

**Avtor: Povhe navtika, Tadej Povhe**

## **Obnoviti ali kupiti novo – 1.del**

Večina ljudi je nagnjenih k racionalnemu odločanju ne glede na to za kakšno vrsto dobrin gre. V današnjem času, času gospodarske krize pa še toliko bolj. Dolgo časa je veljalo prepričanje, da pri luksuznih dobrinah kot so jahte, jadrnice, motorni čolni na izbor vplivajo predvsem čustveni faktorji, kot npr. navezanost na blagovno znamko, status znamke, izgled, vendar tudi na tem segmentu v ospredje prihajajo racionalne odločitve, funkcionalnost produkta, razmerje med kakovostjo in ceno ter vedno večja previdnost in zadržanost pri nakupu oziroma prodaji plovil. Zato se danes lastniki po 15. letih lastništva plovila sprašujejo ali plovilo zamenjati z novim ali ga le obnoviti ali pa ga celo prodati in ga po potrebi najemati. V seriji prispevkov bomo obravnavali ključne elemente plovila, ki so po petnajst oziroma dvajset letnem obdobju potrebni obnove in analizirali upravičenost nakupa novega plovila ali le obnove.

Pregled cen na trgu plovil nam postreže z naslednjimi podatki

Vrsta plovila	Letnik	Cena [EUR]
Moddy S38	1996	95.000
Benetau 350	1996	60.000
Benetau 351	1996	75.000
Elan 344	2009	104.000
Elan 38	2009	153.000
Elan 41	2009	195.000

Vir: <http://www.boatsandoutboards.co.uk/php/welcome.php3>, dostopno 10.1.2009

Iz navedenih podatkov lahko ocenimo razmerje cen med novim in na primer trinajst let starim plovilom pri čemer predpostavljamo, da so plovila primerljivo opremljena skladno s stanjem tehnike v tistem času. Od to sledi, da cene plovil na segmentu jadrnic v trinajstih letih padejo cca. 40-50%, kar je sicer manj kakor padec cen na področju avtomobilske industrije, a občutno večji kot je padec cen na segmentu nepremičnin. Padci cen so odvisni tudi od razreda plovila pri čemer v splošnem velja, da so le ti v višjem razredu višji, razen če gre za ne serijske oziroma unikatne produkte. Omenjeni podatek je izhodišče za analizo ali naj se lastnik odloči za obnovo vseh vitalnih delov ali pa naj plovilo enostavno proda in kupi novo.

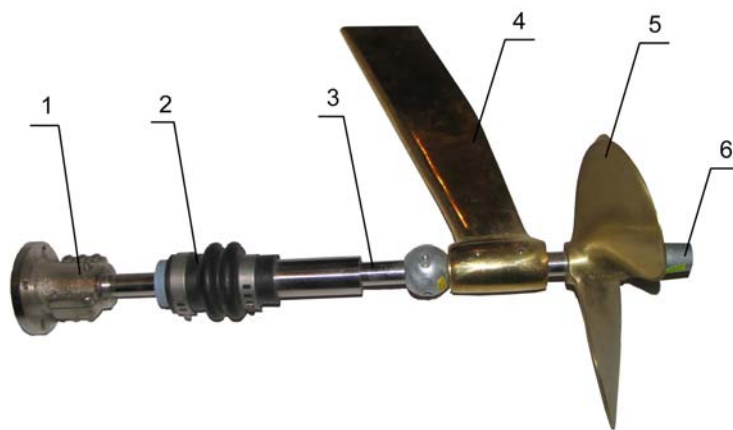
Pri obnovi petnajst let starega plovila oziroma starejšega je potrebno upoštevati naslednje:

- stanje navadno dieselskega agregata, ki praviloma v tem časovnem obdobju zahteva večji servis – obnovo ali celo menjavo modela agregata;
- zamenjavo tesnilnega sistema, saj je obnova tesnilnega sistema potrebna že pred tem obdobjem;
- menjavo pogonske gredi zaradi nastalih obrabnih utorov in morda korozijskih poškodb, ki so nastali v tem času;
- obnovo preostalih delov pogonskega sklopa
- popravilo plastike na mestih vpetja nosilcev propelerja in na drugih obremenjenih delih plovila oziroma tam kjer se pojavi osmoza.

Praviloma v petnajstem letnem obdobju pri povprečni uporabi motornega pogona je na omenjenih agregatih potrebno izvesti večje servise, ki pa nujno ne vključujejo tudi generalnih

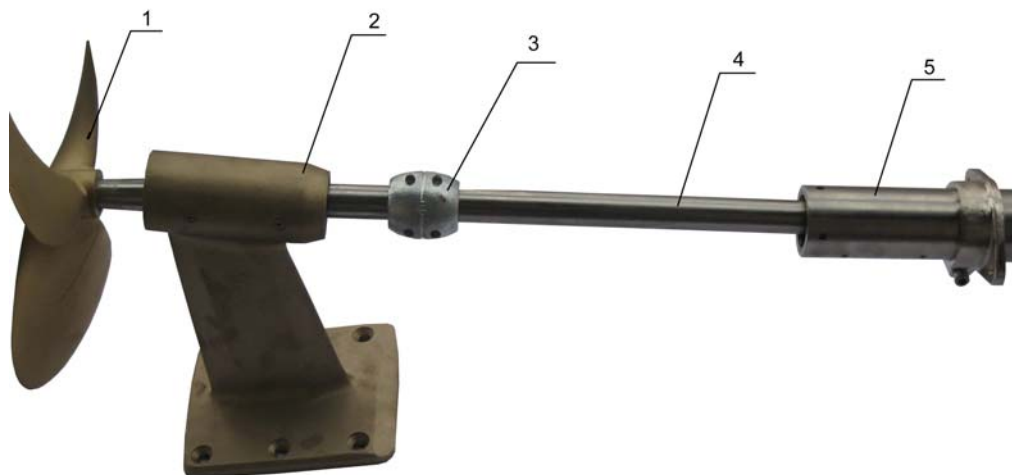
obnov. Pri normalni uporabi motornega agregata v tem času pride do zmanjšanja tlaka oziroma temperature v zgorevalnem prostoru agregata v času kompresijskega takta, kar povzroča težje zagone, nemirnejši tek in slabši izkoristek agregata. Še bolj odločujočega pomena za normalno obratovanje plovila oziroma za varno plovbo pa je menjava oziroma obnova pogonskega sklopa.

Klasični pogonski sklop sestavlja več elementov, poleg pogonske gredi in ladijskega vijaka tudi prirobnica, statvena cev, nosilec vijaka. Vsi naštetni elementi so nujno potrebni za prenos vrtilnega momenta od motornega agregata do ladijskega vijaka, pomemben člen pogonskega sklopa, pa je tudi tesnilni sistem. Na delu pogonske gredi, ki sega v notranjost plovila je nameščena navadno torna prirobnica, ki mora biti ustrezno obdelana, tako da ustreza zahtevam in meram prirobnice na menjalniku motorja (pravilna delitev izvrtin, ujemanje centrirnega obroča, itd.). Ko je prirobnica nameščena na gred, jo z vijaki povežemo s prirobnico menjalnika, pri čemer moramo biti pozorni na centričnost in vzporednost. Od torne prirobnice v smeri proti ladijskemu vijaku je v notranjem delu plovila nameščen tesnilni sistem, ki je najpomembnejši element varnosti plovila in preprečuje vdiranje vode v plovilo pri pogonski gredi plovila. *se nadaljuje....*



**Klasični pogonski sklop jadrnic**

- 1 – torna prirobnica
- 2 – tesnilni sistem
- 3 – pogonska gred
- 4 – nosilec vijaka
- 5 – ladijski vijak
- 6 – matica propelerja



**Klasični pogonski sklop motornega čolna**

- 1 – ladijski vijak
- 2 – nosilec vijaka z gumijastim ležajem
- 3 – anoda
- 4 – pogonska gred
- 5 – ležaj pogonske gredi v nadaljevanju sledi statvena cev, tesnilni sistem in torna prirobnica