tájékozódni kell a késés okáról és meg kell tenni a szükséges intézkedéseket.

A túravezetők gondoskodjanak a megadott visszatérési időpontok betartásáról. Mindezekből az következik, hogy a túranap folyamán a túravezető feladata a csónakok haladásának a pihenőknek és szabadidős programoknak valamint a hazaindulás időpontjának a meghatározása.

Ügyelnie kell a csoporttól lemaradó csónakokra.

Ha szükséges át kell szerveznie az evezősöket úgy, hogy minden hajóban legyen elegendő számú tapasztalt, evezésben jártas személy.

A vezérhajó mindig elöl haladjon úgy, hogy a többi hajóból látni lehessen a túravezető jelzéseit.

Mindig legyen a túrának egy záró hajója amelyik a sor végén halad. Ezt a hajót is tapasztalt, segítségnyújtásra kiképzett személy vezesse. A vezér és záró hajókban legyen elsősegély nyújtásához alkalmas felszerelés.

Ha a túrán sok hajó vesz részt ne haladjunk egyszerre, hanem hat-hét hajóból álló csoportokban. A csoportok biztonságos távolságban haladjanak egymástól és mindegyiknek külön túra vezetője és záró hajója legyen. Az egyes csónakok között, különösen keskeny, kanyargós és gyors folyóknál 20-30 méter távolságot kell tartani.

A túravezető felelős a résztvevők testi épségéért, viselkedéséért, a környezet megvédéséért, a használt csónakok és felszerelés épségéért, azaz mindenért és mindenkiért.

A tavasz kezdetétől minden hétvégén gyakoroljanak a táborba indulók, hogy az indulás napjára a tenyerük és a fenekük kellően meg-edződjön!

Vízi túrákra és táborozásokra való felkészülés

Elméleti felkészülés

Nyári vízi túrára már előző év őszén, telén ajánlatos megkezdeni a felkészülést. Tapasztalt, hozzáértő vízi vezetőkre kell bízni az oktatásnak, gyakorlatozásnak és a túravezetésnek a feladatait.

A következő oldalakon röviden tájékoztatjuk az olvasókat a legfontosabb vízi túrázó ismeretekről.

A. Úszás, vízből mentés, felborulás, vezényszavak, egyensúlyozás, mentőeszközök, elindulás, haladás, fordulás, jégen tartózkodás, fürdés.

1. A csónakvezető és a csónakban ülők legalább 200 métert tudjanak úszni. A csónakvezető képes legyen a mentésre. A szabad vízben való úszást és mentést gyakorolni kell.

2. Vízbe esett embert elsősorban a partról, hosszú tárgy nyújtásával, mentő gyűrű pontos dobásával próbáljuk kimenteni. Csónakból vagy úszva akkor mentsünk ha más megoldás nincs.

3. A csónakot túlterhelni tilos !

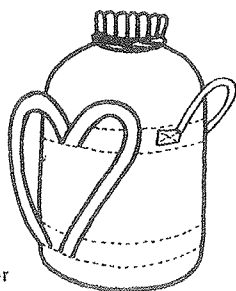
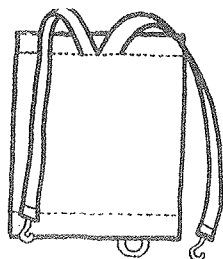
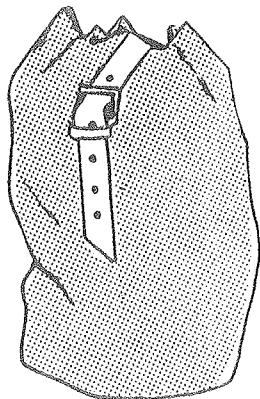
4. Úszva mentés fogásait előzetesen szakember irányításával kell gyakorolni.

5. A csónakban lévőket veszély esetén meg kell nyugtatni és a részükre adott utasításokat végre kell hajtaniuk.

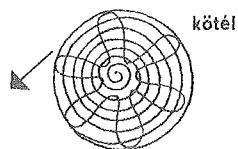
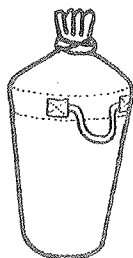
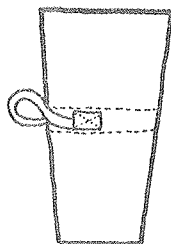
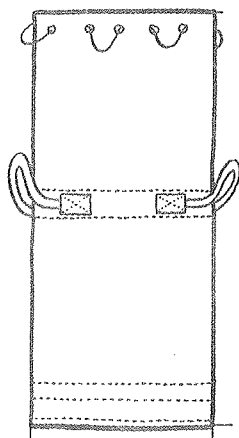
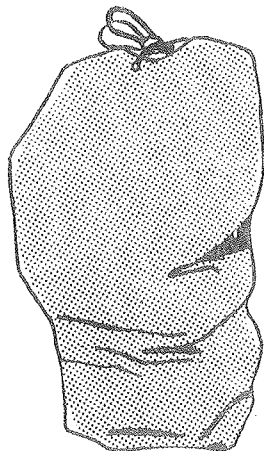
6. Felborulás esetén a hajót vissza kell fordítani, a kiesett csomagokat és evezőket bele kell tenni az ülésekre. A személyek maradjanak a vízben és egy kézzel kapaszkodjanak a hajó külső peremébe. Ezután a csónakvezető irányításával kezdjenek el egyszerre lábtempóval a közelebbi part felé úszni úgy, hogy közben a csónakot tolják maguk előtt. A borulást célszerű előre gyakorolni a félelem tompítása érdekében.

7. Mentő eszközök: mellény, csáklya, gyűrű, dobókörte, kötél használatának és karban tartásának ismeretei.

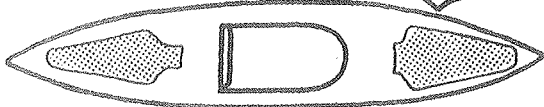
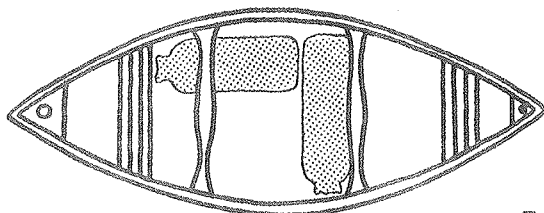
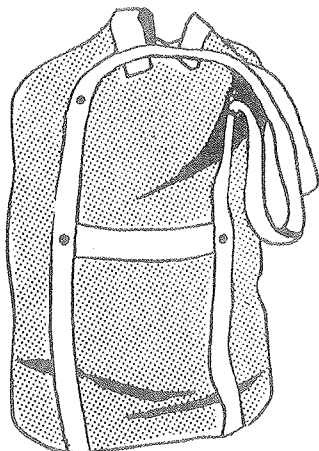
8. A kézi erővel hajtott csónakokkal való hajózás vezényszavai a következők: a hajó emeléskor a parton: -fogás, fel! illetve -tedd le!

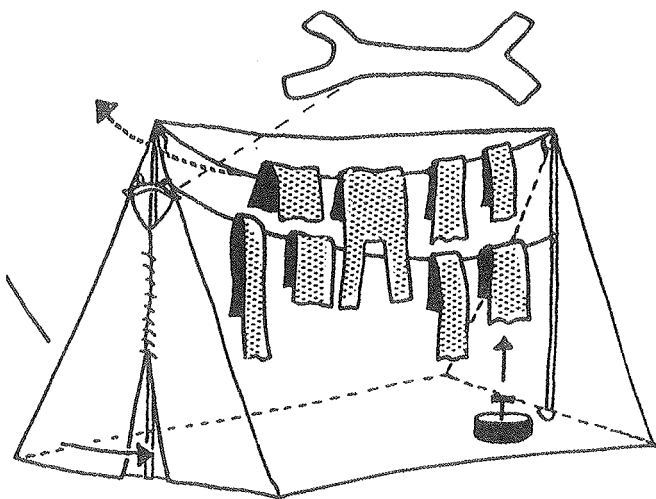
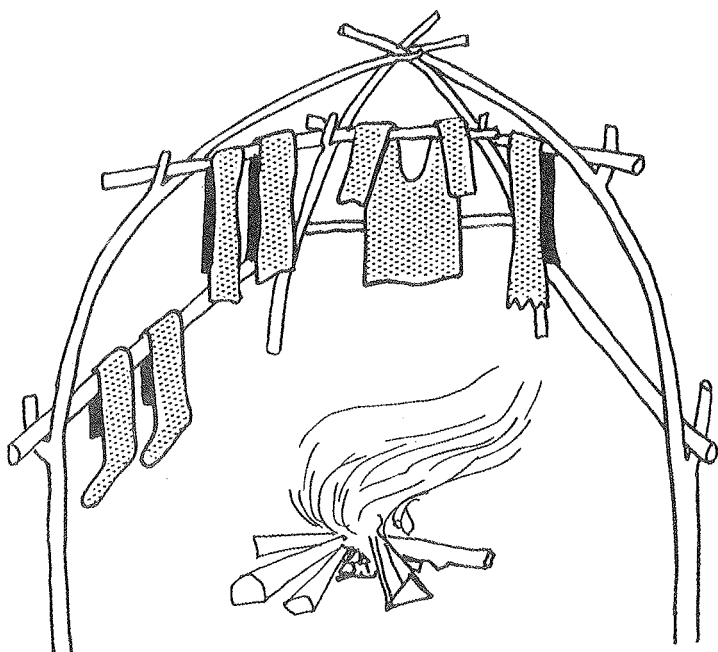


heveder



kötél





Evezéskor: - figyelem evezéshez felkészülni ! és - előre húzd meg! vagy - hátra húzd meg! vagy- egyik oldal előre másik hátra! **Induláskor:** - csónakot lökd el ! **Kikötéskor:** kikötéshez felkészülni! Evezőt rejts!

9. A csónak egyensúlyát a benne lévő személyek és a csomagok gondos elhelyezése biztosítja.

10. Törekedjünk, hogy a csónak súlypontja alacsonyan legyen.

11. Elindulás előtt ügyelni kell ne akadályozzunk más vízijárműveket vagy a fürdőzőket. A kikötés a víz sodrával illetve széllel szemben történjen. Forduláskor használjuk ki az áramló víz csónakunkra ható nyomó erejét.

12. Gyakoroljuk rendszeresen a fordulást, oldalra és hátra haladást az evezősök közreműködésével.

13. Kenuban gyakoroljuk a vezér evezős bevonásával a hirtelen irányváltoztatást illetve fordulást.

14. Viselkedés különleges viszonyok (vihar, eső, hajózási akadályok stb.) esetén.

15. Szabad vizeken lévő jégtakaró teherbírása a levegő hőmérsékletétől és az átlátszó jég vastagságától függ.

16. A jégen vágott léket felállított botra erősített szalma vagy nádkévével jelölik.

17. A jégre lépni csak megfelelő tartós hideg idő esetén és kellően vastag teherbíró jég esetén szabad. Több ember a jégen csak 5-10 méter távolságban kövesse egymást. Ha megállnak akkor is tartsák ezt a távolságot egymástól. Folyók mellék- és holtágainak valamint öbleinek jegére ne lépjünk.

18. Fürödni az arra kijelölt helyen biztonságos. Csónakot fürdés céljából a csónakvezető engedélyével szabad csak elhagyni. A fürdőzőt ekkor a csónak köteles kísérni.

19. Szabad vizekben való fürdés előtt győződjünk meg a meder anyagáról, a víz mélységéről, hőfokáról és a vízben lévő akadályokat távolítsuk el. A fürdőzőket szervezzük párba, a fürdés teljes idejében több felnőtt figyelje és ellenőrizze a fürdőzőket.

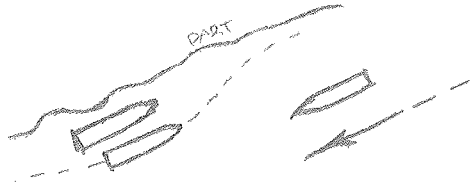
20. Törekedjünk, hogy a csónakokban kellő számban legyen mentő felszerelés: mentőmellények, mentőgyűrű. Evezős idényen kívül is rendszeresen foglalkozunk a biztonságos hajózás ismereteinek és a mentés módjainak az oktatásával.

HSZ rajzok

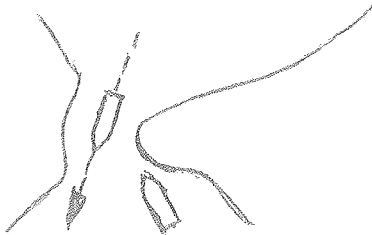
Találkozás



A balról érkezőnek kell kitérnie

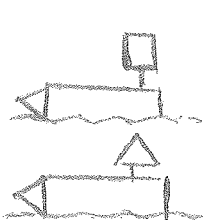
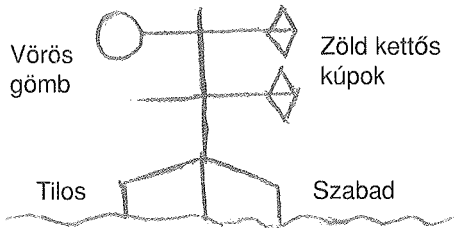


A hegymenetben haladó csónakot a folyó közepe felől szabad előzni. Völgymenetben haladó csónak nem akadályozhatja a part mellett hegymenetben haladókat.

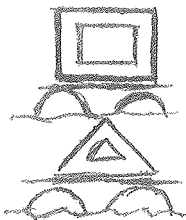


Szűkületben a hegymenetben haladó ad szabad utat a völgymenetben haladónak

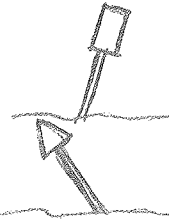
Úszó munkagép mellett való szabad vagy tilos elhaladás jelei.



Úszó



Bólya



Kará



Jobb oldal: vörös



Bal oldal: zöld

Parti jel

B. A vízi közlekedés legfontosabb szabályai

1. Menetben lévő géphajót oldalról 30 hátulról 60 méternél jobban megközelíteni tilos! Menetben lévő géphajónak 300, hordszárnyas hajónak 1000 méteren belül tilos keresztezni az útját. A stéghez ill. zsilipkamra falához kikötött de várhatóan rövidesen induló hajót is menetben lévőnek kell tekinteni.

2. Vontató kötél illetve parthoz kötött kötél alatt vagy felett áthaladni tilos.

3. A csónakban csak a csónakvezető engedélyével szabad felállni.

4. A vízi közlekedés és a csónakban való viselkedés elemi szabályait meg kell tanítani a csónakban lévő személyek részére. Éreztetni kell, ha szükséges meg kell követelni, hogy a csónakban levőknek a csónakvezető utasításait azonnal végre kell hajtaniuk.

5. Fel kell tüntetni a csónak oldalán a csónak tulajdonosának vagy üzemeltetőjének a nevét, címét és telefonszámát.

6. A csónak vezetőjének meg kell tennie minden óvintézkedést, hogy elkerülje az emberi életet fenyegető veszélyt, a hajóban okozott kárt, a hajózási akadályok előidézését és a vízszennyezést.

7. Tilos a víziút jeleit kikötésre használni.

8. A hegymenet a folyó forrásának irányába való haladást jelenti. A völgymenet ennek az ellentettje.

9. Csónak hegymenetben valamelyik part mellett halad. Völgymenetben haladó csónak köteles a part mellett hegymenetben haladó csónak részére helyet adni.

10. Szűk helyeknél a hegymenetben haladó csónak köteles elsőbbséget adni a völgymenetben haladóknak.

11. Csónakot az vezethet: aki úszni tud, betöltötte 16-ik életévét, a csónak irányításában kellően gyakorlott, ismeri a vízi közlekedés szabályait, valamint annak a vízterületnek a sajátosságait amelyen éppen közlekedik csónakjával.

12. A hajóút jobb oldalát piros, bal oldalát zöld bója, úszó vagy karó jelöli. A jobb partot piros a bal partot zöld színű tábla vagy karó jelöli. A bóják és egyes parti jelek sötétben felvillanó fénnel jeleznek.

13. Hajók sötétben menetirányuk szerinti jobb oldalon zöld bal oldalon piros állandó fényt viselnek. Elöl fehér fényeket hátul sárga vagy fehér fényeket viselnek.

14. Evezős csónak köteles felmutatni egy fehér fényt sötétben és

rossz látási körülmények között való hajózáskor ha egy másik vízi járművel találkozik.

15. A túra kenu kötelező felszerelése a következő: úszni nem vagy csak bizonytalanul tudók részére mentő mellények. Legalább **5** méter hosszú kikötő köté. A kenuban evezők részére megfelelő számú evezőlapát és tartalék lapátok.

16. A csónakot túlterhelni tilos! A megengedett beülő létszámba minden személy, még a kicsi gyerekek is, egy főnek számolandók!

17. Ha a csónakok egymás útját keresztezik a jobbról érkező csónaknak van elsőbbsége.

18. Vitorlával közlekedő hajónak illetve csónaknak mindig elsőbbséget kell adni.

19. Motoros vízi sporteszközzel (vízi robogó) a csónakok útjából ki kell térni.

20. A csónakok és más vízi járművek közlekedését a Hajózási Szabályzat előírásai szabályozzák.

21. Csónakokkal a bójákkal kijelölt fürdőhelyeken tilos kikötni és tartózkodni,

C. Túracsókok építési és javító anyagai, szerszámai.

Csókok evezők javítása, tárolása és gondozása. A kenuban való evezés technikája. A bőrfeltörések és leégés megelőzése.

Csókok vontatása, csáklázás és vitorlázás.

1. A túrahajók építési anyaga többnyire fa, műanyag és fém. Új hajók készítését szakműhelyekben csónaképtő szakmunkások végzik. Kisebb javításokat túrán vagy csónakházban magunk és elvégezhethetjük.

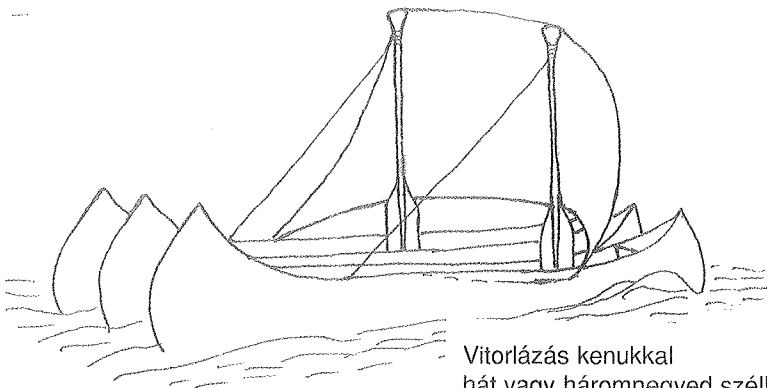
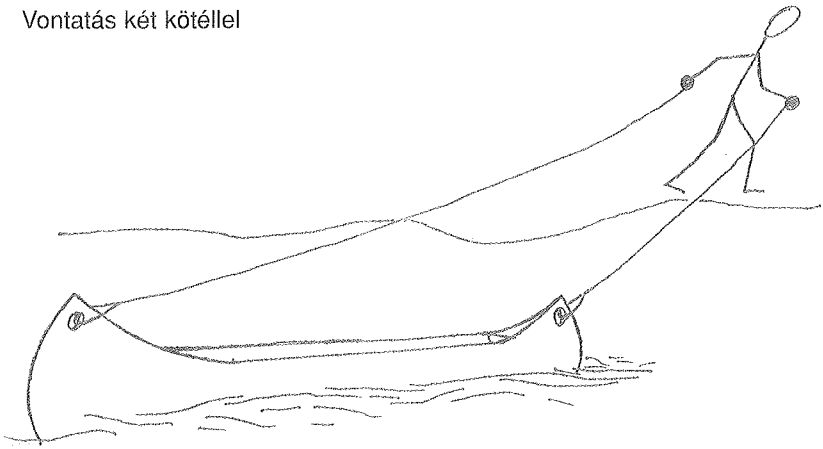
2. Javításhoz szükséges anyagok és szerszámok: favéső, reszelő, kalapács, üvegpaplan, műgyanta, ecset, nitrohígító, csiszoló papír, olló, csavarhúzó, fúrók, szegek, facsavarok, szorítók, kézi fűrész és védő eszközök.

3. Túrán lyukak ideiglenes megszüntetésére széles ragasztó szalagokat használhatunk (leukoplaszt, cellux stb.). Az így készült foltok könnyen sérülnek emiatt többszöri cserére kell készülni.

4. A hajók és evezők fa részeinek lakkozását a régi lakkréteg eltávolítása és alapos csiszolás után száraz állapotban végezzük el.

5. Ideális a kenulapát hossza, ha a lapát a földtől az álláig ér használójának.

Vontatás két kötéllel

Vitorlázás kenekkel
hát vagy háromnegyed széllel

6. A lapát legyen könnyű de egyben erős is. A toll alsó élét fémlemez vagy műanyag bevonattal célszerű ellátni a kopás lassítása érdekében.

7. Vágó evezőkön a bőrözést és a villákat rendszeresen zsírozni kell.

8. Túrán és csónakházban is készítsünk evező tartó állványokat a lapátok kímélése érdekében.

9. Használat után csónakot, evezőt, mentő és tábori felszerelést kiszáritott, teljesen tiszta állapotban tegyük a helyére. A hajók alátámasztására különös gondot kell fordítani az elhúzóadások és vetemedések elkerülésének érdekében.

10. A sarkokból és a nehezen hozzáférhető helyekről is gondosan távolítsuk el a sár és iszap maradványokat. Így tudjuk a korhadást és a gombásodást késleltetni.

11. A kenuban való evezés mozdulatai: a lapát felemelése vízfogás előtt, vízfogás, áthúzás (munka ütem) és végül a szabadítás.

12. Evezés közben a lapátok mindig egyszerre merüljenek a vízbe és a szabadítás is egyszerre történjen. Hátra evezéskor is egyszerre dolgozzunk.

13. Áthúzáskor kell nagyobb erőt kifejteni. Az áthúzást követően lazítsuk el izmainkat így később fáradunk el.

14. Az evező nyelének folyamatos szorítása és a mereven egy helyben való ülés gyorsan kidörzsöli az evezővel és a hajóval érintkező bőrfelületeket. Ügyeljünk, hogy bőrünk csak száraz ruhán keresztül érintkezzen az evezőpaddal! Gyakran változtassunk az evező fogásán és a súlypontunkat is időnként kicsit helyezzük át. Leégéstől hosszú nadrág és hosszú ujjú ing védi meg bőrünket.

15. A csónakot hajthatjuk csákyázva, ekkor a parthoz vagy a meder fenékhez támasztjuk evezőnket és lökjük a hajót. Ezt a műveletet is a csónakvezető irányításával egyszerre kell végezni.

16. A csónak partról való vontatása minél hosszabb kötéllel történjen. Vontatáskor kötelet nem a hajó orrára hanem az orr mögött a hajó oldalához 1-2 méterre kell kötni azon az oldalon amelyről a vontatás történik. Ha egy személy vontat és nincs kormányos a hajóban a vontató kötel egyik végét a hajó orrára a másik végét a hajó farára kell kötni. Ennél a kötésnél a kötel váltakozó húzásával tudjuk hajónkat irányítani is.

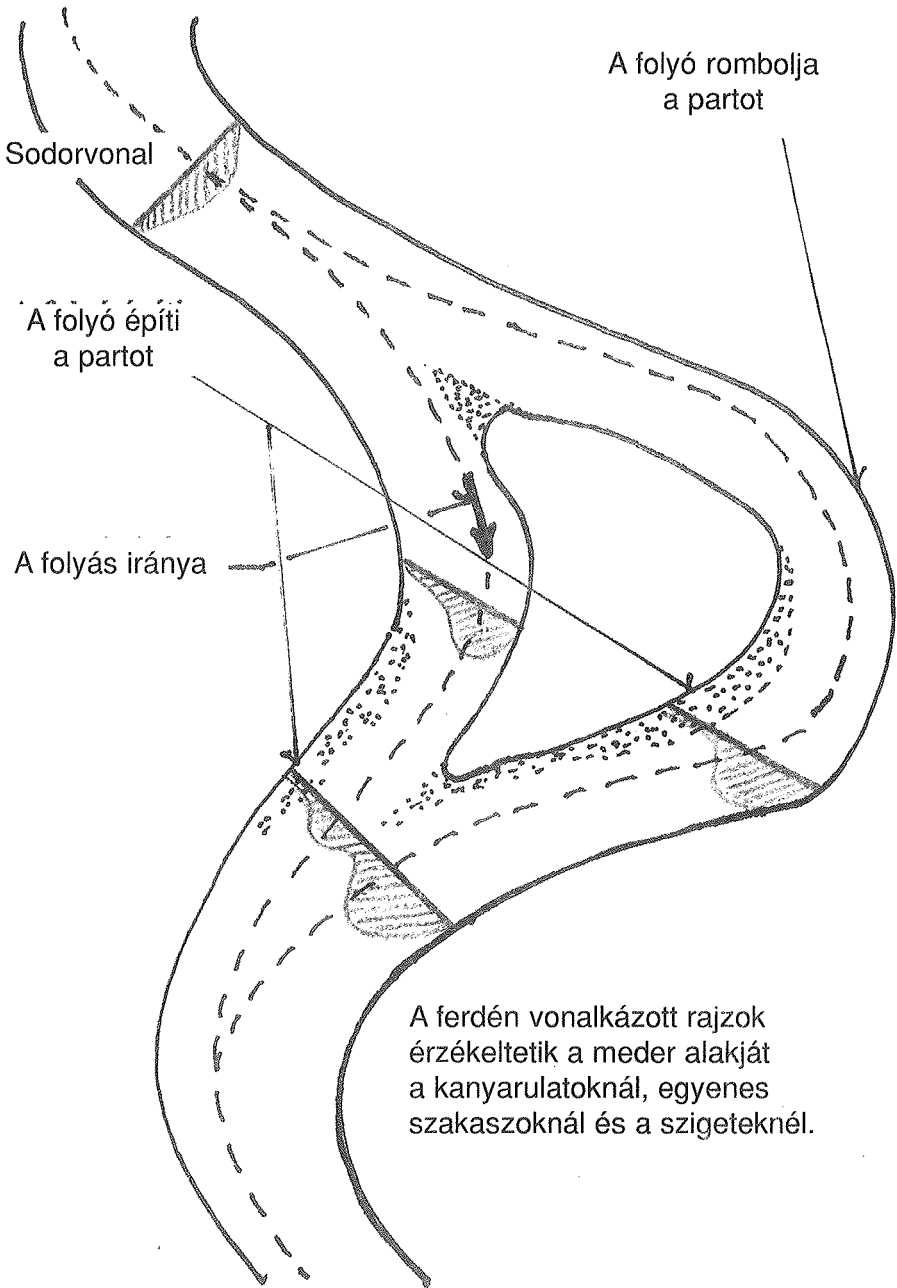
17. Uszony nélküli túra hajókkal hátszélben vagy legfeljebb három-negyed szélben lehet elfogadhatóan haladni. Két-három kenu összekapaszkodva, de 10 négyzetméternél nem nagyobb vitorlával biztonságosan haladhat völgymenetben, a hajózó úton kívül!

D. Vízjárás, vízállás, vízmérce, folyómedrek, sodorvonal. Vízben lévő akadályok, akadályok leküzdése. Hullámváz.

1. Vízjáráson a tavak és folyók vízszintjének ingadozását (apadás, áradás) értjük. A vízállást a vízmércéken mérik.

2. A vízállás valamelyik vízmérce nulla pontjától a víz-szintig, a leolvasás pillanatában mért negatív vagy pozitív értelmű távolság, rendszerint centiméterben megadva.

A folyómeder mélységének alakulása a kanyarulatokban.



3. Hazai folyókon és tavakon lévő vízmércéken leolvasott vízállásokat naponta megtudhatjuk a **„Hydroinfo” internetes oldalon.**

4. A folyómedrek a terep legalacsonyabb vonala mentén vannak, így képesek a patakok, csatornák vizét befogadni.

5. A folyómeder lejtése határozza meg a benne lévő víz áramlási sebességét. Nagyobb lejtés esetén való sebesebb áramlásnál kisebb vízmélységek vannak. Ezeket a gázlós helyeket nevezzük zúgónak, amelyekkel a Rábán és más kisebb folyókon lehet találkozni.

6. A folyókanyarulatok külső (homorú) íveiben jellemzők az alámosott, meredek partok, míg a belső (domború) ívekben a lapos partok. A lapos partokon találhatunk kedvezőbb (kavicsos, füves) kikötőhelyeket.

7. Egyenes folyómeder a partoktól a folyó közepe felé - közel egyenletesen mélyül. Folyókanyarulatok esetében a kanyar külső íve közelébe tolódik el a sodorvonal.

8. A sodorvonal a folyó legmélyebb pontjait összekötő elméleti vonal. E vonal közelében leggyorsabb a víz áramlása, itt járnak a nagyhajók. A sodorvonal helyét a víz felszínén úszó habok és uszadékok rajzolják ki a figyelmes vízen járó ember elé.

9. A vizekben és a vízpartokon akadályok vannak. Ilyenek, a természetből épített szabályozó művek. Ezek lehetnek párhuzamművek, parterősítő kőszórások, mellékágakat elzáró keresztgátak, és sarkantyúk. További akadályok a hídpillérek, mógátak, duzzasztók, cölöpök, sziklák, fák horgonyon álló vagy parthoz kikötött különféle úszóművek.

10. A vízben és a partokon lévő akadályok veszélyeztetik a hajózást, ezért különös gonddal közlekedjünk közelükben. Ha nem lehet ezeket az akadályokat elkerülni, meg kell állni és mérlegelés után döntenünk a továbbhaladás módjáról.

11. Az akadály leküzdése történhet a hajó megkönnyítése után való leeresztéssel, kötélén vagy közvetlenül kézzel való átvezetéssel illetve a parton való átrakodással. A kisebb folyókon különösen a Rábán és Mosoni-Dunán számítsunk bedőlt fákra. Ilyenkor még jóval az akadály előtt kössünk ki és válasszuk ki a legbiztonságosabb áthaladás módját.

12. Kisebb folyókon alacsony vízállásnál a mederben lévő zátonyok rendellenes a megszokottól eltérő vízmozgásokat hoznak létre. Hirtelen keresztirányú erős partnak nyomó áramlatokra számítsunk a zátonyok felső csúcsánál. Ha nem készülünk fel időben megfelelő

irányváltoztatással, csónakunkat az áramlat a bokrok alá a partnak nyomja és felborulhatunk!

13. Vízen hullámokat a szél, a mederben lévő akadályok és a hajók okoznak. A víz alatt lévő akadályokat (cölöp, szikla, zátony, fatörzs, keresztgát, sarkantyú) az áramlás keltette jellegzetes hullámokból és forgókból, kis gyakorlattal előre fel lehet ismerni. Alsó, vagyis a víz folyásával szembe fújó szél esetén veszélyes átbukó hullámok keletkezhetnek. Átbukó hullámokra számítsunk a lapos partoknál lévő és a zátonyok feletti sekély vizeknél is.

12. Hajók keltette hullámok az orr és farhullámok. Tolóhajóknál a farhullám számottevő magasságú, közvetlenül a hajó csavar hatásának vonalában veszélyesen hátra lökődik a víz. Minden esetben be kell tartani a hajóknál előírt távolságokat. Nagy vagy átbukó hullámokat mindig a hajó orrával fogjunk. Ha a hullám becsapott hajónkba a fenékvizet azonnal távolítsuk el szivaccsal vagy szappal.

(Figyeljük meg a következő oldalon az 1930 körül készült vízi sport térképet, mennyire részletesen és szemléletesen ábrázolja a folyót és környezetét.)

E. Tájékozódás, térképek.

Időjárás. Elsősegély, tábori higiénia.

A vizek és partok élővilága.

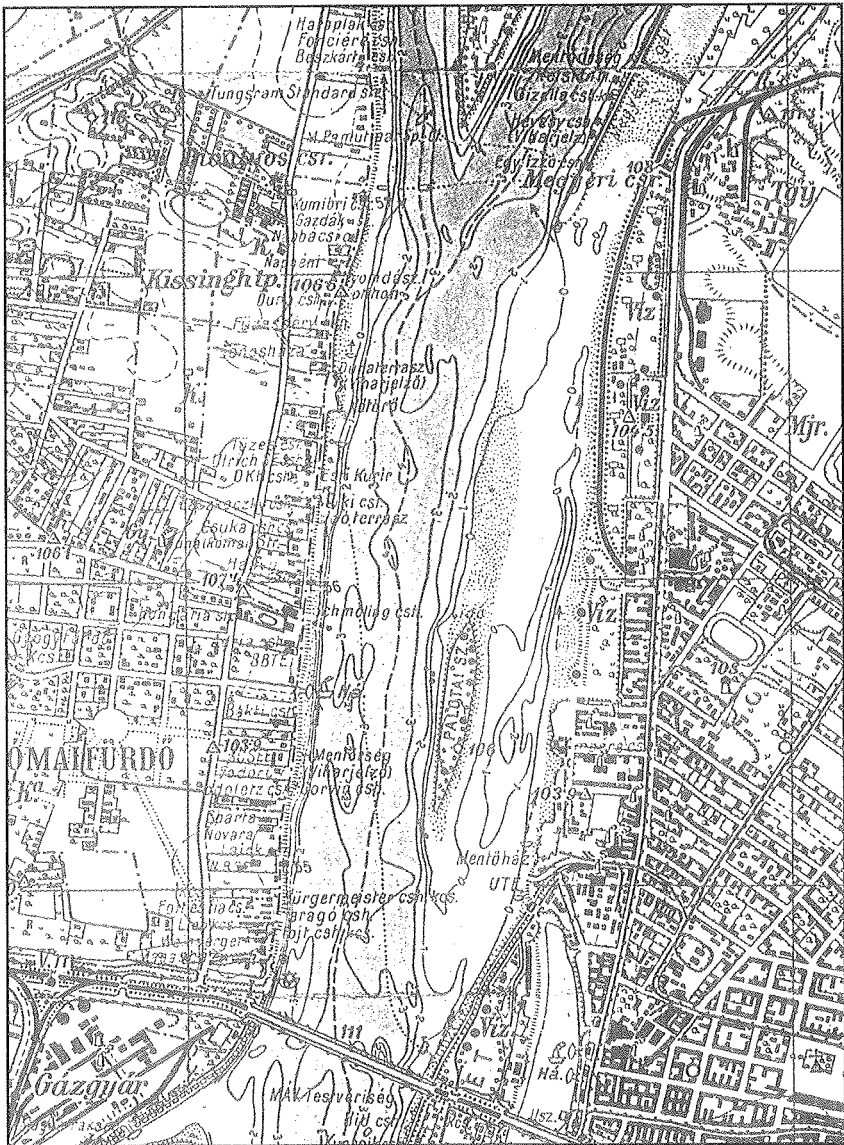
1. A vízen való tájékozódás érdekében célszerű megismerni a partokon előforduló tereptárgyakat, a növényzetet, és a hajókaravánok, egymagukban közlekedő hajók, kis-hajók és úszó munkagépek okozta hatásokat.

2. A tájékozódás másik fontos területe a hajózási jelek és jelzések valamint a vízi és egyéb térképek alapos ismerete. A térképeken a térképjelek és domborzati jelek segítségével találjuk meg a tájékozódáshoz szükséges információkat.

3. A térképet tájoljuk a terepnek megfelelő helyzetbe a tereptárgyak vagy az égtájak segítségével.

4. Legfontosabb feladat saját álláspontunk és az elérendő célállomás azonosítása a térképen.

5. Folyókon a kilométer beosztás a torkolattól kezdődően hegymenetben irányban növekvő számozással van feltüntetve. A mellékágak számozása a főágba való torkolátnál kezdődik. Nagyobb folyókon kilométerenként táblák, kisebb folyókon kövek jelzik a torkolattól mért távolságot.



6. Könnyen tudunk a vízi térképeken a folyamkilométer adat ismeretében tájékozódni. Használható vízi térképeket a térkép boltokban szerezhetünk be. Vízi túrákhoz megfelelnek még a turista, megye, város és autós térképek is.

7. Az időjárást tekintve hazánkban a májustól - szeptemberig tartó időszak felel meg vízi túrázásra, sátorozásra. Az időjárást a különféle

hőmérsékletű és páratartalmú légtömegek érkezése, távozása és keveredése befolyásolja. Bizonyos jelekből következtethetünk az időjárás jóra illetve rosszra fordulására. Meleg tartósan jó időre július 15-e és augusztus 15-e között számíthatunk leginkább.

8. A rádiós és televíziós hírműsorokból kellő pontossággal értesülhetünk a következő napok várható időjárásáról.

9. Túravezetőknek és a csónakvezetőknek ismerniük kell az elsősegélynyújtó felszerelést, a tennivalókat, a sebesültek ellátásának alapvető szabályait elméletben és gyakorlatban egyaránt. Különös gondot kell fordítani a tábori higiénéjára, az ivóvíz tisztaságára, az edények fertőtlenítésére és az illemhelyek tisztaságára illetve elföldelésére.

10. Lassú folyású és álló vizekben élő növények: a vízitök, a tűndérrózsa, hínárok, békalencse, békatutaj, nyílű, sulyom, gyékény. A sebesebb vizek jellegzetes növénye a vízi boglárka.

11. A vízpartok aljnövényzetét főként a nád, sás, nőszirm, farkas alma, nebáncsvirág, aranyvessző, szeder alkotják.

12. Közvetlen víz melletti fák, a fűzek és az éger. A magasabb tehát szárazabb partokon élnek a nyárfák, a zöld kőris, a zöld juhar, a szil és ritkábban az eper. Előfordulnak kocsányos tölgyek is közvetlenül a vizek partján.

13. A horgászni csak megfelelő engedélyek birtokában szabad. A vízi túra élelmezését ne alapozzuk a magunk fogta zsákmányra.

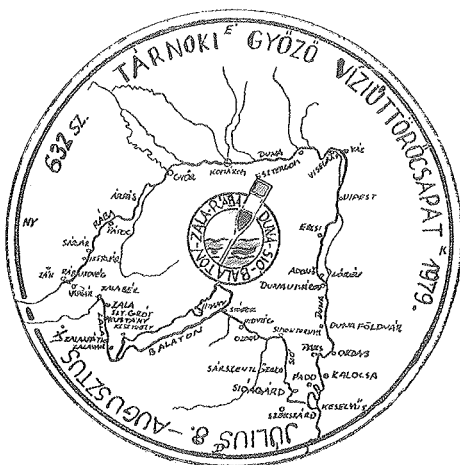
14. Halakon kívül vizeinkben, rákok, kagylók, békák és számos kisebb vízi állat fordul elő. Figyelem, sok védett faj van közöttük.

15. Madarak közül a gyakoribbak: a kacsák, szárcsa, vöcsök, kárókatona, gémek, sirályok, gólyák, ludak, nádi rigó, dolmányos varjú, parti fecske és a gyurgyalag.

16. Hóddal, pézsmával, vidrával csak ritkán találkozhatunk.

17. Védjük a növények és állatok élőhelyeit. Ne rakjunk tüzet a gyepon és ne hagyjuk a táborhelyen a hulladékot még zsákokban sem, mert az éhes állatok széttépik azokat.

Kedves emlék marad, ha egy nagyobb túránkról emléklapot készítenk a túrán résztvevők számára.



A Vízi Nagy Kör Magyarország leghosszabb vízi túra útvonala. A Dunán, a Sión, a Balatonon, a Zalán, a Rábán és ismét a Dunán hajózhathatunk ha vállalkozunk erre az igazán nagy utazásra. Számítanunk kell arra, hogy a Sióban Ozora felett nem mindig van víz, a Zala vagy nem vagy csak helyenként járható még kajakkal is és Zalabértől Rábahídvégig a csónakokat közúton kell szállítani. A Rábán való hajózás csak gyakorlott kormányosoknak ajánlott.

*F. Túrázásra alkalmas folyók és tavak.
A túraszervezés első lépései.*

1. A Duna hossza Donaueschingen és Sulina között 2779 folyamkilométer.

Ulmig a duzzasztóknál és kereszt kövezéseknél sokszor kell átemelni, helyenként vadvíz jellegű. Immendingen és Beuron között a víz a talajban elszivárog, itt közúton kell 30 kilométert szállítani. Ulm és Kelheim között 18 erőmű van, önkiszolgáló hajózsilipekkel. Nagyvíz esetén a zsilipek nem működnek ezért át kell emelni. Kelheim és Bécs között nagy erőművek vannak ahol hajózsilipeken, csónakcsúszdán vagy átemelő kocsik segítségével lehet átjutni. |

A Dunacsun-i duzzasztón való áthaladás a kezelőktől függ. Az Öreg-Dunában lévő fenék küszöb alatt 1842 fkm-nél egy emeléssel juthatunk az üzemvíz csatornából az Öreg-Dunába. Orsova és Brza Palánka alatt vannak a jugoszláv-román közös erőművek.

2. A Tisza Rahótól evezhető vadvízi felszereléssel. Técsőtől kajakkal, kenuval járható. Tiszalökön, Kiskörén és Törökbecsén duzzasztó van hajózsilippel. Több helyen van pontonhíd és köteles komp.

3. A Maros kajakkal kenuval járható a Gyergyói-medencétől. Gyergyóremete és Szászrégen között nagyon köves helyenként vadvíz jellegű. Több helyen kell átemelni.

4. A Sebes Körös Csucsától evezhető, Körösrévig. Innen erőművek vannak Nagyváradig. Csak magas vízállásnál vadvízi felszereléssel érdemes itt túrázni.

5. A Körösök és a Berettyó az Alföldön kellemes túraútvonalak. Békésnél és Békésszentandrásnál van duzzasztó, utóbbinál hajózsilippel.

6. A Sajó Sajópüspökítől, a Hernád Felsőkékedtől, a Bódva Hidvégarától, a Bodrog Felsőbereckitől, kajakkal kenuval járható. A Hernádon erőművek vannak.

7. Az épített csatornák kajakkal kenuval evezhetők. Átemelésekre kell számítani.

8. A Rábán Szentgotthardtól indulnak általában a túrák. Körmend felett rőzsegáton, Ikervár felett és Nick közelében duzzasztóknál kell átemelni. Sok a bedőlt fa, gyakran előfordulnak veszélyes helyzetek.

9. A Mura és a Dráva folyók hazai szakasza Muraszemenyétől Drávaszabolcsig tart. Több féle engedély szükséges a túrázáshoz.

10. A Balaton és a Velencei-tó kajakkal kenuval járható. Legyünk figyelemmel a viharjelzésre !!!

11. A Sió és a Kapos kajakkal kenuval járható megfelelő vízállás esetén.

12. A Garam Besztercebányától evezhető kajakkal kenuval. Átemelésekre kell számítani.

13. A Vágon sok erőmű van amelyeken nagyon nehéz átemelni. Emiatt Vágsellyénél feljebb nem célszerű a túrát elkezdni.

14. Az Ipolyon való túrázáshoz előzetes engedélyeket kell beszerezni.

A túrák megtervezésénél első lépés, térkép segítségével meghatározni a túra útvonalát. Ezután úti könyvekből szakkönyvekből, egyéb forrásból kell megismerni mindazt amivel útközben találkozhatunk. Hasznos dolog ha a túra előtt helyszíni bejárásen tájékozódunk a körülményekről és a lehetőségekről. A Google térkép és műholdképek használatával a túrák minden részletét megtervezhetjük.

Gyakorlati felkészülés

Az evezős idény kezdete előtt szervezzünk a klub csónak és túravezetői részére ismeretfrissítő továbbképzést a legfontosabb ismeretekből. A kezdőket elsősorban a fiatalokat egész évben folyamatosan képezzük és gyakoroltassuk.

A tél és a tavasz folyamán javítsuk ki a csónakok evezők sátorok hibáit.

Pótoljuk az elhasználódott vagy elveszett sátor alkatrészeket, cövekeket. Gondoskodjunk a vízmerő eszközökről, szivacsokról és a mentő felszerelések kifogástalan állapotáról. Egészítsük ki az elsősegélynyújtó felszerelést. Ellenőrizzük a vizeskannák és a főző felszerelések állapotát. Töltsük meg a gázpalackokat és ellenőrizzük a gázfőző tömítéseit. Számítsunk arra, hogy a tavaszi vízreszállásokkor a víz meglehetősen hideg és a tél folyamán a legtöbbben kiestek a gyakorlatból. Emiatt fokozottan legyünk óvatosak.

Már az első evezőcsapásoknál **követeljük meg az egyszerre evezést!** Ha ez nem megy álljunk meg **“Evezés állj”** vezényszóval. Újra magyarázzuk el az evezősöknek, hogy a “vezérhez” kell igazodniuk vagyis akkor kell bemártaniuk és szabadítaniuk a lapátot amikor a vezérevezős. **“Evezés-hez felkészülni”** vezényszó után **“Húzd meg!”**-el újra indítjuk a munkát.

Gyakoroltassuk az előre és hátra evezést és a fékezést. Az egyik oldal előre és a másik oldal egyidejű hátra eveztetésével az evezősök segíthetnek a csónak fordításában. Kenuban a vezérevezősnek lehetősége van rásegíteni a kormányos munkájára hirtelen irányváltoztatások, fordulások érdekében. Magyarországon ezt a kisebb kanyargós és gyors folyókon alkalmazzuk. (Rába, Bódva, Sajó, Hernád, Dráva, Mura)

Evezős csónakban felállni csak a csónakvezető engedélyével szabad!

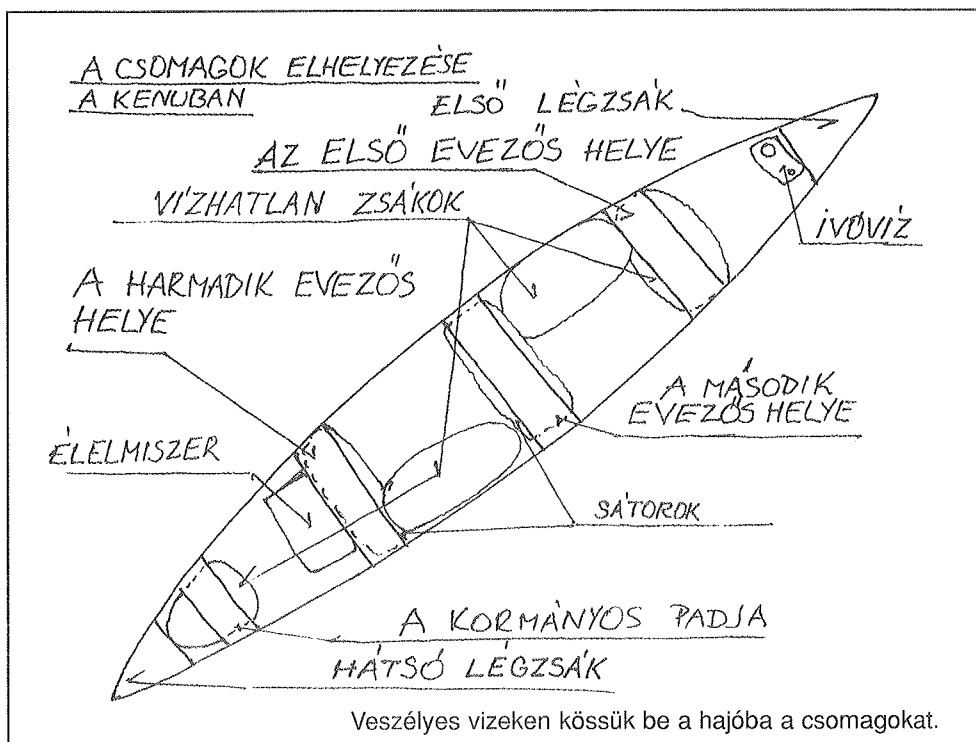
Csomagolás

A felszerelést műanyag hordókba vagy vízhatlan anyagból készült zsákokba célszerű csomagolni. Vékony fólia zsákok azonnal kiszakadnak és nem védenek semmit. Sok kellemetlenséget kerülhetünk el a gondos vízhatlan csomagolással és megfelelő esőköpeny használatával. Eddig a nem szép de a nagy esőknek is tartósan ellenálló vegyvédelmi köpenyek váltak be legjobban. A hajókba csomagolásnál vegyük figyelembe a hajó kiegyensúlyozását. Lehetőleg a padok alá csomagoljunk. Hátunk mögé helyezzünk nagyobb csomagokat amelyekhez pihenéskor hozzádőlhetünk.

Gondoskodjunk arról, hogy a napközben szükséges dolgaink: pénz, iratok, gyufa, egészségügyi és tisztasági felszerelésünk könnyen elérhető helyen fokozottan biztonságosan legyenek elhelyezve. A csomagokat ajánlatos a hajókba biztonságosan bekötni így egy esetleges boruláskor nem úsznak el!

Vízi túrákon nem ritka ha a résztvevők egy borulás vagy eső miatt megáznak. Nagyobb a baj ha a felszerelés is vizes lesz. Igazán nagy baj akkor van ha az éjszakai holmik, hálózsák, meleg ruhák is eláznak. Legfontosabb a megelőzés, vagyis a gondos vízhatlan csomagolás. Soha ne nyissuk ki esőben csomagjainkat. Ha biztonságos száraz helyen vagyunk már, például épületben, sátorban nagy nylon ponyva alatt csak akkor bontsuk meg a vízhatlan csomagolást. Az eső kabátot nem a hordó vagy zsák aljára kell tenni. Az eső közeledtének látható jeleinél elő kell az esőruhát készíteni.

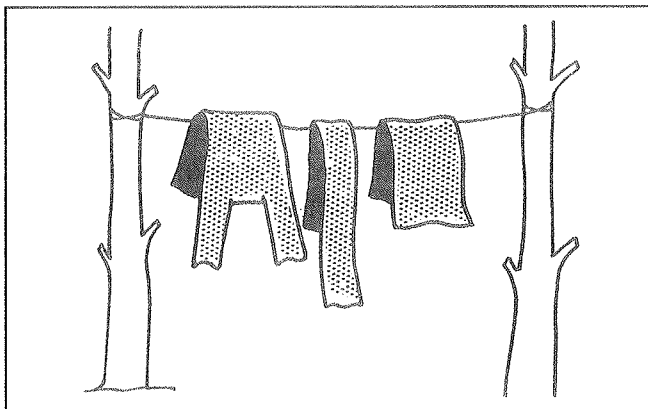
Ha a borulás jó időben történik hamar megszáradhatunk ha a könnyű evezős ruhánkat magunkon hagyjuk. Eleinte ugyan furcsa de rövidesen a nap a szél és testünk melege megszáradítja holminkat. Ha csak este a tábor-

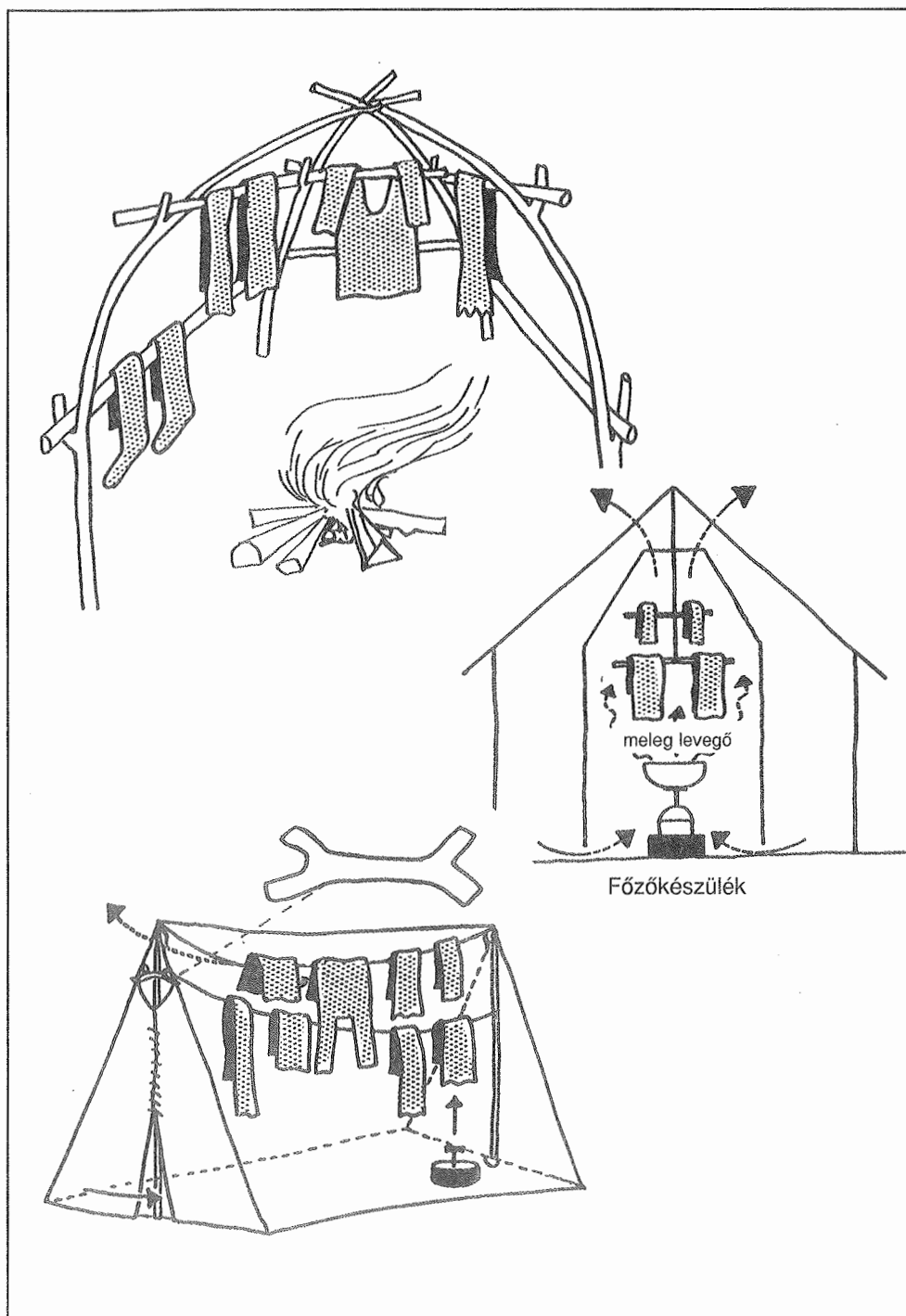


helyen teregetünk a ruhák reggelre nem száradnak meg. A tartalék evező végére "gumizott" ruhák napsütésben hamar megszáradnak.

A nedves hálósák is szigetel!

Vegyünk fel vastagon száraz ruhákat és vegyük fel az esőkabátunkat vagy terítsünk magunkra egy műanyag fóliát. Ezután takarózzunk be a nedves hálósákkal. Az első lehetséges alkalommal kezdjük el a szárítást.





A kikötés folyóvízen mindig a vízfolyással szemben történjen.

Az igazi mesterek nagy gondot fordítanak a kikötéskor arra ,hogy hajójuk sebessége a parthoz illetve a stéghez érve éppen nullára csökkenjen. Figyelmetlenségre és nemtörődömségre vall amikor a partra felfuttatják a csónak orrát.

A parthoz vagy stéghez való megérkezés után a vezérevezős száll ki elsőként és megtartja a hajót addig amíg a legénység kiszáll. Kiszállás után egyenletesen körbe álljuk a hajót és egyszerre felemelve elvisszük minél távolabb a víz parttól. Erre a géphajók erős hullámai miatt van szükség.

Tovább indulás előtt **víztelenítjük a csónakot**, majd megemelve helyezzük vízre és ezután következik a beszállítás. Ügyeljünk arra, hogy a beszállítás elegendően mély vízben történjen, **ne legyen kő vagy faág a vízben** ami a hajók alját megsértheti . Ha beszállítás közben nagy hullámokat keltő hajó közeledésére leszünk figyelmesek, hagyjuk félbe a behajózást, csónakunkat vigyük vissza újra a víztől biztonságos távolságra vagy gyorsan evezzünk be a mély vízre ahol a hullámok nem tehetnek kárt hajónkban.

A vízi telepre való **visszaérkezés után a hajókat alaposan ki kell mosni**. Kívül belül el kell távolítani az esetlegesen rátapadt iszap és sárréteget. Meg kell vizsgálni nem keletkezett e rajtuk lyuk, vagy repedés és az evezők állapotáról is tájékozódni kell.

A túranaplóba vezessük be a visszaérkezés tényét és idejét. Hazaindulás előtt tartsunk rövid megbeszélést, értékeljük a végzett munkát és mondjuk el a nyilvánosság előtt mely területeken kell még többet gyakorolni illetve a következő foglalkozásra mikor kerül sor.

Veszélyes helyek ismertetése

1. Lekötőhelyeken levő uszályok és bárkák közé evezni nagyon veszélyes. Az áramló víz és a szél egymáshoz nyomhatja a több ezer tonna tömegű testeket.
2. Medencés kikötőkből és mellékágakból kihajózó vízi járművek fokozott veszélyt jelenthetnek, mert a találkozás közvetlen létrejöttéig is takarva lehetnek a part és a növényzet által. Fokozott figyelem szükséges emiatt. Például: Mosoni-Duna torkolata, Öreg-Duna és a Bősi alvízcsatorna találkozása, Vág-Duna torkolata, Újpesti öböl, Kvassay-zsilip és Tassi-zsilip környéke, Csepel-Szabadkikötő, Dunaújvárosi kikötők, Baja Kamarás-Duna kiágazása, Sió-torkolat, Pilismaróti és Angyal-földi „FOKA” kikötők.
3. Hajóállomásoknál és más kikötő pontonoknál – különösen Budapest belterületén – fokozottan figyeljünk az induló és érkező hajók mozgására. Kerüljük el a veszélyes találkozásokat.
4. Hídnylásokban kerüljük a hajókkal való találkozást.
5. Hajóút szűkületekben adjunk elsőbbséget a hajóknak. Csoporthoz tartozóval álljunk meg amíg a hajó átjut a szűkületen.
6. A német Dunán több helyen épültek úgynevezett „Bootgassék”. Duzzasztóműveknél az al- és felvíz közötti szintkülönbség miatt nem kell emelni, mert a „Bootgassén” a csónakok teljes személyzettel és csomagokkal képesek áthaladni. A „Bootgassében” nem kell a csónakot kormányozni, mert a víz áramlás meggátolja a betonfalhoz ütdést. Túlterhelt csónakba becsaphat a víz. A hírek szerint Dunacsunynál is épül „Bootgasse”.
7. Duzzasztóművekhez közeledve húzódjunk partközelsébe és biztonságos távolságban emeljük ki csónakjainkat a vízből, vagy közelítsünk a hajózsiliphez, esetleg „Bootgassé”-hoz.

Vízreszállás előtti feladatok

1. A kezdő túrázókkal meg kell ismertetni a csónak részeit, az evező egyes részeinek a nevét, a csónak kötelező felszereléseit, a mentőfelszereléseket, a csónakban való viselkedés szabályait és a csónak felborulása esetén való tennivalókat. Szükség esetén a csónakkal való partra úszást gyakoroltatni kell.
2. Ismertetni kell a vízretétel, a beszállás, elindulás, egyszerre evezés, fékezés és fordulás vezényszavait.
3. A vízi közlekedés elemi szabályait meg kell tanítani a túracsónakban ülőknek. Éreztetni kell, ha szükséges meg kell követelni, hogy a csónakban levők személyes biztonsága érdekében a csónakvezető utasításait mindenkinek azonnal végre kell hajtania.

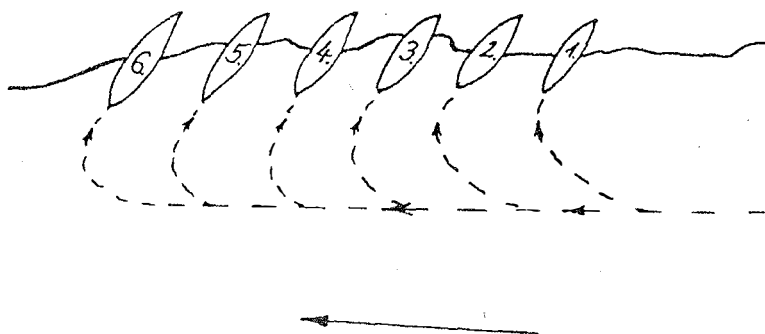
Vízreszállás

1. Be kell mutatnia a csónak szabályos, sérülésmentes vízre helyezését és a kötelező felszerelés elhelyezését.
2. A csónakvezető feladata a csónakban ülők és a csomagok elosztása a csónakban. Kiemelten figyelni kell a csónak egyenletes terhelésére, és a szabad oldalmagasság meglétére.
3. Mindezek után következhet az evezés, fordulás, fékezés, hátrafelé haladás, kikötés, és kiszállás módszeres begyakorlása. Több napos vízitúrára indulás kezdetére minden csónakba ülő személy tenyere és fenéke kellően edzett legyen!

Elindulás és haladás a vízen

1. A túrához tartozó csónakoknak egymáshoz közel kell haladniuk. Így van mód a kapcsolat tartására, a hajók előli gyors kitérésre és az esetleges segítségnyújtásra.
2. Az elindulás, haladás és kikötés rendjét előre meg kell beszélni a csónakvezetőkkel az ütközések és torlódások elkerülése érdekében.

Elsőként az „1”-el jelölt hajó, majd tőle vízfolyás szerint lefelé, az egymás után érkező hajók kössenek ki.



3. A túra egy időben induljon el az előre megbeszélt haladási irányt és a partoktól való megkívánt távolságot (hajóút, műtárgyak, horgászok stb. miatt) tartsa be minden csónak.
4. Az egyes csónakokban ülőket úgy kell összepárosítani, hogy az evezős teljesítményük közel azonos legyen. Így elkerülhetők a lemaradozások. A vezérhajónak legalább minden órában meg kell állnia és be kell várnia a hátul haladókat az esetleges problémák megoldása érdekében.
5. A túra felelős vezetője a vezérhajóban foglaljon helyet és legalább annyit nézzon hátra, mint előre az esetleges veszélyek időben való észlelése miatt.

6. Szigorúan be kell tartani azt a szabályt, hogy a vezérhajót megelőzni, illetőleg a túravezetővel való egyeztetés nélkül más útvonalat választani, kikötni, fürödni vagy lemaradni tilos!
7. Ritkán, de előfordul – főleg kis folyókon –, hogy a vezérhajó láthatóan rossz utat választott, (zátonyra futott vagy felborult). Ilyen esetben a többi hajónak a lehető leghamarabb meg kell állnia és elsősorban saját biztonságuk szemelőtt tartásával kell segítséget nyújtania.
8. Nem szabad hajólekötőknél (pl. komáromi kikötő, Csepel...) a horgonyon álló uszályok, bárkák közé vagy a partkötelek alá evezni a csónakokkal.
9. A szabadon be nem látható helyeknél csak a hajóúton kívül szabad a túrának haladnia.
10. Ha valamiről nem tudjuk biztosan milyen veszélyt jelenthet számunkra (pl. híd, duzzasztó, zsilip, bedőlt fa, munkagép, ismeretlen tárgy vagy jelenség) állítsuk meg a túrán résztvevő csónakokat jóval előtte.

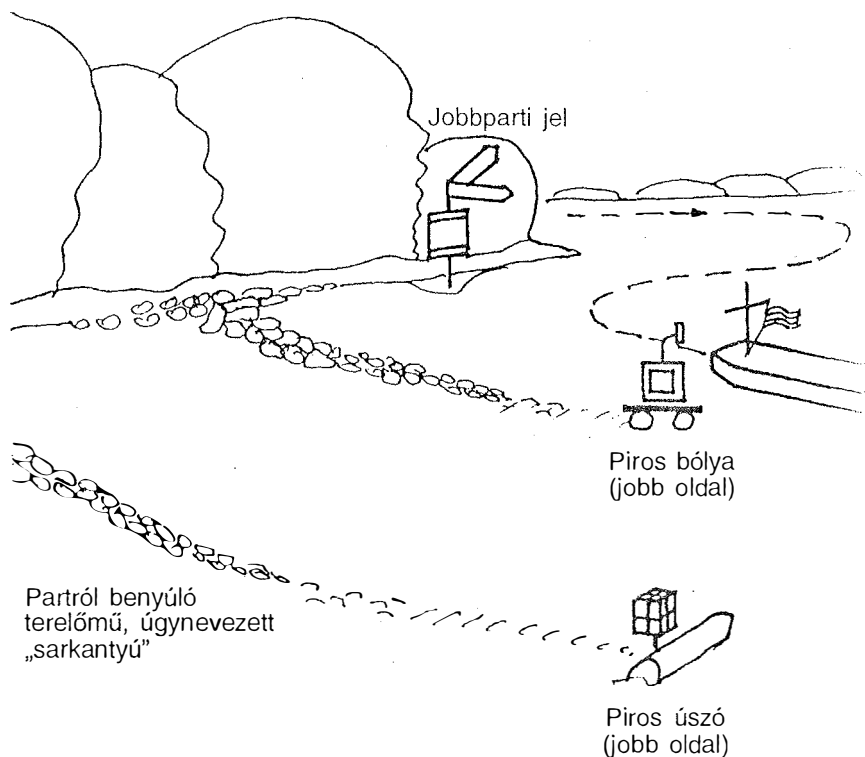
Ha szükséges szálljunk ki a partra és a gyakorlott túrázók esetleges bevonásával döntsük el a továbbhaladás módjait.

11. Mindig legyünk készek együttműködni a hatóság képviselőivel, törekedjünk a túratársak érdekében törvényes kedvezményekhez jutni.

A vezetők személye és kötelezettségeik

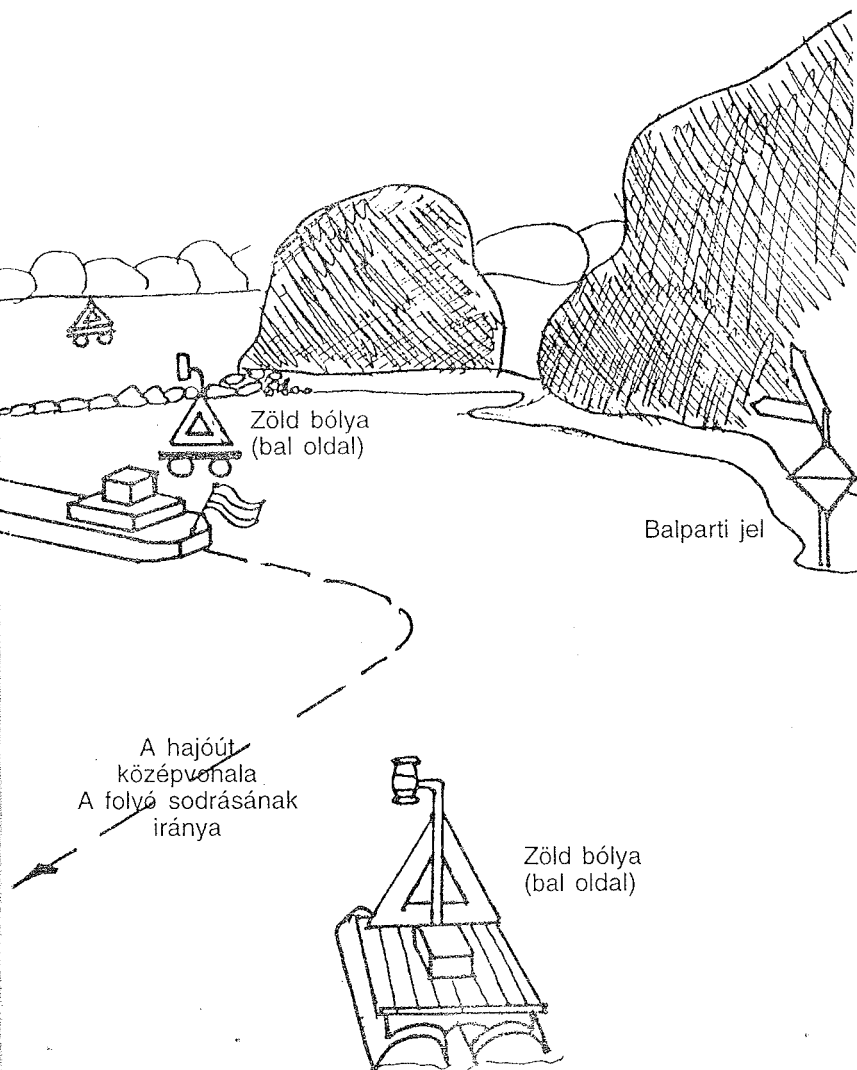
1. A túravezető felelős a résztvevők testi épségéért, viselkedéséért, a használt csónakok és egyéb felszerelések épségéért, a környezet védelméért azaz mindenért és mindenkiért.
2. Az előző pontban leírt felelősségéből adódóan joga van megválasztani kit tart alkalmasnak a csónakok vezetésére, egyéb a túrán adódó irányító feladatok ellátására. A túra valamennyi résztvevőjének kötelessége végrehajtani a túravezetőnek a biztonság és a túra sikeres lebonyolítása érdekében adott utasításait.
3. A csónakok vezetői, másnéven kormányosok kerülnek először kapcsolatba a kezdő túrázókkal. Így nagyon sok múlik a kormányosokon, hogy hogyan tanulja meg az alapfogásokat a kezdő és vajon sikerül e benne felkelteni az érdeklődést további vízi ismeretek iránt?
4. Az ifjúsággal foglalkozó vízitúrázó egyesületeknek egyik legfontosabb feladata, hogy a felnövő ifjakkól 14 éves korukra gyakorlott, fegyelmezett csónakvezetőket (kormányosokat) neveljenek. Belőlük válhatnak ki a jövő túravezetői is. A jól felkészült, a közös munkák végzésében kiemelkedő fiatalokat azzal is jutalmazhatjuk, hogy egyes túrákon lehetőséget kapnak a kormányzásra. Tudatosítani kell bennük, hogy a kormányzás rangot jelent.

Ezen a rajzon a vízen és a partokon elhelyezett
hajóút kitűzési jelek láthatók.



Az úszók és bólyák jelzik a sarkantyúk benyúlásának mértékét, a hajóút széleit. A parti jeleken elhelyezett iránykarok mutatják, a hajóút átváltását az egyik partról a másik felé.

A hajóknak a jelekkel kitűzött hajóúton kell haladniuk, mert itt állnak rendelkezésre a hajózás biztonságos feltételei.



u.hajosklub@gmail.com

VARGA JÁNOS

+3630 3270990.