

Kuidas veesõiduk kevadiseks vetteminekuks ette valmistada? (1)

13. aprill 2010 14:32



**Jaanus Lember, Addinol
määrdeainete tehniline
ekspert**

Veesõidukitega liikumise aeg on Eestis peamiselt suvi. Üle poole aastane seismine on jätnud paadile oma jälje ja kevadel enne uut hooaega vajab see mõningaid olulisi ettevalmistusi. Üks tähtsamaid asju, milles enne sõitu on kindlasti vaja veenduda on, et mootor ka „määritud“ oleks.



Lancia egiidi all ja Martini toetusel valminud kiirkaater

Talvel Eesti tingimustes paadiga suurt midagi teha ei ole. Isegi kui talv on pehme ja jääd veekogudel pole, kipub paat pigem pikalt hoiukohas seisma. Kevadel selle sõidukorda saamise kiirus sõltub paljuski sellest, kuidas sügisel paat talvekorterisse pandi. Seega tasub juba tegelikult sügisel peale veehooaega kõik ettevalmistused pikaks seismiseks ära teha. Juhul, kui sügisel need toimetused tegemata jäänud, tuleb need kevadel kindlasti ette võtta.

Merel ehk soolases vees sõitnud mootoritel tuleb jahutussüsteem voolikust lastava mageda veega läbi pesta. Selleks on reeglina olema mootorijalal eraldi korgiga suletud ava. Soovitav on teha õlivahetus mootoris (4T) ja reduktoris, kontrollida küünlad, lasta silindritesse pisut konserveerimisõli, võtta võllilt maha vint ja juhul, kui sellega kergelt „kivi otsas käidud“, vajadusel see talve jooksul ka uuesti tasakaalustada.

Alt alustades on esimene puhastamist vajav pind paadi põhi. Suvega sinna kasvanud ja terve sügise ning talve seisnud vetikatest „habe“ ja „karbikud“ tuleb eemaldada. Õhema ja pehmema kihi saab maha survepesuri abil, „tõsisema kihi“ puhul on vaja jõulisemat sekkumist ja mehaanilist puhastamist. Kui puhastamise käigus tuleb välja pinna vigastusi, siis need peaks parandama. Parandustööd on erinevalt sõltuvalt vigastuse suuruselt ja paadi materjalist (puit, plastik, alumiinium).

Neljataktiline mootor (4T) peab omama karteris piisavat õlikoguset (soovitav vahetada vähemalt kord aastas). Kahetaktiline mootor (2T) omama moodsamal juhul spetsiaalset 2T mootoriõli puhtal kujul eraldi paagis või ettenähtud vahekorras bensiini hulka segatult. 4T mootoritele sobib reeglina hästi SAE 10W-40 viskoosusklassiga nn „automootoriõli“, aga kuna mootoreid on erineva konstruktsiooni ja võimsusega, siis on õige vaadata täpne viskoosuse ja kvaliteedi soovitus mootoritootja kasutusjuhendist.

Kuna paadimootorite heitgaasid juhitakse reeglina läbi mootorijala vette, siis selleks, et vältida vee reostamist, on kahetaktiliste mootorite puhul soovitav kasutada spetsiaalseid biodegradeeruvaid (biolagunevaid) 2T mootoriõlisid, nagu näiteks Addinol Biosynth 2T MZ407. Kahetaktilise mootori õli on reeglina ka värvitud (näiteks punaseks), et oleks alati võimalik veenduda õli olemasolus paaki valatavas kütuse segus. See on väga oluline, kuna ilma õlita ekslikult paaki valatud puhta bensiiniga sõitmine lõppeb mootori purunemisega.

Teine oluline „määrimist“ vajav koht on mootori jalas asuv vindi võlli ringi ajav reduktor. Reeglina töötavad transmissiooniõlid aastaid ilma vahetamata, kuid paadi reduktoris on soovitatav vähemalt kord aastas transmissiooniõli kontrollida ja vajadusel ka vahetada. Nimelt on siin suur oht, et vesi võib sattuda reduktoriõli hulka ja siis tekib reduktoris õli ja vee segune emulsioon (kollakasvalge piimjas vedelik). Selline emulsioon enam reduktorit piisavalt hästi korrosiooni ja kulumise eest ei kaitse ja reduktor võib lakata töötamast. Reduktori remont või vahetus maksab aga suuremate mootorite puhul mitukümmend tuhat krooni.

Kevad on sobiv aeg ka elektripirnide üle vaatamiseks, et paadil kõik navigatsiooniks vajalikud tuled ikka ilusti põleksid.

Veesõiduki paagis olev seisnud kütus on soovitatav välja lasta ja tankida paat värske kütusega, sest kütuse pika seismisega kipuvad paaki tekkima vaigud ja sadestised ja need põhjustavad filtrite ummistumist ning mootori tõrkeid.

Kui ülal loetletud toimetused kõik ilusti ära tetud, siis võib sõit lahele, järvele või saarele alata!