

Veesõiduk vajab enne "talvekorterisse" minekut pisut tähelepanu ja hooldust

10. november 2009

Talvel Eesti tingimustes paadiga suurt midagi teha ei ole. Isegi, kui talv pehme ja jääd veekogudel ei ole, kipub paat pigem hoiukohas seisma. Lompidel esimene jääkirme peal ja seetõttu paras aeg rääkida paadi talviseks hoidmiseks tehtavatest ettevalmistustest. Kevadel paadi sõidukorda saamise kiirus sõltub paljuski sellest kuidas sügisel paat talvekorterisse pandi. Üle poole aastane seismine vajab mõningaid ettevalmistusi.

Terve hooaja vees ja käigus olnud alus vajab puhastamist, kohendamist ja hooldamist mitme kandi pealt. Kui alustada "alt", siis esimene puhastamist vajav pind on paadi põhi. Suvega sinna kasvanud 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 pinnavigastusi, siis need on vaja parandada. See on vajalik, et tagada paadi pikk kasutusiga ja veekindlus. Parandustööd on erinevad sõltuvalt vigastuse suurusest ja paadi materjalist (puit, plastik, alumiinium).

Merel ehk soolases vees sõitnud mootoritel on soovitatav jahutussüsteem läbi pesta voolikust lastava mageda veega, selleks on reeglina olema mootorijalal eraldi korgiga suletud ava.

Soovitatav on teha ka õlivahetus mootoris (4T) ja reduktoris. Neljataktiline mootor (4T) peab omama karteris piisava koguse õli ja hea on, kui enne talvist seismist see värske vastu vahetatud saab. Kahetaktiline mootor (2T) õlivahetust ei vaja. Seal on spetsiaalne 2T mootoriõli (näiteks Addinol Aqua Super MZ 407 M) moodsamal juhul, kas puhtal kujul eraldi paagis või siis kütusepaagis bensiini hulka segatuna. 4T mootoritele sobib reeglina hästi SAE 10W-40 viskoosusklassiga nn "automootoriõli" (Addinol Eco Synth), aga kuna mootoreid on erineva konstruktsiooni ja võimsusega, siis on õige vaadata täpne viskoosus- ja kvaliteediklassi soovitus mootoritootja kasutusjuhendist.

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.

Soovitatav on üle kontrollida ka süüteküünlad ja vajadusel need vahetada, lasta silindritesse pisut konserveerimisõli (sobib hästi aerosool pakendis õli), võtta võllilt maha vint ja juhul, kui sellega kergelt "kivi otsas käidud" see talve jookul ka uuesti tasakaalustada.

Kui paadis on mageda vee mahuti, siis see tuleks tühejndada, vastasel juhul kipub see külmudes mahuti lõhkuma ja lisaks läheb vesi pikalt seistes roiskuma ning järgmisel kevadel ootab ees vähemalt mahuti pesu, kui mitte mahuti vahetus.

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

Paagis olev kütus on soovitatav talveks välja lasta, sest kütuse pika seismisega kipuvad paaki tekkima vaigud ja sadestised ja need omakorda põhjustavad filtrite ummistumist ning mootori tõrkeid

Kui ülalloeletud toimetused kõik sügisel ilusti ära teha, siis kevadel peaks piisama tankimisest ja vindi alla panekust ning sõit lahele, järvele või saarele võib alata.

Jaanus Lember

Addinol määrdeainete tehniline ekspert