

## Kevätkunnostus on uuden kauden alkusoitto

Matti Murto

Veneen tärkein huolto tapahtuu syksyisin, kun talvi ja sen mukanaan tuomat rasitukset ovat vasta edessä. Siitä huolimatta myös kevääksi riittää töitä ennen kuin veneilykausi varsinaisesti käynnistyy. Kevään ehostushuoltoa ei kannata missään tapauksessa väheksyä. Hyvällä hoidolla vene pitää arvonsa ja huollot takaavat sen luotettavan toiminnan.



**J**o paljon ennen varsinaisiin huoltotöihin ryhtymistä keväällä on hoidettava tärkeitä veneasioita. Ensimmäinen on kohtalaisen säännölliset käynnit telakalla. Käynneillä on monta tarkoitusta, joista tärkeimpiin kuuluu nykyisin sen toteaminen, onko veneessä käynyt asiattomia vieraita. Samalla voi vilkaista, millaisia jalanjälkiä hankeen on jäänyt naapuriveneiden luokse. On hyvä ajatus kirjoittaa muistiin naapuriveneiden omistajien kännykkänumerot. Lukitse venetikkaasi, kun itse olet poissa.

Samalla voi vilkaista, etteivät lumikuormat ole vahingoitta-

neet mitään, mihinkään ei ole alkanut levitä hometta, akussa on riittävästi varausta ja tuuletus pelaa.

Myöhemmin keväällä, kun yön ja päivän lämpötilaero jo ennen kevätpäiväntasausta on kasvanut niin suureksi, että se aiheuttaa ikävän runsaan kosteuden tiivistymisilmion, on tuuletus entistä tärkeämpää. Kun isompia lumisateita ei enää ole odotettavissa, tuuletusta voi tehostaa. Vielä tässä vaiheessa kannattaa joihinkin hankaliin paikkoihin viedä nk. kosteuspallo tai jos sellainen on käytössä (saa venetarkvikeliikkeistä), sen kosteutta ime-

vä aines on syytä vaihtaa tai kuivata.

Perinteinen tarkastuskohde on avotilan tyhjennys. Avotilaan päässyt lumi sulaa päivällä ja jäätyy seuraavana yönä tukkien tyhjennyksen. Tukos on todennäköisesti paikassa, jossa se ei seuraavana päivänä ennätä sulaa, vaan tilanne pahenee ja avotilaan alkaa kerääntyä jäätä.

Lämpötilan vaihtelu kerää kosteutta myös veneen sisätiloihin ja polttoainesäiliöön.

### Varsinaiset työt

Ensimmäinen keväinen toimi tapahtuu kotona. On määriteltävä

**Tärkein asia kunnostustöiden alkua odotellessa on tehostaa veneen tuuletusta.** Kuva Jendrek Prusak

oman veneen arvo vertaamalla sitä esimerkiksi myynnissä olevien vastaavien veneiden hintapyyntöihin tai pyytämällä arvio ammattilaiselta eli venevälittäjältä. Seuraavaksi mennään vakuutusyhtiön puheille ja muutetaan veneen vakuutusarvoksi näin saatu summa. Samoin toimii vakuutusyhtiö korvauspauksissa. Veneen käypä arvo ratkaisee, vaikka vakuutuskirjaan

Lujitemuoviveneessä riittää useimmiten pelkkä kylkien pesu ja vahaus. Himmentyneen pinnan saa lähes uuden ve-roiseksi kiillottamalla. Kuva Timo Utter

olisi kirjattu sitä suurempi summa. Vakuutuskirjan summa pätee vain silloin, jos se on käypää arvoa pienempi. Ylisuuren vakuutusmaksun maksaminen on hukkaan heitettyä rahaa, kun taas alivakuuttamalla vain petkuttaa itseään.

Seuraavaksi kevään edistyessä oleellisen tärkeää on tehostaa edelleen veneen tuuletusta. On myös aika ladata akut. Lämpötilojen noustessa akkujen itsepurkausvirta kasvaa ja akkujen lataus laskee nopeammin kuin talvella. Aiheesta lisää moottorijuttun yhteydessä.

Jos vene ei ole entisellä paikallaan, on syytä ottaa selville, rou-tiiko maa sen alla ja nyt kannattaa ryhtyä myös uusien vastahankittujen varusteiden asennuspuihin.

Työjärjestyksen kannalta suositeltavaa on, että seuraavaksi vene pestään ja puhdistetaan kunnolla, perusteellisesti ja joka paikasta pilssin viimeistä sopukkaa myöten sisäpuolelta. Samalla tulee tarkastettua veneen kunto perusteellisesti.

### Puhdistuksen ohella

Erittäin hyviä tarkastuskohteita venettä jynssätessä ovat rungon läpiviennit. Niistä jokainen on tarkastettava: sulkuhanan pitää toimia eikä läpiviennin kiinnitetyn letkun kumpikaan kiristin saa olla ruosteinen. Letkun tulee olla vaurioitumaton eikä se saa olla lytysä.

Toinen hyvä tarkastuskohde on toiletti ja etenkin sen pumpu, letkut, läpiviennit ja sulkuhanat. Pumpun tiivisteet pitää aika ajoin vaihtaa ja ne kannattaa pitää kumiivoiteella (saa myös askarteluliikkeen lennokkiosastolta) tuoreessa kunnossa.

Kolmas puhdistuksen aikana eteen tuleva kohde on veneen vesijärjestelmä ja lavauarien poistoletkut. Jos vesi menneenä kesänä maistui muoville, kannattaa harkita vesiletkun vaihtoa.

Monet seurat järjestävät koo-tusti sammutinten vuositarkastuksen. Ellei näin tapahdu tai ei pääse osallistumaan, on syytä käydä tarkastuttamassa sammu-



tin jo nyt. Edessä se on joka tapauksessa.

Pentteritä ja säilytystiloja jynssätessä on myös lieden ja neste-kaasujen tarkastus paikallaan. Nestekaasuletku on aika ajoin uusittava ja varsinkin, jos siinä näkyy pienikin halkeama. Tilalle saa ostaa vain varsinaista neste-kaasulle tarkoitettu letkua ja letkunkiristinten kanssa on syytä olla tarkka. Tiiviysi todetaan sivelemällä liitokset saippualliuoksella. Jos liitoksen kohdalla näkyy kuplia, kun nestekaasun paine päästetään letkuun, on liitos ehdottomasti korjattava. Laiminlyönti voi olla hengenvaarallinen.

Perusteellinen puhdistus on palkitsevaa. Koko vene tuoksuu raikkaalta ja saattaa olla, että muutama uusi ideakin juloahtaa mieleen: löysiä saranoita, vikuroivia lukkoja, hapettuneita kytkimiä jne. Entä uudet hyttysuojat, verhot, tynnyt, vaatekouru, kahva, uusi paistinpannu, kunnan keittiöveitsi, roskapussin siirtäminen pois tilasta, jossa säilytetään kattiloita, septisäiliön ja toilettin letkujen uusiminen nk. hajua läpäisemättömiin kaasutiiviisiin, jotka ovat kalliita, mutta vene ei tuoksu tunkiolta, uudet kunnolliset patjat, uudet tynnynpäälliset, uusia köysiä... Ideoita varmasti tulee, on vain osattava karsia esiin tärkeimmät toteutettavaksi.

Purjeveneessä on vielä tarkastettava masto, vantit, vaijeripäät-

teet ja vanttiruuvit sekä pylpyröiden akselit. Myös köysiä voi joutua uusimaan. Esimerkiksi nostintin rasitus on suurimmillaan kohdissa, joissa ne kulkevat rissojen yli eli maston huipussa ja sen juurella.

Masto- ja puomihelojen kiinnitys, saalingit ja mastonhuipun pylpyrät ja niiden akselit on ehdottomasti muistettava tarkastaa.

### Veneen tekniikka

Oma sessio on syytä järjestää veneen teknisille järjestelmille ja niiden toiminnalle. Helpommas-ta päästä aloitetaan ja tarkastetaan jokaisen kansihelan kiinnitys.

Purjeveneissä vinssi on alituisen käytössä, mutta milloin huolsit sen viimeksi? Se on paras hoitaa maissa, sillä varsinkin ensikertalaisen voi yllättää muutama jousitettu pikkuosa, jotka ponnahtavat pitkälle, ellei avatessa ole hyvin varovainen. Jähmettyneet vaseliinit pestään pois esim. petrolilla ja sisäosat voidellaan kevyesti kovettumattomalla, meriveden kestäväällä vaseliinilla. Tarjolla on molybdeenipitoisia kalliita tuotteita, mutta myös perämoottorin pystyrungossa käytetty sopii tarkoitukseen.

Peräsin ja ohjauslaitteet ansaitsevat tarkan katsastuksen, oli kyseessä mikä tahansa systeemi. Jos kaapeliohjauksen ja kauko-

säätölaitteiden kaapeleiden vetelu syksyllä jäi, ne saattavat olla nyt pahasti jumissa ja hapettuneita. Hydrauliohjauksen neste-pinta on syytä katsoa, ne vaativat aivan omat valmistajan suosittelemat öljynsä. Jos joutuu lähtemään öljykauppaan, kannattaa samalla katsoa trimmien työsylinterit ja öljysäiliö. Sinnekin tarvitaan aika ajoin lisäystä.

Peräsinakselin läpivienni ja laakerit kuuluvat silmämääräisen tarkastuksen piiriin, samoin ohjausvaijerit ja niiden päätteet, taittoplokki ja niiden akselitapit, ruorikvadrantit, rattiohjauksen ketjut ja vaijereiden kiinnitys niihin. Jos ohjauksessa on ikävää väljyyttä, nyt on oikea aika yrittää tehdä jotakin asian hyväksi. Samoin kannattaa harkita uusimista, jos ohjausvaijeri on muovipäällysteistä. Päällyste irtoaa aikaa myöten taittoplokin kohdalta ja todennäköisesti jumittaa koko ohjauksen. Myöskään tavalliset puristusliittimet eivät pidä näissä vaijereissa riittävän hyvin, jolloin ohjaukseen ilmestyy klappia.

Moottorihuolto ymmärretään yleensä hyvin, mutta vetolaitteiden, potkurinakseliin ja niiden läpiviennin huolto saattaa unohtua. Sisäperämoottoriveneissä yleisimpiin vikakohteisiin kuuluu vetolaite, joten ohjekirja esiin ja töihin. Miksi ärsyttää kohtaloaan ja jättää vika-altis kohde huonolle huomiolle?



**Uudistunut  
Bella 703**

MOOTTORIVENELEHTI  
**Kippari**



*Uusi puukaunotar*

**Sea Voyager 19 DC**



**CE-kilpi vaaditaan**  
Yksityinen tuoja vaikeuksissa!



*Kaisla, Suomi ja Suvi*

**Edulliset  
avoveneet vertailussa**

**Mikä veneelle nimeksi,  
kuinka kyltti kylkeen?**

**Vanhan Busterin  
peruskorjaus etenee!**

**215- heppaisella vesijetillä  
60 solmua!**

MOOTTORIVENELEHTI **4**  
**Kippari** 2005  
**Hae omasi Lehtipisteestä!**



## keväthuolto



**Ratkaiseva hetki.** Nostoliinat eivät rasita kylkiä ja pian koeajolla nähdään, onko kaikki kunnossa. Kuva Kari Wilén

Syksyllä irrotetut potkurit tuodaan puhdistettuina ja mahdollisesti korjattuina ja tasapainotettuina takaisin, pyyhitään ylimääräinen säilytysvaseliini akselin päästä ja kiinnitetään potkuri huolella paikalleen. Muista kaikki prikat ja erityisesti lukkolevyt. Sinkit on syytä uusia, jos jo neljännes on kulunut.

### Ulkopuolella

Periaatteessa lähes kaiken edellisen voisi jättää vesillelaskun jälkeen tehtäväksi, mutta ajan kanssa ja rauhassa telakalla tehtynä työ tuntuu mielekkäämmältä ja helpommalta.

Vene pestään ulkopuolelta veshampooilla, joka on suhteellisen mieto pesuaine ja vahaatan silikonittomalla venevahalla. Ruostumattomat metalliosat puhdistetaan ja tarpeen mukaan jopa kiillotetaan, siten ne pysyvät kunnossa. Ammatillaiset ihmettelevät, miksi juuri ruostumattomat teräsosat jätetään vuodesta toiseen oman onnensa nojaan.

Jos pinnat ovat päässeet himmenemään, voi ne ennen vahausta kiillottaa, mutta se vaatii oman aikansa ja omat niksinsä ja työkalunsa, joista on kerrottu

esimerkiksi Vene-lehden numeroissa 10/98 ja 1/99. On myös syntynyt varsinainen vene-ehostajien ammattikunta, jotka pistävät veneen rakenteet niin sisältä kuin ulkoakin häikäisevään kuntoon. Useat heistä käyttävät kemiallisia kiillokkeita. Ne palauttavat kiillon hiomatta pinnasta oikeastaan yhtään mitään pois.

Pakolliset työt ennen vesillelaskua kohdistuvat tietysti vedenalaisiin osiin. Suurin yksittäinen rupeama on lujitemuoviveneen osalta pohjan maalaus. Perusohje on yksinkertainen: valitaan maalivalmistaja ja noudetaan yksityiskohtaisen tarkasti laimennus- ja sekoitusohjeita sekä työskentelylämpötiloja. Silloin ei voi erehtyä. Samaa valmistajaa käytetään sitten uskollisesti vuodesta toiseen.

Periaatteet ovat aina samat: pinta hiotaan himmeäksi, lujitemuovivene kevyesti vesihionnalla, ja puhdistetaan käyttäen rasvanpoistajaa. Älä säästä hiomapaperia, hio varovasti käsin, käytä vesihionnassa hienompaa kuin nro 400 paperia ja makeaa vettä. Puhdistusvaiheessa älä säästä taluspaperia ja käytä tästä eteenpäin hengityssuojaa ja suojakäsineitä.



Ensimmäinen kerros (tai kaksi) on tartuntamaalia eli primeriä. Se on tarkoitettu sekä tartunnaksi antifoulingille että gelcoat-pinnan lisätiivisteeksi veden imeytymistä vastaan. Antifouling on varsinainen väripinta, se peittää hyvin, estää eliöiden tarttumisen, mutta se läpäisee vettä, sillä tiiviys ei antifouling-maalilla ole tärkeää: se on alle sivellyn primerin tehtävä ja ominaisuus. On siis huono oikotie hioa ensin vene ja maalata se suoraan antifoulingilla. Hionnassa on heikennetty pinnan vesitiivyyttä eikä antifouling auta asiaa yhtään.

Maalin levityksessä on monta suositeltua tapaa, mutta aina kannattaa satsata laatuun, on kyseessä sivellin, maalaustyyny tai rulla. Tyynyllä saa hyvää jälkeä, kannattaa kokeilla.

Suorassa auringonpaisteessa pinta lämpenee voimakkaasti ja maali kuivuu liian nopeasti. Paras maalaussää yleensä on sopivan pilvinen ja sopivan lämmin ja kuiva. Mitä viileämpi sää, sitä runsaammin ohennetta. Oleellista on sekoittaa maalia alituisesti.

Maalaustekniikka on useimmille tuttu: maalin levitysvedot yhdensuuntaisina ja tasoisuudet poikittain ristiin edellisiin nähden. Tämä riittää, lisätuher-telu tekee jäljen yleensä vain

huonommaksi. Varsin nopeasti oppii sen alueen, joka on kerralla sopivan kokoinen maalattavaksi.

Noudata tunnollisesti kuivumis- ja päällemaalaamisaikarajoja. Malti on valttia.

Jos lujitemuoviveneen pohja on ennestään maalattu, sen kunnostus on entistäkin helpompaa. Pohja pestään ensin pölystä vedellä ja sitten liasta esimerkiksi käyttäen talouspaperia ja runsaasti rasvanpoistajaa. Vanha maalipinta aktivoituu ja yleensä riittää yksi ohut kerros antifoulingia vanhan päälle.

### Puuveneet

Puuveneen omistaja elää kevään ja syksyisin veneensä ehdoilla. Kun sää on sopiva, työskennellään veneellä. Urakkaa on ovat helpottaneet perinteisistä kehitetyt uudet menetelmät, näistä ensimmäinen oli norjalainen Owatrol. Idea on, että veneen kylkien puusolukko läpikylästetään perusteellisesti (urakka vie talkooväeltä helposti koko päivän) jokaista solua myöten perusöljyllä ja pinta suljetaan sen kanssa hyvin yhteensopivala lakalla. Tämän jälkeen vene on vuosikaudet lähes yhtä helppohoitoinen kuin lujitemuovivene.

Owatrolin rinnalla kyllästeenä käytetään pellavaöljyä. On eduksi, jos käsittely tapahtuu riittävän aikaisin ennen vesillelaskua, jolloin kyllästeet ennättävät polymeroitua, eikä vesi niitä sen jälkeen enää syrjäytä, vaikka ulkopinta vahingoittuisikin.

Vanhat kalastajat käyttivät myös seoksia, joissa oli pellavaöljyn tai vernissan lisäksi tervaa ja lahonsuojaksi jotain metallitonta (niitit eivät saa syöpyä) kylästysainetta. Pelkän tervan imeytymistä auttaa, jos ohenteena käyttää talousspriitä, johon terva liukenee täydellisesti.

Puuveneisiin sopii sama kuin edellä: valitse tuottaja ja toimi tarkasti ohjeiden mukaan. Mutta töissä voi tulla kiire: pitkä hellekausi kuivaa puuvenettä liikaa ja laudat halkeilevat. Liikaa kuivunut lauta ei turpoa enää entisiin mittoihin ja vene alkaa vuotaa. Jos kuivuminen uhkaa, on venettä kostutettava esimerkiksi kasteluilla matoilla ja huovilla. Toisaalta taas sadekuuro voi pilata pitkän urakan huipennuksen. Puuveneille olisikin parasta, jos ne voisi säilyttää varjossa hyvin tuuletetussa venesuulissa tai entisaikojen venevajassa.



# NELIVETO

**4 tahtia**

**4 hv**

**4 v takuu**

**4 kk korotonta maksuaikaa\***

**795,-**

**MERCURY**  
FourStroke

www.vator.com



\* KÄYTTÖLUOTOLLA MAKSUAIKAA JOPA 4 KUUUKAUTTA!

Avatessasi 1.2.-31.12.2005 uuden Käyttöluotto-tilin saat ensiostolle korotonta maksuaikaa jopa 4 kuukautta. Halutessasi pidemmän maksuajan maksat korot ja kulut sopimusehtojen mukaisesti. Käyttöluoton todellinen vuosikorko 1500 euron luotolle on 16,25 % (01/05). Laskelmassa on huomioitu 3,70 euron kuukausittainen tilinhoitomaksu.

# Vetus®



## Täydellistä veneen hallintaa.



Hämmästyä ohjauskyvyilläsi.

Hanki ohjattavuutta ja turvallisuutta parantava Vetus-keulapotkuri kaudeksi 2005.

Myynti: Vetus Centerit ja jälleenmyyjät kautta maan, [www.vator.com](http://www.vator.com)  
Maahantuoja: Vator Oy, Puuskarinne 8, 00850 Helsinki.

**VATOR**

## keväthuolto

Toisaalta puuveneveistäjät ovat sitä mieltä, että hyvä puuvene ei saisi vuotaa keväällä vesillelaskussa sen enempää kuin muoviveneekään. Useimpiin tämä ei päde.

### Vesillelasku ja koeajo

Vesillelasku saa aina sykkeen nousemaan. Se on kevään merkitapaus. Jos vesillelaskussa käytetään nosturia, on muistettava kaksi asiaa: nosturifirmalla tulee olla vakuutus ja nostossa on aina käytettävä venettä leveämpää nostokehikkoa, jolloin nostoliinat eivät pääse painamaan kylkiä lyttyyn. Voi olla, ettei ulkoisesti vahinkoja huomaa, mutta veneen sisällä kuuluu korviasärkävää ritinä, kun kannen ja rungon sauma on tarpeettoman lujilla. Ei ihme, jos se alkaa vuotaa.

Ennen vesillelaskua pitää huokan ajatella polttoainetta. Jos säiliöön jäänyt diesel oli talvi- tai peräti arktista laatua, ei nyt pitäisi olla sen suhteen ongelmia. Lämpöasteiden puolella oleva sää ja polttoaine ei sisällä suodattimet tukkivia parafiinihiutaleita. Mutta jos olet epävarma, seuraa vesillelaskun jälkeen koeajon aikana, mitä karkeasuodattimessa tapahtuu. Vieläkin parempi syy on seurata vedenerotinta. Tankkiin, on se sitten dieselille tai bensiinille, on kevään lämpötilanvaihteluissa kondensoitunut vettä. Se ajelehtii säiliön pohjalla. Monessa tapauksessa se imaistaan ensimmäiseksi polttoaineen syöttöön, jolloin se havaitaan ensimmäisen koeajon yhteydessä ja vedenerotin voidaan tyhjentää. Mutta jos putket ovat sopivasti irti laakeasta pohjasta, vesi voi jäädä tankkiin pysyvästi ja sitä kertyy aikaa myöten lisää. Kun sitä on tarpeeksi, saattaa kesken matkan tulla ikävä yllätys, sillä moottori ei käy vedellä. Veden mahdollisesta olemassaolosta ja määrästä pitäisi mielellään päästä varmuuteen tai käyttää parin ensimmäisen tankkauksen yhteydessä moottorityypille ja polttoaineelle suositeltuja vedenpoistoaineita.

Bensiinillä, varsinkin öljysekoitteisella kaksitahtisella on taipumus vanhentua kylmässä seisossaan. Tätä vastaan on olemassa venetarvikeliikkeissä ja venemoottoriliikkeissä bensiinin tuoreustuskemikaali. Ohjeen mukainen annos sitä varmistaa, että

talven mittaan syntyneet polymeerit ovat hajonneet, eivätkä tuki suodattimia ja suuttimia.

Ennen vesillelaskua ei veneeseen kannata tuoda liikaa tavaraa, korkeintaan katsastusvarusteet ja varsinkin vedenerottimen puhdistamiseen sopivat työkalut. Kaikki luukut ja moottorikoppa kannattaa pitää auki.

Kun vene sitten kelluu, on heti jo sitä laituriiin siirrettäessä silmäiltävä pilssiin, ettei yksikään läpiviennin letku, lokin anturin läpivienti tai muu vastaava ole jäänyt auki. Kokemus osoittaa, että auki unohtunut lokin läpivienti päästää veneeseen yli sata litraa vettä minuutissa, joten kahvi- ja tupakkatauon aikana vesiraja alkaa lähestyä veneen sisäpuolella akkukotelon reunoja ja lattialla on vettä nilkkoihin asti.

Myös moottoritila saa olla auki. Moottori käynnistetään, tarkastetaan jäähdytysveden kierto ja varmistetaan, ettei vettä, polttoainetta tai öljyä pursua mistään hiljattain puhdistettuun moottoritilaan. Kymmenessä minuutissa pulssi rauhoittuu moottorin käydessä joutokäyntiä. Sitteen katsotaan ensimmäisen kerran vedenerotin ja lähdetään pienelle koeajolenkille. Tästä syystä katsastusvarusteet ja työkalut on hyvä olla mukana, sillä ensimmäinen koeajo keväällä on se, jolloin todennäköisimmin jokin asia voi mennä pieleen. Kun lähdet liikkeelle, anna konekopan jäädä auki, seuraa mahdollisia vuotoja, vedenerotinta ja vilkaise ajoittain pilssiin. Kun moottori on tasaisen lämmin, nosta kierrokset matkanopeuteen ja aja kierroksia vaihdellen vartitunnin lenkki. Seuraa moottorinvälontamittareita.

Kun koeajolenkki on onnellisesti ohi, kiinnitä vene paikalleen ja käy kaikessa rauhassa kahvilla. Ennen kotiinlähtöä, kun käyt sulkemassa veneen, vilkaise vielä kerran moottoritilaan ja pilssiin ennen kun suljet konekopan ja turkin luukut. Näin veneesi kelleluu varmasti, kun seuraavana päivänä tuot sinne patjoja ja muita varusteita. ■