



Příčiny poškození vzduchové komory mohou být různé:

U často používaných člunů je jen otázkou času, kdy se odře vnější ochranný nános. Obvykle se nejedná o nic vážného a není třeba oprav. Pouze v případě, kdy je pryžový nebo PVC nános prodřený až na základní textil. Komora sice neuchází, ale je nutno ji v krátké době opravit, nebo aspoň dočasně toto zeslabené místo chránit. Tady platí, že péče o loď se vyplácí. **Prodření** může být buď plošné (kriticky zatěžovaná místa, třeba na spodní straně raftů, nájezdové hrany atd.), anebo bodové, které vzniká zejména při manipulaci nebo přepravě člunu ve sbaleném stavu. Na malou plochu třeba několika milimetrů čtverečních (ost-

rý sklad, hrana složené vzduchové komory) působí síla přímo úměrná hmotnosti člunu. Pak stačí sbalený člun „pošoupnout“ ledabyle po podlážce auta nebo asfaltu parkoviště a dílo je dokonáno.

Proležení, protlačení materiálu vzdušnice vzniká dlouhodobým působením síly na malou plochu (skladování mimo sezonu). Příkladem může být protlačení ventilu, na který tlačí, kromě vlastní hmotnosti člunu, i hmota dalších věcí, které jsme na něj někde v garáži „uložili“. Těmto poškozením předejdeme jednoduše opatrností při manipulaci s člunem, při jeho přepravě a skladování. Při delší přepravě nebo leteckém transportu je vhodné pevné části člunu (ventily, kovové D-kroužky atd.) vypodložit třeba kouskem filcu nebo karimatky, nejlépe však obalit celý člun. Předejdeme tak rozčarování někde na druhém konci světa, a třeba i ohrožení naší expedice.

Nárazem na překážku (třeba ostrý kámen, větev), častěji však kontaktem s „důsledky“ lidské činnosti v říčním korytu (jezy, mosty, jejich torza, stavební materiál, armovací železa atd.) vzniká **propíchnutí, roztržení nebo rozříznutí**. Tomuto typu poškození se vyhneme obtížně, protože vzniká obvykle náhodně. Prevencí může být snad jediné větší opatrnost a lepší informovanost o překážkách.

Prasklý konstrukční slep vzduchové komory (lidově šev) a prasklá mezistěna (přepážka) dna, popřípadě dělicí přepážka mezi bezpečnostními komorami. Tady bývá příčinou velké zvýšení tlaku v komorách, třeba při vytážení člunu

Čas od času se asi nevyhneme tomu, že v nafukovací kánoji, kajaku, nebo i raftu z moderních a odolných materiálů najdeme díru. Aby plavidlo dál sloužilo, jak má, nezbude než díru zalepit. Jak na to?

z vody na břeh. Pozor, nemusí přímo svítit slunce, jde o rozdíl teplot – tlak v komoře se s rostoucí teplotou lineárně zvyšuje. Příčinou může být i nefunkční přetlakový ventil. Prevence je jasná – upustit tlak v komorách při zvýšení okolní teploty. Tato poškození jsou většinou neopravitelná a řeší se výměnou celého dílu v příslušném servisu a to bývá drahé.

Opravy na cestách

Probíhají většinou v provizorních podmínkách. Zalepit je možné takřka vše, záleží na šikovnosti a materiálu, který máme k dispozici. Vhodné je mít minimálně malou cestovní sadu ve vodotěsném obalu, pro větší výpravu nebo raftový zájezd se už vyplatí malá plechovka s lepidlem a větší kus materiálu na záplaty. Pro tento případ jsou vhodné univerzální jednosložková lepidla v tubě. Záplatu vyřízneme nožem, lepidlo se dá nanést naplocho seřezaným klacíkem, kouskem kartonu apod. Na zaválení postačí lahev od piva, benzinu do vaříče, termoska, konzerva nebo i oválný kámen. Vše je otázkou schopnosti improvizovat za daných podmínek. Existují i „flastery“ – samolepicí polyureta-

nové fólie. Jsou dostatečně pevné a drží vzduch, bohužel u nás nejsou zatím k dostání. Takto provedené opravy je dobré po návratu znovu opravit v dílenských podmínkách nebo v autorizovaném servisu.

Opravy „home made“

Ne vždy je nutné s každou maličkostí běžet do specializované opravy – s trochou zručnosti a základním vybavením můžeme ušetřit čas (v sezoně jsou opravy nabitě) a samozřejmě i nějakou tu korunu. Bonusem jsou získané zkušenosti, které se hodí při nutných opravách na cestách.

Co potřebujeme?

Kromě vhodné, většinou dvousložkového lepidla a materiálu na záplaty to bude aceton na odmaštění lepených ploch, dále smírek na zdrsnění (vyžaduje Hypalon), plochý štětec šíře 2–3 cm, nádobku na míchání lepidla, váhu, malý kovový nebo gumový váleček a knihařskou kostku.

Dobrá příprava – polovina úspěchu

Pracujeme na rovném podkladu, srovnáme si vrstvy materiálu. Delší řezy můžeme zevnitř pomocně podlepit lepicí páskou (tessa, duck tape), aby se nám hrany nepo-

POSTUP A ZÁSADY PŘI PROVÁDĚNÍ OPRAV

Chceme-li při lepení kontaktním lepidlem dosáhnout přijatelného výsledku, je třeba dodržovat několik obecných zásad:

- vysušit vodu, očistit, odmastit, odstranit zbytky starého lepidla
- odrátat vnější materiál (hypalon/chloropren)
- nebo provést penetraci textilního povrchu (materiál LitePack apod.)
- správně zvolit velikost a materiál záplaty (přesah okraje min. o 2 cm)
- dodržet postupy lepení specifické pro dané lepidlo uvedené v návodu

Pozor na bezpečnost práce – všechna lepidla jsou hořlaviny 1. třídy, a tvrdidla jsou navíc zdraví škodlivá!



holodí

text a foto:
Zdeněk Rybníkář

sunovaly a abychom si neslepi-li komoru uvnitř (zejm. u PVC). Vhodné je lepit záplatu ve dvou vrstvách. Na první vrstvu stačí materiál nižší gramáže. Finální záplata by měla být shodná se základním materiálem člunu a měla by přesahovat obvod předchozí záplaty cca o 2 cm. Rohy záplaty zakulaťte – ostrý růžek se snáze odchlipne. Zásady lepení jsou popsány v rámečku.

Nalepit, přitlačit

Záplatu vždy po nalepení zaválíme válečkem, abychom ji přitlačili a vytěsnili případné vzduchové bubliny. U dvou a vícevrstevných záplat provádíme tzv. kostkování, kdy knihařskou kostkou objedeme hranu spodní záplaty. Pokud není lepený spoj v tahu, není potřeba záplatu dále zatěžovat závažím nebo svorkovat. Po 24 hodinách je člun schopen provozu, při použití chloroprenových lepidel je dobré počkat min. 48 hodin.

Tipy a triky

Přeschlé lepidlo můžeme znovu aktivovat. Buď teplem (horkovzdušná pistole), nebo přetřením houbičkou namočenou v acetonu (aceton pouze u lepidel s PUR bází). Pozor! Neplést si aceton s acetonovým ředidlem!

Kdy s opravou do servisu?

Jednoduše řečeno tehdy, když nevládáme složitější opravy, jako jsou výměny celých dílů, velká poškození atd. Loď odesílána do servisu by měla být suchá a čistá, jinak tyto úkony zbytečně zaplatíte nebo v extrémním případě vám bude loď vrácena bez opravy. Pokud nepředáváte loď osobně, je nutno spolu s lodí poslat identifikační údaje a popis poškození a vašeho požadavku. U náročnějších oprav se informujte na odhad ceny opravy. Dobrá oprava vás sama upozorní na zvýšené náklady a navrhne řešení.

Jak prodloužit životnost nafukovacího člunu

Základem je pravidelná údržba člunu. To znamená, že po každé akci člun vyčistíme, vysušíme, zkontrolujeme a případně opravíme poškozená místa. U extrémně zatěžovaných člunů (cestovky, půjčovny) preventivně vyztužíme kritická místa na člunu protioderovou fólií.

Člun skladujte na tmavém suchém místě při teplotě 10 – 25 °C, tak, aby nevzniklo bodové namáhání. To znamená odstranit všechny pevné části, jako sedačky atd. Ventily je vhodné podložit kouskem filcu nebo staré karimatky a člun uložit tak, aby ventily byly nahoře nebo uvnitř balíku. Při dlouhodobém skladování se doporučuje občas člun na 24 hodin nafouknout.

Vhodné je používat ošetřující a UV-ochranný prostředek. Na našem trhu je dostupný UV-Tech (McNett). Zapomeňte na silikonový olej – po nástřiku povrchu silikonem získáte sice pěkný lesk, ale stěží takový člun později zalepíte. Ochrana proti UV záření je také nulová.

K čištění stačí obyčejná voda s přídatkem saponátu. Nepoužívejte rozpouštědla jako benzin, toluen, petrolej atd. Důkladné opláchnutí je nutné po použití v mořské vodě. Minimálně jedenkrát za dva až tři roky by se člun měl podrobit odborné prohlídce u výrobce nebo v autorizované opravně.

Lepidla

PUR báze – Ultraflex, Bostik Vini-col 1520, X-tremefix, Aquasure
CR báze – polychloroprenová báze – lepidlo 9081 Gumotex, Bostik 2402

Materiály člunů

Nitrilon – vnější nános syntetického butadien akrylonitrilového kaučuku, na rubu může být přírodní kaučuk nebo zase butadien akrylonitril.

CR/Hypalon – materiál s chloroprenovým kaučukem na rubu a vnější tenkou vrstvou Hypalonu.

LitePack – materiál Gumotex – polyesterová textilie s vnitřním nánosem přírodního kaučuku.

PVC (Mirasol, Valmex) – polyesterová textilie s oboustranným nánosem plastu – polvinylchloridu. ■

Materiály člunů, lepidlo a záplaty

Materiál člunu	Typ lepidla	Materiál záplaty
Nitrilon(Gumotex)	PUR báze	Nitrilon, PVC
Hypalon	CR báze	CR/Hypalon
Lite Pack (Gumotex)	PUR báze*	Nitrilon, PVC
PVC (Mirasol, Valmex)	PUR báze	Nitrilon, PVC

* Textilní povrch materiálu Lite Pack – vhodný X-tremefix, Elastic Gumotex, Aquasure. Ultraflex je nevhodný.

POLYURETANOVÁ LEPIDLA PRO OUTDOOROVÉ AKTIVITY

PRO MODERNÍ OUTDOOROVÉ LEPENÍ

X-TREME FIX

www.x-tremefix.com

PRO VODÁKY, TURISTY, HOROLEZCE, SPELEO, POTÁPĚČE, EXPEDICE

AIRTEX, spol. s r. o., Sušilova 9/2620, 690 03 Břeclav
E-mail: info@airtex.cz tel.: 776 118 660, 776 118 661

