

EGY IZGALMAS IDŐTÖLTÉS

Hajózni muszáj!

A vízi közlekedést különféle eszközökkel, eltérő vastagságú pénztárcával, sportként és hobbiként is lehet művelni. Ami közös minden vízre szállásban: az élmény és a természet tisztelete.



A leggyorsabb felosztást a felhasználás szerinti osztályozás jelenti: legelső a sportolás, utána jön a kedvelésből vízre szállók népes tábora, a harmadik területet a hivatásszerűen vizen dolgozók jelentik. A hobbi és sportkategorióban a hajókat két nagy csoportba lehet sorolni, a motorosra és az erőforrás nélküliekre.

Ha valaki kedvet érez arra, hogy hajózni kezdjen, akkor ajánlott vásárlás előtt alaposan megismerni ezt a tevékenységet. Adódnak ugyanis eltérések az íróasztal melletti álmodozás, a reklám videók, a prospektusok és a valós hajózás között. A néhány millió forintba kerülő drágább hajók nyitott utasterét is hirtelen el tudja lepni a bokáig érő víz, ami természetesen el is folyik, mert a belső így van kialakítva. Ha esetleg valakit a Balaton közepén lévő csend és hatalmas tér vonz, és ezért vitorlásban gondolkodik, az számoljon azzal, hogy munkás, odafigyelős tevékenység ez, még hobbi szinten is. Szükséges hozzá a jó fizikai kondíció, mivel a vitorlákat kezelni kell, a hajót irányítani, elhajolni a mozgó vitorla elöl, vigyázni a súlypontra, nehogy felboruljanak stb. Ha a kipróbálást követően is szimpatikus a hajózás, akkor érdemes körülnézni a piacon és a megfelelő hajót kiválasztani, megvásárolni.

Amennyiben vezetni is szeretnénk álmaink tárgyát, akkor érdemes már a vásárlás előtt megszerezni a jogosítványt. Ez 100 ezer forintos kiadást jelent, igaz, nincs általános, minden hajózható vízfelületre szóló jogosítvány. Az ilyenrel viszont bármely hazai vízben már hivatalosan lehet közlekedni. Aki viszont a tengeren is szeretné kipróbálni a saját és hajója képességeit, annak külön vizsgát kell tennie. Szakértőnk Magyarországon egyedülálló jogosítvánnyal és rutinnal rendelkezik. Yachmaster A típusú jogosítványa feljogosítja a 100 bruttó regiszter tonnás hajó tengeren való vezetésére, illetve az összes európai folyamokon vezethet hajót.

Géczy Bertalan által 1937-ben alapított vállalkozás még ma is működik. Géczy úr fia és unokája vitte tovább a hagyományokat, hajóépítő tevékenységét 1993-ban Aranykoszorús Mester díjjal jutalmazták!



A Kékszalag, a legnagyobb hagyományokkal rendelkező, Balatont megkerülő vitorlás verseny. Az első viadalt 1934-ben rendezték. A verseny útvonala: Balatonfüred–Balatonkenese–Tihany–Keszthely–Balatonfüred.

A Kékszalag elnevezés egy kék szalaggal történő elismerést takar, amely annak járt, aki a leggyorsabban átszelte az Atlanti-óceánt.

Ezt az elismerést vették át a 160 km távú balatoni versenyen.

A szabályok szokatlanok a területet nem ismerőknek, pl. tengeren annak a nemzetnek a szabályzata vonatkozik a hajóra, amely zászló alatt közlekedik. Ez független tehát attól, hogy milyen ország felségvénen hajózik.

Érdemes a fokozatosságot betartani. Azaz kisebb, olcsóbb hajóval megtanulni az alapokat, és ha ezek már mennek, akkor váltani a drágább, testesebb járműre. Az alapokba beletartozik a csáklya, mélységmérő lécs, a mélységmérő műszer, a navigáció, a kötélzet és a hajó felszereléseinek az ismerete, használata. A rutin megszerzése azt jelenti, hogy a tulajdonos alaposan ismeri, jól tudja irányítani a hajóját, pl. jól tud vele manőverezni. Az előbb említett csáklya nemcsak arra szolgál, hogy magunkhoz húzzunk vagy eltávolítsunk a hajó közeléből úszó tárgyakat stb., hanem abban is segít, ha a mélységmérő a hajó végén helyezkedik el, akkor a sekélyebb vízben a hajó orrában ülve, a vízbe dugva, mélységmérőként funkcionál.

A rutin és a hajózási ismeretek azért is fontosak, mert másként működnek a vízen a dolgok, mint szárazon. A hajózásban – a repüléshez hasonlóan – szigorúak az előírások, ezek

A rutin és a hajózási ismeretek azért is fontosak, mert másként működnek a vízen a dolgok, mint szárazon. A hajózásban – a repüléshez hasonlóan – szigorúak az előírások, ezek





kilométerrel elvitte az eredeti helyétől. Ilyenkor szükséges az állandó „éberség”, a helyzetfelismerő képesség, hogy a hajózási térképpel össze tudja vetni a vezető a helyet, és meg tudja látni az eltérést. Aki nem szeretné ezeket megtanulni, az „megveheti” a tudást úgy, hogy bérlő a hajóskapitányt, személyzetet, aki járatos a szakmában. Természetesen ez is kiadás.

VÁSÁRLÁS ELŐTT

A hajózás különféle költségekkel jár. Az egyik legmeghatározóbb a hajóméret. Az úgy 5–6 méter körüli már egy családnak vagy egy baráti társaságnak is elegendő helyet és szórakozást nyújt. A motoros és vitorlás hajók szállítása utánfutóval történik. Ha saját tulajdonú trélerben gondolkodik valaki, akkor ez néhány százezer forintos beruházást jelent, amihez megfelelő autó is szükséges. Ha pl. saras, földes partszakaszon szeretné valaki vízre bocsátani a közlekedési eszközt, akkor szerencsés terepjárót vagy négykerék-hajtású kisteherautót vásárolni. Bizonyos hajóméret felett a szállításhoz már teherautó szükséges.

A költségek közé tartozik a hajó vízből való ki- és beemelése, ennek díja változó, körülbelül 20–50 ezer Ft alkalmanként. A szezon végeztével szárazföldre kell tenni a hajót, akinek nincs tárolóhelye, az a kikötőben bérelhet. A hajó kikötőben horgonyozása és szárazon tárolása is díjköteles, ez évente kb. egymillió forint, ami tartalmazza a villany- és vízszámlákat is.

HAJÓK KARBANTARTÁSA

A hideg idő beköszöntével a hajó kikerül a vízből és elkezdődik a karbantartás. Mivel viszonylag kis példányszámban gyártják a hajókat és az alkatrészeit, ezért drága mindkettő. A karbantartás nagynyomású mosóval történő tisztítással kezdődik. Ha ez meg-

betartásával a balesetek, tragédiák, anyagi károk többsége megelőzhető.

A körülmények folyamatosan változnak nemcsak a tengeren, hanem a folyókban, tavakban is. Süllyednek el hajók, hordalékot tesz le a folyó, ezért szükséges a minél frissebb térkép, amin már jelölik a változásokat. Ezért a hajókon lévő műholdas navigációknál a legfontosabb dolog, hogy mikori kiadású a rajta lévő térkép. A hajós-térképek frissítése a minél nagyobb biztonság miatt haladéktalanul megtörténik, így szinte azonnal megjelennek rajtuk a hatóságok, a hajózási által lejelentett változások, pl. a hajóútba sodródott roncsok, előbukkanó zátonyok stb.

A körülmények gyakori változásához hozzátartoznak olyan tényezők, mint a folyón lévő bóják „vándorlása”. Ez a gyakran előforduló jelenség úgy mutatkozik meg, hogy a hajóutat mutató bója rossz helyen van, mert a folyó több száz méterrel,

Az egyik legnagyobb jachtot, a milliárdos, Chelsea focicsapat tulajdonos, Roman Abramovics birtokolja. Az egymilliárd angol fontba kerülő Eclipse 162,5 m hosszúságú. Két úszómedence és két helikopter leszállópálya is található rajta. 62 vendéget tud fogadni a 80 fős legénységgel rendelkező hajó.



A technika odáig fejlődött, hogy a mai korszerű hajókon számos segédberendezés segíti a hajós munkáját. Ilyen pl. az orrhajtómű, aminek segítségével könnyedén be tud állni a kikötőbe a hajó. Ezek nagyban megkönnyítik a vízi jármű kezelését, viszont az emberi képességeket, a gyakorlatot a háttérbe szorítják.

volt, akkor elő kell venni a speciális szereket, pasztákat és leápolni a jármű külsejét. Itt különösen nagy a hangsúly a műanyag hajókat érintő szivacsosságot gátló szereken és azokon, amik használatával az algák, kagylók és más szennyeződések kevésbé vagy egyáltalán nem tapadnak meg a testen. A víz, pára elsőrangú táptalaja a penészesnek, gombának, ezért is szükséges az alapos tisztítás, ápolás. Egy 12 méter körüli hajó 2–3 nap alatt készül el, a szerek és a munkadíj 150 ezer Ft körüli összeg.

Az előbb említett külső karbantartást minimum évente illik elvégezni. A motoros hajóknál az éves karbantartás kiegészül az olajcserével, ami nemcsak az erőt biztosító motorban történik, hanem kiterjed a hajócsavar mozgását biztosító hajtóműben lévő kenőanyagra is. Ehhez hozzájön az egész hajó alapos átnézése, és az esetleges kopott, törött alkatrészek, a nem megfelelő minőségű kötelek cseréje.

A motoros hajókat tankolni kell, a fogyasztást – mint a munkagépeknél – óránként mérik. Budapesten három tankoló hely létezik. Az 1–2 millió forintba kerülő hajóknál az átlagfogyasztás 10 l/óra, megszokott tempójú haladás esetén. Gyorsabb tempónál ez az érték növekszik, ami természetesen tovább nő pl. vízisi vontatásánál. Az üzemanyagtartályok mérete egy ötméteres hajónál 200–300 liter, ha valaki tengerre száll, akkor ott a 1000–1500 literes tartályok az általánosak. A tengeri használatra alkalmas hajók, jachtok dízel üzeműek, a kisebb sporthajók általában benzin motorosok.

VÁSÁRLÁS

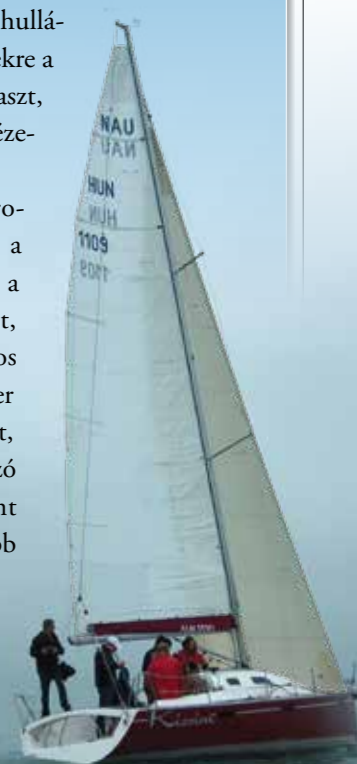
Mivel az új hajók értéke gyorsabban csökken, mint a luxusautóké, ezért a vásárlást rendkívül körültekintően kell végrehajtani. Nemcsak nagy értékvesztés miatt kell a szak-

értés, hanem azért is, mert a rejtett hibájú használt hajó javításának költsége gyorsan el tudja venni a kedvet az új hobbitól. A leendő vevőnek nem árt tisztában lennie a következő tíz év anyagi helyzetével, a hajózásra szánt bevételeivel, és hogy mennyi szabadideje lesz. Azért szükséges ennyire előre tervezni, mert ha az elképzelések véglegesek, akkor az előrelátás sok problémát, kellemetlenséget tud megelőzni. Mivel a költségek

tervezhetőek, a meglepetések szinte kizárhatóak. Vásárlás előtt jó azt is tisztázni, hogy évente mennyi időt szán a hobbijára, pontosan mi a célja a hajóval, hány fővel akarja használni és a nagy kérdés, hogy hol? A Balatonon, a Dunán, a Tiszán, az Adrián vagy más tenger hullámain szeretne-e ringatózni. Ha ezekre a kérdésekre is pontosan tudja a választ, akkor már érdemes a hajókat nézegetni.

A legegyszerűbbek a gumírozott testtel rendelkezők, főleg a műanyagból készültek és persze a klasszikus fából épültek. A méret, befogadóképesség terén a csillagos ég a határ. A liga tetején helikopter leszálló pályát, belül kisebb hajókat, esetleg tengeralattjárót tartalmazó megajachtok találhatóak, időnként páncélozott kivitelben. Ezeket több tucatnyi tengerész és kiszolgáló személyzet található.

A hazai realitás az, hogy 1–2 millió forintért, már 4–5 főnek





elegendő helyet biztosító vitorlás vagy motoros hajó vásárolható. Ezek a járműveken meg lehet tanulni az alapokat. Ha valaki erről a szintről szeretne tovább lépni, akkor annak már rendszeresen kell szemlélzeni a szakajtót, a hajókra vonatkozó tesztek. Adódnak helyi sajátosságok is, a Balatonon a Géczy típusú, szép fa hajótest az általános, a hajók 60%-a ilyen típus.

A vételnél igen fontos a műszerezettség, az egyik legfontosabb tudnivaló, hogy a hajón lévő navigációhoz elérhető-e frissítés. Ha valakinek versenyzői ambíciói vannak, akkor mélyen a zsebébe kell nyúlnia, mert pl. a 15–16 milliós alapjárműre könnyedén ráköltethető még 5–6 millió forint, ami a jobb kötéletben és a sok apró speciális alkatrészben jelentkezik. Ezek már kibírják a balatoni Kékszalag megpróbáltatásait is.

A kiválasztásnál fontos a típusokat, a hajózást jól ismerő szakértő, akít a műszaki részekkel, a rejtett hibákkal, amatőr javításokkal nem tudnak megvezetni. S nem veszi el a figyelmét a gyönyörű fényezés, kárpitozás, miközben a szerkezeti részekre kellene összepontosítania.

A válság összekuszálta a hajópiacot is. Aki abban gondolkodik, hogy évente néhány hetet szeretne vízben tölteni, annak gazdaságosabb a bérlet. Egy hétre, tíz napra igen pazar hajó-

kat lehet birtokba venni egy családnak, baráti társaságnak, kb. millió forint körüli összegért. Valamint bérelhető kapitány és személyzet is, ami természetesen extra költség. A bérlet egyetlen „hátránya”, hogy nem a bérlőé a hajó.

ÉLMÉNY

Ha esetleg azt a következtetést vonta le az Olvasó, hogy a hajózás legtöbb formája a tehetősek sportja, időtöltése és csak viszi pénzt, akkor közel jár az igazsághoz. Az átlagembernek irreális költségekkel jár. Ha ez ennyibe kerül, ráadásul fázartó is, akkor feltehetik a kérdést, mégis miért ilyen népszerű, miért foglalkoznak vele ennyien?

A kérdésre a választ az élmény adja. A nyílt vízben megélt vihar, a hajó mellett csapatban úszó delfinek látványa, a csak hajóval megközelíthető zöld és kék barlangok látványa az Adrián, a vitorlás kezelésének élménye, a műszaki embereket lázba hozó motorhang, a sebesen száguldó hajó irányítása. Ilyen és ehhez hasonló, megismételhetetlen élmények, kalandok megszerzése az, ami miatt hajóra száll az ember...

Benedek Attila



NG⁵⁶ AKCIÓS ÁR: 695,- Ft/szál*

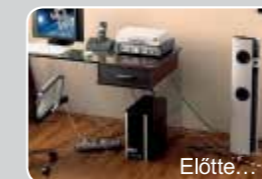
Kinyitod, bezárod és ...kész

A SALAG Next Generation kábelcsatornás padlószegélyének zseniális konstrukciója alkalmassá teszi annak gyors, egyszerű eltávolítását, illetve felszerelését külön eszközök nélkül, továbbá alkalmassá teszi más funkciók teljesítésére is: hangszórók áthelyezése, komputeres hálózat kiépítése, tapétacsere, vagy fal újrafestése soha nem volt ennél egyszerűbb. Elegendő a padlószegély felső részét lebontani, az új vezeték elhelyezni, vagy a régi kicserélni, az új tapétát felragasztani, és a falat lefesteni, majd azt egyetlen pattintással visszahelyezni és ... kész! S, a termék nagyon jó minősége és a széles színpalettája!



A Szabadalmi Hivatal bejelentett újítás regisztrációs száma:
PL: P370968, US: W02005/052277, RU: 2005124861/03.

Legfőbb előnyei



Előtte...

Lehetőséget biztosít a vezetékek elrejtésére



Utána...



Kinyitod, bezárod és ...kész!



A fal festése és tapétázása padlószegély teljes leszerelése nélkül



Rugalmas padlószegélyek = ideális illeszkedés