

FIGYELEM!!

VÍZITÚRA

JEGYZET

SZIGETKÖZI VÍZITÚRA KÍSÉRŐ WORKSHOP RÉSZTVEVŐI RÉSZÉRE – BELSŐ
HASZNÁLATRA. (VER.2)

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: KLEMENCZ HENRIK

Tartalomjegyzék

Preambulum.....	3	Magyarország folyói, tavai, élő és mesterséges vizei, hajózhatóságuk ismérvei - összefoglaló.16	
A vízi turizmus szerepe és pozicionálása – fogalom magyarázatok.....	4	A DUNA folyam és túrázás szempontjából fontosabb mellékfolyói.....	16
A víz.....	4	A Tisza és túrázás szempontjából fontosabb mellékfolyói.....	20
A víz, mint "út" használata.....	5	Jelentősebb tavaink.....	23
A víz, mint "cél".....	5	A kenu és a kajak története és fejlődése.....	25
A víz mint sportpálya.....	5	A kenu.....	25
A víz, mint oktatási tér.....	5	Kitámasztott kenu.....	25
A víz használat eszközei lehetnek - „a vízi turisztikai ágazatok”.....	6	Kanadai típus.....	26
Emberi erővel meghajtott eszközök:.....	6	A kajak.....	27
Gépi erővel meghajtott eszközök:.....	6	Eszkimó kajak.....	27
Időbeni dimenziók.....	6	Vízitúra történelem hazánkban.....	28
A vízi turisztika elemei.....	6	Folyóvizeink jellemzői és egy kis áramlástan. 28	
A víz és annak „infrastruktúrája”.....	6	Osztályozás vízsebesség és nehézség szerint.....	29
Túrázók:.....	7	Áramlástan folyóvízen.....	29
A szolgáltatók.....	7	A biztonságos vízitúrázásról.....	31
Túraszervezők / túravezetők / utazási irodák.....	7	A túravezető.....	37
Eszköz bérbeadók / tárolók.....	7	lista partra (gépjármű kíséret esetén) és vízre.....	38
Egyesületek, civil szervezetek:.....	7	A vízitúra tervezése.....	39
Sport klubok versenysport és túra szakosztálya:.....	8	Az előkészítés.....	39
Sportági szakszövetségek és turisztikai szövetségek.....	8	A tervezés.....	39
Szállásadók.....	8	A csoport akinek szervezel.....	40
Falusi turizmus tagjai és egyéb ágazatok. 8		Eszközök kiválasztása.....	41
Vízi turisztika külső szereplői.....	8	Az útvonalbejárás – avagy „expedíció”	41
Jogi környezet.....	9	A költségvetés.....	42
Hajózási Szabályzat és vonatkozó jogszabályok.....	9	A túra kiírása, meghirdetése.....	43
1.02 cikk – A vízijármű vezetője és az úszómű felügyeletéért felelős személy.....	9	A vízitúra alatt.....	44
Bérbeadásról szóló rendelkezések.....	12	Az eligazítások.....	45
3.03 cikk – Csónak, vízi sporteszköz és kishajó közlekedése.....	13	A vízben haladás.....	48
3.04 cikk – Találkozás gyorsjáratú hajóval.....	14	Általánosságban a vízben haladásról.....	48
Vadkempingezés szabályai.....	14	Mentés.....	49
A fürdésről.....	14	Mi történik a parton?.....	52
		Kikötés, első teendők.....	52
		Főzés.....	53
		A parti személyzet feladatai egy vízitúrán. .	54
		Vízi Etikai Kódex (röviden).....	55
		Kommunikáció és viselkedés.....	56

Preambulum

A jelenlegi (a dokumentum írása időpontjában) hatályos Hajózási Szabályzat (továbbiakban HSZ) pontosan meghatározza a *vízitúra-vezető* fogalmát, mindezt 10 hajóegység feletti csoportok számára írja elő. A vezetőnek ekkor (néhány értelmezésben) edzői (a továbbiakban olvasható a HSZ kigyűjtött, ide vonatkozó része) kompetenciákkal kell rendelkeznie. Éppen ezért az elején szeretnénk leszögezni, hogy a tevékenységet, mely során egy személy vízitúrázókat navigál (magát a VÍZITÚRA VEZETÉS-t), a HSZ jelenlegi értelmezése miatt mi nem használjuk, helyette - a fenti anomáliák megszűnéséig - a VÍZITÚRA KÍSÉRŐ kifejezést fogjuk használni. Remélhetőleg hamarosan megszűnik ez a félreérthető jogi értelmezés.

Ez a jegyzet egy - remélhetőleg - hosszú sorozat első része, mellyel célunk az, hogy hazánk vízi kultúrájának egy fontos elemét, vízitúrázás és a „vízitúra-kíséret” tudományát lépésről - lépésre bemutassuk az olvasóknak. Ez a kötet általános ismereteket, alapvetéseket tárgyal, és az alapoktól szépen lassan remélhetőleg eljutunk addig, hogy a kézikönyv tartalmán „felnőtt” vízitúrázó nagy biztonsággal meg tud szervezni és végig tud kísérni, vinni egy túrát hazánk legtöbb álló, illetve folyó vízén. Mindezt természetesen kísérnie kell a mindennapos evezésnek és számtalan vízitúrán való részvételnek

Ahhoz, hogy valaki egy vízitúrát nagy magabiztossággal meg tudjon szervezni, le tudjon navigálni, meg tudja oldani az ott felmerülő problémákat - fel kell nőni. Szokni kell az embereket, a helyzeteket, az ismeretlennek ismerőssé, sőt unalmassá kell változnia a sok-sok vízen töltött óra után. Számtalan különböző vízitúrán kell részt venni és meg kell ismerni a nem létező „szamárlétrát”: túrázóként, parti személyzetként, kormányosként, vízi vezetőként és végül szervezőként is tapasztalatot kell szerezzünk.

A vízitúrázás „veszélyes” üzem. Az út, amin haladunk maga, ami veszélyes. Folyékony, ezért belefulladás az ember. Sok esetben sebessége van, ezért elsodorhatja (szép magyar nyelv: veszélybe sodorhatja), az út, amin egyszerre haladhat több száz tonnás teherhajó és mi is, a törekeny kézi hajtású vízi járműveinkkel. A vízitúra-vezetés még veszélyesebb „vállalkozás”: utat mutatni a fenti körülmények között, magabiztosan ellenkezést nem tűrően, mégis barátságosan biztonságba vezetni a mögöttünk, velünk evező társainkat...

Ez nehéz feladat. A szervezés pedig - a jéghegy víz alatt úszó legnagyobb része - a legnagyobb feladat.

Figyelem: ez nem tananyag. Az írások javarészt egyéni, több évtizedes tapasztalatok eredményei, ám nem igazodnak semmilyen hivatalos államilag elfogadott képzési rendszerhez sem. A bennük lévő tudás azonban képessé teszi az olvasót arra, hogy segítségével kormányosból jó vezetővé majd később jó szervezővé váljon.

A vízi turizmus szerepe és pozicionálása – fogalom magyarázatok

A Vízitúra (Wermeiser Anita és Gárdonyi Zsolt MVK Tagok közreműködésével): olyan aktív szabadidős tevékenység, mely során a túrázó önállóan, vagy csoportosan, szervezeten-, kísérettel vagy ad-hoc jelleggel egy vízi jármű technikai a víz természetes fizikai sajátosságát, illetve az emberi erőt felhasználva halad egy vízfelületen. A tevékenység célja a szabadidő tartalmas eltöltése, fizikai és lelki egészségmegőrzés, és a természeti környezet megismerése.

A vízisport-szakszövetségekkel ellentétben a DR-VTSZ **nem sorolja a vízitúrázást sport célú tevékenységek közé**, mert a tevékenység célja nem a sporttevékenység.

Magyarázatok:

2004. évi I. törvény a sportról:

1. § (1) (2) Sportoló az a természetes személy, aki sporttevékenységet végez. Sporttevékenységnek minősül a meghatározott szabályok szerint, a szabadidő eltöltéseként kötetlenül vagy szervezett formában, illetve versenyszerűen végzett testedzés vagy szellemi sportágban kifejtett tevékenység, amely a fizikai erőnlét és a szellemi teljesítőképesség megtartását, fejlesztését szolgálja.

E mellett szól a sporttörvény (5) bekezdése a regisztrált szabadidő sportolókkal kapcsolatban.

A **WIKIPEDIA** is alátámasztja a fenti állításokat: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Term%C3%A9szetj%C3%A1r%C3%A1s>

A természetjárás során az emberek kiszakadnak városi környezetükből, és a természetes környezetben töltik el idejüket. Ennek leggyakoribb módja a gyalogos kirándulások és gyalogtúrák, de ide tartoznak a vízitúrák, sítúrák és más, fizikai igénybevétellel járó, egyéni vagy csoportos, nem egyszer versenyként lebonyolított túrák is.

Alátámasztja ezt az **SZJA törvény: 1995. évi CXVII. törvény a személyi jövedelemadóról**

60. * Sportrendezvény: sportszervezet vagy sportszövetség által versenyrendszerben vagy azon kívül, résztvevők jelenlétében megtartott verseny, mérkőzés.

Alátámasztja ezt továbbá a Vízirendészet 2021 májusi állásfoglalása is

A feltett kérdésével kapcsolatban megítélésem szerint a vízitúra nem sportrendezvény, noha azzal mutat némi hasonlóságot. (több ember egy közös cél érdekében vesz részt rajta) Megítélésem szerint szabadidős sporttevékenységnek lehet tekinteni, amelyen bárki részt vehet térítésmentesen vagy ellenszolgáltatás fejében, attól függően, hogy milyen jellegű túrán vesz részt.

A **vízi turizmus** a sport turizmushoz, ezen belül az aktív turizmushoz kapcsolódó olyan turisztikai ágazat, amelynek a központi elemei a következők: elsősorban a víz, a közvetlen vízpart és a vízhez közeli turisztikai desztinációk, a vízitúrázók, vízitúrák-szolgáltatók, és az infrastruktúrát biztosító szereplők, úgymint: Nemzeti Parkok, Vízügy, hajóépítők, eszközgyártók.

Mindezek mellett a vízi turizmus alapvető tulajdonságainál fogva szervesen kapcsolódik az „öko-turizmushoz”, de része több szabadidős-turisztikai ágazatnak és az üdülőturizmusnak is. A vízi turizmus az a „vízijármű független” tevékenység, amely elsősorban a víz használatán alapul, a túrázó vizet, illetve a vízpartot mint utat vagy célt használja, a szolgáltatók pedig a vízterület közelébe helyezik tevékenységi körüket és azt a vízre fókuszálják.

GENERÁLIS definíció a VÍZI TURIZMUSRA: Szabadidős aktív tevékenységek és az azokhoz kötődő különböző szolgáltató tevékenységek folytatása a meghatározott geográfiai terekben (kizárólagosan: folyó és állóvizek, geográfiailag meghatározott víztestek), ahol a résztvevők részéről a tevékenységükhöz, a sajátos és jellemző fizikai közeghez kialakított, a vízben való tartózkodásra, helyváltoztatásra alkalmas és működésképes eszközök valamelyikének - legalább alapszintű és biztonságos - használatának ismeretére és gyakorlatára is mindig szükség van. (Parti Zoltán)

Összetettsége és kiemelkedő hazai jelentősége miatt javasolt lenne külön fogalomként kezelni, kiemelve a többi turisztikai ág közül.

A Hajózási Szabályzat szerint: 10 vagy annál nagyobb hajóegységből álló, együtt haladó csoportot vízitúra vezetőnek kell kísérni, így ilyen értelmezésben attól vízitúra a vízitúra, hogy 10 vagy annál több hajó együtt halad a vízben, előre eltervezett szervezettségben.

A víz

Olyan víztestek, amelyek tulajdonságaiból adódóan valamilyen „víz használati célnak” megfelelnek. Magyarországon ezek elsősorban: - Folyók - Természetes tavak - Nagyobb patakok - Mesterséges tavak

A „víz használat céljai” lehetnek

- A víz, mint **út** használata -
- A víz, mint **cél** (desztináció) használata
- A víz, mint **sportpálya** használata
- A víz, mint **oktatási tér** használata

A víz, mint "út" használata

Ez a szó hagyományos értelmében vett vízitúra. A túrázó egy alkalmas pontból indulva a vízben valamilyen alkalmas eszközzel a célja felé halad, amely lehet a túra végállomása (időbeni, azaz a túra utolsó napja vagy földrajzi, pl. egy vízterület vége) vagy egy közbenső megálló (időbeni vagy földrajzi).

Az út típusa lehet:

Önmagába visszatérő (ún. „csillagtúra”): Ebben az esetben az indulási és az érkezési pont megegyezik, a fordulópont és megállópontok valamilyen „fele-úti megállók”, illetve turisztikailag érdekes desztinációk, pontok. Mindezek mellett a csillag alakú út oka lehet egyszerű vízrajzi tulajdonság (víztest alakja nem teszi lehetővé a továbbhaladást, pl. tavak) illetve emberi szociális tulajdonság is (kényelem)

Egyenes vonalú (lineáris) („vándortúra”): Ebben az esetben az indulás és az érkezés pontja nem egyezik meg, itt a „fele-úti megálló” egy olyan pont, amelyet elérve már nem érdemes vagy nem lehetséges visszafordulni. Oka lehet a lineáris haladásnak a víz sebessége is. Tipikusan folyókon gyakorolt klasszikus vízitúrás forma. Legnagyobb múltba visszanyúló túráink is ilyen „költözős” túrák (TID, Nemzetközi Tisza-túra)

A víz, mint "cél"

Ebben az esetben a vizet használó a vizet a partról vagy kis távolságot eszközzel vagy eszköz nélkül bejárva használja: - Horgászat csónakból vagy partról - Úszás - Napozás, fürdőzés (ide tartozhatnak a különböző vízibiciklik és strandeszközök kikapcsolódási célú használata) - Vízparti szállás igénybevétele (ház, sátor, vagy úszóház) Itt *a víz közelsége a vonzó*, nincs feltétlenül szó a víz igénybeviteléről.

A víz mint sportpálya

Ebben az esetben a vizet használó sportolási célra használja a vízterületet. Ez egy intenzívebb jelenlét, és beletartoznak a technikai sportok is: - Kajak-kenu, evezős, sárkányhajó, vitorlás, horgász edzések (versenyek) - Jet-ski, vízisí, banán és egyéb vontatott vízi sporteszköz - Kajakpóló - Freestyle kenuzás helyszíne .

A víz, mint oktatási tér

A víz és környezete komplexitása miatt kiválóan alkalmas arra, hogy oktatási tér szerepet töltsön be, olyan szabadtéri tanóráknak adjon helyszínt, ahol a vízi sportok (testnevelés) gyakorlása mellett természetismeret, földrajz, fizika, biológia tananyagok gyakorlati elsajátításában és demonstrálásában segít a diákoknak és a pedagógusoknak.

A víz használat eszközei lehetnek - „a vízi turisztikai ágazatok”

Emberi erővel meghajtott eszközök:

Kajak - Kenu (freestyle kenuzás egy speciális technika) - Stand-up paddle board (SUP) - Evezős hajók - Sárkányhajók - Csónakok (pl. horgász) - Tutajok - Fürdő eszközök (vízibicikli, úszó strandeszközök)

Gépi erővel meghajtott eszközök:

Motorcsónak, kiséphajó (magáncélú, általában 4-5 személyes) - Személyszállító kishajó (üzleti célú, akár 12 személyesnél is több) - Személyszállító nagy hajók - nagyobb folyókon használhatóak (sokszor több 100 férőhellyel) - Csatornahajózás - csatornahajó

Gépi erővel **vontatott** eszközök: - Vízisí, banán, wakeboard és minden ebbe a kategóriába tartozó vontatott vízi sporteszköz Szélerővel meghajtott eszközök: - Vitorlások - Szörfök, kiteszörfök

Időbeni dimenziók

A víz használatával eltöltött időt tekintve megfogalmazhatunk egy új fogalmat: A vízi kirándulás: egy napnál rövidebb „vízi túra”. Ez tipikusan, vízparti strandolás, horgászat, csónakázás, területbejáró vízi túra (tanösvény), vízen járás oktatása tanórai kereteken belül

Az egy napnál hosszabb időtöltés, ez általában hosszabb lakóhely elhagyással jár. Tipikus nyaralási, osztálykirándulási forma.

A vízi turisztika elemei

A víz és annak „infrastruktúrája”

Az adott víztest tulajdonságainak, mesterséges és természetes összetevőiek összessége. Ide tartoznak az ember által épített olyan műtárgyak, melyekkel a túrák során a túrázók kapcsolatba kerülhetnek, a túrázó haladását akadályozhatják, akár teljesen akár részlegesen. Ez utóbbi az esetek nagy részében a használt eszköztől függ. Ennek fenntartásáért a külső szereplők felelnek. Mindezek mellett természetesen ide tartozik maga a folyómeder, part és a mederben található természetes képződmények.

Túrázók:

Minden olyan résztvevő, aki saját szórakoztatására, gazdasági haszonszerzés nélkül utazik a vízben, vagy tartózkodik a vízparton, „használja” a vizet.

A túrázás *céljai* lehetnek:

- nyaralás, pihenés: pl. vízparti sátorozás, fürdőzés.
- sportolás: pl. edzés, technikai sportok űzése hobbi, szabadidős céllal.

- A profi sportolás: „minősített eset”, rövid időtartamú intenzív vízhasználat, általában edzői felügyelet mellett vagy edzéstervet használva.
- aktív nyaralás (előző kettő összessége): pl.: vízitúra, hajótúra, csónak vagy tutajtúra, horgásztúra, vitorlástúra
- oktatási célú kirándulás, szakmai kirándulás, osztálykirándulás

A szolgáltatók

Túraszervezők / túravezetők / utazási irodák

Olyan gazdasági vállalkozások, melyek megszervezik a teljes programot (az összes összetevő és szolgáltatás biztosításával) és általában részt is vesznek rajta, kísérik azt. A céljuk alapvetően a gazdasági haszonszerzés. Magyarországon jelenleg a vízi túravezető státuszát a Hajózási Szabályzat szabályozza, 10 vagy annál több hajóegység együttes haladása esetén. Ez alatt csak „szokásjog” alapján léteznek túravezetők, ők a szervezett túracsoport kísérei, akik helyismerettel rendelkeznek, képesek csoportok irányítására és kiemelkedően tudják használni a túraeszközöket.

Eszköz bérbeadók / tárolók

Olyan szolgáltatók, melyek a vízitúra eszközeit biztosítják, adják bérbe, tárolják. Ezek általában szorosan kapcsolódnak a szervezőkkel és szállásadókkal. (klasszikus értelemben pl. a csónakházak) Ezen felül lehetnek: kikötők és hajótárolók, dokkok.

Egyesületek, civil szervezetek:

Kapcsolódhatnak a túraszervező kategóriába, azonban a céljuk nem haszonszerzésre alapul, civil szerveződések. Vízi turizmus viszonylatában tevékenységük a szervezőkéhez hasonló. (sok esetben versenysport szakosztályuk is van, vagy elsősorban versenysporttal foglalkozó szervezet szakosztályaként működnek.)

Sport klubok versenysport és túra szakosztálya:

Céljuk a tevékenység bővítés mellett lehet az utánpótlás fejlesztése az élsporthoz.

Sportági szakszövetségek és turisztikai szövetségek

Szállásadók

Olyan vállalkozások, amelyek érdekeltségi területe, vonzásköre vízparti, vagy vízpart közeli, és felkészültek a vízitúrázók fogadására.

Ezek lehetnek: *Vízitúra megállóhelyek* (olyan desztináció, amelyet az esetek nagy részében a vízről közelítenek meg, illetve a vízen utazók használnak). Úgymint: *Kempingek, sátorozóhelyek, nomád sátorozóhelyek, táborhelyek, - félnomád táborhelyek* (korlátozott higiéniai lehetőségek).

Szállodák, hotelek, vendégházak (általában nem kifejezetten a vízi turizmus miatt hozták létre, a vízitúrázó csak egy szegmense a vendégeknek)

Vízparti egyesületek, önkormányzatok csónakházai, vízi telepei. Elsősorban nem ez a szolgáltatás a profiljuk, de elhelyezkedésüknél fogva lehetőségük van a profil ideiglenes vagy tartós bővítésére. (szükséges és kiemelkedő kitérési – fejlesztési lehetőség)

Falusi turizmus tagjai és egyéb ágazatok

Olyan szolgáltatók, amelyek a vízparti településeken falusi turizmus ágazatban tevékenykednek.

Nem a vízre irányuló, de földrajzilag víztesthez közeli szolgáltatók, mást turisztikai ágazatok képviselői: Lovas turizmus, kerékpáros turizmus, stb... ezek kiválóan összekapcsolhatóak a vízi turizmussal, amely minden részt vevő fél számára fejlődést eredményezhet. (szükséges és kiemelkedő kitérési – fejlesztési lehetőség) Jelen pillanatban a *Bejárható Magyarország Program* koordinálja ezeket a kapcsolódási pontokat .

Vízi turisztika külső szereplői

- Vízpartot érintő terület tulajdonosai, gondozói, fenntartói
- Vízügy (12 vízügy van hazánkban)
- Nemzeti Parkok
- Erdészet
- Vízparti önkormányzatok
- Hatóságok (vízi rendészet, stb.)
- Állami szervek.

Jogi környezet

A vízitúrázás legfontosabb jogi szabályozása a *Vízi közlekedésről szóló törvény és mellékletei (pl. Hajózási Szabályzat)*, az *Erdőtörvény*, amely a vízparton való tartózkodást szabályozza (kivéve természetesen a kijelölt táborhelyeket, kempingeket, szállásokat), a *fürdést szabályozó törvények*, melyek

a vízben való tartózkodást szabályozzák. Mindezek mellett bizonyos vízterületek látogatásáról Nemzeti Parkok által megalkotott szabályzat rendelkezik.

A vízitúrázást, kishajóval, csónakkal, vagy vízi sporteszközzel történő vízben tartózkodás, illetve a szabad vízben való fürdést legfőképp az alábbi jogszabályok szabályozzák:

Vízi közlekedésről szóló törvény – (2000. évi XLII. törvény, a vízi közlekedésről)

Hajózási Szabályzat – (57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a vízi közlekedés rendjéről)

Fürdés szabályai – 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól

Hajózási Szabályzat és vonatkozó jogszabályok

Rövid összefoglaló. Fontosabb bekezdések a vízi közlekedésről szóló törvényből, a Hajózási Szabályzatból és a fontosabb, a vízi közlekedést szabályozó törvényekből.

források:

Hajózási Szabályzat: http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1100057.NFM

Vízi közlekedésről szóló törvény: http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0000042.TV

Hajózási képesítésekről szóló rendelet: http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0100015.KOV

*Figyelem: hivatalos új információkat, HSZ változásait mindig érdemes leellenőrizni a hatályos, ide vonatkozó törvényekből, illetve hivatalos úton megkérdezni a vízirendészettől. A biztonság kedvéért, minden túrát jelentetek be a helyileg illetékes vízirendészeten, vagy ha nincs, akkor a Főkapitányságon! **Jelen dokumentum tájékoztató jellegű, a törvényi változásokat követni kell!***

1.02 cikk – A vízijármű vezetője és az úszómű felügyeletéért felelős személy

1. Csónakot és nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközt, ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 2. és 3. bekezdésben foglalt kivétellel – az vezethet, aki

a) a 14. életévét – gépi hajtású vízijármű esetében 17. életévét – betöltötte,

b) úszni tud,

c) a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik, és

d) ismeri az e Szabályzat rendelkezéseit, valamint az igénybe vett vízterület sajátosságait.

2. Ha több személy tartózkodik a csónakban vagy nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközön, indulás előtt 16. életévét – gépi hajtású vízijármű esetében 17. életévét – betöltött, valamint az 1. bekezdés b)-d) pontjában foglaltaknak megfelelő vezetőt kell kijelölni.

3. Sportegyesület 14. életévét be nem töltött, úszni tudó és az e Szabályzat rendelkezéseit ismerő sportolója csónakot, illetve gépi hajtás nélküli vízi sporteszközt a sportegyesület edzőjének irányítása és felügyelete, továbbá mentőeszköz használatával és mentőmotoros vagy kísérő kiséghajó biztosítása mellett vezethet.

Az edző felügyelete akkor tekinthető teljesítettnek, ha

a) minden sportolóra folyamatos rálátása van, és

b) a segítségnyújtáshoz vagy beavatkozáshoz 2 percnél több idő nem szükséges.

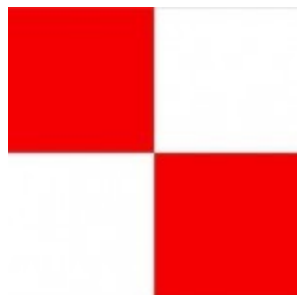
3.a. Szervezett, csoportosan haladó evezős vízi járművek részvételével zajló vízitúra – tíznél több evezős vízi jármű részvétele esetén – vízi túravezető vezetésével bonyolítható le.

3.b. A 3.a. bekezdésben említett vízitúra elindulását, túravezetőjének személyét és a tervezett útvonalat a túravezető az indulást megelőzően köteles bejelenteni a területileg illetékes vízi rendészeti szervnek.

3.c. A vízi túravezetőre a túrában részt vevő vízi járművek és személyek vonatkozásában a 3. bekezdésben az edzőre meghatározott szabályokat kell alkalmazni.

FIGYELEM: a gyakorlatban ez megkívánja a kiscgéphajó kíséretet kiscgéphajó-vezetői engedéllyel rendelkező kísérelvel.

3.d. A vízitúra vezetőjének vízi járművét a Szabályzat II. rész 3. melléklet „U” kódlobogójával (II-3. melléklet) kell megjelölni. A lobogó (oldalélének) mérete legkevesebb 0,3 m és az helyettesíthető azonos megjelenésű táblával.



„U” Kódlobogó

3.e. A vízitúra vezetője jogosult a túra résztvevőinek közlekedési magatartására vonatkozó utasítást adni, amelyet a résztvevők kötelesek végrehajtani.

3.f. Vízitúra korlátozott látási viszonyok között nem folytatható.

A VÍZITÚRA VEZETŐ-re vonatkozó kötelezettségek részletezése (vízrendészeti értelmezés)

1. A 10 hajóegységet a Hajózási Szabályzat II. rész 1.02. 3. a) pontja említi, lényegében a vízi túra fogalmi meghatározásaként. E szerint a szervezett, csoportosan haladó evezős vízi járművek részvételével zajló vízi túra (10-nél több evezős vízi jármű részvétele) vízitúra vezető vezetésével bonyolítható le.
2. Az ugyanezen cikk 3. c) pontja azt mondja ki, hogy a vízitúra vezetőre a túrában résztvevő vízi járművek és személyek vonatkozásában a 3. bekezdésben (ugyanezen cikk 3. bekezdése) az edzőre meghatározott szabályokat kell alkalmazni. Tekintettel arra, hogy az edző szolgálatot lát el, a 15/2001. (VI.26.) KöViM rendelet 2. sz. melléklet II. fejezetének 6/E. pontja értelmében a szolgálati célú kiscgéphajó-vezetői képesítés vonalvizsgának megfelelő vízterületen legfeljebb 12 fő utas befogadó képességű magányosan vagy bármilyen alakzatban csak kishajót továbbító szolgálati kiscgéphajó vezetésére és gépi berendezésének a kezelésére jogosít.

Összegezve tehát 10 evezős hajóegységet meghaladó vízitúra esetén sok minden más mellett túravezetőt kell kijelölni, akinek képesítés vonatkozásában minimálisan szolgálati célú kiscgéphajó-vezetői képesítéssel kell rendelkeznie. A szolgálati célú vagy annál erősebb képesítések csak az adott kategóriák vezetésére jogosítanak, mégpedig a vonalvizsgának megfelelő területen. Tehát a túravezetőnek a túratáv egészére vonalvizsgával kell rendelkeznie.

KÖTELEZŐ FELSZERELÉSEK

A kajakok, kenuk, kilbótok, szkiffek, dublók, triplettek, továbbá a 2,5 m-nél kisebb testhosszúságú csónak esetében:

- a) **mentőmellény** – a csónakban tartózkodó személyek számának megfelelően,
- b) **evező** – a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
- c) legalább 1 liter űrméretű **vízmerő eszköz** vagy szivacs – 1 db,
- d) kikötésre alkalmas, megfelelő állapotú **kötél** vagy lánc – 5 fm.
- e) egy elektromos üzemű, szokásos erősségű, fehér fényű, szükség szerinti irányba fordítható **fényforrás**, amivel a csónakos a közeledő vízi járműnek jelezni tud; a biztonságos üzemelés feltétele tartalék izzó megléte vagy olyan fényforrás, amelyben több, egymástól függetlenül működőképes izzó vagy világító dióda (LED) van, továbbá tartalék áramforrás megléte a napnyugtától napkeltéig terjedő időszakban,
- f) a csónak üzembentartójának nevét és elérhetőségét tartalmazó – a csónaktesten tartósan rögzített – tábla,
- g) ha a csónakban tűz- vagy robbanásveszélyes anyagot szállítanak, akkor megfelelő 8A, illetve 34B oltásteljesítményű tűzoltó készülék – 1 db.

mentőmellény jelenleg hatályos technikai specifikációja:

mentőmellény, teljesítmény szint:

legalább 100, illetve 150 az EN395 (ISO 12402-4), illetve EN 396 (ISO 12402-3) szabványoknak megfelelően

A versenycsónak kötelező felszerelését az országos szakági szövetség verseny- és edzésszabályai szerint kell biztosítani. Ezzel a felszereléssel a meghirdetett edzés és a verseny – beleértve versenyre vagy edzésre előírt biztosítással a versenyre, edzésre megtett oda- és visszautat – ideje alatt közlekedhet versenycsónak.

BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

Kishajókra és csónakokra vonatkozó előírások

1. Kishajó és 2,5 m-nél hosszabb csónak szerkezetének és építésének meg kell felelnie a kedvtelési célú vízi járművek tervezéséről, építéséről és megfelelőségének tanúsításáról szóló jogszabályban megállapított biztonsági követelményeknek. A kishajónak, illetve a csónaknak elárasztás esetében is az engedélyezett személyi befogadóképesség alapján számított 7,5 kg/fő maradó felhajtóerővel úszóképesnek kell maradnia.

2. A kishajót a kedvtelési célú vízi járművek tervezéséről, építéséről és megfelelőségének tanúsításáról szóló jogszabályban megállapított felszerelésekkel, továbbá üzemeltetési körülményeinek és kialakításának figyelembevételével legalább 1 db megfelelő evezővel kell ellátni.

4. A kishajó és a csónak legkisebb biztonsági távolsága:

- a) a Balatonon 0,3 m,
- b) más vízterületen 0,25 m.

Biztonsági távolság: a kishajó vagy a csónak vízmentes oldala, illetve fartükre felső szélének legmélyebb pontja és a tényleges merülési sík közötti legkisebb távolság.

5. Ha versenycsónákat nem versenyzés céljából vesznek igénybe, a biztonsági távolság és az alapfelszerelés (II-2. melléklet) tekintetében az egyéb csónakra vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.
6. Kishajónál – a személyhajók kivételével – a Hajózási Szabályzat II. Rész 8.01 cikk 2. pont a)–c) alpontjában meghatározott jelzőtest méretek 0,4 m-re csökkenthetők.
8. téli tárolást a vízből kiemelt állapotban oldják meg.

III. Nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközre vonatkozó előírások

1. Vízi sporteszköz egy vagy több úszótestet foglalhat magában, amelyek önmagukban vízmentesek és biztonságosan vannak egymáshoz erősítve úgy, hogy teljes terheléssel történő használat mellett a vízterület időjárási, vízjárási és hullámviszonyait maradandó alakváltozás és a vízmentesség csökkenése nélkül kiállják.
2. Vízi sporteszköznek
 - a) hullámzó vízen biztonságosan el kell viselnie a megadott legnagyobb terhelés 125%-át ;
 - b) zárt testének teljes térfogata legalább a legnagyobb bemerülési térfogatnak a kétszerese legyen;
 - c) megfelelő stabilitással kell rendelkeznie;
 - d) képesnek kell lennie legalább 8 km/h holtvízi sebesség elérésére, továbbá a kitérés, fordulási és megállási műveletek végrehajtására.

Bérbeadásról szóló rendelkezések

II-10. melléklet

KEDVTELÉSI CÉLÚ VÍZI JÁRMŰ BÉRBE- VAGY HASZNÁLATBA ADÁSÁRA VONATKOZÓ BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

A kedvtelési célú vízi jármű bérbe- vagy használatba adására (a továbbiakban: személyzet nélkül való kölcsönzés) a következő szabályokat kell alkalmazni:

1. A kedvtelési célú vízi járművet személyzet nélkül kölcsönző szervezet, illetve az általa megbízott személy felel a kölcsönzött vízi jármű üzemképes állapotáért.
2. A vízi járművet személyzet nélkül kölcsönző vagy nem gazdasági célból használatba adó szervezet, illetve az általa megbízott személy köteles a bérlő (igénybe vevő) írásbeli nyilatkozatát beszerezni arról, hogy tud úszni, ismeri a hajózás szabályait, továbbá az azonosító adatokkal megjelölt vízijárművet, valamint a szükséges mentőeszközöket átvette.

... megjegyzés: praktikus mindezeket kiegészíteni egy hajónaplóval, melyben a nyilatkozaton kívül szerepel a kikölcsönzött hajó útvonala, tervezett visszaérkezési ideje és természetesen vezetni kell azt is, amikor visszaérkezik a hajó.

3.03 cikk – Csónak, vízi sporteszköz és kishajó közlekedése

1. Csónakkal, vízi sporteszközzel és kishajóval a parttól vagy kikötőhelyről **elindulni és menetirányt változtatni akkor szabad, ha az a vízi közlekedés más résztvevőit nem zavarja és vízben tartózkodó személyt nem veszélyeztet.**
2. Csónak vagy vízi sporteszköz más hajóval történő találkozás, keresztezés és előzés esetében a kishajóra vonatkozó szabályokat alkalmazza.

3. Ha **azonos hajtású kishajók vagy csónakok** vagy vízi sporteszközök (a vitorlával haladók kivételével) egymás útvonalát keresztezik, a **jobbról érkezőnek van elsőbbsége.**

4. A gépi erővel hajtott kishajó, csónak és vízi sporteszköz, valamint a nem gépi erővel és nem vitorlával hajtott csónak és vízi sporteszköz találkozáskor és keresztezéskor köteles a vitorlával haladó kishajó, csónak és vízi sporteszköz útjából kitérni.

5. A gépi erővel hajtott kishajó, csónak és vízi sporteszköz találkozáskor és keresztezéskor köteles kitérni a nem gépi erővel és nem vitorlával hajtott csónak és vízi sporteszköz útjából és – feltéve, hogy a víz szélessége és mélysége ezt lehetővé teszi – legalább 30 m távolságot tartani attól.

6. A gépi erővel hajtott kishajók, csónakok és motoros vízi sporteszközök találkozásukkor jobbra kell tartaniuk és a bal oldaluk felől kell egymást elkerülniük.

(7. A vitorlával haladó csónak és vízi sporteszköz a találkozási és keresztezési szabályok alkalmazásában vitorlás kishajónak minősül. Ezekre az I. rész 6.03-bis cikkében foglaltakat kell alkalmazni.)

8. Csónakkal (kivéve a hajó csónakját), kishajóval (kivéve a hajó kishajóját), továbbá vízi sporteszközzel

a) a menetben lévő nagyhajó útvonalát a nagyhajó haladási irányában 1000 méternél kisebb távolságon belül keresztezni,

b) a menetben lévő, két gyors, percenként 100-120-szor felvillanó sárga villogó fényt viselő gyorsjáratú hajó útvonalát a gyorsjáratú hajó haladási irányában 1500 méternél kisebb távolságon belül keresztezni, és

c) az a) és b) pontban meghatározott, menetben lévő hajókat hátulról 60 m-nél, továbbá oldalról – feltéve, hogy a víziút méretei ezt lehetővé teszik – 30 m-nél kisebb távolságra megközelíteni tilos.

9. Kikötött úszólétesítmény és a part közötti vízterületen, a kötelek, támdorongok, kikötői eszközök, az alacsony vezetésű köteles komp kifeszített kötele alatt közlekedni, és a köteleket mindkét irányból az attól mért 50 méternél kisebb távolságra megközelíteni tilos.

10. Vízben tartózkodó személyt – a mentés esetét kivéve –

a) a vitorlával haladó kishajóval, csónakkal és vízi sporteszközzel, valamint a nem vitorlával és nem gépi erővel haladó csónakkal legalább 10 m,

b) gépi erővel hajtott kishajóval, csónakkal, vízi sporteszközzel, valamint a nem vitorlával és nem gépi erővel haladó vízi sporteszközzel legkevesebb 30 m távolságban úgy kell kikerülni, hogy az a vízi jármű és a közelebbi part vagy az őt kísérő vízi jármű között maradjon. A vízben tartózkodót a vízi jármű közeledésére – szükség esetén – kiáltással is figyelmeztetni kell és a vízi jármű sebességét olyan mértékre kell csökkenteni, hogy az ne okozzon hullámozást a vízben tartózkodó közelében.

11. Ha a 10. bekezdésben előírt megközelítési szabály betartása a vízterület méretei miatt nem lehetséges, akkor a vízben tartózkodó körüli 30 m sugarú kör területén legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad elhaladni a vízben tartózkodó zavarása nélkül.

12. Vízisízés, vízi sport – és fürdőeszköz használata, valamint ejtőernyő vontatása éjszaka, valamint korlátozott látási viszonyok között tilos.

3.04 cikk – Találkozás gyorsjáratú hajóval

Két gyors, percenként 100-120-szor felvillanó sárga villogó fényt viselő gyorsjáratú hajóval történő, az e Szabályzat I. rész 6.01-bis cikkében meghatározott találkozás során más hajó – a kishajó, csónak és vízi sporteszköz kivételével-, a gyorsjáratú hajó elhaladásáig köteles megtartani eredeti, a gyorsjáratú hajó megjelenésekor tartott irányát.

Vadkempingezés szabályai

Amennyiben tehetjük mindig *kijelölt sátorozóhelyen* sátorozzunk. Ha ez nem sikerül, akkor ismernünk kell a vadkempingezésre vonatkozó paragrafust az *Az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról* szóló törvényből **(2009. évi 37. tv 93. § (1) a)**

Az erdőgazdálkodó hozzájárulásával szabad az erdőben: huszonnégy órát meghaladóan üdülési, illetőleg sportolási célból tartózkodni, táborozni, továbbá sátrat felverni;

Természetvédelmi, tájvédelmi körzetekben, magánterületeken, vízügyi területeken még ennél is szigorúbb szabályozások lehetnek, ***így nomád jellegű túra előtt mindenképp készüljünk fel az útvonalból, különös tekintettel a part tulajdonviszonyaira.***

A fürdésről

46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól

A folyóvizekben (folyók, állandó és időszakos vízfolyások, holtágak) és állóvizekben (mesterséges és természetes tavak), továbbá vízi létesítmények (csatornák) vizében (a továbbiakban együtt: szabad vizek) fürödni azokon a helyeken szabad, amelyek nem esnek tiltó rendelkezés alá, illetve külön jogszabály szerint kijelölt fürdőhelynek minősülnek.

Fürdésnek minősül az olyan úszóeszköz (játékcsónak, vízibicikli, banánhajó, felfújható eszközök stb.) vízben történő használata is, amely a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény szerint nem tekinthető csónaknak vagy vízi sporteszköznek, továbbá amelynek nem kell rendelkeznie a hajózási hatóság által kiadott hajóokmánnyal vagy a vízi sporteszközökre előírt típusjövahagyással.

(3) Nem minősül fürdésnek a gépi berendezéssel vagy más módon meghajtott vízi sporteszköz használata.

(4) Fürdőzők közelében úszóeszközöket használni csak úgy szabad, hogy azok a fürdőzőket ne veszélyeztessék.

(5) A kijelölt fürdőhely határaitól 150 méteren belül vízi sporteszköz közlekedésére szolgáló pálya nem jelölhető ki.

2. § (1) Tilos fürdeni:

a) hajóútban;

b) hajóutat és hajózási akadályt jelző bóják, nagyhajók, úszó munkagépek és fürdés célját nem szolgáló úszóművek 100 méteres körzetében;

c) vízlépcsők és vízi munkák 300 méteres, hidak, vízkivételi művek, egyéb vízi műtárgyak, komp- és révátkelőhelyek 100 méteres körzetében;

d) kikötők, úszóműves kikötőhelyek, úszóműállások, hajóhidak, veszteglőhelyek, vízisportpályák, vízi repülőterek és hajókiemelő berendezések területén és 100 méteres körzetében;

e) egészségre ártalmas vizekben;

f) a kijelölt fürdőhelyek kivételével a határvizekben és a városok belterületén lévő szabad vizekben;

- g) vízi jármű kísérete nélkül a Balaton Somogy megyéhez tartozó területén, a parttól 1000 méternél, Veszprém és Zala megyéhez tartozó területén a parttól 500 méternél nagyobb távolságra, valamint a Tisza-tó területén a parttól 500 méternél nagyobb távolságra;
- h) éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, kivéve ha a vízfelület megvilágított, és legfeljebb a mély víz határáig;
- i) ahol azt tiltó tábla jelzi.

(2) A fürdési tilalmat 60 X 30 cm méretű fehér alapú kék hullámzó vízen fekete felsőtestet ábrázoló és átlósan 3 cm széles piros csíkkal áthúzott táblával kell jelölni. A táblán kék mezőben fehér színű nyíllal és a távolság (méter, kilométer) feltüntetésével kell jelölni a tiltott terület hosszát és irányát. A tiltó táblákat a tiltási határon is el kell helyezni.

3. §

(1) Hat éven aluli, továbbá úszni nem tudó 12 éven aluli gyermek csak felnőtt közvetlen felügyelete mellett fürödhet a szabad vizekben.

(2) Gyermek és ifjúsági csoportok esetén a csoport vezetőjének a fürdőzők létszámának megfelelő számú, úszni tudó és vízi mentésben jártas felnőtt személyekből figyelő és mentő őrseget kell állítania.

4. § (1) A Balatonon – keleti, középső és nyugati medencékre bontva –, a Velencei-tavon, a Tisza-tavon és a Fertő tavon minden év április elsejétől október harmincegyedikéig vihar-előrejelző és viharjelző szolgálat működik.

(2) Az I. fokú viharjelzés (figyelmeztetés az elővigyázatosság betartására) – percenként negyvenötször felvillanó sárga fényjelzés – esetén a parttól 500 méternél nagyobb távolságra tilos fürödni, kivéve az országos sportági szakszövetség versenynaptárban szereplő, hivatásos, amatőr vagy vegyes versenyrendszerében, kizárólag versenyengedéllyel rendelkező versenyzők részvételével rendezett úszóversenyen (bajnokságon) való részvételt, ha azt a vízrendészeti hatóság engedélyezte, mint vízi rendezvényt.

(3) A II. fokú viharjelzés (figyelmeztetés a fenyegető veszélyre) – percenként kilencvenszer felvillanó sárga fényjelzés – esetén fürödni tilos.

Magyarország folyói, tavai, élő és mesterséges vizei, hajózhatóságuk ismérvei - összefoglaló

Magyarországban a síkvízi (folyó, tó) túrázás a jellemző vízitúrázási forma, hosszabb vadvíz jellegű folyó nincs az országban, néhány száz méteres ilyen jellegű szakasz található csak az országban. A leginkább használt emberi erővel hajtott hajótípusok: túrakenu, túrakajak, evezős és kezd egyre nagyobb divat lenni a tengeri kajak (elsősorban nagyobb tavainkon) illetve a sárkányhajó.

Hazánkban összesen kb. 9800 felszíni vízfolyás található és közel 3500 állóvíz, ebből azonban nem használható mind túrázásra. Ha egy vízfelület annyira keskeny, sekély, akadályokkal teli hogy egyik fajta eszközzel sem tudunk rajta túrázni, az nem alkalmas vízitúrázásra (ezek leginkább a legkisebb patakok, erek). A legtöbb vízfelületet a kenuval túrázó, illetve a horgászok használhatják.

Lehet környezetvédelmi oka is annak, hogy egy víztesten nem lehet túrázni: Nemzeti Parkok megtilthatják a túrázást olyan területeken, ahol a fokozottan védett állatokat és növényeket a túrázás és az emberi jelenlét zavarhatja, károsíthatja. (Ilyen például a Kis-Balaton teljes egésze.)

A fentiekén kívül már csak infrastrukturális (kényelmi) oka lehet annak, hogy egy vízterület kevésbé túrázásra: egy olyan vízterület, ahol nincs alkalmas vízreszálló hely, kikötő, nincs a közelben szálláshely, gyakorlatilag alkalmas túrázásra, ám a kezdő túrázó kedvét hamar elveheti a kényelmetlenség, melyet ezek hiánya okoz.

A DUNA folyam és túrázás szempontjából fontosabb mellékfolyói

Főágának magyarországi hossza: 417 km (teljes hossza: 2850 km, a Fekete-Erdőtől a Fekete-Tengerig 17 országot érint)

A hazánk hajóforgalmának közel 100%-a a Duna fő ágán zajlik, a szlovákiai Bős érintésével Budapesten keresztül Mohácson lépnek ki az uszályok, óriási személy és teherszállító hajók. A Duna fő ágán túrázni nagy odafigyelést igényel, a nagy hajóforgalom és a számtalan vízi műtárgy (vízparti kövezések, sarkantyúk, stb.) jelenléte miatt. A Hajózási Szabályzat ismerete nélkülözhetetlen, ismerni kell a táblákat, a keresztezés szabályait, stb...

A Duna fő ágának jellemzői: széles, néhol több száz méter. Enyhe kanyarok jellemzik (legnagyobb a Dunakanyar), átlagosan nem túl gyors folyású, ám a felső szakaszán – főleg a Dunakanyarban – akár 5-6 km/h is lehet a vízsebesség.

Nagy odafigyelést igényel a hajóforgalom is, a hajózási útban (piros és zöld bója között) huzamos ideig tartózkodni tilos, kikötött hajókat a víz felől kell kerülni, közel menni hozzájuk szintén tilos, ezeket a HSZ szabályozza.

A Dunán túrázni nagy élmény, a széles és gyönyörű víz, számtalan homoksziget és vízparti galériaerdő óriási élményekkel gazdagítja a vízitúrázót. Vízitúrás jelentősége nagy, kiválóan alkalmas akár egy egész hetes vízitúrák, osztálykirándulások lebonyolítására is.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: igen

A Mosoni-Duna

A Duna déli mellékága (fattyúága). A szlovákiai Oroszvár és Dunacsún között ágazik ki a Dunából és Véneknél ömlik vissza a Dunába. Hossza közel 123 fkm, amely teljes egészében evezhető, túrázható. Vízitúrás jelentősége nagy, kiválóan alkalmas akár egy egész hetes vízitúrák, osztálykirándulások lebonyolítására is. Vize kényelmesen evezhető, biztonságos, partja mentén számtalan vízitúrás szolgáltatás, kemping, szálláshely található. A felső szakaszán (Rajka és Halászi település között) kanyargós, bedólt fás, gyors folyású, itt nagy odafigyeléssel kell túrázni. Mosonmagyaróvár belterületén (85. fkm) duzzasztómű kerül el, 2015-ben átadott hajócsúszdával a műtárgy átemelés nélkül megkerülhető.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: korlátozottan

Gépi erővel hajtott vízi jármű: igen

A Duna szigetközi mellékágrendszere

A Duna legnagyobb magyarországi mellékágrendszere, egyben hazánk legjelentősebb vízitúrás területe. A 375 négyzetkilométeren elterülő ágrendszer 54 kilométer hosszan húzódik a Kisalföldön, számtalan kisebb és nagyobb szigete között pedig közel több mint 100 kilométer vadregényes Duna-ág kanyarog. A Szigetközt több ágrendszerre oszthatjuk, melyek szoros összeköttetésben állnak egymással.

Ágrendszerek nevei (nyugatról keletre haladva)

- Rajka és környéke (Rajka település)
- Tejfalusi ágrendszer (Dunakiliti település és környéke)
- Cikolai ágrendszer (Dunasziget település és környéke)
- Bodaki ágrendszer (Kisbodak település és környéke)
- Dunaremetei - Lipóti ágrendszer (Dunaremete és Lipót települések és környéke)
- Ásványrárói ágrendszer (Ásványráró település)
- Árvai-Bagaméri ágrendszer (Ásványrárótól keletre eső rész. Közeli település: Dunaszeg)

Az ágrendszereket tavasszal néhány hétre mesterségesen elárasztják, így érdemes túrázás előtt érdeklődni a viszonyokról.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: korlátozottan (nem ajánlott)

Gépi erővel hajtott vízi jármű: korlátozottan

A Rába

Hazánk harmadik leghosszabb folyója, Magyarországra Alsószölnöknél lép be és Győr belvárosában torkollik a Mosoni-Dunába. A Rába hazánk talán legizgalmasabb és ez egyik legnagyobb kormányos és evezős technikáját igénylő folyóvize. Különösen a felső szakaszára jellemzőek (Alsószölnök – Molnaszecsőd) a rendkívül éles, gyors vízű kanyarok, bedőlt fák, sóderzátonyok. Alacsony víznél a Rába vize igen érdekes és kiszámíthatatlan, a hajó kormányosának felkészültnek és gyakorlottnak kell lennie ahhoz, hogy a hajót a megfelelő irányban tartsa.

Vízitúrás jelentősége nagy, ám pl. osztálykirándulások helyszínéül akkor érdemes választani, ha a diákok igen felkészült és jó evezősök. Gyakorlott túrázók számára javasolt.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: nem

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem

A Lajta (Leitha)

A Lajta egy sárfolyó - 182 km hosszú. Az ausztriai *Schwarza* és *Pitten* "folyók" egyesüléséből ered és Mosonmagyaróvárnál torkollik a Mosoni-Dunába. Viszonylag nagy esésű, sekély - tiszta (zöld) vízű és gyors folyású folyó. Partja meredek, sok kikötési lehetőség nincs. Szabályozása folytán számtalan fenékgát, mederkövezés, surrantó színesíti, bedőlt fák, uszadékalmok lépten-nyomon megtalálhatóak a mederben. Izgalmas a túrázás a folyóm főleg a magyar határhoz közel. Mosonmagyaróvár belvárosán keresztül fut a Malom-ági Lajta, mely egy rövid vízitúrás paradicsom, a rajta található hajócsúszdák pedig kifejezetten emlékezetessé teszik a túrázást.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: nem

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem ,részben

Az Ipoly

A szlovákiai Vepor-hegységben eredő 254 kilométer hosszú folyónk a nógrád-megyei Ipolytarnócnál lépi át a Magyar határt, és 143 kilométer hosszan kanyarogva a gyönyörű Börzsöny hegység völgyén keresztül Szobnál folyik bele a Dunába. Magyarországi felső szakaszán keskeny, gyors folyású sekély vízű, rendkívül kanyargós folyó, kifejezetten technikás evezést igényel. Lejjebb a duzzasztógátak közelében már lassú és szétterülő, békés folyócskává szelődül. Tájképe gyönyörű, a keskeny folyón evezve gyönyörködhetünk gazdag állat és növényvilágában. Kifejezetten jó horgászvíz. Turisztikai kiépítettsége alacsony, jelenleg nem tartozik a kiemelkedő vízitúrás területek közé.

A felső szakaszon a vízítúrázás vízállásfüggő! Javasolt túraidőszak a tavasz. Evezés közben számtalan bedőlt fával, akadállyal találkozhatunk, sok átemelésre készüljünk! Nem engedélyköteles folyó, ám Szlovák – Magyar közös határt érint, és időnként mindkét partja Szlovákia! Leglátogatottabb szakasza Ipolytölgyes és a torkolat közötti szakasz. Itt már nincs duzzasztó, nincs szükség átemelésre és a vízállás is általában lehetővé teszi a túrázást.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: nem

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem, részben

A Szentendrei-Duna

32 km hosszú Duna-ág amelyet a Szentendrei-sziget választ el a Dunától. A keskeny (100-300m) folyó ág lassú folyású, így a túrázás rajta biztonságos, akár folyásiránnyal szemben is könnyen evezhetünk. A Dunakanyar közelsége és a gyönyörű kisvárosok (kiemelkedik közülük Visegrád és Szentendre) kedvelt kiránduló és nyaralóhellyé teszik ezt a folyót

.A folyón igen magas a hajóforgalom (Szentendrétől személyszállító, feljebb sportcélú motorcsónakok), így kifejezetten fontos, hogy a vízi KRESZ írott és a vízenjárás irrtatlan szabályait betartsuk, lehetőleg a folyó szélén közlekedjünk, átkelésnél pedig kifejezetten óvatosan járjunk el.

Vízítúrázás jelentősége nagy, kiválóan alkalmas akár egy egész hetes vízítúrák, osztálykirándulások lebonyolítására is.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: igen

Ráckevei-Soroksári Duna (R/S/D):

Forrás: „A Homokhátság talajvízszint szabályozási feltételeinek kialakítása, avagy a Kis-Duna revitalizációja, különös tekintettel, a várható vízhasználatokkal összhangban a természeti értékek védelmére” előzetes megvalósíthatósági tanulmány alapján

Az 57,3 km hosszú, 14 km² területű Duna-ág átlagos víztérfogata mintegy 40 millió m³. A vízsebesség 0,2-0,4 km/óra, a Kvassay-zsilipen keresztül évente 550-750 millió m³ víz kerül betáplálásra. Az R/S/D partvonalának hossza - a mellékágakat is figyelembe véve - 180 km.

A Ráckevei-Soroksári Duna nagyszerű vízítúrázás terület, vize lassú folyású. A folyón kizárólag motorcsónakkal lehet közlekedni, sebességkorlátozás mellett, így veszélyes hajóforgalomra nem kell számítani. Óriási mennyiségű horgász van jelen a vízparton, így rájuk fokozottan kell ügyelni.

Az R/S/D négy, egymástól jól elkülöníthető szakaszra osztható.

A szabályozás keretében a legfelső (57,3 - 47,5 fkm) szakaszon 110 m víztükör-szélességű, 50 m³/s elméleti vízszállító képességű meder került kialakításra, a hajóútszélesség 40 m, az elméleti vízmélység 2,7 m. A víz minősége itt a legrosszabb, fürdésre végig alkalmatlan és a horgászat számára sem kedvező. E szakasz mentén csónakházak létesültek és két evezőspálya is van.

A következő szakasz a Taksony-sziget végéig tart. A meder átlagos szélessége 40-80 m, a vízmélység 2-3 m között van.

A *Taksony-szigettől a Ráckevei-hídig* tartó szakasz átlagos szélessége 150-300 m, a vízmélység 2,0-3,5 m közötti. A vízminőség itt már kedvezőbb, de strand hivatalosan ezen a szakaszon sincs kijelölve.

A *Ráckevei-hídtól a Tassi-zsilipig* tartó szakaszon a meder átlagos szélessége 200-300 m, a vízmélység 3,0-7,0 m közötti. Nádasok csak a parti sávokban találhatóak. A víz minősége ezen a szakaszon a legkedvezőbb, s itt a legjobbak a horgászati lehetőségek. Itt található a legtöbb horgásztanya, valamint a tájra jellemző (vízre épített) felépítményes horgászállás.

Vízitúrás jelentősége nagy, kiválóan alkalmas akár egy egész hetes vízitúrák, osztálykirándulások lebonyolítására is.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: korlátozottan

A Duna déli szakasza és a Gemenci-erdő környéke

A Duna másik vadregényes és zezugos vízterülete. Gemenc a Duna menti síkságon, a Sárközben található. Területét számtalan természetes és mesterséges csatorna (úgynevezett fok) szeli át. (Az egyik legnagyobb és vízitúrás szempontból legismertebb fok a Vajas-fok.) Nagyobb vízfolyásai: Sió gemenci szakasza, pörbolyi Duna-ágak, Grébec-Duna, Rezéti Holt-Duna, Vén-Duna, Sugovica

A környezetvédelmi szabályzásokat fokozottan be kell tartani!!

A terület a *Duna-Dráva Nemzeti Park* felügyelete alatt áll, fokozottan védett terület, sok része nem, vagy csak részlegesen látogatható, engedéllyel, melyet szintén a Nemzeti Parktól kell igényelni. Vízállástól függően az ártéri erdőben az útvonalak változhatnak, így érdemes túravezető segítségét igénybe venni. A táj rendkívül változatos, élővilága egyedülálló, így a terület nagyszerű kirándulóterület. A Nemzeti Park számtalan vízi és szárazföldi tanösvényt és túraútvonalat, illetve ezekhez ökoturisztikai központokat alakított ki, ezeket érdemes egy vízi kirándulás keretén belül bejárni.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: korlátozottan

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem, korlátozottan

A Tisza és túrázás szempontjából fontosabb mellékfolyói

A Tisza

Magyarország második legjelentősebb folyója, Ukrajnában ered két kis keskeny folyócska a Fekete és Fehér (vagy másképp szőke) Tisza egyesüléséből, Tiszabecsnél lépi át hazánk határát és Szeged után Rösztke közelében hagyja el hazánkat Szerbia felé. A Tisza a Duna mellékfolyója, Szerbiában egyesül a Dunával *Titel* közelében. Felső szakasza kanyargós, mély és gyors folyású, dél felé haladva lassul és szélesedik. A torkolatánál mérete vetekszik a Dunáéval.

A Tisza folyó igazi vízitúrási folyó, évtizedeken keresztül a hazai vízitúrási élet nagy része ezen a folyón zajlott. Felső szakaszát az izgalmat kedvelők, alsó szakaszát a pihentető evezésre vágyók használták. 2000 január 30-án a Tisza folyó legnagyobb katasztrófája a *ciánszennyezés* visszavetette a vízitúrási életet, ezt a folyó turizmusa azóta sem tudta igazán kiheverni, noha a szennyezés évekkel ezelőtt teljesen eltűnt. Osztálykirándulások, csoportos kirándulások kiváló helyszíne!

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: igen

A Tisza folyó túrázás szempontjából fontosabb mellékfolyói

A Túr

A folyó Romániában, Avasvámfalu határában ered és Garbolc térségében keleti hármashatárnál lép hazánk területére. A Túr vízrendszer hazánkban 4 részre osztható fel:

1. a Túr csatorna a határtól a Tisza torkolatáig
2. a Régi Túr az országhatártól Botpaládig. Itt torkollik a Túr-csatornába.
3. az Öreg Túr Sonkád előtt ágazik ki a Túr-csatornából és Olcsvaapátnál ömlik a Tiszába
4. a Holt Túr Kömörőnél ágazik ki a Túr-belvízi főcsatornából és torkollik a Tiszába

Látható, hogy igen összetett vízrendszer, sok-sok evezhető kilométerrel. Jellemző a folyóra (főleg az Öreg és a Régi Túrra), hogy vízbe benőtt, víz alatti csökök, hínár és egyéb „zöld” nehezíti az előrejutást, így túra előtt mindenképpen érdemes érdeklődni helyismerettel rendelkezőktől. Vize kristálytisza, igazi érintetlen természet jellemzi a folyót.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem vagy részben

A Bodrog

A Bodrog Kelet-Magyarországon, a Tisza után az egyik legjelentősebb vízitúrási terület. A vize békés, lassú folyású, meglehetősen széles, így akár kezdő túrázóknak is javasolt. A folyó mellett húzódó Bodrogzug (Bodrog-ártér) pedig egyenesen kuriózum a vízitúrázásban. Tavasszal a terület nagy része víz alá kerül és egy csodálatos tündérrózsás, barangolós vízi világ keletkezik. Látogatása azonban

engedélyhez kötött, és javasolt komoly helyismerettel rendelkező vízitúra vezető jelenléte. Az engedély az Aggteleki Nemzeti Parkon keresztül szerezhető be

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: igen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: igen

A Hernád

Magyarország egyik leggyorsabb folyóvize – a „kelet Rábája”. Az Alacsony Tátrában ered, és 168 kilométer után lépi át a Magyar határt. A Hernád a Sajó bal parti mellékfolyója, a Szlovák határtól a Sajó torkolatig nem egészen 119 kilométert tesz meg. Keskeny, kanyargós medre változatos képet nyújt, gyakran helyet változtató szigetek, akadályok, hirtelen gyorsuló víz jellemzi. Vízfolyása, jellemzői miatt kezdő túrázók, osztálykirándulások helyszínéül nem alkalmas. Partján kevés a turisztikai szolgáltató, infrastrukturális ellátottsága alacsony.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: nem

Gépi erővel hajtott vízi jármű: nem, részben

Körösök

A Körösök vízrendszer több részből áll, összefoglaló néven hívhatjuk Körösöknek. Részei: Fekete-Körös, Fehér-Körös, Sebes-Körös, Kettős-Körös, Hármaskörös és a Holt-Körös (legnagyobb a szarvasi Holt-Körös), mindezek mellett számtalan kisebb holtág, zug és a Békéscsaba-Gyula között folyó Ó-Körös, más néven az élővíz csatorna. A Hármaskörös a fent felsorolt összes Körös-ág vizét egyesítve Csongrádnál ömlik a Tiszába.

A Körösök nyugodt, békés vízi vízitúrák terület, bármely szakasza kiválóan alkalmas kezdők számára, vagy vízitúrák osztálykirándulások helyszínéül. Kivételt képez ez alól talán a Sebes-Körös, amely gyorsabb folyású és sajnos jelenleg vízparti szolgáltatásokban sem bővelkedik.

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: részlegesen

Gépi erővel hajtott vízi jármű: részlegesen, nagy részben igen

A Dráva

A folyó, a Duna egyik legnagyobb mellékfolyója egyben hazánk talán legkedveltebb vízitúrák túraútvonal. A folyó az ausztriai Tiroli Alpokból ered, Órtilosnál lépi át a magyar határt, egyesül a Mura folyóval és Horvátországban Almás közelében ömlik a Dunába. Természeti szépsége, izgalmas technikás vize egyedülálló, és mivel engedélyköteles rajta a túrázás, így a Duna-Dráva Nemzeti Park jóvoltából a vízitúrák során más túracsoporttal nem találkozunk. A Dráva Magyarország legtisztább vízi nagy folyója, számtalan védett és fokozottan védett vízi és szárazföldi állat otthona. Itt él többek között a fekete-gólya, hordalékkupacain fészkel a parti csér. Osztálykirándulások számára korlátozottan

alkalmas, fel kell arra készülni, hogy gyakorlott csoportok tudnak biztonságosan evezni a folyón és a megállók nagy része nomád vagy félnomád táborhely.

A Dráva folyó hazánk déli határ mentén kanyargó folyója, némely szakaszán mindkét partja Horvátország, így a vízi közlekedés Drávára vonatkozó szabályait rendkívül fontos betartani.

Figyelem: Túrázni kizárólag engedéllyel lehet és kizárólag az engedélyben meghatározott megállóhelyeken lehet kikötni!

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: korlátozottan

Gépi erővel hajtott vízi jármű: korlátozottan

A Mura

A Mura folyó Magyarország dél-keleti szegletében, Zala megyében folyik, elválasztva hazánkat Horvátországtól. A folyó teljes hossza ugyan 454 kilométer, azonban ebből mindössze 48 folyamkilométer folyik Magyarországon. Gyors folyású, néhol szélesebb folyó, ennek ellenére nem kifejezetten kezdő vízitúrázóknak való. Éles kanyarok, gyakorta bedőlt fák szegélyezik, így komolyan oda kell figyelni evezés közben. Határfolyó mivoltára való tekintettel a part menti környezet érintetlen (akárcsak a Dráván), a folyó a Mura-menti Tájvédelmi Körzet része, a Dráva torkolata előtti rövid szakasz pedig a Duna-Dráva Nemzeti Park fennhatósága. Osztálykirándulások számára korlátozottan javasolt.

Engedélyköteles vízitúra terület! A vízitúra előtt érdemes tájékozódni a Duna-Dráva Nemzeti Parknál és a határőrségnél egyaránt!

Használható vízi járművek:

Kenu, kajak: igen

Evezős hajó: korlátozottan

Gépi erővel hajtott vízi jármű: korlátozottan

Jelentősebb tavaink

A nagyobb tavainkon való vízitúrázás lehetőségei eltérnek a folyóvízi túrázástól. Az állóvizek tulajdonságai miatt (nagy méretű nyílt víz, hullámok keletkezése, szél) a viharjelzés meghatározza a vízben való tartózkodás rendjét (HSZ). A nyílt vízben való tartózkodás során a hirtelen feltámadó szél, a szél miatt keletkező hullámok és a part távolsága más jellegű felkészülést, eszközöket (túra kenu helyett pl. tengeri kajak) és főleg odafigyelést igényelnek.

A Tisza-tó (régi nevén Kiskörei-tározó)

Mesterséges víztározó, a Tisza folyó felduzzasztásával jött létre két lépcsőben. 1973-ban első, majd 1978-ban a második lépcsőben történő a duzzasztás eredményeképpen alakult ki a mai állapot is. A tó a Tisza 440,5. fkm-e (Tiszabábolna) és 404. fkm-e (Kisköre) között húzódik, 127 négyzetkilométer területen. A tavat délről a Kiskörei duzzasztómű határolja, duzzasztása is ennek segítségével történik.

Vízitúrás szempontból Magyarország legjelentősebb tava, a kézi hajtású túrázás mellett számtalan motorcsónak, vitorlás túrázik a vízen. Mindezek mellett a Tisza-tó ország egyik legjelentősebb horgászvíze. A nagyobb tavaink közül a legnagyobb vízitúrás élet a Tisza-tavon van. A Tisza-tó nem csak nagy nyílt vízfelülettel, hanem szövevényes csatornákkal, öblökkel, ágakkal rendelkezik, partján számtalan kemping és sátorozóhely üzemel.

Részlegesen engedélyköteles vízitúra terület, a Tisza-tavi madárrezervátum területére vezetővel lehet belépni.

A tó medencékből áll, (Tiszafüredi, Poroszlói, Sarudi, Abádszalóki), ezek ún. öblítőcsatornákkal állnak a Tiszával összeköttetésben. A vízitúrás szempontból leginkább látogatott medence a tiszafüredi és a poroszlói. Ennek oka a kisebb méretű nyílt vízfelület és a nádasok, fokok nagyobb száma.

Milyen hajóval járható?

Gyakorlatilag minden hajótípussal túrázhatunk. A kajakon, kenun és evezős hajón kívül kisebb vitorlások és motoros hajókkal is járható vízterület (ez utóbbiak korlátozottan).

A Velencei-tó

A Velencei-tó Fejér megyében, Budapesthez közel fekvő természetes tó, Magyarország második legnagyobb természetes tava. Számtalan nádassal, néhány szigettel csatornákkal szagatott vízfelülete nagyszerű vízitúrás lehetőségeket ad az oda látogató túrázónak. A tó rendkívül sekély, ebből adódóan igen meleg vízű, mindezek mellett vize gyógyító hatású is. Vízmélysége miatt leginkább kisebb merülésű hajókkal járható. Vízitúrás szempontból kezd a jelentősége nőni, számtalan szervezet kínál vízitúrás programokat, szolgáltatásokat a tó partján. Kiváló terület osztálykirándulásokra, a tóparti települések mindegyikén található nagyobb méretű ifjúsági tábor, vagy kemping,

Milyen hajóval járható?

Gyakorlatilag minden hajótípussal túrázhatunk. A kajakon, kenun és evezős hajón kívül kisebb vitorlások is járható vízterület.

A Balaton.

Annak ellenére, hogy a Balaton 592 négyzetkilométer kiterjedésével hazánk legnagyobb tava, klasszikus vízitúrás szempontból nem kifejezetten jelentős vízterület. A tavon inkább a vitorlás kultúra és vitorlás túrázás terjedt el, itt tartják Európa legnagyobb tavi vitorlás túraversenyét a *Kékszalag* vitorlás tókerülő túraversenyt, partját számtalan vitorlás kikötő és klub szegélyezi, azonban a kézi erővel hajtott túrázás nem terjedt el a Balatonon. A kajakosok, kenusok és evezősök számára a nagy hullámszél és a szigorú szabályzások nem teremtenek kedvező feltételeket a túrázáshoz, így ilyen jellegű túrázással ritkán találkozhatunk a Balatonon. Ennek ellenére a tengeri kajakozás szerelmesei izgalmas tavi tengeri kajak versenyeken vehetnek részt itt a nyári időszakban, ám az átlagos hétköznapiakon vitorlásra, szörfözésre és horgászásra kívül leginkább fürdőzőkkel találkozhat az ember.

A Balatonra jellemzőek a hirtelen viharok, szélviharok, ami miatt a nyílt vízfelületen veszélyes lehet túrázni. Éppen ezért a viharjelzést minden esetben figyelni kell és figyelembe kell venni, illetve megfelelő tudás és felszerelés nélkül a part mellől eltávolodni veszélyes.

A Fertő tó

Hazánk észak-nyugati részén fekvő Ausztriába átnyúló tó a Balatonhoz hasonlóan a szélereővel meghajtott vízi járművek szerelmeseinek a vízterülete, kézi hajtású túrázással a tavon ritkán találkozhatunk.

A kenu és a kajak története és fejlődése

A kenu

Forrás: Kis Andris Eventus KenuKlub

Minden primitív népnél egyik vagy másik formájában megtaláljuk a kenut, mindig a környezet adta más és más anyagból, de mégis ugyanazon alapvonásokkal.

*Minden olyan csónakot **kenunak** nevezünk, mely mind a fara, mind orra felé élben végződik, tehát nincs tompa fara, illetőleg tükre, mint pl. a vitorlásnak. A bent ülők a haladás irányába nézve szabadon, kézben tartott lapáttal hajtják, illetőleg előre nézve vitorláznak. Súlya nem haladja meg a két ember által vihető súlyt.*

A különböző népek kenujai egymástól függetlenül, az adott viszonyokhoz alkalmazkodva, hosszú évszázadok tapasztalataiból fejlődtek olyan tökéletessé, hogy minden képzettségünk ellenére a legmodernebb kenuban is majdnem változatlanul tartottuk meg az ősi formákat. Csak az építésben és az anyag megváltoztatásában jut kifejezésre magasabb technikai fejlettségünk.

A fejlődés kezdetén nyilván egy ágaitól megfosztott fatörzs szolgált közlekedési eszközzel. Ezt a fatörzset az évek folyamán elől-hátul primitív kőfejszékkel meghegyezték. Hogy a súlyát csökkentsék, ezzel hordképességét növeljék és amellet rakódásra alkalmas helyet teremtsenek benne, a törzs belsejét kiégették, így született meg az úgynevezett **egyfa (Einbaum) kenu**. Ilyen eljárással építik még ma is kenuikat Afrika belsejének és a Csendes-óceán szigetvilágának bennszülöttei.

Az előállítás következőképpen történik. Kiválasztva a kenunak alkalmas fát, azt kivágják és a víz partjához cipelik. Itt a törzset lehántolják, végeit kihegyezik. Az egész fölé faágakból és nádból védőtetőt építenek, hogy hirtelen száradástól és repedéstől megóvják. Most kezdődik belsejének kiégetése. Ezt a munkát szakaszonként végzik, az egyes szakaszok között 3-4 cm-es bordákat (a csónaktestre keresztben álló bordák) hagyva. Amikor a törzs már teljesen kiszáradt, eltávolítják ezeket a bordákat. A törzs esetleges hasadásait gyantával tömítik és ezzel kész is az **egyfa kenu**.

Kitámasztott kenu

Az őstípushoz legközelebb áll a Csendes-óceán szigetvilágában használatos, oldalt kitámasztó úszótesttel ellátott kenu. Az egyfakenu igen könnyen billenő csónak, csak a bennszülöttek igen nagy ügyességének következtében használható. Ez az ügyesség már nem volt elegendő arra, hogy ezzel a csónakkal a háborgó tengerre kimenjenek. Az állóképesség növelésére egyetlen mód kínálkozott, egy könnyű, fából készült, kisebb oldalcsónaknak rugalmas kitámasztó gerendázattal a főcsónakhoz való

kötése. Ezeket az ún. **kitámasztott kenukat** mint evezős (lásd 1. ábrát) és mint **vitorlás kenu** is használják. Vitorlázatul gyékényből vagy pálmalevelekből fonott latinvitorla szolgál.



Kitámasztott vitorlás-kenu.
(Csendes-óceáni szigetek.)

Igen érdekes a vitorlázás technikája a fent leírt kenuval. Ugyanis a kitámasztónak mindig a szél felőli oldalon kell lennie, így fordulásnál a csónak fara és orra felcserélődik, a menetirány megváltozik.

Kanadai kenu

Kanadai típus

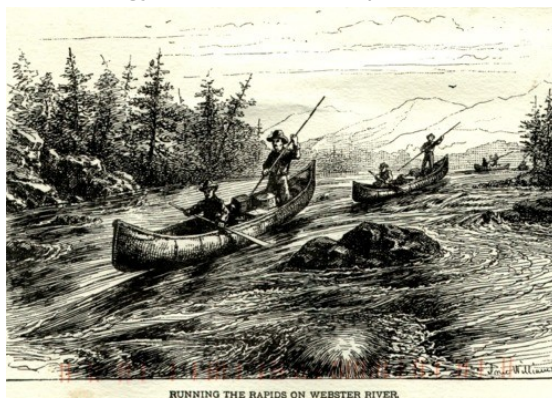
Az őstípus *második válfaja* az Észak-Amerikában élő indiánok által kifejlesztett kanadai típus. Ez a jellegzetes belvízi (tavak, folyók) kenu. Mindig teljesen nyitott. Formájára jellemző a merész kanyarulattal magasra felhúzott orr- és fartőke, és a víz felett behúzott keresztmetszet. Az indiánok **nyírfa kérgéből** készítik kenuikat. A lehántolt kérget hánccsal összekötik (fonják), ez a szövet képezi a csónaktest buráját, melyet vékony nyírlécekből hajlított sűrű bordázattal merevítenek. A tömítés itt is gyantával történik.

A hajtás a *kenu farán ülve vagy térdelve, kézben tartott lapáttal, a haladás irányába nézve történik. A kanadai kenuban* igen jól lehet csákyázni. Az indiánok vitorlát a kenukon nem használnak. Az indián kenuk formáját átvették a mi modern kanadai kenuink is. Az egyes kanadai kenu típusok használatára jellemző adat a szélesség. Ez utóbbi csökkenésével az elérhető sebesség ugyan nő, de állóképessége rohamosan csökken.

A kenuzás testhelyzete (forrás: Kis András – Eventus Kenuklub):

Ülve (térdelve) evezünk. A kanadai indiánok nyírfakéreg kenuikban, később a fehérek famegmunkálásra alkalmas szerszámaikkal készített fa kenuikban is két térdén sarkon ülve eveztek, ezt teszi a mai vadvízes kenusok egy része is. Az indiánok azért, mert a sátorban sem volt székük, miért legyen a kenuban, guggolva ingatag, a hajó alján ülve lehetetlen nagy erőt kifejteni, a fehérek azért, mert ezt tanulták az indiánoktól, és mert rájöttek, hogy a köves, zúgókkal tarkított, zabolátlan folyókon két térdén sokkal könnyebben semlegesíthető a kenu billegése, mint ülve, és egyszerűen szabályozható, hogy a súlypont, magasan, vagy alacsonyan legyen-e. Minél magasabb a kenus

súlypontja, annál labilisabb a helyzete, de annál nagyobb erő leadására is. A fehérek ezt hamar eltanulták, és mivel Kanadában nem utakat, hanem hajókat építettek a hódítók, a vadabb vizeken a két térden evezés,- olykor elől - hátul csáklózva kormányzás vált autentikus technikává. Az ülve evezés a nyugodtabb, síkvízi területeken, ill. a nagyobb, szilárdabb építésű kenukban alakult ki



Az elől-hátul kormányzás technikáját alkalmazták a hódítók és prémkereskedők azokon a teherszállító kenukon, melyeket, a Hudson öböl nyugati partján a nyugati Cree indiánok készítettek, mérete 1112 cm x 173cm volt, a kanadai Civilizáció- történelmi Múzeumban kiemelt helyen szerepel, ez a Voyageur Canoe a **kanadai nemzeti érzés alapja**.

A kajak

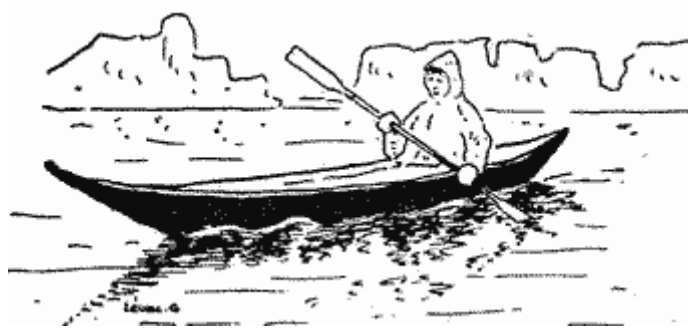
Eszkimó kajak

Az őstípus harmadik leszármazottja az eszkimó *kajak*. Az építési anyagok itt halcsont, a tenger által hozott fahulladék és állati bőr. Tömítőanyag : halzsír és faggyú.

A hajót zárt tetővel, kis beülővel csinálták, meggátolva, hogy a jeges víz befolyjon evezés közben a belső térbe. Jól tömítő fedélzettel van ellátva, úgyhogy csak a beszálláshoz szükséges nyílás van rajta. Ezt a nyílást egy külön- a derék körül jól záró - bőrrel vagy igen gyakran kabáttal kombinált zárólappal zárják el. így a kajak még erős hullámversénél is használható, mert belseje teljesen zárt. Ez utóbbi tulajdonsága igen fontos, mert hisz' az eszkimók vadászás és halászás közben kénytelenek a nyílt tengerre kimenni.

Meg volt rajta mindennek a helye, ami a vadászathoz szükséges volt. Csákja, csonthegyű szigony, karibuagancsból bunkó. A fürge vízi eszköz borítását (kb. 16 fókabőrből) évente cserélni kellett. Az oroslánfóka bőre volt a legjobb, amelyet bálnazsírral átkelve vízhatlanítottak. A hajók alakját a helyi feltételek és a vadászok igényei szabták meg. Az eszkimó kajak formái hajóépítési szempontból, a használat körülményeit figyelembe véve, szinte tökéletesek.

Az eszkimókajak igen keskeny, a félkörhöz közel álló törtvonalú keresztmetszettel bír, épp ezért igen könnyen billen; jellemző, hogy ismert európai kajak-versenyzők alig tudják használni. Az eszkimók azonban annyira uralkodnak kajakjuk felett, hogy kimászás nélküli felfordulás és visszafordulás náluk megszokott gyakorlat.



Eszkimó-kajak

A kajak hajtását az eszkimók - minden más primitív néptől eltérően - kéttollú lapáttal végzik. Ezt a hajtási módot a modern sportkajakoknál is átvették. Európában, főleg a skandináviai félszigeten és Észak-Angliában már igen régen használták sportcélokra az eszkimó kajakhoz hasonló kajakokat. A mi modern sportkajakunk első képviselőjeként mégis csak a skót **J. Mac-Gregor** által 1865. évben épített **"Rob-Roy"** nevű kajakot tekinthetjük. Még ma is mintaképül szolgál ez a kajak a jól beváló túra kajakoknak. A "Rob-Roy" főbb méretei: hossza : 4,57 m, szélessége 0,75m, magassága 0,23 m, súlya kb. 36 kg. Bár jellegzetes túraevezős kajak, mégis a kedvező hátszél kihasználására fel volt szerelve egy kis vitorlával. Lapát hossza 2,15 m, vagyis az a méret, melyhez ma hosszabb kísérletezés után újra visszatértünk.

Vízitúra történelem hazánkban

Magyarországra a túraevezést Széchenyi István „importálta” Angliából a 19. század elején. 1827-ben Bécsből Pozsonyba evezett Louise-nak elkészített kétpárevezős hajóján, amivel a magyar történelem első vízitúráját tette meg. Íme a saját maga által írt memorandum a túráról:

„Memorandum – Gróf Széchenyi, Halifax és Barneby urak Bécsben a práterbeli Lusthaustól indultak ma reggel ¼ órával 6 előtt gróf Széchenyi kétevezős kishajóján egy kormányossal – és a pozsonyi hídhöz érkeztek 23 perccel 10 óra előtt; befejezván az utazást 3 óra és 12 perc alatt. – A hajó e napon Louise-nak kereszteltetett –” (forrás: <http://www.hunrowing.hu/evezes>)

Folyóvizeink jellemzői és egy kis áramlástan

„a vizet olvasni kell”

A folyószakaszok fontosabb, általános jellemzői:

Felső szakaszjelleg: nagy esés, ez által nagy sebesség és nagy romboló hatás. A meder keskeny, bevágódott, a víz sekélyebb víz és jó vízminőség.

Középső szakaszjelleg (hazánkban jellemzően középső szakaszjellegű folyók találhatóak): A romboló-építő hatás egyaránt jellemző, a víz sebessége lassul, a meder szélesedik, a víz mélyül és természetesen a víz minőségre romlik

Alsó szakaszjelleg: nagyrészt építő hatás, lassabb vízfolyás, széles meder, mélyülő víz, szigeteketonyok keletkeznek, több ágra szakadás (delta torkolat), itt a legrosszabb a vízminőség rossz vízminőség

Folyóvizek *osztályozása*

1. Síkvizek (vízfolyás, ér, csermely, patak, csatorna, folyó, folyam)
2. Vadvíz (patak, folyó, folyam – mesterséges pálya) – hazánkban ilyen nincs

Osztályozás vízsebesség és nehézség szerint

(forrás: Vidra Vízitúra)

Az egységesítés miatt 1981-ben elfogadott és a cikkben ismertetett nemzetközi osztályozást az egész világon ismerik és elfogadják.

9 osztály van összesen, ebben van 3 síkvíz (ZW) és 6 vadvíz (WWI-VI). Ebben a jegyzetben csak a síkvizeket (ZW) tárgyaljuk.

ZW-A

Síkvíz, állóvíz, vagy éppen csak folyik. Evezni minden irányban lehet. Gyakorlatilag minden létező vízjárművel lehet az ilyen vizeken közlekedni (kajak, kenu, csónak, vízibicikli). A víz sebessége 0-4 km/h. Ilyen, mindenki által ismert vizek például: Balaton, Fertő-tó, Tisza-tó.

ZW-B

Lassan folyik. Evezni a folyásiránnyal szemben kicsit már nehezebb, de még lehet. A víz sebessége 4-7 km/óra. Kajakkal, kenuval evezhető, part mellett, a folyásiránnyal szemben csónakkal is. Ilyen a magyar folyók legtöbbször, például a Tisza.

ZW-C

Könnyen belátható vízfolyás, egy két helyen (kanyarokban, szűkületekben) felgyorsul a víz, megjelennek a limányok, kisebb hullámok. 7 km/óránál gyorsabb víz. Kajakkal, kenuval járható, nagyobb és lassabb vízjárművel itt már nem tudunk folyásiránnyal szemben evezni. Ilyen például a Rába folyónk.

Áramlástan folyóvízen

A folyók jelentős hosszanti irányultsággal rendelkeznek, és medrükben a víz, valamint a hordalék a nehézségi erő hatására a magasabban fekvő térszínről az alacsonyabb felé határozott, egyirányú mozgást végez – folyik. A felső szakaszon a folyók munkavégző képessége nagyobb, mint amit az elszállítandó hordalék igényel, ezért erősen V alakú bevágódott meder jellemzi. A középső szakaszon ez a két erő nagyjából kiegyenlíti egymást, ezért többé-kevésbé, de szabályosan kanyarog. Ez jellemző a hazánk folyóvizeire is.

Alapvető tisztázni való: a folyók bal és jobb oldalát folyásirányban állapítjuk meg. Ha a nézőpontunk megfordul, a partok elnevezése attól még nem változik. Tehát a bal és jobb part folyásiránnyal szemben NEM fordul meg!

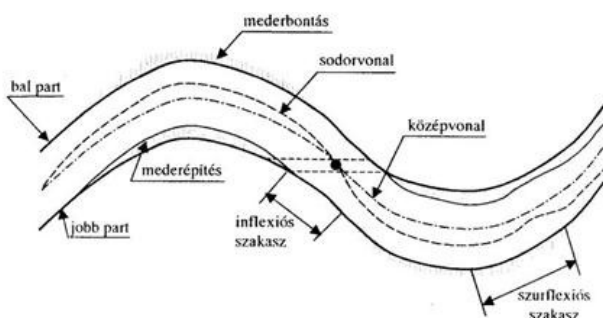
A folyóvíz viselkedése kanyarban

Folyásiránnyal megegyező irányban, a kanyarodó folyó külső, azaz hosszabb ívén a folyó vize felgyorsul, míg az ellenkező oldalon (belső ív) a víz sebessége lassul, extrém esetben megáll/visszafordul. A vízsebesség által végzett romboló hatás miatt a külső ívben a víz mély, a part alámosott és meredek, nehezen megközelíthető, míg a belső ívben a part lapos, sekély. A folyó itt rakja le a hordalékát.

Miért fontos ez? Elengedhetetlenül fontos, hogy „lássuk” is a vizet, ne csak nézzük. Tudnunk kell, hogy viselkedik, mi történik, ha az egyik vagy másik irányba indulunk, hol evezzünk folyásiránnyal szemben, hol sekély a víz és hol mély. Egy borulásnál pl. értelemszerűen a könnyen megközelíthető part felé vezetjük a bajba jutottat, nem a mély vízbe, a szakadó part irányába. Látnunk kell, hol a sodorvonal (Sodorvonal: azon pontok által kijelölt vonal, ahol a víz folyásának sebessége a legnagyobb.), ez nagyban segíti a folyóvízen való haladásunkat!



Meder alakulás a folyókanyarban (bal)



Sodorvonal és part jellemzők egy folyószakaszon)

A folyóvíz viselkedése szűkületben

Ha a folyóvíz szűkülethez ér, az áramlási sebessége felgyorsul (folytonossági törvény). Nyilván, hiszen a víz mennyisége nem változik, ugyan annyi víznek kisebb helyen kell áthaladnia, ezért mindezt gyorsabban teszi. Ha látjuk, hogy szűkület következik, készüljünk fel erre. Ilyen pl. hidak alatt a pillérek között, esetleges csöveken való áthaladáskor, vagy természetes szűkületeknél.

A folyóvíz viselkedése akadállyal való találkozáskor

Ha egy folyóvíz olyan akadályba ütközik, mely az útját részlegesen elzárja, akkor a víz a legkönnyebb irányban ezt az akadályt megpróbálja kikerülni. A kikerülés irányában a víz sebessége általában felgyorsul, míg az akadály mögött limány (víz visszafolyás) illetve akár álló víz keletkezik. Tipikus ilyen pl. a merőleges kövezés (sarkantyú), mely a partra közel merőleges, és változó hosszban benyúlik a sodorvonal irányába. Ennél erősen érezhető a víz felgyorsulása (hisz szűkül a meder), illetve a sarkantyú mögött az erős limány hatás.

Ilyen lehet még a hídpillér, mely mögött szintén találunk limányt (ugyan nem annyira érezhető módon).

A természetes akadályok (bedőlt fa, mederben maradt fa csonk) szintén változtathatnak a víz folyásán, ezek irányán. A mederfenékbe dőlt fa kifejezetten veszélyes (lásd. Rába folyó)

Víz alatti kövezések és a zúgók/bukók

Főleg a Szigetközben jellemző vízszabályozási műtárgy az a típusú keresztgát, mely a vízfelszín alatt zárja keresztbe a folyó útját, ezek feladata a víz felduzzasztása. A meder ebben az esetben nem kereszt, hanem függőleges irányban szűkül (tulajdonképpen emelkedik a mederfenék), a víz folyása ebben az esetben is felgyorsul, a „láthatatlan gát” után sokszor látványos vízszint csökkenés láthatunk, mindezt nagy méretű állóhullámok követik (a mederfenékről „visszapattanó” víztömeg az oka). Az állóhullámok fordított V alakban jelzik a víz útját, a V csúcsa után jellemzően mindkét oldalon találunk limányt.

A folyóvíz viselkedése szélben

A víz folyásirányával párhuzamosan, de az iránnyal ellentétes irányból fújó szél akár extrém méretű hullámokat kelthet a folyóvíz felszínén (Lásd: Duna, déli szél)



A Duna Vác előtt

A BIZTONSÁGOS VÍZITÚRÁZÁSRÓL

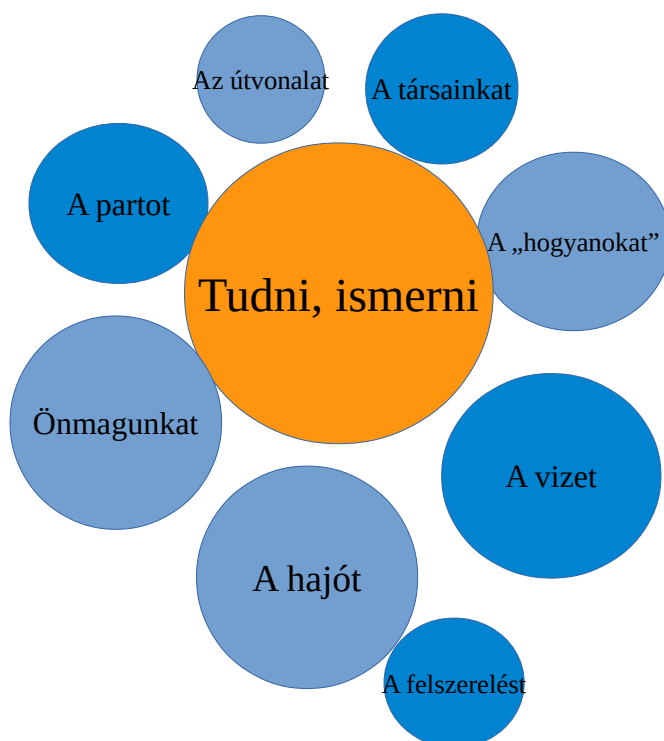
Egy kis „pszichológia” a túrázók szemszögéből

Ez a bekezdés eredetileg olyan túrázók számára íródott, akik most ismerkednek a vízitúrázással. Egy vízitúra során az emberi tényező kiemelkedően fontos. túrakísérő, vagy szervező az alábbi néhány pontból jó ötleteket meríthet egy probléma áthidalásához, vagy egy jól megfogalmazott eligazítás megtartásához

A vízitúrázást (vízi kirándulást) minden más túrázási módtól leginkább két dolog különbözteti meg:

- a víz, mint folyékony „halmazállapotú” út.
- az eszköz, melynek segítségével ezen az úton közlekedünk.

Ahhoz, hogy biztonságról beszélhessünk, érdemes tisztázni az emberi erővel hajtott eszközzel való vízen közlekedés alatt előforduló veszélyeket és ezek megelőzésének módjait.



A biztonságos vízitúrázás „univerzuma”

Önmagunkat

A vízi természetjárás különleges és adott esetben szokatlanul nehéz viszonyba hozza az átlagos életvitelt folytató embert a környezetével. Számptalan inger érhet a megszokott komfort-zónánkon kívül, a vízen haladva egy kenuban vagy kajakban ülve kevés a menekülési útvonal, a menekülési lehetőség egy hirtelen bekövetkező környezeti hatással szemben. Jöhet hirtelen zápor, erős szél, nyílt vízen tomboló hőség vagy éppen szúnyogok és egyéb szűrő-csípő repülő állatok támadása – ezek mind-mind az átlag ember tűrőképességén kívül állnak.

Normális viselkedés lenne a „menekülés”, kényelmesebb-komfortosabb” helyzet keresése. A vízi természetjárás során azonban ismerni kell a határainkat! Miért?

A kényelmesebb helyzet elérése néha több energiába kerül, mint „kibirni”, elviselni az – általában csak elsőre - szélsőségesnek érzett helyzetet és ezen „erőpróba” közben hamar rájön az ember, hogy a szűnyogtól nem kell pánikolni, az eső ellen nem kell azonnal elbújni, a hirtelen jött zápor ellen nem kell mindig elmenekülni. A vízen bekövetkezendő pánik, kapkodás több gondot okozhat, mint az a hirtelen kényelmetlenség, ami ellen ez irányul.

Tudnunk kell mit bírunk. Először rövid túrát, ismert helyszínen, területet válasszunk, ahol legalább kicsit otthon érezzük magunkat. Az ismerős part biztonságérzetet nyújt, tudjuk, hogy a fák mögött mi található, merre a legközelebbi lakott terület, orvosi rendelő, stb...

A hajót – az eszközt, amivel a vízen közlekedünk.

A túrát valamilyen eszközzel járjuk a vízen. Klasszikusan túrakenu az a csónak (továbbiakban legyen hajó), amit a kezdő túrázók 90%-a használ, ez bizonyult ugyanis technikailag a hosszú évek során a legmegbízhatóbbnak, legbiztonságosabbnak és a legkönnyebben „kezelhetőnek”. Az ún. sit-on-top kajak (mondjuk úgy „ráülős”) és a tengeri kajak egyre kedveltebb eszközök, ám kezelésük kezdőknek már nehezebb a túrakenunál. (ennek az oka leginkább abban merül ki, hogy míg a kenuban 3-4 ember „elpilincázik” a kajakban egyedül kell megoldanunk a problémákat). Az evezős hajók, vitorlások, motorcsónakok, engedélyhez kötött eszközök pedig nyilván más kategóriába tartoznak.

Ismerni az eszköz tulajdonságait és hajtását-evezését. A hajóba való be és kiszállást, a hajóban való mozgást, a hasznos és praktikus evezés technikáját, (először) egyszerűbb kormányos mozdulatokat. Tudni kell a hajót pakolni, felemelni, biztonságba helyezni a parton.

A lényeg itt is: a biztonságérzet. Érezzük magunkat komfortosan a hajóban, amiben ülünk. Bátran mozogjunk benne, hirtelen súlypontváltozásnál ne „kapaszkodjunk” hanem irányítsuk a hajót. A fentiek tudatában válasszunk magunknak és társainknak (*ismerni a módszert*) megfelelő hajót vagy kérjünk ebben segítséget. (*ismerni a hogyanokat*)

A felszerelést

Nem elhanyagolható témakör. Megfelelő felszerelés kell a vízitúrán a partra is és a vízre is. A parti felszerelés összeválogatásában mindig segítenek a túraszervezők mert ez nagyban függ attól, hogy milyen komfortfokozatú túrára megyünk. Ha egy apartmanos, szállodás szállást veszünk igényben, nyilván más felszerelés kell, mintha egy hétig sátoroznánk valahol. A vízi felszerelés azonban minden esetben fontos, kiválasztása nagy odafigyelést igényel: védjen a naptól, a széltől, a hidegtől és az esőtől. Legyen praktikus, ne lógjon, ne zavarjon úzásban, evezésben.

Nagy melegben védjen a naptól, akkor is, ha használunk napkrémet. 5-6 óra alatt nagyon le lehet égni a vízen. Nagyon jó a technikai, evezős feszülős hosszú ujjú fehér póló, egy esetleg nem túl lezser ing. Jó ha gyorsan szárad. Nadrágnál fontos, hogy érjen térd alá, mert kenuban ülve (ez nyilván leginkább kenura igaz) a rövid nadrág nem védi a combunkat a naptól – az egyik leggyakoribb leégés a vízitúrán a comb-égés. Legyen jó napszemüvegünk is (amennyiben hordhatjuk)

Egy jó vízhatlan tárolóban (hordó vagy speciális túrzsák) legyen pót mindenből! A mobiltelefon legyen vízhatlan tokban, akkor is, ha egyébként víz vagy cseppálló. (ip67 vagy ip68 sem mindig elegendő). A tárolót szabályosan zárjuk le, félig bezárt hordó nem véd semmitől. Ki kell-e kötni a hordót, zsákot? Nagy sodrású vízen nem praktikus ha egy felborult hajóról kikötve lóg mindenféle „cucc”. Okozhat gondot a kenu mentésénél az akadályokba belegubancolódo felszerelés, ezért érdemesebb inkább hagyni, had ússzon amerre akar, később össze lehet szedni a felszerelést.

Különösen fontos a lábbeli: a papucs nem jó, mert csúszkál benne az ember lába, partra való kiszállásnál, kenucipelésnél, sárban járkálásnál nem praktikus és még veszélyes is lehet (nem is beszélve arról, hogy ezek a lábujjközös papucsok nem élik túl ezeket a műveleteket). **A gumicsizma életveszélyes**, két vízzel teli csizma 5-5 kg, 10 kg-al a lábunkon nehéz úszni. A szörfcipő, bűvárcipő, jobb minőségű vízálló szandál nagyszerű választás, kényelmes és időtálló is!

Hidegben használjunk *neoprene* ruhát, zoknit, cipőt. Nagyobb sportaruházakban könnyen beszerezhető és nagyon praktikus tud lenni esetleges vízbe esés esetén. (jó próbáljuk fel, mert általában a neoprene ruhák nem kenuzásra, kajakozásra vannak szabva, ezért a rendszeres mozgás kidörzsölheti a bőrünket, egy kevésbé kényelmes kezes-lábas ruhában)

Esőkabát legyen normális, a 200 Ft-os kabátok nem kabátok. Kedvenc sportaruházunkban biztosan találunk olyan vitorlás kabátot, ami néhány ezer forint, rendes kapucnija van (összehúzható, nem fújja le a szél unos-untalan) és valóban vízálló.

A vizet

fogalmak, melyekkel legalább tisztában kell lenni: hegymenet, völgymenet, limány, bedőlt fa, műtárgy, bal kéz, jobb kéz :)

Ez egy összetett és bonyolult témakör. Nagyon mély áramlás és vízrajzi „ismeretterjesztés” nélkül általánosságban elmondhatjuk, hogy két nagy kategória van a túrázásra használható vizeinken: a folyó és állóvizek. Mindkettőnél más-más állandó és meglepetésszerű veszélyforrásokra számíthatunk. Ne gondoljuk, hogy kizárólag a kormányos számára fontos témakör ez. Minden vízen járó számára fontos, hogy az alapvető vízi-ismeretei meglegyenek.

Folyóvíznél a víz sebessége és az áramlása miatt kialakult akadályok jelenthetnek veszélyt. Fel kell tudni ismerni a víz folyásának jellemzőit, tudni – érezni, hogy milyen irányba haladna a víz a hajónkkal, ha nem a mi kezünkben lenne a kormány.

„Olvasni” kell a vizet. (olvasni: a gyakorlott vízen járók szóhasználata arra, hogy valaki nem csak nézi a vizet, hanem a víz jellemzőit fel is ismeri és ebből következtetni tud)

A **kanyarban** (a folyás irányába nézve) a *kanyar külső ívére* „szorul” a víz, a hajót vagy vízbe borult legénységét mindenképpen abba az irányba sodorja. A vízbe lógó, víz alatt megbújó akadályok a külső íven veszélyt jelentenek, ezeket mindenképpen fel kell ismerni, észre kell venni és el kell kerülni.

A kanyar *belső íve* ehhez képest a béke szigete, ott általában lassú vagy álló vízzel találkozhatunk. Borulás, veszély esetén tudjuk ezt és oda igyekezzünk.

Akadályon (műtárgy vagy természetes, vagy mesterséges akadály) után megtörő, lelassuló víznél alakul ki a limány (folyás irányával ellentétes irányba, mondjuk úgy visszaforduló víz), ami tökéletes hely biztonságos megállásra, kikötésre, „menekülésre”.

Hegymenetben (felfelé) evezve a kanyar belső ívét célozzuk, ahol a lassú víz (limány) „lakik”. Kihasználjuk az akadályokat, hogy megbújva lassan haladjunk feljebb. Többet ésszel, mint erővel...

Kikötésnél folyásiránnyal szemben kötünk ki mindig, ezzel megakadályozzuk azt, hogy a hajónkat a víz nyomása a partra „erőltesse”. Ez akár balesetveszélyes is lehet, de mindenképpen kellemetlen a part mellett a vízbe esni, felborulni.

Hajóúton, nemzetközi hajóúton (Duna, Tisza leginkább hazánkban) számítani kell nagy hajókkal való találkozásra, így minden esetben – ha lehet – a bójákkal jelzett hajózási úton kívül haladjunk. Ha hajó megy el mellettünk, számítsunk a hullámaira, melyek normál esetben merőlegesen érkeznek a mi hajónkra. Húzódjunk partközelségbe és forduljunk rá a hullámokra merőlegesen. Ez elsősorban bizonytalan, kezdő evezősöknek ajánlott, de mindenképpen érdemes megfontolni mindenkinek.

Állóvízen, tavon más veszélyekre kell számítanunk. Itt általában a *hullámozás* és a *szél* lehet a legfőbb veszélyforrás, a nagy nyílt vízfelületeken ezekre mindig számítanunk kell. Nem elhanyagolható a nagy parttól való távolság, mint veszély sem. Még a legnagyobb folyónkon, a Dunán sem tudunk néhány száz méternél jobban eltávolodni a parttól, ám a túrázható tavainkon ez könnyen előfordulhat. Ebben az esetben egy borulás pl. a Velencei-tó közepén, parttól távol akár egy órás úszást is jelenthet a part irányába, vízzel telt hajóval – hacsak nem vagyunk képesek visszamászni a felborult hajóba vagy nem kapunk külső segítséget. (vagy nem vagyunk annyira gyakorlottak és felszereltek, hogy a hajóból kimerjük - pumpáljuk a vizet) A *viharjelzést* minden tavon (már ahol van) maximálisan figyelembe kell venni. Ne zavarjon meg, ha éppen szép idő van, egy balatoni vihar hirtelen jön és akkor már nehéz „menekülni”.

Nagyobb tavainkon saját hajózási szabályzat „él”, azt mindenekeelőtt pontosan és precízen ismerni kell! Ezt a hajózási szabályzat külön taglalja.

A „hogyanokat”

Szintén összetett témakör, a módszer alatt érthetjük a túrázás megszervezésének „hogyanjától” kezdve a vízen haladás és akár mentés technikáját is. *Kezdő, bizonytalan túrázók számára a legfontosabb: hogyan jusson el úgy egy vízitúrára, hogy a lehető legnagyobb biztonságban legyen végig a túra során és a legjobb emlékekkel térhessen haza?*

Első hogyan: Ha bizonytalanok vagyunk, kezdők vagyunk, kérjük a gyakorlottak segítségét, **csatlakozzunk túracsoporthoz, egyesülethez vagy keressünk túraszervező vállalkozást**. Erre jó módszer az internetes keresés, illetve lemehetünk, felkereshetünk helyi klubot-egyesületet egyaránt.

Ha csoportosan túrázunk (először mindenképpen legyen így) pontos információkkal keressük fel és lássuk el a csoport vezetőjét, szervezőjét magunkról. Kik vagyunk, milyenek a tapasztalataink, eveztük-e már, ha igen, mennyit, stb... Túraszervező vállalkozásoknál bevett módszer az, hogy eleve olyan jelentkezési lap van, amiből ezek az információk kiderülnek.

„egy hajóban evezünk”

Második hogyan: Hogyan viselkedjünk a túrán? Az „egy hajóban evezünk” mondás elnyeri értelmét a közös vízitúrázásnál. Az egy hajóban ülők, a legtapasztaltabbra hallgatva mindent meg kell tegyenek azért, hogy a hajó biztonságosan, a tervnek megfelelően haladjon célja felé. A hajóban ülők között nincs helye sértődésnek, vitatkozásnak, intrikának, legyen az a valaki teljesen kezdő, vagy vén „tengeri róka”. Kezdőként figyeljünk, kérdezzünk és próbáljuk meg elsajátítani a technikát, legyen az a vízén haladás vagy a tábori élet technikája.

Ha van vezetőnk, hallgassunk rá, ne kérdőjelezzük meg döntéseit (persze azért a józan eszünkre hallgatva), nézzük merre megy, mit és hogyan csinál. Ha hibázik, ne vessük a szemére, fogadjuk el tévedéseit – abban az esetben, ha viselkedésével ezt kiérdemli. Balesetnél ne kotnyeleskedjünk, várjuk és tartsuk be az utasításokat.

Ha parti kíséretünk is van, legyünk segítőkészek, csomagjainkra ügyeljünk ,segítsünk a pakolásban, főzésben egyaránt. A parti kíséret nagy biztonságot nyújt a vízitúra során.

Gyakorlottabbként, egyedül túrázva vagy kis csoportban túrázva készüljünk fel megfelelően legyünk saját magunk vezetői. Ez az írás ezt a „szintet” már nem tárgyalja.

A társainkat.

Az első, kezdő időszakban praktikus csoportos vízitúrán részt venni. Egy ilyen alkalommal lehet igazán megismerni a klasszikus vízitúrázás szépségeit és persze az sem elhanyagolható, hogy a „kezdetleges bénázásnál” van kire (kikre) számítanunk.

Fontos azonban az is, hogy ha kezdőként szintén kezdőkkel túrázunk, olyan társakat válasszunk magunk mellé, akik tisztában vannak a vízitúrázás sajátosságaival (leginkább az első fejezetben taglaltakkal), nem egy kényelmes szállodás-medencés programra számítanak és a túróképességük is ennek megfelelően „fejlett”. Mi ennél többet nem tehetünk, a vízén való csoportos túrázás technikáját, az összetartást és egyebeket a gyakorlott túravezetőnek kell megmutatnia és megtanítania.

Annyit azért mi is segíthetünk magunkon és a vezetőnkön, hogy a társaink ismert tulajdonságait belekalkuláljuk a csoportbeosztásban (már ha van ilyen) illetve segítünk a vezetőnek az információk megosztásával. Több „*antisportembert*” ne ültessünk egymás elé-mögé kenukban és ezt óvatosan

közöljük is a túravezetővel. Természetesen ugyan ez fordítva is igaz – a jellemzően ügyeseket pedig javasoljuk „bevetésre”.

Az útvonalat

A túra útvonalát akkor is érdemes ismerni, előre felkészülni belőle, *ha nem mi vagyunk a vezetők*. A biztonságérzet nagyon fontos és egy-egy térképről ismerős tereptárgy felismerése igen megnyugtató tud lenni túrázás közben. Mindezek mellett ha bármilyen probléma, fennakadás miatt egyedül maradnánk, ezek az információk nélkülözhetetlenné válhatnak. Az útvonal vízi részét igen részletesen a vezetőnek kell ismernie, ám mi is készüljünk fel időben!

A partot

A part ismerete alatt leginkább azt értjük, hogy a megálló és pihenőhelyeken mi vár ránk? Mi a neve a megállóhelynek, éjszakázóhelynek, mik az elérhetőségei, mit lehet a közelben vásárolni, hol az orvos, az ABC, a kocsmá... Ez a biztonságérzetünk mellett a komfortérzetünket is javítja. Semmiképpen sem javasolt rögtön az elején a „látatlanba” megindulni, vadkempingezni vagy a vak szerencsére bízni az éjszakázóhelyüket. Válasszunk egy kényelmes sátras szállást biztosító túrát, ha mindenképpen több napos túrát szeretnénk tenni.

A túravezető

Fentebb megtárgyaltuk a túravezető jogi státusát, ám a hétköznapi szóhasználatban ez a kifejezés az elterjedt és érthető, ezért ebben a jegyzetben is ezt fogjuk használni!

A vízitúra-vezető jellemzői

1. *Túravezető nem lesz, hanem születik.*
2. *A jó túravezető mindig kíváncsi gyerek marad.*
3. *A túravezető szereti a rendet és átlátja a káoszt.*
4. *A túravezető mindig szem előtt tartja, hogy a jó élmény a legfontosabb*
5. *A túravezető mindig kéznél lévő személyi számítógépe, a feje, jövőbe látó programmal is rendelkezik.*
6. *Túravezető felszerelése, mindig a lehető legjobb kell, hogy legyen, példát kell mutasson és megbízható kell, hogy legyen.*
7. *A túravezető, szigorú tanár, kedves apa, és játékos gyerek is egyben.*
8. *Sok év kemény munkája, sikeresen vezetett túrák tömege, útközben megismert emberek százai és az el nem idegenítő élmények tárháza... ez mind építőanyag a következő túrára.*

Egyéniség kell, hogy legyen, lehet halk hangú, lehet ordító, lehet szép, és lehet csúnya is, egy a legfontosabb, hogy legyen kisugárzása. a többiek felnézzenek rá, el tudja magáról hitetni, hogy minden körülmények között ura a helyzetnek, minden problémát megold.

A túravezető az egyik „legértékesebb személy” a túrán mivel mindent Ő tud, ezért magára nagyon kell vigyáznia és mindezt úgy kell elérnie, hogy a többiek ebből semmit ne vegyenek észre.

Mindenen rajta kell, hogy legyen a szeme, a hajó beosztásán, a főzésen és étkezésen, a sátrak helyes felállításán, egyszerűen **MINDENEN!** Jó emberismerőnek, jó probléma megoldónak, jó orvosnak, szakácsnak, egyszerűen egy „egy majdnem tökéletes embernek” kell lennie.

Mindig elsőnek kell felkelnie, és természetesen utolsóként kell lefeküdni! Ez fontos, mert a parton történt dolgok nagyban befolyásolják azt ami a vízen történik. Fel kell ismernie az adott helyzetnek megfelelő lehetőségeket, és maximálisan ki is kell aknáznia őket. Ki kell választania a megfelelő segítőket, bizalmat kell sugározni, el kell hitetnie, hogy csak velük együtt tudja az akadályokat leküzdeni, hogy a közös munka az egyetlen jó megoldás. Ez egyébként a legtöbbször igaz is!

Lehet, hogy most úgy érzed, nem tisztességesek ezek a mondatok, de el ne feledd: az *ügy* a legfontosabb! Az ügy pedig maga a vízitúrázás szépsége és az, hogy minél több és több embert nyerjünk meg ennek az ügynek. Senki nem mehet haza a túráról úgy, hogy rossz élményekkel távozik, mert ez árt leginkább az ügynek!

A túravezető felszerelése, ha lehet, legyen a legjobb. Ne feledd, sokan követni szeretnének majd, ezért ebben is mutass jó példát! Hajód mindig legyen tiszta, benne a felszerelés szépen elrendezve. Adj magadra! Az eveződ legyen a lehető legjobb: a Dunán és hazai vizeken legyen épített falapátod, vadvízen legyen erős, strapabíró vadvízi. Mindig legyen nálad pót lapát! A saját felszerelésedben hiba nem lehet, de el ne feledkezz el a többiekről sem: a túravezető felszerelése, több vízhatlan esőkabátból, meleg pulóverekből, több pár zokniból, több elemlámpából kell, hogy álljon, hátha valaki otthon felejt valamit!

(Perehály Pál Adorján)

Lista partra (gépjármű kíséret esetén) és vízre.

Sátor (jó minőségű, hisz sokszor fogod összerakni és szétszedni) + alátétfólia + pót cövekek, **Hálózsák**, **Egészségügyi felszerelés**, **Főző felszerelés**, bogrács, **Balta**, fűrész, machete: bedőlt fák kiváló ellensége. A fűrész a víz alatti, a machete a víz feletti munkák kiváló eszköze, Valami egyszerű **szerszámos láda**, **Elemlámpa**, **fejlámpa**, **Óra** (vízhatlan), **Térképek**, útikönyvek, szótár (külföldre), Ruha (ez nyilvánvaló, nem térnénk ki rá), **Kalap**, kendő!, **Neoprene ruha** (zoknival cipővel), Hideg vízből mentés is a te dolgod, ha rossz az idő, vedd fel inkább, mert Te leszel, akinek vízbe kell mennie, **Vízhatlan zsák**: jó minőségű, vastag anyagból, **Vízhatlan telefon**: (IP67 minősítésű lehetőleg) + külső akkumulátor. *Mindig elérhető kell légy!!*, **Kés**: éles, strapabíró. Vízre keress olyat, ami úszik (búvárkés), Kötél, dobókötél (dobózsák). Ezzel ne spórolj, kötél mindenhez kell!, Mentőgyűrű, mentőpatkó: a kenuban elfér, ha valaki vízbe esik, egyszerűbb odadobni neki!

Vízhatlan zsákok tartalma

Pót ruha (másnak is jusson), EÜ felszerelés + hőtartó fólia, Calcium, fenistil ampulla, Kés, Telefon, Csoki, szőlőcukor, Térkép, Elemlámpa (pót elemmel, izzóval), Naptej, Pénz, iratok!

A vízitúra tervezése

A vízitúrákat, csakúgy, mint a többi túrát is, három, egymástól élesen elválasztható nagy részre lehet osztani. Az első az *előkészítés*, a második maga a *túra levezetése*, a harmadik a szálak elvarrása, a *túra befejezése, utómunkálatok*.

Az előkészítés

A túravezetővé válás első lépése lehet az, amikor olyan helyzetbe kerülünk, hogy vízitúrát tervezhetünk. Ez már önmagában nagy megtiszteltetés! Tervezni nem tud egyszerre több személy, ha egy csapat megbízik bennünk abban, hogy megtervezzük több ember nyaralását, az már egy jó indító löket lehet ahhoz, hogy túravezetők legyünk. Nem biztos, hogy a vízen is mi magunk leszünk a vezetők (főleg első alkalommal), de a túra megszervezője mindig vezető szerepet fog a csapat és a vízen dolgozó túravezető szemében is betölteni.

Éppen ezért legyünk nagyon körültekintőek, többször ellenőrizzük át saját munkánkat, számoljuk át a számolni valót és térképeket tanuljuk meg kívülről.

A tervezés

Sok kérdésre a választ a online leírásokban és a speciális vízitúra térképeken találunk.. Ma már kiváló és részletes útleírásokhoz tudunk hozzájutni, a térképboltokban pedig minden nagyobb magyarországi folyóról kaphatunk térképet. Érdemes papír térképeket hordani magunkkal GPS mellé.

Mások túraleírásaiban általában szakaszokra bontott túraútvonalat adnak meg. Ezt saját ritmusunkra, saját igényeink alapján át is alakíthatjuk. Jó tudni, hogy a térképek nem nagyon jelzik a part tulajdonviszonyát, ami néha bizony kisebb kellemetlenséget okozhat. Mire gondolunk itt? A jó és rossz kiszállóhelyek, kényelmetlen kikötési pontok, szakadópart, fás-erdős részek nincsenek a sima térképeken jelölve, pedig ezek fontosak a túra során. Ahogy ez sem, a legtöbbször a vízen szembe jövő veszélyes pontok sincsenek a legtöbbször részletesen jellemezve, ezért ezekről a helyekről érdemes külön tájékozódni. (pl. műtárgyak, zúgók, veszélyes kanyarok, stb...)

A csoport akinek szervezel

Vedd figyelembe a csoport összetételét, gyakorlatilag ez dönt el mindent! Más az igénye egy homogén korosztályú egyetemistákból, felnőttekből álló csoportnak, egy általános iskolás osztálynak és egy

családokból álló csoportnak is. Más az a napi táv, amit a csoport meg tud tenni. Kezdő szervezőnek ezt nehéz megállapítani, később belejön az ember.

Elsőre tervezz napi max. 3-4 órás evezést! Ezt még több napon keresztül is bírja az ember, függetlenül attól, hogy milyen gyakorlattal, erőnléttel rendelkezik .

Ne feledd: a vízben töltött idő és az evezés ideje nem egyezik meg! 3-4 órás evezéshez kell legalább egy óra pihenő (ez általában eloszlik), így a 3-4 órából 4-5 óra lesz. Mindig a leggyengébb „láncszemet” vedd figyelembe. Ne feledd: mindenkinek jól kell éreznie magát.

Egy példa

Ha 10 órakor indulsz el és a táv, amit meg kell tenni 4 óra megállás nélküli evezésre van, akkor pihenővel, kisebb – nagyobb megállókkal is 3-4 körül tudsz kikötni. Furcsán hangzik ez, de mindig közbejön valami.

Amit mindenképpen tudni kell:

- *Lehet-e nomád éjszakázóhelyet beiktatni a túrába?*
- *Hajlandó-e mindenki saját maga vinni a felszerelését?*
- *Vannak-e különleges igények*
- *Van-e olyan egészségügyi problémával küzdő, akire figyelni kell, a túra során a betegsége problémát okozhat, amit kezelni kell.*
- *Vannak-e kis gyermekek? (8-10 éves kor alatt)*

A fenti dolgok lényegében meghatározhatják az egész útvonalat és a túra menetét.

Különösen fontosak a gyerekek. Bizonyos korig (jellemzően 10-12 év) a gyerekek nem tudnak sokáig a fenekükön ülni, fáradtak, nyugtalanok lesznek. Ha egy ilyen korú gyerkőc is van a túrán, válassz olyan útvonalat, ahol van lehetőség megállni, kiszállni a hajóból. Nem baj, ha a megállónál van játszótér, büfé, mosdó!

Ha nem lehet nomád megállóhelyet beiktatni, máris könnyebb a dolgunk: keressünk kempingekkel bőven ellátott folyót!

Eszközök kiválasztása

Amennyiben nem saját, hanem bérelt hajókkal túrázunk, érdemes jól átgondolni, hogy milyen eszközöket választunk. Ismerni kell a csoport összeállítását, meg kell kérdezni, akár előre, hogy ki kivel szeretne egy hajóban evezni? Javasolt 4-5 személyes túrakenukat bérelni. (szélesebb folyóvízen ott ahol

kevés az átemelés lehet 5-6 személyes kenu is) A 4 személyes túrakenu akár 2-3 személlyel is jól mozgatható, átemelhető, de stabilitása miatt akár 4 személy alatt is biztonságos lehet, ám a teljes „feltöltést” mindig jól át kell gondolni, s lehetőleg el kell kerülni. Hajó számban érdemes felül tervezni!

Van néhány ökölszabály, amit be kell tartani:

- A hajóban ülő túrázóknak a saját kenujukat el kell bírniuk. Mind az átemelés, mind a pakolásnál, evezésnél, kikötésnél is fontos ez.
- Minden hajóban kell, hogy legyen egy tapasztalt kormányos. Ez iskolai csoportoknál kiemelkedő fontosságú! A kormányos legyen nagykorú (a Hajózási Szabályzat min. 16 életévet ír elő, de legyen ez 18)
- Ha lehet, minden hajóban üljön legalább egy fiú!
- Családokat, ha lehet, ne válassz szét!
- Egy kenuban ne legyen 2 gyereknél több! Ideális a 2 felnőtt 2 gyerek felállítás, persze amennyiben 4 személyes vagy nagyobb kenukról van szó
- Mindig legyen üres beülő, kenukat sose töltsd tele (tehát egy 20 fős csoportnak ne 5 hanem 6 kenuat kérj. Megéri.)

A túravezetői hajó ilyen szempontból egyedülálló: a túravezetőn kívül maximum egy ember üljön a hajóban, egy tapasztalt jó evezős, aki feltalálja magát és van tapasztalata a vízen. Ne feledd! A túravezetőnek kell a problémákat megoldani, oda kell tudnia evezni mindenhova. Semmilyen körülmények között NEM BORULHAT FEL!

Amennyiben gondoskodni kell a *csomagszállításról* parton, szállító autót kell szereznünk, illetve embert, aki ezt vezeti, vállalja a csomagok szállítását és *vigyáz is rájuk*. Csak rendkívül megbízható embert válasszunk erre a feladatra és olyan autóval, ami műszakilag rendben van. Nincs annál kellemetlenebb, amikor a kikötés után nincsenek a csomagjaink a parton. A rendkívül fontos parti személyzet munkájáról később bővebben írunk,

Az útvonalbejárás – avagy „expedíció”

A könnyebb részen, az útvonal és az előzetes táborhelyek kijelölésén túlestünk. Most sokrétűbb feladat következik: *az útvonal bejárása*. Ha van időnk, válasszuk a legélvezetesebbet: az *expedíciót*. Erre a túrára harcedzett társakat válasszunk. Szereljük fel magunkat térképekkel, a szakkönyvek jó tanácsaival, a lehető legjobb túrafelszereléssel, no meg némi pénzzel és hajrá.

Az expedíció alatt rövid vízi távokat evezve megismerjük a vizet, annak nehézségeit és a partot is természetesen. Így pontosabban, személyes tapasztalatokra alapozva tudjuk meghatározni a legoptimálisabb lehetőségeket.

Jó tanácsok

Ismeretlen vízen ne kockáztass, veszélyesebb pontok (pl. zúgó, híd, bedőlt fás szakaszok) előtt köss ki, nézd meg partról gyalogosan, mert sosem tudni, mi vár rád a „másik” oldalon) Út közben vezess naplót! Térképen jelöld meg a veszélyes, érdekes pontokat, írd fel a fontosabb

címeket, telefonszámokat! Sokat segít egy videokamera a későbbi, többieknek tartott beszámolóknál és így a naplóírással sem kell vesződnünk! Ebben az esetben - ha lehet - válasszunk sportkamerát! Kössünk ki minél több helyen, ne csak az előre eltervezett megállóhelyeken. Ki-ki kukkantva a partra jó ismereteket szerezhethünk az útvonalról

Ha kevés az időnk, be lehet járni az utat gépjárművel is. Ennél a formánál viszont a parttól nem látható vízi szakaszok a későbbiekben gondot okozhatnak. Ha a bejárásnak ezt a formáját választjuk, a lehető legtöbbször próbáljunk lehajtani a vízpartra. A túraútvonalak településein valószínűleg sokan ismerik a vizet. Őket is próbáljuk megismerni. Érdeemes betérni egy kisvendéglőbe, kocsmába, megkérdezni a horgászokat, a vizet járó helyieket.

Feladatuk még, hogy, az útba eső településeken felkutassuk, az orvosi rendelőt, címét, telefonját, legrövidebb elérhetőségét, stb. Meg kell ismernünk az élelmiszerboltok nyitva tartását, választékát, főleg a kisebb falukban probléma egy idegen nagyobb csapat jelenléte, hiszen a falu boltjaiban általában annyit rendelnek, ami a falu szükségleteire elég. A település kulturális lehetőségeit is ismerjük meg (Múzeumok, várak, csoda-parkok, stb.), különösen azokra az eseményekre gondolva, melyek egybeesnek a túra ottlétének idejével. (pl.: Falunap). Szerezzünk barátokat!

Fontos szempont, az autókval kapcsolatos információk gyűjtése is: Tudni kell, szerviz, gumijavító, lakatos, benzinkút, címét, telefonját, nyitva tartását. Szerencsénk van, ha olyan autóval tudunk dolgozni, amit meg tud szerelni egy kisvállalkozó is.

Ha a kettőt ötvözni tudod, azaz a vízen lévő, és a kísérő autó együttesen „dolgozik” akkor a folyamatos telefonos kapcsolat miatt időben tudsz alkalmazkodni egy váratlan helyzethez, azaz a túra bejárása igen lerövidülhet időben is. A legjobb útvonalbejárás, főleg, ha gépjármű is kíséri majd a csoportot, a kettő kombinálása. Az evezős csapat naponta többször referál a víz állapotáról a szárazföldiek pedig a part és a táborhely elérhetőségéről. A végső szakaszokat a kétféle bejárás optimalizálásával állapítsuk meg.

A költségvetés

A költségvetés megállapításánál erősen latba esik a leendő vízitúra komfortfokozata

- Kísérő kocsit viszi a túrázók felszerelését?
- Saját vagy bérelt vízi felszereléssel zajlik-e a túra? Van-e „hivatásos” vízi-túravezető?
- Minden megálló fizetős szálláshelyen lesz?
- Étteremben/kempingben előre megrendelt étkezést választunk vagy saját magunk főzünk?
- Szárazföldi programot tervezünk-e?

Ezek az igények mind többletköltséget okoznak. Részben azért, mert a kiszolgáló személyt/személyeket, a járműveket ki kell fizetni, részben pedig azért mert a kemping és a rendelt étkezés borsos felárat jelentenek.

A túrán levő hölgyeknek, leányoknak, gyerekeknek azonban hosszabb túrán mindenképpen érdemes legalább 3-4 kempinget beiktatni a kulturált tisztálkodási lehetőségek végett.

A *bérelt hajóknál* az alábbi tényezőket kell figyelembe venni: mennyibe kerül egy hajó? Van-e mennyiségi kedvezmény? Kell-e a többi felszerelésért is fizetni? (hordók, mentőmellény, stb....), mennyibe kerül a hajók induló helyre és visszaszállítása?

Jó tanácsok

A vízterülethez közeli bérbeadót válassz, és figyelj oda, hogy a hajózási szabályzat szerinti megfelelő felszerelést (mentőmellény, lapátok, kötél legalább...) is adja-e. A vízben a rendőr nem lesz elnéző. A hajókat a szállítás után még a parcon az indulás előtt nézd át, a hibákat a bérbeadóval közösen jegyezd fel, később ebből ne legyen gond. Pót lapátot és mentőmellényt is kérj! A megérkezés idejét és pontos helyét is tudasd a szállítóval, nekünk is és neki is jó, ha nem kell várni egymásra! Szerződést kössünk és mindig legyen nálad a vízben!

Lényeges része a túrának az **étkezés**. Az előre megrendelt étel drágább ám, biztosabb. Ahol lehet, válasszuk ezt. A közös főzésnek nagyon jó csapatépítő hangulata van, ha a csoport vállalja és összedobjátok az alapanyagot, közös munkával nagyszerű esti program lehet egy bográcsos vacsora elkészítése.

Sarkalatos pont a **szállítás, utazás** is. A mostani árak mellett majdnem teljesen mindegy, hogy bérjárművel, vagy vonattal, busszal utazunk-e. A bérelt jármű előnye, hogy nincs átszállás, és a vízparton rak ki a busz. Az alapanyagok, tábori felszerelések szállítására érdemes túraszervező vállalkozót választani. Jobban vigyáz a felszerelésre és néhány túra után már a szokásos helyeket is ismeri.

Ezek voltak a fő kiadások, melyeket nem lehet kikerülni.

Jó tanács

Lehet még fűszerezni a tábort különféle programokkal, természetesen azok is pénzbe kerülhetnek. Gondold át ezt, mert nagyon fontos a túra hangulata! A túrázók elégedettségének javítása érdekében az evezések közé iktass be egy-egy strand-, múzeumlátogatást, esetleg helyi programokon való részvételt. Ha megvan a teljes költségvetés, annak 25-35%-át nem várt kiadásként hozzá kell adni. Az ezzel a költséggel megnövelt összeget el kell osztani a várt, vagy valós résztvevők számával és már lehet is hirdetni a tábort.

A túra kiírása, meghirdetése

Egy vízitúra lehet *zárt*, csak egy csoportot célzó (pl. iskolai osztályok), vagy lehet *nyílt* túra. Könnyebb a helyzetünk, ha azonos érdeklődésű, felkészültségi szintű személyek alkotják a csoportot, viszont sokszínűbb, ha több felől érkeznek a résztvevők. A túra lehet része egy felkészülésnek, de lehet a végcélja is egy felkészülési szakasznak.

A kiírásnak van néhány szabálya, hogy a későbbi félreértéseket elkerüljük:

- A **túra célja**: itt határozzuk meg az imént említett célokat, feladatokat. Pontosan körülírjuk az elérendő célt és a terveink szerint hozzá vezető utat. A későbbiekben ehhez tartani is kell magunkat.
- A **túra útvonala**: honnan evezünk hova, a szálláshelyeket is meg kell adni
- A **túra ideje**: mettől meddig tart a túra. A ki-és beszállások, a tábor elérhetősége térben és időben.

- Az **indulás-érkezés ideje**: az utazástól függően a beszállás, illetve – egyéni utazás esetén – az alaptábor helye és a bejelentkezés ideje. Megérkezésnél szintén meg kell határozni ezeket a paramétereket, hogy az egyéni hazautazást segítsük.
- **Részvételi költség**: az előző fejezetben meghatározott költség kiírása, néhány alapszolgáltatás leírása a részvételi költség ellentételezésére vonatkozóan.
- Alapfelszerelés - mit hozzatok?: a táborozó személyes használatú felszerelése. Túrafajtatól függően tartalmazza ruházatot, ét-, illetve evőkészletet, stb.
- A **jelentkezés módja, határideje**, Felelőst/felelősöket előre kijelölve, azok adatait előre megadva. (telefon, email) A befizetés történhet személyesen, vagy átutalással. Ezeket minden helyzetben igazolni kell!
- A túra vezetője/vezetői és a szervező csapat: egy, vagy több felelős vezető neve és elérhetőségének megadása.

Jó tanács

Nem kell feltétlenül személy szerint mindenkivel kapcsolatot tartani, előre regisztrálni, praktikus megadni azt a lehetőséget, hogy egy jelentkező több személyt képviseljen. (pl: családfe vagy baráti társaság szervezője). Segítségére lesz az informatika és az Internet. Használd! Ha nem egy konkrét csoportnak szóló túrát, hanem nyílt túrát szervezel, akkor érdemes valamilyen On-line regisztrációs felületet készíteni, ahol az alapvető információkat is el tudod helyezni, illetve meg tudod kérdezni azt, ami szervezés szempontjából fontos, érdekes lehet. Számtalan ingyenes szolgáltatás áll a rendelkezésre, próbáld meg pl. a google cég rendszerét. Mindenképpen kommunikálj írásban is, az e-mail szerepe kiemelkedő a túrázó regisztráció folyamatában. Mindig minden e-mailre válaszolj legkésőbb egy-két napon belül.

A vízitúra alatt

Ha az előkészület sikeres volt, az azt jelenti, hogy a vízitúra megvalósul és teljes létszámban felsorakoztunk a parton, a megbeszélte időpontban. Az alábbi fejezet magával a túra lebonyolításával foglalkozik. *A táborba/helyszínre érkezés első és legfontosabb pontja a regisztráció.* A túra vezetőnek vagy szervezőnek tudnia kell a speciális egészségügyi problémákról, ha az nem sért személyiségi jogot. Mint például, mint epilepszia, és a különféle allergiás tünet együttesek, mint ételallergia, stb. A vegetáriánusok egy külön problémakör, előre tisztázni kell ezeket! Ezen kívül vízitúra lévén jó, ha ismerjük a gyengén úszókat!

A „napirend”

Az egész túrának és túra napjainak kell, hogy legyen egy szabályos rendje, ami kiszámítható és persze be is tartatjuk minden résztvevővel. A túra vezető vagy túra vezető példát kell mutasson ennek a napirendnek a betartásában. A napirend nem szentírás, csak viszonyítási alap. Attól el lehet, szükség esetén el is kell térni.

Az eltérést okozhatja az időjárás szeszélye, baleset, esetleg technikai eszközök tönkremenetele, borulás esetén eltűnése. Sok esetben a napirendet a túra vezető, vagy a szervező határozza meg, figyelembe véve a táv nehézségeit, esetleges külön programot.

A napirendet praktikusán a túravezető mondja el a túrázóknak. Ez az eligazítás.

Az eligazítások

Nagyon fontos része az eligazítás a vezetői munkának. Ez nem csak egy tájékoztatás, hanem egy jogi aktus is egyben, ha bármilyen probléma van a túra során, a megfelelő eligazítással jogi problémákat előzhetsz meg

Fontos része egy vízitúrának az eligazítás. Legtöbbször a túravezetőt itt ismeri meg a csoport, itt hangoznak el a túrára, a vízén való haladásra, és a szárazföldi tudnivalókról szóló részletek. A legelső eligazítás a vízitúra elején talán a legfontosabb. Hogyan csináld jól?

A **bemutató** eligazítás

- Előre megbeszélt időpontban, jóval a tervezett vízre szállás előtt hívd össze a csapat összes tagját.
- Mutatkozz be, és mutasd be a kollégáidat is, ha vannak. (másik vezető, parti személyzet, stb.)
- Beszélj a teljes túráról általánosságban: melyek a megállók, általában mennyi lesz az evezés egy nap, mi várható általánosságban vízén és parton, lesz-e lehetőség szárazföldi programra, stb.
- Beszélj az időbeosztásról, mindenki mindig tudja, hogy mikor mi fog történni, és ezt lehetőleg tartsd is be (reggeli indulás, megérkezés, vacsora ideje, stb.)
- Ha van csomagszállítás, tájékoztasd a túrázókat arról, hogy a csomagjaik hol és hogyan fognak utazni a szárazföldön (hátizsákra ne legyen felkötve semmi, törékeny, folyékony külön, matrac leengedve...)
- Beszélj a hajózási szabályzatról, a felelősség kérdéséről és az általános viselkedési normákról
- Mondd el, hogy a kormányos feladata és felelőssége a legénysége és az, hogy minden szabályos legyen a hajójában, neki kell átvennie vagy gondoskodnia a felszerelésről, illetve annak meglétéről (lapátok, mellények, kötél, szivacs vagy vízmerő, elemlámpa).
- Kérdezd meg ki milyen túrán vett részt, milyen tapasztalata van és persze, hogy vannak-e kérdések!

A legelső, bemutató eligazítás másik nagyon fontos része az eszközök kiosztása és a hajókezelés általános ismertetése. Kérd meg a csapatot, hogy *válazzanak evezőlapátot* egymás között *csinálják meg a hajóbeosztást*. Szóban mondd el az evezőlapát részeit (mankó, szár, toll), a hajóba való ki és beszállást, kikötést és a vízén haladás szabályait.

Az evezésről és vízén haladásról az eligazításon – ezekről beszélj!

Tarts evezés bemutatót ha kell szárazföldön, de praktikusabb egyből beülni a túravezetői kenuba és a vízén, part közelében, *mindenki szeme láttára* megmutatni a szabályos evezés, kormányozás szabályait, az

együtt evezés és a ritmus fontosságát. Ha kajakkal vezeted a túrát, akkor is mutasd meg a kenus technikákat.

- A hajóba csak akkor szállunk be, ha teljesen vízen van, szabadon lebeg, különben sérül, billen, borul.
- Egyszerre egy ember ül be, praktikusán a kormányos, míg mindenki helyet nem foglal tartja, stabilizálja a hajót. *Ilyenkor helyezkedünk, választunk oldalt, nem a parttól száz méterre!*
- Az első ember ritmusában evez mindenki. Azért az első, mert őt látja mindenki, ő hátrafelé nem lát. Neki törekednie kell arra, hogy lehetőleg egyenletes ritmusban evezzen
- Váltott oldalon eveznek a kenusok, először a kormányos választ oldalt! Ha a kormányos pl. jobb oldalon szeretne evezni, akkor az előtte ülő balos, az ő előtte jobbos, és így tovább. Az oldalcseré egyszerűen történik!
- A hajóban a *kormányos* az ÚR! Az Ő „főnöke” a túravezető.
- Tájékoztasd a túrázókat arról, hogy a vízen mindig Te, azaz a vezető mész elöl, téged ne előzzenek meg, csak ha ilyen jellegű utasítást nem adsz!
- Jelöld ki egy tapasztalt hajót záróhajónak. Ő legyen mindig leghátul! Erről is tájékoztass mindenkit! (walkie talkie)
- Elmondod, hogy akinek kötelező a mentőmellény (Hajózási Szabályzat szerint) vagy aki kér, annak a vízen végig viselnie kell ezt! Nem ülünk rá, nem dőlünk neki, nem a kutya alá tesszük, hogy ne legyen nedves a bundája.

A napi szakasról – mint mondj el a vízről?

Biztonságérzetet nyújt az, ha a túrázók tudják mi vár rájuk a nap során a vízen. Készülj fel a folyóból, tóból, légy tisztába az elnevezésekkel, folyamkilométerekkel, part menti településekkel és leginkább a veszélyekkel. No és persze egy két helyi érdekességet, történetet is tartogass a tarsolyodban...

- Mondd el a napi evezett kilométer számát, időtartamát
- Mikor és hol lesz(nek) a pihenő(k), hogyan lehet felismerni őket.
- Milyen látványosságokra lehet számítani?
- Milyen veszélyekre lehet számítani és mit kell ott csinálni?
- Mikor érkezünk meg a célunkhoz és hogyan ismerjük meg?

Biztonságtechnika, balesetek, borulás az eligazításon – ezeket mindenképpen mondd el!

- Felhívod a figyelmet a balesetveszélyes helyzetekre, hogyan lehet felismerni őket, hogyan álljanak hozzá az esetleges boruláshoz, balesetekhez.
- Partról bedőlt fák alá kerülve nem oldalra, hanem egyszerre előre vagy hátra dől mindenki, hogy az ágakat elkerülje.
- Ha besodródunk egy fa alá az ágak közé, ágakba nem kapaszkodunk, fej lehúzz, előre vagy hátra dől mindenki!
- Ha a hajó beszorul, de nem borul fel, akkor lehetőleg mozdulatlanul várják meg a segítség érkezését.

- Könnyen borul a hajó a nem látszódó víz alatti akadályok miatt. Az első ember figyelje a vizet és határozott BALRA vagy JOBBRA utasításokkal irányítsa a kormányost, ha ő nem látná az akadályt! *A víz egy ponton történő fodrozódása legyen mindig gyanús!*
- Hajózási úton haladva a nagy hajók hullámaira lehetőleg merőlegesen állunk rá, a hullám nem oldalról kapja a hajót! (pl. Duna)
- *Ha felborult a hajó:* mindenki a lehető leggyorsabban ússzon a közelebbi vagy a biztonságos partszakasz felé, a felszerelést a túravezető vagy segítők szedik össze. Ha a víz nyugodt, a hajót fordítsák vissza, az elúszott felszerelést dobják a hajóba és tempózzanak a part felé. Folyóvíz esetén semmiképp ne kerüljünk a kenu és akadály közé – egy vízzel teli kenu több száz kiló.
- Kanyarban a belső ív felé ússzon mindenki, ott a sekély és lassú víz!
- Borulás esetén minden hajó biztonságos helyen megáll és várja a vezető utasításait. Senki ne „kószáljon” össze – vissza, nincs szükség még egy felborult hajóra. Csak az segít és pontosan úgy, akit a vezető erre felszólít!
- Vízből nem mentünk, csak ha képzett vízi mentők vagyunk. Ezt jó ha elmondod: Neked nem kötelező vízbe ugrani a fuldoklóért, ez nem feladata a túravezetőnek. Dobókötéllel, mentőpatkóval és egyéb eszközökkel tudod segíteni a vízbe esett túrázót saját biztonságod megőrzése mellett.

Jó tanács

Ha ilyen történik és már mindenki és minden rendben van, akkor pihentesd a csapatot! Álljatok félre, kössetek ki, száradjatok meg, beszéljétek meg mi történt. Ne lepődj meg, ha a balesetet szenvedtek idegesek, türelmetlenek. Az esti táborúzz mellett minden sokkal szebbnek és egyszerűbbnek fog tűnni.

Az eligazítás után minden hajót egyesével személyesen nézzél meg a vízen. Beszállás, kiszállás, kikötés, fordulás, tolatás, megállás. Ha jó az idő, játszatok el egy borulást! Ez mindenkinek tetszeni fog és megnyugszanak az esetlegesen felhevült idegek is...

A csomagokról – ha a vízitúra csomagszállító

Indulás előtt a csomagokat mindenki vigye a csomagszállító autóhoz és adja a szállító kezébe a saját csomagját. A szállító nem ismerhet meg minden csomagot és egy zsúfolt kempingben lehetnek kavarodások. Az esetleges kéréseket a parton maradókhoz itt még mondják el!

Tehát még egyszer az első nap pontokba szedve:

1. Felkelés, reggeli (ha szükséges, utána vásárlás)
2. Eligazítás: általánosságban a túráról, pontosan az aznapi távról, biztonságtechnika
3. Eszközök kiosztása, csoportok, hajóegységek kialakítása
4. Evezéstechnikai bemutató

5. Gyakorlás egyesével
6. Csomagok felpakolása
7. Indulás.

A vízen haladás

Általánosságban a vízen haladásról

A vízen a vezető utasításait mindenkinek kötelessége betartani! A túravezető ismeri a vízi közlekedés szabályait és adott időpontban hatályos törvényeit, jól ismeri az adott vízterület sajátosságait. Mindig elől halad, annyira, hogy a többi hajóból még látni lehessen a jelzéseit, hallhassák a hangját!

A munkáját segítik a *kormányosok*, akik kellő tapasztalattal rendelkeznek a hajó vezetéséhez. Ők figyelemmel kísérik a legénység állapotát, a megfelelő, és legoptimálisabb útvonalon haladnak, koordinálják a legénység mozgását. A kormányosok feladatai közé tartozik a nem elhanyagolható bepakolás, a hajó egyensúlyozása. A legénység a vezér evezős ritmusát követi.

A rövidebb-hosszabb pihenőidőkben, csorgáskor a táborvezető beszélgetés, mesélés keretében átadhatja ismereteit, tapasztalatait. Sokkal jobban tapad a tudás ilyenkor, mikor kézenfekvő élményekhez kötődik a hely és ismeret.

A víz veszélyes elem, ezért a jó túravezető előre meghatározza a fürdési és pihenési helyeket. Pihenni vízen is lehet, de fürdéshez jó, ha a parton keresünk területet. Hajóból tilos fürdeni! A fürdésnél, egy mentőhajó álljon készenlétben, ha teszik ügyeletet tart, majd ha leváltják őket, akkor ők is fürödhetnek!

A vezető figyelmeztesse a kormányosokat, hogy ügyeljenek az általános higiénéjára. Fürdés után ruhacsere, törülközés, erős napsütés esetén sapka használat! Az erős fizikai munka megköveteli az utánpótlást, ezért mindig legyen a hajóban rágcsálnivaló (NEM csoki, mert az olvad!) és elegendő mennyiségben innivaló, lehetőleg víz vagy tea, ALKOHOL TILOS! Ügyelni kell a digitális technikai eszközök szakszerű használatára, tárolására, mert javításra, pótlásra nem igen van mód. Ez utóbbi mondatok inkább osztálykirándulásokra, sok gyerekkel való túrázásra vonatkozik inkább

A túravezető feladatai a vízen haladás közben

- Mutatja az utat, illetve ahol szükséges, az optimális nyomvonalat (pl. egy zúgón való áthaladáskor, vagy egy veszélyesebb kanyarban)
- Pontosan tudja hány hajó és hány ember van a háta mögött!!
- Olyan távolságban halad a társaságtól, hogy mindenkit lásson és lehetőleg őt is lássa mindenki. Ez biztonságérzetet nyújt a többieknek.
- Kérdésszerű pontoknál megáll, megállítja a csapatot, elmagyarázza a teendőket és meg is mutatja, hogyan kell végrehajtani.
- Összetartja a társaságot, egyértelműen kommunikál.

Jó tanács

Érdemes a kormányosokkal egy egyezményes jelrendszert használni vagy átvenni már létezőt (a vadvízi túravezetőknek van ilyen)

Gyakorlati példa: egy zúgón való áthaladás pontokba szedve

1. A zúgó előtt egy biztonságos helyen megállsz, összevársz mindenkit és elmondod még egyszer, amit már a parton elmondtál az eligazításnál
2. Ha kell, kiszállsz és a partról megnézed a zúgót, nincs-e veszély, nem változott-e a víz a legutóbbi ittjártad óta, nincs-e valamilyen akadály a sodorvonalban (uszadékfa, stb.)
3. Megbeszélitek az indulást. Akkor induljon a következő hajó, ha az előtte lévő már biztonságosan áthaladt a zúgón *és Te jelt adsz.* (a síp, vagy walkie talkie ilyenkor hasznos). Egy esetleges borulás közben ne keveredjen oda egy másik hajó. Aki áthaladt a zúgón, annak kijelölsz egy biztonságos helyet ahol a többieket bevárja. Ne feledd: elsőből – utolsó leszel. Senki sem megy tovább, amíg fel ne zárkózol és ismét el nem foglalod az első pozíciót.
4. Elsőnek Te mész le a zúgón a lehető legjobb útvonalon, visszafordulsz, keresel egy limányt, ahol egy helyben maradva végig tudod nézni a többi hajót. Dobókötél kézzel!
5. Megvárod a záróhajót is. Ha mindenki leért, akkor ismét felzárkózol a csapat élére és hajrá tovább...

Mentés

Megírásában közreműködött: Perekházy Gergely (Vadkacsa Egyesület)

Minden mentési szituáció más és más, de általános szabályokat betartva eredményesebbek lehetünk. Ha már menteni kell

Az előkészület és veszély elkerülés

a kisebbre vigyázok, a nagyobbat elkerülöm...

Elsődleges pontként mindenképpen ki kell hangsúlyozni, hogy a legfontosabb a veszély elkerülése. Írtuk már, hogy a folyó bejárása, megevezése a túra előtt mennyire hasznos. Gyűjtsd össze az információkat, kérdezd a helyieket és készülj fel előre a problémás szakaszokon való áttevezésre. Gondold végig a veszélyesebb szakaszoknál, hogyan kell majd megoldanod a felmerülő problémákat.

Ajánlott, hogy lehetőleg minél többen legyen tapasztalatotok a mentésben. A csapatodból menjetek el sokan a bejárásra. A rizikós szakaszok előtt kössetek ki és beszéljétek meg, hogyan kell rajta átjutni. Mindig az menjen le a veszélyes szakaszokon, aki a legbiztosabban üli meg a kenuját.

Ha nagy csapattal vagy (több mint 10 hajó) mindenképpen kell kísérő kiséphajó (HSZ szerint is) a kísérethez. Ha erre a folyó tulajdonságai miatt nincs lehetőség, akkor legyen több túravezető hajó, ezek közül legyen egy a csoport végén, egy a közepén és egy elől. Mindhárom rendelkezzen a vízből mentés képességével, így bárhol is borul fel egy hajó, valaki mindig a közelben lesz.

A mentés közben – ha már megtörtént a „baj”

Ha olyan szituációba kerülsz, hogy mentened kell és bármilyen apró jele van, hogy gond lehet, azonnal értesítsd a mentőket, tűzoltókat. Erre jelölj ki egy személyt, aki telefonál – pontos adatokat, esetleg GPS koordinátákat diktál. Ezzel ne Te foglalkozz! Mentést vezető személyt nevezzük a továbbiakban mentésirányítónak. Ő addig az irányító, amíg a hivatásos segítség meg nem érkezik .

Az egyszerűség kedvéért a mentésirányító Te, azaz a túravezető leszel.

- Pontosan mérd fel, tudd meg, hogy mi – ki vagy kik a mentés tárgya(i). Erre nagyon kevés idő van adott esetben. Ha csak eszközt kell menteni, akkor egyaránt van szerencséd és időd is.
- Gondold át még egyszer a mentési tervet, oszd meg mással is.
- Beszélj a hozzáértőkkel arról, hogy mit kell tennetek ha az első terv nem működik (természetesen csak, ha erre van időd és a helyzet megengedi).
- Azonnal legyél ott a helyszínen!
- Legfontosabb az emberélet! Számold! Hány embert látsz, tűnt-e el valaki? Bízunk benne, hogy nem!

A fenti pontokra nagyon kevés idő van! Nagyjából annyi, míg végigolvastad.

- A mentés közben a túratársak és a Te testi épséged is fontos. Ne kockáztass, hogy egy egyszerű, apró balesetből esetleg további bajok legyenek.
- Nézz körbe és vedd sorba, milyen tényezők befolyásolhatják, nehezíthetik a mentést. Milyen állapotban van a mentendő, mi történhet a mentőemberrel segítségnyújtás közben és nem utolsó sorban mit tegyél a csapatod „passzív” (a mentésben részt nem vevő, többi utas) tagjaival.
- Te vagy az irányító! Csak Te irányíts, nincs szükség „beledumálásra”.
- Kommunikáció: Világos, egyértelmű utasításokat használj (pl.: hagyd az orvosi szakszavakat és más szakzsargont), amit könnyen ért a mentendő és a segítő személy is. Fontos, a többiek megnyugtatása. Káoszban könnyen hibázhatsz. A pozitív töltetű mondatok tartják a lelket mindenkiben és a bátorító szó is bizony elkél. Egy jó mentést vezető személy nem csak a mentendőt és a mentőcsapatot tudja irányítani, jó kommunikációval (verbális- és metakommunikáció) a „passzív” csapattagokat is megnyugtatja. Akadhat olyan, Önféjú, aki pl. meggondolatlanul azonnal ki akarja menteni a legjobb barátját. Ne engedd!
- Tartsd a csapatot egyben, adjál ki Nekik feladatot, vagy küld hozzájuk az egyik emberedet, aki elmondja mit fogtok tenni.

Az idő kérdése: Szituáció függő, hogy mennyi idő van menteni. Egy víz alatt lévő személynél maximum néhány perced van, itt nincs mese, gyorsan kell döntened. Lehet, hogy a mentésbe külső segítséget kell hívnod és míg az megérkezik több órát kell a veszélyzónában töltened. A fizikai erőfelmérésen túl ott a lelki tényező is. Ha a mentést végző személy fárad, váltsd le, ha stabilizáltátok a mentendő személyt, tartsatok pihenőt.

A mentés utómunkája

A mentés végeztével mindenkinek kell időt hagyni, hogy kifújja magát, megnyugodjon. Minden résztvevőnek, még a mentést nem segítő társaknak is szükségük van az események feldolgozásra.

Segít, ha megbeszélitek a történeteket így a bennük lévő feszültség felszínre tör. A mentést irányítónak is kell a lélegzetvételnél szünet.

Ha menteni kellett, utána mindenképpen beszéljétek át a részleteket, esetleges hibákat (felesleges „köröket”), hogy legközelebb még hatékonyabb és gyorsabban legyen a mentés.

Nem elfelejtendő tény, hogy minden egyes mentés időt vesz el az aznapi, kalkulált túraidőből, ezt ilyenkor hozzá kell számolnod.

Jó tanács! Azért ne kezdj el kapkodni, hogy a mentésből fakadó félszót behozd. A kapkodás újabb balesetet szülhet. A túratervedben legyen beszámolva mindig plusz idő. Egy mentés vagy hirtelen jött vihar is megállásra készíthet

Praktikus tanácsok:

Légy nyugodt és azt sugározd, hogy kézből tartott az ügyet még akkor is, ha nem sikerül a terved és a második tervnek kell jönnie. Egy fel-alá rohangáló, széles karmozdulatokat végző, hangszínét változtatva ordibáló ember, a többiek számára nem megnyugtató. Ráadásul, ha a kétségbeesés átkerül a többi vízitúrázóra az újabb potenciális veszélyforrás. A mentésvezető ne tartózkodjon mindenáron a veszélyzónában, azaz ha lehet, ne Ő legyen a mentőember is. Ha Ő elvész vagy bajba kerül, kevesebb az esély a mentés sikerére.

Minél több nyelven beszélsz annál jobb. A mentésnek is van saját nyelve. Előfordulhat, hogy a mentendő vagy a mentést végző, valamilyen oknál fogva nem hallja amit mondasz. A kézjelek megtanítása csapatonként, segítheti munkát. Vannak egyértelmű kézjelek, amit a mentendő is megért.

Mi történik a parton?

Kikötés, első teendők

Ha minden rendben megy, akkor sikeresen és örömteli lélekkel megérkezünk az éjszakai szálláshelyünkre. Kikötünk, a hajókat összerendezzük, szemetet kiszedjük belőlük és kukába dobjuk, felfordítjuk őket, hogy eső ne essen bele, szépen sorban egymás mellé rendezve, egymásnak döntve és kezdődhet a szárazföldi program. *(Figyelembe kell venni a vízjárást, hogy áradás esetén nehogy elsodródjanak a helyükről!)* Kikötni, leláncolni sem biztos, hogy teljesen felesleges óvintézkedés!

Túravezetőként mutass példát, hajód legyen mindig szépen kitakarítva, elrendezve, nyissa a kenuk – kajakok sorát. Ha megvagy, menj a szállítóautóhoz (ha van) és segíts, vezényeld a pakolást. Csomag ne maradjon az autóban, nem kötelességetek értékmegőrzőként működni!

A személyes felszerelést érdemes egyből a leendő alvóhelyhez szállítani. A tábori felszerelést az a túravezető feladata, legyen a sátrad vagy a szállásod közelében.

Mindenki a saját hálóhelyét készíti elő. Jó ha a táborvezető figyel a sátor helyére és a sátrak felverésének minőségére. A kialvatlan, esetleg egy éjjeli eső miatt megfázott táborlakó nem tud másnap megfelelő munkát végezni. Gyerekek esetében minden sátrat nézz át!

Jó tanács:

Nézz körül, nézz fel, nézd meg a fákat, száraz ágak alá ne sátorozz, erre hívd fel a figyelmet. Kezdő túrázók nem veszik észre ezeket vagy eszükbe sem jut, hogy figyeljenek rá! Hasonlóan járj el a talaj egyenetlenségénél is. Gödörben senki se sátorozzon! Ezt is észre kell vened!

Ha sátraztok, a sátrótábor kialakítása

Maradjatok egyben. Ne összevissza sátorozzatok, a hangulatnak is jót tesz a közösség és a csoportkép is teljesen más. Felesleges helyet ne foglaljatok. A túravezetői sátor legyen feltűnő helyen, jó, ha ezt este kivilágítod egy lámpával. A sátor, egyik részén, el kell helyezni a mentőládát, mert ha este baj van akkor mindenki tudja, hol találhatója.

A mentőládát mindig töltesd fel a helyi gyógyszerárban, a lejárt gyógyszereket kidobják, az új gyógyszeres dobozokra ráírják mire jó, és felvésik azt is hogy mennyi a gyerek és a felnőtt adag. Ha gyerek táborban vagy, a mentőláda a túravezető sátrában van, ha véletlenül van orvos a túrán, akkor értelemszerűen nála!

*A tábor kialakításánál fokozottan kell figyelni a természet védelmére. Ne rongáljunk, és ne vágjunk ki fát, növényzetet. A konyha környékén feltétlenül helyezzünk el egy szemetest, mert ott lesz rá a legnagyobb szükség. **Ne hagyjunk nyomot magunk után!***

Erdők mellett felrakott fát soha ne vigyünk el, az más ember munkája és más ember tulajdona. Mindig elszáradt gallyfákat gyűjtsünk és ha lehet, ebben az esetben is kérjünk a helyiektől engedélyt!

Főzés

A vízen elkezdett közösségformálást a parton is lehet folytatni: amennyiben nem rendeltünk étkezést, akkor kiváló alkalom erre a vacsorakészítés. A tűzifa gyűjtése (ha szükséges), az eszközök és az ennivaló előkészítése, és természetesen maga a főzés.

Az étkezés fontos pontja egy túrának. Egész napos evezés, „sportolás” után az időben elkészülő ízletes meleg vacsora nagyon fontos a túrázók számára. Ha ez jó, egy nagyon rossz nap hangulatán is javíthat, viszont ha a vacsorával gondok vannak, akkor az az egész napot elronthatja.

Jó tanács

mivel vacsorának lennie kell és a szabad tűzön való főzés problémás lehet (nincs fa, esik az eső) így legyen nálatok gázmozsár (nyilván kenus szállítás esetén ez nehezen vagy egyáltalán nem megoldható), vagy jelezzétek igényeteket előre a szálláshelyen. A legtöbb helyen van lehetőség gázon főzésre.

Aminek teljesülnie kell a vacsorával kapcsolatban:

- Készüljön el időben. Hajnali egy órakor az ember már nem szívesen vacsorázik.
- Legyen elegendő mennyiségű: mindenki lakjon jól és jusson repeta is! Ez fontos.
- Legyen ízletes. Ez a legnehezebb része. Mindenkinek más az ízlése, nehéz olyat főzni, amihez senki nem tesz még hozzá valamit. Ezen nem szabad megsértődni. Sót és csípőset inkább utólag mindenki saját magának...
- Mindenki ehessen belőle. Gondoljunk a vegetáriánusokra, ételérzékenyekre...

Praktikus tanácsok.

- A vacsorát egy ember tervezze (alapanyag mennyisége) és főzze, ám az alapanyagok előkészítésében és az étel fajtájának megválasztásában lehet és kell is kérni a közösség segítségét.
- A vásárolandó alapanyagokat pontosan össze kell írni, átnézni, olyankor jön elő, hogy mi az ami nincs. Minden vásárlás előtt nézzétek „főzős cuccot”, mi van, mi nincs (fűszerek, olaj, mosogatószer, stb...). Praktikus az alapanyagokat közösen megvásárolni a túra indulása előtt reggel vagy ezt rábízni a parti kísézőre (ha van).
- Érdemes B tervet készíteni, ha a valami alapanyag nem lenne a helyi üzletben.
- Olyan ételt válassz, ami időben elkészül, tehát tudod róla, hogy nem kell hozzá extrém sok idő. (marha helyett sertés vagy csirke pl.)
- Kis településeken nincs mindig minden a helyi üzletben! Nem feltétlenül van tökehús, friss zöldség, stb. Ezt kalkuláld bele!
- A romlandó árut azonnal tegyétek hűtőbe, addig hűtőtáskába! Ha nincs ilyen, akkor húst és egyéb romlandót ne főzz! (tészta, száraz kolbász, szalonna, krumpli – tökéletes választás)

- Mindig legyen a főzős eszköztárban pót tányér, kanál, villa, kés. Biztosan lesz olyan a csapatban, akinek nincs.
- Főzés közben óvatosan és meggondoltan fűszerez! Ne felejtse el: egyszerre 20-30 ember ételét rontod el ha valami félresikerül.
- Sóval óvatosan. Az mehet bele később is.
- Ha sok a gyerek, válassz inkább tésztás, egyszerűbb, kevésbé fűszeres ételeket. A nehéz pörköltöt a gyerekek nem eszik olyan szívesen.
- A vacsora mennyisége akkor jó, ha jutott repeta annak aki kért és egy-két adag még van a bográcsban. A mennyiségek kitapasztalásához sok-sok idő és tapasztalat kell!
- Főzés után azonnal alaposan, fertőtlenítő használatával mosogass el és tegy a helyére mindent. Akkor is, ha késő van!

Érdeemes a vacsorát is úgy időzíteni, hogy az égő tábortűz mellett költsék el a résztvevők. A teli has, a jól eltöltött, kellemes fáradtságot hozó nap, a tábortűz lángja csodát művel. Megoldja a nyelvet és beszélgetésre készíti mindenkit. Előjönnek régi kalandok, túrák emlékei.

A parti személyzet feladatai a vízitúrán

A parti személyzet az egyik legfontosabb tényezője egy vízitúrának és ha tehetjük, mindig szervezzünk magunknak ilyen kíséretet! A parti kolléga vezeti az autót, pakol, napközben bevásárol, ügyet intéz, fizet, szállást intéz, ment minket a vízről, ha szükséges, megfőz, mire megérkezünk: tehát egy mindenhez értő MacGyver és egy jóságos nagypapa „keveréke”. A fentiekben is olvasható, hogy a szerepe sokkal komolyabb, mint az az ember elsőnek gondolná.

Legfontosabb feladata: a felszerelés, a csomagok és az esetlegesen napközben vásárolt dolgok időben és biztonságban és hiánytalanul megérkezzenek a következő táborhelyre, megállóhelyre. Mindent ennek a feladatnak kell alárendelnie – kivéve a csapat és a saját biztonságát!

A jó parti személyzet:

- Kiváló szervező
- Könnyen feltalálja magát
- Kiválóan vezet, utánfutót is tud húzni (sőt még tolatni is)
- Alapvető műszaki ismeretekkel rendelkezik, egyszerű hibákat az autón és egyéb felszerelésen el tud hárítani
- Jól főz, önállóan be tud vásárolni egy vacsorához, ha szükséges
- Türelmes: néha órákat kell várni a csapatra
- Kormányosként (kenuban) is megállja a helyét.
- Fizikai ereje elegendő arra, hogy a hajókat trailerre pakolja segítséggel természetesen.

Tudnod kell, ha parti személyzet vagy

- Fontos szereplője vagy a túrának, ne becsüld alá a munkád!
- Beszéljess sokat a túrázókkal és folyamatosan egyeztess a vízen lévő kollégáddal!
- Legyél türelmes. Sokat kell majd várnod!
- Tanulmányozd a leendő útvonalat előre és legyen nálad térkép!
- Az autót mindig ellenőrizd, ami lehet, legyen rendben! Apróság miatt lerobbanni nagyon kellemetlen
- Ha trailert húzol mindig ellenőrizd a rajta lévő szállítmány rögzítését! Ha leesik valami, az minden esetben a sofőr hibája!
- Csomagszállításnál kérj meg mindenkit, hogy hozza az autóhoz/utánfutóhoz a csomagokat, de Te pakolj be, ne engedd a túrázókat önállóan pakolni! Pakolni ügyesen kell, ha helyszűke van, ez legyen a Te feladatod.
- Hátizsákokra ne legyen rákötve semmi (polifoam, hálósák, stb.). Szállítás közben összegubancolódik, leszakadhat és Te leszel a hibás!
- Semmilyen szennyező anyag, műszaki cikk ne utazzon utánfutón, vagy a többiek csomagja között! Erre hívd fel a figyelmet!
- A csomagokat SOHA ne hagyd őrizetlenül!
- Mindig a csoport vízre szállása után indulj és mindig előttük érj oda! Ha gond van, jelezd!
- Telefonon légy elérhető! Ha látod, hogy probléma lesz (telefon hiba, hegyek között autózol és előreláthatólag nem lesz térerő, stb.) küldj egy sms-t valahogyan! (Walkie talkie)
- Vásárlásnál figyelj arra, hogy feleslegesen drága dolgokat ne vegyél, ügyelj arra, hogy gazdaságos légy!
- Ha egy-egy személyes dolgot is vásárolnod kell túrázóknak, azt írasd össze! Kis papírcetlik elkallódnak és kellemetlen, ha valakinek valami hiányzik!
- Ha úgy adódik, hogy szükséges, foglalj helyet a sátorozóhelyen, kempingben
- Ha van lehetőség, készítsd elő a vacsorát, amíg a csoport megérkezik a vízről. Néha úgyis 4-5 órát kell várnod rájuk, időd van bőven! A rotyogó vacsoráért pedig hálásak lesznek.
- A készletek ellenőrzése a Te dolgod is! Ami hiányzik, pótolod!
- Alakíts ki jó kapcsolatot a kempingeseikkel, táborhelyesekkel! Elképesztő előny lehet ez a fajta helyismeret.
- Alkoholt ne igyál! Nem lehet tudni, hogy mikor kell vezetni. Akár éjszaka is lehet egy baleset, ami miatt kórházba, orvoshoz kell sietni!

Vízi Etikai Kódex (röviden)

1. A Hajózási Szabályzat /HSZ/ minden vízen közlekedő számára kötelezően előírja a vízen közlekedés törvényi szabályzásait. Ezt betartani kötelező!
2. Mindig köszönjünk a többi csónakosnak, horgásznak és vízparti „időtöltőnek” akár a vízen, akár a kikötés pillanatában, akár a szárazföldön. Ha lehet, tegyük meg ezt, mosolyogva!
3. A horgászokat kellő időben, a damiljukra odafigyelve kerüljük!

4. A nálunk gyorsabb motoros hajókat ne akadályozzuk és ne zavarjuk meg. Ne feledjük: a víz mindenkié és mindenkinek jól kell éreznie magát rajta! **A kisebbre vigyázunk, a nagyobbat elkerüljük!**
5. Vízen az időjárásnak megfelelő öltözetünk legyen, de ha kikötünk, akkor tiszteljük meg az ott lakókat rendezett ruhaviselettel.
6. Hajónkat, csónakunkat úgy kössük ki, hogy másokat ne zavarjunk meg ezzel a manőverrel, és az utánunk következőknek is legyen kikötési helyük!
7. Gondoljunk arra, hogy nem mindig csendes a víz, hullámveréskor a hajónk és más hajó is megsérülhet, ha nem figyelünk a megfelelő kikötési módra!
8. Ha nagyobb csapattal vagyunk, ügyeljünk arra, hogy a hajóink rendezett képet mutassanak akár vízen, akár ha a szárazföldre tesszük ki őket!
9. Az idősebb túratársakat illik mindenben segíteni, többek között beszálláskor, kiszálláskor és hajócipelés során. Ugyan ez vonatkozik a hölgyekre is!
10. Kikötéskor, ha szemetet találunk, az attól a pillanattól kezdve már a mi szemetünk. Össze kell szedni, mivel a táborhelyet mindig tisztán kell magunk után hagyni!
11. Üvegszilánkot vagy bármi más veszélyes anyagot azonnal össze kell szedni!
12. Viselkedésünk ne legyen durva vagy hangos, tartsuk be a törvényeket, és az illem szabályait, hiszen a vízesek társadalmát rajtunk keresztül ítélik meg!
13. Soha ne feledjük, hogy a vándort a falu mindig megbecsüli, hiszen úton van és hírei vannak. A hírek fontosak a falvakban élők számára.
14. Hogyha többször járunk egy helyen, kössünk minél több helybélivel ismeretséget! Törekedjünk arra, hogy megjegyezzük a neveket, mert legközelebb jól esik az ott lakóknak, ha nevükön szólítjuk őket!

Kommunikáció és viselkedés

Akkor vezető az ember, ha követik (és nem „mennek utána”). Nyilván ez nem csak a vízitúrára igaz, vagy éppen nem csak a munkahelyre, ez csak megközelítés kérdése... Fontos azonban a kommunikáció, méghozzá megfelelő, követhető és követendő módon végezve mindezt.

Túravezetőként kiemelkedően fontos ez, ráadásul többfelé kell kommunikálnunk. Kell a *túrázóinkkal*, kell a *vezető társainkkal* és persze kell a *külső felekkel*, kempingesekkel, éttermesekkel, bérbeadókkal, stb...

A túrázókkal folytatott kommunikációról. Ez a legnagyobb „falat”, hiszen egy részről valószínűleg egy ismeretlen társasággal kell ügyesen bánnod, másrészről tulajdonképpen Te a követendő példa vagy számukra a túra alatt, aki ráadásul szolgáltató is (főleg kereskedelmi túra esetén). Mindenképpen kedvesnek, de határozottnak kell lenned. A barátkozás jó, de a pacsipajti viselkedés nem megfelelő, mert könnyen elveszted a vezető szerepet. Udvarias kijelentő mondatokban kell fogalmaznod, ha valamilyen tényt szeretnél közölni a csapattal. Ha kérsz tőlük tedd azt kedvesen, ne parancsolóan. Legyen nyilvánvaló, hogy a vízen is és a parton is Te vagy a főnök, de mindezt az Ő érdekükben teszed. Ha probléma van és NAGY probléma van, emeld fel a hangod. Ne bunkó légy, csak kemény. Egy jó vezető rendet tesz egy egész társaságban is, önmagában a hangjával. Ha a csapatban van egy hangadó, egy okoskodó, köss vele barátságot. Egy túra kevés ahhoz, hogy nevelj, még akkor is, ha igazad van.

Ha osztálykirándulás vagy sok gyerekes túra van, ne akarj átnyúlni a tanár, családfő, stb... feje felett. Kérd meg őket, hogy tegyék nyilvánvalóvá: bizonyos helyzetekben Te vagy a főnök.

Semmiképpen se élj vissza vezető helyzetteddel, nem kell feltétlenül a középpontban lenned, jópofiznod, kotnyeleskedned. Legyen meg a 2 lépés távolság. Jó, ha megadod az elérhetőségeid, a túra alatt érjenek el telefonon, ez fontos.

Kommunikáció a munkatársakkal. Ebben az esetben nagyon nem érdemes a stílusra kitérni, hisz barátként dolgoztok együtt, szeretitek egymást. Fontosabb a technika. Mindig tudnotok kell egymásról. Ha van parti kíséret, akkor a parton és a vízen dolgozó vezetőnek kapcsolatban kell állnia egymással. Minden indulás előtt meg kell beszélgetek az aznapi dolgokat, egyeztetnetek kell órát, találkozó helyszínt és azt, hogy ki mikor kit és hogyan értesít. Használjatok walkie-talkie-t, mobiltelefont és ezeket párhuzamosan is. Ha több vízi vezető van, akkor a walkie-talkie tökéletes választás, akár percenként tudtok referálni egymással. Köztetek is legyen főnök, legyen egy, aki megmondja mi hogy legyen. Egyformán beszéljétek a túrázókkal, ha probléma van, előbb egymás között beszéljétek meg, aztán kommunikáljatok kifelé. Ha valaki nem tud valamit, azt négy szemközt beszéljétek meg, TILOS a másikat a túrázók előtt kioktatni!

Kommunikáció a külső felekkel. Ez talán a legegyszerűbb, hisz egy szolgáltató Neked szolgáltat, Te a vagy a NAGY VEVŐ, aki viszi a vendégeket. Ám. A vendégekért Te vagy a felelős, ha valaki hülyeséget csinál, azt a Te csapatod csinálta és ez idővel rajtad marad. Éppen ezért: ismerd meg a vendéglátót, tudd a nevét, időnként kedveskedj neki, s ha bajban leszel, segíteni fog. Légy kicsit tulajdonosi szemléletű, inkább szedd össze a csapatod által otthagyt szemetet, mint hogy a helyieknek kelljen ezt, miután elmentetek onnan. Ha idegen településre mentek, kísérd el a csapatot és figyelj arra, hogy ne hozzanak szégyent se magukra, se Rád, se a vízitúrázók közösségére...Legyél a törppapa a csapatban:)

Időjárás

A Hajózási Szabályzat a tavakon a viharjelzéssel kapcsolatban szabályozza a vízen tartózkodást, folyóvízen azonban egyetlen kitétel van: korlátozott látási viszony alatt nem tartózkodhatunk a vízen. (pl. iszonyatosan nagy hózápor, köd, vagy óriási zápor).

Általánosságban elmondhatjuk, hogy a fentiek kivételével bármilyen időjárás alkalmas vízitúrázásra, ám az átlag ember számára a napsütés (ebben még talán a kánikula is belefér) az elfogadható ehhez a tevékenységhez. Egészen biztos, hogy ha a túra indulása előtti nap este – akkor is, ha 200 km-re van – csepereg az eső, vagy a túra előtt egy héttel rossz időt mondanak, a csapat egy része elgondolkodik azon, hogy jöjjön-e. Ilyenkor jönnek a hívások: milyen idő lesz a túrán, mindenképpen meg lesz-e tartva, mi lesz, ha esik, stb...

Javaulatunk: a túrát mindig el kell indítani, bármilyen időt is mondanak előre. Ha nyilvánvaló, hogy lehetetlen a dolog, mert az indulás a pillanatában a helyszínen látszik, hogy egész nap tomboló vihar várható...na akkor kell B tervet készíteni. Ám előre nem látja ezt az ember. Jön a zápor és megy. Van, hogy a 9-es indulásnál 9 kor még szakad az eső, fél óra múlva süt a nap... ki tudja ezt? Szemerkélő eső tökéletes a túrázásra. A nyári zápor, zivatar izgalmas és érdekes is lehet, ám itt azért tartsátok be a

szabályokat: ha a nyílt vízen kap el benneteket a égi áldás, keressetek egy zártabb helyet, de kerüljétek a magas part menti fákat. Legjobb, ha bokrokba, nádasba tudtok behúzódni. Nyilván, ha közelben megközelíthető épület, kikötő, menedék van, azt válasszátok, ám a magas fákra ügyeljétek. Tavon, nyílt vízen, kapaszkodjatok össze, hogy a hullámok ne borítsanak fel benneteket. A hajóba került vizet folyamatosan merjétek, közben egy-egy szélső evezős próbálja a csapatot védett helyre terelni.