

**Kedves Olvasó!**

**Amikor rátaláltam Umann Kornél írására első olvasatra elhatároztam, hogy ezt a felfedezést megosztom másokkal is. A mű már nem mai keltű, azonban a benne szereplő információk aktuálisak és a vízitúra iránt érdeklődők számára rendkívül hasznosak. A vízzel és túrázással kapcsolatos valamennyi témakörre kitérő átfogó írásmű.**

**Az eredeti olvasmány első olvasásra igen terjedelmes, ezért kivonatoltam. Mivel a szerző a technikai információkban szerepelteti, hogy a termék szabadon terjeszthető (és terjesztendő) ezért megosztom.**

**Alábbi kivonat kiegészítéseket, módosításokat nem tartalmaz.**

**A teljes *TIPPEK VÍZITÚRÁZÓKNAK* itt érhető el:**

**<https://mek.oszk.hu/00100/00154/00154.pdf>**

**Ez az olvasmány nem csak vízitúrázók számára tartalmaz hasznos információkat, hanem általánosságban túrázók részére is használható.**

**A tudás, a tapasztalatok megosztása kedves néha humoros történeteken keresztül történik, de komoly tanulsággal rendelkező esetek bemutatásával.**

**A kivonat először csak saját részre készült, azonban a közzétételével remélem sokan kedvet kapnak a teljes terjedelem áttanulmányozására, mert az itt megtalálható témákból nagyon sok a kivonatba nem került bele (felkészülés, pakolás, táborozás és még sok fontos téma).**

**Umann Kornél szellemi termékét saját használatra kivonatoltam, melyet itt most megosztok Önökkel.**

**Kellemes és hasznos időtöltést, jó olvasást kíván a: VIKINGKENU**

**Szélig Zsuzsanna Bátaszék**

# ***TIPPEK VÍZITÚRÁZÓKNAK***

***Umann Kornél***

**Budapest, 1998**

**Sebestyén Éva néni emlékének**

**Kivonat**

## ***Indítás***

Évről évre egyre többen szállnak vízre. Jónéhány ismerősöm keresett már meg ezügyben ilyen-olyan tanácsért. Nekik szánom evezős tapasztalataim összefoglalóját.

Mindjárt az elején szeretném leszögezni, hogy tisztában vagyok vele: nem én f.... (fújom) a passzátszelet. Minden mondat elé képzelj oda azt, hogy „szerintem”. Kérlek, ha hibát vagy kiegészítésre szoruló információt találsz, szólj, mint ahogy én is kritikával illetem a felhasznált műveket.

Igyekeztem mindent leírni, amit a témáról tudok, de ha egy kérdéssre nem kapsz választ itt, keress meg engem.

## *Alapfogalmak*

*csónak* amiben evezünk, tehát pl. keelboat, kajak, kenu, katamarán. (Ezután elvileg egy stb. áll, de én csak a felsoroltakkal foglalkozom e helyt.) A leírásban a *csónak* mindig *evezőscsónakot* jelent.

*motorcsónak* motoros vízijármű. (\*KRESZ\*)

*hajó* személy- vagy teherszállító, a *motorcsónak*nál nagyobb motoros vízijármű, (tudod, az a ronda nagy dög, amitől a *csónak*ban ülők idegesek, majd vizesek lesznek)

*kint, kifelé* a parton (part mellett), a part felé

*bent, befelé* a vízen, a víz közepe felé

*felfelé* folyásiránnyal szemben haladva

*lefelé* folyásiránnyal egyező irányban haladva

*jobb/bal part* lefelé haladáskor értendő, tehát Buda a Duna jobb, Pest a bal partján van.

## **Milyen csónakot válasszunk**

Van, aki a kenu esküszik, mások szerelmesek a keelbe. Megpróbálok néhány objektív szempontot felsorolni a megfelelő vízijármű kiválasztásához.

A csónak férőhelyeit csak rövid túrán tudjuk maximálisan kihasználni. Az én négyszemélyes kenum például egy komolyabb Tisza-túrára teljes menetfelszereléssel két ember számára kényelmes. Keelboatban pedig a potyautasnak igencsak össze kell magát húznia, hogy elférjen a cucc. Szerintem az ideális felállás, ha párok mennek egy háromszemélyes kenuval. (Leendő házaspároknak ajánlott még esküvő előtt elmenni egy ilyen túrára. Hátha megspórolnak egy csomó pénzt!)

## *A csónak anyaga*

Fa: Általában a keelboatok készülnek fából, régebben a kajakok, ritkán kenuk. Előnye, hogy szebb, mint a műanyag, és gyakran könnyebb is. Hátránya, hogy sokkal sérülékenyebb, és nehezebben is javítható a sérülése. Egy lelkiismeretes tulajdonos minden évben lecsiszolja és lelakkozza a facsónakját (belül lehet ritkábban).

Műanyag: Ez a pont az előző alapján nagyjából kitalálható, de azért a Te kedvedért leírom. A kajakok és a kenuk manapság szinte kivétel nélkül üvegszálas műanyagból készülnek; létezik műanyag keel is, de az nagyon illúzióromboló annak, aki megszokta a hagyományos keelboat nyekergését, illatát, és főleg súlyát. Nem akarok a csónakválasztás fortélyába belemenni, röviden csak annyit, hogy a nehéz műanyag csónak nem véletlenül nehéz: valószínűleg sokkal strapabíróbb, például vastagabb az alja, masszívabb az oldala, tehát komolyabb túrára nyერőbb. (Az üvegszálas műanyag nehezebb a fánál, sőt, a víznél is.)

Vászon, gumi: Az összerakható, favázás vászonkajakkal vagy a felfújható gumicsónakkal megoldódnak szállítási és tárolási gondjaink. Ezért cserébe viszont sokkal jobban kell vigyázni rájuk, mint akár egy fából készültre, mert nagyon sérülékenyek. A gumicsónak (gumikajak) pedig nagyon lassú is, szerintem túrázásra nem használható.

## *A csónak típusa*

Többnapos túrára lehetőleg azonos típusú csónakokkal menjünk, mivel a különbözőeknek eltérő a haladási sebességük.

Keelboat Az itt tárgyalandó csónakok közül a leggyorsabb (a vízhez képest kb. 8 km/h), elég stabil járgány. Keelben evezni megtanulni nem ötperces feladat. Kényes jószág, nem csak azért, mert (általában) fából van, hanem mert forgó alkatrészek vannak benne, továbbá hosszú és nehéz. Olyan túrákra alkalmas, ahol nyugodt a víz, legalább 12 m széles hely van evezni, és a

ki kötés lankás kavicsos vagy homokos parton, vagy (keelboatok számára készült, azaz alacsony) stégnél történik. Szállítása nehézkes, csak speciális trélerrel oldható meg.

Kajak, kenu Túra változatuk (tehát amelyekben elfér a cucc) lassabb, mint a keel (kb. 6 km/h). Be lehet velük borulni, olyankor is, amikor éppen nem szeretnéd. Kezelésüket viszonylag könnyű megtanulni, csak a kenu kormányzása igényel szakértelmet. Viszonylag szabadon nyúzhatók, gyilkolhatók (a műanyagból készültek). Szinte bárhol el lehet fézni és ki lehet kötni velük.

A kajak a skizofrén szimmetriamániásoknak való, akik jól túrik, hogy minden húzáskor pár csepp víz csurog rájuk. (Egy apróság a sokezer nem részletezett közül: a kormánylapát - jó, ha van - lehetőleg ne a csónak alján, hanem a legvégén legyen, és fel tudjon billenni kis vízben.) A kenuban száraz marad az ember (feltéve, hogy a mögöttes ülők visszahúzáskor nem felejtik a vízben az evezőjüket, az előtted ülő pedig nem lapátolja az öledbe a folyót/tavat, no és persze nem esik az eső), viszont meg kell tanulni úgy evezni, hogy egyenletesen mindkét oldali izmokat terheljük.

## **Vízközlekedés**

Az alábbi szabályokat nem azért kell betartani, hogy ne bírságojjon meg a vízirendőr, ezért nem (mindenütt) árulom el, melyik írott és melyik íratlan - megjegyzem, nem is mindegyikről tudom. Néhány egyszerűen csak megszívlelendő jótanács.

### **Létszám**

A csónakban soha nem lehetnek többen, mint ahány személyre méretezve van. (A csecsemő és a kutya is egy-egy személynek számít.) A maximális létszám elvileg bele vagyon írva a csónakba, egyébként az ülések száma lehet irányadó. A keelboat 4 személyes, a potyautas az orrban vagy a kormányos mögött foglalhat helyet.

### **Tapasztalat**

Mindig legyen a csónakban legalább egy olyan ember (keelboatban az evezőnél), akinek már van evezős tapasztalata, jól tud úszni, 14 évesnél nem fiatalabb, ébren van és józan. Nem (csak) a nagyképu édesvízi medve beszél belőlem, de ez itten kérem nem a városligeti csónakázótó. Mint minden veszélyes üzemre, az evezésre is igaz, hogy nyugodt körülmények között a gyakorlatlan is elboldogul úgy-ahogy, a tapasztalatra akkor van szükség, amikor valami miatt megszűnik ez az ideális állapot. Ha szeretnél evezni, bizonyára akad az ismeretségi körödben olyan, aki tud is, és szívesen veled tart (illetve elvisz magával).

Kajakban és kenuban viszonylag könnyű megtanulni evezni. A kenu kormányzása evezővel (mert ugyebár nekije nincsen kormánylapátja) már egy kicsit bonyolultabb dolog. A keelboatban való evezés elsajátítása szintén elég sok gyakorlást igényel, ez elképzelhetetlen egy hozzáértő segítsége nélkül.

A vízi tapasztalat megszerzéséhez hosszabb idő kell, az evezős gyakorlatéhoz jóval rövidebb. Tanulj meg a csónakkal egyenesen menni, kanyarodni, a partvonalat követni, elindulni, kikötni, helyben megfordulni, tolatni, úgy, hogy ezeket bármilyen helyzetben egyedül is meg tudd tenni. Ugyancsak célszerű legalább egy borulást és partra úszást kipróbálni (persze csomagok nélkül és nem a Duna/egyéb víz legközepén), hogy ne éles helyzetben essenek át a tisztelt utazók a vízkeresztségen.

### **Úszni tudás**

A csónakban az úszni nem tudók mentőmellényt viseljenek. Ne felfújható – tehát kilyukasztható - mentőmellényt használjunk, hanem pl. parafából vagy hungarocellből készültet.

Nagyon hideg vízben evezés esetén még a profi úszó is viseljen mentőmellényt, mert ha a szívgyörcsőt és a lehűlést meg is „ússza”, úszni akkor sem tud, csak hápogni.

Törekedjünk arra, hogy evezni járó társaságunkban mindenki tanuljon meg jól úszni. Célszerű az úszástudást igazoló ún. „vízijártasságit” is maguknál tartaniuk a mentőmellényteleneknek. A vízirendőrök néha szeretnek szívózni ilyesmiért.

## **Fegyelem**

A csónakban legyen egy főnök, aki a Tapasztalat címszó alatt felsorolt tulajdonságokkal rendelkezik, és a többiek hallgatnak rá. Keelboatban az a legjobb, ha a főnök evez, lehetőleg az orr felőli ülésben. Ő bármikor überolhatja a kormányos ténykedését (némi erőlködéssel), még akkor is, ha az nem akarja. Kajakban, kenuban, katamaránban a főnök lehetőleg legyen kormányozási pozícióban. Azt csinálja a gépház, amit a főnök szeretne.

A csónakban felállni tilos. Ez alól kivétel a katamarán kenu, amelyben akár táncolni is lehet (feltéve, hogy masszív az összerögzítés).

## **Figyelem**

Folyóvízen - a mi szempontunkból - háromféle mozgás van: a miénk, a vízé, és más hajóké ill. csónakoké. Ezért a kormányos mindig kövesse, merrefelé tart a csónak, és ki tart a csónak felé. Ebben a többiek is segíthetnek, például az orrban ülő jobban látja a közvetlenül a csónak előtt levő akadályt, keelboatban pedig az evezős valószínűleg előbb pillantja meg a hátulról settenkedő hajót. Csorgás (pihenés) közben is legyen valaki, aki a vízhez képest álló akadályokat tartja szemmel. Kísérjük figyelemmel a hajóforgalmat mindkét irányból. Minél előbb vesszük észre a hajót, annál több időnk/esélyünk van menekülni a hullámok, illetve az elgázolás elől.

A figyelés állandó legyen. A kormányossal menetközben beszélgetni nem tilos, de ne merüljünk el más témában teljesen.

## **Kormányzás**

Itt most csak a kormánylapáttal rendelkező csónakok kormányzásáról szólok.

Alapvető összefüggés: a keelboat, illetve a kajak arra kanyarodik, amelyik oldalon a kormánymadzagot húzzuk, illetve a pedált toljuk.

A csónak kormányzása két lényeges dologban tér el a bicikliétől vagy az autóétól.

Az egyik - ebben hasonlít pl. a hátsókerék-kormányzású targoncához -, hogy kanyarodáskor a csónak nem az orrát tolja a kívánt irányba, hanem a farát az ellenkező irányba. Így pl. a part mellett fölfelé haladva egy belógó fa kikerülése során már akkor elkezdhetünk a part felé kormányozni, amikor a csónak orra az akadállyal egy vonalba ért. Ha pedig lefelé evezve két keelboat szorosan egymás mellett halad, és túl közel kerülnek egymáshoz, akkor az evezők öszvegabalyodása szinte elkerülhetetlen, mivel az elkanyarodás úgy kezdődik, hogy a csónakok fara - és így a 2. evezősök - közelebb kerülnek egymáshoz. (A bonyodalmakat fokozza, hogy mivel mindkét kormányos próbálja tartani a másik csónaktól a távolságot, kétszeresen túlvezérelt lesz a rendszer.)

A másik eltérés a szárazföldi járművektől, hogy a csónak kormányzásának késleltetése van.

Azaz ha meghúzzuk a kormánymadzagot, akkor eltelik egy kis idő, amíg a csónak reagál, illetve a madzag húzását már a kívánt irány elérése előtt abba kell hagyni.

Hogy mennyivel, továbbá hogyan kell a kormánylapát nélküli tákolmányokat irányítani, és egyáltalán... - ezt csak a csónakban lehet megtanulni.

## **Jobb-bal**

Az irányok megnevezése főleg keelboatban okozhat gondot, mivel itt a kormányos és az evezősök egymással szemben ülnek. Ezért célszerűbb a „jobb” és a „bal” szavak helyett felfelé haladva a „part” és a „víz”, lefelé haladva pl. a „Buda” és „Pest” szavakat használni. (Ha nem összeszokott a banda, akkor a „kint” és „bent” is félreérthető lehet.) Ezekre a gyorsan felfogható varázsigékre akkor van szükség, amikor nincs sok idő a tájékozódásra, pl. „Vigyázz part felől!” - rikkant a kormányos, mire az evezősök behúzzák az evezőket, mert túl közel megy a csónak egy vízbe lógó fához. Emellett mutatni is lehet az irányt.

## Fel-le

Felfelé, azaz folyásiránnyal szemben a part mellett haladjunk, lefelé pedig középen, de legalább 10 méter távolságra a parttól, hogy a felfelé jövők (a keelboatok is) elférjenek.

## Be-ki

A túracsónakok általában kevésbé hajlamosak a borulásra, de azért ne eresszük el magunkat teljesen. Akármilyen stabil, számítsunk rá, hogy jobban billeg, mint a part. Beszálláskor közepre lépünk és hamar üljünk le, kiszálláskor pedig ne rúgjuk el elegáns mozdulattal a csónakot a parttól (főleg, ha az egyik lábunk még a csónakban van, ilyenkor ugyanis egy kecses spárgával eshetünk a vízbe). Jó, ha közben valaki a partról (stégről) fogja a csónakot, esetleg a csónakból a partot.

Keelboat: Be- és kiszálláskor is tartsa valaki a balanszot. (Ez - ha elég ügyes az illető – lehet maga a be- ill. kiszálló személy is. Ha teljesen egyedül van, mást úgysem nagyon tud csinálni.) Ha túl magas a stég, akkor eresszük le folyásirányban annyira a keelboatot, hogy a 2. evezős a stég mögött balanszot tudjon tartani. A balansz mellőzhető, ha valaki a partról segít. Legjobb a villát tartani, így teljesen billegésmentesíthető a keel. Soha ne lépünk a keel fenekére, mert beszakadhat, csak trepnire (fenékdeshkára) vagy a gerincre. A villa és a csónak közötti terület Bermuda-háromszög, ide vérbeli evezős nem teszi be a lábát.

Kenunál az első ember beszállását követően (aki többnyire a legelől ülő, hogy a csónakot folyamatosan el lehessen tolni a parttól, azért, hogy ne fenekeljen meg) a bent ülő kiül az ülés víz felőli oldalára, amíg a következő a partról belép. Így ellent tud tartani, mert egy széles, csomagokkal megrakott túrakenunak már nem nagyon lehet a közepére belépni. Tipp: Először mindenki az evezőjét rakja a csónakba, és csak utána mászik be. Ha ugyanis elszabadulna a csónak [ld. a fenn említett „kecses spárga” kezdetű részt], és utána kell úszni, legyen mivel kihozni. A csónak part felőli oldalán szálljunk be-ki.

## Elindulás, kikötés

Az elindulás és a kikötés mindig orral felfelé történjék. Így ha a parthoz képest állunk, a vízhez képest van sebességünk, és tudunk lavírozni. (Ez a szabály összhangban áll a parton felfelé szabállyal is.) Ne feledjük, hogy limányban (l. később) felfelé folyik a víz, ezért itt érdekesebb orral lefelé állni. (Mivel ez pont ellentétes a parton felfelé szabállyal, próbáljunk máshol kikötni. Ez pl. Szentendrénél [9 fkm] nehezen megy, mert szinte csak a limányban van normális kikötési lehetőség.)

Úgy időzítsük a dolgokat, hogy ne zavarjanak minket hullámok, amikor éppen a part mellett szerencsétlenkedünk. Várjuk meg, amíg elvonul a hajó hullámmostul, és csak utána tegyük vízre a csónakot ill. evezzünk ki a parthoz.

A kikötött csónak vagy legyen tényleg kikötve, vagy fogja valaki, különösen, ha folyik a víz. A faránál nem lehet fogni a csónakot, mert az orrát kifordítja az áramlat (mivel ugyebár az orra van feljebb).

A csónaknak legyen szerves tartozéka az orra köté, megfelelő hosszúságú kikötőkötél.

Ha van valaki a csónakban, akkor lehetőleg legyen benne evező is, mert igen muris látvány, amikor az elúszottak erőteljes karcsapásokkal próbálnak visszajutni a szárazföldre.

Ha kikötsz, nézd meg, hová szállsz ki. Egyszer kikötöttünk, én, mint ifjú titán pattantam ki a csónakból az (igaz, kissé iszaposnak kinéző) partra, ahol sikerült combközépig elmerülni.

Nem triviális kimászni az iszapból, és visszajutni a csónakba.

Még egy kis folyónál sem biztos, hogy ha valaki a hajó elejénél bokáig érő vízben száll ki, akkor a hátsónak is leér a lába...

A csónakok kikötése nem haszontalan dolog. Mi egy Rába-túrán tanultuk meg... Éjszaka, hálóruciban, (és kissé pityókásan), a legnagyobb tiszavirágzás közepette, egy pislákoló elemlámpával döngöttünk lefelé az éppen áradó Rábán úgy, hogy azt sem tudtuk, mikor ment el a hajó! Meglett.

## **Elsőbbség, kitérés**

A hajónak minden körülmények között elsőbbsége van a csónakkal, vitorlással, és a motorcsónakkal szemben. Ezért érdemes figyelni kikötőnél, hogy nem akar-e hajó ránk indulni. A motorcsónak köteles kitérni az evezőcsónak útjából, és mindkettő elsőbbséget kell, hogy adjon a vitorlásnak. (Tehát egy pöfögő csotrogányról már 100 méterről meg kell tudnod állapítani, hogy 6,2 méternél rövidebb és 4 kW-nál zsegebb-e, mert ezen múlik, hogy elsőbbséget kell-e neki adnod.)

Part mellett, szűkületnél találkozó csónakok közül a felfelé haladó köteles elengedni a fentről jövőt. Szögben találkozó csónakok esetén a jobbkéz-szabály érvényes, mint a közúton.

## **Előzés**

A part mellett felfelé haladva víz felől előzzük a nálunk lassabbakat. A parttól távolabb általában nagyobb a sodor, tehát erősebben kell evezni. (Ezért is sportszerűtlen azzal versenyezni, aki éppen előz.) Miután lehagytuk a lassabbat, ne kanyarodjunk rögtön vissza a parthoz, mert belénk jöhet a leelőzőtt.

Nem közvetlenül a parton haladva (tehát pl. lefelé) elvileg balról kell előzni, mint a közúton.

## **Találkozás hajóval**

Ismétlésül: Minél előbb vesszük észre a hajót, annál több időnk/esélyünk van menekülni a hullámok, illetve az elgázolás elől.

A hajót legalább 30 méterre el kell kerülni (leszámítva azt az esetet, amikor pl. a parttól 17 méterre halad a hajó; ilyenkor nem érdemes a hiányzó 13 méternyire kicipelni a partra a csónakot, de 1 méterre igen, mert tekintélyes hullámok várhatók). Szárnyashajó útját 1000, egyéb hajóét 300 méteren belül keresztezni tilos. (Igen, eltaláltad, ez írott szabály, a kicipelést kivéve).

A hajók hátsó felét 60 méterre kell elkerülni. Amíg ifjú voltam és bohó, én is szívesen potyáztam uszályok mögött. Tudvalévő, hogy a hajócsavar eltolja a vizet hátrafelé, de ha a hajó uszályokat vontat, akkor azok mögött van akkora szívóhatás, hogy szinte evezés nélkül a nyomukban maradhatunk. Tovább könnyíti a dolgot, ha az uszálykormányos kidob nekünk egy vontatókötelet. Igaz, hogy a víz idétlenül kavarg az uszályok mögött, de az egész nagyon kellemesnek tűnik. Amióta azonban egy általam igen nagyra tartott sporttársnak sikerült így a kajakja beboríthatatlanságát megcáfolnia - önszántán kívül -, inkább evezek.

Alapelv, hogy a hajók rosszindulatúak, ezért óvatosan (de tisztelet nélkül) kell velük szemben viselkedni. Ez természetesen íratlan szabály, de sajnos nem vicc. Ugyanakkor érdemes beleképzelni magunkat a hajókormányos helyébe (azért az együttérzést mellőzve), amikor egy kánikulai vasárnap délután kell a Római-partnál bejutnia a Szentendrei-sziget kiságába. Ne tegyük lehetetlenné a dolgát, mert csak mi járunk rosszul, ha megharagszik. Hozzáteszem még, hogy a hajó kormányosának legfeljebb büntetőjogi szempontból érdeke, hogy időben meglásson és kikerüljön Téged, számodra egy kicsit fontosabb.

A beleképzelés terjedjen ki arra is, hogy nagyjából tudjuk előre, merre fog menni a hajó.

Ehhez támpontot ad, hogy hol halad a hajózóút; ezt bóják jelölik. A szembejövő hajók egymást lehetőleg jobbról kerülnek, mint mifelénk az autók. Ha angolosan (tehát fordítva) mennek el egymás mellett, akkor ezt előre jelzik a jobb (azaz ilyenkor egymás felé néző) oldalon kék zászlóval, vagy villogó fényel. (Ha két, egy irányban haladó hajó közé kerülünk [pl. egyik előzi a másikat], az már régen rossz, mert hullámaik kvázi merőlegesek, és idétlenül interferálnak.) Ha lefelé haladunk (célszerűen középen, és általában a hajózóútban), és hajó közeleg, húzódjunk a hajózóút szélére, lehetőleg arra az oldalra, amelyik távolabb van a hajótól. (Ez a hajók már említett rosszindulata miatt nem mindig sikerül, de ne essünk kétségbe). A hajók előli menekülésnél vegyük figyelembe azt is, hogy hol úszhatjuk meg legszárazabban a találkozást.

A hajóknak induláskor, kikötéskor, forduláskor, tolatáskor elvileg dudálniuk kellene, ezt azonban általában nem teszik. (Ilyenből már volt halálos gázolás - természetesen a hajósok egy emberként állították, hogy dudáltak, és az özvegy férjet ítélte el a bíróság.) Ha tehát kikötött hajót kerülünk, győződjünk meg róla, hogy nem jár a motorja.

Fontosabb kürtjelek (\*KRESZ\*):

Figyelem!: -----

Jobbra kanyarodom: ---

Balra kanyarodom: --- ---

Tolatok: --- --- ---

Indulás után jobbra megyek: -----

Indulás után balra megyek: -----

Zűr van: --- --- --- --- --- .....

## Hullámok

A hajók, és sok esetben a motorcsónakok is akkora hullámokat keltenek, amelyeket nem árt figyelembe venni, különben elázás, rosszabb esetben borulás lehet a vége.

Kajakkal és kenuval a hullámfrontra merőlegesen kell ráállni a hullámra, mivel ezek a csónakok egyrészt rendelkeznek spriccdekkel (=hullámfogó, habléc), jobb esetben „kötény”-nyel, és így elől-hátul nem folyik be a víz, másrészt így nem billeg oldalra a csónak.

Ugyanígy orral kell venni a hullámokat a katamarán kenuval is; itt az is fontos szempont, hogy a két csónak összekötése így van a legkisebb igénybevételnek kitéve.

Keelboattal a hullámra a hullámfronttal párhuzamosan kell ráállni, és balanszot kell tartani.

Nagyon hosszú csónakkal (örsi kenu, regatta, stb.) megeshet az a baleset, hogy nagy hullámokat orral véve a két vége hullámhegyen van, és középen saját súlyától kettétörik.

Amíg a hullámok el nem haladnak, érdemes abbahagyni az evezést (keelboatban a balansztartás miatt kötelező is: én már láttam keelboatot leborulni hullámhegyről, mert versenyben volt, és nem akart időt veszíteni - így egy kicsit többet vesztett).

A hullámokra ráállást még idejében kezdjük el. Eközben két dologra kell ügyelni:

1. Ne feledjük, hogy a csónak még halad, így nem egyszerűen tengely körüli fordulásról, hanem helyváltatásról van szó. Azaz pl. ha keelboattal fölfelé megyünk a part mellett, és fentről jön egy hajó, akkor elvileg a part felé kell kanyarodnunk, hogy párhuzamosan álljunk a hullámmal. Ehhez azonban előbb beljebb kell mennünk, különben a parton találjuk magunkat.

2. Ha viszont túl korán abbahagyjuk az evezést, és leáll a csónak, akkor - csak a kormánylapátot használva - nem tudunk elfordulni a kívánt irányba; ilyenkor az evezősök aktív közreműködése szükséges.

Az sem mindegy, hol érnek minket a hullámok. Ha túl sekély a víz, akkor a tarajozódó hullámok becsaphatnak (minket és a csónakba). Különösen figyeljünk erre akkor, amikor kivagy bepakolás, a legénység folyó ügyei stb. miatt a csónak a part mellett áll cuccal tele. Ha ilyenkor a kanyarban felbukkan egy nagy dög, és a csónakot partra tenni nincs idő, akkor legjobb, ha valaki bevez vele mélyebb vízre, és ott vészeli át a hullámokat. (Egyszer keelboattal egy zátony fölött találtak minket a Hunyadi hullámai, menekülésre nem volt mód. \*Bátyó\* javaslatára orral, azaz merőlegesen vettük őket, így csak az orrban, a keel szélességében [60 cm] ömlött be a víz. Ha az ökölszabály szerint párhuzamosan állunk, a csónak teljes hosszában [8 m] csapott volna be a tarajos hullám, ami valószínűleg elsüllyesztett volna minket. No, hát ez is egy volt ama bizonyos nem ideális állapotok közül, amiről fentebb brekegtem. S voltam oly szerény, hogy nem a saját lángeszemmel dicsekedtem, hanem a bátyáméval.)

Kotort mederben, limányban, gátaknál, szóval olyan helyeken, ahol össze-vissza örvénylik a víz, a hullámok sajnos szintén össze-visszák, ráállni lehetetlen. Ráadásul itt a hullámok sokáig megmaradhatnak anélkül, hogy újabb hajó jönne. Az alattomoságuk ezeknek az ún. fenékhullámoknak az, hogy nem mindig közvetlenül a hajó után keletkeznek, hanem egy kis késéssel. Így a jámbor utazó egyszer csak azt veszi észre, hogy derült égből feltámadott a tenger. Ilyenkor az egyik leghatásosabb gyógymód az imádkozás, bár néha ez sem segít: öreg rókák is süllyedtek már el keelboattal gátak között. Érdemesebb megelőzni a bajt - ha lehet -, és egy

nyugodt helyen (pl. parton) legalább azt megvárni, amíg elkotródna a hajók a rizikós részről, és egy kicsit lecsillapodik a víz.

Hullámokat a szél is kelthet. Ez nem kevésbé ocsmány, mint az örvényben létrejövő, de legalább egy kicsit tendenciózusabb. Általában akkor keletkeznek kellemetlen méretű hullámok, ha a szél a vízfolyással ellentétes irányban (felfelé) fúj. (Az illet é n déli szélnek hívom, még akkor is, ha a víz nem észak-déli irányban folyik, ugyanis a szél - a hegyek és a partmenti fák miatt - követi a folyó irányát. Ja, és mifelénk a folyók jobbára északról délre folynak.) A part mellett ilyenkor rendszerint nyugodtabb a víz - ha van galériaerdő, vagy magas a part -, és kisebb a szél. Ha tehát felfelé megyünk, örvendezzünk, hogy egy kis segítséget kaptunk viszonylag kevés locs-pocs árán, illetve rettegjünk a perctől, amikor vissza kell fordulnunk. Ha viszont lefelé megyünk, húzódjunk a part közelébe (ügyelve azokra a felfelé jövő örültekre, akik ilyen időben sem kötnek ki). A „déli” szél keelboattal kínosabb, mint kenuval vagy kajakkal, mivel ő nem szereti, ha orral vesszük a hullámokat.

Bizonyos erősség felett a szél nemcsak kellemetlen, hanem veszélyes is lehet. Ha például elfordítja a csónakot, nagyon nehéz visszakanyarodni az eredeti irányba, és mivel így keresztben nagyobb felületet mutat a csónak a szél felé, könnyebben belekap, amiből borulás is lehet.

Viharban mindenképpen kössünk ki, ellenszélben már csak azért is, mert ilyenkor a legnagyobb erőfeszítéssel is legfeljebb csak azt tudjuk elérni, hogy ne fújjon vissza minket a szél.

## Átkelés

Ha nem pontosan folyóval egyező vagy ellentétes irányban evezünk (pl. átkelésnél), akkor a csónak orra nem arrafelé néz, amerre megyünk, hanem feljebb. A pontos haladási irányunk a szemközti parton az a pont (pl. fa), amely mögött a távolabbi tárgyak (pl. hegy) egyik irányban sem mozdulnak el, azaz takarásban maradnak.

Ha velünk kb. egy magasságban van egy, a parthoz képest álló akadály a vízen (pl. bója, kotróhajó, stb.), akkor azt inkább alulról kerüljük. Ne próbáljunk átszisszolni hajó előtt se, várjuk meg, amíg elmegy. Tehát nézzünk körül, mielőtt átindulunk.

Hogy milyen szögben érdemes átkelni, az függ a csónakunk és a víz folyási sebességétől.

Átkelni az ember két okból szokott: az egyik, hogy ott van dolga (kocsma, stb.), a másik, hogy a túlparton gyorsabban/biztonságosabban/szebb helyen lehet haladni fölfelé. A fenti képlet optimuma az első esetben természetesen úgy értelmezendő, hogy ha pl. velünk pont egy magasságban van a cél, akkor nem érdemes 40 méterrel feljebb átérni, és aztán visszaevezni. (Persze már rég rossz, ha ezt magyarázni kell.)

## Limány

Magyarabbul visszafolyás. Ha valahol beszűkül a folyómeder (pl. egy sarkantyú miatt, vagy mint az ábrán), akkor ott a víz sebessége megnő, alatta viszont a part mellett fölfelé folyik a víz. Ha egy ilyen helyen fölfelé evezünk, akkor azt tapasztaljuk, hogy kellemesen meglódul a csónak. Amikor viszont elérjük a szűkületet, a csónak orrát befelé fordítja az áramlat. Erre előre fel kell készülni, és erősen ellene kell tartani kormányzással. Besegíthetnek az evezősök is, víz felől erősebbeket húzva.

Hasonlóképpen elfordul a csónak, ha pl. állóvízből evezünk ki a sodorba, vagy egy hajó mögött vágunk át, azaz olyankor, ha a víz nem egyenletesen folyik, hanem felszínének különböző pontjai egymáshoz képest is elmozdulnak a csónak mellett.

## A hajózóút

A hajózóút jobb szélét (Buda) piros négyszögletes (henger alakú) bója, bal szélét (Pest) zöld vagy fekete háromszögletű (kúp alakú) bója jelzi. Úszó bója helyett lehet a vízen egy karó tetején is a jelzés (mint pl. a ráckevei Duna-ágban). Némely bójákon van villogó lámpa, ennek színe megegyezik a bójáéval (fekete bóján zöld). A bójáknak megfelelő parti jelek jobb oldalt



a piros színű, alul-felül fehér négyzet, a bal parton a sarkán álló, felül zöld, alul fehér négyzet, mindkettő villogó lámpákkal.

Az Árpád-híd északi végénél vagyon egy piros-zöld csíkos kerek bója. Ez menetirány szerint tereli a forgalmat, azaz a Margit sziget pesti ágában fölfelé, budai ágában lefelé haladnak a hajók - te evezz, amerre kedved van.

Helyenként a parton áll egy fehér pózna, tetején egy vagy két srévizavé a folyó felé-fölfelé mutató nyíl, ez azt jelzi, hogy itt a hajózóút átmegy a átellenes part közelébe. A póznán van egy sárga négyzet, benne egy függőleges fekete csík. Ez a négyzet a jobb parton az oldalán áll, a bal parton pedig a sarkán (itt tehát a fekete csík átlós). {Az ilyen jeleket 1 v. 2 villogó sárga lámpa szokta kiegészíteni. Az irányt a lámpák számából tudják sötétben. A hajósok - biztos, ami biztos - reflektorral általában kivilágítanak a villogók környékére, és így már látják a fennebb említett fel- v. lemutató nyilakat meg a négyzeteket.

Úszómű (pl. kotróhajó) előtt sárga bója úszkál. Az úszómű árbocán a hajózóút felőli oldalon egy fehér gömb van, fölötte egy piros gömb, a másik oldalon csak egy piros gömb. A nem hajózóút felőli oldal össze lehet kötve a parttal vízfelszín alatt/fölött drótkötéssel.

## **Stégek, gátak, egyéb akadályok**

Amikor felfelé haladva stéget kerülünk ki, ne vágjunk rögtön vissza a parthoz, ha elhagytuk, mert rávihet a víz. Másfelől ne feledjük, hogy limányban felfelé folyik a víz, itt tehát már jóval a stég előtt menjünk beljebb.

Lefelé lehetőleg a hajózóútban haladjunk, főleg ismeretlen vízen (természetesen állandóan figyelve előre-hátra, hogy nem jön-e hajó). Ahol egy tolóhajó elfért, ott talán mi sem futunk zátonyra.

Ha letérünk a hajózóútról, legyünk nagyon óvatosak.

Gátakon bukhat akkorát a víz, hogy felborul a csónak, és az áramlás a fenék felé nyomja a hajótöröttet.

Vízen a behajtani tilos tábla piros-fehér-piros (mint az osztrák zászló), ezeket vegyük komolyan.

Folyóvízben a víz alatti akadályok elárulják magukat egy örvénnyel, fodrozódással, amely a parthoz képest áll. A gáton bukó víz zuhogását pedig lehet hallani is.

Ha az ember (mert ember) nekimegy egy kőgátnak, igen körültekintően szálljon ki, mert a gát előtt és után mély a víz, és mindenféle törmelék is lehet a mederben. A Duna dél-magyarországi szakaszán az áramlás gyorsítása miatt számtalan kőgátat (sarkantyút) építettek. Ez tkp. egy oldalról a folyásirányra merőlegesen benyúló kőszórás, ami összeszűkíti a keresztmetszetet.

A gát közelében az áramlás igen csúnya.

A kőgát szélétől kezdve elég szép örvények bírnak lenni. Ezekre érdemes komolyan figyelni, mert még a haladó, telepakolt csónakot is képesek elfordítani. Nem az a kifejezett fürdőhely. A másik az, hogy a kőgát szélénél igen erős az áramlás (már szinte vadvíz), hiszen végül is ezért építették. Lefelé ez nem okoz gondot, hiszen nem part mellett megyünk, felfelé azonban némi rutin szükséges a kikerüléshez, ha nem szeretünk a Duna közepén felfelé evezni.

A kajak sem túl lassú, azzal is elég egyszerűen megoldható az átkelés. Az igazi gond a megpakolt túrakenukkal szokott lenni, mert azoknak nincs elég lendületük az átgráshoz.

Az áramlás a kőgát közvetlen közelében hirtelen lecsökken, így ott a legkönnyebb átvágni.

Ehhez a manőverhez nagy figyelem, és némi gyakorlat szükséges, mert:

1. Ha a csónak orra túlságosan a víz közepe felé áll, a sodrás kifordítja az egész csónakot, és visszaviszi a kőgát alá, vagy megszakad a gépház.

2. Ha túl szűken veszi valaki az átkelést, akkor a kőgát tetején megtorlódozó áramlás gyönyörűen a kövekre dobja a csónakot.

Jótanácsok: Ez egy olyan hely, ahol jó, ha mindenki teljes erőből evez. Ha a csónak sebessége kicsi, akkor sokáig kell nagy sodrással szemben evezni, ez pedig fárasztó. Fontosabb, hogy lendület nélküli csónakot kormányozni is nehezebb. A kormányzás fontosságát meg már

említettem. - Ha a csónak fara már legalább egy-két méterrel a kőgát fölött van, a kormányos hirtelen kifordíthatja a kenut a part felé, kb. 45°-os szögben (a limányszerűségbe). Ezzel a gályarabokat kíméli, mert kihozza a csónakot a fősodrásból. Arra persze neki kell figyelnie, nehogy visszacsorogjanak a kövekre.

Azaz ha valaki nem érzi magát elég gyakorlottnak, inkább nagyobb ívben kerüljön, mert úgy hamarabb feljut. Az örvények és a hullámok megmutatják, meddig tart a kikerülendő zavart víz.

Fürdőzőkkel főleg part mellett haladva találkozhatunk. Kerüljük ki őket nagy ívben. Fürdőhelyeken csak célforgalmilag evezzünk (pl. ott a táborhely, a csónakház stb.).

Figyeljünk egymásra: ha egy másik csónak (nem csak az ismerősöké) szemmel láthatólag neki akar menni valaminek, ordítsunk neki (megszólítással), pl. „Vigyázz, kenu, bója!”. A bajba került vízijárműnek azonnal segítségére kell sietni.

## Borulás

Általában nem direkt történik borulás. Okozhatja váratlan hullám, szellőkés, behajló ág, stb., de többnyire alapjába véve figyelmetlenség az ok. Fegyelmezett legénység, és jó kapitány/kormányos esetén nem szokott előfordulni.

A csónak teljes borulása néha letámasztással (a lapát segítségével) elkerülhető. Ha azonban már megtörtént, a legfontosabb az EMBEREK biztonsága. Ezt talán mondani sem kellene, de vannak, akiknek ez nem kézenfekvő. Alapvetően mindenki kapaszkodjon a csónakba. Ennek az az előnye is megvan, hogy még vizes ruhában, begörcsölt lábbal is könnyű fennmaradni a vízen, nem kell taposni.

Különösen örvényes vízen megszívlelendő tanács! (Hajóval együtt azért már csak nem húz le...)

A másik szempont az, hogy eléggé undorító utána a többi csónaknak evezősversenyt rendezni a leúszó lapátok és a borult csónak kihorgászása érdekében.

Az első pár másodperc után kiderül, hogy mindenki megvan-e. Ha valaki hiányzik, érdemes körülnézni, hol van. Ha a környéken, sokat segíthet egy kinyújtott kéz, vagy evező. Ugyanígy, a többi csónak is besegíthet, ők ugyanis még egy messzebbre került áldozathoz is oda tudnak evezni. A beszállással azonban csak módjával!

A borulás során is érdemes betartani a „legkisebb kár” elvét, azaz esetleg kenunál a kormányos be tud úgy ugrani a vízbe, hogy ettől a csónak egyensúlya rendbejön. Így egyrészt csak ő kerül vízbe, másrészt a csónak sem megy tele vízzel, és a csomagok sem áznak el (nem beszélve az elveszésről). Ha az emberek megvannak, lehet összeszedni a csónak körül úszkáló mindenfélét. A víznél nehezebb cuccokat jó, ha a már biztonságban levő emberek még a legelején kiszedik, mert azok igen hamar elmerülnek. (Az emberek biztonsága esetén a cuccok között még érték, fontosság szerint is lehet rangsorolni, de ez gondolom nyilvánvaló.)

Borulás után beszállni saját csónakba csak akkor célszerű, ha az felfelé áll, és nincs tele vízzel. Kenukba a legelső és a leghátsó ember a kenu végén (figyelem! nem oldalán!) fel tud húzódkodni, és beülni. Utánuk jöhetnek a többiek, mert ekkor a bent ülő(k) már tud(nak) ellent tartani.

## Éjjel

Sötétedés után csak végszükség esetén merészkedjünk ki a vízre, és lehetőleg csak ismerős helyen. Csak hogy elvegyem az esetleges kedvedet: a vaksötétben hajó, bója, gát, farönk, éjjellátó krokodil leselkedik az ilyen vakmerőkre.

No de ha már mégis, akkor lássunk és látszódjunk. Ehhez legyen legalább két erős fényű zseblámpa a csónakban.

Lehetőleg valaki guvadjon előre, hogy az esetleges akadályokat jelezze. Nagyon sokat segít, ha a parton fény (zseblámpa, tábortűz, stb.) jelzi, hova is kellene eljutni.

A hajózóút fényjeleiről már írtam. A hajók bal oldalán piros, jobb oldalán zöld, árbocán fehér

lámpa van. Tolóhajón elöl egy álló háromszög csúcsaiban, hátul pedig egymás mellett világít 3 fehér lámpa.

Ha netán felbukkana az éji homályban a Nagy Csónakfaló Hajó, míg mi a hajózóútban vagyunk, akkor idegesen villogtassunk neki.

## **Setup**

Indulás előtt győződjünk meg róla, hogy megbízható a járgány: nem lyukas, nem akar szétesni, az evező nincs elrepedve stb. Minél hosszabb a túra, annál alaposabb legyen a vizsgálat. Üljünk kényelmesen (főleg az evezősök), legyen szimmetrikusan terhelve a csónak (ne dőljön egyik oldalra se - ez remek alkalom a társalgás megkezdésére, mert a csónakban nincs két ember, aki egyszerre állítaná, hogy na, most vízszintes).

Kenu: Ha még nem tették meg, fúrjunk 3-5 mm-es lukat a légsákba (a hajó tetején, nem a vízvonaltól alatt, és nem nagyobb, mint 3-5 mm). Ez azért jó, mert az apró repedéseken befolyó vizet partra érve ki tudjuk csurgatni, ha fejreállítjuk a hajót, és 1. nem kell magunkkal cipelni egész túrán, 2 a légsák funkciójának megfelelően - ha nincs tele vízzel - fenntartja a felborult csónakot is.

## **Füüdözés**

Lehet, hogy nem túl didaktikus ezt itt tárgyalni, mert éppen azt szeretném hangsúlyozni, hogy a füüdözés nem víziközlekedés. Válasszuk külön a kettőt. Én pl. nem szeretem, ha valaki a megpakolt csónakból ugrik fejest a hűsítő habokba. Nem is egészséges (haladó hagyomány ilyenkor szívleállni), továbbá a fene tuggya, mibe érkezik a forrófejű (mederfenék, cölöpök stb.), és a csónakot is veszélyeztetheti: kiugrás vagy visszamászás közben felboríthatja.

## **Vízirendőrök**

Ízlések és pofonok. Ez utóbbit szerencsére mostanság már nem szokták osztogatni, de bal lábbal felkelt vízirendőrök mindig tudnak valami hibát találni. (Ugyanúgy, mint a szárazföldiek.) Tapasztalat szerint nagyobb városok, forgalmasabb nyaralóhelyek környékén gyakoribb felbukkanásuk. A rendőrökkel való találkozás többnyire problémamentes, feltéve, ha nem anyázzuk le egyből a közeget.

## ***Felkészülés az útra***

Egy rutinos túravezető a felvilágosult abszolútizmus szellemében tereli nyáját: meghallgat minden véleményt, aztán úgy cselekszik, ahogyan már régen eldöntötte. Tapasztalataim szerint a túraszervezés egyébként is mindig egyedül az ő nyakába szakad, ami nem feltétlenül baj, mert gyakran többet ér egy nem túl jó döntés, mint két briliáns, de ellentétes. A szervezkedés esetleg már hónapokkal az indulás előtt megkezdődik. A túra jellegétől függően ez különböző tevékenységeket jelenthet: legénység gyakorlatoztatása, szülők meggyőzése, utazás és szállítás megszervezése, csónakbélés, felszerelés összegyűjtése, stb. Túravezetni felelősségteljes dolog.

## **A legénység**

Egy vízitúra kitűnő alkalom arra, hogy barátunkat, kollégánkat olyan oldaláról is megismerjük, amely a suliban, munkahelyen, dizsiben rejtve marad: nem bír tíz előtt felkelni, horkol, isteni teát tud főzni, szeret gitározni, csak nem tud, stb.

Egykori tanszékeim hagyományait követve és is a nemi élet területéről veszek egy hasonlatot: tartjuk be a fokozatosság elvét. Ez egyrészt vonatkozik a túravezetőre, azaz karizmatikus képességeit először csak 1-2 emberen fejlesztgesse, és csak kellő tapasztalatok birtokában vigye magával az egész brigádját; másrészt egy hosszú túrát előzzön meg több 1-2-3 napos bemelegítő út, ha lehet, ugyanazzal a társasággal.

Ha erre nincs idő, a bepakolás előtt akkor is érdemes a legalapvetőbb manővereket (beszállás, indulás, evezés, fordulás, kikötés, kiszállás, borulás, kiúszás) kipróbálni.

Kiderülhet olyasmi, hogy kenuban a két oldal erőviszonyai nem kiegyenlítették, valaki nem lát jól ki az előtte ülőtől, kijön a klausztrófóbiája, ha középen ül, stb.

A legénység összeállítása két szempontból is fontos. Az egyik, hogy jól érezzük magunkat. Zártkörű túra esetén mi magunk dönthetjük el, hogy kivel akarunk menni. Magunkra vessünk, ha meghirdetünk egy túrát. (Persze ennek is vannak fokozatai: osztályban, suliban, bele a nagyvilágba.) Ilyenkor gondoljuk végig, milyen létszámmal tudunk még boldogulni. A jelentkezésnek lehetnek bizonyos feltételei is: úszni és evezni tudás. Másik fontos szempont, hogy haladjon is a túra, azaz megfelelő erőforrásokat (gályarabokat) szerződtessünk, illetve a napi távolságokat igazítsuk a gépház fizikumához. A legénységnek tudomásul kell vennie, hogy bizonyos dolgokról a túravezető dönt.

## **Fizikai korlátok**

### *Mennyi idő áll rendelkezésünkre*

Hosszabb távon: szabadság, ünnepnapok, csónakház szezonja (általában ápr. 1.- okt. 15.), csónakház szünnapja, zsilipek működése, vízeresztések (pl. a Sión), stb. Rövidebb távon: sötétedés (naplemente), csónakház nyitvatartás, zsilipelések időpontja, találkozók, menetrend, csónakszállítás időpontja, stb.

### *Mekkora út áll előttünk*

A távolság, a víz folyási sebessége, haladási sebességünk a vízhez képest (az erőnlét és a közegellenállás függvénye), akadályok (pl. zsilipeléssel, átemeléssel elvesztett idő).

### *Vízállás*

Felső korlát: szárazon van-e a táborhelyünk, nincs-e egy nemrégiben levonult áradás után hordalékkal, uszadékkal, iszappal borítva. Erős áradáskor rengeteg uszadékfa van a vízen, amelyek nagyon megnehezíthetik az evezést.

Erős áradáskor általában a víz sebessége is sokkal nagyobb, ezért felfelé csak módjával!

Alsó korlát: van-e víz ott, ahol evezni szeretnénk.

### *Időjárás*

Minél hosszabb egy túra, annál kevésbé tudunk előre számolni az időjárással, pl. egy régen eltervezett kéthetes útra lehet, hogy akkor is elindulunk, ha cigánygyerekek potyognak, mondván, hátha. Ugyanez másképp: ha már ott vagyunk, és beköszönt az esős évszak, valószínűleg kitartunk. Éppen ezért úgy kell készülni lelkileg és csomagolásként, hogy túléljük a zord időket is, lehetőleg víg kedélyállapotban.

A havat le lehet söpörni, a szelet vissza lehet fűjni, de az eső az makacs dolog. Ha esőben evezünk, előbb-utóbb csuromvizesek leszünk, még esőkabátban is, mert a mozgástól egyrészt valahol csak befolyik a víz, másrészt megizzadunk a dunsztban.

Védekezzünk a napsütés ellen. A vízről visszaverődő napsugarak, továbbá a szél és az esetleg vizes bőrfelület miatt itt sokkal nagyobb a leégés veszélye. Ráadásul a csónakban nem könnyű grillcsirke módjára forgolódni, így a Nap felőli oldalunk nagyobb strapának van kitéve. Viseljünk világos színű vászonsapkát vagy szalmakalapot. (Vigyázat, a nagy karimába belekaphat a szél; applikáljunk rá „állpántot”.) Nagy kánikulában be is vizezhetjük a fejünket (a finnyásabbak nem folyó-, hanem ivóvízzel). Nem árt a napszemüveg sem (lehetőleg barna, és nem kék üvegű).

Mindig kenjük be magunkat magas fényvédő faktorú napozókrémmel. A felhős idő csalóka, akkor is le lehet égni. Ha nem muszáj, 11 és 15 óra között ne legyünk tűző napon. Az érzékeny bőrűek vigyenek hosszú ujjú, vékony fehér inget és nadrágot.

A nyak és a tarkó leégésének elkerülésére használhatunk a légiósokhoz hasonló öltözetet: a sapka/kalap alá egy pólót/törölközőt betéve az eltakarja a nyak és a váll szabadon maradt felületeit. Hogy kiscigányból kilógó combunk ne égjen meg (ui. kvázi merőleges a napsugarakra), letakarhatjuk valami vékonyal (pl. póló).

A napsütés és a szél kiszáríthatja az ajkakat, vigyünk tehát szőlőzsírt is magunkkal. Ugyanez igaz az egyéb bőrökre is, ezért legyen nálunk valami jó testápoló.

Készüljünk fel az éjszakai hidegre meleg hálósákkal, vastag zoknival. Ha nem kapucnis a hálósák, a hálósipka sem megvetendő.

## Csomagolás

### *A csomagok védelme*

Csomagoláskor két, egymásnak ellentmondó szempontot kell figyelembe venni: könnyen elérhető legyen, amit elraktunk, de a csomagolás biztonságosan védje meg az anyatermészettől, aki elsősorban nedvesség formájában fenyegeti. Ez lehet csapadék, vagy a csónak alján lötyögő lé (pl. az esővíz, a „becsapott” folyóvíz és a kiömlött tej elegye). Ne feledkezzünk meg arról sem, hogy a csomag beeshet a vízbe.

Az idevágó mörfitörvény: ami elázhat, az előbb-utóbb el is ázik. Ezt csak akkor érezzük igazán át, ha egy hétig esőben kell eveznünk. Ennyi idő után minden vizes lesz, aminek erre akár a legkisebb esélye is megvan. Hiába csomagolunk be valamit tizenhét nylonba, a víz akkor is bejut. Lehet, hogy a nylonzacskó általában csak kívül lesz vizes, de tapasztalataim szerint elázás szempontjából csak külseje van.

Az egyetlen megoldásnak a légmentesen lezárható műanyag hordó tűnik. A legkülönbözőbb méretekben lehet kapni. Érdemes több kicsi (20-40 literes) hordót vinni, hogy ne kelljen túl sok mindent feltúrni az alul levő dolgok eléréséhez (ezeket bepakolni is egyszerűbb a csónakba), és jó, ha van egy-két nagyobb hordónk (70-120 literes), amelybe a méretesebb tárgyak (sátor, matrac, nagybőgő) beférnek. Még egy jótanács: sokkal könnyebb olyan hordóba pakolni, amelyik a szájánál nem szűkül össze.

Az ivóvizet 5-10 literes jól zárható vizeskannákban tároljuk, fejenként legalább 5 litert. (Lehet, hogy több napig nem találunk csapot.)

## Csónakszállítás

Ha 1-2 kajakot vagy kenut szállítunk, érdemes autó(ko)n, tetőcsomagtartón vinni. Egy kocsin 2 csónakot csak akkor szállítsunk, ha van ehhez speciális tartónk. Egyébként fejjel lefelé helyezük el a csónakot és nagyon gondosan rögzítjük. A csónak és a csomagtartó váza közé rakjunk szivacsot vagy gumilapot, és a csónaktestet kötéllal erősítjük a csomagtartóhoz.

(Ehhez én kétméteres gurtnit használok, egyik végén két vaskarikával. Ezzel kétszeresen átfogom a csónakot, és a karikákba befűzöm a másik végét úgy, hogy nem tud kilazulni.)

A csónak két végét kötözzük a lökhárítóhoz, illetve jobb esetben az alatta levő kampókhoz.

Ha nincs ilyen kampó, vagy csak egyik oldalt van, akkor csináltassunk az alvázra, megéri.

Hátul úgy vezessük el a kötelet, hogy a kipufogó ne olvassza/égesse el. Jó, ha a kötélnak van némi rugalmassága, de a gumipók önmagában nem elég.

A lapátokat, árbocot, kisebb hordókat berakhatjuk a csónakba, és az üléshez erősíthetjük gumipókkal. (Ehhez persze az kell, hogy az ülések masszívan legyenek a csónakban.)

A kerékcserehez hasonlóan, pár km megtétele után ellenőrizzük a rögzítést.

Több csónak esetén trélerre van szükségünk.

A csónakszállító járművet ne engedjük teljesen a vízpartra, mert besüllyedhet tengelyig.

## Zsilipelés

A zsilipelés általában ingyenes. Ha fizetni kell, és sokalljuk az összeget, mérlegeljük, hogy mekkora fáradságba és időbe kerülne átcipelni mindent. (A tiszalöki zsiliphez az egyhónapos karbantartás első napján érkeztünk, szemmel láthatóan egyben volt még a szerkezet, de a zsilipeléssel már leálltak. Gondoltuk, egy ezresért - akkor még nagy pénz volt - csak átengedne a zsilipőr. Végül mégis az átcipelés mellett döntöttünk, mert nem mértük fel, ez mekkora meló lesz. Miután ráment a fél napunk, megfogadtuk, hogy Kiskörénél bármekkora összeget kér a zsilipfőnök, berakjuk a zsebébe - csakhogy addigra azt a zsilipet már elkezdték szétszedni.)

Általában piros ill. zöld lámpák jelzik, be szabad-e menni valamelyik zsilipkamrába., illetve ki szabad-e jönni onnan (hajózsilipnél a zöld elsősorban a hajóknak, a piros viszont mindenkinek szól).

A zsilipkamrában kavargó a víz, ezért érdemes a falnál kapaszkodni, a két zsilipkaputól távol (a két piros vonal közötti részen). Minden csónak egyénileg oldja meg a kapaszkodást, ne kapaszkodjunk össze.

A nagy hajózsilipek kamrájában szoktak olyan kikötőbóják lenni az oldalfalban, amelyek együtt mozognak a vízszinttel. Ezekhez elvileg odaköthetjük magunkat, de figyeljünk egy-két apróságra:

1. Ne feszítsük meg teljesen a kikötőkötélet, mert lehet, hogy csak pár cm vízszintsüllyedés után mozdul meg a bója, és ilyenkor utána kell engedni.

2. Az ördög nem alszik, szóval lehet, hogy a bója egyáltalán nem jön le, készítsünk elő tehát baltát vagy éles kést, hogy végveszély esetén elvágjuk a kötélet.

Mindezek alapján a függőlegesen elmozduló kikötőbójához való odakötözést csak katamaránban javaslom, mert ezt nem fenyegeti (annyira) a felborulás veszélye. Más járműben inkább kézzel kapaszkodjunk. Rögzített kikötőbákhöz, létrafokhoz stb. pedig soha ne kötözzük oda semmilyen csónakot a zsilipkamrában, mert a vízszint változni fog. (Láttam már kenut így felborulni.) Figyeljünk a zsilipkezelő utasításaira.