



Új hajó – charter hajó, mi a különbség?

Az elmúlt időszakban szülők kérték tőlem, ha már ügyis jártas vagyok a hajóépítésben is, fejtssem ki véleményemet az új hajó, vagy charter hajó vásárlása kapcsán.

Mielőtt bármelyikük elfogultsággal vádolhatott volna, azt mondtam nekik, hogy akkor most nem edzőként és nem is hajóépítőként, hanem kompozit mérnökként fogok válaszolni. És biztosak lehetnek benne, hogy olyanokat fognak hallani, amit az adott kereskedő –szaktudás híján- biztosan nem mondott el.

A csúcsmóder epoxy-szénszálas hajókat nem tekintve, a legtöbb hajó poliészter-üvegszálas kompozit szerkezet, csakúgy, mint az összes ifjúsági hajóosztály is. Nézzük meg, hogy mi a jellemző az ilyen szerkezeti elemre. Az üvegszálnak, azaz az erősítő anyagnak is és az azt befoglaló/beágyazó mátrix anyagnak, jelen esetben a poliészternek megvannak a szakirodalom szerinti mechanikai tulajdonságaik, amiket nyilván más, jobb anyagokkal lehetne magasabb szintre emelni, de ezeket pl. az Optimist osztályszabály lekorlátozza.

Mindazonáltal amit minden mérnökember (és szakember) tud, az az, hogy amikor az iniciátort hozzáadja az oligomer poliészterhez, akkor beindul egy láncreakciós folyamat, azaz elkezdődik a térhálósodás; köznyelven a kikeményedés.

Elérkeztünk a kulcsszóhoz, a kikeményedéshez. Ha a rétegenként felhordott leendő hajó a polimerizáció (kikeményedés) során minél tovább van a szerszámban, annál jobban mérethű, nagy szilárdságú, merev héjat lehet előállítani.

Erre egy egyedi gyártású, kisszerűs terméknél, ahol az idő nem befolyásoló tényező, van lehetőség. Tömegben gyártott terméknél kevesebb, charterhajónál pedig idő-energia-költséghatékonyság miatt szinte a nullához közeledik.

Persze vannak trükkök pl. hőkezelés, amivel a kikeményedést fel lehet gyorsítani, de épp az imént említett idő-energia-költséghatékonyság hármassal miatt charterhajónál, illetve nagy mennyiségben gyártottnál nem éri meg és nem is feltétlenül használják. Nekik maradnak a (nem mérnöki elvek mentén) kitalált marketingszövegek: ez a tuti, ez a prémiumkategória stb.

Azon hajók, melyek nagyon minimális időt töltenek a sablonban (max 0,5-1 nap), az időhiány olyan következményeket von maga után, amit pl az adott chartereseményen még nem feltétlenül fog érezni az első tulaj (kizárólag az új eszközök sportpszichológiai hatásai miatt), de a végleges tulajdonosnál már előjönnek problémák: puha héj, tekeredő test, hatalmas energianyelő teknő.

Hisz ha a vitorlában generálódó energia nem adódik át teljesen a hajónak, hanem annak egy jelentős részét elnyeli a hajó csavarodása, bizony sebességbeli különbségek fognak fellépni.

Nem beszélve az állandó utazások, gurtnizások miatti gyorsabb kipuhulásról sem.

És végül, de nem utolsó sorban, ami szintén a charterhajó hátránya, hogy azokat konténerben, vagy szabadon tárolják; tűző napon, vagy esőben, esetleg egymásra pakolva. Ez szintén nem éltettartam növelő eljárás. És egy kipihult hajóból hogy lehet erőset csinálni? Meglehetősen költségesen: zúzda, majd új vásárlása.

Száz szónak is egy a vége, a mérnöki konklúzió az alábbi:

- ott vegyél új hajót, ahol „rálátsz” a szakember munkájára,
- személyes kapcsolatot tudsz kialakítani vele
- nem szenvednek időhiányban, így biztosan hosszabb ideig tartják benne leendő hajódat a sablonban, mint az átlag
- ne dőlj be a reklámszövegeknek ;)

Az ilyen monológjaim után jellemzően kínos csend szokott következni, ami egyértelmű jele a megbánt, pár százalékos charterhajós spórolásnak, vagy a vakon hitt „premiunkategóriás” kiadásoknak.

Hodács Attila
kompozit mérnök

Internet: www.hodacs.hu

Tel.: 00-36-88-450-683

Mobil: 00-36-30-9944-222

E-mail: info@hodacs.hu

Fax: 00-36-88-451-222

GPS: N: 47,091161° ; E: 18,039955°