

KOMPOZIT HAJÓ KEZELÉSI ÚTMUTATÓ

Kedves kompozit hajó tulajdonos!

Szeretnénk megköszönni, hogy bizalmával megtisztelt minket és kínálatunkból egy kompozit terméket választott.

Bízunk benne, hogy elégedett a kiszolgálással és magával a termékkel is. Bizalmát egy hosszú távú támogatói háttérrel szeretnénk tovább erősíteni.

Kompozit termékekre általánosan jellemző a magas szerkezeti merevség és az alacsony súly, ezért kedvelt gyártási eljárás a verseny, síkvízi és a komolyabb túrakajak gyártásánál. A kompozit szerkezetekre általánosan jellemző továbbá, hogy jobban kell rájuk vigyázni, kevésbé tolerálják az ütések és egyéb külső behatásokat.

Kompozit know-how

Amikor kompozit hajókról beszélünk, akkor valamilyen gyantával (ami lehet poliészter, vagy epoxy) átítatott szövetháló (üvegszál, karbonszál, karbon-kevlár esetleg kevlár) kerül egyesítésre, aminek az eredménye a könnyű és merev szerkezet. A szerkezeti merevséget befolyásolja a használt anyagok minősége, a gyártás technológia, a rétegrend és hogy milyen egyéb szerkezeti merevséget növelő szendvics anyagokat és/vagy formai kialakításokat alkalmaznak a gyártás során.

A kompozit hajók minőségét a fenti paraméterek befolyásolják, így lehetséges, hogy akár nagyságrendi árkülönbség is lehet egy-egy hajó között. A legegyszerűbb, legköltséghatékonyabb technológiának tekintjük az üvegszálalaminált hajókat, ezzel szemben az általunk ismert legbonyolultabb szerkezetek esetében speciális szövetanyagok, egyedi szendvicsanyagok kerülnek beépítésre. Ezen bonyolultabb és drágább technológiák esetében szinte minden esetben epoxy gyantát alkalmaznak a gyártók és ezen hajók szinte mindegyikét speciálisan hőkezelik a tökéletes kikeményedés érdekében.

Anyagok minőségétől és gyártási technológiától függetlenül minden kompozit hajóra általánosan igaz az alábbi kezelési útmutatónk.

Külső kezelés

A hajók külső felületének kezelése, védelme a legfontosabb. Ezek a felületek érintkeznek a vízzel, ezeket a felületeket éri a legtöbb külső behatás, ezért ennek kezelését részletesen pontokba szedve bemutatjuk.

Első és legfontosabb a felületek tisztán tartása.

Tapasztalataink szerint a hajók sérüléseinek döntő többsége különböző külső behatás eredményeként keletkezik. A teljesség igénye nélkül a következő esetekkel találkozunk:

- hajótartó bak, hajótartó állvány, hajószállító vonta vagy tetőcsomagtartó nem megfelelő mechanikai védelme által keletkezett sérülések.
- stégeken található vasak, szögek, csavarok által keletkezett sérülések
- víz alatti akadályok, kövek, uszadék által keletkezett sérülések

- evezés közben lapát, másik hajó, másik lapát ütése által keletkezett sérülések
- kajak lekötésekor keletkezett sérülések,
 - túlhúzás miatti repedések, gurttni benyomódások
 - laza lekötések miatti dörzsölődések
 - nem megfelelő gurttni, alátámasztás, szivacsozás, tok használata miatti sérülések
- kézben szállításkor a lapátállító csavar által keletkezett sérülések

Jellemzően hazánkban a hajókat édes vízben használjuk, de meg kell említeni, hogy tengeren sós vízben használt hajókat, ahol hangsúlyozottan fontos minden evezés után édes vízzel történő elmosás és tisztítás!

- Minden evezés után a hajót ronggyal el kell törölni, mert vízkő, illetve szennyeződések rakódhatnak rá. Vannak esetek amikor ezen szennyeződések a külső gél réteget is megmarhatják, elszínezhetik, a vízkő pedig a hajó futását lassíthatja, plusz réteget képez a hajón, esztétikailag rontja a hajó megjelenését.
- A hajó felületét javasoljuk, hogy heti rendszerességgel speciális (fürdőszobai kímélő) tisztítószerrel, és puha szivaccsal is tisztítsák, mert lehetnek a természetes vizekben olyan makacs szennyeződések, amelyeket, ha nem távolítunk el a hajóról akkor az maradandó nyomot tud hagyni.
- A hajó deck felülete (teteje) nagyon könnyen vízkövesedik, hiszen használat során folyamatosan rászárad a víz, ezért tanácsoljuk, hogy hetente háztartási pumpás fürdőszobai vízkőoldós tisztítószerrel (Cillit Bang) és puha rongy használatával a hajó áttörését.
- Félévenként javasoljuk a felületet wax réteggel ellátni. Ez a wax által biztosított felület hosszú távon tartja távol a szennyeződések, és újszerű felületet ad a hajónak.
- A tisztítószerek választásánál figyeljenek, hogy azok oldószermentesek legyenek, egyéb esetben előfordulhat, hogy a hajó felületén hagyott oldószer okoz károsodást.
- Minden tisztítás után a hajót tiszta vízzel kell átmosni, majd szárazra törölni, hogy a hajó szárazon és vegyszermentesen legyen tárolva
- Sokan nem tudják, de a polírozás minden esetben a hajó felső gél, festék vagy lakk rétegét vékonyítja azáltal, hogy a polírpasztában lévő apró szemcsék csiszolóanyagként funkcionálnak. Alapvetően a hajók felületének polírozását csiszolóanyagok alkalmazását nem javasoljuk. Polírozás abban az esetben szükséges, ha a felület vastagsága azt lehetővé teszi. Ha az idő során megkarcosodott, a felület és a keletkezett az apró kisebb karcokat gél, festék vagy lakk stb. vastagság vesztéssel, kívánjuk eltüntetni. Nagyobb karcolások esetén a polírozás sajnos nem segít, ott karcolásokat gél, festék egyéb kitöltőanyaggal kell feltölteni, amit kizárólag szakemberrel lehet elvégezteni.
- Amennyiben a hajó még nem kritikusan karcos javasoljuk az alapos tisztítás, és waxolás lépéseit, ebben az esetben a hajó felületéről nem történik anyagleválasztás, sőt a wax egy plusz felületvédelmet biztosít.

Belső kezelés

A külső felületek óvása mellett a belső részek tisztaságát és higiéniáját is fontosnak tartjuk, nem csak esztétikai, de állapot megőrzési okok miatt is.

- A hajó belsejét minden evezés után javasoljuk szárazra törölni, hogy a szennyeződésektől, vízkőtől meg tudjuk óvni.
- Heti rendszerességgel érdemes a hajót egy fürdőszobai tisztítószerez (Cillit Bang) szivaccsal áttörölni, hogy a vízkő és kosz lerakódásoktól mentesítsük a belső felületeket is.

Alkatrészek kezelése

Mint minden műszaki termék, a kajak alkatrészei is igénylik a gondoskodást. Betartva az ajánlásokat hosszú távon biztosíthatjuk a hajó hibátlan működését.

- **Csavarok** A hajóban több helyen találunk csavarokat. Ezen csavarok azt gondoljuk, hogy gondozásmentesek. A tapasztalatunk viszont az, ha hosszú ideig nincsenek mozgatva olyan mértékben megszorulnak, beragadnak, hogy csak roncsolással lehet lazítani. Javasoljuk a csavarokat havonta egyszer kitekerni és WD40 spray-vel befújni, majd a helyre visszatekerni. Fontos odafigyelni, hogy mindig a megfelelő méretű és megfelelő anyagminőségű (minimum A2) csavarokat alkalmazzuk a megfelelő helyeken. A csavarok hossza eltérő, amire oda kell figyelni! Lábtámasz csavarok esetenként hosszabbak a régebbi ülést rögzítő csavaroknál, így ha azokat felcserélik, akkor vagy nem rögzítenek rendesen vagy extrém esetben a csavar vége beleérhet a hajótestbe, sőt meg is repesztheti azt. A csavarok WD40-el történő kezelése minden olyan csavar esetében fontos, amely csavarokat később valamilyen oknál fogva lazítani vagy meghúzni szeretnénk.

A csavarok megfelelő meghúzása és stabilitása a hajó merevségéhez is hozzájárul, így a csavarok lazasága extrém esetben a hajó szerkezetében is károkat okozhat.

- **Bowden** A kormánybowden állapotát, feszességét és a bowdenvezetők állapotát rendszeresen kell ellenőrizni. Nem javasoljuk a bowdenek túlfeszítését, mert az extrém erőhatásnak teszi ki a vezetőket, a kormányrudat tartó tönkcsövet, illetve az első kormánykeresztet is. A túlfeszített bowden élettartama jelentősen alacsonyabb, hamarabb elszakadhat. A laza bowden a kormányzás precizitását rontja.

- **Kormánykereszt** A lábtámasz előtt van a hajóba beszerelve a kormánykereszt, aminek segítségével a bowdent tudjuk mozgatni, a hajót kormányozni. Korábbi modellek esetében ahol a rögzítési pont a hajó aljában található, fél évente javasoljuk a kormánykereszt kiszerezését és WD 40-el történő befújását. Újabb modellek esetében polcos megoldást alkalmaznak. Ennél a verziónál a rögzítőcsavar feszességét kell ellenőrizni, és a forgáspontokat WD40-el befújni.

- **Lábtámasz sín** Javasoljuk havonta mindkét sín tisztítását és a tisztított alu felületek WD40-el történő befújását, a ragasztás stabilitásának ellenőrzését.

- **Ülés** A rendszeres karbantartás ki kell terjedjen az ülések állapotának ellenőrzésére, hiszen az ülésnek nem csak kényelmi, hanem nagyon fontos hajó merevítési szerepe is van a hajók esetében. Érdemes ellenőrizni az összes csavar feszességét, a laza csavarokat minden esetben meg kell húzni, mind az ülésen, mind az ülőcsínnek (versenyülés esetén) esetében. Ezekre a csavarokra is igaz, hogy a csavarokat időközönként ki kell csavarni és WD40-el be kell fújni, hogy az biztosan stabilan hosszú

távon tudjon tartani. Ha bármelyik csavar vagy menet sérül azt javítani szükséges, különben a szerelék stabilitása csökken, ami extrém esetben a hajó szerkezetében is képes kárt okozni. Az ülések felületének, szerkezetének ellenőrzése is fontos. Ellenőrizni kell, hogy megjelentek-e rajta repedések. Amennyiben igen, azt ki kell cserélni.

- **Lábtámasz** A lábtámasz hasonlóan az üléshez nagyon fontos funkciókat lát el a hajóban. A lábtámasz felel azért, hogy a versenyző a húzás erejét átadja a hajónak, felel a hajó beülő keret előtti stabilitásáért és felel azért, hogy precíz beállíthatóságával a versenyző legjobb teljesítményt tudjon leadni. Érdemes ellenőrizni az összes csavar feszességét, a laza csavarokat minden esetben meg kell húzni, mind a lábtámasz sínrögzítésnél (2db oldalt), mind a lábtámasz alumínium szerelvényeinél (18db) lábfejet rögzítő karbon vagy neoprén gurtinál (4db). Ezekre a csavarokra is igaz, hogy a csavarokat időközönként ki kell csavarni, és WD40-el be kell fújni, hogy az biztosan stabilan hosszú távon tudjon tartani. Ha bármelyik csavar, vagy menet sérül azt javítani szükséges, különben a szerelék stabilitása csökken, ami első időszakban lötyögéshez, majd a lábtámasz alkatrészeinek kopásához, repedéséhez vezet. Extrém esetben, törés is előfordulhat, ami a hajó szerkezetében is képes kárt okozni. A lábtámasz taposó felületének, és a gurtinak szerkezeti ellenőrzése is fontos. Ellenőrizni kell, hogy megjelentek-e rajta repedések. Amennyiben igen azt ki kell cserélni.

Sporteszközökről lévén szó a legnagyobb problémát az jelentheti, ha valamely alkatrész az ellenőrzés vagy a karbantartás hiánya miatt a versenyen hibásodik meg vagy megy tönkre, aminek következménye, az alkatrész cseréjének feladatán túl az idő, és helyezés vesztesének felesleges kockázatának viselése.

Tárolás

Tapasztalatunk szerint nagyon sok esetben a nem megfelelő tárolás alkalmával keletkeznek olyan sérülések a hajókon, amelyek az esztétikai problémákon túl akár szerkezeti gondokat is okozhatnak.

A legtöbb karcolás a hajókra tárolás közben kerülnek. Ügyelni kell arra, hogy minden esetben a hajókat puha, stabil felületre helyezték el. Stégen a csavarok, szögek, vasak okozhatnak sérülést. Sok esetben a hajótárolókról hiányzik a Polifoam, vagy egyéb burkolat, ami ugyancsak makacs karcolásokat okozhatnak. Versenyek alkalmával sokszor a fűben, földön vannak a hajót tárolva, ahol ugyancsak fontos a felület ne okozzon kárt a hajó felületén.

- A hajókat javasoljuk szivacsosított tokban tárolni. A tokban tárolás nem csak a kisebb karcolásoktól, de a közvetlen napfénytől is óvja a hajót. Erre általában a gyártók kínálnak szivacsos belsővel ellátott hajótartó tokokat. Tokok esetében arra kell figyelni, hogy tokban szárazra törölt hajót szabad csak tárolni, illetve amennyiben a tok megázott, akkor első körben azt ki kell szárítani, és csak azt követően szabad a hajót benne tárolni. A vizes hajótokban történő tárolás több probléma okozója lehet. A kisebb gond, ha az alkatrészek, szerelvények és csavarok a kelleténél hamarabb oxidálódnak, rozsdásodnak, a nagyobb gond, hogy kialakulhat ozmózis, ami hajó gélezését hólyagosodással roncsolja. Azon túl, hogy nagyon nehezen javítható a gyártó ilyen eseteket kizárja a garanciális feltételeiből.
- Voltak esetek, amikor a hajó leesett hajótartóról, ezért javasoljuk a hajók laza, de leeséstől védő lekötését, még csónakházon belül is.
- A hajókat minden esetben száraz, jól szellőző, fedett/árnyékos helyen kell tárolni. Óvni kell a hőtől, közvetlen napfénytől és csapadéktól.

- Szabad ég alatt, tűző napon tilos tárolni a hajókat, mert a túlhevülés tönkretelheti a speciális szendvics szerkezetet. Miután a hajók rétegekből épülnek fel, ahol a középső réteg egy habos vagy méhsejtes, sok levegőt tartalmazó szendvics anyag, melyben a levegő, hő (közvetlen napsugárzás) hatására tágulhat, a hőtágulás pedig roncsolja a hajó szerkezetét. Ennek kisebb fokú jelensége a gélezés kicsi felhólyagosodása, kritikus esetben a szendvicsszerkezet szétválását, tönkremenetelét is jelentheti ezen figyelmetlenség.

- A hajókat 60-80°C fok között speciális kemencében hőkezelik a gyártás során, ezzel biztosítják a megfelelő kötési minőséget a kompozit szerkezetben. Vannak olyan esetek, amikor a tűző napon hagyott hajótest hőmérséklete akár 80°C fok fölé is emelkedhet, ilyen extrém hőhatást egy hajó sem tolerál. Vannak extrém esetek amikor az anyag ezen hőterhelésen enyhén kilágyul, felhasználó által nem észrevehetően. Normál esetben ahogy visszahűl a hajótest újra gyári keménységű lesz, deformáció nem keletkezik. Abban az esetben, ha ezen „kilágyult” állapotban nagyobb erőhatás éri, (autóra, vontára lekötött hajó, erősen lehúzott hajórögzítő gurnt, vagy a burkolat nélküli hajótárolón pontszerű érintkezés, feltámasztás) a hajótest deformálódhat. Kiemelten fontos a hajók védelme a túlhevüléstől.

Szállítás

A szállítási protokoll sok esetben megegyezik a tárolási előírásokkal, kiegészítve a hajók rögzítésével, lekötésével kapcsolatos ajánlásokkal.

- A hajókat vontán, illetve tetőcsomagtartókon szokták szállítani. Minden esetben ügyelni kell arra, hogy a hajótest puha (legtöbb esetben polifoam habszivacs burkolatú) tartón legyen rögzítve. A gyártó ajánlása, hogy a hajókat szivacsosított huzatban kell szállítani sérülések elkerülése érdekében.

- Legjobb megoldás, ha a hajót speciálisan kajakok, illetve kenuk szállítására kialakított tetőcsomagtartóra szerelt szarv vagy szivacsosított V alakú tartóba helyezik, ahol a szarv alakja megegyezik a hajó alakjával, azaz nem 1-2 ponton, hanem egy nagyobb felületen érintkezik. A szivacsosítás azért fontos, mert ezáltal a hevederek által keletkezett lehúzó erő nagyobb felületen oszlik el ezzel így csökken a lehúzás általi sérülés kockázata, illetve a rögzítés stabilitása növekszik (különböző biztonságos megoldásokat kínál az Eco Kayak, Thule és a KayakPro cégek termékei)

- Fontos, hogy a hajók feltámasztási pontjai minél távolabb essenek egymástól, hogy a szállítás során keletkezett tekerő, forgató erőkkel mentesítsük a hajót. Amennyiben a feltámasztási pontok túlságosan közel esnek egymáshoz, a hajón olyan erők ébredhetnek, amelyek képesek a hajót elrepedtetni, eltörni. (javasolt minimális távolság 100 cm. amennyiben ez a távolság elérése nem lehetséges, abban az esetben javasoljuk a feltámasztási pontok meghosszabbítását tetőcsomagtartó kiegészítővel, ami akár 2m távolságra is nyújthatja a feltámasztási pontok távolságát (Eco Kayak Racing V-bar, KayakPro cég Ez-Vee terméke alkalmas ilyen célra)

- A hajókat egyszerű csatos (csatja alatt védő burkolattal ellátott) gurntival duplán kötve javasoljuk rögzíteni. A csatt alatti védő anyag megakadályozza, hogy a hajótest pontszerű erőhatást kapjon. Ha esetleg a hajó nincs tokban, akkor a csatt karcolásokat, a gélezett felületen sérüléseket okozhat. A dupla kötés kétszeres felületen osztja el a lekötés energiáit, így védhetjük a hajótestet a szállítási sérüléstől. Természetesen üzletünkben kollégáink szívesen segítenek, és megmutatják ezen technikákat.

Aki a maximális védelemre törekszik, a szivacsosított tokba helyezett hajóját habszivaccsal ellátott felületre helyezi és a hevederek és hevedercsatok alá teljes felületen polifoam védelmet tesz. Így láttuk Lisa Carrington, olimpiai bajnok hajóját szállítani.

- **A gurtnit tilos erősen lehúzni.** Rossz beidegződés az, hogy a drága hajókat erősen le kell/lehet kötni! A drágább hajók jellemzően szokásosnál merevebb szerkezetűek, azaz nincs rugalmasságuk. A merev szerkezet azt eredményezi, hogy lekötés, lehúzás közben a kelletténél erősebb lekötés esetén nem lehet érezni a hajó deformációját, a hajó hirtelen reped, extrém esetben török.

A túl erős lekötés közben keletkezett sérülések, jellemzően repedések a hátsó dekk illesztéseinél. Miután a gyártók jellemzően gyártás során több lépcsőben ellenőrzi a hajók szerkezeti stabilitását és kizárólag azon hajókat engedi át a minőség ellenőrzésen amelyek szerkezete stabil, az ilyen típusú sérülések esetében a gyártó nem vállal garanciát.

- A gurtnik fellazulásának kockázata. A gurtnik jellemzően rugós csattal vannak ellátva, amely az esetek nagy részénél kellő biztonsággal tartják feszesen a hevedert és a hajót. javaslatunk minden esetben, hogy a csatos gurtnik végét biztonság kedvéért mindenképp kössék el. Fellazulás esetén enyhébb esetben csak kisebb mértékben fog tudni mozogni a hajó, ami dörzsölődéses kopáshoz vezethet, komolyabban fellazult hajó esetén ez akár a hajó forgalomban történő elvesztéséhez balesethez is vezethet. Mindenképp javasoljuk a menet közben több esetben a kötések ellenőrzését, különösen szeles, vagy csapadékos időben.

Verseny előtti felkészítés

A versenyzők számára az egyik legfontosabb esemény a verseny. Felhívjuk a versenyzők figyelmét, hogy versenyek előtt, végezzék el a hajók tüzetes felkészítését/ellenőrzését, amely biztosítja, hogy a hajók 100% teljesítményt nyújtsanak.

- Hajótest tisztítás, waxolás, repedések, gél lepattanások javításának elvégztetése.
- Kormány bowden, vezetők, ellenőrzése, feszesség beállítása.
- Kormánylapát felületének ellenőrzése, tartó csavar feszesség ellenőrzés, meghúzás
- Ülész csavarjainak ellenőrzése, meghúzása, pótlása
- Lábtámasz alu alkatrészeinek ellenőrzése, (repedés észlelése esetén azonnali csere) csavarok meghúzása.
- verseny szabályainak történő megfelelés, mint rajtszán szakszerű felszerelhetősége, a hajó súlyozása és annak beállítása.

Kívánjuk, hogy a megvásárolt hajó sok sikert és örömet okozzon használójának. Fenti útmutatónkat betartva, a hajó a minőségét és gyári állapotát hosszú ideig meg fogja tartani.

Vásárlási tájékoztató

Garancia tájékoztató

A garanciális feltételek teljesüléséhez szükséges használati útmutató figyelembevétel, annak megértése, ajánlásaink, és figyelmeztetéseinek maradéktalan betartása. A gyártó helytáll minden gyártási hibára, hiányosságra, anyagminőségre visszavezethető reklamációkért az egyedileg rendelt termék leszállítási dátumától számítva 12 hónapig. A gyártó elzárkózik mindazon reklamációk felelőségétől, amelyek visszavezethetőek a kezelési útmutatóban részletezett ajánlások figyelmen kívül hagyására. A legfontosabbakat az alábbi felsorolás részle teszi.

A Gyártó nem ad garanciát a következő esetekben:

- Design apró eltérései, beleértve az árnyalati eltéréseket és a matricázott vagy festett design kisebb hibáit.
- Egyedi design-al rendelt hajók legfelső lakkozott felületeiben keletkezett sérülések, amelyek visszavezethetők gondatlan kezelésre, külső behatásokra, ütésekre...
- Oldószeresek által keletkezett sérülések, roncsolódások.
- Súrolószeresek (polírozószer, polír és csiszolópapír, mosószer) által keletkezett sérülések, mattulások.
- Nem eredeti alkatrészek miatt keletkezett sérülések.
- Ütések, erős külső behatások által keletkezett sérülések.
- Szállítás során túlzott erőhatások (lekötés, szállókés, helytelen feltámasztás) által keletkezett sérülések.
- Laza vagy fellazult lekötés által keletkezett kopásokra, sérülésekre
- Ozmózis hatás.
- Túlhevülés által keletkezett sérülések.
- Sóoxidáció által keletkezett sérülések.
- Minden olyan hibára, ami egy rossz javításra vezethető vissza, amit nem gyártó által akkreditált hajójavító csinál.

Garanciális ügyintézés menete és lépései.

A kompozit hajógyártók a gyártás során több lépcsőben végzik a hajók minőség ellenőrzését és csak ezen ellenőrzések után engedi a hajót ki a gyárból. A garanciát a gyártó biztosítja, így reklamáció esetén a gyártókkal egyeztetett protokollt köteleességünk betartani.

A kifogások elbírálásának első lépése egy részletes és pontos jegyzőkönyv elkészítése, ahol a hajó és a vevő pontos beazonosítását követően, részletesen rögzíteni kell a sérülések helyét, méretét, keletkezésének körülményeit és feltételezett okát. A jegyzőkönyvet fotókkal, és videókkal kiegészítve a gyártó részére el kell juttatni, ahol az elbírálást elvégzik. Bizonyos esetekben a jegyzőkönyv gyártók által akkreditált hazai hajóépítő mesterek ellenjegyzésével készül.

Ügyintézés lépései:

A hiba felfedezésekor azonnal be kell jelenteni a reklamációt a forgalmazó (Kajak.hu Kft) részére. Vannak olyan sérülés típusok, amelyek javításának elmulasztása vagy késleltetése további károsodásokat okoz. Az elmulasztott javítás által keletkezett további sérülések gondatlan kezelésnek tekinthető, nem tartozik a garanciális ügyintézés hatálya alá.

A jegyzőkönyv elkészítéséhez a hajót a Kajak.hu Kft telephelyére kell szállítani, ahol a garanciális ügyintézés, és a jegyzőkönyv elkészítése történik. Cím: 1031 Budapest Római part 35-36

- **Bejelentésnek tartalmaznia kell:**
 - termék beazonosítását
 - vásárlási dokumentáció adatait (számla adatokat)
 - reklamációt benyújtó személy adatait
 - sérülések pontos leírását
 - sérülések elhelyezkedését
 - sérülés keletkezésének okát
 - sérülésekről készített fotókat
 - a jegyzőkönyvet készítő (k) aláírását
 - vásárlás dátumát
 - sérülés keletkezésének (bejelentésnek) dátumát
 - a jegyzőkönyv felvételének dátumát

A gyártó az elkészített jegyzőkönyv alapján megadja az állásfoglalását, amelyet a Kajak.hu Kft képviselője továbbít a vásárló felé. A dokumentáció tartalmazza a gyártó álláspontján túl, annak indoklását. Amennyiben a reklamáció elfogadásra kerül, a Kajak.hu Kft képviselője a lehető leggyorsabban gondoskodik a reklamáció kezeléséről (javításról) Az elutasított reklamáció esetén a Kajak.hu Kft képviselője javítási ajánlatot ad a vásárló részére.