

# Millist hooldust vajab veesõiduk enne veestamist? (7)

08. juuli 2009 17:33



**Jaanus Lember, Addinol  
määrdeainete tehniline ekspert**

Kui mootor on töökorras, siis piisab täis kütusepaagist ja sõit lahele, järvele või saarele võib alata. Üks tähtsamaid asju, milles enne sõitu on kindlasti vaja veenduda on, et mootor ka „määritud“ oleks.



Ka kaatrid nõuavad hoold, foto Margus Ansu

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

Kuna paadimootorite heitgaasid juhatakse reeglina läbi mootorijala vette, siis selleks, et vältida vee reostamist, on kahetahiliste mootorite puhul soovitatav kasutada spetsiaalseid biodegradeeruvaid (biolagunevaid) 2T mootoriõlisid, nagu näiteks Addinol Biosynth 2T MZ407. Kahetahilise mootori õli on reeglina ka värvitud (näiteks punaseks), et oleks alati võimalik kontrollida õli olemasolu 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 (kollakas valge 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.

Talvel Eesti tingimustes paadiga suurt midagi teha ei ole. Isegi kui talv pehme ja jääd veekogudel ei ole, kipub paat pigem hoiukohas seisma. Suvel paadi sõidukorda saamise kiirus sõltub paljuski sellest kuidas sügisel paat talvekorterisse pandi. Üle poole aastane seismine vajab mõningaid ettevalmistusi.

Merel ehk soolases vees sõitnud mootoritel on soovitatav jahutussüsteem läbi pesta voolikust lastava mageda veega, 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 jookul ka uuesti tasakaalustada. Eesti tuntuim vintide taastaja on kuulus veemotokas Lembit Aaslav-Kaasik.