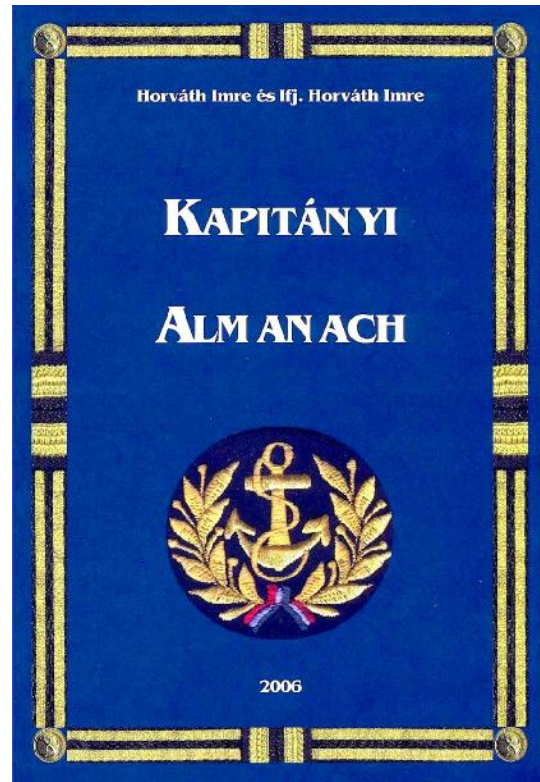


Tisztelt Érdeklődő!

Cégünk a Troll-Info Bt. (cégjegyzékszám: 01-06-773407) olyan családi vállalkozás, amelyet elsősorban a hajós szakmai könyvkiadás és a hajós képzés céljára alapítottunk. Eddigi tevékenységünk során az anyag végén található árjegyzékben megtalálható szakkönyveket adtuk ki és néhány olyan tankönyvet készítettünk, amelyek kizárólag az állami hajós szakképzésben használatosak (pl. a Bánki Donát Szakközépiskolában).

Első kiadványunk 2006-ban a magyar hajóskapitány képzés történetét és szereplőit dolgozta fel Kapitányi Almanach címmel. A könyv célja emlék állítása 150 év hajóskapitányainak, a képzésükért dolgozó szakembereknek és a magyar hajózás egy szeletének bemutatása. Tettük ezt személyes indíttatásból (a szerzők maguk is hajóskapitányok), valamint a hivatás soha nem múló szeretetétől vezérelve. Szomorú aktualitást adott utólag a könyvnek, hogy az Európai Unió szabályozásának átültetése a hazai jogba megszüntetni látszik ezt a nagy múltú képesítést. Ez annál is inkább fájó, mert – mint a könyv is bemutatja – számos kapitány kolléga lényegesen többet tett e hazáért, mint pusztán a hajó vezetése, számos kiemelkedő képességű ember viselte ezt a büszke címet.



1890		
FISCHER JÓZSEF	DDSG	-
FITZ JÓZSEF	DDSG	-
HÄNISCH FERENC	DDSG	-
HERGES PÉTER	DDSG	-
KIRCHGAESSER JÓZSEF	DDSG	-
MOYS-BAGOMÉR ISTVÁN	-	-
MÜLLER JÓZSEF	Weisz Jakab és Mór Építkezési Vállalat	-
ORTMAYER KÁROLY	DDSG	-
PIPERKOVITS J. SÁNDOR	DDSG	-

A Ferenc csatorna Gőzhajózási Rt. vezetői (1878-1903)

Ficza József és Horváth Imre évfolyamtársa, a MHRT legfiatalabb korában kinevezett hajóparancsnoka **Kiss János** (1953), hajós család sarja (fia János is folytatta a hagyományt hajógépészként).

Zuhatagi hajós kollégákkal. Újvidéken hajós kollégákkal.

1948-ban Fialat kapitányként Parancsnokként

Alul Marczika Ferencsel (2) és más szárnyashajós vezetőkkel.

A MHRT "Sólyom" ms szárnyashajója


A későbbiekben készítettünk a Hajózási Szabályzat vizsgáira felkészítő tananyagot CD formátumban, amelyet később lényegesen korszerűbb internetes szolgáltatásra váltottunk megalapítva társunkkal a HA5ABE Bt-vel a Tesztvizsga.hu cégcsoportot. Ez a szolgáltatásunk is jelentős fejlődésen ment át, amely e honlapon jól nyomon követhető.

Felhasználó:		Tesztvizsga		Főmenü Menü Tájékoztató Kilépés	
Képesítés:	Belvizi kishajó-vezető (kedvtel)	Képesítés	Észrevétel, javaslat		
Tárgy:	---				
Gyakorlás t (azoknak, ak fejezetei sz	Hajóelmélet, szerkezet, felszerel, építés, géptan	téma szerinti csoportosításban	Vizsgaszimuláció		
	Hajóvezetéstán				
	Hajózási földrajz, vízrajz, meteorológia		(azoknak, akik már a teljes anyagból válogatott kérdések alapján, a vizsga körülményei között kívánják ellenőrizni felkészültségüket az alább megjelölt darabszámú tesztsoron)		
	Hajózási Szabályzat				
	Vitorlázás elmélete		(azoknak, akik már megismerték a tananyagot és építése szerint kívánnak tanulni, de még gyakorlító módban és a segítségkérés lehetőségével)		
	Vízből mentés, elsősegélynyújtás				
Anyagrész:	---	Téma:	---		
Fejezet:	---		---		
	---		---		
Tartalom: © Troll-Info Bt.			© HA5ABE Software		

Szakkönyveinket elsősorban a hivatásos hajósok számára készítettük, amely sorában megemlíthetők a következők (egy-egy oldallal bemutatva). A könyvek a cég tulajdonosain kívül több kiváló szakember munkáját is tartalmazzák, így Dr. Vass Ödön, Horváth József, Szabó Gyula.

Hajóvezetéstán – hivatásos és szolgálati célú kishajó-vezetőknek

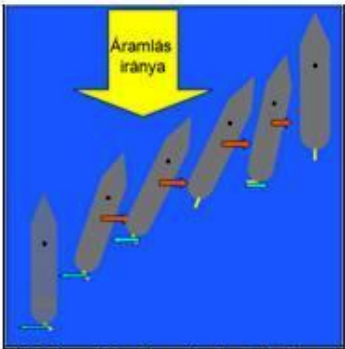
HAJÓVEZETÉSTÁN



34. ábra: Derivációs szög (β) alkalmazása folyóvíz kanyarulatában

A folyóvízen történő kormányzás lényegesen eltér az állóvízi kormányzástól, mivel ennél alkalmazkodni kell a mederben áramló víz hatásaihoz, illetve ki lehet azt használni a művelethez. A folyóvízen történő irányváltotatás két elem együttes alkalmazása:

- kormánymozdulattal (*die Ruderbewegung*) forgó mozgás megkezdése és a szükséges mértékig folytatása, majd
- a hajótest és az áramló víz iránya közti szögkülönbség következtében létrejövő vágatás.

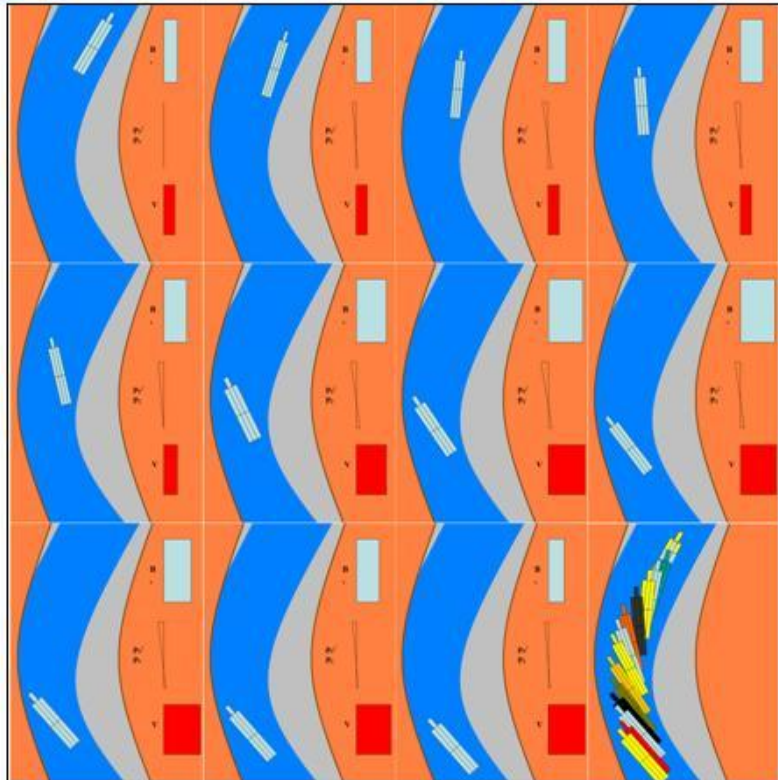


35. ábra: Kormányzás áramló vízben

Hajóvezetéstán – nagyhajók vezetőinek négy kötetben

HAJÓVEZETÉSTÁN – III.

A lefedett sáv szélesség minimalizálása a menet- és fordulási sebesség, valamint a derivációs szög megfelelő szabályozásával érhető el (ez látható a 6. ábrán).



6. ábra: Tolatmány áthajózása kanyarulatban a sáv szélesség minimalizálásával

Hajóvezetéstán IV. – benne a radarhajózás, a RIS és a rádiózás ismeretei

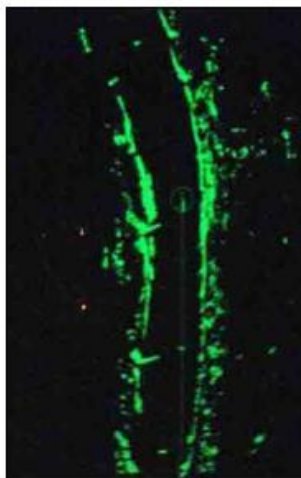
19.5.3 A visszhangok megjelenési formái

Milyen visszaverődést kaphatunk a hajónk körül lévő különböző alakú, felületű, méretű és anyagú céltárgyakról a gyakorlatban.

Természetes céltárgyak:

A sima víztükről semmilyen visszhangot nem ad. Ám a hajónk, a környezetünkben lévő más hajók csavarvize jó erősítésnél jól látható. Ugyanígy a hullámszás is, mely a hajó közelében meglehetősen zavaró lehet, ezért kell csökkentenünk e jelenséget a megfelelő szűrővel.

A sima jégfelszín visszhangképe szintén nem látható, ám a zajló, karéjosodó, összetörődő jég már közepes erősségű visszhangjeleket produkál.



75. ábra¹⁸

Mind a vízfelszín, mind a partszegély mögötti tér, sötét háttérként észlelhető (75. ábra). Ez teszi lehetővé a partok, kitűző jelek visszhangjai közötti radarhajóvezetést.

Különösen az úszó, zajló jég esetében a visszhangkép állandóan változik, mozgásban van.

A csapadékról is kapunk visszaverődést, mely a jég szemek, esőcseppek, vagy a hópelyhek nagyságától és sűrűségétől függően szintén erős zavaró hatást okozhat. E jelenséget szintén csökkenteni tudjuk a megfelelő szűrővel.

Különösen zavaró az erős zivatarfelhő, mely esetenként teljesen eltakarhatja a képernyőt. Ez a jelenség általában rövid idő alatt átvonul felettünk. Hegyszorosokban a leereszkedő esőfelhő is okozhat visszhangot.

¹⁸ A jegyzetben közölt radarképeket a szerzőkön kívül a következő hajós kollégáknak köszönjük: Cseri Imre, Herczeg Zoltán, Mahagóni, Miták József, Obora László, Oroszi Gábor, Vasanics László.

Hajózási földrajz, vízrajz, meteorológia (hivatásos és kedvtelési hajósoknak)

A **Dráva** a magyar-horvát határ mentén Barcsig (155. fkm) felső, ez alatt középszakasz jellegű folyó. Medre változékony, laza mederanyagú, szabadfolyású, vízsebessége 5-8 km/h, a vízmélység HKV – 12-15 dm. A folyó vízjátékát a felső szakaszon épült vízlépcsők erősen befolyásolják. A Dráván történő hajózáshoz nemzetközi szerződésben megállapított engedély szükséges. A Dráva horvát területen áthaladva torkollik Almásnál a Dunába (1383. fkm).



40. ábra – Drávaszabolcs

A **Tisza** a magyar-ukrán határtól (Tiszabecs - 744. fkm) Dombrádig (595. fkm) felsőszakasz jellegű, a meder szűk, alacsony vízállásnál a hajózásra alkalmas mederszélesség 20-40 m, a víz sebessége magas (6-8 km/h). Tiszabecs-Vásárosnamény (685. fkm) között csónakkal, időszakosan kishajóval, az alatt Záhonyig időszakosan nagyhajókkal is hajózható. Záhony (630. fkm) alatt nagyhajózásra is alkalmas. A mederbe épített szabályozási művek ismerete a biztonságos hajózáshoz szükséges. Dombrád és Kisköre között a Tisza duzzasztott terület, a Tiszalöknél (518. fkm - 41. ábra) és Kiskörénél (42. ábra) üzemelő vízlépcsők hatása alatt áll (a vízmélység 22-25 dm).



A hajók elmélete, szerkezete és építése

3. ÚSZÓKÉPESSÉG, STABILITÁS ÉS ÚSZÁSHELYZET

3.1 Úszóképesség

Úszóképességnek a hajó azon képességét nevezzük, hogy a meghatározott vízvonalig merülve a rendeltetésének megfelelő terheléssel a víz felszínén maradjon.

A hajóra ekkor az alábbi erők hatnak:

- a hajó alkotó részeinek, felszerelésének és terhelésének (készletek, utasok, személyzet és rakomány) tömege. Ezeknek az erőknek a Δ eredője függőlegesen a hajó G rendszer súlypontjában, azaz a hajó tömegének középpontjában hat és azt a hajó tömegének nevezzük;
- a hajó nedvesített felületére ható hidrosztatikus víznyomás, amelynek eredője függőlegesen a hajó vízkiszorításának B mértani középpontjában hat és azt felhajtóerőnek nevezzük.

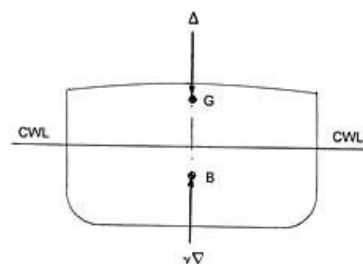
A felhajtóerő Archimédész törvénye szerint egyenlő a kiszorított víz tömegével, vagyis

$$\Delta = \gamma \nabla$$

ahol: ∇ (m^3) - a hajótest vízbe merült részének térfogata;
 γ (t/m^3) - a víz sűrűsége (fajsúlya).

Úgy a hajó tömegét, mind a vízbe merült rész térfogatát egyaránt vízkiszorításnak nevezzük, ezek közül a Δ a vízkiszorítási tömeg (t) és a ∇ a vízkiszorítási térfogat (m^3).

A sűrűség édesvíznél $\gamma = 1,0 t/m^3$, tengervíznél pedig középértékként $\gamma = 1,025 t/m^3$, de valójában minden tengemél ez az érték a tengervíz sótartalmától függően eltérő. Egyesenes úszáshelyzetben a két eredő egy függőlegesen hat.



Egyenes úszáshelyzetű hajóra ható erők

A hajózási jog

3. A HAJÓZÁS JOGI SZABÁLYOZÁSA

3.1 A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény

A hajózást átfogóan legmagasabb szintű jogszabályként hosszú ideig a hajózásról szóló 1973. évi 6. törvényerejű rendelet szabályozta.

A törvényerejű rendelet tartalma - annak ellenére, hogy a dereguláció során a leginkább időszertülné vált rendelkezések hatályaon kívül helyezése megtörtént - egészében már nem felelt meg az időközben bekövetkezett társadalmi és gazdasági változásoknak, illetve megjelenési formáját tekintve - mint törvényerejű rendelet - a jogi szabályozás mai követelményeinek sem felelt meg.

A korábbi szabályozás során figyelembe vett nemzetközi szerződéseken túlmenően, a víziközlekedés szabályozásánál a figyelembe venni szükséges nemzetközi normák köre az elmúlt időszakban az Európai Közösségek és azok tagállamaival kötött és az 1994. évi I. törvénnyel kihirdetett Európai Megállapodás, majd a csatlakozási szerződés alapján új és sajátos nemzetközi normákkal, nevezetesen az Európai Unió hajózási tárgyú rendeleteivel és irányelveivel bővült.

A fentiek alapján szükségessé vált a víziközlekedés egészére vonatkozó, az alágazattal összefüggő viszonyok összességét átfogó és a hajózási tevékenység feltételrendszerét biztosító törvényi szintű szabályozás, így az Országgyűlés megalkotta a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvényt, amely 2001. január 1. napjával lépett hatályba és ettől a naptól hatályon kívül helyezte a hajózásról szóló 1973. évi 6. törvényerejű rendeletet.

A belvízi hajózási rádiótelefon alkalmazásának ismeretei

2. VÉSZJELZŐ/SÜRGŐSSÉGI/BIZTONSÁGI KÖZLEMÉNYEK

a) Vészjelző közlemények

A vészjelző hívások és közlemények elvben a „MAYDAY” vészjelzéssel kezdődnek (háromszor ismételve).

A vészjelzés arra utal, hogy hajó, légi jármű vagy bármely egyéb jármű komoly és valós veszélynek van kitéve és haladéktalan segítséget kér.

A vészjelző közlemény leadása és vétele a Rádiószabályzat rendelkezései szerint történik.

b) Sürgősségi közlemények

A sürgősségi közlemények a „PAN PAN” sürgősségi jelzéssel kezdődnek (háromszor ismételve).

A sürgősségi jelzés azt jelenti, hogy a hívó rádióállomás kénytelen sürgősségi közleményt leadni hajó, légi jármű, bármely egyéb jármű vagy személy állapotáról.

A sürgősségi közlemény leadása és vétele a Rádiószabályzat rendelkezései szerint történik.

A hajós szakmai könyvek mellett a hajózás vezetői funkcióinak betöltésére, ezért hajózási üzemeltetési vezető vizsgára készülők (minden szintje) számára készítettünk tananyagokat (kishajót, nagyhajót, kompot, úszómunkagépet, belföldön és/vagy külföldön üzemeltető leendő vezetők felkészüléséhez).

Hajózási vállalkozási ismeretek

B.7 elem

Az úszólétesítmény tulajdonjoga, üzemeltetése

Az úszólétesítmény egy speciális jogi státuszt élvező ingóság, amelyet ingatlanként tartanak nyilván. E nyilvántartás a **lajstrom**. A víziközlekedésről szóló törvény szerint azt a belvízi hajót, tengeri hajót, illetve úszómunkagépet, amelynek **üzemeltetése hajózási engedélyhez kötött**, a hajózási hatóság - amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik - abban az esetben **jegyzi be a lajstromba, ha annak magyar vagy közösségi tulajdoni hányada az 50%-ot meghaladja**, továbbá az úszólétesítményt **más lajstromban nem tartják nyilván**. A nyilvántartásba vételre kötelezett, több mint 50%-ban magyar tulajdonban lévő úszólétesítményt a magyar lajstromban kell nyilvántartani.

A **lajstrom nyilvános és közhiteles**.

A magyar nyilvántartásban szereplő úszólétesítmények **lajstromozási kikötője Budapest**.

A **hajó-lajstrom fontosabb adatai**, amelyeket **tulajdoni lapon** tartanak nyilván a következők:

- a) az **úszólétesítmény** azonosító adatai,
- b) az úszólétesítményhez kapcsolódó **tulajdonjog**, üzembentartói jog, valamint annak jogosultja,
- c) az úszólétesítményhez kapcsolódó egyéb jogok, **jogilag jelentős tények**, illetve azok jogosultja.

Atruházás (vásárlás) esetén a **tulajdonjogot**, továbbá a szerződésen alapuló üzemben tartói jogot, haszonélvezeti jogot a **hajózási hatóság lajstromba történt bejegyzése hozza létre**, azaz a szerződés önmagában nem. Ezért fontos a szerződéskötést követően mielőbb lajstrombejegyzési kérelem benyújtása. A lajstromlapot ezért vásárlás előtt mindenképpen célszerű ellenőrizni (Az-e az eladó, aki arra jogosult a lajstrom szerint? Vannak-e bejegyezve terhek, korlátozások?). A hajóokmány önmagában ennek ellenőrzésére nem alkalmas.

Szakkönyveinket és internetes szolgáltatásunkat számos képző szerv alkalmazza, így pl. az állami hajós képzésben, a Hajós Akadémián, kedvtelési célú képzést folytató szervezetek, valamint sokan használják ezeket egyéni felkészülésük támogatására.