EVEZŐS ALAPVIZSGA

FELKÉSZÍTŐ IROMÁNY

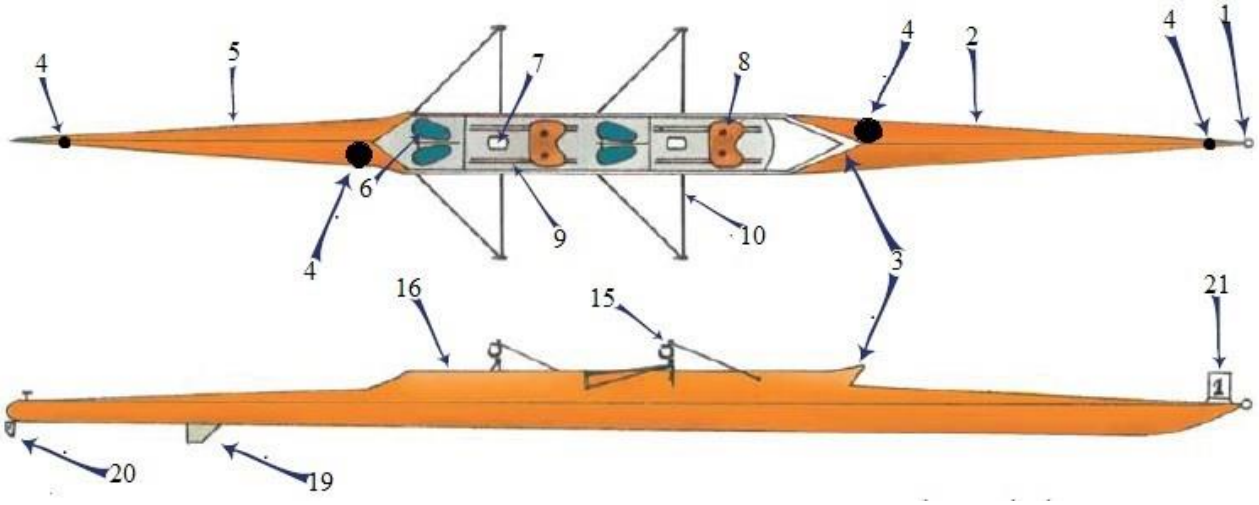
FIGYELEM!
Az evezős által rongált hajó javítási költségének 100%-a az evezőst terheli. Az evezős által okozott hibát/hibákat az evezősnek 3 napon belül jelentenie kell az őt az elnökség felé képviselő személynek (vagy edzőjének). Az úszóházon nehezen észrevehető hibákra (pl. keskeny repedés a hajótesten) az evezős köteles felhívni a hibás hajóban evező társai figyelmét, (ehhez segítségnek használhatja a hajónaplót). Amennyiben az evezős eltitkolja (nem jelenti 3 napon belül), hogy összetört egy hajót, a klubból történő azonnal kitiltására irányuló fegyelmi eljárás veszi kezdetét.

A mogorva kezdés ellenére a füzet létrejöttének célja, hogy a DNHE kezdő evezősei csak a megfelelő tudással versenyezhessenek és biztonságosan evezhessenek egyedül.
Az Evezős Alapvizsga lényege, hogy a kezdő evezős megtanuljon minden olyan szakkifejezést és mozgáskombinációt, amire a mindennapi evezős életben szüksége lehet, továbbá birtokában legyen azon tudásnak, amivel a legeredményesebben védheti hajóink és evezőlapátjaink épségét.
A vizsgaidőpontokat az edzők egyeztetik és a vizsgázókat is az edző jelöli ki.
A megbuktatott vizsgázó a legközelebbi vizsgán újra részt vehet.
A vizsga ingyenes.

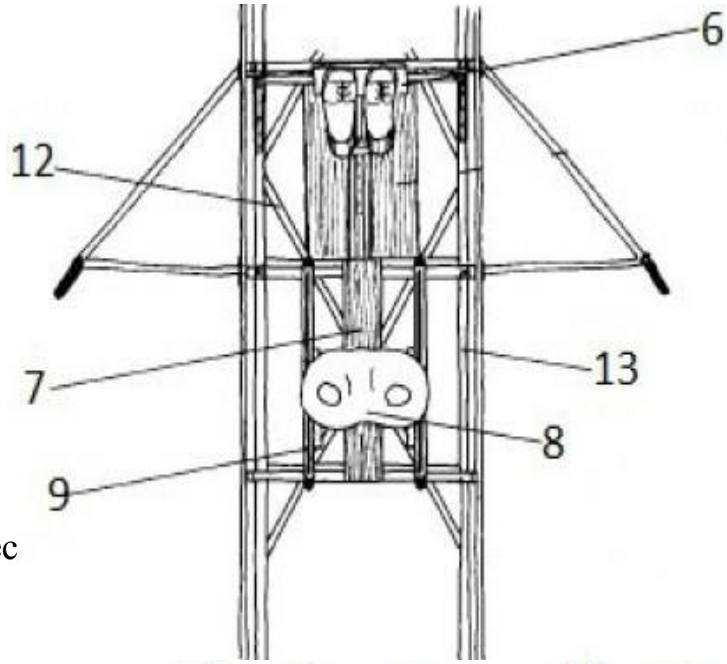
HA A FÜZETBEN LEÍRTAK KÖZÜL BÁRMIVEL KAPCSOLATBAN KÉRDÉSED VAN VAGY NEM ÉRTESZ VALAMIT, KÉRDÉSEIDDEL FORDULJ AZ EDZŐDHÖZ!

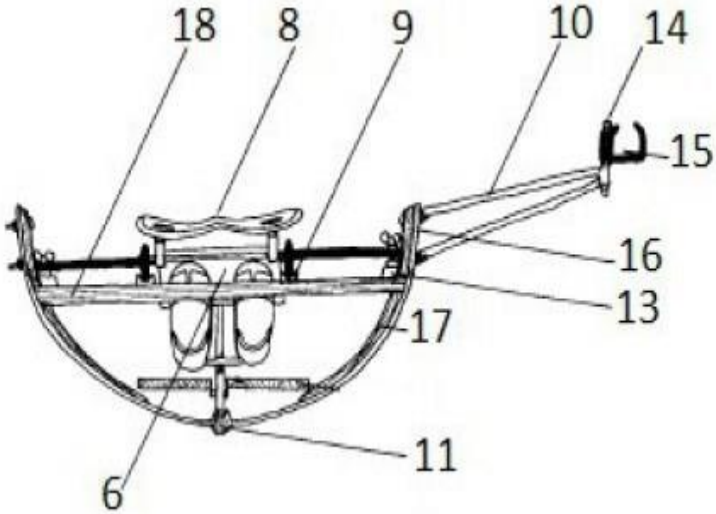
1. ELMÉLET

- Hajó részei:

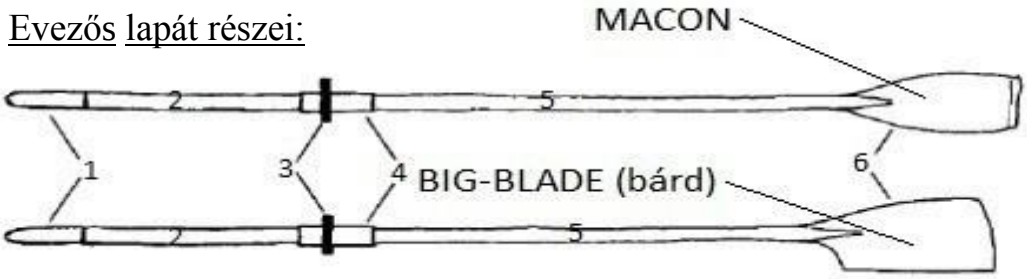


- Hajóorr
- 1.Orrlabda
- 2.Első légszekrény
- 3.Hullámtörő
- 4.Légszekrény dugó
- 5.Hátsó légszekrény
- 6.Lábtartó
- 7.Belépődeszka
- 8.Guruló ülés (kocsi)
- 9.Sín
- 10.Villaszár
- 11.Hajógerinc
- 12.Keresztmerevítő léc
- 13.Koszorúléc
- 14.Tengely
- 15.Tulipán
- 16.Palánk
- 17.Borda
- 18.Keresztborda
- 19.Svert
- 20.Kormány
- 21.Rajtszámtartó; rajtszám
- Hajófar



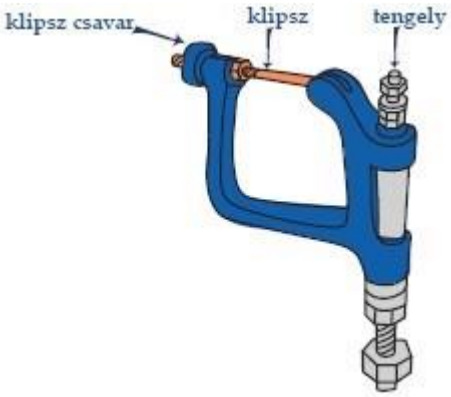


- Evezős lapát részei:

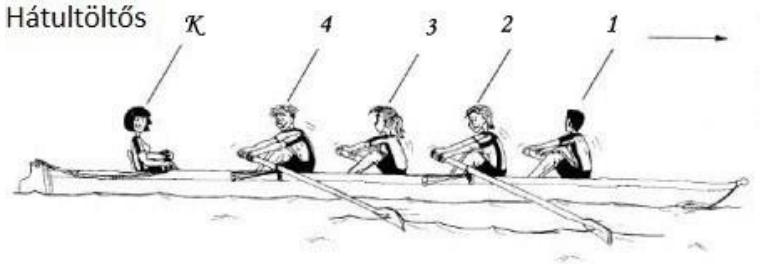


1.Nyél (markolat)

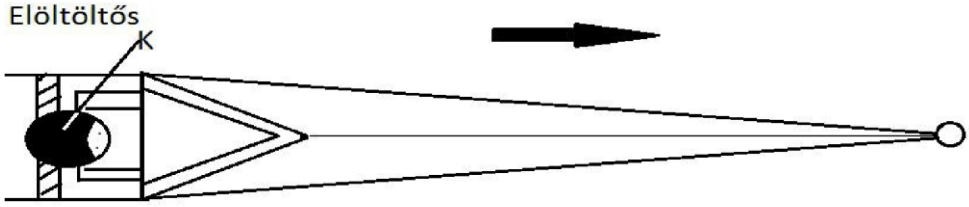
- 2.Belső kar
- 3.Bilincs
- 4.Mandzsetta (bőrözés)
- 5.Külső kar
- 6.Toll



- Tulipán részei:
- Kormányos hajóegységek (kormányos elhelyezkedése szerint) és számozás:
  - A hajóban ülő emberek számozását mindig a hajó orra felől kezdjük (lásd a „Hátultöltős” pont ábráján).
  - 1.Hátultöltős



  - 2.Elöltöltős



  - 3.Lábkormány

Ennél a fajtánál valamelyik evezős lábtartójához van rögzítve a kormánybovden. Az evezős lábfejének mozgatásával tudja kormányozni a hajót. (Lábkormányos egységek: 4-; 4x; 2-.)

- Vízi közlekedési szabályok
  - Folyón:
    - Vízreszállásnál és kikötésnél a hajó orra sodrásiránnyal szembe néz. A víz sodrásával ellenkező irányba (fölfelé) a parthoz közelítve, (de biztonságos távolságban tőle) evezünk. Gyorsabb hajóval az előzés a víz felől történik.

      A víz sodrásával megegyező irányba a folyó közepéhez közelítve evezünk. Ezzel elkerüljük az ütközést a felevzőkkel.

      Figyelem! Különböző folyószakaszokon vagy folyókon különböző vízi közlekedési szabályok lehetnek! Az itt leírt szabály a Duna mindenkori főágára vonatkozik.
  - Állóvízen:
    - Vízreszállásnál a hajó orra a közlekedési rendnek megfelelő irányba néz. **Figyelem!** Minden tónál, öbölnél, holtágnál különböző közlekedési szabályok vannak érvényben. Mielőtt vízreszállsz kérdezz meg egy helyi evezőst az ott érvényben lévő szabályokról!

- Edzésfelépítés:
  - Bemelegítés:

A bemelegítés a kétpárevezősnél nagyobb egységekben kötelezően forgatás nélkül zajlik. A kettes (peror), kétpárevezős (dubló) és egypárevezős (szkiff) egységekben a kezdők forgatással is bemelegíthetnek.
Minden gyakorlatból minimum 20 csapást kell végrehajtani.

- 1. Csak karral
- 2. Ráhajlással • 3. Félkocsival.
- 4. Egész kocsival
- 5. Egész kocsival, forgatással ▪ Fő rész:
- A fő rész az edzők által megadott gyakorlatokból áll.

  - Levezetés:
    - 10 perc laza evezés, hajóban vagy ergométeren. Utána nyújtás! (A nyújtás fontosságát nem lehet eléggé hangsúlyozni. Ha nem nyújtasz, (amellett, hogy nem tudod bekötni a cipőfűződ) iszonyatos fájdalommal járó izomszakadást kockáztatsz meg, melynek gyógyulása legalább 1 hónapot vesz igénybe. Ezalatt nem tudsz edzeni és a veled egy egységben ülőket is akadályozod a felkészülésben. A nyújtással csökkented az izomláz kialakulásának esélyét is.)

- Általános úti célok (a Wesselényi csónakház stégéről indulva):
  - Csúszda (cca. 500 m)
  - Fehéroszlop (cca. 900 m)

- Kékdoboz (cca. 1300 m)
- Árpád híd (cca. 1850 m)
- Hajógyári-öböl (Kis-öböl) (bejárat: cca. 2300 m; vége: cca. 2850 m) • H híd („Píj” híd) (cca. 2200 m)
- Uszályok teteje (cca. 2900 m)
- K híd (cca. 3400 m)
- Honvéd kajakos stég (cca. 3550m)
- Újpesti öböl (ezen belül: Budapest Evezős Egyesület: cca. 3750 m; Északi összekötőhíd: cca. 5050 m)
- Rakodó (cca. 4600 m)
- Északi összekötő híd (Újpesti vasúti híd) (kiságban: cca. 5200 m; nagyágban cca. 5000 m)
- Állóhajó (kiságban: cca. 6300 m; nagyágban: cca. 6100 m)
- Külker Evezős Klub (kiságban: cca. 6950 m; nagyágban: cca. 6750 m)
- Szentendrei szigetspicc (kiságban: cca. 8250 m; nagyágban: cca. 8050 m)
- Megyeri híd (kiságban: cca. 10750 m; nagyágban: cca. 10550 m)
- Lupa-sziget déli csúcsa (kiságban: cca. 11000 m; nagyágban: cca. 10750 m)

A felsorolt célok a füzet végén található térképrészleteken jelölve vannak.

- Evezés előtti és utáni teendők (kifejtve):

Mielőtt kiviszitek a hajót legyen kint bak!
Figyelem! A hajók többnyire vékony műanyagból vannak, ami rendkívül sérülékeny. Éppen ezért a hajók ki- és bevitele fokozott figyelmet igényel. A fa kielboatok felszínét szintén vékony lakkréteg védi, ezért az is könnyen sérül. A GIG-eket és kielboatokat a stég végére szerelt görgőn kell vízre tenni.
A sérülésveszély miatt, hajót **soha nem forgatunk bak fölött!** Csak akkor vigyél egyedül hajót, ha nincs ott senki más és biztos vagy benne, hogy elbírod. Ha van a stégen valaki nyugodtan kérj segítséget!
Amekkora az egység, legalább annyi embernek kell kihoznia! (Pl. egy négypárevezőst (4x+) minimum 4 ember hozzon ki, de ha tud a kormányos is segítsen!
A hajó szakszerű emelése: A hajó emelése mindig a stroke (vezérevezős) által közölt vezényszavakra történik. A hajótartó konzolról történő levételénél a hajót (négypárnál) a következőképpen fogjuk meg: egy evezős a hajó első-, egy pedig a hátsó légszekrényénél fogja meg, egy-egy ember pedig az 1-2-es és a 3-4-es beülők közötti vastag karbordákat úgy, hogy a térdükkel berogyasztanak és a hajó távolabbi (fal felőli) palánkját is emelik. Amikor a hajó kikerül a „folyosóra” (lekerül a konzolról) a két palánkot fogó ember felülről átfogja a hajót és a légszekrényeket fogók (egyszerre szigorúan csak egy!) a palánkot fogókkal szembe helyezkednek el. A négy ember így (páronként) egymással szembe kerül, az 1-es és a 4-es beülőnél fogva a palánkot.

A hajót úgy visszük ki, hogy az egyik oldalt állók a válluk fölött, a tenyerükön a bordát (vagy palánkot) a másik oldalt állók pedig a hajón alul-felül átnyúlva emelik (a villák függőlegesen állnak).

Hajó forgatása és bakra tétele: Amikor a hajót leforgatjuk, azok, akik bordával (palánkkal) a vállukon jöttek ki, megfognak egy (vastag) főbordát és lassan engedik a velük szemben állók felé a hajót. (ebben a szemben állók is segítenek, folyamatosan tartják, egyensúlyozzák a hajót és amint tudnak ők is megfognak egy-egy (vastag) főbordát. Amikor a hajót bakra tesszük nagyon figyelünk a hajó alján található svertre, nehogy rátegyük. Amikor a hajót eltesszük, ugyan így kell, csak fordított sorrendben.

(A többi egységet is a fent látható útmutató alapján kell ki-, és bevinni.)

A lapát stégen történő elhelyezése: az lapát a stég szélén fekszik, hogy ne legyen útban. A tolla és a külső karból 10 centiméter a víz fölé lóg. (Szkiffben vízreszállás előtt közelebb vihetjük a hajóhoz. Négypárban a kormányos fogja a hajót, amíg a többiek a lapátjukért mennek. Dublónál felváltva fogja a két evezős.)

Csak akkor szállj vízre, ha biztonságban érzed magad rajta! Nagy hullámban vagy vihar előtt soha ne szállj vízre!

- <u>Vízreszállás előtt:</u>
  - **Ellenőrizni, hogy a központi kulcs az úszóházon van-e**, hogy (ha utolsónak érsz vissza) be tudd zárni a házat. (A hobbisok közül sokan saját kulccsal járnak.)
  - **Új hajó ellenőrzése.** Ha olyan hajóban készülsz(/készültök) kimenni, amiben eddig nem eveztél (vagy nagyon régen), előtte ellenőrizd, hogy üzemképes állapotban van-e. Ellenőrizendő: villarögzítő csavarok; hajótest; légszekrény ponyva; légszekrény dugók; lábtartó csavarok; schwert; kormány működőképessége.
  - **Hajó beírása a hajónaplóba**, hogy aki előtted jön vissza tudja, hogy nem ő az utolsó és ne zárjon ki. A naplóból derül ki az is, hogy merre indultál. Ha órákkal az általad megadott időtartam után sem kerülsz elő, tudjuk merre keressünk. Egy esetleges hajótörés esetén is vissza lehet nézni, hogy kik használták az adott hajót és kit kell értesíteni.
  - **Légszekrény dugók bedugása.** Ha valamelyik dugó nincs meg vagy nem zár biztonságosan ne menj ki vízre, mert ha a légszekrény az esetleges hullámzás miatt megtelik, a hajó teljesen elsüllyed.

A hajó vízrerakásánál először lábunkkal kitapogatjuk a lelépő szélét, majd ha biztosan tudjuk hol van, akkor tesszük vízre figyelve, hogy minél messzebb tegyük le a stégtől, hogy a svert és a hajó oldala semmiképpen se tudjon megsérülni.

- <u>Kikötés után:</u>
  - **A hajónaplóban kipipálni, hogy visszaértél**, hogy aki utolsónak jön vissza tudja, hogy te már nem vagy kint és bezárhatja a házat vagy ha már mindenki más ki van pipálva tudd, hogy be kell zárnod (mielőtt bezárod a házat mindent be kell vinni, ami a stégen van).
  - **Légszekrények kinyitása** (a dugók kihúzásával). A legtöbb hajó belül favázas, ami azt jelenti, hogy egy fa szerkezet tartja a légszekrény vásznat és a test is ahhoz van ragasztva. Ha nem szellőzik a légszekrény

a benne lévő levegő páratartalma miatt a faváz elrohad. A legmodernebb műanyag hajók légszekrényeit is szellőztetni kell, mert az állandó víztől a műanyag is elkezd szétrohadni és vékonyodni.
Ezek mellett a kidugózáskor derül ki, hogy került-e víz a légszekrénybe. Ha igen, ki kell deríteni, hogyan és orvosolni kell a problémát.

- A lapátok kivétele után, **vissza kell klipszelni.** Ennek oka, hogy a lógó klipszek nagyobb eséllyel sérülnek (törnek le) és sértenek meg más hajókat.
- **Hajótörlés.** A hajók jó állapotának megőrzése érdekében, minden használat után le kell törölni a hajót. Ha a hajó rendszeresen nincs letörölve, a test felülete érdessé válik a lerakódott vízkőtől, ezzel növelve a súrlódás mértékét és rontva a hajó áramvonalasságát, amitől a hajó, nehezebbé és lassabbá válik.
- **Síntörlés.** Lényege a sín tisztaságának megőrzése. Ha a sín fekete a zsírtól a kocsi nem gurul, hanem csúszkál benne ezért jóval nehezebbé válik benne a kocsizás. A rendszeres síntörlés lassítja az ún. kagylózódást (amikor a sín vájatán belül kisebb vájatok keletkeznek). Továbbá ruháid tisztaságát is óvod.

Figyelem! A „síntörlő rongy” nem azonos a hajótörlő törölközővel! A sín törlésére külön „rongy” (használt törölköző, póló, konyharuha stb.) található az úszóházon. A síntörlő rongy ismertetőjele, hogy szürke (fekete), a sínből kitörölt zsír miatt.

- <u>Alapvető állítási lehetőségek:</u>

Figyelem! A hajón (kivéve lábtartó) és a lapáton állítani első alkalommal kizárólag az edzővel, később pedig előzetes edzői engedéllyel szabad!

- Hajón:
  - **Villamagasság**: Itt valójában nem a villát állítjuk, hanem a tengelyen helyezzük magasabbra, illetve alacsonyabbra tulipánt.
    Menete: kicsavarjuk a tengely tetejébe tekert „imbusz” fejű csavart (vagy a tengelyből kiálló menetes szárról az anyacsavart). Ezáltal a tengelyen található „fekete karikákat” (műanyag fekete alátétek) és a tulipánt le tudjuk húzni a tengelyről. Maga az állítás ezután következik, oly módon, hogy a fekete karikákat áthelyezzük a tengelyen. Ha a tulipánt feljebb szeretnénk állítani, a tulipán fölött található fekete karikákat a tulipán alá helyezzük át. Ha lejjebb szeretnénk állítani értelem szerűen ennek a fordítottját csináljuk, (lentről föl pakoljuk a karikákat). A villamagasság állításához az ún. magasságmérőt használjuk, mely egy skálán megmutatja, hogy a tulipán milyen magasan helyezkedik el a kocsihoz képest. Gyorsabb állításokhoz pedig az ún. „csőrikét” használjuk, mely a két tulipán magasságának összehasonlítására való. (**Figyelem!** A baloldali tulipánnak mindig cca. 1 cm-rel magasabban kell elhelyezkednie mint a jobboldalinak.)
  - **Lapáttoll dőlésszög**: A lapáttoll dőlésének szögét a tulipán döntésével szabályozhatjuk.

Menete: kicsavarjuk a tengely tetejébe tekert „imbusz” fejű csavart (vagy a tengelyből kiálló menetesszárról az anyacsavart), és levesszük a tulipánt. A tulipán tengelyre rácsúszó „alagútjában” alul és felül is egy-egy excenteres dőlésszög-állító dugó (ún. „kék dugó”) található. Ezen dugók cserélésével állíthatjuk a lapáttoll dőlésszögét, a következő eljárással: a kék dugók felső végére két szám van írva (a variációk: 4-4; 5-3; 6-2; 7-1). Ezek a számok a karikán található lyuk elhelyezkedését jelzik. Ha a lyuk mindkét oldalán 4-es szám látható, akkor a tulipán teljesen függőlegesen áll a tengelyen. Ha az egyik oldalon 6-os a másikon pedig 2-es áll, akkor a tulipán abba az irányba dől, amelyik oldalán a hatos a lyuknak van, ezáltal állítva a lapáttoll dőlését is. (A tulipán aljára ugyan olyan dugókat teszünk, mint felülre, a felső dugóhoz képest átellenes pozícióban. Pl. ha fent a 6-os a klipsz fele néz, akkor lent a kettesnek kell a klipsz fele nézni.)

- **Lábtartó**: A lábtartó állításához 10-es villás- vagy T-kulcsra van szükség. A lábtartót 3 csavar rögzíti, kettő a koszorúlécen egy pedig a gerincen található tartósínhez. Ezeket a csavarokat csupán meglazítani kell (és nem teljesen letekerni) és a lábtartó elcsúsztatható.

- Lapáton:
  - **Belső kar**: A bilincs eltolása a mandzsettán. Minél távolabb van a bilincs a nyéltől (markolattól), annál nagyobb a belkar.

- Versenyhajó fajták:

HIVATALOS ELNEVEZÉS	MEGNEVEZÉS	JELE
Egypárevezős	Szkiff	1x
Kettes	Peror	2−
Kormányos kettes	Coxperor	2+
Kétpárevezős	Dubló	2x
Négyes	Noncox-négyes	4−
Kormányos négyes	Coxnégyes	4+
Négypárevezős	Noncox-négypár	4x
Kormányos négypárevezős	Coxnégypár	4x+
Nyolcas	—	8+

- További rövidítések:

MEGNEVEZÉS	RÖVIDÍTÉS
Lány mini	LMini
Fiú mini	FMini
Női tanuló	NT
Férfi tanuló	FT
Női serdülő	NS
Férfi serdülő	FS
Női ifi	NI
Férfi ifi	FI
Női felnőtt	NF
Férfi felnőtt	FF
Női masters	NM
Férfi masters	FM

- Alapvető versenyszabályok:

- A hajón lennie kell fehér színű orrlabdának, rajtszámnak, a benne ülő(kö)n pedig egységes klubszerelésnek.
- Az evezősnek a versenyen a versenyszám rajtjának kiírt ideje előtt 5 perccel kell a versenybírónál jelentkeznie. A rajt előtt 2 perccel pedig a pontonon kell „lógniuk”.
- Az evezősnek a verseny folyamán követnie kell a versenybíró utasításait.

Az evezős versenypálya (magyarázatokkal ellátott) vázlata a füzet végén látható.

2. GYAKORLAT

- Vízreszállás:

A hajó a stég mellett van.

- **Lapátok berakása**: Először mindig a part felőli (zöld jelzéssel ellátott, baloldali) lapátot tesszük be, hogy ez is ellensúlyozzon, amikor a víz felőli oldalon klipszelünk. Ha mindkét lapát bent van a helyes állásuk a következő: a víz felőli tollig visszahúzva (nyele a stégen), a part felőli pedig bilincsig kitolva.
- **Elrúgás.** Mielőtt elrúgsz told ki a víz felőli lapátodat! A hajóban csak és kizárólag a belépődeszkára lehet lépni. (Ha elveszted az egyensúlyod a hajógerince terhelhetsz még, minden más beszakad vagy eltörik a súlyod alatt.)

- Evezés:
  - **Folyamatos evezés.** "Sikálás" nélkül, forgatással.
  - **Evezés közbeni hátranézés.**
  - **Fordulás.** Mindkét irányban. Térdhajlítással (egészkocsival) tol-húz.
  - **Rajtolás.** Standard rajtolás bemutatása (¾, ½, ½, ¾, 1, +2csap.).
  - **Vészfékezés**: A tollak függőlegesen a vízbe csapódnak. És ott maradnak amíg a hajó meg nem áll.
  - **Tolás.** A hajó lefékezése után a húzással ellentétesen a víz alatt, a hajó fara felé mozgatjuk, toljuk a lapátokat.
- Kikötés: A hajó a stéggel 45° -os szöget zár be. Mielőtt a hajó orra hozzáér a stéghez a víz felőli lapáttal betartunk, aminek eredményeképp a hajó befordul a stég mellé.
- Borulás-visszamászás: Állóvízben, valószínűleg a vizsgától eltérő időpontban. Előtte elméleti tájékoztatást kapsz és gyakorlati bemutatót fogsz látni.

3. TOVÁBBI FONTOS TUDNIVALÓK

- Az evezés csapatsport. A rendszertelen és kiszámíthatatlan edzésre járással a veled egy egységben ülőket, illetve a veled egy edző alatt tanulókat akadályozod a felkészülésben.
- Mindig legyen nálad 10-es villáskulcs (vagy 10-es T-kulcs), hogy tudj lábtartót állítani és a kilazult villarögzítő csavarokat is meg tudd húzni!
- Evezés közben a hajóban szigorúan fegyelemnek kell lennie.
- Mindenki az előtte ülő hátát nézi és kizárólag a perifériás látása révén követi az előtte ülő lapátját, illetve az előtte ülő lapockájának mozgásából látja, hol tart éppen a csapásban.
- Evezés közben mindenkinek törekednie kell az általa ismert legjobb evezős technikára. Az evezős technika egy életen át csiszolódik, ha odafigyelsz rá.
- Borulás esetén a legfontosabb az evezős(ök) élete! (A nagy, nehéz ruhadarabokat gyorsan le kell venni, mert ha megszívják magukat vízzel lehúzzák viselőjüket. Gondoljunk a kormányosra!) Borulás után a hajótól elúszni csak vészhelyzet (pl.: gyorsan közeledő hajó, aminek a vezetője feltételezhetően nem látja a bajbajutottakat) esetén szabad! Protokoll borulás esetén: a bajbajutott megkapaszkodik a hajóban (mivel az légszekrényei miatt nem süllyed le) és megpróbál visszamászni.

  Amennyiben ez nem sikerül/nem lehetséges a hajóval együtt kiúszik a partra (a mellkasunkkal a hajóra felfeküdve nyugodt, hosszú lábtempókkal úszunk, ezzel hidegben elkerüljük a felsőtest szerveinek veszélyes görcsét), ahol segítséget kér/megvárja a segítségnyújtást.

  Az elmerült hajóval nehéz úszni, ha keresztbe áll, vagy a lapátok szétállnak, ezért azokat a hajótest mellé rendezzük, ezzel hosszanti irányban tolhatóvá tesszük a hajót.
- Evezés közben csak a kormányos és a stroke szólalhat meg, (illetve bárki, aki észrevesz valamit, ami a hajó vagy a benne ülők épségét veszélyezteti). Kormányos nélküli egységekben, sűrű hátranézések közepette (általában) az egyes helyen ülő felel az irányért, ezért ő is adhat utasításokat.

  Az evezős hajóban a vezérevezős (stroke) a nagy hajók kapitányával egyenlő. Éppen ezért:
  - Ha edző nélkül megy az egység a vezérevezős dönti el, hogy mikor eveznek és mikor állnak meg.
  - A stroke dönti el, hogy milyen útvonalon és mennyit eveznek.
  - A stroke dönti el, hogy ki evez, ki pihen vagy, hogy visszaforduljanak-e.
  - A stroke adja a tempót és kötelessége rászólni az egységére, ha azok nem követik le, nézelődnek vagy traccsolnak.
  - Viszont a vezérevezős felelősséggel tartozik mind a hajó, mind a hajóban ülők épségéért.
- A hajó kivételekor fokozottan figyelni kell a svert és a kormánylapátra.

- Evezés és a hajó elpakolása után hagyomány ún. "kiskört" formálni. A "kiskör"-rel megköszönjük az egy hajóban ülő társainknak az edzést. A "kiskör"-nél (ha kormányos egységben mentünk) a kormányos áll a kör közepére a többiek pedig „Egészség!” felkiáltással hozzáérintik a lábfejüket. Kormányos nélküli hajónál a lábak összeérnek a kör közepén.

VÉGE

Felhasznált dokumentumok:

- Evezős minimumizsga http://www.hunrowing.hu/evezos-tanterv/evezos-minimumvizsga
- Evezős 1x1 http://www.evezz.hu/evezes.html

Írta és szerkesztette:
Doleschall Lőrinc
2018

1. kép

Kékdoboz
Árpád híd
Fehéroszlop
Csúszda
MARGITSZIGET
Wesselényi csónakház
Európa ház

2. kép

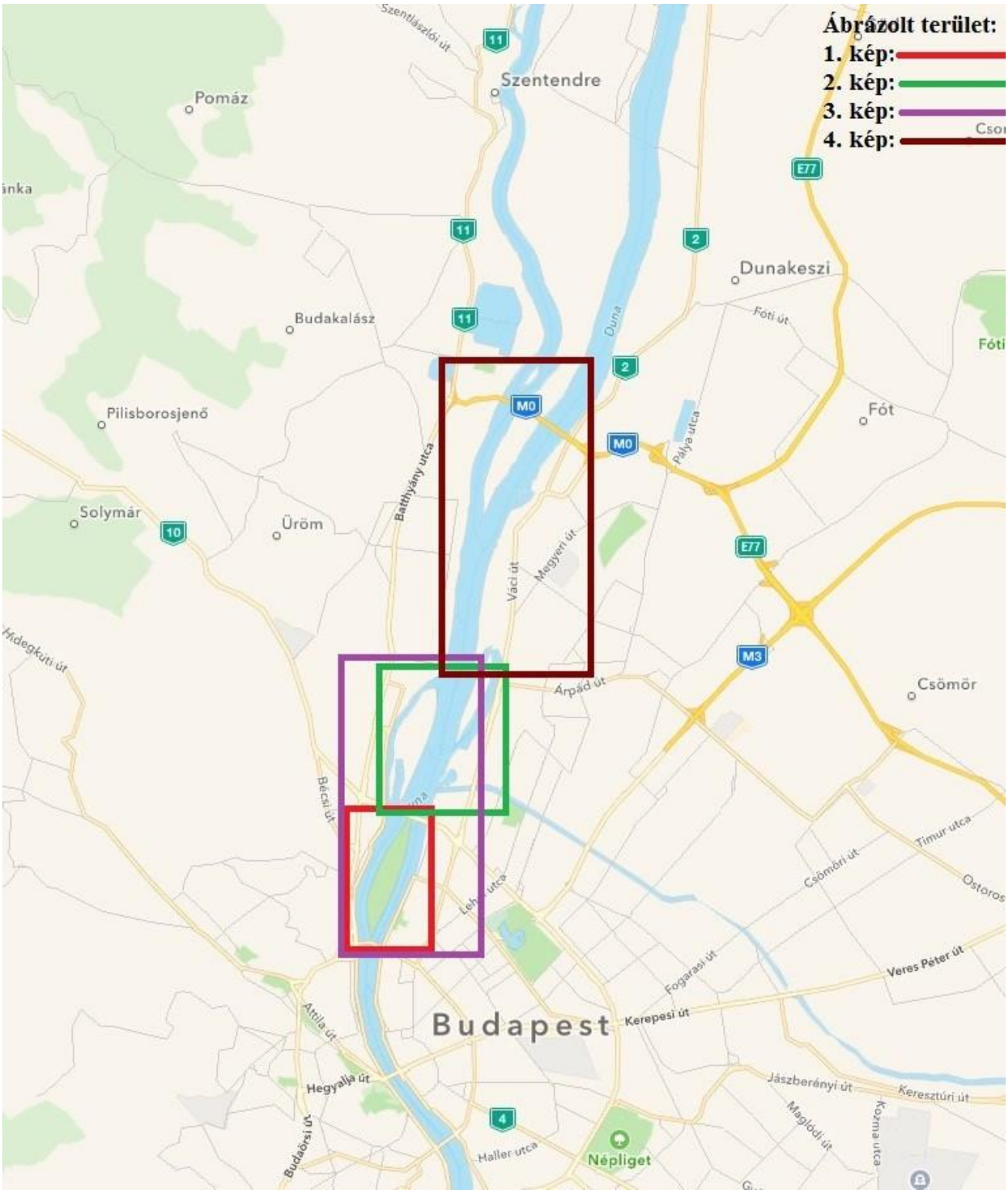
Északi összekötő híd
Rakodó
Újpesti öböl
K híd
Honvéd kajakos stég
ÓBUDAI-SZIGET
Hajógyári-öböl
Uszályok
H (Pij) híd
Árpád híd

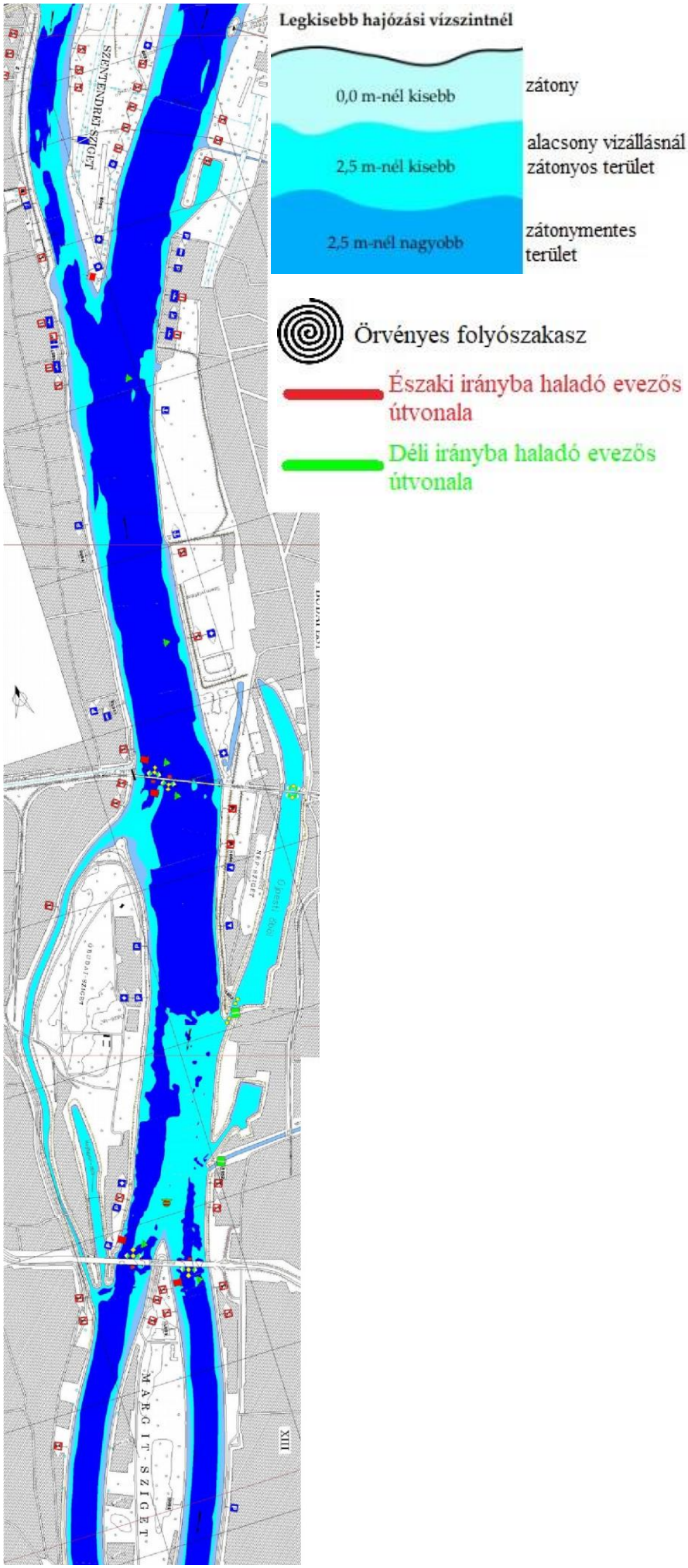
3.kép

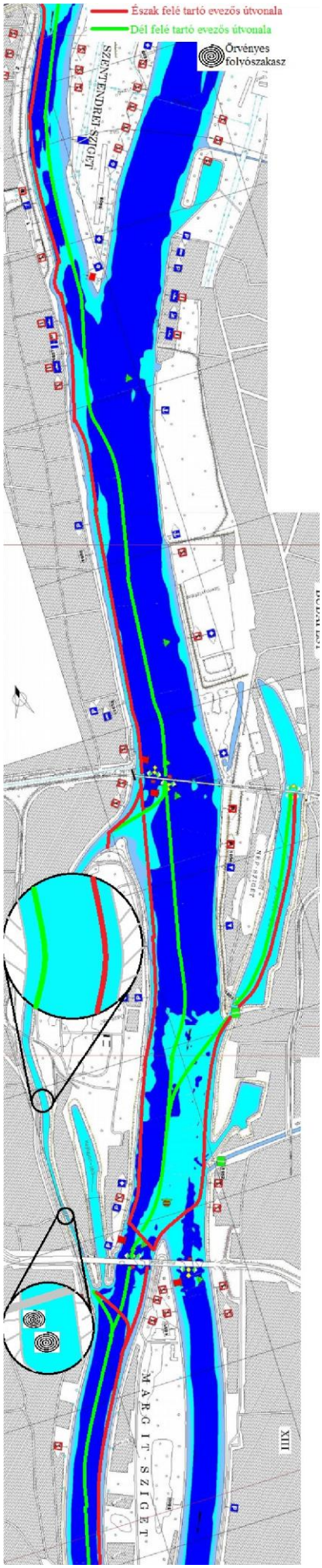
Rakodó
Északi összekötő híd
K híd
Honvéd kajakos stég
ÓBUDAI-SZIGET
Hajógyári-öböl
Újpesti öböl
H (Pij) híd
Uszályok
Árpád híd
Kékdoboz
Fehéroszlop
Csúszda
MARGITSZIGET
Wesselényi csónakház
Európa ház

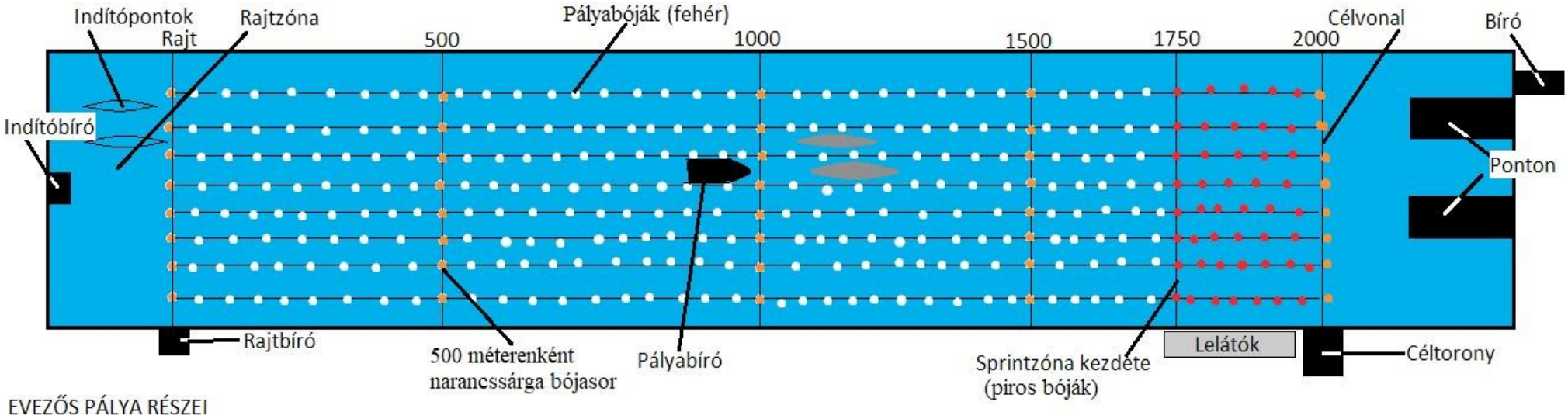
4. kép

Lupa-sziget
Megyeri híd
Szentendrei szigetspicc
Külker Evezős Klub
Állóhajó
Újpesti öböl
Északi összekötő híd


Ábrázolt terület:
1. kép:
2. kép:
3. kép:
4. kép:
Szentendre
Pomáz
Dunakeszi
Budakalász
Pilisborosjenő
Fót
Solymár
Üröm
Csömör
Budapest
Népliget
Duna
Váci út
Megyeri út
Árpád út
Batthyány utca
Pálya utca
Fóti út
Bécsi út
Lehel utca
Csömöri út
Timur utca
Veres Péter út
Fogarasi út
Kerepesi út
Attila út
Hegyalja út
Budaörsi út
Haller utca
Jászberényi út
Keresztúri út
Maglódi út
Kozma utca
Szentlászlói út
Hidegkúti út
M0
M3
E77
2
4
10
11


Legkisebb hajózási vízszintnél
0,0 m-nél kisebb
zátony
2,5 m-nél kisebb
alacsony vizállásnál zátonyos terület
2,5 m-nél nagyobb
zátonymentes terület
Örvényes folyószakasz
Északi irányba haladó evezős útvonala
Déli irányba haladó evezős útvonala
SZENTENDREI SZIGET
MÁRGIT-SZIGET
XIII


Észak felé tartó evezős útvonala
Dél felé tartó evezős útvonala
Örvényes folyószakasz
SZENTENDREI SZIGET
MÁRGIT-SZIGET
XIII



EVEZŐS PÁLYA RÉSZEI