

# Leggyakoribb problémák lambériák, hajópadlók felrakásakor

Mivel a fa „élő anyag” (bioproduktum) marad egészen az elégetéséig, a lambériák és hajópadlók felrakásakor a fő gond majdnem mindig az, hogy a szálak nem tudnak külön-külön dilatálni, vagy nem egyforma a két lapjukat érő páratartalom.

Ezeket a termékeket általában 10–12%-ra (abszolút szárazsúlyra vonatkoztatva) szárítják le, majd csomagolják fóliába, ami sok ember hiedelmével ellentétben nem óvja meg a fát attól, hogy az a tárolás folyamán ne nedvesedjen vissza ca. 15%-ra, abban az esetben, ha nem fűtött helyen tárolják. Márpedig gyakorlatilag nagy forgalmazók esetében sem tudja senki ezt megtenni, mivel a termék ára a fűtési rezsit nem bírja el! Tehát adott egy teljesen zárt, csapadék- és napfénymentes csarnok, aminek az ajtaja a folyamatos manipuláció, értékesítés stb. miatt gyakran nyitva van. Ha szerencsénk van és a frissen beérkezett termék egyenesen a gépsorról kerül a raktárunkba, akkor is azonnal szivacsként kezdi a levegő természetes páratartalmát magába szívni már a berakodás, szállítás, kirakodás folyamán is, ami pl. egy novemberi időszakban akár 95%-os is lehet!

## Hajópadlózást, lambériázást követően fellépő leggyakoribb hibák

1. A már 10–15% közöttire visszanedvesedett anyagot a vásárlást követően azonnal felrakják, majd lelakkozzák, vagy olajfestékkel lekenik, esetleg rögtön kapja a központi fűtést az azzal gyakran együtt járó 8%-os páratartalommal. A felület nem tud szálanként egy-két mm-t dilatálni, mivel nem kapocccsal lett

rögzítve, hanem jó erősen nutfalba történő rejtett szögeléssel, vagy egyszerűen csak kapott egy alapos lakkozást, mely a nutféderbe beszívórova jó alaposan összeragasztja, és nem enged szétcsúszni. (Ha egy frissen festett ablakot azonnal becsukunk, nem sok esély kínálkozik arra, hogy a száradást követően kinyissuk.)

Ennek következtében vagy egyszerűen kiszakad a szétcsúszó illesztés hatására a szög, vagy a szálanként megmozdulni képtelen felület akár a minden 8–10. szálnál egyszerűen ketté reped, akár 1–2 cm széles repedést is produkálva, a szálankénti 1–2 mm-es dilatációs hézag helyett. (Lásd a mellékelt vörösfenyő hajópadlóról készült felvételt – 1. ábra.)

2. Ugyanezt a terméket egy időszakosan fűtött, vagy fűtetlen helyiségben (nyaraló, présház, vadászház stb.) szakszerűen felrakják, de egyetlen dolgot elfelejtenek, nem hagynak a függőleges falsíknál dilatációs (tágulási) hézagot. Megjön a november és a ködös idő, a vevőjáró magas páratartalom beszívóro, az áru az augusztusi állapothoz képest törvényszerűen nedvesedni, illetve kissé dagadni kezd.

A felületen természetesen összeadódik a folyamat, és a felület nagyságától függően akár több cm-nyit is tágulhat szálirányra merőlegesen. Ha nincs hely, akkor valahol felpúposodik, és gyakorlatilag sohasem a széleken.

A fenti két esetet akár alapesetként is kezelhetjük, mert igen jellemzőek és gyakran előfordulnak a gyakorlatban.

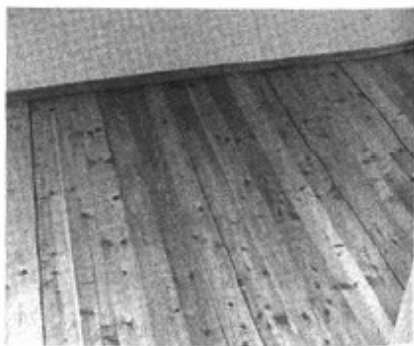
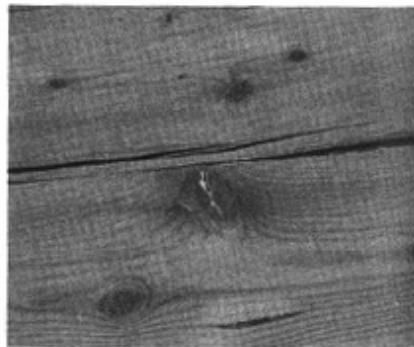
## Problémák megelőzése, kezelése

Tehát a legfontosabb a szálankénti dilatáció biztosítása, illetve a megvásárolt termék felrakás előtti akklimatizálása.

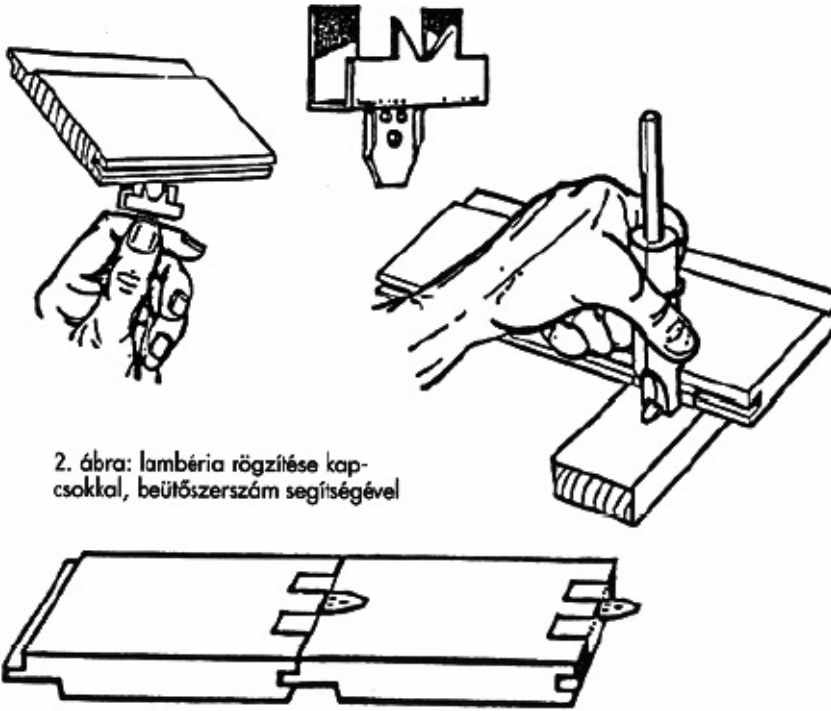
Több áruházban figyelmeztetik a vevőket arra, hogy a burkolásra szánt

helyiségben pihentetni kell az árut. A laikus vevő jogos, automatikus kérdése természetesen rögtön az, hogy meddig? (Csak röviden szeretném megjegyezni, hogy olyan esetem is volt, ahol két hónapig tárolták a nappali szobában a hajópadlót felrakás előtt, csak a vakolat éppen akkor száradt ki, amit a fa beszívott magába és felrakás után valahogy nem igazán tudta tolerálni a beköltözéssel járó azonnali központi fűtést.) Nos, ez az a kérdés, amire a fentiek miatt felelősséggel nem lehet konkrétumot válaszolni. Azonban, ha az alábbiakat figyelembe véve járunk el, nem is igazán szükséges:

A felrakást megelőzően mindkét oldali festés szükséges azért, hogy – különösen a vékonyabb, illetve széle-



1. ábra: a felrakási hibákból adódó egyik tipikus károsodás a lambéria vagy hajópadló repedezése, szétnyílása



2. ábra: lambéria rögzítése kapcsokkal, beütőszerszám segítségével

sebb választékoknál (9; 12,5; illetve 116; 145 mm) – nehogy „teknősödjön”, azaz az egy oldalon ért nedvességfelvétel hatására meghajoljon. Amennyiben nem natúr színben festjük le a lambériát, akkor a kiválasztott színnel is célszerű lefesteni legalább a színét, így egy későbbi száradás esetében nem tűnik elő egy például sötétbarna színű felületen igen szembevetődő vékony, világos száradási hézag. Természetesen a festés a különféle fakárosító hatások ellen is védi a jövőben az anyagot a fonákján is.

Felrakás kizárólagosan csak úgy (különösen szélesebb felületek esetén!), hogy lehetővé tegyük a szálankénti zsugorodást, például a 2. ábrán látható kapcsok és beütő szerszám segítségével. Így a lambéria esetében nem is vesszük észre azt, mivel a csapok szélessége bőven szélesebb a várható dilatációs hézagoktól, és az nem tűnik fel senkinek, hogy a lambéria mintázata egy mm-rel szélesebb. A hajópadló esetében pedig egy egyenletes szálankénti száradási hézag jelentkezik, ami az úgynevezett „járófelületű”, összehárodó felszínű hajópadlónak törvénytörő velejárója, de ez is elkerülhető a mostanában ismét egyre divatosabb, enyhén fózolt, letört élű hajópadló alkalmazása során, ahol mindig látható egy dekoratív, ismétlődő, hosszanti fóz, amelynél a lambériához hasonlóan nem tűnik föl a dilatáció. Szintén újból divatba jöttek és igen célszerű a lakkok helyett a különféle, már hazánkban is egyre több változatban elérhető padló-

olajok, méhviaszok, keményviasz balzsamok használata, melyek sokkal természetesebb megjelenést adnak a fának és amellet, hogy „egészségesebbek” is, mind a fa, mind pedig az ott lakók számára, alkalmazásuk kevesebb munkát igényel és az esetleges jövőbeli sérülések lényegesen egyszerűbben, gyorsabban javíthatók. Ezek az anyagok megfelelően alkalmazva egyáltalán nem ragasztják össze az egyes szálakat, és fózolt élű hajópadló esetében a csiszolási munkaművelet teljesen elhagyható, illetve a felrakás előtt elvégezhető!

A duzzadás esetében egyszerűen a széleken, különösen a szálirányra merőleges oldalakon meg kell hagyni a szükséges hézagot, melyek esztétikusan eltakarhatók egy szegélyléccsel, sőt, így részben megoldható a felület mögötti szellőztetés is. Ez a dilatációs hézag a Magyarországon forgalomban lévő fenyőféléknél, a bevezetőben jelzett 10–12%-ra már egyszer leszártított és szakaszerűen tárolt anyag esetében ca. 1%, a szálirányra merőlegesén. Ez az 1% érvényes a zsugorodás esetében is. (Tehát egy 10 cm széles hajópadló/lambéria esetében ez szálanként 1 mm, egy 5 m széles felületnél ca. 5 cm!)

### Egyéb problémák

Gyakran előforduló gond az értékesítés folyamán, hogy a laikus vevő „Oszták lambériát szeretnék venni, mert azt mondták, hogy az jó minőségű!” szándékkal érkezik egy üzletbe és

nem veszi figyelembe azt, hogy nem véletlen a sokszor akár háromszoros árkülönbség.

Jelenleg gyakorlatilag egész Európában egyre inkább a német DIN-szabvány szerinti osztályozást fogadják el és alkalmazzák. Előreláthatóan hazánkban is ezt fogja az MSZ EN átvenni, és jelenleg is DIN szerint kerülnek értékesítésre az Ausztriából és Németországból importált termékek. A DIN 68126 azonban kettő minőséget ír le, az „A” és „B” osztályt, így az ún. DIN C a szabványon kívüli minőséget takarja. A kritériumai sokban eltérnek a nálunk korábban használt, pl. MSZ-08-0593-1990. szabványtól, van amiben szigorúbb, van amiben engedékenyebb, de összességében gyakorlatilag konvertálhatatlan. Az A és B minőség között is elég jelentős a minőségi különbség, hát még a C, ami gyakorlatilag minden fahibát megenged. Az „A/B” vegyes minőség is a gyakorlatban van, ami egy kicsit lecsökkenti a kínálatot és egy B-nél szebb árut jelöl, nyilván az ár is köztes. Azonban a hazánkban sok helyen kínált „B/C” minőség, gyakorlatilag egy megfoghatatlan, leírhatatlan árut takar, mivel a már maga a C is, mint szabványon kívüli minőség, szinte mindent megenged és az sem definiált, hogy hány százalék a B és hány a C a kínálatban. Természetesen függhet az ár a fenyő fajtától is (luc, erdei vagy vörös). A gyakorlat azt mutatja, hogy a vastagabb választékok esetében szebb minőséget takar a B minőség, mint a vékonyabbaknál, és az is befolyásolja az osztályba sorolás szigorúságát, hogy az alapanyag a skandináv államokból, vagy egyéb délebbi országok termőhelyeiről származik. Orosz alapanyag felhasználása nem igazán jellemző a hazánkba importált termékek körében. Egyes importőrök kínálnak a DIN-szabvány szerinti osztályozott termékek mellett párhuzamosan az MSZ szerint, sőt, a szigorúbb oszták szabvány, a VÖH szerint is különféle lambériákat és hajópadlókat.

**Röviden:** tartsuk szem előtt, hogy létezik a fa esetében is Trabant, Opel és Mercedes, melyek ugyan mind autók, de nem ugyanazt a árut szolgálják és főként nem azonos az árak, bármennyire is egyenmetszerűek!

Katona Gábor