

Navigaator

2 / 2006

BALTI MERE AJAKIRI • 70 KROONI

**Kati Murutar: Šotimaalt
kanaleid pidi koju**

**Paadiga Kreeka
saarestikus**

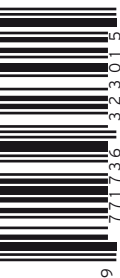
Reisisoovitus: Ahvenamaa

Kuidas valida paati?


**Volvo Ocean Race –
võistlus vapratele**

JAAAN MANITSKI TUNNEN PEAAEGU FÜÜSILIST VAJADUST MERE JÄRELE

ISSN 1736-3233



KUIDAS VALMIVAD RIB-ID: NAVIGAATOR ZODIAC TEHASES KANADAS • MOHNI SAAR JA TULETORN
MEREÄARNE ARHITEKTUUR • GRAND HOLM MARINA SADAM HAAPSALUS • MEREKOOL • NÕUANNE



Niisama ei kasva midagi.
Selleks on vaja teadmisi.
Kogemust.

Ja aega.

Kontuur Leo Burnett

Meil on Sinu jaoks aega. Hansapangal on kõige pikaajalisem kogemus ja parimad oma ala asjatundjad personaalpanganduses ja varahalduses.

Meie kliendiks olek annab meelerahu, sest Sinu asjad on alati korras ja võid olla kindel, et kord alustatu edasi kasvab ja tulu toob.

*Mõteline globaalselt,
Lähene personaalselt*

PERSONAALPANGANDUS

 Hansapank

Personaalne Varahaldus

 Hansapank

Liivalaia 8, 15040 Tallinn, tel 613 1610, hp.personaalpangandus@hansa.ee, www.hansa.ee



VANA
TALLINN
Cooler

MADE BY THE GENUINE VANA TALLINN BREWERS
VANA
TALLINN

5% vol

275 ml

Be Cooler



SUPERIOR QUALITY
LÄÄN ESTONIA

Navigaator

2/2006

- 8 **Uudised** Eestlased võidutsesid Hanko regatil, uus sõjalaev Tasuja, Meremuuseum laienes, Emajõe lodi, Tallinki uus reisilaev jm.
- 12 **Sadamaudised** Uus Saaremaa süvasadam, uuendused Kihnu, Leppneeme, Kelnase sadamates jm.
- 14 **Paadiehitus:** Kuidas valmivad RIB-id: Orkaanikaarite sünnikodus
- 16 **Kaanelugu** Jaan Manitski – omanikutundega visionäär
- 24 **Saar** Mohni
- 26 **Tuletorn** Mohni
- 28 **Merereis** Kati Murutar kahemastilise Marthaga Šotimaalt Caledonia ja Göta kanaleid pidi koju 1.osa
- 36 **Auto** Fordid, mis sunnivad usku vahetama
- 38 **Sport** Naised tormis
- 43 **Sport** Volvo Ocean Race – võistlus vapratele
- 48 **Sport** Pere jäägitu toetus aitas tippu murda (Sten-Mark Bachmann)
- 52 **Reisisoovitus** Ahvenamaa
- 58 **Reisisoovitus** Ahvenamaale kalale
- 60 **Merereis** Kreeka saarestikus
- 66 **Professionaalne mererõivastus:** Musto – purjetajast rõivatöösturiks
- 68 **Arhitektuur** Maja mere ääres
- 72 **Ajalugu** Pärnu Jahtklubi astub teise sajandisse
- 74 **Paadituvustus** Graatsiline Princess
- 76 **Lõögastus** Kalev Spa
- 80 **Sadam** Grand Holm Marina alustab kolmandat hooaega
- 82 **Restoran** Grand Holm Marina on moodne sadamarestoran
- 84 **Merekool** Paadi sidumine
- 86 **Nõuanne** Kuidas valida paati
- 90 **Paaditest** Baylineriga Emajõel
- 94 **Merekool** Laevasõidu eeskiri, kokkupõrke vältimine
- 96 **Paadibörs**



38 Naised tormis



80 Grand Holm Marina sadam



28 Kati Murutar Šotimaalt kanaleid pidi koju



16 Jaan Manitski –
omanikutundega visionäär



43 Volvo Ocean Race



60 Kreeka saarestikus



68 Maja mere ääres



NIMBUS BOATS

350 COUPÉ



Ajatu disain.
Rootsi kvaliteet.



Kaua tehtud kaunikene

Aprillikuu eelviimasel päeval lasti vette suurim pärast II ilmasõda ehitatud puust purjelaev - 12 m pikk ja üle 7 m lai Emajõe lodi. Laev ehitati selleks spetsiaalselt püsti pandud lodjakojas kasutades traditsioonilisi lodjaehitustehnoloogiad. Kõik laevaehitusel vajaminevad detailid valmiststi ise. Palju tööd tuli teha nn katse-eksituse meetodil, sest lodjaehitajate käsutuses olid üksnes mõned lodjajoonised, fotod ning lodjamudelid. Laeva valmimine koos ettevalmistustega võttis aega ligi kaks aastat.

Emajõe-Peipsi lodi on unikaalne puust kaubapurjekas. Eesti sisevetel seilasid lodjad teadaolevalt üle 600 aasta - 14. sajandi hansaegadest kuni 20. sajandi keskpaigani, andes oma panuse Tartu

linna arengusse. Lotjade hiilgeaeg jäi 19.sajandisse: tollal liikus neid Peipsil üle 500 ja Tartu sadamas võis korrara seismas näha üle 200 lodja.

Vastvalminud Emajõe Hansalodi on täna ainuke omalaadne maailmas. Lodjaehitus läks maksma 1,3 miljonit krooni. Lodja nimeks sai Jõmmu.

Järgmisena plaanitakse suure lodja (umbes 25 m pikk ja 11 m lai) ehitamist. Materjalist on enamus juba varutud ning ka ehitustöödega alustatud. Suurt lotja hakatakse ehitama väljas, lodjakojas valmistatakse detaile. Lodja valmimine võtab 3-4 aastat. Lodja kohta lugege täpsemalt www.lodi.ee



Uus ajakiri "Paat"

Mereajakirja Navigaator eeskuju on nakatanud teisigi tegijaid Eestis - ilmuma hakkas veesõiduhuvilistele mõeldud ajakiri Paat.

Uus ajakiri sisaldab reisi- ja isikulugusid, teavet veeliiklusest, mootor- ja purjepaatidest, samuti ülevaateid erinevatest veega seotud hobidest.

"Paat kasvas välja ajakirja Kalastaja paadiliisast. Kui Soomes on viis paadajakirja, siis meil oli see valdkond veel suhteliselt täitmata," ütles ajakirja vastutav väljaandja Hanno Kask.

Ajakirja "Paat" maht on 60 lehekülge ning see hakkab ilmuma neli korda aastas. Hind üksikmüügis 87 krooni.

Ilmus teatmik "Meremärgid 2006"

Eesti Veeteede Ametil valmis uus teatmik "Meremärgid Eesti vetes 2006". Raamat sisaldab Eesti rannikul ja vetes paikneva ning Eesti merekaartidele kantud 434 meremärgi (v.a toodrid) kirjeldust 1. märtsi 2006. a seisuga. Kaheksalt viimaselt leheküljelt leiab huviline ka meremärkide värvifotode valiku. Teatmik on mõeldud Eesti vetes seilavatele meremeestele navigatsiooniteabe saamiseks. www.vta.ee



Tallinkil uus kruisilaev Galaxy

Aprillikuus andis Aker Yards Rauma laevatehas Tallinkile üle uue suure kruisilaeva Galaxy. Laeva maksumus on 2,6 miljardit krooni. Kruisilaev sõidab alates maikuust Tallinn–Helsingi liinil, asendades M/S Romantika, mis siirdub Tallinn–Stockholmi liinile

Uus kruisilaev on Läänemere üks suurimaid alused, mis mahutab 2800 reisijat. M/S Galaxy'l on kokku 927 kajutit, lisaks mitu restorani, erinevalt kujundatud meelelahutuskohta ning üle 450 istekohaga konverentsikeskus. Erilist rõhku on pandud modernsetele lahendustele ning reisijate mugavusele.

Galaxy kruisilaev on 212 meetrit pikk, 29 meetrit lai ning selle kogutonnaaž on 48 300. Nelja diiselmootori koguvõimsus 26240 kW tagab laevale kiiruse kuni 22 sõlme. M/S Galaxy'l on kõrgeim 1A Super jääklass ning lisatud spetsiaalsed katalüsaatorid suurendavad aluse keskkonnasõbralikkust. Laeva autodekk mahutab kuni 1,13 kilomeetrit sõiduautosid. Laeval on spetsiaalsed kaubaüleveo võimalused.

Aker Yards laevatehasest on peale vastvalminud M/S Galaxy ning varasemate M/S Romantika ja M/S Victoria tellitud Tallinkil veel kaks uut laeva: 2007. aasta kevadel valmib uus kiire reisilaev ning 2008. aasta suvel M/S Galaxy sõsarlaev. www.tallink.ee

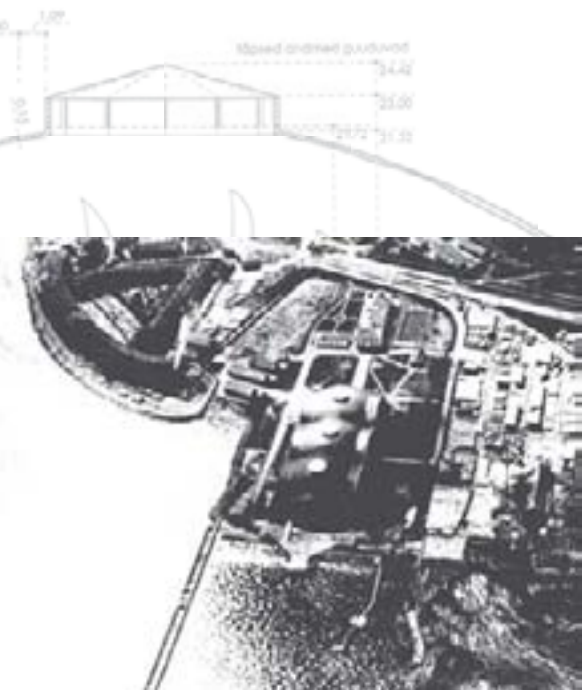




Eesti esimene mereparaad

Tänavu 23. juunil saab teoks Eesti riigi ajaloo esimene mereparaad. Kaitseliit korraldab Võidupüha paraadi koos Maakaitsepäeva üritustega sel aastal Saaremaa uues süvasadama akvaatoriumis.

Ülevaadet mereparaadist lugege järgmises Navigaatori numbrist.



Meremuuseum laieneb mere äärde

Viimaks on Eesti Meremuuseumi laevade kollektsioon leidnud omale püsiva kodusadama Tallinna ajaloolises lennusadamas. Riigi Kinnisvara AS ja kultuuriministerium kirjutasid alla hoonestusõiguse seadmise lepingule, mille järgi saab meremuuseum 20 aastaks enda kasutusse 1,2 hektarit maad, mille hulka kuulub umbes 400 meetrit lennusadama kaisid.

Aastate jooksul on Eesti Meremuuseum soetanud mitmeid ajaloolisi laevu, mille eksponeerimiseks puudus siiani püsiv koht. Näiteks jäämurdjal Suur Tõll tuli enne lennusadamasse jõudmist vaese sugulase kombel 15 aastat ühest sadamast teise kolida, nendib Meremuuseumi direktor Urmas Dresen.

Dreseni sõnul on esimese tööna kavas taastada häbiväärselt halvas seisus kaid ning rajada mererelvastuse vabaõhuväljapanek. Ehituse rahastamiseks on Meremuuseum taotlenud 30 miljonit krooni Euroopa Liidu

fondidest. Kultuuriministerium on lubanud omalt poolt veel 10 miljonit lisaks.

Vanasse Lennusadama kasarmusse tahetakse mahutada seminariruumid, erinevad väljapanekud ja paik, kus saavad tegutseda lasteringid. Staabihoonesse tuleks aga toitlustuskoht, kus päeva muuseumis veetnud pered saaksid keha kinnitada.

Plaanid ulatuvad veel kaugemalegi. Muuseumil on peagi lootus enda käsutusse saada ka sadama teine pool, kus paiknevad ajaloolised vesilennukite angaarid. Hiiglaslikes angaarides on piisavalt ruumi, et eksponeerida allveelaeva Lembit. Oma koha leiaksid seal nii mõnedki teised väiksemad veesõidukid, mille näitamiseks muuseumil siiani ruumi nappis.

Sadama väljaarendamine koos vabaõhukollektiivide ning ajalooliste rajatistega töötab kujuneda lähiaastate suurprojektiks, mis aitab oluliselt kaasa Tallinna rannaala korrastamisele ja muutmisele mereriigile kohaseks. www.meremuuseum.ee



Sõjalaev Tasuja

Eesti Merevägi sai oma käsutusse uue laeva. Siiani Taani kuninglikus mereväes Lindormeni nime kandnud ja samanimelisse klassi kuuluv sõjalaev asub nüüdsest Eesti mereväes Tasuja nime all täitma tuukri- ja toetuslaeva funktsiooni. Laeva saab kasutada ka väljaõppe otstarbeks.

Tasuja on ehitatud 1977.a. Taani Kuningriigis asuvas Svendborg Vaerft'i laevatehases. Laev on terasest korpusega, pikkus 44,5, laius 9 ja süvis 2,9 meetrit. Veeväljasurve 577 tonni. Kiirus 14 sõlme. Laeva meeskonna suuruseks on 27 mereväelast sh 5 ohvitseri. Üldse on koikohiti laevas 35-le inimesele.

Lindormen-klassi laevad on algselt ehitatud miinide veeskamiks. Taani kuninglik merevägi on neid perioodiliselt kasutanud ka staabi- ja toetuslaevana NATO miinitõrjekaadris, kuhu äsja kuulus ka Admiral Pitka. Laeval on head meresõidumadused ja operatiivvõimekus, mis võimaldab teda kasutada staabiplatvormina.

Lisaks on pardal kaks töökoda, puurmasinad ja treipingid, vajadusel saab sisustada tuukritöökoja. Laeval on teistele laevadele kütuse andmise võimalus. Sõjalaev Tasuja läks Eesti kaitsejõududele maksma ligi 12,5 miljonit krooni. Koos Tasujaga on mereväel nüüdsest viis alust: lipulaev Admiral Pitka, miinijahtijad Sulev ja Wambola ning traaler Vaindlo. Vaata pilte: pildid.mil.ee

Eestlased võitsid Hanko regati

9.juunil toimunud Hanko-Haapsalu regati võitis soomlaste seas ainus eestlaste meeskond.

Eestlased Koit Pauts, Sulev Oolup, Garry Vasser ja Eigo Pütsep saavutasid võidu väikeste jahtide arvestuses jahil Edasi. Regatil osales paarkümmend alust, neist pooled mootorpaadid. Eraldi arvestus toimus väikestele ja suurtele jahtidele.

Hanko-Haapsalu regatti on korraldatud juba üle kümne aasta. Neist kolmel viimasel on regati lõpetamine toimunud Grand Holm Marina sadamas.

Piltidel võitjad ja osalejate jahid Grand Holm Marina sadamas





Kakumäele kavandatakse jahisadamat

Tallinna linnavalitsus otsustas algatada Kakumäe jahisadama ja lähiümbruse detailplaneeringu koostamise. Uus sadam peab leevendama sadamakohtade nappust Tallinnas.

Planeering avab linlastele pääsu merele, purjehahiga Tallinna tulljad saavad aga Piri-ta sadama kõrvale alternatiivse randumisvõimaluse. 16,5 hektari suurust maatükki hõlmava detailplaneeringu eesmärk on luua Kakumäele keskus, kuhu kuuluksid jahisadam, mitmetotstarbeline sadamahoone, lasteaed ja korterelamud. Rajatakse juurdepääsutee, ehitatakse kaldakindlustus ning piki rannajoont kulgev ja vähemalt nelja meetri laiune jalakäijate-jalgratturite promenaad.

Planeeringuala asub Kakumäe poolsaarel endise kalasadama territooriumil.



Uus Merirahu sadam

Tallinna linnavalitsus võttis vastu Merirahu sadama detailplaneeringu, mille järgi rajatakse Merirahu elurajooniga külgnevale rannalale jahisadam koos sadamarajatistega. Planeeritav jahisadam annaks Tallinnale veel ühe merevärava ja muudaks kiiresti areneva Kakumäe piirkonna veel atraktiivsemaks.

Kaitsemuulide vahelisse sadamabasseini on planeeritud neli ujuvpontoonidest koosnevat randumissilda sajale alusele. Sadama maismaa-alale on kavandatud sadamahoone, parkla 75-le sõiduautole ning kuni 150 veesõiduki talvehoiuks mõeldud ala.

Jahisadam ehitatakse Merirahu elamurajooni läbiva sõidutee pikenduse äärde, kus on väikesadama rajamiseks sobilikud looduslikud tingimused. Jahisadama kaitsemuuli kõrvale rajatakse liivarand.

Uus Saaremaa süvasadam

Uus sadam Saaremaal Küdema lahe ääres suudab teenindada kuni 200 meetri pikkuseid aluseid. Sadamakoha looduslik sügavus on piisav ka suurimate Läänemerele seilavate kruisilaevade vastuvõtmiseks.

Ehkki sadam on mõeldud eelkõige suurtele reisilaevadele, saab ujuvkai abil teenindada ka väiksemaid aluseid.

Sadamas on kokku kolm kaid. 200 ja 180 meetri pikkuste kaide veesügavus on kümme meetrit, 80 meetri pikkuse abikai veesügavus 7,5 meetrit.

Sel suvel ootab Saaremaa uus sadam üheksat kruisilaevakülalast, mida korraldab Saksa kruisifirma Holiday Kreuzfahrten.

Sadama rajamine võttis aega kümme kuud, ehitus läks maksma üle 135 miljoni krooni.





Kelnase ja Leppneeme sadamasse lisandub kaikohti

Leppneeme ja Kelnase sadamas algavad peagi ehitus- ja renoveerimistööd. Kummaski sadamas lisandub 30 kaikohta, mis võimaldab seal teenindada ka turiste.

Süvendatakse sadamate akvatooriume ja laevateid, et vastu võtta kuni kahemeetrise süvisega aluseid. Kavas on ka uute sadamahoonete ehitamine.

Laiendamist tahetakse alustada juba tänavu. Viimsi vallavanema Urmas Arumäe sõnul kuulub sadamate ümberehitamiseks kuni 30 miljonit krooni,

sellest umbes 20 miljonit krooni loodab vallavalitsus saada Euroopa Liidult, ülejäänu tuleb valla eelarvest. Renoveerimine peaks lõppema 2008. aastal.

Kelnase ja Leppneeme sadama kaudu peab 140 elanikuga Prangli saar laevauhendust Viimsi poolsaarega.

Lisaks nendele kahele sadamale kuulub Viimsi vallale veel Naissaare sadam ja üks kai Eesti Lootsile kuuluvas Rohuneeme sadamas.



Uuenenud Kihnu sadam

Kihnu sadama riigile kuuluva osa rekonstrueerimine hakkab lõppema. Tööde käigus süvendati sadama akvatoorium, ehitati uus kai ja kaldaramp ning korrastati sadama territoorium.

Saarte Liinide AS-i arendusdirektori Peeter Oopkaupi sõnul on uus kai mõeldud eelkõige praamide sildumiseks. Väikelaevade jaoks paigaldati sadamasse 70-meetrine ujukai, mille äärde mahub ligi 30 alust.

Remonditöödega toodi kaile vesi ja elekter, rajati uus sidetrass, loodi võimalused jäätmete ja pilsvete vastuvõtmiseks ning paigaldati välisvalgustus. Esialgul on sadamas sauna ja pesemisvõimalustega soojak, kuid Peeter Oopkaupi sõnul on kavas ka uue sadamahoonete ehitamine.

Rekonstrueeritud sadama avab 28. juunil majandus- ja kommunikatsiooniminister.

Kihnu sadamal on kolm omanikku: riik AS-i Saarte Liinid kaudu, vald ning Kihnu Kalurite Ühistu.



ORKAANIKAATRITTE SÜNNIKODUS

TEKST JA FOTOD: TÕNU KIRS

Navigaatoril oli aprilli alguses harukordne võimalus tutvuda Kanadas Zodiac Hurricane Technology (ZHT) tehase ja Zodiac MilPro tootevalikuga ning uurida, kuidas valmivad eriotstarbelised kaatrid ja mis tunne on nendega sõita.

Zodiac Hurricane teeb kaatrite korpuseid nii klaasplastist kui ka alumiiniumist. Alumiiniumitöökojas avaldas kõige rohkem muljet arvutijuhtimisega lõikepink. Alumiiniumi lõikab ülitäpne riistapuu veega, mida pihustatakse umbes 3700 atmosfäärise surve all – ei mingit lõiketolmu ega -laaste!

Loomulikult kasutatakse ainult kõige kvaliteetsemat merealumiiniumi. Ka plastkorpuste puhul ei hoita tugevduste arvelt kokku, näiteks on firma ainsal lõbusõiduks valmistataval RIB-tüüpi alusel ZC7 keklarist kiiluliist.

Ehkki RIB-kaatrite korpus ujub ka ilma õhkpontoonideta, on pontoonid ometi väga tähtsad. Seetõttu suhtutakse ZHTs pontoonide valmistamisse erilise tähelepanuga. Kvaliteedikontroll algab juba materjali vastuvõtul: igast

rullist hypalonist (väga vastupidav õhukindel pontoonimaterjal) võetakse näidisribad, mis liimitakse kokku proovitükiks. Ühenduste ja materjalide vastupidavust testitakse spetsiaalse venituspingiga.

Hypalon on kapriisesevõitu materjal ja masinaga sellest pontoone teha ei saa, seetõttu valmistatakse kõik ZHT pontoonid käsitsi. Liimimiskohtade ristumised saavad täiendava plaastri, et ühenduskoht ikka vastupidav oleks. ZHT pakub nii traditsioonilisi õhkpontoone kui ka vetthülgava DuraRib-vahuga täidetud pontoone, mille sees on väike õhutoru. DuraRib-vahuga täidetud pontoonid on küll tugevamad kui tavalised pontoonid, aga samas ka raskemad ja vähem vetruvad.

Et suur osa ZHT toodangust on eriotstarbeline ning firma klientideks on näiteks USA merevärgi ja Kanada rannavalve, pööratakse eriti suurt tähelepanu elektrisüsteemi ja elektrooniliste seadmete töökindlusele. Keerulised kodeerimis- ja sideseadmed paigaldatakse kaatritesse veekindlates sahtlites, mis tagavad aparatuuri töökindluse ka kõige raskemates tingimustes.



- 1 Alumiiniumi lõikamiseks pihustatakse vesi ülisuure surve all vastu metallplaati.
- 2 Jätku- ja ühenduskohad saavad tugevduseks täiendava plaatri.
- 3 Poolfabrikaadid: nendele vorstidele tuleb veel lisada päästeköied, pardaliistud,

- käepidemed, sidumis- ja pukseerimisaasad.
- 4 Valmis kaatrit ehib kvaliteedimärgina Zodiaci sinikollane logo.
- 5 Kaatrid komplekteeritakse pea viimase detailini nii, et kohal on ainult kere. Pontoon lisatakse alles viimases järjekorras.

- 6 USA mereväe tarbeks ehitatud 8,3-meetrine päästekaater peab vastu pidama kõige karmimates ilmastikuoludes.
- 7 Tavakasutuseks konstrueeritud Zodiac CZ7 ei ole mitte paadimaailma Hummer, vaid on viimasest igas mõttes üle.

PROOVISÕIT VANCOUVERI LAHEL. Pärast tootmisega tutvumist avanes võimalus Zodiaci testida. Vancouveri lähel rivistati üles muljetavaldav, kaheteistkümnest alusest koosnev laevastik; esindatud olid nii täispuhutavad kui ka RIB-tüüpi kummipaadid. Väikseim kaater oli 3,8-meetrine kiirtäitmisega päästepaat, mid kasutavad tuletõrjujad ja päästetöötajad, suurim aga USA mereväele toodetav 11 meetri pikkune ZH1110.

Pehmepõhjalistest jättis parima mulje väidetavalt maailma enimmüüdud militaarkummipaad FC470, mille tsiviilversioon kannab nime Futura. Kaatri stabiilsust saab kirjeldada vaid ülivõrdes: kuidas paadiseltskond ka ei üritanud, ei õnnestunud paati ümber ajada ei väikesel ega suurel kiirusel.

Kindlat lemmikut RIB-paatide hulgast välja selgitada ei õnnestunudki, sest kõik kaatrid olid ühtviisi heade sõiduomadustega. Testitud kaatrid liikusid isegi suurtes lainetes üllatavalt pehmelt. Keha ootas laineharjalt maandudes küll iga kord tavalisest paadist nii tuttavaid hoope, ent Hurricane'id maandusid pehmelt kui udusuled. ■

Zodiac Hurricane

Kuuekümnendate aastate alguses disainiti Suurbritannias Royal National Lifeboat Institute'is maailma esimene kõvapõhjaline kummipaad ehk RIB (inglise keeles Rigid Inflatable Boat). RIB ühendas endas traditsioonilise V-põhjaga plastkaatri korpuse ja kummipaadilt pärit pontooni. Hübriidpaat, mida taheti kasutama hakata päästetöödeks avamerel, pidi vastu pidama nii rasketele ilmastikuoludele kui ka suurtele kiirustele.

Esialgul veel pooltoorest ideest haaras kinni Hurricane Rescue Craft Inc., mis ehitas Kanada läänerrannikul Vancouveris eriotstarbelisi kaatreid USA mereväele ja Kanada rannavalvele. Hurricane pidas uue paaditüübi tulevikuväljavaateid nii heaks, et pühendus jäätigut selle edasiarendamisele. Mõne aasta pärast oligi valmis tänapäeval tuntud mitmeotstarbeline kaater, mis ületas eelkäijaid nii merekindluse kui ka universaalsuse poolest.

Toode osutus nii edukaks, et 1987. aastal ostis maailma suurim kummipaadide valmistaja, prantslaste Zodiac SA, Hurricane Rescue Craftis enamusosaluse. Peagi liideti Hurricane täielikult Zodiaci kontserni ja ettevõtte nimeks sai Zodiac Hurricane Technologies Inc.

Tänapäeval valmistab Zodiac Hurricane alumiiniumist ja klaasplastist põhjaga erinevate pontoonidega töökaatreid. Kasutatakse ainult kvaliteetseid materjale ja uusimat tehnoloogiat, suurt tähelepanu pööratakse kaatrite turvalisusele.

Zodiac Hurricane'i kaatreid hinnatakse nende turvalisuse, kiiruse, vastupidavuse ja efektiivsuse pärast. RIB-kaatreid on lihtsam vette lasta ja tagasi laeva pardale tõsta kui traditsioonilisi aluseid, nende eeliseks on ka suurepärane püstuvus.

Zodiac Hurricane on RIB-paatide arendamisel teerajaja rollis, täiustades pidevalt aluste disaini ja võttes kasutusele uusi materjale. Firma nimel on ka kõige rohkem RIB-paatide tehniliste lahenduste patente. Näiteks tutvustati esimesena unikaalset DuraRIB-vahuga täidetud pontooni, mida ei saa katki torgata ega kulutada. Tänapäeval on Zodiac Hurricane maailma suurim eriotstarbeliste RIB-paatide valmistaja, neid aluseid kasutavad päästeorganisatsioonid, merevägi, ranna- ja piirivalve enam kui kaheksakümmes riigis.



ÄRIMEES JA PRESIDENDIKANDIDAAT
JAAN MANITSKI HOOLITSEB SELLE
EEST, ET TEMA KODUKÜLA VIINISTU
JÕUAKS NII IGA EESTIMAALASE KUI
KA PALJUDE VÄLISKÜLALISTE TEAD-
VUSSE. MANITSKI ON KUNAGISE KI-
ROVI KALURIKOLHOOSI VANADESSE
TÖÖSTUSHOONETESSE LASKNUD EHI-
TADA KUNSTIMUUSEUMI, NÄITUSE-
SAALID, KONTSERDI- JA TEATRIMAJA,
HOTELLI JA KONVERENTSIKESKUSE.
SEL SUVEL PLAANIB TA SADAMA KA-
SUTUSKÕLBLIKUKS TEHA, ET KÜLALI-
SED KA MERITSI SAABUDA VÕIKS.

TEKST KATRIN KURSS FOTOD ANDRES TEISS

JAAAN MANITSKI

– OMANIKUTUNDEGA VISIONÄÄR

“MERI TÕMBAB,” ütleb Jaan Manitski Viinistu kunstimuuseumi ees seistes ja suunab pilgu silmapiiril paistva Mohni saare poole. “See on imelik asi, kõik seda ei tunne. Mina ei kujutaks ettegi, et mu suvekodu oleks kuskil sisemaal.” Manitski meenutab, et 1991. aastal Brüsselis elades tundis ta mere järele peaaegu füüsilist igatsust.

SADAMAKAI EHTUS KÄIB. Nõudlus randumiskoha järele Viinistus on suur. Manitski sõnul jäid siiani paljud purjekad ankrusse Vergi sadamas ja purjetajad tulid sealt taksoga Viinistusse.

“Alles hiljuti rääkis Kalevi Jahtklubi esindajaga, kes tahtis teada, kas Piirist-Piirini regatil saab sel aastal Viinistus peatuse teha,” räägib Manitski. Töö muuli peal juba käib: kallurauto veab kohale kivilahmakaid, et ekskavaator pääseks mööda ajutist muuli sadamabasseini süvendama. “Kui-igi me ei jõua kaid valmis ehitada, elekter ja vesi tuleb juurde tuua, on vähemalt koht, kus jahid randuda saavad, olemas,” kavandab Manitski.

Esialgu taheti kaidena kasutada kaht otsapidi kaldale ulatuvat ujuvsilda. Sellest plaanist on aga nüüdseks loobutud, tahetakse ehitada kaks toekamat kaid, mis moodustaksid umbes 120 meetri pikkuse ja 60 meetri laiuse basseini, kus alustel on rohkem manööverdamisruumi.

Basseini tuleb täies ulatuses oma poolteist meetrit süvendada. “Kui need kaid oleksid korralikud ja jahid siin randuksid, oleks ikka ilus vaadata,” jääb Manitski ehitajate askeldamist silmitsedes hetkeks unistama.

Eesti põhjarannikul on väikesadamaid veel vähe. “Sadama ehitamine ja ülalpidamine on kallis hobi,” nendib ärimees. “Ma ei taha öelda, palju see siin maksab, aga ikka miljoneid.”

Siiski usub ta, et infrastruktuuri areng, turism ja tark regionaalpoliitika aitavad sadamate tekkimisele kaasa, lisaks võib Euroopa Liidult toetust küsida. “Aga mina tahan nüüd teha, mul on kiire,” ütleb Manitski. “Me poleks sel aastal sadamat valmis saanud, kui oleksime hakanud toetuse taotlemiseks projekti kirjutama.”

Sadama valmimine peaks pisut leevendada ka suviste suurürituste aegset parkimiskohtade nappust. Möödunud suvel külastas Viinistut vähemalt 50 000 inimest, populaarsemate kontsertide ajal oli kohal pea tuhat külalist. Ehkki sellega oli arvestatud ja parklagi suuremaks ehitatud, oli ajuti ikkagi tück tegemist, et küllastajate autod sedasi ära mahutada, et need külarahvale jalgu ei jääks.

KAATER KUI TÖÖVAHEND. Võiks arvata, et mees, kes sadamaehituse miljoneid matab, tahab seal ka oma luk-



susjahti või -kaatrit hoidma hakata, kuid võta näpust. Manitski jaoks on tema kuuemeetrine mootorpaat Buster XXL nagu maastur metsateel – vajalik selleks, et edasi liikuda. Paadiga veab Manitski Mohni saarele eluks vajalikku kraami ja ehitusmaterjali.

Ranna ääres liiklemiseks eelistab ta aga sõudepaati. “Sellega saab võrgul käia ja kasvõi sealt küla teisest otsast, kus meie elamine on, siia tulla,” on põhjendus lihtne. Kala pidavat nii palju olema, et oma perele jätkub, ja kalapüük käib rannaelu juurde “Ma tunnen küll, et mu poegadel jääks kasvatuses midagi puudu, kui nad ei oleks aerupaadiga merel käinud, võrke pannud ja kala rookinud,” ütleb kahe- ja viieaastase poja isa.

Lapsed, muide, tulevad Viinistus Titekivi tagant, nagu Manitski alati oma külalistele räägib. Titekivi asub kunstimuuseumi akna all madalas vees. Vene ajal, kui siin piiritsoon oli, ei pääsenud keegi kivile ligi ja sellepärast ei sündinud külas ka eriti lapsi. Nüüd on kõigil kivile vaba juurdepääs ja külas on puhkenud beebibuum, teab Manitski.

JULGUS SUURELT MÕELDA. Endise kalatööstuse territooriumil koos peremehega ringi jalutades hämmastab kultuurikeskuse mastaapsus. Tundub uskumatu, et see on sisuliselt ühe mehe

projekt. “Ei olnud mul mingit visiooni,” ütleb Manitski, kui uurin, kas ta kujutas kompleksi algusest peale sellisena ette. “Kõik on tulnud samm-sammult. Kui huvi on ja inimesed käivad, siis on tore teha. Ega mul endal seda vaja ole.”

Esimene ettevõtmine oli 2002. aasta suvel avatud kunstimuuseum, mille väljapanekuks on Jaan Manitski kunstikogu. Kolleksioonis on ligi 400 maali ja graafilist lehte Eesti tuntumatelt kunstnikelt ning see annab ülevaate nii baltisaksa koolkonna kui ka ennesõjaaegses Tartus tegutsenud Pallase koolkonna kunstnike töödest. Kuid kogust ei puudu ka Eesti nüüdisaegsete kunstnike taiesed. Muuseumi peamaja oli kolhoosi ajal külmoone. “Selles ruumis olid tohutu suured külmutusseadmed,” viiatab muuseumi omanik kõrge laega näitusesaali suunas.

Lisaks pidevalt täienevale püsiekspositsioonile võib Viinistus näha ka regulaarselt vahetatavaid külalisenäitusi. Need pannakse välja silindrikujulistes näitusesaalides, mis on ümber ehitatud endise kalatööstuse veemahutitest.

Muuseumi loomise idee tekkis sellest, et Manitskil ei mahtunud pildid enam koduseintele ära. “Alguses ei olnud sellel kunstikogumisel mingisugust eesmärki,” räägib kolleksionäär. Nüüd, möönab ta, kui üht-teist on juba olemas, võib tekkida ambitsioon anda eesti kunstist parem ülevaade



ja otsida autoreid, kelle töid seni kogus ei ole. “Mõni korjab kirjamarke, mõni käib golfiväljakul,” ütleb Manitski. “Minul on golfiväljaku asemel kogu see värk siin.”

Ekspositsiooni täiendamine ei ole kunstikoguja jaoks pidev töö. “Mõnikord juhtub nii, et koguni mitu kuud ei käi ühelgi oksjonil,” ütleb ta. “Teinekord jälle tuleb hoog peale ja siis käin tihedamini.”

Küsimusele, kas ta ise ei ole tahtnud hakata kunsti tegema, vastab Jaan Manitski eitavalt. Küll aga korraldatakse konverentsikeskuse küllastajatele aeg-ajalt kunstitunde, et loomingu tegevusega programmi vaheldust tuua. Konverentsikeskuse juures on ka 70 kohaga hotell ja restoran.

“Ma olen oma töötajatele öelnud, et kui nad hästi müüvad ja on näha, et külalisi oleks ka sügisel ja talvel, ehitame hotellitubasid juurde,” räägib Manitski. “Suvel käib küll palju inimesi, aga tavaliselt ainult üheks päevaks.”

TULEKUL LIGI 50 ÜRITUST. Kontserdi- ja teatrisaali endises kalatööstuse katlamajas mahub praegu kuni 650 inimest. Mullu sügisel korraldatud merelaulude kontserdil oli vaatamata vihasele ilmale saal puupüsti täis, kõiki soovijaid ei saanudki vastu võtta, meenutab Manitski.

Kui meie peremehega saalis ringi uudistame, askeldavad

seal sinistes tunkedes töömehed. Kavas on pealtvaatajate triibüün ümber ehitada, et mahutada tuhatkond inimest.

Viinistuvabaõhulaval saab paar korda suve jooksul näha juba üle-eelmisel suvel lavale toodud ja mitmete auhindadega pärjatud etendust “Külmetava kunstniku portree” Konrad Mägist.

Kokku on juunist augusti lõpuni kavas ligi 50 üritust. Katlamajas mängitakse vaheldumisi kahte etendust. Taas esitatakse Mart Kivastiku Wiiralti-ainelist etendust “Põrgu värk”, kaasaegsemaid tuuli toob katlamaja saali aga Andrus Kivirähu “Syrrealistid”, mille on lavastanud Hendrik Toompere juunior ja kus astuvad üles Draamateatri näitlejad.

Kunstimuuseumiga ühe katuse all asuv endine kalatsehhi kohendatakse tänava samuti teatrisaali, sest Mart Kivastik on valmis saanud kunstniketriloogia kolmanda loo, seekord Elmar Kitsest. Autori sõnul peaks see olema senistest lõbusam: “Kahest mornist mehest on tehtud ja see morn kipub pikapeale külge hakkama.”

Kalatsehhi tuleb teatrisaal võib-olla ainult selleks suveks. “Parema meelega tooks sinna mingit muud tegevust, sest see on tööstuseks sobiv ruum,” räägib Manitski. “Kui seal mingi tootmine käiks, oleks tegevust aastaringiselt.”



SPROTTIDE ASEMEL AUSTERSERVIKUD. Viinistu kalatööstuses oli enne sulgemist 240 töölisi, kes töötasid kolmes vahetuses. “Sprotte toodeti siin miljoneid karpe,” ütleb Manitski ja lisab, et on kahel korral Viinistu tehase ära ostnud. Esimesel korral siis, kui kalatehases töö seisma jäi ja külarahvas talle augu pähe rääkis. Tehas käivitatigi uuesti, aga siis löödi uks Vene turule kinni. Ja Manitski ostis tehase teist korda ära.

“Pärast seda tuli mõelda, mida siin edasi teha. Käivitasi-me austerservikukasvatuse,” räägib äriimees. Seened kasvavad välja põhuga täidetud mustadest augustatud plastkottidest, mis ripuvad spetsiaalsetes soodsa kliimaga kambrites. Põhk on segamini seeneniidistikuga ja kui seen piisavalt palju sööb, hakkab see end kilekoti aukudest välja pressima. Kasvukambrid on täis kilevorste, mis näevad välja nagu puuseentega kaetud tüved. Aeg-ajalt käib töötaja kambrid läbi ja koristab saagi liigutusega, mis sarnaneb liha lõikamisega kebabivardalt.

Jaan murrab ühe pesakonna küljest paar seent ja annab proovida. Kui ta ka endale ühe tüki suhu pistab, jään uskuma, et need ka toorest peast süüa kõlbavad. Kõige paremad olevat need Manitski sõnul siiski võiga praetult.

Hiljuti avanes ettevõttele võimalus hakata seeni Lätis müüma. See peaks omaniku sõnul võimaldama tootmis-

mahtu pea kahe kolmandiku jagu kasvatada. “Kui hästi läheb, jõuame isegi kasumisse,” nendib äriimees.

VEEKESKUS JA HIPODROOM. Muudest tegemistest rääkides on Manitski tagasihoidlikum. “Sellest, mida pole näha, ei ole mõtet rääkida,” ei avalda ta ühtegi uut äriplaani. “Viimane ettevõtmine, milles ma kaasa löin, oli Kalevi vana ujula ümberehitus.”

Kalev Spa Hotell ja Veekeskus, mille numbritubadest avaneb vaade vanalinnale, pakub erinevaid tervise- ja iluprotseduure, 50-meetrise basseiniga veekeskuses on mitmeid vesiatraktsioone. Lisaks on spaahotellis mitu tervisliku menüüga söögikohta.

Teise käsiloleva ettevõtmisena mainib Jaan Manitski Tallinna hipodroomi. Ta jutustab, et kui kindral Laidoner selle 1923. aastal avas, ümbritsesid hipodroomi põllud ja heinamaad; linn ei olnud sinna veel jõudnud. Täna on see jäänud keset linna. “Me ei saa uusi talle ehitada ega küllastajatele tänapäevaseid tingimusi pakkuda,” arutleb ta. “Oleme mõelnud, et järelikult tuleb hipodroom ära kolida, nagu näiteks Kopenhaagenis tehti.”

Uuele hipodroomile otsitakse paika Tallinna lähiümbruses. Manitski sõnul on paari kohta lähemalt uurimas käi-



dud.. Hipodroomi praegusele asukohale võiks tema arvates tulla atraktiivne elurajoon.

Praeguse hipodroomi likvideerimine on kohanud üksjagu vastuseisu, sest kardetakse, et Tallinn jääb taas ühest haljasalast ilma. Manitski on aga lahkarmustega harjunud. Näiteks soovisid Manitski ja tema äripartnerid rajada Kalevi tervisekeskuse juurde välibasseini. “Ei saa ju alati keset päeva Pirita randa minna!” põhjendab ta. Bassein oleks enda alla võtnud pargi ühe nurga, kuid paraku jäi peale nende sõna, kes ütlesid, et basseininurk ei ole pargi kontseptsiooniga kooskõlas.

“Ma arvan, et hipodroomi puhul pahandatakse samuti, et hakkame haljasalale maju ehitama,” tõdeb ärimees. “Aga linnarahval pole ju praegugi hipodroomist mingit rõõmu. Ümberringi on hobuste jooksurada, keskel muruplats ja meil kohustus seda niita.”

Korraga heliseb Manitski telefon, jutt käib presidendiks kandideerimisest. Kõne lõpetanud, sõnab presidendikandidaat: “Mulle tuli natuke üllatusena, et see protsess jätkub.”

Arvasite, et õnnestub esiviisikust välja jääda?

“Ma ei hakkaks sellest pikemalt rääkima, aga... kuidas nüüd öeldagi... Ma lootsin seda, jah.”

Külaskäigu lõpetuseks istume konverentsikeskuse resto-

ranis. Peremees pajatab loo, kuidas üks siinsetest toolidest Brüsselisse sattus. “Need toolid on Toivo Raidmetsa disainitud,” räägib ta kõiest punutud toolipõhja patsutades. “Ise tuli ja pakkus, et teeb siia sisekujunduse. Aga kui Brüsselis Europarlamendi juures uus kohvik avati, pidi iga liikmesriik sinna ühe tooli saatma. Nii rändaski üks meie toolidest diplomaatilise postiga Brüsselisse.”

CV: Jaan Manitski

Sündinud 7. märtsil 1943 Viinistus Kõnnu vallas Harjumaal

Haridus: Göteborgi majanduskool 1968 (Rootsi)

Töötanud:

1968–1976 kontserni IBM Rootsi esindus;
1976–1978 Infina AB ja Independet (Rootsi) asutaja ja tegevjuht;
1989–1990 PMI Intressenter (Belgia)
ja Institute of Management (Brüssel) konsultant;
1992 EV välisminister;
1992–1993 Eesti Erastamisagentuuri peadirektor, nõukogu esimees;
alates 1994 eraettevõtja
Eesti Päevalehe AS-i nõukogu liige

Kuulub EÜS-i
Abielus, kuus last

Allikas: “Eesti tippjuhid 2004”, Äripäeva Kirjastus





VOLVO S80 - UUS PÕLVKOND SKANDINAAVIA LUKSUST

Volvo. for life



Uhiuus Volvo S80 pakub rohkem stiili, rohkem tasakaalu ja rohkem intelligentset tehnoloogiat kui eales varem. Trumbiks varrukas on V8-mootor kombinatsioonis neljarattaveoga ning täiesti uus kuuesilindriline reasmootor.

Uhiuues Volvo S80-s väljendab skandinaavialikku luksust lihtne, samas elegantne disain, igakülgsest praktiline tehnoloogia ja puhas nauding igast üksikust detailist ning vastutustunne, mis väljendub maailmatasemel turvalisuse ja keskkonnasõbralikkuse kujul.

Neliveoline V8 on uue S80 eliitmudel - 315 hobujõu ja 4,4 liitrine V8, kombineeritud uue kuuekäigulise automaatkäigukastiga. Volvo sedaanmudel ei ole veel kunagi nii jõuliselt ja vaikselt kiirendanud. Nii palju võimsust vajab erakordset kontrolli. Edasiarendatud nelivedu on Volvo V8 standardis nagu ka väga nutikas elektroonika, mis kindlustab pehme liikumise ja maksimaalse veojõu.

Turvalisuse tasemelt kuulub uus S80 maailma tippude hulka. Ta on esimene Volvo mudel, mis on varustatud adaptiivse püsikiirushoidikuga, mida täiendab kokkupõrke hoiatus- ja pidurdusabisüsteem.

Adaptiivne püsikiirushoidik säilitab automaatselt valitud vahemaad eessõitva sõidukini. Kui adaptiivset püsikiirushoidikut ei kasutata ja vahe eessõitva sõidukini väheneb liiga kiiresti, nii et tekib kokkupõrke oht, hoiatab süsteem juhti heli-

signaali ja hoiatustuledega. Samal ajal valmistatakse pidurisüsteem ohtlikuks olukorraks ette, et pidurdamine toimuks tavapärasest efektiivsemalt.

Uuel S80-l on aktiivsed Bi-Xenon esituled, mis suunavad valgust sõidutee käänakuid järgides, tagades parima võimaliku nähtavuse. Kommunikatsioonisüsteem PCC (Personal Car Communicator) on esimene maailmas. See võimaldab kontrollida, kas auto on lukustatud või kas sissetungija luurab autos ringi, kui alarm on peal. Ja seda kõike vaid võtmesuuruses pakendis.

Audiofänne ootab meeldiv üllatus, kui nad esmakordselt uude S80-sse isuvad. Taani hi-fi asjatundja Dynaudio tegi Volvoga koostööd, et viimistleda tõenäoliselt maailma parimat sisseehitatud helisüsteemi. Õhukesse voolavasse keskkonsooli saab tellida erinevaid lisasid. Valikus oleva, käetoee sees asuva USB kaabli abil on audiosüsteem võimalik ühendada MP3-mängija, iPodi või mälu pulga ning seadet kasutamise ajal ka laadida. Super-pehme nahk on saadaval erinevates värvitoonides, sealhulgas eriti võluv šokolaadipruun. Valikus olevates õhutatavates istmetes on väikesed ventilaatorid, mis soojendavad või jahutavad istet seestpoolt.

Eestisse on uue Volvo S80 müügile saabumist oodata juba 2006. aasta hilissuvel. Lisainfo uue S80 kohta www.volvo/infoauto.ee



Keskmine kütusekulu 6,5 - 11,6 l/100 km; heitmed CO₂ 172-268 g/km

TEKST **KATRIN KURSS** FOTO **KAIDO HAAGEN**

Mohni saar näib Viinistu rannale nii lähedal olevat, et mõnel kõvemal mehel võib tekkida soov ujudes saarel ära käia. Tegelikult on vahemaa siiski üle nelja kilomeetri ja suvel leiab Viinistust ka paadimehe, kes mugavamalt kohale aitab. Suuruselt on Lahemaa Rahvusparki kuuluv Mohni väikesaar: pikkus pisut rohkem kui kaks ja pool kilomeetrit, laius keskmiselt 300 meetrit, pindala on vaid 0,65 ruutkilomeetrit. Väiksusest hoolimata jaguneb saar kolmeks piirkonnaks: Läänpää, Keskmää ja Idäpää.

Kirjanik Johannes Semper on 1937. aastal Mohni kohta kirjutanud: “Kummalgi pool saart on väikesed looduslikud lahekesed, justkui ümarad kausid, milledesse laskub madal ja liivane kallas. Plaaž, millele võiksid kadedad olla meie Kuressaare ja isegi Haapsalu linnaisad. Kui tuul idast, siis supeldakse läänepoolses basseinis. Mujal suplemisest ei tasu mõeldagi, sest Mohni rannajoon on kivine, nagu oleks jõuluvana taevast puistanud kotitäie kive saarele.”

Kauges minevikus jagas jää Lahemaa vagudeks, seejärel ujutasid selle piirkonna aastatuhandeteks üle merevood. Alles umbes kolm ja pool tuhat aastat tagasi hakkasid praeguse Mohni kohal veest kerkima esimesed kuivad maalapid. Võib arvata, et Mohni kerkis veest kahe eraldi saarena, mis hiljem liivaalasadid pidi ühinesid

Mereröövliid

Esmakordselt mainiti Mohnit Monasaare nime all 1286. aastal. 1503. aastast pärineb nimekuju Moneser, 1540. aastal nimetati Mohnit aga hoopis Ekholmiks. Kuulu järgi pesitsesid Mohnil ammustel aegadel mereröövliid. 1420ndatest aastatest säilinud ajalooraaamatutes pajatatakse mereröövliite küüsi sattunud kaupmeestest, kes viidi saarele nimega Mone.

Veidi hilisemal ajal kuulus saar Kolga krahvile. Toona lausa röövimist küll ei esinenud, ent ometi oli ohtlik saarest mööduda. Pimedatel tormiöödel sattus palju laevu rannäärsele madalikule, Kolga krahv aga nõudis madalikule sõitnud laevadelt niinimetatud kiviraha.

Kuid mitte ainult röövliid ja mõisahärrad ei ole siin meresõitjaid kimbutanud. Teise maailmasõja ajal sattus Läti aurik “Rasma” Soome allveelaeva pandud miinile ja sai vööri augu. Uppumise vältimiseks viis kapten laeva Mohni randa. Paar päeva hiljem jõudis päralt teine aurik ja Rasma laadungit asuti ümber laadima. Ümberlossimise katkestas Saksa pommituslennuk, mille surmav last küll laevu ei tabanud, ent sundis “Rasmale” appi tõtanud auriku siiski lahkuma. “Rasma” oli endiselt vee peal, ainult vöör toetus veealusele kaljule. Paar päeva hiljem tulistasid kaks torpeedodopaati öösel “Rasma” pihta kaks torpeedot,

millest üks tabas auriku ahtrit. Laev vajus ka ahtriga vee alla ja seisab seal, achter madalamal ja vöör kõrgemal, tänaseni.

Sageli peatusid Mohnil ka ümbruskonna kalamehed. Saare keskosas ehitati väike kalameeste majake, mille uks oli kõigile avatud ja kus oli alati käepärast pisut puid, toos tikke ja ka toidupuolist.

Püsielanikud kadusid Mohnilt pikaks ajaks 20. sajandi alguses, kui Tooma talu pererahvas Soome rannikule elama asus. Tooma talu hooned hävisid pärast Esimest maailmasõda ja tänapäeval märgivad selle aset vaid õuepuud. Pärast inimeste lahkumist said Mohni peremeesteks lambad, keda rannarahvas suviti kaluripaatidega siia sööma vedas. Veel 1995. aastal täitis saarel kõhtu majakavahi paarikümnepealine lambakari.

Aegade jooksul on Mohnil olnud kaks sadamat, üks tuletornist Viinistu pool ja teine põhjarannikul, kuid nüüdseks on mõlemad pidanud loodusjõududele alla vanduma.

Ehkki tänapäeval kasvavad saarel vaid männid, kuused, haavad, kased ja pihlakad, räägib legend, et kunagi olnud saarel tamme- ja pärnametsad. Et legendil ka tõepõhi all on, kinnitab tuletornist pisut ida poole jääv Mohni pärn, vana ja haraline seest õõnes puu. Selle looduskaitsealuse 18 meetri kõrguse pahkliku pärna ümbermoot on 315 sentimeetrit.

MOHNI SAAR

Mohnil elab palju mügrisid ehk vesirotte ja linde, kellel ei ole siin vaenlasi.

Õrnema pinnasega kohtadesse on saarel pea kilomeetri jagu ehitatud laudteed.

Uus peremees

2001. aastal ostis saarel asuvad hooned ärimees Jaan Manitski. "Te ei suuda ette kujutada, kui palju prügi siia oli tekkinud," meenutab Manitski, millises seisukorras poolsada aastat hooldamata hooned olid. "Nõukogude ajal elas ja oli siin ametis neli perekonda. Tulid kusagilt kaugelt Venemaalt, teenisid siin kolm aastat, siis said Lasnamäe korteri võtme ja siia tulid jälle uued asukad."

Talgute korras on Mohnilt koormate viisi rämps minema kantud.

Praegu taastatakse saarel möödunud aastal maha põlenud sauna. "Talvel ootasime pikisilmi jääd, et saaks raskemad ehitusmaterjalid saarele vedada," räägib Manitski. "Aga tänava oli jääteed vaid korraks: meri jäätus kinni alles märtsis ja juba aprilli alguses jää enam ei kandnud."

Lisaks ehitusmaterjalidele on Manitski saarele ka inimesed tagasi toonud. Saarevahi Andrese, kes tuli Mohnile koos abikaasa Õiega, leidis Manitski ajalehekuulutuse kaudu. Saarevahi pere leidis endale ulualuse 19. sajandi keskpaigas ehitatud ja müüriiga tuulte eest

kaitstud majakavahimajas. Vahepeal üsna õnnetus seisus olnud maja on sedavõrd üles klopitud, et saab sees elada küll. Elutoas annab sooja uus ahi, mis isegi paksud kivimüürid soojaks kütab. Maja tuulte eest kaitsvate müüride veerde jääb ka saare komandandi maja, millest Manitski endale ulualust ehitab.

Õiel tuleb suvel tihti giidi mängida. "Mõnikord lippasin päeva jooksul koos külalistega kolm korda ümber saare," meenutab ta mullust suve. "Et teinekord kipub mõni saarekülaline pika päeva lõpuks väga ära väsima, käin enne pimedat strateegilised kohad läbi – et keegi ööseks saarele ei jääks," muigab naine.

Külalised jõuavad saarele enamasti Viinistu kaudu, vaid mõni üksik stardib omapäi mõnest teisest sadamast. Lahemaa Rahvuspark, mille koosseisu Mohni kuulub, lubab korraga saarele 30 inimest, kuid kontrollida seda ei suuda. Manitski näeks meeleldi, et saare külaliste üle Viinistu sadamas arvet peetak.

Talved on Mohnil rasked. Kui jää veel inimest ei kannu, aga paati ka enam läbi ei lase, peab söögipoolis keldrist võtta olema. "Halvemal juhul ei pääse kolm kuud liikuma," tähendab Andres.

Et eluks tarvilik tuleb pikaks ajaks valmis varuda, Õiet ei häiri. Aga internetiühendusest tunneb ta küll puudust, kui tehnika jukerdab

– ajalehed ju saarele ei käi. "Kui hiljuti kadus traadita internetiühendusel millegipärast levi ära, siis ei jäänud muud üle kui telekast vaadata, kas riigikord ikka püsib," muheleb saare perenaine.

Elektrit annab Mohnil tuulegeneraator. Tänu tuuleenergiale töötavad saarel raadiolingiga interneti püsiühendus, WiFi leviala ja ilmajaam. Voolu jätkub ka valgustuse, arvutite ja muude elektririistade tarbeks.

Sukeldujate lemmikpaik

Mohni on Põhja-Eesti üks ahvatlevamaid sukeldumiskaiku. Saare rannikul läheb kiiresti sügavaks, merepõhjas on ohtralt põnevaid rändrahne ja alati võib näha ka kalu ringi ujumas. Sukeldujaid meelitab ka saare vahetus läheduses lebab suur laevavrakk – lätlaste "Rasma", mis Teise maailmasõja ajal põhja lasti.

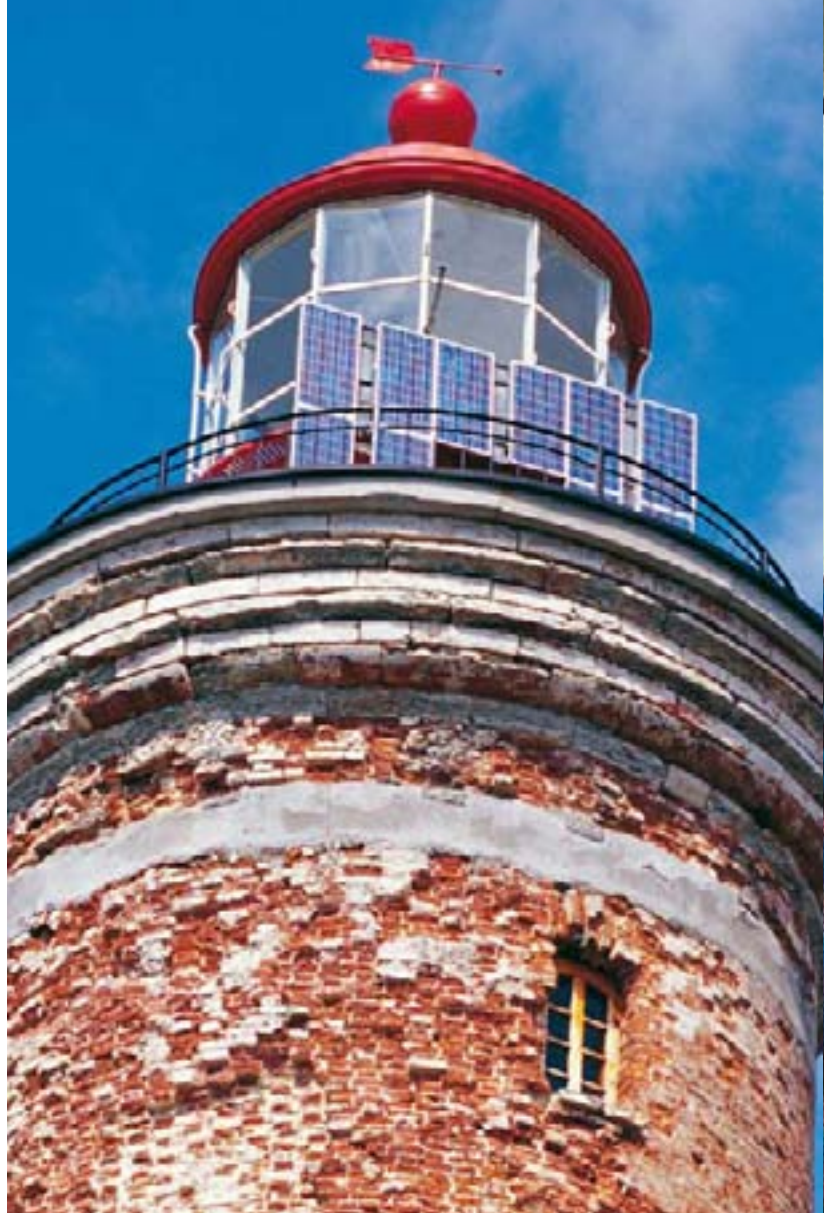
Üks sukelduja kirjutab oma internetipäevikus: "Mohni Viinistu-poolsel küljel, kus on saare kõrgeim punkt, langeb kallas väga järsult vette. Langus jätkub ka vee all. Umbes 8-10 meetri sügavusel hakkab 45-kraadise nurga all langeva sein, mille põhi oleks pidanud olema kusagil kauges pimeduses, ligi 50 meetri sügavusel. Ei mingit elu, sein kaunistasid vaid savist uhtunud kujukesed, all mustav pimedus ja ülal päikesekiirte silerdus - lummas vaatepilt!"

OLLES KUUDE VIISI SILMITSI SUURE ÜKSINDUSEGA, ON OLULINE ÜLES MÄRKIDA MÖTTED, MIS PÄHE TULEVAD. KUI SUL POLE TELEKAT EGA MUID AJA VEETMISE VAHENDEID, HAKKAD OTSIMA MÄRKE JA SÜMBOLEID, SELLEST SAAB PÕNEV MÄNG. KUI VÄLJASPOOL JUHTUB VÄHE, SIIS HAKKAB JUHTUMA INIMESE SEES. (KRISTIINA EHIN, MOHNI VALVUR AASTAL 2005)





MOHNI TULETORN



TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **KAIDO HAAGEN**

Mohni tuletorni ajalugu ulatub 19. sajandi algusesse, mil Venemaa hakkas oma merehaldust ümber organiseerima. 1805. aastal otsustas Admiraliteedi Departemang Mohni saarele tuletorni ehitada, samal aastal pidi majaka saama ka Naissaar. Aasta hiljem kõrguski Mohnil 15,5 meetri kõrgune kaheksatahuline puust tuletorn.

1851. aastal hakati aegamisi lagunened puittorni asemele ehitama tellistest majakat. Tööd tehti jupikaupa ja see edenes visalt, punane 24 meetri kõrgune koonjas tuletorn valmis alles 20 aastat hiljem. Järgnevatel aastatel remonditi tuletorni korduvalt, ühtlasi rajati tuletorni juurde ka saare ainus hoonetekompleks: ülevaataja elamu ja abihooned.

1867. aastal värviti torni välisseinad kaks korda tinamennikuga üle. 1871. aastal ehitati torni kõrgemaks ja uude laternaruumi paigaldati Fresneli valgusti. Aasta hiljem uuendati torni välisvooderdust ja see värviti õlivärviga üle, remonditi ka vahimaja.

1880. aastal hakati tuletornis kasutama hõõg-

sukaga petrooleumilampe ja torni juurde ehitati kivist kütusehoidla.

1904. aastal paigaldati tuletorni juurde ehitatud hoonesse pneumaatiline sireen. Edaspidi on tuletorni juures korduvalt väiksemaid parandusi tehtud, kuid torni välisilme on säilinud muutumatu. Teise maailmasõja ajal sai Mohni tuletorn lennukipommi tabamuse.

1998. aastal remonditi tuletorn põhjalikumalt. Tolleaegne majakavaht Raivo Kütt rääkis ajakirjale "Loodus", et remondi käigus tahetud tuletornile panna uus rauast kuppel. "Kujutage ette: endises Dvigatelis tehtud must raudkolakas sajandivanuse Prantsusmaalt toodud vaskkupli asemele," pahandas Kütt, kes teatas sellisest plaanist Veeteede Ametile ja muinsuskaitsele. Kuplivahetus jäigi katki.

Saare praegune perenaine Õie räägib, et majakas on päris kehvast seisusest: tuulega lendab pidevalt kivipuru alla. "Majaka seintesse oleks nagu peitliga augud löödud," ütleb ta. Et keegi

kiviga pihta ei saaks, on saareelanikud majaka ümber piirded sättinud.

Ometi tuletorn töötab ega vaja tänu päikese-paneelile ja automaatikale inimese sekkumist. Laternaruumi ja rõduga punase majaka nähtavus on 10 miili. Torni kõrgus on 27,4 meetrit, aga et torn on ehitatud väikestele kruusakünkale, on tuli koguni 32,9 meetri kõrgusel. **LV**





MUSTO[®]
PERFORMANCE



BALTI MEREKAATRID

Edasimüüja Eestis:
Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232
Tel 6 710 075
e-mail: bmk@paadid.ee

MEREREIS

B2

B18

N19

N20

N41

N60

KAHEMASTILISE "MARTHAGA" CALEDONIA JA GÖTA KANALEID PIDI KOJU

TEKST KATI MURUTAR FOTOD KATI MURUTAR, HILLAR KUKK

Ühel sulnil mullusel suvepäeval ütles mu abikaasa Alo, et läheb jälle jahtlaev "Marthaga" seilama. Kui inimene on üdini purjetaja, on loomulik, et seilamised sisevetel ja kodumerel muutuvad rutiinseks, suurte merede – ja eriti veel nii tundmatute asjade nagu kanalid! – kutse on vastupandamatu. "Martha" omanik ja kapten Hillar Kukkk oli koos oma soome ja rootsi sõpradega juba Šotimaal suurejoonelisel viskikruusil mööda kuulsaid destillereid ning tema Colin Archeri tüüpi aluse koju toomiseks meeskond komplekteerimata. Kuidagi küll – aga mitte just ladusalt – on 2mastilist 18tonnist 15 meetrit pikka laeva võimalik ka üksinda juhtida. Aga enam kui sadat Caledonia ja Göta kanali lüüsi nii suure laevaga läbida, Põhjameretormis vastu pidada ja Balti merel mitte ära kustuda on üksinda siiski väga raske. Ja Hillar kavatses koju tulla just läbi kanalite, mitte meritsi ümber mandrite.

Mu seaduslik meremees tuli koos Hillari ja tema kaasa Katiga neli aastat tagasi sellesama "Marthaga" üle Atlandi. See tulemine oli nende kõigi senine Elu Sõit.

Mehe poolküsiva teate peale, et läheb Hillarile appi alust koju tooma, vastasin rõõmsalt: loomulikult, aga mina tulen ka! Et pärast ei oleks jälle kõiki jutte lõpetavat refrääni "kui sina seal-ja-seal purjetasid ja mina lastega ükski kodus olin". Seilasime, teame! Pärast Atlandi-avantüüri oli ja on seni maani sedamoodi. Ja et pärast ei oleks jälle kõrvalseisjana kangelas-saagasiid vaja kuulata – meremehed, taruiraraa!

Alo vanemad võtsid meie lasterikkuse ja lisaks esmakordselt tiine bernhardinna enda hoolde ja me lendasime üle Praha Glasgowsse Hillarile ja "Marthale" järele.



Urquarti lossi varemed Loch Nessi kaldal



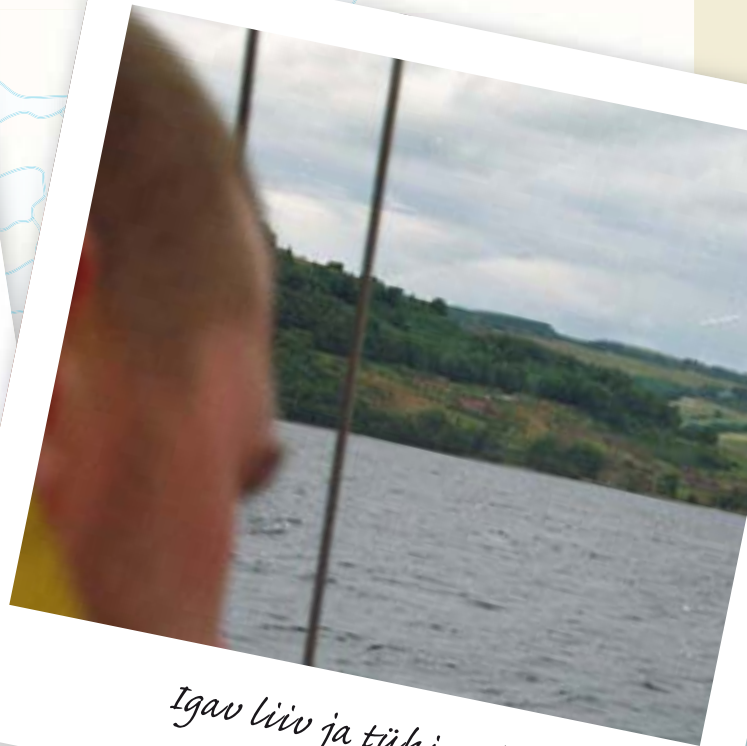
Lüüsi sisenev

29. JUULIL, REEDEL. Glasgow on ülimalt sümpaatne linn ka vihmaudus. Kõndida tuli, kõik pambud seljas. Alo 30kilone kott täis musta leiba, põdravorsti ja kodust viina kapteni jaoks, kes kaua vööril viski peal vaevelnud. Terroriohtu ennetades pole Albioni saarel enam pakihoiuruume, oh Allah, aita! Ikkagi jõudis klassikaliselt kaunis ja majesteetlik Caledonia pealinn sügavalt ja liigutavalt kohale.

Sadamalinna Obanisse kurssivas bussis ei saanud me pilku bussiaknalt, mille taga looklesid muhedad mägitööd sõdadest purustamata arhitektuuri vahel. Enamus šotte elab kaksikmajades, millest kumbki pool on isemoodi värvitud-kujundatud-aiandatud, mäeküljed vabalt peetavatest lamastest valgetäpilisest ning erineva suurusega keldilossid tekitavad küsimuse, mida imet maailmaavastajad meie ainsamas Ammende villas ja mõnes lossivaremes üldse näevad, et ka Eestisse turistilema tulevad. Ja mida me kodu poolt vaadates Šotimaast teame? Lambakoer kolli, kelle abiga ilmselt kõik see mägedes määgiv vill ja liha koju käratatakse. Terjer, pea koos vuntsidega suurem kui kere. Ponid. Torupillid, seelikud,



Tähtis on otstesse mitte takerduda



Igav liiv ja tühi väli

viski ja tume õlu. Ning mõned laulud, mida viimased inspireerinud on.

Oban ilmus ühes mereäärses orus nähtavale väga samamoodi, nagu Horvaatia saarelinnakased ning tekitas õnnetunde, et olime mehega erandkorras kahekesi reisil.

Fantastiline arhitektuurikompott ümber destilleri ja villaveski, krooniksmäe otsa ehitatud Colosseumi koopia, kaikus torupillidest, lõhnas pitsa järel – miskipärast on enamuse Euroopa söögikohti itaallaste tegu ja nägu – ning sähvis kohustuslike japside huviliste fotokate välkudest. Siis kerkis sulni linnakese kohale vikerkaar ning väike laevuke tuli jahtlaevade peale tahjaid Kerrera saarele viima. Hillar lähenes Taliskeri või Lagavulini poolt “Marthaga”. Sedasorti viskikruisid on mõeldud mõistagi selleks, et purjetajad kui lugupeetud inimesed viskikultuuri kõikjal maailmas veel enam levitaksid.

30. JUULIL, LAUPÄEVAL. Igas nimetamisväärses jahisadamas on lisaks duširuumile ka pesumasinad seilajate soliidse vormi säilitamiseks. Nende kõrval diivanil pärast südaööd pärale jõudnud Hillar meid Obani jahisadamast leidiski. Mina olin teda varem kaks korda näinud – meie Liu kodus Alo sünnipäeval, ja Vehendi kodus meie neljanda lapse ristsetel. See elukutseline laevaehi-

taja, mereinimene-ideoloog, sadamate ja veeteede rajajasisesõitja oli hooibilt üliväga oma. Teekaaslane.

“Martha” võttis meid pimeduses topitulede valgel oma emalikkude puidust rüppe. Tema punakas esinduslikus sismuses oli laua peal õlilambi all muhe potilill ja selle kõrval uje ja unine noorpaar – soomlased Robin ja Anna-Maia, kes ootasid Robini vanemaid järele. Need seilasid oma alusega alles viskivetel ning olid loovutanud noored Hillarile hädatarvilikuks meeskonnaks.

Kapten pani plaadimängijasse Tätte ja Matvere, Aole vallas välja Lamb’s rummi ning mulle näitas meie kajuti kätte. Võõris. Laeaknaga. Üllatavalt avär. Käepärane. On nii, et kui asjad on kõikumiskindlalt kappidesse pandud ja kott koi alla lükatud, oled kohal. Nii on see ju ka kuival maal.

Atlandi-ületuse eest saadud kolme aasta tagune kaugeima sadama auhind kaptenilaua kohal ning teadmine, et siinseis Caledonia vetes pole Eesti lippu enne “Marthat” näidatud, andis erakordselt hea une. Ärkasin ahtrimootori mürina peale, kui Oban hommikuuttu mähkunult kaugenes.

Caledonia kanalisse sisenemine tähendas “Marthale” tema 7aastase elu jooksul esmakordset magevee kogemust, mulle kambüüsiga tutvumist ning lõputute leidlike panipaikade avastamist – iga istme all ja taga, iga seina sees, laua all ja kus iganes oli toiduvarude ja tarbevahendite mugav ja mõistlik ärapanemise koht.

Lüüsidest teadsin seni vaid, et nende abil muudetakse looduslikult kitsad ja madalad mägijõed vägagi suurtele laevadele sõudkõlblikuks. Tohutute massidena üles ja alla lastav vesi teeb niredest veeteed, mis ühendavad järvi mitukümmend meet-

MEREREIS

rit üle merepinna ning moodustavad neist läbi mandri veeteed ühest merest teiseni. Olin neist kirjutanud dokumentaalarraamatus “Kümme neegrit Katjušaga”, kus kümme eestlast 70ndatel 10 tuhat kilomeetrit väikeste mootorpaatidega nõuka jõgesid-järvi-meresid-kanaleid läbisid, lüüside, tormide ja tehniliste rike- ketega võitlesid ning kaks ettevõtmise algatajat lõpuks Rõbinski veehoidlale ohverdasid. Nüüd nägin, millest kirjutasin.

Hillar juhtis “Martha” mootorimüdinall lüüsi. Alo ja soome noorpaar andsid mõnusat šotlaste kätte otsad ning kuni laev koos veega järgmisele tasandile langes, tõukasid teda karmist lüüsisseinast eemale, et vendrid ellu jääksid ja laev haiget ei saaks. Pärast Robini vanemate järelejäudmist ja noorte asumist tagasi Soome lipu alla pidi minust enesest otstekinnitajapardapäästja ehk lihtsalt lüüsimoor saama. Seni istusin õdusal laevalael, kudasin ülipreenest niidist kampsunit ning lasksin silmadel ja südamel üle maastiku käia.

CALEDONIA KANAL on rajatud 1822. aastal – ehitust alustati 1726 – ning on pikim haru läbi The Great Gleni. Ligi 97 kilomeetrit pikk veeteed, mille suuremad sadamad ja läbitavad jär-

asjus legendi järgi ära oma kuulsaga hauf-and-hauf – viski ja õlu pooleks ning nüüd on linnal Öitsva Britannia auhind.

Neid kujuteldamatuid jõude, kirjeldamatuid rõivaid ja tundmatuid keeli liigutab kuulsusriikas British Waterways – haldab enam kui 3200 kilomeetrit veeteid, millest pool Suurbritannia elanikkonda elab 5 miili raadiuses. Firma käive on poolteist miljardit naela aastas ning ta pakub 10 miljonile inimesele 55 000 nimetust töökohti.

RAHVASTE PAABELI iseloomustuseks võib öelda, et meiega koos lüüsiit umbes 20 riigist pärit alust ja nende meeskonnad suhtusid “Marthasse” ülima imetluse ja austusega. Kuna kell kuus õhtul lõppes tööpäev ja lüüsiipoisid panid oma poe kinni, peatusime esimesel päeval Neptuni Trepikoja jalamil, paarikümne lüüsiiga süsteemi tipus. Selle kõrval lõsutada suveniir-



Loo autor Kati Murutar

ved on Corpach, Spanavie, Muirsharlich, Loy, Moy, Gairloch, Loch Lochy, Laggan, Loch Oich, Gullochy, Loch Dchfour Kytra, Loch Ness, Kilchuimen, Fort Augustus, Foyers, Drumadrochit, Dochgarroch, Tomnahurich ja Muirtown.

Caledonia kanali ja Šoti mägismaapealinna Invernessi kohta öeldakse, et iga purjetaja saabumine viib taas täide 17. sajandi prohveti Brahan Seeri ennustuse: kord tulevad paljud laevad, mis sõidavad jõududega, mida ettegi ei osata kujutada, inimesed kannavad kirjeldamatuid rõivaid ja kõnelevad tundmatuid keeli. Inverness tegi Fort Augustusele pealinnaks kujunemise



Lüüsiivärv. Peab ikka vett?

riipoe põlvkõrguse katuse all nibiti kohapeal mänguasju, ühe kaltsukaru hind 700 meie raha.

Hillar andis Alole kohaliku stiilse hotelli pubis järeleaitamistunni viskinduse asjus – jutustas Šotimaa sadadest legendaarsest destilleritest, malt- ja seguviskide erinevustest ning tõmbas mu mehe lohku sama nipiga, millega ise oli kruisil alt läinud: naljahambast šotlane õpetas Taliskeri destilleris lisaks viski vaatlemisele ja nuusutamisele seda ka tähelepanelikult kuulama...

Nuusutamist ehk nosingut peaks tegelikult vist ninutamiseks nimetama ja puding, mida mitte eriti viskisöber mina sel ajal vaatles-nuusutas-kuulatas, oli tegelikult kohev tumepruun kook hõrgu karamellkastmega. Hilisõhtul laevas täitis Hillar Tõnu Raadiku plaadi saatel logiraamatut ja Alo tuhnis tema rikkalikust raamatuvalikust välja “Vahva sõdur Švejki”, sest kordamine on...



Tihedalt koos



Kapten Kukkk

31. JUULIL, PÜHAPÄEVAL. Päevateena ületasime järved Loch Lochi ja Loch Oichi ning ehkki kodust kaasa võetud perenaise pulss sündis mind meeskonnale kokkama, ei võinud seda enne kaptenilt käsu saamist teha – reegel on, et tema ütleb, mida ja millest ja kui palju teha. Õhtuks maabusime vana mahajäetud keldiüliliku lossi all sillal, kõrvuti Texase kauboiga – tõhusa viinainaniga, kes seoses mootorikatte puudumisega kandis kajutis kõrvaklappe ning samal ajal, kui teised purjetajad valivad hoolega jalatsite tallavärvi ja –materjali, pani oma alust pidi buutsidega ringi. Püüdis igal võimalusel kala – ja iseennast, sest kui napsi juhtus olema, kippus ta iseenda spinningu otsa haakima. Viimase korra järel olid niidid peest just välja võetud... Vene keeles oskas öelda nii “štšuka” (haug) kui “šljuha” (mittehaug) ning tema naine paistis megatänulik, et Hillar temaga džinn-toonikut ei jaganud.

Uskumatult võimas-kaunis mahajäetud loss kostitas meid oma aias vaatamata arusaamatule unarüle vohavate rabarberitega, millest Hillari naise Kati leivavormiga koogi küpsetasin. Väheke vedela, sest vorm nuttis oma, mitte võõr-Kati järele.

Meie Ammende mõotkavas külaliskamajal polnud litsentsi, millega mõõdujatele Guinnessi õlut müüa, nõnda siis kallistasime hiidpuid ja Hillar uuris liiliasibulaid, mida saanuks “Martha” pardal ju vabalt Kassaris koduseda viia. Ei viinud. Kes teab, kelle vaim koos sellise salakaubaga kaasa ja kummitama oleks tulnud.

1. AUGUSTIL, ESMASPÄEVAL. Mul õnnestus õhukesele puidule ainumõeldavalt läbikostvast “Marthast” sel hommikul nii tasakesi välja hiilida, et muidu viimset kui kröbinat registreeriv – eks me kõik ole oma kodudes valvekoertega võrdselt ärksad – Hillar ei ärganudki ja ma pääsesin tema igahommikuse po-

rinata laevavööri hommikukohvi jooma.

Hillaril on muhenaljakalt mehelik komme igal hommikul mingi põhjus leida – ja temal kui ülimal pedandil pole see keerule! – miks lühidalt ja hoiatavalt meeskonna peale uriseda. Justkui karja juhtisane, kes mõõdukalt meelde tuletab, kuidas ja miks peab kord olema.

Hommikune ärkamine hiljemalt kell kuus kingib mulle mu päevade parima osa. Üksindus. Vaikne mõtiskelu koos ärkava ümbrusega. Antud juhul hakkasid järveümbruse lambad järkjärgult häälitsema ning – olid need nüüd karjused või matkajad – mitmetes kohtades süüdati lõkkes. Hästi ürgne, sõbralik ja koduse rutiin-sahmerdamiseta hommik. Tahan veel selliseid! Või teistsuguseid.

Kui lähenesime Lõch Nessi äärsele Fort Augustusele, võtsid lüüsimehed miskipärast tunnise lõunapausi, mis lubas Alo kaldalolevasse pubisse internetti. Sai pool tunnikest kirjastatud ja sõprade-sugulastega suheldud. Ja pärast kapteni käest pragada, sest lüüsimeste lõuna lõppes oluliselt varem ning Hillar pidi paar esimest lüüsi üksinda läbima.

Fort Augustuses tervitas meid jahisadamas kaunis luigepere. Mamma-papa eskortisid tumehalle hilissuviseid tibusid ühe aluse juurest teise juurde. Täpselt sama profilt kui mustlased, seletasid linnud igale meeskonnale, et pole täna veel midagi söönud, vaesed lapsed ei kasva sedasi kunagi suurteks... ja paadunud kerjusteks.

Pärast mitut sodist udupäeva tuli lauspäike välja ja võttis meid kõiki riidest lahti. Hillar hakkas Alo kallal lubadust täitma. Ajas ta kapteni käega enam-vähem kiilaks. Viimati tegi ta seda kolme aasta eest Kariibi merel ning ta on maailma ainus inimene, kellel mu vanamees oma loomulikud lokid langeda laseb. Noor-somm Robin vaatas võimalikult eemalt Alo



šotlane šoti setteriga



Juukselõikus

koorumi pealt. Ütles diplomaatiliselt, et teise mehe peas on selline asi ju päris kena – ja tänas taevast, et tema papa oma laevaga päralt jõudis.

Stefi ja Anne Sjöholm on MTV ajakirjanikud, kes ühendavad meeldiva kasulikuga – sõidavad mööda erinevaid marsruute ja sadamaid ning on tänu sellele nii oma telejaamas kui ajakirjas “Vene” põhjalikult kirjeldanud ka Eesti väikesadamaid ja sõber Hillari teeneid nende ja merekultuuri ees. Nende tõhus ümarik “Prick” tähendab ingliskeeli lõusta ning on seoses alalise hallitusetorje ja ruumipuudusega nende endi sõnul pidevas plahvatusejärgses seisundis.

Fort Augustuse Klannimeeste Keskuses tegime esmalt seda, mida reiside ajal ikka tehakse – kantsime kingitustesse oma igatsuse koju jäänud lähedaste järele. Konverteerisime kingitusteks süü- ja kahjutunde selle üle, et nemad meiega samadest elamustest osa ei saa. Et ostud olid sooritatud õige pühendumisega, sellest andis märku tõsiasi, et sattusime klannimeestesse just etenduse alguseks.

Üks ehedat rahvusnägu isand jutustas keltide karmist ajaloost – suur pere ja lojused elasid ühes üsna ahtas toas, lahtine tulekoll mürgitas lapsi ning mehed olid üha sõjas ja loomakarjas, kuni naised kõiki töid tegid ja taudidesse surnute asemel uusi lapsi sünnitasid. Põhiline ja ainus ihuvari oli villane kilt, mis kaitses nii külma kui kuuma eest, kujutas oma ruudustikuga klanni eraldusmärki, ei seganud suguelamist ning putukatõrjeks pisteti ta toanurgas seisvasse kusetünni likku. Täiuslikumalt kui tööriistad, oli tol rahval välja arendatud sõja- ja taparelvastik ning selle asemel, et vihatud inglastelt ratsud ära võtta, niitsid keldijobud neil hellebardidega jalad alt.

Suveniirteatrist võimalikult eheda tunde kätte müümiseks riietas muhe sell kaks vabatahtlikku kiltidesse. Kutt oli New York

Cityst, mutt Uus-Meremaalt pärit. Šotijuursed mõlemad, nagu ka paljud Lõuna-Aafrikast ja -Ameerikast ning paljudest Euroopa riikidest juurte juurde ekskurseerinud. Enamus neist tegi seda tohutute lõbusõidulaevadega, mis kasvasid lüüsidest üles või vajusid maaprakku, nagu hiiglaslikud ürisevad koletised ning tuduvad loendamatuses turismusepesades – neil pole ju “Marthat”, mida ujuva koduna parasjagu paeluvasse Maa punkti viia.

Mis ülejäänud rahvuslikkuse puutub, siis see oli kurioosne ja patriootiline. Caledonia Innis, kus toimus öhtul elus kontsert – sinna kutsuti meie kolmik eraldi, isiklikult ja väga tungivalt, kuna olime kõigi mäletajate teada esimesed Eesti lipu ja purjede all saabunud – oli omanik poolakas ja kogu personal lätlased. Kenad noored, kes turismist elavasse väikelinna mingit ebamäärast õnne otsima kuhjusid, elasid seal samas Inni peal ning veetsid ka vabad öhtud seal, sest muid kohti sääraates asulates polegi. Mida see kõigi maade noorsugu sedasi võõrsil suppi vedades küll otsib? Lätlaste vahel laulis noor afro-šotlane, et mitte öelda neeger, südaööl andunut Caledonia hümn. Patriootilisemad, lausa natsionalistlikumad kui meie, on nad seal võrreldamatult. Oma hümn, oma nael – inglise oma teisend, millega Eestis muide midagi peale ei ole hakata – omad šoti setterid kõrtsis väärakalt laua all, oma varjamatu vastumeelsus inglise okupatsiooni vastu. Kui euroametnikud eestlasi muulaste diskrimineerimises kahtlustavad, põigaku sekka keltide mägismaalt läbi ja vaadaku, kuidas tegelikult viimse kui torupilli seest ja ruudulise seeliku alt Londoni poole vihast tuult lastakse.

2. AUGUSTIL, TEISIPÄEVAL. Oma varahommikusi üksindustunde kasutades harutasin “Martha” kahe masti vahel lahti koju seinale ostetud käterätiku, kuhu on trükitud šottide olulisemad

saavutused. Mitte lihtsa loeteluna, vaid kirjeldusena, kui võimatu on inglasel veeta päeva, ilma et ta, lollike, peaks nutikate šottide teeneid kasutama – nende väljamõeldis on marmelaad, vihmamantel ja vihmavari, Dunlop leiutas täispuhutavad autokummid, Bell telefoni ja mõni mees postmargid ja televiisori, seal on aretatud maailma uhkeimad lihalehmad, USA mereväe asutaja on šotlane, “Aarete saare” kirjutanud Stevenson samuti, selle rahvuse teene on jalgratas, mitu laevaliiki ja viski, Piiblis leidub üks šotlane, ka Paterson, kes asutas Inglise Panga, on šott ning kui kuramuse okupant-inglisman tahakski ära surra, siis ei saa – Flemingi avastatud penitsilliin ning naaberlaboris sündinud kloroform pikendavad piinasid! Naljakas.

Nagu seegi, et Loch Nessi järvel 300 meetri sügavuse vee peal seilates – lõpuks ometi lubas tuul ning lüüsisut purjed heisata! – polnud mingit kõheduse ega erilisuse tunnet. Koletist ka mitte. Invernessi jõudes kõndisime öitsva Britannia pärliaärelinna supermarketisse toiduretketele, sest meie Aleksandrili oli sel päeval 3. sünnipäev ning „Martha“ kapten ja pootsman nõudsid, et madrus valmistaks sel puhul lambaliha. Varusin kasukamaitse peitmiseks ohtrasti sellerit ja porgandeid. Kuni laeva üha käepärasemaks harjuvas kambüüsis oma elu esimest – viskit ninutavatele meestele ma seda ei tunnistanud – utestrooganovi vaaritasin, mängis sõprade häälega plaat “Kau-nimad aastad su elus”. Ja ongi ju. Praegu just. Ka vihma ladiratas võõras linnakeses.

Ja võõraste tavadega. Laevarahval on kirjutamata reegel, et nii merel kui maal on iga aluse toiduvarud pühad, täpselt välja arvestatud ning sestap üksteist ei kostitata. Mida asja me “Pric-ki”-omadega, Stefi-Anne ning Robini-Anskuga rääkisime, ei

mäleta – oma tulise ning megaõnnestunud lambapaja kõrval oli kohutavalt ebamugav nende vaoshoidud neelatusi näha ja taevast tänada, et sünnipäevaviskit nad siiski ninutasid – või vähemasti kuulasid, nagu destilleris õpetatud.

Üldjoontes oli teemaks ekslik eelarvamus, et purjetamine on jõukurite hobi – tegelikult on loomulik elu osa, armsa täiusliku ujvtarega mööda maailma kulgumine, sama vajalik rütm ja oskus, nagu hobusega ümber käimine või jalgrattasõit. Kolleegid Sjöholmid leidsid, et purjetaja naisena olen lausa kohustatud eestlastele seda selgitama ning hajutama arutut vaenu kujuteldavalt rikkaste laevainimeste vastu.

Caledonia kanali läbimine koos kõigi teenustega maksab mõnevõrra üle, Göta kanali kasutamine alla viie tuhande meie raha ning sellise summa saab kodus paari vabaõhulavastuse tretiga vabalt maha sõita. Kütus, pääsmed, toit – ja tuleb kallim kui purjetamine.

Poekoogi, maasikate ja makrofleksi meenutava pulverisaator-vahukoorega läksime naaberkai ääres hinge tõmbava “Pricki” peale. Kostitamatus ebamugavus kadus. Mehed võistlesid kiiruse peale sõlmede tegemises ning sadamakemp-su seinale olevalt kaardilt avastasime, et meie Inglismaale kolinud kirikuõpetaja Valdo Lusti ja tema naise Heleni juurde Leicesterisse saaks mööda kanaleid mootorpurjetada.

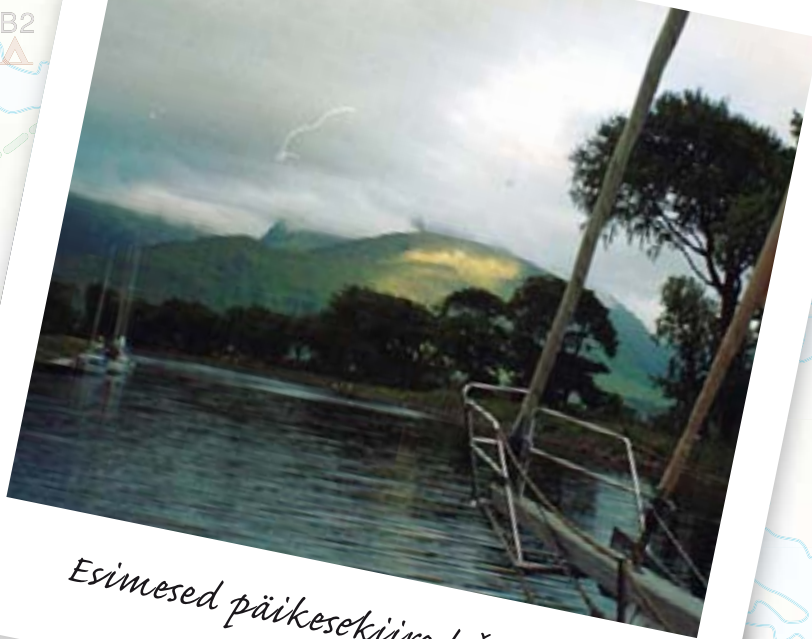
3. AUGUSTIL, KOLMAPÄEVAL. Lugesin koiduaegses Invernessis ärkavat linna tajudes Dan Browni “Da Vinci koodi”. Geniaalne, ladus, äratundmisi, seoseid ja osaduse tunnet tekitav, endasse neelav ja samas kõiki meeli teravdav. Märgid ja mõistatused, kultuuri- ja usundilugu, seiklus ja kirg – ai, kui hea! Mõne tunni



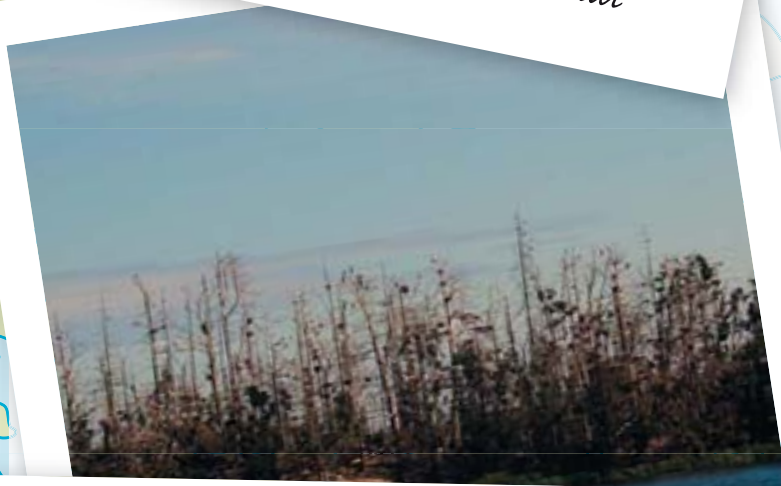
Lõbusõidulaev



Tüürimees Alo Murutar



Esimesed päikesekiired Šotimaal



Purjed tuules

pärast, tavamõistes sobival kella üheksasel ajal tulid päev enne meid Põhjamerele lahkuvad Sjöholmid head aega ütleva. Hõikasin neile elitaar-krimkast pateetilisena arivederci... ja juba nad olidki tagasi. Öösel oli varastatud auto kanalisse lükatud ja soomerootslased pidid teiste lüüsiotajatega koos kannatama, kuni see üles tuuakse, politsei oma sebumised seab. Ei aita vaksipoolne liiklus sedasorti sigaduste vastu midagi.

Nagu maismaal, nii aitab ka vetel üht eluetappi – tööndalat, ühes riigis veedetud päevi – kokku võtta, vormistada, läbi mõelda ja lõpetatuks lugeda suurpuhastus. Hillar õngitses ühest loendamatu test-etteaimamatutest panipaikadest tolmumeija ning kappas sellega mööda “Marthata”, mina turnisin tolmulapiga mööda riuleid-iluliiste-kunstiteoseid – igauks neist mõnest läbiseilatud sadamast ostetud.

Alo tankis magedat vett ja diislit ning tassis Hillarile oma selt sorteeritud-kummitatud kilekottidesse peidetud prügi ning ohverdas.

Nimelt – tema käekell takerdus reelingu taha ning Nessie sai kella endale. Tava-ebausu järgi läheb inimene kohta, kuhu midagi maha jättis, selles elus veel tagasi. Kuuajalise viskikruisi järel sai kapten Kukul sellest kandist seal kõrini, meie Aloga vaadanuks õigupoolest kah mõnda klassikalisse destilerisse ja villaveskisse sisse.

Diagonaalis läbi šottide saare kulgemine näitas oluliselt rohkem tegelikku kui tavaturismus. Ent seekord jäi tegemata näiteks ratsamatk, mida on Caledonia maadel samuti võimalik korraldada või siis teatris käimata. See, et laevaga rännates on kodu kõikjal kaasas, muutis aga meie jaoks iga läbitud maakerapunkti keskmisest võrreldamatult kodusemaks. Kahtlemata petlikult – eks pudene “Marthata” kuhugi Invernessi ja tunne end olukorra peremehena!

Mägismaa pealinna enese olid ajastud ja okupatsioonid kujundanud sama eklektiliseks nagu õigupoolest kogu maailma: olnud sajanditel ehitatud kodud-kirikud-kõrtsid kõrvuti võõrliippu kandvate uuemate asutustega, keskaegsed kildimeistrite töötoad suveniirpoodideks ehitatuina jänklike burgerihaiglatega läbisegi, traditsioonilised kaubaturud supermarketitiga konkureerimas, kommertsimusa ja-hüüded üle torupillide karjumas, klassikalised matusemajad autokaupluste vahele kiilunud. Vanamees tiris mu jõuga raamatukaubamajast välja ning linnaretke lõpetuseks ostsin “Martha” panipaigad mõistlikul määral proviantit tulvile ning Hillar pani mahedas sooja vihma pladinas plaadimängijasse Jääboileri “Väikesed raamatud”.

Põhjamerele pikkadeks vahis olemisteks valmistudes kobis Alo koisse, meie Hillariga rääkisime sellest, et tema kolimine Hiiumaale Kassarile, kus ta kalatsehhi kodu ehitas, on tegelikult palju äärmuslikum avantüür kui mõne aasta eest sooritatud Atlandi-ületus. Hillar nentis, et tema naisel Katil on – nagu äkiliste elumuutuste puhul ikka – temast palju raskem. Esiteks ei saanud Orjaku-elamist koos sealse uue aiaga ja retrii-veriga üksinda jätta, nii et Kati ei saanud Šotti seilata. Teiseks vajab emand Kukk õnnelik olemiseks rohkem teatrit, kontserte ja suhtlemisi, milleni Hiiumaa alt on pikk tee. Külaeluga pole nad, nagu enamus meist, uusmaakatest, arusaadaval põhjusel ega mõistlikel kaalutlustel, liitunud. Kapten tunnistas, et tegelik võimalus ja moodustik ääremaadel rahulolevana elada hakkab alles nüüd selguma, kus uusmaa hoogtööd on möödas

ning tekib aeg enesele vastses olukorras näkku vaadata. Hea vähemalt, et naisel on üksinda veedetud suvel olnud must labrador Bolero kaaslaseks. Siin meeste maailmas lihtsalt on nii, et mees läheb seiklema siis, kui tahab, naine siis, kui saab.

4. AUGUSTIL, NELJAPÄEVAL. Teeleasumise ärevusest juba kella nelja ajal Da Vinci šedöövrit lugema asunult mõtlesin, kuidas küll kõik siin ilmas on omavahel seotud. Eelmisel öhtul laulis meile In Boil, kes Jaan Toominga teatristuudios mängis samuti Graali otsimist. Samalaadseid mõistatusi kui Browni raamatus, naudin Ristkuid lahendades. Mängud ja märgid, seosed ja sõnumid...

Hillar ütles, et kui Caledonias sain kampsunit kududes üle varraste maailma vahtida, siis lüüsimata hakates on sellega kindlasti lõpp. Aga kapten eksis! Põhjamerele viivate lüüside avamise järel oli rongide ja muude pauside tõttu üks poole-tunnine seisak teise järel. Mina ei oska üldse oodata. Ei kodus ega teel olles. Näputöö laseb igasuguseid endast olenematuid ajaraaskamisi vältida, oma elu iga hetke tegusalt kasutada ning kui ta on nii õrn-õhuline kudum, mahub esimese vile peale sekundiga tormiülkonna taskusse.

Kolm Göteborgi merekaru küsisid kuduivat mind silmitse-des Hillarilt: oled sa kindel, et ainult kolmekesi nii suure laeva-ga Põhjamerele lähed – seal on eranditult alati torm ja kuri ilm. Hillar oli kindel. Oma meest usaldasini sedasorti sfääris samuti. Nii et milles küsimus? Avamerel tervitasid meid mänglevad delfiiniparved, tihe laevaliiklus tekitas inimeste ligioleku turvatunde ning kapten palus lõunaks lõherisottot.

Küsimus oli inimese tasakaaluorganism. Nii seda riisi ja juurvilja ühitades ning õrnalt röstitud lõhega kokku keeratus kui kõigil järgnenud avameristel toiduvalmistamistel kujune-s muidu nii lihtne ja loomulik kokkamine koledaks kambüütiliseks šokiks. On nii, et kui loksutab kõvasti – ja sellise tummise taganttuulega nagu meil, tsentrifuugib nii küljelt küljele kui ette-taha – tuleb laeva siseruumides võimalikult pikali olla ja silmad kinni hoida. Kambüüsis end püsti ajades kõigud kõige talumatult ning toidulõhnadele lisanduv gaasipliidi vina ajab vastupandamatult pöörutama. Öötsuva aluse tekil on arvatagi külm ja märg. Nõnda siis tuleb sellel, kel pole roolikambrisse asja, targu pikutada. Kinnisilmi raadiosaatjast kuulata, kuidas mõnel mehel on juba elektroonika maas ja ta püüab rannavalve abiga oma asukohta määratle-da. Ja nii palju magada kui võimalik. Hillar arvab, et me-rehaigeks jääv tema Kati magab avamerel iiveldamisvastaste ingveritablettide tõttu palju. Tegelikult ajab kõigutamine ka tablettideta tudile nagu tite vankris.

Mehed tegid vaheldumisi valvekordi roolis. Nii kaua, kui silm lahti püsis. Kui püsis kokkulepitust kauem, lasid teisel veel magada. Sellest, miks ja kuidas mõned mehed ihuüksi ookeanile seilavad, veerandtunni kaupa magamise vilumuse omandavad ning kuude kaupa eraklevad, kumbki aru ei saanud. Põhjamere on enese mobiliseerimiseks paraja suurusega, küllalt terav ja alalis-tormine, et pidada meeles merega teie peal püsivuse elutarkust. Kauemaks ookeanile üksinda kadumiseks peab olema maa peal ja igas eluvaldkonnas midagi üliväga valesi. Oletasid Hillar ja Alo, kelle mõlema meretarvi-duse-taluvuse selleks korra Põhjamere täiesti kattis. ▣

JÄRGNEB...

2003. aasta kevadel läbisin "Jenny VI" kaptenina Kaledoonia kanali Šotimaal ja ületasin ka Põhjamere. Kõik oligi täpselt selline, nagu Kati Murutar oma reisi-päevikute värvikalt kirjeldab: väikesed maalilised viskivabrikud Bunnahabhainis ja Tobermorys, Fort Augustus ja Inverness.

Kapten Kuke kommentest ja harjumustest lugedes tekib soe ja tuttav tunne. Loomulikult magab kapten kui ema vastsündinu kõrval. Meeskonnaliikmete edasi-tagasi käimised kaptenit ei ärata, küll aga iga võõras heli laevas. Nii ärkasin minagi keset ööd Fort Augustuses, kus laev restoranikai ääres seisis, mingi võõra krabina ja välgusähvutuse peale üles.. Enne kui püksid jalga ja ahtritekil tormatud sain, kuulsin sulpsatust ja šotikeelset vandumist. Väl-gukiirusel kargas keegi totakalt naeratav nooruk veest ahtriplatvormile. "I just dropped from the pier," ("Kukkusin lihtsalt kailt alla") jõudis ta mulle öelda ja kadunud ta oligi. Hommikul laeva üle vaadates märkasini targakaarel radarian-teni juures jalajälgi ja taipasin: noormees oli pildistamiseks laeva kõrgeimasse punkti roninud ning seal koos ankrutule ja TV-antenniga 11-kraadisesse vette kukkunud. Väga õnnelik õnnetus, sest tühja sest tulest ja antennist, aga pimesdas külma hoovuse kätte jääda või mitme meetri kõrguselt otse ahtritekil kukkuda poleks sugugi naljakas olnud.

Loch Nessil liikudes oli meil pisut rohkem õnne kui "Marthal": kuulsa Nessi koletise ilmumine on mul lausa dokumenteeritud. Keset Loch Nessi, kus sügavus peaks olema 180 meetrit, juhtis ärev meeskonnaliige Peeter tähelepanu sellele, et kajalood näitab sügavuseks 4-5 meetrit. Seis-kasime mootorid ja Nessie (sest ärgu tulda-gu üt- lema, et see keegi või miski muu võis olla) jäi meie seltsi umbes 15 minutiks, nii et jõudsim e kajaloodi kummalise näidu videolindile jäädvustada.

Põhjamere on alati tormine ja selle ületamine mootorkaatriga on otsekui sõttamine. Ligi 300 meremiili (ca 500 km) halli ja lainetatavat merd, millest võib purjekaga soodsa tuule korral lausa mängeldes üle liuelda, on mootorkaatrile ohtlik väljakutse: kunagi ei saa kindel olla, kas kütust ikka jätkub või mitte. Vähimigi kõrvalekalle kavan-datud kursilt, ootamatu ilmamuutus või mootoririke võib jätta laevukese ulpima in the middle of nowhere, nagu inglased ütlevad; kus ei tööta ei mobiil- ega ka raadioside. Seda üllatavam oli seal ei kusagil näha naftaplatvorme, mille juurest startiv päästelaev uurib igalt möödudjalt, kas kõik on korras, ja on valmis andma ilmselt igasugust abi, sealhulgas ka kütust. Nii pikale teekonnale asudes tuleb end hästi varustada: kaasaskantav satelliittelefon võib reisimehe elu päästa. Ent vaevalt olin kaldal ootajale teinud rahustava kõne, et oleme keset Põhjamere ja kõik on korras, kui mobiiltelefon hakkas saabunud sõnumitest piiksatustega märku andma! Selgus, et naftaplatvormidel on oma GSM-jaamad ja nende lähedal võib tavalise mobiiltelefoniga asju ajada.

Ent midagi ohtlikku peab Põhjamere ületades ikka juhtuma! Sedapuhku sidus madrus Eesti lipu kogemata valepidi vardasse. Aga ehk säästis see äpar-dus meid suurematest hädadest...



Viktor Siilats
Jenny VI kapten
"Jenny VI"-ga Šotimaal Islay saarel
Bunnahabhain Distillery sillal.



Ford S-MAX

FORDID, MIS SUNNIVAD

KUMMALINE VAATEPILT: MEHED, KELLE AUTOALTARIL ON SIIANI RIPPUNUD AINULT "JAAPANLASTE" FOTOD, TULEVAD FORD S-MAXI JA GALAXY ROOLIST NING TUNNISTAVAD MATIALAVERLIKULT: POLE PAHA, SELLINE VÕIKS ENDALGI OLLA.

TEKST TÖNU TRAMM, AUTO BILD FOTOD FORD

Tuleb see nüüd kunagisest Sierra-maaniast, Kõige Enam ARK-is Arvel Oleva automargi tiitlist või millestki muust, kuid siiani on eestlased Fordi lihtsakoeliseks ja rahvalikuks sõiduriistaks pidanud.

Fordi uusimad mudelid S-MAX ja Galaxy on aga hoopis teisest puust: silmatorkavalt elegantsed ja samas sportlikud, esmaklassilise juhitavusega – nagu Fordid ikka – ja väga vaiksed. Autoajakirjanike hinnangud pärast proovisõitu on üksmeelselt heakskiitvad! Tahaks millegi kallal

norida, aga no ei hakka midagi silma...

Kaks autot või üks?

Kevadisel Genfi autonäitusel, kus S-MAXi ja Galaxy tootmisküpsed versioonid esimest korda laiemale publikule esitleti, esitasin Fordi stendis S-MAXi juures seisest väga rumala küsimuse, mille pärast hiljem punastama pidin: "Miks uut Galaxyt väljas ei ole? Pidi nagu olema?" Mulle vastati: "Vaata paremale!"

Tõepoolest, Galaxy! Autod on esmapilgul äravahetamisi sarnased, eriti eestvaates. Samas on sealgi mõned erinevused: S-MAXi miniatuursed udutuled on kõrgemal ja ümmargused, Galaxyil märksa kopsakamad ja pörkeraua alumises servas. Pörkerauadki on erinevad ning peale selle on S-MAXil veidi kitsam iluvõre kui Galaxyil.

Autode tagaostast leiab erinevusi märksa rohkem. Kui S-MAXi tagatulede punane osa on ühtlane lai riba tuledepaneeli alumises servas, siis Galaxyil teeb see ringi ümber suuna- ja tagurdustulede, moodustades pimedas huvitava sõõri. Tagaluugi käepide on S-MAXil numbri-süvendist kõrgemal, Galaxyil aga luugi

alases servas. Silma hakkab seegi, et Galaxy tagaklaas on suurem kui S-MAXil ja nipet-näpet võiks veelgi loetleda. Ent lühidalt: kui eestvaates on neid kahte üsna lihtne segi ajada, siis tagantvaates on tegemist täiesti erinevate autodega.

Kõige rohkem torkavad autode erinevused silma aga küljvaates. Galaxy järsumalt lõppev tagaosa on pikk ja kõrge, S-MAXi katusejoon seevastu madala ja kumer. Galaxy tagaklaas on auto tagaosa paralleelne ehk C-piilar on ühtlane post, aga S-MAXi C-piilar on hoopis kolmnurkne.

Lühidalt ja otse öeldes: kui Galaxy on kandilise tagaosa luksusbuss, siis S-MAX voolujooneline ja sportlik mahtuniveraal. Viimase sportlikke geene rõhutavad tuulutusavad esirataste koopaservas – nagu pesuehtne ralliauto.

Sisemus nagu kaksikutel

Reisijatele, kes on otsustanud end kolmandale istmerekale mahutada, pakub Galaxy S-MAXist pikem ja ruumikam tagaosa rohkem nii põlve- kui ka pearuumi.

Esimeses ja teises reas istudes aga



Ford Galaxy

USKU VAHETAMA

autodel mingit vahet ei märkagi. Ja õieti võiks siinkohal sisemuses silma hakanud erinevuste loetlemisele joone alla tõmmata. Armatuurlaud, juhi töökohad ja kõik muugi on identsed ning kui rooli taha istuda, ei saa arugi, kumma autoga tegemist. Vaid üle armatuurlaua ulatuv iluliist on S-MAXil sportlikult metalne, Galaxy aga imiteerib puitu. Osa Galaxy 31st salongi panipaigast on paigutatud piki salongi lage jooksvasse konsooli, kuhu on mugav susata igasugu pisemaid vidinaid.

Fordi disaineritel ja inseneridel on õnnestunud luua soliidne, mugav ja praktiline interjäär. Ruumi on igal istmel lahedalt, ehkki kolmandast istmest on kasu vaid siis, kui hädasti vaja autosse võimalikult suur seltskond mahutada. Õnneks saab teise rea istmeid ükshaaval pikisuunas nihutada ning vähemalt Galaxy pakub hädaabi tunduvalt inimsõbralikumalt kui enamik konkurente.

Võimsad mootorid

Sportliku S-MAXi kroonijuveel on Focus ST kapoti alt tuttav algselt Volvot pärit

2,5-liitrine viiesilindriline turbomootor võimsusega 220 hobujõudu. Loomulikult ei tee see mootor kogukast S-MAXist sama-sugust maanteemürsku kui Focus ST, kuid liigutab ometi autot mahtuniversaali kohta erakordselt nobedalt. Paigaltstartist saavutab S-MAX sajakilomeetrise tunnikiruse kõigest 7,9 sekundiga.

Jõuallika suurim pöördemoment ulatub 320 njuutonmeetriini. Seejuures algab maksimaalne pöördemoment juba 1500 pöörde juurest minutis ja ulatub kuni 4800 pöördeni. Mootori dünaamikagraafiku momendikõverat või pigem küll sirget vaadates võiks eeldada, et tegemist on diisel-, mitte bensiinimootoriga.

Väiksemate nõudmistega ostjale pakutakse nii Galaxy kui ka S-MAXi kapoti alla kaheliitrise töömahuga 145-hobujõulist bensiinimootorit, aga valida võib ka kaheliitrise TDCi-diiselmootori võimsusega 143 hobujõudu.

Esialgul on uued mahtuniversaalid saadaval viie- või kuuekäigulise manuaalkäigukastiga, aga õige pea lisandub valikusse kuueastmeline automaatkäigukast.

Galaxy ja S-MAX on maailma esimesed mahtuniversaalid, millele pakutakse mitut autosõitu mugavamaks ja turvalisemaks muutvat lahendust, näiteks adaptiivset kiirusehoidjat ja aktiivvedrustust. Mingeid ilmaimesid mudelipaari kapoti alt ega sõitjateruumist ei leia, ent siiski on kindel, et tehnoloogiliselt on need kaks kõige täiuslikumat Fordi, mis iial tehtud.

Ah jaa, hind.

Pärast autoga tutvumist tekib kahtlus, et küllap sinna hinnasildile mingi astronoomiline number kirjutatakse. Aga võta näpust. Näiteks S-MAX on sama mootori ja varustusega Mondeo universaalmuudelidest vaid umbes viis protsenti kallim, Galaxy maksab õige pisut kallim. S-MAXi hind algab 365 000 kroonist, Eesti müügisalongidesse peaks auto jõudma juuni teisel poolel.

Galaxy laseb ennast veidi kauem oodata, aga juuli lõpus või hiljemalt augusti alguses peaks seegi mudel kohal olema. Galaxy hind algab 409 000 kroonist. **LISAINFO: www.ford.ee**





NAISED TORMIS

AGNES NÕU ON KOOLITUSFIRMA A-MIKS OÜ ETTEVÕTTESISESE INFOJUHTIMISE KOOLITUSTREENER JA TEGELNUD KOOLITUSEGA JUBA KUUS AASTAT. LISAKS ON AGNES AVAMEREREGATI "PIIRIST PIIRINI" PEAORGANISAATOR JA "SANTA MARIA" NAISKONNA LIIGE. TALVEL TÕMBAB AGNES AGA IGAL VABAL HETKEL KIIVRI PÄHE JA KIHUTAB MOOTORSAANIL SÕPRADEGA VÕIDU.

TEKST AGNES NÕU FOTOD JAAN KÜNNAP



Purjejahi “Santa Maria” naiskonna töö eelmise purjetamishooaja alguses kokku soov hakata purjetama uuel Eestis ehitatud jahil. Paraku pidime siis veel leppima teiste purjekatega, sest oma aluse saime kätte alles sügisel. Kõige kodusemaks sai suvega Mereakadeemia suur “Vesta”. Jahil, mis on teadajate inimeste sõnul vana nagu maakera, panime oma oskused proovile ka Eesti meistrivõistluste raames sõidetud Muhu Väina regatil. Sellest sõidust on meelde jäänud nii mõnedki hullud ja huvitavad seigad.

Avastan end pea alaspidi kajuti ülemises kois ja võiksin kihla vedada, et minu pea on kindlalt allpool veepiiri. Püüan vaid mõne minutiga puhkenud tormis segamini paisatud kottide ja riiete alt päästeveste kätte saada. Tekilt saadetakse või õigemini kallatakse kajutisse alla võetud esipuri, millega tuleb kaasa korralik sahmakas vett.

Miks ma siin rabelen?! Oleks ju võinud selleks päevaks kaldale jääda! Keegi karjub läbi tormi, et saadaksin tekile väiksema esipurje. Aga ma ei saa seda praegu kohe kuidagi kätte, sest minu jalad on taeva poole ja ma ei suuda selle äsja sissesadanud vettinud purje all ennast ümbergi keerata! Kuidas ma ennast veel võõri teise purje järele saaksin hiivata?!

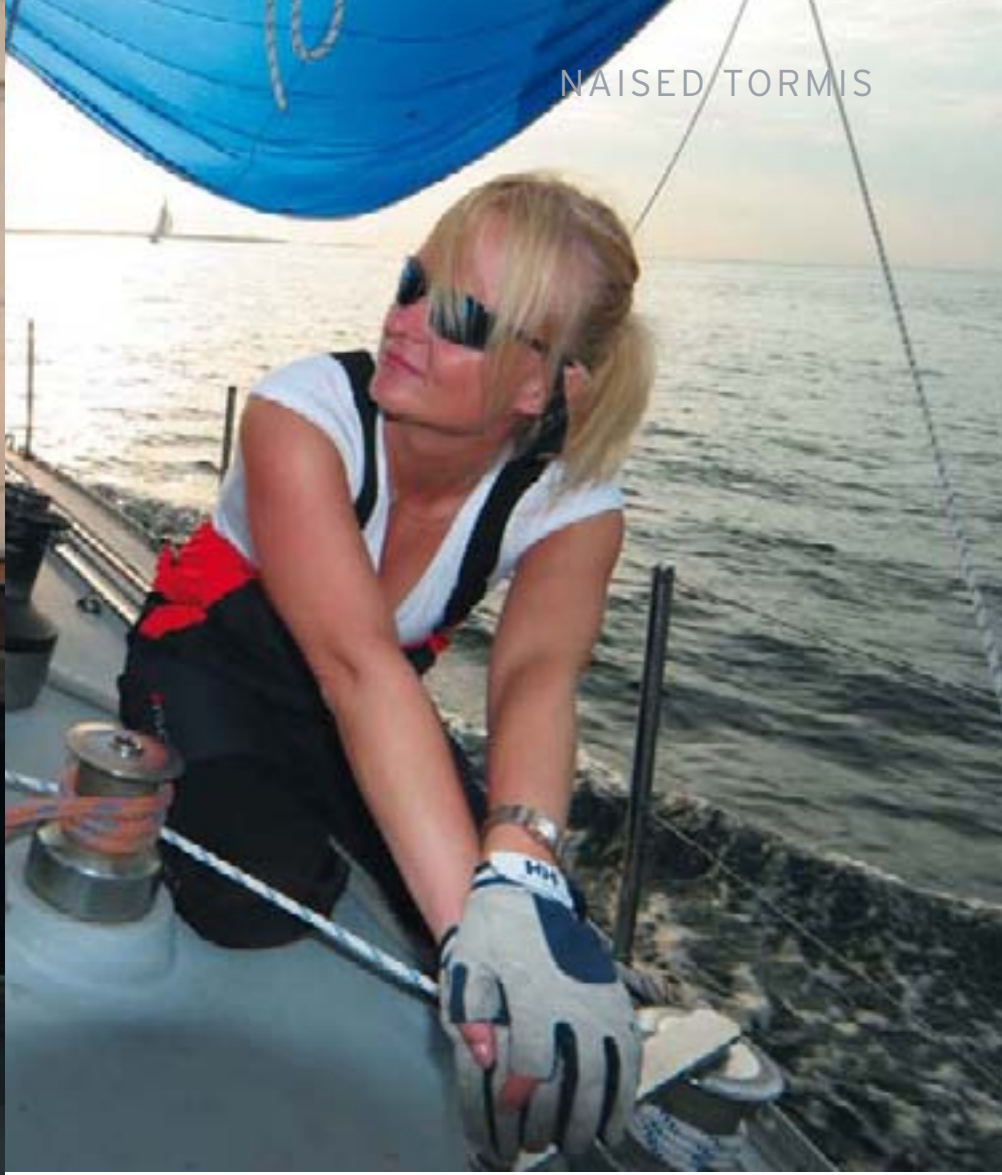
Pagana päästevestid, miks need kõige alla on jäänud!

Saaks ennast kuidagi ringi keerata, oleks võimalik end ülespoole lükata ning jõuaks tekile. Siis peaks vist ka jope selga panema. Või mis mõtet sellelgi oleks: nagunii olen juba läbimärg.

Mõned minutid tagasi keetsin kartuleid ja segasin “Vesta spetsiaalset”. Kui kokkamist alustasin, oli väljas ilus purjetamisilm paraja tuule ja päikesepaistega. Taamal paistsid küll esimesed mustad pilved, kuid ei või ju iial aimata, kas need tulevad üles või vajuvad ära.

Ent siis hakkas pliit järjest rohkem kõikumama ja kui ma proovisin kartulitelt vett valama hakata, osutus see väga keeruliseks ettevõtmiseks. Proovisin auravate kartulitega tekile ronida, kuid enam ei olnud võimalik aru saada, mis pidi ja millise nurga all potti hoidma peaks, et mõni kartul ka naiskonnani jõuaks. Veendunult, et olen ilusa ilma koos kartulitega ära keetnud, taandusin kajutisse, et lõunasöök pottide-pannidega kappi sulgeda. Igal juhul lihtsam kui pärast kartulitega võidu mööda kajutit libiseda.

Nii! Jalad ees, suudan ma koos vestidega märja purje alt kuidagi välja roomata. Keegi pistab läbi vihmavalingu pea kajutiluugi vahele ja palub kusagilt jope otsida. Ei! Ma ei rooma enam sinna alla, sest nüüd on juba hilja jopesid igatsema hakata. Olen isekas? Võimalik. Aga kõikumine



ajab juba kergelt iiveldama ja sellises otsekui kaaluta olekus märja purje all tuhnimine tundub väga-väga vastikuna. Õnneks märkan soovitud jopet ja haaran selle kaenlasest. Ronin tekile ja tunnen, kuidas iiveldus hetkega kaob.

Jahi tekk on ühtlase veekihi all. Kogu naiskond on

“VASTUOLULISED HOBID, AGA TEGELEN JUST SELLEGA, MIS MULLE TÕELISELT MEELDIB,” ISELOOMUSTAB AGNES OMA VABA AJA VEETMIST.

tegevuses: kes vahetab lõpuks tekile toimetatud esipurje, kes püüab midagi järele anda, kes mõnda otsa peale tõmmata. Kapten ei jaksa tuulevihinast ja vihmavalinutest üle karjuda ning naised püüavad käsklusi tema huultelt lugeda. Taevas ja meri on ühte värvi, seda sinakashalli massi ilmestavad vaid välgusähvatused. Teisi jahte ei ole näha, kuigi enne tormi puhkemist olime kuuetele purjekale päris lähedal. Mõne tunni pärast hakkab vihm vaibuma ja tuuleiilid nõrgenema. Jääb vaid suur laisk laine, mis kannab meid pigem tagasi kui edasi. Valame purjekingadest vett ja püüame end ülearu mitte

liigutada, sest veekindlaid riideid ei jõudnud keegi selga tõmmata ning nüüd ei jaksa õieti käsigi liigutada.

Mis nüüd? Prooviks spinnakeri või sööks enne? Kogu naiskond valmistub spinni üles tõmbama ja mina proovin lahti harutada puhitud spinnisooti. See ei taha aga kuidagi sõna kuulata ja tulemuseks on õudne pusa. Ei saa olla selline koba!

Õnneks osutub naiskonnakaaslane täpselt sama edukaks, aga see õnn õnnelikumaks ei tee. Kui me niimoodi edasi soperdame, ei saa me seda spinni ööseks ka üles. Sunnin ennast nobedamalt liigutama. Saamegi spinnakeri üles ja tähistame seda kiire pidusöögiga, mis koosneb suuresti kartulitest, soolast ja mõnest kurgiviilust. Peale lonks rummi ja tundub, et seekord jääme ellu - võiks isegi öelda, et saime hakkama!

Selliseid olukordi ei ole merel sageli, aga need jäävad meelde. Kindlasti saime ühe kogemuse võrra rikkamaks. Järgmisel hommikul kella kuue ajal sadamasse jõudes tänasime kõik pühalikult emakest “Vestat”, kes meid taas õnnelikult kohale toimetas.

Mehed, kes meile sildumisel abikäe ulatasid, ei jõudnud aga ära imestada, kuidas meie küüned terveks jäid. See suvi aga ilmselt tervete küüntega ei lõpe, sest “Santa Maria” on lõpuks vees ja võistlusvaimu topelt. ▣



Keskmine kütusekulu 8,2 -13,5 l/100 km; heitmed CO₂ 217-322 g/km

UUEENENUD VOLVO XC90 -VAOSHOITULT JÕULINE

VOLVO XC90 ON NÜÜD LIHVI JUURDE SAANUD. TEMA TÄIUSTATUD VORMID NING PEENHÄALESTUSE LÄBINUD SISE- JA VÄLISDETAILID JÄTKAVAD VOLVO SKANDINAAVIALIKKU DISAINIKEELT. TÄIESTI UUS VOLVO 3,2 LIITRINE VABALTHINGAV 6-SILINDRILINE MOOTOR VIIB JÕULISELT AGA SÄÄSTLIKULT EDASI 238 HOBUSE JÕUGA. ACTIVE BI-XENON KURVISUUNDA PÕÕRAVAD ESITULED, BLIS PIMEALA HOIATUSSÜSTEEM JA TAGURDAMISRADAR LISAVAD TURVATUNNET ÜHELE MAAILMA OHUTUIMALE MAASTURILE. **UUEENENUD 2007. MUDELAASTA VOLVO XC90 NÜÜD INFO-AUTO MÜÜGISALONGIDES.**





VOLVO OCEAN RACE – VÕISTLUS VAPRATELE

JUUNIS LÖPPES ÜMBERMAAILMAREGATT VOLVO OCEAN RACE 2005-2006. NAVIGAATORI EELMISES NUMBRIS AJASIME JUTTU PURJETAJA ALO VOLMERIGA, KES SÕITIS SELLE REGATI, TOONA KÜLL WHITEBREADI NIME ALL PEETUD, KAASA 15 AASTAT TAGASI. VOLMER RÄAKIS RASKETEST VÕISTLUSTINGIMUSTEST, MILLES PÜÜTI ÜLETADA ISEENNAST JA KONKURENTE. KAS AASTATE JOOKSUL ON VÕISTLUSOLUD KERGEMAKS MUUTUNUD?

TEKST VOLVO, HELEN RAIEND FOTOD VOLVOOCEANRACE.ORG

KOKKUPAKITUD ELU: ISIKLIK HAMBHARI ON LUBATUD. Kümme inimest surutakse nädalateks 21,5 meetri pikkusesse jahti. Ilma isiklike asjadeta. Ilma privaatsuset. Ilma milletagi, mis kasvõi meenutaks mugavust.

“Sa keskendud ühele asjale – purjetamisele,” ütleb elukutseline purjetaja Gurra Krantz. “Kõik muu tuleb unustada.”

Kolmekümne aasta jooksul on Gurra Krantz teinud kaasa neli ümbermaailmareisi, sõitnud läbi Whitebeadi regati ja Volvo Ocean Race'i. Tema sõnul on Volvo Ocean Race väljakutse: ei rohkem, ei vähem. “Meeskonnal, kes selle väljakutse vastu võtab, on ainult üks eesmärk: võit.”

Iga päev vaheldub töö tekil ootamise ja puhkamisega. Vahikord kestab tavaliselt neli tundi, kuid see võib ka pikemaks venida. Parematel päevadel võivad pardalolijad saada kuus tundi puhkust, aga rasketes olukordades ei pruugi kellelgi puhkamiseks mahti jääda. Ja isegi magades aitavad sõitjad purjekat juhtida, heites aluse tasakaalustamiseks tuulepoolse külje koikudesse. Meeskonnaliikmed, kes ei ole parasjagu vahis ega puhka, on ootel. Täisvarustuses istuvad nad kitsas, pimedas ja niiskes kajutis, mis on korruga elutuba, magamistuba ja kambüüs. Lisaks kümnele koikudele on kitsukesse ruumi pressitud purjed, navigatsiooni- ja sidepidamisvahendid, kaamerad, õmblusmasin, varuosad, veepuhastusmasin ja meeskonna toidutagavara.

Magamisasemeid on vähem kui meeskonnaliikmeid, isegi magamiskotid ei ole isiklikud. Ainus koht, kus saab korrakski omaette olla, on tualett. Jahtidel VO70 on tualett kajutist eraldatud veekindla seina ja ukse või kardinatega; eelmisel regatil sõideti aga jahtidel, mille tualettuum oli avatud.

Dušši, vannitoast rääkimata, laeval ei ole: pesemiseks kasutatakse märga rätikut. Purjetajad on valmis võidu nimel jätma tahaplaanile kõik muu, ka isikliku hügieeni.

Hambahari on igapähele siiski enda oma.

ÜKS PAAR ALUSPESU ETAPI KOHTA. Purjetajate riietus muutub iga aastaga paremaks, ent ometi ei vasta see tingimustele, milles Volvo Ocean Race'il võistelda tuleb. “Riietus on palju paremaks muutunud,” möönab Gurra Krantz. “Kuid olgu see nii hea kui tahes, ei kaitse see ometi loodusjõudude eest.” Varem tehti vettupidavaid rõivaid mittepoores materjalist. Need olid küll veekindlad ja vastupidavad, kuid ei lasknud õhku läbi ning muutusid kiiresti seestpoolt niiskeks. Seetõttu pidid purjetajad aeg-ajalt end tuulutama.

Moodsad veekindlad materjalid saavad tänu rõhuvahelale ka niiskusest jagu: niiskus piltlikult õeldes imetakse riie alt välja. Üks tuntumaid veekindlaid kangaid on Gore-Tex, mille turulejõudmine oli rõivatööstuses otsekui pisike revolutsioon. Gore-Tex on kolmekihiline ja keskmine kiht töötab nagu membraan, mistõttu sellest materjalist rõivad hingavad kõige paremini. Lisaks kangaste täiustamisele arendavad rõivadisainerid ka mitmesuguseid rõivadetaile, näiteks kapuutse, tõmblukke ja varrukamansette. Veekindel kummikaelus ja kummimansetid hoiavad purjetajaid kuivana ka paduvihmas.

“Kummikaelus on nutikas lahendus,” kiidab Gurra Krantz. “Kuid purjetajate riided saavad märjaks nii väljast kui ka seest ja siis ei ole



kummikaelusest kasu. Tuleb lihtsalt leppida tőigaga, et purjetamine on m鋅rg ala. Kuivem kui varem, aga ikkagi m鋅rg.”

Meeskond j鋅rgib riietusel kolme kihi pőhimőtet. Kőige all on kunstkiust pesu, mis niiskuse kehast eemale juhib. Teine kiht peab kandjat soojas hoidma, kuid samuti niiskust kehast eemale juhtima. Mis materjalist teise kihi riideid kantakse, oleneb ilmast; enamasti on need valmistatud fliisist.

Kolmas kiht peab olema vettpidav. Mis materjalist pealisriideid kantakse, oleneb nii ilmast kui ka sellest, mis rolli nende kandja laeval t鋅idab. N鋅iteks vőőriteki meeskonna riiete veekindlad kaelused kaitsevad neid pidevalt üle reelingu pritsiva vee eest. Rőivastel ei ole lukku ja see tőmmatakse selga üle pea. Seevastu tőőrimees, kes suurt ringi ei liigu, saab kanda pikemat lukuga jakki.

Kuid olenemata sellest, mis tőőd keegi laeval teeb, kannab tal kindlasti Gore-Texist aluspesu, sokke ja p鋅astevesti ning jalas samast materjalist saapaid. Sokke on igal meeskonnaliikmel mitu paari, aluspesu aga vaid üks paar.

Vahetusriided lisavad kaalu ja vőtavad ruumi, selgitab Gurra Krantz. “Ei pea olema ilus ja puhas, oluline on pėsida kuiv ja soe, et m鋅rgades oludes vastu pidada “

SŐŐ ROHKEM JA KAOTA KAALU. Jahtide VO70 meeskonnad sőővad jahi pardal kaks korda rohkem kui kuival maal, ometi vőtavad nad kaalus alla. Kaaluj鋅lgija unistusel on lihtne pőhjus: energiat kulub kaks korda rohkem kui toit annab. Vőistlus on tohutult pingeline. Purjetamine on esikohal, kőik muu teisej鋅rguline. Meeskonnad vaikivad mőnikord maha vigastused ja haigused, et mitte konkurentidele nőrka kohta reeta. Eelmisel regatil murdis Grant Dalton Amer Sports One'i pardal pautimise ajal mitu ribi, kuid keegi ei teatanud sellest korraldajatele.

Seda, mida meeskonnad regati ajal l鋅bi elavad, pőūitakse pidevalt mőőta ja analüüsida. N鋅iteks eelmisel aastal mőődeti SEBi meeskonna stressitaset, t鋅navu salvestatakse lainete liikumine. Kogutud andmete pőhjal uuritakse pideva liikumise mőju inimese kehale.

Ilmselt ei ole gravitatsioonijőud sőgavas vees sőttes VO70 pardal nii tugevad, et aju kahjustada, kőll aga kurnavad need lihaseid, kőhresid ja kudesid.

Volvo Ocean Race'i korraldajad teevad kőik endast oleneva, et vőistlejate vigastusi ennetada. Igale meeskonnale on antud meditsiiniline kaart, kuhu tuleb m鋅rkida eelmise regati ajal tekkinud terviseprobleemid ja vigastused. Kőiki vőistlejaid őpetatakse vőistluseks valmistuma ning vőistluse ajal toituma, riietuma ja isegi magama.

Kőige sagedamini saadakse viga vales asendis tőőtades ja sőūia tehes. Tundide kaupa peaaegu liikumatult seisvad tőőrimehed kannav

tavad őla- ja randmevalu, tekiabilised teevad vintse v鋅ndates seljale liiga. Tavaliste terviseh鋅dade loetelust leiab veel nihestused, nahaprobleemid, kőhukinnisuse ja hemorroidid.

Kui meeskond taas maale jőuab, antakse neile etapi sihtpunkti sőtutatud liikuvast kliinikus esmaabi. Kes vajab edasist ravi, saadetakse kohalike arstide juurde.

Paljust h鋅dadest saavad purjetajad aga ise vőtutu. Kőik vőistlejad on l鋅binud merel elluj鋅amise kursused, kus őpetatakse ka esmaabi andmist. Lisaks on igal jahil kaks inimest saanud pőhjalikuma meditsiinilise ettevalmistuse: nad oskavad őmmelda haavu, paigaldada lahaseid ja kipsi, veeni sőtstida, hingamisteid avada ning saavad koguni hambaaugu ajutise t鋅itmisega hakkama.

Vőistlusjahil on kolm eriv鋅rvilist esmaabikotti. V鋅ikeses oranžis kotis on antibiootikumid ja haavaravivahendid, keskmise suurusega kollases kotis kips ja mőned sagedamini vajaminevad ravimid. Lisaks on pardal üks suur hall kott, mis avatakse ainult kőige tőisemate őnnestuste korral. Selles on n鋅iteks kotikesed vereplasmaga ja 21 liitrit füsiooloogilist lahust, mis katab ũhe inimese n鋅dalase toitainetevajaduse.

8000 KALORIT PĀEVAS – KŐIK KŐLMKUIVATATUD. Jahi VO70 meeskond sőőb palju ja tihti, sőūia tehakse laeval peaaegu kogu aeg. Loomulikult ei serveerita merel eksootilisi hőrgutisi: kogu toit on kőlmkuivatatud.

“Kaetud laud annab sulle korraks aega mőtteid koguda. Seej鋅rel sa lihtsalt kőhveldata oma taldriku tőhjaks,” r鋅gib Gurra Krantz.

Jahis on kahe pőletiga gaasipliit, toitu hoitakse suurtes kottides. ũhest kotit鋅iest kőlmkuivatatud sőőgist j鋅tkub kogu meeskonnale. Sőūia teevad ootel olevad meeskonnaliikmed, kes parajasti ei puhka ega tőőta tekil.

Toiduvalmistamine algab sellest, et kőlmutatud toiduained panakse likku. Kui toitu korralikult ei leotata, hakkab see hiljem kehavedelikke imema ning pőhjustab vedelikukaotust ja kőhukrampe. J鋅rgmine ootemeeskond keedab toidu valmis ja paneb taldrikule. Sőővad need, kellele selleks parajasti aega on; teised peavad lootma, et nende taldrikutais maha ei jahtu. Nőudepesu j鋅ab kolmanda ootemeeskonna hooleks.

Mőned road on populaarsemad kui teised. “N鋅iteks loomalihest tillikastmes tődined ũsna kiiresti,” r鋅gib Gurra Krantz. “Ja kőlmkuivatatud chili con carne maitseb nagu tuhk. Loovutad meeleldi oma portsu kaaslastele.”

Hommikusőőgiks on maisihelbed vői piimapulbriga valmistatud puder. Sőőgikordade vahel sőūiakse šokolaadi ja jőubatootne, aga ka vitamiine, mineraale ja antioksidante. Juuakse lahustuvat kohvi, kakaod ja teed. Pardal on ka energiapulber, mida segatakse joogi vői jogurti valmistamiseks kőlma veega.

Iga paadi menőū on erinev ja selle koostamisel on abiks toitumisspetsialist. Enne kui menőū sobivaks tunnistatakse, proovib meeskond kőik toidud 鋅ra. “Igaũks sellest reeglist kinni ei pea,” nendib Gurra Krantz. “1989–1990. aasta regatil oli Charles Jourdanil kaasas ainult pasta ja toiduőli kaasas. See vőis pisut ũksluiseks muutuda. Ja t鋅navu vőtis Pirates of the Carribeani meeskond lisaks kőlmutatud toidule kaasa parmesani juustu.”

Joogiveeks tarvitatakse masinaga magestatud merevett, lisaks on pardal 50-liitrine veetagavara ja eraldi tagavarad p鋅aste parvedes.

Kui laev mingil pőhjusel toppama j鋅ab ja toitu nappima hakkab, l鋅hevad k鋅iku h鋅davarud – vģa t鋅pne nimetus, sest kőhtu ei saa sellest keegi t鋅is.

“Kui tuul on nőrķ, muutub laeva kaal vģa oluliseks ja siis on hea, kui pardal on vőimalikult vģhe toidukraami. Tugeva tuulega on vastu-pidi: suured toiduvarud on kasulik lisaraskus,” seletab Gurra Krantz.

Volvo Ocean Race'i l鋅bimine on pehmelt őeldes pingutav. ũks



meeskonnaliige vajab päevas keskmiselt 5500 kalorit, kuid kõige raskematel etappidel tuleb süüa kuni 8000 kalorit päevas. Ent kui inimene on stressis ja toitub nigelalt, hakkavad lihaskoed rasvuma.

“Kaalukaotus on suur. 1997. aastal kaotasin iga etapiga mitu kilo,” räägib Gurra Krantz. “Organism annab alla. Kodust lahkud nagu gladiaator, aga tagasi tuled nagu diivaniehe.”

INTENSIVNE STRESS ILMA PÜSIVATE KAHJUSTUSTETA. Tänavusel regatil käib kõik kiiremini kui varasematel aastatel. Kui 2001–2002. aasta Volvo Ocean Race kestis üheksa kuud, siis tänavu saadakse hakkama seitsmega.

“Meditsiinilisest vaatevinklist on tänavune regatt palju koormavam”, on stressiteadlane Hans Bäck veendunud. “Eelmine kord oli meeskonnas 12 liiget, seekord sõidavad kümme inimest kümme jalga pikema jahiga – see muudab palju.”

Eelmsel regatil korraldas Hans Bäck SEBi jahil stressiuuringu. Kaksteist meeskonnaliiget andsid sülje- ja vereproove nii merel kui ka sadamas. Proovides mõõdeti bioloogiliste stressimarkerite kortisooli ja veresuhkru kontsentratsiooni. Mõõdeti ka testosteroonitaset, mis annab aimu keha taastumisvõimetest.

“Juba võistluse alguses oli meeskonnaliikmete kortisoolitase ma-

dal,” räägib Hans Bäck. “Neil olid tõsised tüürimisprobleemid ja nad ei saanud piisavalt puhata, stressile viitas ka veresuhkru analüüs.”

Bäcki uuring näitas, et kõige rohkem vaimset stressi põhjustasid lõunapoolkeral sõidetud etapid. Selles pole ka midagi imelikku, sest võistlustee viib jahid Antarktika rannikule, kus on suur oht jäämäega kokku põrgata. Eriti ohtlikud on väikesed jäämäed, sest neid pole radaril näha ja öösiti peavad meeskonnaliikmed prožektorite valgel võõris vahti pidama.

Ohtude vähendamiseks viidi tänavuse Volvo Ocean Race’i marsruut rohkem põhja poole, kus tuul ei ole nii tugev, jäämägesid on vähem ning võistlejad peavad lühemat aega arktilist temperatuuri taluma.

Uuringu kõige jahmatavam tulemus oli aga see, kui kiiresti meeskonnaliikmete näidud normaliseerusid: intensiivne stress ei tekitanud püsivaid kahjustusi. “Kui me Riosse jõudsime, olid kortisooligraafikud täiesti sirged: meestel ei olnud üldse energiat. Kuid kolme sadamas veedetud nädalaga saadi kõik näidud, ka testosteroonitase ja veresuhkur, jälle normi.”

“Need on professionaalsed purjetajad, nad on tippsportlased,” selgitab Hans Bäck seda fenomeni. “Et Volvo Ocean Race’il toime tulla, peab nii vaimselt kui füüsiliselt üliheas vormis olema.” ▣

VAATA KA VOLVOOCEANRACE.ORG



Dramaatilised sündmused avamereregati seitsmendal etapil, teekonnal üle Atlandi ookeani, jätkusid paar päeva hiljem. Volvo Ocean Race 2005 - 2006 edetabelis kolmandat kohta hoidnud jahi movistar meeskond otsustas pärast ööpäev läbi kestnud võitlust laeva tungiva vee ja kiiluprobleemidega laevalt lahkuda. Jahi kapten Bouwe Bekking räägib: "Hommikul alust üle vaadates selgus, et veeleke oli öösel suurenenud ja me pidime tööle panema teise avariipumba. Olukord oli väga tõsine. Olime kerge tuulega 24 tundi vastu pidanud, aga ilmaennustus lubas lähiajaks tormituult kiirusega kuni 50 sõlme."

Laevalt lahkumise hetkeks loksus kiil nii kõvasti, et ähvardas iga hetk küljest kukkuda. Seepeale oleks laev kohe ümber läinud.

"Otsus laev hüljata oli minu elu üks ras-

kemaid otsuseid, aga ma sain aru, et selleks korraks on sõit läbi," tõdeb kapten.

Meeskond võttis kaasa toidu ja isiklikud esemed ning lahkus laevalt päästepaadiga. movistar jäeti maha töötava generaatoriga ja sisselülitatud kommunikatsioonisüsteemiga Sat C, et jälgida aluse asukohta nii kaua kui võimalik.

movistari kümneliikmelise meeskonna võttis pardale ABN AMRO TWO, mille meeskond paar päeva varem traagilises õnnetuses meeskonnakaaslase kaotas.

"Oleme ABN AMRO TWO meeskonnale väga tänulikud," kinnitab Bouwe Bekking. "Me mõistame, et tagasipöördumine oli nende jaoks raske, aga ehk lohutab neid teadmine, et nad päästsid 10 inimest. Laeva võib uue osta, aga elusid ei asenda miski"



Veidi enne ajakirja trükkiminekut tuli kurb uudis: merel hukkus Volvo Ocean Race'il võistleva jahi ABN AMRO TWO meeskonnaliige, hollandlane Hans Horrevoets.

Horrevoets püüdis parajasti kinnitada spinnakeri, kui tugev laine ta üle parda viis. Meeskond pööras jahi ümber, määras Horrevoetsi asukoha ja tõmbas ta pardale, kuid elustamiskatsed jäid tagajärjetuks.

Õnnetus juhtus 1300 meremiili kaugusel Inglismaa rannikust, õnnetushetkel oli tuule kiirus 30 sõlme ja lainete kõrgus viis meetrit.

32-aastane kogenud purjetaja Hans Horrevoets oli ABN AMRO TWO vanim meeskonnaliige. Ta oli abielus ja tütre isa.

Horrevoets jõudis võistelda paljudel suuritel regattidel, sealhulgas 1997-1998. aastal Volvo Ocean Race'i eelkäijal, ümbermaailma-regatil Whitbread.

Ta oli ABN AMRO TWO pardal ka tänavu 11. jaanuaril, kui alus purustas ühekereliste purjekate kiirusrekordi, läbides 24 tunniga teel Kaplinnast Melbourne'i 563 miili.

Horrevoets oli meeskonda noori purjetajaid värbava komisjoni liige. ABN AMRO TWO pardal oli ta üks viiest professionaalselt purjetajast, lisaks kuulus meeskonda kuus tema enda valitud noort võistlejat.

PERE JÄÄGITU TOETUS AITAB TIPPU MURDA

EESTI PARIMA ZOOM⁸-KLASSI PURJETAJA STEN-MARK BACHMANNI VANEMAD ON POJALE LOONUD IDEAALILÄHEDASED TINGIMUSED, ET PRAEGU 14-AASTANE NOORMEES KÜMNE AASTA PÄRAST OLÜMPIAMÄNGUDELT MEDALIGA NAASEKS.

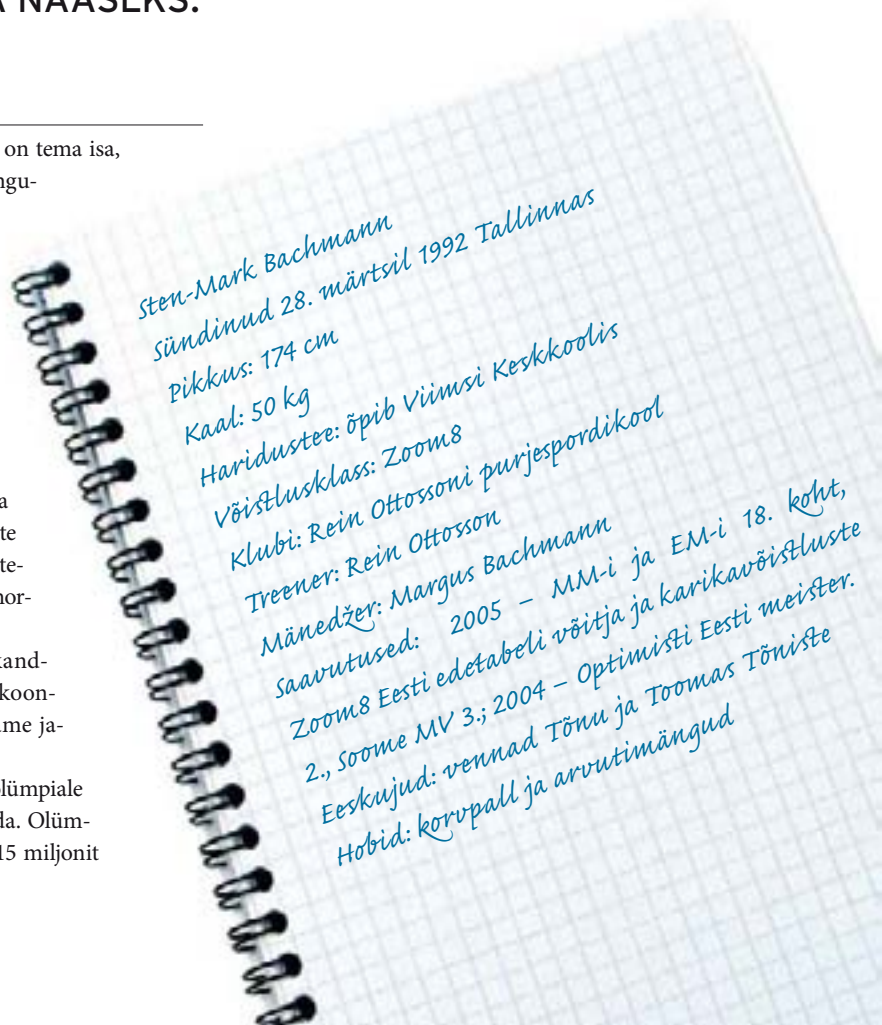
TEKST ANDRES KALVIK FOTOD SVEN TUPITS

Nii nagu vormelisõitja Marko Asmeri suurimaks abimeheks on tema isa, on ka Sten-Marki kõige rohkem aidanud isa Margus. Et treeningu- test oleks võimalikult palju kasu, söidab papa-Bachmann tihti kaatriga poja paadi kõrval, et näpunäiteid jagada. Meelelahutusüritusi korraldava perefirma MB Show Services juhtimise kõrval lasub Margus Bachmanni õlgadel ka poja poole miljoni kroonini küündiva hooajaeelarve kokkuajamise kohutus. Ent mees ei põlga koormat raskeks. “Sügisel ja talvel tegelen rohkem firma asjadega ja suvel, kui Sten-Mark võistleb, saan töö kõrvalt rohkem aega näpistada,” selgitab Margus Bachmann asjade korraldust.

Võimalusel käib Sten-Markile võistlustel kaasa elamas ka ema Marina, kuid suurem osa tema ajast kulub väiksemate laste kantseldamisele. Sten-Markist neli aastat noorem Steina-Marta tegeleb venna eeskujul teist aastat purjetamisega, kaheaastane Thor-Mark ja kümnekuine Jon-Mark aga alles avastavad maailma.

Sport pole võõras ka neiu põlves perekonnanime Vahi kandnud pereemale: kunagi kuulus ta N. Liidu laskesuusatamiskondisse ja nüüd tegeleb hobikorras surfamisega. “Kunagi saame ja hivoistkonna välja panna,” muigab pereisa Margus.

Sten-Marki eesmärk on pääseda 2012. aastal Londoni olümpiale ja neli aastat hiljem praegu veel teadmata kohas medal teenida. Olümpiamedal läheb Margus Bachmanni hinnangul maksma 10-15 miljonit krooni, kuid ta on valmis tegema kõik, et poja unistus täituks.





SÕIDAB SINIMUSTVALGE PAADIGA. Purjetamisega tegi Sten-Mark esimest korda tutvust kuueaastaselt oma prima sõbra eeskujul. “Alguses ei saanud ma asjale pihta ja olin viimaste seas,” meenutab Sten-Mark. “Üksi merele minnes kartsin vette kukkuda ja uppuda. Ent kui olin paar korda vette kukkunud – aga mitte uppunud –, õppisin seda võtma kui paratamatust. Ikka juhtub. Nüüd pakub merel seilamine naudingut. Arusaamine, et purjetamine meeldib mulle ja ma saan sellega hakkama, tuli kaks aastat tagasi, kui pälvisin Roomas saare meistrivõistlustel noorte arvestuses esikoha.”

Pojale varustust hankides pole Margus Bachmann raha kokku hoidnud. Kui Sten-Mark veel Optimist-klassis võistles, hankis isa talle paadi otse Winneri tehastest Taanis – tipp-tasemel sõiduvahend oli toona Eestis tõeline haruldus. “Tipp-tasemel varustus annab enesekindlust ja paneb esikoha eest pingutama, sest konkurentidele allajäämist ei saa viletsa varustuse kaela ajada,” põhjendab Margus suurt väljaminekut.

Mullu, kui Sten-Mark kolis Optimistist klassi Zoom⁸, ei teinud isa samuti järeleandmisi: poeg sai enda käsutusse põhjanaabrite juures eritellimisel kokku pandud sinimustvalge paadi. Rein Ottossoni purjespordikooli eest võistlev Sten-Mark sõidab selle hooaja lõpuni kindlasti klassis Zoom⁸. Järgmisel aastal tuleb aga ehk taas klassi vahetada, sest noormees sõna otseses mõttes kasvab paadist välja: kui purjetaja kaalub rohkem kui 50-55 kilo, on kergematel konkurentidel suur eelis. “Meie eesmärk on jõuda olümpiaklassi. Kõige paremini sobib Laser, mis on maailma üks populaarsemaid paadiklasse,” vaatab Margus poja tulevikku.

ÕPINGUD JÄTKUVAD AUSTRALIAS VÕI UUS-MEREMAAL. Kuigi Sten-Mark läheb sobiva ilma korral vee peale nii tihti kui võimalik, ei sega tihe ajakava õppimist. Tunnistusel on viite sekka eksinud vaid mõni üksik neli. “Ma ei õpi peaaegu üldse,” kinnitab aga Sten-Mark, kellele valmistavad vahel raskusi eesti keel ja matemaatika.

“Et hästi sporti teha, peab hästi õppima. Kui koolis muresid ei ole, saab rahulikult sportimisele keskenduda,”

lisab Margus, kes ka ise harrastaja tasemel purjetanud ja nüüd sukeldumist fännab. Talvel ei lase Sten-Mark joostes, korvpalli mängides ja jõusaalis käes vormi käest.

Et purjetamises päris tippu välja murda, ei tohi lasta ilmal oma tegemisi suunata, aga Eestis saab purjetada maist septembrini. Seetõttu kavatseb Sten-Mark pärast gümnaasiumi lõpetamist haridusteed jätkata Uus-Meremaal või Austraalias. Peale soodsama kliima meelitab maakera kuklapoolele ka võimalus harjutada koos tipp-tasemel purjetajatega.

TAANI LAAGER AITAS TEHNIKAT LIHVIDA. Et hooaega varem alustada, käisid seitse Eesti Zoom⁸-klassi purjetajat aprillis Taanis Morso Jahtklubis kogemusi hankimas. Treeninglaagri korraldamisele pani lisaks Margus Bachmannile öla alla ka Kalev Kaal, kellega koos mullu sügisel ka Eesti Zoom⁸ Liit moodustati.

Kuuapäevase laagri jooksul oldi merel 30 tundi, õhtuti täiendati teoreetilisi teadmisi ja analüüsi koos treeneritega päeval tehtut. Nõuandeid, mida Taani treenerid tehnika lihvimiseks andsid, hindab Sten-Mark väga kõrgelt. “Peaaegu kõik oskused, mis on vaja, et saaksid sõita ja õppima keha rohkem paigal hoidma,” teab noormees, mille kallal tööd teha.

Võib-olla just Taani treenerite õpetussõnade toel õnnestus Sten-Markil laagri lõppedes peetud treeningvõistlusel esikoht napsata.

Nüüd valmistatakse Bachmannide peres juuli lõpus Tallinnas sõidetavaks EM-iks ja maailmameistrivõistlusteks, mis toimuvad tänavaugusti alguses Kopenhaagenis.

Mõlemal võistlusel tahab Sten-Mark absoluutarvestuses esikolmikusse jõuda.

Sten-Mark loodab, et vanajumal on armuline ja võistluspäevadel puhub talle sobiv tuul kiirusega 6-8 m/s. Mullu mängis ilmataat talle vingerpussi ja seetõttu tuli nii MMil kui ka EMil, leppida 18. kohaga. “Maailmameistrivõistlustel ja Euroopa meistrivõistlustel on soosikuteks samad nimed. Tooni annavad Skandinaavia purjetajad,” annab Margus Bachmann konkurentidest lühiülevaate. **✎**

N KOMMENTAAR

Sten-Marki esimestest treeningutest ei tahaks eriti rääkida, sest siis oli ta paras äpu. Ka isa Margus märkas poja purjetajamoodusi alles neli aastat hiljem. Margus on tubli, et ta on poja tegemisi rahaliselt toetanud ning ise võistlustel ja laagrites kaasas käinud.

Et Sten-Mark tõesti oskab purjetada ja temast võib saada Eesti edukaim purjetaja Zoom⁸-klassis, mõistsin tema esimesel võistlusaastal. Noored, kes valitud ala armastavad, jõuavad varem või hiljem väärilise tulemuseni. Sten-Mark ise on liiga noor, et veksleid välja käia, aga treenerina ootan eelseisvatelt võistlustel ereda tulemusi. Eesti meistrititel on ainult vaheetapp.

Sten-Mark on kohusetundlik poiss, kes käib korralikult trennis ja kannab oma tegemistest ette. Teistele toon teda tihti eeskujuks. Kui kõik trennis käivad poisid oleksid sama tublid, oleks treeneritöö lust ja rõõm.

Olen rahul, kui Sten-Mark jõuab sel hooajal MM-il ja EM-il kümne parema sekka; noorsportlast ei tohi medalinõudmistega piitsutada. Õige purjetamine algab pärast ülikooli.

Kombest võistlustel endale sobivat tuult oodata peab Sten-Mark aga lahti saama. Minu ülesanne on teda ette valmistada igasugusteks oludeks, lennaku või kivid.

Loodan, et Sten-Mark kasvab sama pikaks ja tugevaks kui tema isa ja saab kahe aasta pärast Laser-klassi üle minna: sealt algaks tee olümpiale. Et Laser-klassi jõuda, peab Sten-Mark palju sööma ja jõutreeninguid tõsiselt võtma, vastasel juhul jääb ta järjekordseks lootustandvaks nooreks.

Aga kui kaalu ikka juurde ei tule, võib ju kahepaadis olümpiale pürgida.

Rein Ottosson, Sten-Mark Bachmanni treener



RIB

Pro

Libisemiskindel tekk + vahetatav pontoon + paindlik lisavarustuse süsteem



Ainulaadne Zodiac
vahetatav pontoon

MATERJALI GARANTII



Turvaline ja merekindel

Zodiac on maailma suurim kummipaotide valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummi-paati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate. Tänu uutele PRO-seeria pontoonidele on kaatril kõrgem parras ja seeläbi suurem merekindlus. Libisemiskindel tekk ja spetsiaalsed kaablikanalid teevad kaatris liikumise mugavaks ja turvaliseks



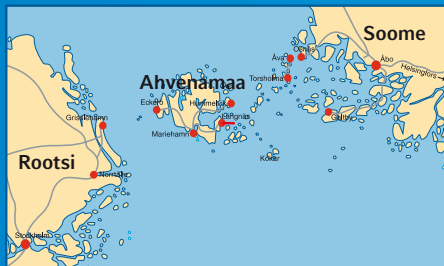

BALTI MEREKAASTRID

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee



ZODIAC





Ahvenamaa

Üle 6500 saare, neist asustatud 65
 Kogupindala: 6784 km², saared 1550 km²
 26 200 elanikku, neist u. 10 600 elab ainukeses linnas Mariehamnis
 Soome koosseisu kuuluv autonoomne maakond, mille ametlik keel on rootsi keel

KURSS: AHVENAMAA

Kaardile vaadates näeb Läänemeres Roots ja Soome vahel paiknev Ahvenamaa välja nagu peotäis vette pillatud pähklikoori. Oma rohkete sadamate ja randumispaikadega pakub saarestik laevasõitjale ohtralt rõõme, aga saarte vahel seilamine nõuab ka häid navigeerimisoskusi. Ahvenamaa on Eestile piisavalt lähedal, et võtta sel suvel kurss just sinna.

Ahvenamaa saarestik koosneb rohkem kui 6500 saarest ja laiust. Suuremaid saari ümbritsevad kaunid merelahed, lähistikku paiknevad saared on ühendatud sildade või tammitidega. Saarte vahel käib vilgas paadi-, praami- ja laevaliiklus. Saarestikus elab alaliselt üle 26 000 inimese. Igal aastal käib siit läbi rohkem turiste kui on Eestis elanikke, ometi mõjub loodus puutumatusena justkui mõnes kõrvalises maakohas.

Saarestiku kaubamärgiks on väikesed, veidi igeriku loodusega maalilised kaljusaarekesed, mida jätkub kõikjale, kuhu silm ulatub. Teadlased räägivad, et need saared on lainetes peidetud veeluste mägede tipud. Silmatorkavalt mitmekesine on aga saarestiku suurima saare Ahvenamaa loodus.

“Karmid samblikuvaibaga kaetud ja karused eluvae- sed männikud annavad ühtäkki ruumi õitsvatele niitudele, ent sealsamas jõuab matkaja, enne kui ta õieti taipabki, niidult lopsakasse lehtmetsa. Ahvenamaal saab paari kilomeetriga teha retke just nagu Lapimaalt Lõuna- Saksa-

maale”, kirjutab ajakiri Eesti Loodus.

Ahvenamaa väikesaared on omamoodi linnuparadiis. Näiteks tunnevad end seal hästi haruldased algid ja krüüslid. Suvel peesitab Ahvenamaa hülgekaridel ümmarguselt pooltuhat hallhüljest – kümnendik Läänemere hallhüljestest.

Territoriaalselt kuulub Ahvenamaa Soome Vabariigile. Kohapeal räägitakse aga enamasti rootsi keeles ja harv pole juhused, kui soome keelest aru ei saadagi. Mispärast erineb Ahvenamaa sedavõrd muust Soomest? Vaatame tagasi ajalukku.

Juba 13. sajandil kuulus Ahvenamaa Rootsi kuninga võimu alla, kuhu ta suurema või väiksema iseleemisõigusega jäi aastasadadeks. 19. sajandi alguses vallutasid Ahvenamaa venelased ja Hamina rahulepinguga loovutas Rootsi nii Ahvenamaa kui ka terve Soome Vene tsaaririigile. Pärast tsaarivõimude lagunemist, kui Soome end 1917. aastal iseseisvaks riigiks kuulutas, avaldasid ahvenamaalased soovi uuesti Rootsi riigi alamateks saada. Soome aga ei olnud valmis saarestikku loovutama. Küsimus anti lahendada Rahvaste Liidule, otsustas Ahvenamaa Soomele jätta, nõudes aga kohaliku keele, kultuuri ja tavade säilitamist.

Tänapäeval kuulub Ahvenamaa iseseisva piirkonnana Soome riigi koosseisu. Suurem osa piirkonda puudutavaid küsimusi lahendatakse kohapeal ilma Helsingi sekkumiseta.

Ahvenamaalased ise on oma erilise staatuse üle uhked. Neil on oma parlament Lagting ja lipp, mille põhitoonid on peaaegu samad mis Rootsi lipul. Lagtingil on õigus tegelda muu hulgas transpordi, teravhoiu, politsei, posti ja ringhäälingu küsimustega. Antakse välja kohalikke postmarke, juba 10 aastat tegutseb Ahvenamaa oma raadio- ja telekompanii. Ehkki Ahvenamaa iseseisvat välispoliitikat ei aja, saadetakse oma esindajaid Põhjamaade Nõukokku ning osaletakse Põhjamaade Ministrite Nõukogu töös. Euroopa Liiduga liitumise ajal saavutati nn Ahvenamaa protokollil isamine Soome liitumislepingusse, mis jättis Ahvenamaale muu hulgas õiguse jätkata kaupade maksuvaba müüki. Maksuvabastus kehtib näiteks laevafirmadele, kes seda agaralt ära kasutavad.

Ahvenamaa kodanikuks võib saada kas sünnijärgselt või siis viis aastat saarestikus elanuna, osates rootsi keelt ja omades juba Soome kodakondsust. Tähelepanuväärne on, et kodanikud, kes on elanud väljaspool Ahvenamaad kauem kui viis aastat, kaotavad oma kodakondsuse. Kinnisvara soetada ja Lagtingi valimistel osaleda tohivad ainult Ahvenamaa kodanikud. Sõjaväekohustusest on ahvenamaalased vabad. Niisuguse eriõiguse juured ulatuvad 1856. aastasse, mil Ahvenamaast sai pärast Krimmi sõda Prantsusmaa, Inglismaa ja Venemaa vahel sõlmitud Pariisi rahulepingu järgi demilitariseeritud tsoon. Kuigi Ahvenamaa jäi toona Venemaa koosseisu, kaotas viimane õiguse kasutada saarestikku oma vägede platsdarmina.

Suurem osa saarte põlisrahvast räägib rootsi keelt, mis on ka ametliku keel. Ka Soome riigiasutused peavad Ahvenamaale saadetavad dokumendid kirjutama rootsi keeles. Koolis õpetatakse võõrkeelena inglise keelt. Kuna muud keeled on õppekavas valikainetena, ei mõista osa elanikkonnast näiteks soome keelest sõnagi.

Ahvenamaa ainus linn Mariehamn. Ahvenamaa majanduslik ja administratiivne keskus Mariehamn (soome keeles Maarianhamina) asub saarestiku suurimal saarel.

Mariehamni rajas 1861. aastal vene tsaar Aleksander II, kes andis linnale nime oma naise Maria järgi. Tol ajal elas linnakeses ainult 33 elanikku.

Tänapäeval on enam kui kümne tuhande elanikuga Mariehamn idülliline väikelinn, mis võib olla armsate puumajade, pikkade rannapromenaadide ja muretu õhkkonnaga, mida suvel elavdavad turistid. Linn asub pikal kitsal poolsaarel, mille kummalgi küljel asuvad sadamaid - Ida- ja Läänesadamat - lahutab teineteisest vaid kilomeeter. Idasadam, mis suudab korraga vastu võtta üle 300 jahi, on üks põhjamaade suuremaid jahisadamaid.

VAATAMISVÄÄRSUSED

MUUSEUMILAEV POMMERN. Ahvenamaa purjelaevastike õitseajaga meenutab Mariehamni Läänesadamast ankrus seisev neljamastiline purjelaev Pommern, mida peetakse üheks Ahvenamaa sümboliks. Laev ehitati 1903. aastal, Ahvenamaale jõudis see 1923. aastal, kui kapten Gustaf Eriksson aluse Kreeka riigilt ära ostis. Erikssoni purjelaevastik oli 1930-ndatel aastatel maailma suurim, talle kuulus 50 purjelaeva. Alates Teise maailmasõja vallapuhkemisest on Pommern seisnud ankrus Mariehamni sadamas. Praegu kuulub laev Mariehamni linnale. Terasest ehitatud pargas on 95 meetrit pikk ja 13 meetrit lai, mastide kõrgus on 50 meetrit.

AHVENAMAA MEREMUUSEUM. Ahvenamaa Meremuuseumis, mille kõrval Pommern ankrus seisab, näeb palju põnevaid esemeid vanadelt laevadelt, kunagisi kajuteid ja isegi kogu maailmas haruldast piraatide laevalippu 16. sajandist.

MARIEHAMNI MEREKVARTAL. Mariehamni Idasadamast põhja pool asuv Merekvartal on kui tükike elavat mereajalugu. Siin ehitatakse puupaate, tehakse sepatööd ja muud traditsioonilist käsitööd, muuseumis saab võrrelda endisaegseid ja tänapäevaseid laevaehtusviise. Sadamas on 330 meetri pikkune maabumissild purjejahtidele ja traditsioonilistele puupaatidele.

MARIEHAMNI KIRIK. Kirik ehitati 1927. aastal, raha ehitustöödeks annetas August Troberg, teine Ahvenamaalt pärit kuulus kapten ja laevafirmaomanik. Juugendstiilis kiriku arhitekt on Lars Sonk, kelle projekteeritud on ka üks Soome kuulsamaid kirikuid Tampere Toomkirik.

KASTELHOLMA LOSS. Ahvenamaa üks huvitavamaid vaatamisväärsusi on Kastelholma loss, mida on tekstides mainitud juba 1388. aastal. Algselt igast küljest veega ümbritsetud olnud loss ehitati strateegiliselt tähtsasse kohta, purjetamiseks sobiva lahe kaldale. Oma praeguse kuju sai loss 13.-16. sajandil. 14. ja 15. sajandil oli Kastelholma Ahvenamaa iseseisva administratiivkuse keskus ja seda valitses kuninga poolt ametisse määratud läänihärra.

Lossis elas lühikest aega kuningas Gustav Vaasa. Hiljem andis ta lossi oma nooremale pojale Johanile, kes muuhulgas pidas lossitornis vangis oma venda Erik XIV-t, tema abikaasat ja lapsi. 1634. aastal liideti Ahvenamaa maakond Turu maakonnaga ja Kastelholma kaotas oma tähtsuse. Praegu saab lossi näha restaureeritud kujul.

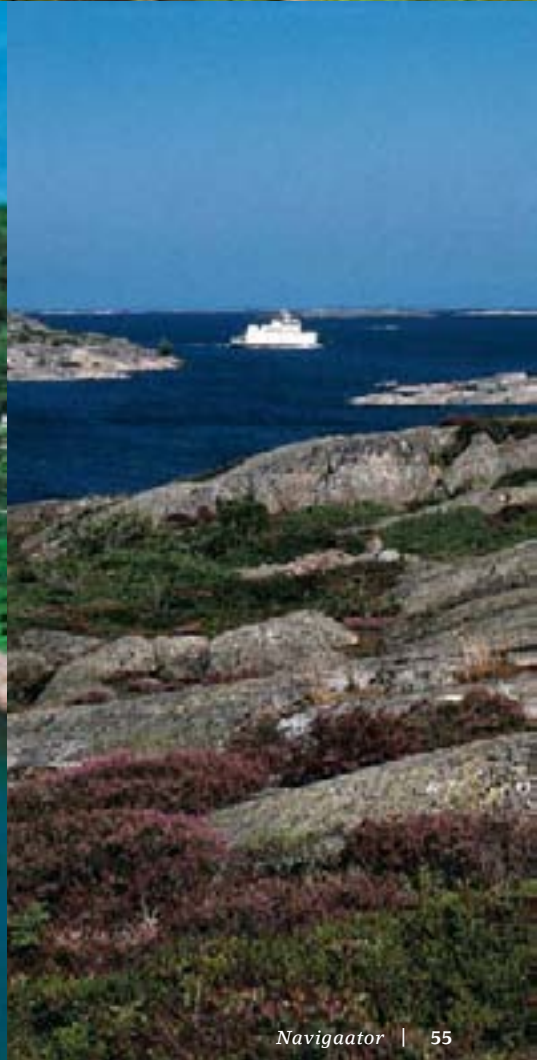
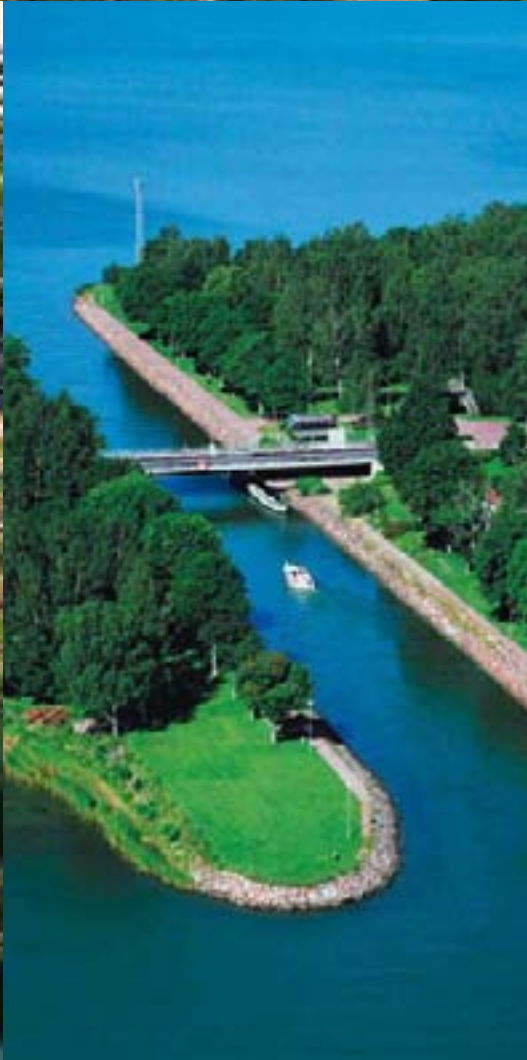
Kas Ahvenamaa saarte vahel on lihtne liigelda? Vastab Riho Prints, Pärnu Jahtklubi sadamakapten.

Riho Prints on jahtlaev „Linda“ kaptenina seilanud Ahvenamaal mitmeid kordi, sealhulgas purjeregatil Cutty Shark osaledes. Sõideti jahtlaevaga „Linda“, mis on üle 17 m pikk, 4m lai, süvisega 3 m.

Ahvenamaa kujutab endast tohutult hulgal väikseid saari. Tihti on saarel väike sadam ja võimalik randuda. Sealsetes vetes liigub ohtralt kaatreid ja jahte, lisaks sõeluvad saarte vahel praamid. Et mitte nendega kokku põrgata, peab navigatsioon täpne olema. Õnneks on faarvaatrid hästi märgistatud.

Erinevalt Eesti madalatest laidudest on Ahvenamaa saared ja merepõhi kaljused. Meri on seal kandis sügav ja setteid on vähem kui meie vetes. Samas on võimalik saarte vahel ka suurte laevadega manööverdada. Igatahes ei tekkinud meie kolmemeetrise süvisega purjekaga mingeid probleeme.

Mereohutuse seisukohalt on seal lihtne purjetada, pigem on soomlastel raskusi siinsetes madalates vetes sõitmisega. Pole harv juhus, et nad jäävad meie liivadesse ja võrkudesse kinni.



BOMARSUNDI KINDLUSE VAREMED. Varemed meenutavad aega, mil Ahvenamaa kuulus koos Soomega Vene tsaaririigi koosseisu. 1830-ndatel aastatel hakkasid venelased ehitama kindlust, mis pakuks kaitset rootslaste eest. Kants pidi mahutama 5000 meest. 1854. aasta Krimmi sõja ajal ründasid prantslased ja inglased kindlust raevukalt ning hävitasid selle. Kindlust ei taastatud ja kohalikud kasutasid kindlusekive oma majade ehitamiseks.

ECKERÖ POSTI- JA TOLLIMAJA. Mariehamnist 40 kilomeetri kaugusele jääb Soome kõige läänepoolsem, 820 elanikuga Eckerö vald.

Eckerö posti- ja tollimaja ehitati 1828. aastal Vene tsaar Nikolai I käsul. Arhitektiks oli kuulus Carl Ludwig Engel, kes on projekteerinud ka Helsingi Toomkiriku ja Helsingi Senativäljaku. Ehitist sai väikese külakese kohta äärmiselt grandioosne, sest tsaar tahtis rootslastele oma ülemvõimu näidata ja käskis ehitada tingimata suurema postimaja kui oli rootslastel vastaskaldal Grisselhamnis.

VANA POSTITEE. Posti- ja Tollimaja juurest sai alguse Eckerö vana postitee. 1638. aastal käsutati kõik Ahvenamaa talupojad postiroodu, sest Eckeröst sai Soome ja Rootsi vahelise postitee tähtis osa. Eckerö kaudu toimetati Rootsist Ahvenamaale ja sealt edasi Soome linna Turusse kogu kuninglik post. Posti veeti üle mere väikeste ühepurjeliste puupaatidega, selle ränkaskas sõidu ajal kaotasid paljud talupojad elu. Postiroodumehi mälestatakse igal aastal sõudmisvõistlusega Storbyst Grisslehamni, mille käigus iga soovija võib omal nahal avameresõudmise ära proovida. Üritus on Ahvenamaa meeste seas populaarne, kuid kohalikud teavad rääkida, et kes ränga teekonna korra läbinud, see enam proovima ei tule.

EESTI KUNSTNIKE NÄITUS: AHVENAMAA FENOMEN. Ahvenamaal Öningeby muuseumis saab aasta 20. augustini näha Eesti kunstnike näitust "Ahvenamaa fenomen". Näitusel on väljas kunstnike Nikolai Triigi, Konrad Mäe, Aleksander Tassa, Anton Starkopfi ja kirjanik Friedebert Tuglase tööd. Vaadata saab erinevatest kogudest pärit kunstiteoseid, arhiivmaterjale, kirjandusteoseid ja illustratsioone, mis on loodud Ahvenamaalt saadud elamuste põhjal. Näitus on pühendatud saja aasta möödumisele Noor-Eesti rajamisest ja Friedebert Tuglase 120. sünniaastapäevale.

9. juunil avatati Öningebys mälestusmärk, Jüri Ojeveri töö "Pink"; mis tähistab Eesti kunstnike ja kirjanike viibimist Ahvenamaal 20. sajandi alguses.

KUIDAS AHVENAMAALE SÕITA

Meretagusele Ahvenamaale jõudmiseks on mitu võimalust: suure laevaga otse Eestist, Soome kaudu, Rootsi kaudu, kas või lennukiga. Kõige seikluslikum on siiski otsad kai küljest lahti lasta, purjed heisata või mootor käima panna ning kurss Ahvenamaa poole võtta. Kui laevuke seda võimaldab, tasub kaasa võtta jalgrattad ja üks nii keha kui ka vaimu turgutav reis ootab ees.

VÄIKELAEVAGA. Laevasõit Eestist Ahvenamaale ei võta palju aega, kuid kaunis saarestik pakub elamusid, mis jäävad kauaks meelde. Kohapeal ringiliikumiseks võite valida hästi märgistatud laevateed või saarte vahel seigelda, pannes proovile oma navigatsioonioskused. Saarestikus on palju sadamaid, kust laevaga tulijaile vajalikke teenuseid pakutakse. Tasub meeles pidada, et erinevalt Schengeni riikide lipu all sõitjatest peavad Eesti (ja ka ülejäänud Baltikumi, Venemaa ja Poola) seilajad läbima passikontrolli. Piiriületusreeglite kohta lugege www.raja.fi


SUURE LAEVAGA OTSE EESTIST. Tallinn-Mariehamn. Eestist otse Ahvenamaale viivad Tallinki laevad M/S Victoria ja M/S Romantika, mis Stockholmi sõites Mariehamnist peatuvad. Mugavaim võimalus peasaarele jõudmiseks - kui mitte arvestada, et sihtkohta saabub laev hommikul kell neli.

SUURE LAEVAGA ROOTSI KAUDU. Tallinn-Stockholm-Mariehamn. Võib ka sõita esmalt Stockholmi, seal veidi ringi vaadata ja hoopis tagasisõidul Ahvenamaaga tutvuda.

SUURE LAEVAGA SOOME KAUDU. Tallinn-Helsingi-Mariehamn. Esmalt tuleb sõita Helsingisse ja sealt suure laevaga (Viking, Silja) edasi Mariehamn; Tallinn-Helsingi-Turu-Ahvenamaa. Võib ka sõita mööda maad Turusse või Kustavisse ja sealt praamiga peasaarele või teistele Ahvenamaa saartele.

LENNUKIGA. Ümberistumisega Helsingis viivad Tallinnast Mariehamni Finnairi lennukid.

Et saartevaheliseks ühendusteks on vesi, asendavad Ahvenamaal liinibusse praamid. Tasub meeles pidada, et „kondimootoriga” liikujale on Ahvenamaal kohalike praamidega sõitmine tasuta. Mõned praamid ongi mõeldud vaid jalakäijatele ja jalgratturitele. Autode ülevedu on tasuta. Praamipileti hind võib oleneda sellest, kas saarele saabutakse ja sealt lahkutakse ühel ning samal päeval: pikemalt saarel peatudes on ülevõtu hind mõnikord soodsam. Sedasi soodustab kohalik omavalitsus erinevatel saartel ööbimist ja turismiäri edenemist.

Kohalike praamide sõiduajad ja hinnad leiate: www.alandstrafiken.aland.fi ja www.visitaland.com 

Suvised üritusi Ahvenamaal

Ahvenamaa Merepäevad 18.-23. juuli 2006

Iga-aastased Ahvenamaa Merepäevad peetakse Mariehamnist Idasadamast põhja pool asuvas tõrvahõngulises Merekvartalis. Kuuel päeval pakutakse ohtralt merelist tegevust, näidatakse meremeeste käsitööd, puupaatide paraadi ja korraldatakse reise puupurjelaevadega. Öhtuid täidab hoogne muusika. www.sjokvarteret.com

Viikingilaat Saltvikis 28.-29. juuli 2006

Viikingilaat Saltviki vallas on tore seiklus kogu perele, mis viib teid justkui tagasi vanasse aega. Taastatud on viikingiküla õhustik: ronn-gassärkidesse riietatud viikingid istuvad ümber lõkjetule, teevad süüa, lõbustavad rahvast viikinginaljade ja etteastetega. Müüakse viikingiteemalist käsitööd. www.aland-vikingar.com

Täielikku sündmuste kalendrit vaadake www.visitaland.com

www.visitaland.com

Ahvenamaa turismiinfo kodulehekülge pakub saarestiku külastajale üllatavalt palju huvitavat infot. Kasulikku infot leiab nii majutus- ja transpordivõimaluste, vaatamisväärsuste, ürituste kui ka muu suvekülastajale huvitava kohta...

Kodulehekülje kaudu saab tellida tasuta brošüüre, mida on hea reisile kaasa võtta. Navigaatori toimetust tegi katset ja sai brošüürid kätte vähem kui nädalaga.





AHVENAMAAL KALALE!

TEKST HELEN RAIEND FOTOD AHVENAMAAL TURISMIAMET, KÄTLIN PARKMAN

Võimalusi puhkuse veetmiseks on erinevaid, kuid kalastusreisi Ahvenamaale võiks paigutada lausa omaette kategooriasse. Kalamehed ise naljatavad, et Ahvenamaa on üks väheseid paiku, kust tulles ei pea kodus kalamehejuttu rääkima. Saagid on Ahvenamaal tõesti rikkalikud ja kalad suured, lisaks võib sealne kaunis loodus.

“Oleme sõpradega juba 15 aastat Ahvenamaal kalastamas käinud. Kevadel, kui jää sulanud, ilmub vetesse esimene püügikala - haug. Eestis ei tohi haugi püüda 1. maini, vahel kauemgi. Ahvenamaal sellist keeldu ei ole ja spinningumehed, kelle hulka minagi kuulun, saavad igal kevadel just seal esimest korda oma õngega vabasse vette,” räägib ajakirja “Kalastaja” vastutav väljandja Hanno Kask, kes nimetab ennast sportliku kalastajaks. See tähendab, et suurem osa kalasaagist rändab vette tagasi: tähtis on sportlik hasart, mängu võlu.

Kalavarud on sealsetes vetes rikkalikud. Püüda saab haugi, ahvenat, meri- ja vikerforelli. “Suurim kala, mille olen püüdnud, kaalus ligi viis kilo, aga sõbrad on kätte saanud ka kümnekilose haugi”, räägib kirglik kalamees.

Kalastamas käib palju ka neid inimesi, kes võtavad seda puhkusena, aga saagita ei jää tavaliselt nemadki. Navigaatori levijuhht Kätlin Parkman

käis Ahvenamaal sel kevadel esimest korda. “Isegi mina, kes ma pole varem kala püüdnud, sain paari tunniga kolm suurt haugi! Meestel läks muidugi veel paremini, kuid minu jaoks oli see saavutus omaette,” kirjeldab ta õhinal oma püügielamust Föglö saarelt.

“Tore on see, et Ahvenamaal kuulub iga üürimajakese juurde enesestmõistetavalt mootoriga kalapaat, mida võib seal elamise vältel piiramatult kasutada,” räägib Kätlin Parkman.

Hanno Kase sõpruskond aga veab paadid Tallinnast Brändö saarele kaasa. “Kohapeal saab küll paati üürida, kuid võib juhtuda, et see on kas liiga väike või pole mootor korras. Uue paadi otsimisele võib niigi lühikesest 3-4 päevasest reisist liiga palju aega kuluda,” põhjendab ta.

“Meie sõiduvahendiks on 4,4 meetri pikkune plastikpaat, mille juured on Ahvenamaal”, jätkab ta. “Kohalikud sõidavad samasugustega. Nende paatide eeliseks on laius ja merekindlus, samas saab nendega ka madalikel sõuda. Kuna vahemaad on pikad, peab paat liikuma 10-15 sõlme tunnis. Selleks on vaja head mootorit.”

Nagu Ahvenamaa ise, on ka seasel kalaveed jaotatud piirkondadeks. Kalapüügiluba tuleb osta iga püügipiirkonna jaoks eraldi. Viimastel aastatel on suuresti tänu Baltikumi kalameestele

väljapüük tublisti kasvanud ja kala vähemaks jäänud. Seetõttu jälgivad kohalikud nüüd tähelepanelikult, mida vetes tehakse. “On kuulda olnud, et neile, kes kalastavad piirkonnas, millele nad pole püügiõigust ostnud, tehakse trahvi – varem sellist probleemi ei olnud,” räägib Hanno Kask. “Muidu rootsikeelne ahvenamaalane on õppinud selgeks kaks sõna soome keelt: “menkää pois!”

Ahvenamaa saarestiku paljukiidetud loodus on omaette vaatamisväärsus. Üürimajakesed, milles kalastajad peatuvad, asuvad meresoppide kallastel, saarestiku pinnasele väga omastel lamedatel graniidirahnuudel kadakate ja mändide vahel. Õhtuti võib terrassidel nautida kuldset päikeseloojangut, mis sulatab kõige külmemagi hinge. Väidetavalt on ligi 90 protsenti saarestiku suvemajakesest merevaatega.

Ent Ahvenamaa pakub ju peale kalastamise palju muudki, kas õngemeestel selle jaoks ka silmi jätkub?

“Igal aastal kohal käies ei oska enam vaatamisväärsustele rõhku panna. Minu jaoks on suurimaks vaatamisväärsuseks loodus, see ju ongi Ahvenamaa peamine turismimagnet,” arvab Hanno Kask.

Kätlin Parkman lisab: “Kui vähegi võimalik, siis minge Ahvenamaale kalale – igati meeldejääv vaheldus kiirele argielule!”

 **MARINER**


BALTI MEREKAATRID

Selle kupongi esitamisel
Mariner päramootorid
– **5% soodsamalt!**

Kampaania kehtib kuni 2006. aasta lõpuni.



MARINER

Mariner päramootorid on
töökindluse võrdkujuks

- Ökonoomsed ja keskkonnasõbralikud
- Kõrge efektiivsusega
- Garantii 2 aastat




BALTI MEREKAATRID

Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075
e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee



PAADIGA KREEKA SAARESTIKUS

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

“No milline saar seal Kreeka saarestikus siis see kõige ilusam on?” päritakse minult tihti. “Kas sa Lesbose saarel oled ka käinud?” on teine sagedane, tavaliselt naiste huulilt kõlav küsimus.

Lesbosa saarel ma käinud ei ole – selle küsimusele on lihtne vastata. Aga mida kosta esimese pärimise peale? On mul ju umbkaudu pooled Kreeka saared veel läbi käimata.

Ja mille järgi saakski saarte seast kauneimat valida? Kipub ju nii olema, et mis köidab meresõitjat, ei paelu tavaturisti ja vastupidi. Meresõitja hinnang saarele, rannale või sadamale sõltub tema tujust, ilmastikutingimustest, sildumisvõimalustest, vastuvõtust ja naabritest. Ja mida vähem turiste, seda parem!

Kohalikest, kes turistide ligimeelitamiseks pingutavad – kohati koguni ülearu – tuleb muidugi aru saada. Kreeka saarestikus on meresõitja piiblik Rod Heikelli lootsiraamat “Greek Waters Pilot”, mille nauditavaim osa on autori inglise huumor: “Sadamast leiab kõike alates inglise hommikusöögist, inglise pubist ja fish and chips’ist kuni inglise teemajani välja. Kõik see, mille eest sa oled tuhandete kilomeetrite kaugusele põgenenud, ootab sind siin!”

Kui mujal Vahemerele seilates tuleb leida kompromiss sildumisvõimaluste-sadamateenuste ja omaette olemise vahel, siis Kreekas seda muret pole. Tegu on küll väärrika mereriigiga, aga korralikke jahisadamaid on vaid pealinnas Ateenas. Peaaegu nagu Eestiski, ainult selle vahega, et Kreekas kõlbab ka ankrus seista, samas kui Eestis on meri ja saared nii madalad, et tormi eest varju ei leia. Sildumine käib Kreeka sadamates nii-öelda ankrumeetodil: kõigepealt ankur vette, siis ahtriga kai äärde ja otsad kinni. See moodus annab ka suurepärase võimaluse naabritega tutvust sobitada, kui risti-rästi läinud ankruid hommikul lahti harutatakse. Kuid nende kesistegi sildumisvõimaluste eest tuleb tippooajal võidelda. Seejuures kujuneb ajapikku välja teatud vilumus, kuidas pealtnäha puupüsti täis sadamas endale koht tekitada. Aga see, kas ja kuidas õnnestub oma laevale sadamas koht leida, mõjutab väga kõvasti üldmuljet, mis meresõitjale saarest jääb.

KREETA, RHODOS JA KORFU (KERKYRA) ON võrdlemisi suured saared ja armastatud puhkekohad. Ehkki Korfu on Kreetast ja Rhodosest põhja pool, ei ole saarel siiski nii tuuline kui kahel viimatinimetatul.

Korfu kaudu jõutakse Kreekasse nii Itaaliast kui ka Horvaatiast, sealtpoolt tulijaile näib saar eriti mõnusana: ikkagi kindel maa jälle jalge all!

Saarel on küll ka jahisadam, aga suurem osa paate seisab siiski linnasadamas, ehkki seal tuleb silduda kivimuuli, mitte kai külge. Kel passarella ehk ahtritrapp või pikem plank olemas, saab kenasti hakkama, teised peavad kaldale pääsemisel lootma kas kummipaadile või oma ujumisoskusele. Muide: jutud Albaania piraatidest, kellega Korfule sõitjaid hirmutatakse, ei pea enam ammu paika.

Kreeta on otsekui omaette riik. Saar on nii suur, et erinevate piirkondade elatustasegi on erinev. Seal võib näha nii lagununud agulimaju kui ka USA filmitähtede villasid. Eestlaste seas on Kreeta ehk üks populaarsemaid puhkusesaari ja küllap on paljud imetlenud saare ürgset loodust, mida Kreetal siin-seal ikka veel säilinud on.

Kreeta lõunakallast nimetatakse küll soojaks ja päikeseliseks, aga tegelikult on seal alatasa tuuline ja sadamaidki on vaid mõni üksik. Põhjakaldal on sadamaid rohkem: veneetsia stiilis sadamad Hania ja Rethimnonis, alatasa hõivatud sadam pealinnas Iraklionis ja tipp-topp tasemel jahisadam Agios Nikolaoses.

Viimasest pole kuigi palju maad kunagisele leepratõbiste saarele Spinalongale, lähedal on ka rokkmuusikute ja Hollywoodi staaride lemmikküla Elounda. Muide, Kreeta suurim filmistaar on saar ise: maailmakuulsa filmi “Kreeklane Zorbas” – mida tasub kreeklaste ja kreetalaste hingeelu tundmaõppimiseks kindlasti vaadata – tegevus toimus just siin.

Rhodos on nendest saartest ehk kõige peibutavam. Ja kuigi kreeklased rhodoslasi ei salli – neil olla ninad liiga püsti –, on nii tavaturistil kui purjetajal saarel väga mõnus.

Seda hoolimata asjaolust, et ehkki üldiselt püütakse Rhodosel kõik puhkajate jaoks võimalikult mugavaks ja meeldivaks teha, pole selline mõtteviis sadamasse, mille sissesõidutee põhjas puhkab seitsme maailmaime hulka arvatud Rhodose koloss, veel jõudnud. Türgi esmaklassilistest sadamatest tulnut tabab Rhodosel – nagu mujalgi Kreekas – kultuurišokk, kuid sellest aitab kiiresti üle hinnakirjadega tutvumine: Kreeka sadamad kuuluvad riigile ja nende hinnatase on viis korda madalam kui Türgis.

Kes on Rhodosel käinud ja pole ühepäevast merereisi pi-





kaks põlanud, on ilmselt külastanud ka naabruses asuvaid nukusaart Symit ja tegutseva vulkaaniga Nisirost. Ent Korfu naabersaartele Parosele, Lefkadale, Kefaloniale ja Zakintosele satub harilik puhkaja harvemini.

Parose ankrupaigad ja sadam on tuulte eest nii hästi kaitstud, et seal võiks kas või igavesti ankrus seista. Saare muudavad ligi-tõmbavaks nii eraldatus, helesinine läbipaistev vesi kui ka tavernad, kus võib kohalikega Kreeka rahvatantsu sirtakit harjutada.

Kefalonia saar peaks filmihuvilistele olema tuttav mängu-filmist “Kapten Corelli mandoliin”. Veel hiljuti töötas filmi ühe tegelase prototüüp reisipraamil, mis Kefalonias möödudes alati signaali andis. Zakintose nimi peaks õigupoolest olema Kilpkonnasaar. Nimelt käivad kilpkonnad saarel liivarannal munemas. Pisikesed, äsja koorunud kilpkonnakesed sibavad igal hommikul jahedasse merevette, et eluohtliku kuumuse eest pääseda. Ööseks tulevad nad tagasi rannaliivale.

Kuid looduses ei käi asjad alati nii nagu võiks ja peaks ning sageli võib ka keskpäevases põrgukuumuses näha rannaliival ukerdavaid uimaseid, eksinud ja õnnetuud kilpkonnamaime. Saare külalised tahaks loomakestele appi tõtata ja neid vette aidata, kuid kohalike sõnul polevat sellest suuremat kasu. Nimelt ei saavat inimese abiga päästvasse merevette jõudnud kilpkonn aru, mis teid pidi ta vette jõudis ega leia öösel tagasiteed. Korfu ja Zakintose vahele jäävad veel Onassise perekonnale kuuluvad Skorpioni saared, kus võib aeg-ajalt näha ka Onassise laeva “Christina”, ja müütilise Odysseuse sünnisaar Ithaka.

Kreeka maismaa ja Kreeta vahel asub omanimelises meres, mille voogudest olla sündinud Aphrodite, Khitira saar. Meresõitja, kes Khitirale satub, jääb sinna tavaliselt mõneks päevaks lõksu, kuna Khitira meri on alatasa tormine. Ent kurvastada ei maksa, selle asemel tasub saarel ringi vaadata

ja tutvuda nii saare põliselanikega kui ka nendega, kes on siia tsivilisatsiooni eest pagunud.

Juba 15 aastat saarel elanud inglise romaania kirjanik kirjutab kohalikus lehes sellest, kuidas sassis kliima külmutas talvel bugenvillasid ja suvekodude veetorustikke lõhki ajas; Ateenast pärit süvaveetuuker Savvas ootab oma “õnnepäeva, mil torm hetkeks vaibuks ja ta saaks üles tõsta kaubalaeva, mille purjus vene kapten karile ajas; kohaliku autorendifirma omanik palub mitte kellelegi iitsatada, et teda saarel nähti, sest kõik kohalikud arvavad – ja peavadki arvama! - et ta on Ateenas, aga temal on hoopis siinsamas üks tähtis ja suurt kasu töötav äriasi ajada. Õhtul, kui sama meest uuesti kohtame ja poepidaja Irini äri ees tänaval tuuker Savvase püütud kala grillime, kuuleme aga, et äri läks luhta.”

Kui siin poleks seda igavest tormi, mis isegi kaitstud ankurdamiskohas ankrud kõveraks väänab, võiks sinivalgete majade ja karge loodusega Khitira oma minu lemmiksaarte esikolmikusse kandideerida küll.

KÜKLAADID on saarestik saarestikus. Neist kuulsaimad on niinimetatud trendisaared, otsekui iluaedadena hoolitsetud Santorini ja Mykonos, kuhu on oma suvemajad ehitanud Kreeka rikkad ja ilusad. Santorini, kus on väidetavalt maailma kauneimad päikeseloojangud, on tegelikult terve rühm ringikujuliselt ümber vulkaanikaatri paiknevaid saari. Muide: selle kraatri keskel olevat merepõhja vajunud muistne Atlantis.

Saartekolmikust Naxos, Paxos ja Ios on kõige meresõitjaskõrvalikum esimene. Otse kesklinnas asub “jahisadam”, kus pakutakse koguni sildumisabi. See on omaette vaatemäng. Kõigepealt ilmub välja mustas nahkpintsakus pikemat kasvu kreeklane, kes on väga abivalmis ja nimetab end hariduselt lae-



vaarhitektiks. Tegelikult tahab ta aga saabujaile kütust müüa. Kütuseäri on Kreeka sadamates tõeline võitlus: pisikesed kütusesisternid vuravad tehingut lootes üksteise võidu ringi.

Olenemata sellest, kas temalt kütust ostetakse või mitte, korraldab kütuseäri mehest laevaarhitekt elektri- ja veeühenduse. Seejärel jõuab kohale elektrik, kes pakub müügiks mõnd adapterit või kirjutab niisama arve välja. “Vetevana”, kes mõistab ainult kreeka keelt, jõuab kohale alles järgmisel päeval. Selleks ajaks on platsis ka sadama järelevalvaja Kostas, seljas piirivalvemundrit meenutav vorm, kes muu hulgas annab hüva nõu söögikoha valimiseks. Piirivalvega pole Kostasel tegelikult midagi pistmist, univormis näeb ta enda meelest lihtsalt esinduslikum välja. Vetevana jääb lootusetult hiljaks: Kostas on tema saabumise ajaks ammu paljastanud vee tegeliku hinna, mistõttu topelehtid enam kaubateole ei ahvatle.

Naxos on Küklaadide üks suuremaid saari ning seal tasub kindlasti pikemalt peatuda ja saarel ringi sõita.

Mykonose kõrval asub saar-muuseum Delos, kus kehtib range kord: pärast kella kolme ei tohi saarel randuda ega saare läheduses ankrus seista – sest ametimees, kelle käest selleks pilet tuleks osta, on seks ajaks juba tööpäeva lõpetanud!

Delos on lainetuse eest hästi kaitstud ja see asjaolu muutis saarekese kunagi ammustel aegadel tähtsaks sadamaks, kus ristusid suured kaubateed. Kuna kaupmeestel kulub alati pisut õnne ära, on religiooni ja jumalatele meelehea toomisesse saarel alati väga soosivalt suhtunud. Seetõttu on saarele kerkinud palju templeid, mis on antiikse sadamalinnaga enda kõrval saare peamiseks turismimagnetiks. Mykonos on ilus, kallid ja eksklusiivne. Tavaliselt suunatakse saarele saabunud jahid naabruses asuvasse kruisilaevade sadamasse. Kesklinna ei olevat lubatud silduda ja kõik üritajad pööratakse tagasi,

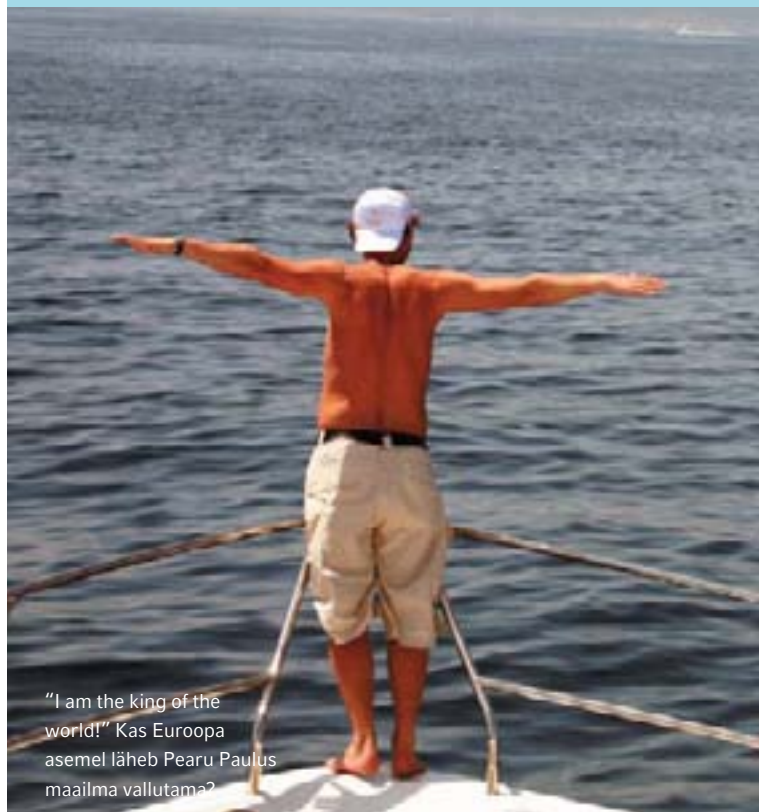
väidab lootsiraamat. Nii see esimesel korral tõesti oligi. Aga teisel korral selgus, et küsija suu peale ei lööda: kesklinnas sildumiseks tuli vaid raadio teel sadamapolitseilt luba küsida, mispeale see väga lahkelt antigi. Ja otsekui väljavalituna uhkes üksinduses kesklinna kai ääres seismine köidab eneseuhkust ju palju rohkem kui teistega koos äärelinnasadama kai ääres õõtsumine.

Mykonosel paarikümne miili kaugusel on Tinose saar, kus asub veel tänapäevalgi tegutsev Kreeka õigeuskukeskus, kus käiakse palverännakutel.

Tee sadamast Agios Maria ehk Püha Maria kirikusse viib ülesmäge. Legend räägib, et naised, kes igatsevad last või tahavad mõnd pattu lunastada, peavad mööda järsult tõusvat teed kirikusse roomama. Ja seda nad ka teevad.

Sifnosel on Küklaadide pealinn, kust kohalikud käivad nõutamas kõike seda, mida väiksematel saartel ei pakuta. Pealinna muud funktsioonid on aegade jooksul kaduma läinud, aga muidugi soojendavad saareelanikud end muistse aupaiste sãras tänaseni. Kõik valitsushooned, kirik, teater ja kunstimuuseum on Sifnosel toretsevalt uhked ja peavad kaugele välja paistma. Arhitektuuri muudavad ainulaadseks kordumatute pitskaunistustega metallist rõdud, karniisid ja varikatused.

Saare lääneosas, pealinna müra pisut eemal, on suurepärase õhkkonna ja teenindusega jahisadam, mis on tuulte eest sedavõrd hästi varjatud, et pakub kaitset ka avamerel möllava tormi eest. Saar, kus juba kahel korral käidud ja ometi tagasi tahaks, on Kythnos. Kythnose eripäraks on sooja, suisa tulise veega allikad. Kunagi igiammu Kreeka kuninga käsul allikatele ehitatud tervisekeskus on nüüdseks küll hüljatud, ent kosutavaid vanne saab Kythnosel võtta ometi. Kellegi hoolitsev käsi on kohta, kus allikate vesi merre voolab, ladunud ringi-



“I am the king of the world!” Kas Euroopa asemel läheb Pearu Paulus maailma vallutama?

kujuliselt mõned kivid, mis suuet pisut eraldavad. Sedasi on tekitatud oivaline poollooduslik jacuzzi, kuhu ühelt poolt voolab tuline maapõuevesi ja teiselt poolt loksab aeg-ajalt soolast merevett. Mõnusamat vanni ei oskagi tahta.

Saare pisike küla koosneb põhiliselt rannäärsetest tavernidest ja tillukeses sadamas on lausa eeskujulikud kaid, mille ääres paistab esialgu veel kõigile ruumi jätkuvat. Ehk polekski pidanud Kythnosest rääkima, et saare rikkumata võlu veel kaua püsiks.

ATEENA-LÄHEDASTEL SAARTEL KEA, AEGINA, POROS, HYDRA JA SPETSES kohtab sageli jõukate pealinlaste superjahte. Ehkki mandrist ja miljonilinnast vaid kümmekonna miili kaugusel, on saared siiski suutnud säilitada oma eripära ja eksootika. Näiteks Hydra sadamas veetakse kõikvõimalikke kaupu eeslitega, sest autod on saarel sisuliselt keelatud.

Spetses on Kreeka naisadmirali Bouboulina (mitte segi ajada teosest “Kreeklane Zorbas” tuntud Boubulinaga, kes naisadmirali järgi ju nime saigi) kodusaar. See vahva naine juhtis mereväge, sõdis piraatidega, kaotas sõdades poegi ja abikaasasid ning leidis viimaks kodusaarel oma viimse puhkepaiga.

Spetsese vana sadam on nii ülerahvastatud, et juba sisse sõit paneb närvid tõsiselt proovile. Tagatipuks selgub, et ruumipuudusel seatakse paadid lausa kolmekordsesse ritta. Aga endale koha välja võidelnud meresõitja avastab, et arvukate slipiteede ja kaldale tõstetud paatide varjust ulatuvad vette paljude tavernade terrassid, nii et küllap saaks oma laevukese ka mõne kõrtsitoe uksekäepideme külge siduda.

Küllap tuleb järgmisel korral katset teha, sest nagu Kythnosele ja Kythirale, tahaks ka Spetsesele alati tagasi.

Ent samas: pooltele saartele pole ju veel jõudnudki... **N**

Ehkki Eesti eurolaulutiim, Sandra ja 2 Quick Start, tegi tänavuse Eurovisiooni poolfinaalis Ateenas oma elu parima esinemise, tuli neil siiski alla vanduda Balkani-Armeenia maitsele. Oma viimase päeva Kreekas pühendasid eurolaulikud merele ja päikesele, nagu näha ka “Navigaatori” eksklusiivsetelt fotodelt.



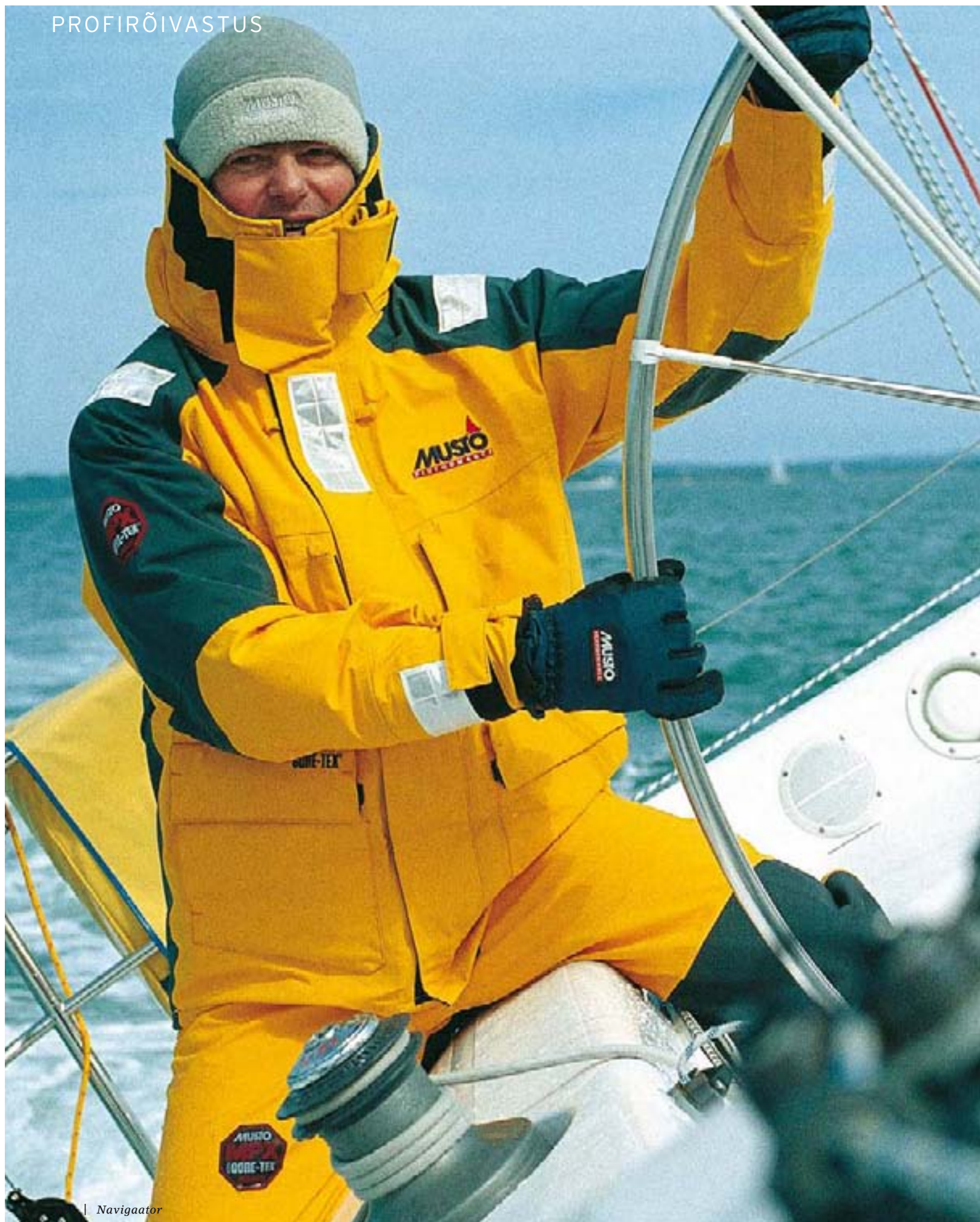
Ka puhkepäeval ei pääse Sandra tööst.



Sandra ja Jacob.



PROFIRŌIVASTUS





RÕIVAD PURJETAJALT PURJETAJALE

INGLASED TEAVAD RÄÄKIDA, ET POLE HALBA ILMA, ON VAID EBASOBIV RIIETUS. PURJETAJA KEITH MUSTO ON INGLANE. MIDA SUUDAB KOGEMUS JA INSENERIMÕISTUS, LISAKS TAHE MUUTA ENDA JA TEISTE ELU PAREMAKS, SEDA NÄITAB AJALUGU.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD MUSTO

Musto rõivamärki tunnevad kül-
lap kõik, kel purjetamisega tege-
mist olnud. Vähem on aga neid,
kellele on tuttav nimi Keith Musto
– purjetaja, kes pärast tosin aastat
kestnud võistluspurjetamist viis
oma teadmised rõivatööstusesse
ja lõi kaubamärgi, mille tooteid
kannab tänapäeval võistluspurje-
tajate paremik.

Aastal 1964 võitis Keith Musto
Tokyo olümpiamängudel võistlus-
jahtide klassis Flying Dutchman
hõbemedali – ainuüksi see asjaolu
kinnitab, et 12 aastat võistluspur-
jetamisega tegeleenud mehel oli
ohtralt kogemusi, mida purjeta-
mistööstusesse kaasa võtta.

Lisaks andis inseneriharidus
Mustole usu tehnilistesse uuen-
dustesse ja oskuse neid ellu viia.

Koos Edward Hyde'iga alus-
tati purjetamiseks vajaminevate
aksessuaaride tootmist. Hiljem
tegevust laiendati ja valmistama
hakati tormirõivaid. Korralikku
purjetamisriietust oli juba ammu
oodatud, sest tolleaegsed riided
olid küll vastupidavad, kuid nagu

Keith Musto ise on tunnistanud,
tuli merel tihti võidelda märja ja
külmaga. Kaitseks nende eest
töötaski Musto välja kolmekihilise
rõivastuse. Kasutati erilist hingav-
vat kangast, ja nii sündiski riietus,
mis hoidis purjetajaid soojas,
juhtis niiskuse kehast eemale
ning kaitses lume, vihma ja tuule
eest. Edu tuli sedamööda, kuidas
purjesportlased uue toodanguga
tutvusid. Koos maailma suurimate
kangatootjatega jätkas Musto
purjetamisriietuseks sobilike uute
kangaste väljatöötamist. Lisaks
palkas ta disainerid, kes võisid
lasta fantaasial lennata, et töö-
tada välja nii uusi rõivamudeleid
kui ka tehnilisi lahendusi nende
valmistamiseks. Iga uut toodet
katsetasid purjesportlased, või-
deldes regattidel tormi ja tuulega.
Just kõige raskemate olude jaoks
valmis Mustol üheosaline HPX
tormiülilikond. Kui Briti Lennun-
dusmeditsiini Instituut tormiriie-
tuse vetthüljavust kontrollis tuli
välja, et Musto tormirõivastus oli
parem nii ükskõik millises müügil

olevast tormirõivastusest kui ka
Briti relvajõududes kasutatavast
eririietusest.

Praegu on Musto juhtiv pro-
fessionaalidele mõeldud purjeta-
misriietuse tootja, kelle mudelite
seast valivad järjekindlalt varus-
tust maailma paremiku kuuluvad
purjetajad. Musto tormiriietust
hinnatakse tänu silmapaistvale
disainile ja suurepärasele oma-
dustele kogu maailmas.

Kuulus HPX tormiülilikond
võitis 1999. aastal Aastatuhande
Toote auhinna. Tänavu tähistab
HPX tormiülilikond oma 12. sün-
niaastapäeva ega ilmuta mingeid
aegumise märke. Pigem on
tegemist ületamatu tootega, mille
on tänavusel Volvo Ocean Race'il
võistlevast seitsmest meeskonnast
kuus oma purjetamisriietuseks
valinud. Musto jaoks ei ole Volvo
Ocean Race'i võistlejate riietamine
midagi uut: rohkem kui kahe
aastakümne jooksul on tema rõi-
vastust kandnud enam kui pooled
sellel raskel regatil osalenutest.

Et Musto rõivad on kvaliteet-

sed, peavad vett ja tuult ning
näevad stiilsed välja, teavad paljud
purjetajad, aga seda kinnitavad ka
mitmed auhinnad. Näiteks Silk Cut
Design Award ookeanikapuutsi- ja
kraesüsteemide eest või Briti di-
saininõukogu auhind ookeanijaki,
pükste ja ookeani turvavesti eest.

Oma tootevaliku uuendami-
seks ja täiustamiseks teeb Musto
arendusmeeskond tihedat koos-
tööd sportlaste ja kangatootjate-
ga. Lisaks purjetamisvarustusele
toodab Musto ka jahimeestele,
kalameestele ja ratsutajatele
mõeldud rõivastust. Lisaks pa-
kutakse jalatseid ja kvaliteetset
vabaajarõivastust.

Musto perefirmas purjetavad
kõik. Tänaseks on Keith Musto
andnud ettevõtte juhtimise üle
oma pojale Nigel Mustole, kes
samuti purjetajana olümpiamän-
gudel võistles. Purjetamisega
tegelevad ka Musto tütar ja
lapselaps. Ja ka vanameister ise
läheb ikka aeg-ajalt merele kasvõi
selleks, et testida uusi endanime-
lisi purjetamisrõivaid. **N**



MAJA MERE ÄÄRES

TEKST ANNELIIS AUNAPUU FOTOD KAIDO HAAGEN

Sellele küsimusele vastust otsides jõudsime valgesse mereäärsesse majja, mille on projekteerinud arhitekt Kalle Vellevoog. Vellevoogi majad on ikka elegant-selt valged ja justkui püüaks end maast lahti kergitada; seegi maja meenutab valget laeva, hoone otsekui sirutub mere poole.

MILLEST MERELEMBUS? Ka kõnesoleva hoone sugulased, möödunud sajandi esimese poole funkvillad ilmutasid kirge meretemaatika vastu, sest sel ajal tähistas võimas aurulaev veel inimkonna võitu stiihia ehk ookeani üle. Ülevus-tunnet ei olnud hävitanud isegi karm reaalsus Titanicuga eesotsas.

Valge laev on kusagil ajuhämarustes siiani õnnetoovaks sümboliks, kuigi otseselt ei ole õnn vist ilmiski siia rannikule laevaga tulnud, pigem vastupidi. Ent eks seda suurema igatsusega ole oodatud.

Raske öelda, miks, kuid nähes nooljat jahtlaeva kajakana läbi lainete lendavat, käib hinges tuksatus. Valge kolmnurk sinava mere taustal kannab enese lootust, mida tajume sügaval luuüdis, justkui oleks meie esivanemad enne viit tuhandet aastat siin rannal kündmist-külvamist nagu üks mees kusagil asustamata saarel päästmist oodanud. Näiteks Naissaarel, mis praegugi asustamata.

3D GRAAFIKA. Ent oli arhitekti esivanematega kuidas oli, tema projekteeritud maja siin Viimsi rannas tekitab nii seesolijas kui ka väljastvaatajas liikumistunde. Tajute hoonet kindlasti kolmemõõtmelisena.

Ka maja graafiline keel on väljendusrikas. Aknad ühendab Vellevoog tumedateks kujunditeks, millest moodustub igale majale eriomane kompositsioon. Olles mõnda tema maja näinud, võite arhitekti käekirja ära tunda, silmata tema lemmikdetalle ja -nüansse. Näiteks jookseb alumisel korrusel köögi tööpinna kohal sageli madal pikergune aken, mis vahel ka ümber nurga pöördub.

NÄOGA MERE POOLE. Elutoa merepoolne sein on klaasist ja ka ülemise korruse magamistoast avaneb panoraamvaade samas suunas. Otse akna taga algab mõnikümend meetrit õuemuru (mis katab maaküttetorustikku) ja siis ongi vesi. Enne veel natuke kive ja roostikku.

Maja sisemuse kujundas Tiiu Truus oma kontrastses ja väärikas, kuid väga praktilises laadis. Elutoa punakaspruun põrand mustade triipudega õlitatud laudade vahel meenutab laevalage.

Kogu maja on sisustatud Tiiu Kruusi kauaaegse koostööpartneri, Lõuna-Eesti firma Private Project valmistatud tumepruuni spooniga mööbliga. Erandiks on valge ja kõrgläikeline köögimööbel, mis koos juba mainitud hoone nurka lõikava aknaga muudab köögisopi heledaks ja kergeks.

MEREGA SÕBRAD. Elutoa merepoolset klaasseina ei varjata mingite kardinatega. "Selline hiigelmõõtmes ja pidevalt ajas muutuv maal, kas pole see ideaalne!" müristab peremees naerda.

Olles niivõrd merele avatud, ei kurda pererahvas ometi vinge tuule ega soolaste pritsmete üle. Jah, kord p pärast eriti raevukat sügistormi oli küll vaja aknad soolast puhtaks pesta, aga see-eest ei ladestu nendele akendele õie- ega tänavatolm, mis on linnas nii tavaline. Ja nii ägedaid rajusid kui toona on siinkandis harva. Enamasti püsib meri kenasti oma kohal – küllap aitab siin kaasa kõrvaloleva sadama kai.

Liati on majaelanikel vaja, et meri oleks just seal, kus ta on. Neile on

MAJA MERE ÄÄRES - MIS
TEILE KÕIGEPEALT MEENUB?
HALLIKS PLEEKINUD VÕRGU-
KUUR VÕI MAJAKAVAHI VAL-
GEKS LUBJATUD MAJA? KÕR-
GEL KIVIRINNATISEL SEISEV
LOSS VÕI SISSEKUKKUAL
RANNAVALLIL KÖSSITAV TARE,
MILLEL VARSTI VARBAD VEES?



meeltemööda kõik veega seotud spordi- ja harrastusalad. Kui suvehooaeg avatakse, töötab majaesine muruplats sageli pleekaiana, kus päikese käes kuivavad lohed, surfilaad, kalipsod ja muu. Mõnikord tõmmatakse otse õuemurule kuivama ka paat, ehkki sel aastal lubab peremees lähedalasuvat kaid proovida – tunduvat mugavam.

Paat on siinsetesse oludesse paslik kummipaak. Mitte selline, mis meenutab laste aiabasseini, vaid viiemeetrine. See on kiire, süvist praktiliselt pole, ainult kruvi pärast tuleb ettevaatlik olla: seda ohustavad nii kivid, madalikud kui ka rahutud liivikud.

Aknast võib näha, et elu merel on tihe, ühtevalu saalib seal väiksemaid ja suuremaid laevukesi, taamal aga triigivad helesinist vett hiigelsuured triikraud – just sellise mulje üle lahe kurseerivad laevad jätavad.

KOLMEAASTANE KOGEMUS. Kogu seda tantsu ja tralli võiks skeptiline maarott ju lihtsameelsuseks nimetada ja parastada: “Oodake esimene torm ja ülejutus ära!”. Aga selgub, et majas elatakse juba kolmandat aastat. Tormid on ära nähtud.

Ja parasjagu ehitatakse uut maja. Mitte et isu mere ääres elada oleks mööda läinud, lihtsalt lapsed said ühtäkki suureks. Neil on nüüd kaugelt rohkem ruumi ja privaatsust vaja.

Niisiis käib uue maja ehitus. Ja uus maja ei kerki mitte kuhugi sisemaale, turbaraba tuulevaikusesse, mis oleks mõistetav, kui merest tüdinenud oldaks. Ikka mere äärde. Lausa nii, et naabridki jäävad samaks – laste maja kerkib vanematekodust arvates ülejärgmisele krundile. See näitab, et maja asukohaga on nad enam kui rahul.

UUS TEHAKSE VEEL PAREM. Ka maja endaga on nad enam kui rahul, nagu selgub uue maja plaanidelt-vaadetelt, mis on samuti Kalle Vellevoogi tehtud. Pool uuest majast on praeguse täpne koopia. Peremees teatab naerdes, et lapsed tahavad samasugust, sest on oma kodusse nii armunud. Kas võiks arhitekt suuremat tunnustust tahta? Muide, uue maja pererahvas on oma olemuselt nii veelembeline et ujumisest ja sukeldumisest, mis on saanud nende elu lahutamatuks osaks, neile enam ei piisa. Ikka tundub neile, et vett on vähe, isegi merest akna all jääb väheks. Seetõttu ei kavatse nad leppida merevaatega saunade ja vannitubadega, vaid tahavad uude majja ehitada ka 25 meetri pikkuse basseini. Sellega kaasnevate võimalike probleemide üle murtakse praegu pead, sest teadaolevalt on siiani Eestis vaid üks julge mees endale koju täispika basseini teinud.

Jääme ootama, soovides pererahvale kergemat ehitust. Loodame end õigel ajal taas külla sättida, et näha, kuidas praegused plaanid on ellu viidud. Ahoi! 🏠



ajakiri inimesele, kellel
pole mõlemad käed **VASAKUD**

pigem **PAREMAD**



Koduehituse ja remondiga seotud teemade käsitleluses jälgime ehitust kui tervikut, kõige omavahelisi seoseid.

VÄRSKE NUMBRI TEEMAD:

- ▶ Messiuudised.
- ▶ Kruupinkide võrdlus.
- ▶ Soomlaste hea pink.
- ▶ Kaasaegne aed.
- ▶ Sillutis aias?
- ▶ Roheline terrass.
- ▶ Plaanid ja üldplaneering.
- ▶ Parim aeg toruvahetuseks.
- ▶ Akende arstionu.
- ▶ Katus uueks vanal viisil.
- ▶ Sabadeta ketassaed.
- ▶ Aiamaja pikendab suve.

Aastal 200**6**
ilmub **TM Kodu&Ehitus**
6 korda!

Tellimishind aastaks 129 krooni
Tellimine otsekorraldusega 22 krooni kuus
Üksiknumbri hind poes 29.90

Tellimine:
www.ajakirjad.ee,
telefonil: 681 4503,
tellimine@ajakirjad.ee

PÄRNU JAHTKLUBI ASTUB TEISE SAJANDISSE



TEKST JOEL KUKK, PÄRNU JAHTKLUBI LIIGE FOTOD KAI KUKK

Jahtklubi sünd ja lapsepõlv

Idee Pärnus purjetavad härrasmehed ühe lipu alla koondada hakkas idanema eelmise sajandi esimestel aastatel.

21. juunil 1906. aastal läkitasid Pärnu sadamaülem Dmitri Luhmanov ja tema mõttekaaslased Pärnu purjeklubi põhikirja Liivimaa kubermanguvalitsuse kantsleisese. Sama aasta 17. novembril kanti vastloodud klubi seltside ning klubide registrisse.

Kolm aastat hiljem valmis oma maja ja valdavalt baltisakslastest koosnev klubi võeti Balti Purjespordi Liidu liikmeks. Ühtlasi kiitsid võimud heaks pärnakate ettepaneku nimetada purjeklubi ümber Pärnu jahtklubiks.

Esimene maailmasõda laastas klubi mitme kandi pealt. Võimud andsid karmi korralduse arvata klubist välja kõik Saksa ja Austria alamad. Tagatipuks põles klubihooone lennukipommi tabamusest puhkenud tulekahjus maani maha.

Uued tuuled

5. juulil 1919. aastal kutsuti Reinhold Pulsti, Oskar Miti ja Paul Silivelja initsiatiivil kokku jahtklubi üldkoosolek. Ühiselt otsustati klubi tsaariaegne põhikirja eesti keelde tõlkida ja esitada võimudele klubi registreerimistaotlus. Tegudeni jõuti aga alles 1922. aastal, mil linnalt saadud jõeäärsele krundile kerkis uus klubihooone.

Kümme aastat hiljem elas Pärnu jahtklubi üle kõige sügavama mõõnaperioodi.

Ülemaailmse majanduskriisi tõttu jäi klubi tegevus soiku ja liikmeskondki kahanes märgatavalt. Ent juba järgmisel aastal said Pärnu purjetamissõbrad taas jalad alla ning kuus aastat hiljem tähistati klubi 30. tegevusaastat regati ja suurejoonelise peoga.

1936. aasta juulikuu esimesel nädalavahetusel peetud juubeliregatil startis 22 jahti Eestist, Lätist ja Leedust. Pealtvaatajad said võidupurjetamisele kaasa elada jäälõhkujal "Merikaru". Pärast regatti kogunesid klubiliikmed ja külalised koosviibimisele Endla teatris, kus Pärnu muusikategelane Goldschmidt kinkis klubile lipumarsi.

Kümnendi lõpus ehitas klubi rootsman Üksti pisikesi aeru- ja purjepaate ning vennad Ildid hakkasid merel seilama omavalmistatud kiiljahil "Jan".

Jahtklubi üks värvikamaid figuure oli toona Pärnu haigla peakirurg doktor Villems, kes purjetas Läänemere tillukesel svertpaadil "Kajakas" risti ja põiki läbi ning külastas koguni Kopenhaagenit.

Uus algus viie jahiga

Teise maailmasõja ajal varjusurma vajunud jahtklubile hakati eluvaimu sisse puhuma 1946. aastal. Purjespordisõpradel õnnestus tänu osavale asjaajamisele tuua Pärnusse esimesed sõjajärgsed kiiljahid ja svertpaadid.

Pärnu purjespordi taaselustajateks said laevakaptenid Kurgo, Kask ja Martin ning Pärnu spordikomitee esimees Arnold

Ebrok, kes võimudelt klubi taasloomiseks vajaliku loa välja kauples.

Purjetajate õnneks oli jahtklubi endine rootsman Eduard Aru suutnud mitut jahti ja nende purjevarustust sõjamõllu eest kaitsta. Uus elu algas viie alusega: kiiljahtidega "Aul" (punasest puust), "Jan" ja "Isonda" (betoonkiiluga) ning svertpaatidega "Mare" ja "Elna".

1949. aastal liisandus tillukesele laevastikule Tallinnast toodud "Aurora", mille kapteniks nimetati Joel Rimmel.

Õige pea pärast "Aurora" kohalejõudmist toodi Tallinnast Pärnusse Eesti suurim jahtlaev "Vanemuine", mille kohta räägiti, et see oli olnud Saksamaal Jaapani saatkonna käsutuses.

Esimesed 15 sõjajärgset aastat olid klubile rasked. Isegi sõna "jahtklubi" oli põlu all, mistõttu tegutseti 1960. aastani veesportijaama nime all.

Uue hingamise sai jahtklubi tegevus 1965. aastal, kui klubi juhatus tuli mõttele siduda jahtklubi edasine areng Pärnu püüdlemisega üleilulisse kuurortlinnade nimistusse.

Sel ajal hakati Pärnu jahtklubist kõnelema kui linna auasjast, mis peab arenema ja purjetamise populariseerimisest. Tänu võimude sellisele meelemuutusele õnnestus klubil saada ka tõhusat rahalist abi. Edasi elati klubis üle paremaid ja halvemaid aegu. Suurt meelehärmi põhjustas 1967. aasta oktoobritorm, mis sarnaselt 2005. aasta



Mati Hool



Jaak Akermann



Terje Lepik



jaanuaris möllanud marule jahisadamat laastas, ja klubi peahoone hävitanud tulekahju 1981. aasta 19. juulil.

“SAJANDI JOOKSUL NII HÄID KUI KA HALBU AEGU ÜLE ELANUD PÄRNU JAHTKLUBI ÜHENDAB TÄNASEKS 150 MERD ARMASTAVAT INIMEST. JAHTKLUBI ELAB TÄISVÄÄRTUSLIKKU ELU JA ON SUUTNUD TÄNASTE NOORTE JAOKS SÄILITADA VAIMSUST, MIS OLII OMANE MEIE EELKÄIJATELE.”

PÄRNU JAHTKLUBI KOMMODOOR PEETER VOLKOV.

Ometi jõuti neil aastakümnetel jahtklubis pikkade avamerepurjetamiste ja kõrgete sportlike saavutusteni.

1975. aastal jõudis Poolast Pärnusse esimene plastkeregaga kiiljaht, millele anti nimeks “Türi”.

Aasta hiljem võis Pärnu jahtklubis esimest korda näha Saksa DV ja Poola lippe kandvaid aluseid, kuid esimene sõjajärgne vaba maailma saadik oli alles 1989. aastal saabunud Soome jaht “Cycnus”. Kuigi Eesti jäi veel ligi kolmeks aastaks okupeeritud riigiks, võisid pärnakad laulva revolutsiooni tuulte toel seilata Soome, Rootsi ja Taani sadamatesse.

12. mail 1989 registreeriti Pärnu jahtklubi iseseisva organisatsioonina. Varsti

võttis jahtklubi majandamise üle Pärnu linnavalitsuses moodustatud väikeettevõtte Purjetamis- ja Äriühing, mis hakkas lahete ettevõtete ja eraisikute toel korraldama klubile uue peamaja projekteerimist ja ehitamist. Pärnu jahtklubi uus kodu avas ukse 1993. aasta sügisel.

Maailma tippseilajad Pärnu lahel

Pärast Eesti taasiseseisvumist on Pärnu jahtklubi liikmeskond kasvanud 150 liikmeni, klubi lipu all seilab ligi poolsada alust.

1994. aastal korraldas jahtklubi Pärnu lahel Finn-klassi paatide maailmameistrivõistlused, neli aastat hiljem peeti esimest korda nüüd juba traditsiooniliseks saanud Eesti pikim kestvuspurjetamise võistlus, Watergate'i regatt.

Vahemärkusena olgu öeldud, et 1991. aasta märtsis aitasid Pärnu purjetajad korraldada esimesi maailmameistrivõistlusi purisusutamises.

Pärnu purjetajate viimase aastakümne sportlike saavutuste nimekiri on üpris pikk.

Kummalisel kombel on pärnakate säravaimad võidud teenitud jääpurjetamises, millest siin enne Teist maailmasõda suurt lugu ei peetud. Alles läinud sajandi teisel poolel hakkasid Kalju Abel, Aleksander Feofanov, Jüri Hool, Adu Talimaa ja teised lahel võidusõite korraldama.

1969. aastal Eestisse jõudnud DN-klassi paatide buum nakatas ka paljusid Pärnu noormehi. 1983. aastal jõudsid Rein Veider

ja Elmar Talbonen esimeste pärnakatena NSV Liidu koondisesse ja kõigest aasta hiljem riputati Heino Jõesaarele kaela NSV Liidu meistri kuldne medal.

1991. aastal võitis Rein Veider Haapsalu lahel Euroopa meistrivõistluste hõbemedali ja kaks aastat hiljem õnnestus tal Austrias oma saavutust korrata.

Läinud kümnendil Eesti jääpurjetajate eliititõusnud Mati Hoole parimad tulemused olid MMi viies ja EMI neljas koht.

Kullaarve avas Marjaliisa Umb

Pärnu jääpurjetajate kullaarve avas 1999. aasta kevadel Marjaliisa Umb, kes võitis ülekaalukalt Ice Optimist-klassis laste esimese EMI Pärnu lahel. Tema tulemust kordas 2002. ja 2003. aastal Jaan Akermann.

2005. aastal tõi Terje Lepik Poolast Pärnusse kuni 15-aastaste maailmameistri tiitli ja samal talvel teenis suvise purjetamise kahekordne Zoom-klassi Euroopa meister Merili Randmaa USAs DN-klassi jääpurjetamises MMil kuldmedali.

Pärnu jahtklubi on suutnud endale luua nüüdisaegse, nii sportimiseks kui külaliste vastuvõtmiseks kõige vajalikuga varustatud jahisadama. Et purjesporti arendada ja veel rohkem külalisi võõrustada, on kavas jahtklubi laiendada. Taasiseseisvumise ajal seati eesmärgiks, et jahtklubi peab kujunema Pärnu rahvusvaheliseks mereväravaks. Avamerepurjetamises jahisadam seda ongi. **N**

Graatsiline **PRINCESS 42**



Princess P42 tehnilised andmed:

Kogupikkus: 13,48 meetrit (44 jalga 3 tolli)

Laius: 4,14 meetrit (13 jalga 7 tolli)

Vee väljasurve: 12,9 tonni

Mootor: 2 x 370 hj Volvo Penta TAM63P diisel

Hinnad algavad 265 115 naelast
(umbes 6 098 000 Eesti krooni)

Princessi kaatreid müüb AS Balti Merekaatrid

TEKST KATRIN KURSS, PRINCESS FOTOD PRINCESS

Kiire jalutuskäik ükskõik millises maailma sadamas kinnitab, et *flybridge*-tüüpi kaatrite käes on suur turuosa. Kahe juhtimissillaga kaatrite ruumijaotus sobib hästi vaheldusrikka ilmastikuga: võib nii tuulel juukseid sasida lasta kui ka siseruumides rahu ja vaikust nautida. Seetõttu on mõistetav, et Princessi uue mudeli turuletulek põhjustas kaatrihuvilistes suurt elevust.

Võib öelda, et Princess 42 kehtestab selles kaatriklassis uued standardid, ületades teisi seda tüüpi kaatriteid nii mahutavuselt kui ka stiilsuselt. Ja kuigi ehitamisel pole kokku hoitud ei materjalide ega kvaliteedi arvelt, pole uus Princess oluliselt kallim kui vanemad ja väiksemad mudelid.

Princess 42 on suur kaater, kuid tänu ilusate proportsioonidega disainile ei mõju alus sugugi massiivselt. Kumerast toonitud klaasist kaarjate akendega pealisehitus on langeva joonega, millest varakult eralduv *flybridge* ulatub ahtri kohale. Elegantne ja tagasihoidlik lõpptulemus ei lase paadil sama kiiresti vananeda kui juhtub mõne hetke- moode järgiva konkurendiga.

Princessi disainitiim on ka ruumijaotuses edusamme teinud. Näiteks kokpit mõjub ühtaegu ruumika ning samas õdusa ja kaitstuna.. Pikk iste pehmenab lisatala ning kõrged küljed ja üleulatav *flybridge* kaitsevad välismaailma eest.

Kõikjal torkavad silma praktilised lahendused: pardaid ääristavad avarad külgtetid, kuhu on köie- kinnitusteks integreeritud knaabid ja aasad ning kokpitiist leiab avara panipaiga, kuhu viib suisa tiik- puust astmetega trepp.

Nii nagu laeva välisdisain, on ka sisekujundus pigem tagasihoidlik kui uhkeldav, ehkki meenutab kahtlemata Princessi suuremaid ja luksuslikumaid mudeleid. Ruumid on üksteisest eraldatud kavala materjalivalikuga (poleeritud kirsipuu ja nahk), vär- vide (kreemikas ja tumehall) valguse ja varjuga.

Salong, kuigi avar, on soe ja kutsuv. Peamised istekohad on asetatud U-kujuliselt laua äärde, mille alusesse on peidetud ajakirjariiu. Selle vastas, klaas- ustega vitriinkapi kõrval, on väike diivan. Selle saab lahti tõmmata, et suuremale seltskonnale istet pak- kuda, ja kasutada ka lisavoodina.

Kambüüs asub küll teistest ruumidest madala- mal, ent ometi saab kokk ülejäänud seltskonnaga suhelda. Tiikpuust sisustusega laevaköögis on gaasi- pliit, sügavkülmik ja kaheosaline kraanikauss.

Kuid kõige silmatorkavam on selle kaatri alu- mine juhtimissild. Paljude teiste moodsate kaatrite juures oleks see justkui ära unustatud, aga Princess 42-l on siin kaatri tööeline keskpunkt. Armatuurlaud ja konsool on osadeks lahterdatud: mootori juhtse- admed, navigatsiooniseadmed, kaardialus ja elektri- seadmete paneel on paigutatud nii, et laeval toimu- vast saaks ülevaate ühe pilguga.

Näidikute täpsus ja juhtseadmete tunnetus on ülitäpne. Kaptenit ja tüürimeest hellitavad kaks kirsipuust istet, kõik näidikud on nende silma all, juhtseadmed käeulatuses. Boonusena on käigulüli- tushoobade taga käepärane panipaik

Flybridge'i juhtimiskoht on samavõrd hoolikalt läbi mõeldud ja siingi on kaks mugavat istet. Kuid töö- liselt muljetavaldav on ülaosa ruumikus Turvaliselt sügavale klaasplastist ja roostevabast terasest piirete taha paigutatud istmetel on ruumi seitsmele või ka- heksale inimesele. Kokkuklapitav seljatugi muudab ahtri täismõõdus päikesetekiks, kust võib läbi kal- dus tuuleklaasi vaadata kaatri taga tekkivat lainetust. Kokpitiist üles viib mugavate ja ohutute astmetega trepp, mille käsipuud on tõstetud rinna kõrgusele.

Ning kui keret oleks poleerinud ka Šveitsi meist- rid, ei saaks see ometi eredamalt särada.

Kaatri paigaltvõtt on hämmastavalt pehme, juhti- mine sujuv ja alumisest tüürist avaneb oivaline vaade, ahtri suunas. Disainer Bernard Olesinski võib õiguse- ga oma töö üle uhke olla.

Standardsete Volvo Penta 370-hobujõuliste moo- toritega TAMD63P ulatub kaatri tippkiirus umbes 29 sõlmeni. Kui aga eelistada mootoreid TAMD74Ls, saaks alus 120 hobujõudu juurde ja suurim kiirus oleks rohkem kui 30 sõlme. Ent milliseid mootoreid kaatritele ka ei valita, on mootoriruum esmaklassiline ja kergesti ligipääsetav: kokpiti ja salongi vahel saab liikuda ka siis, kui mootoriruumi luuk on üleval.

Mugavad magamisruumid sobivad hästi ka pike- maks reisiks. Peakajutis on kahekohaline ase kappi- de ja laegastega, lisaks väike peeglilaud. Teises, väga ruumikas kajutis on kaks eraldi voodit. Tualettru- umid on kajutite väärilised ja kummalgi enam kui 180 sentimeetri kõrgusel kajutitil on oma dušinurk

Kõige lahedamalt on ruumi külaliskajutis, mis on põrandapinna juurdevõitmiseks võimalikult taha surutud. Avarusetunnet aitavad suurendada illumi- naatorid ja läbimõeldud paigutusega peeglid. Nagu peakajutiski, on ka siin piisavalt panipaiku. ▣



Princss 42 võitis ajakirja "Motor Boats" võrdlustesti

"Suurbritannias disainitud ja valmistatud kaatriteid peetakse õigustatult maailma parimateks. Kuid mil- line on parimaist parim?" küsiti ajakirja "Motor Boats" märtsinumbri.

Vastuse leidmiseks pandi võrdlustestis kõr- vuti kolm Briti 40-jalast flybridge -kaatrit: Fairline Phantom 40, Sealine 42/5 ja Princess 42. Võitjana väljus testist Princess.

"Kõik kaatrid hiilgasid erinevate omadustega, kuid kokkuvõttes avaldas kõige rohkem muljet Princessi laitmatu disain ja üldine kvaliteet. See firma tunneb asja ja me soovitame nende kaatrite pilgu heita," kirjutab ajakiri "Motor Boats".



TRAMMIGA KUURORTI!



JAHEDUSE EEST PÄÄSEMISEKS POLE PÕHJAMAALASEL TINGIMATA TARVIS LENNUKIPILETIT OSTA JA KAUGELE MAALE PALMI ALLA SÕITA. MÕNIKORD ON MÕNUS KLIIMA, SOE VESI JA MUUD MÕNUD LÄHEMAL KUI ARVATAGI OSKAME. KESET TALLINNA VANALINNA TROONIV KALEV SPA TOOB KÕIK KUURORDIMÕNUD PEAAEGU KOJU KÄTTE. ISEGI KAJAKAD ON AKNA TAGA.



TEKST **ETHEL LILLEMÄGI** FOTOD **KALEV SPA**

KÕIGE ROHKEM VETT. Vana ja väärrika, ehkki räsitud olemisega ujula asemele projekteeris Emil Urbel igati tänapäevase ja luksusliku hotell-veekeskuse. Kõigest paari sammu kaugusel Tallinna vanalinast, vana pargi põlispude all saab nautida kõiki veemõnuseid ning arvukaid spaaprotseduure. Tulla võib kas või trammiga.

Ujuda saab Eesti suurimas basseinis. Kaheksa rajaga viiekümne meetrine veeväli pakub tegutsemisvõimalusi nii proffidele kui algajatele. Veekeskuse müügijuhil Katrin Aljaste sõnul peitubki Kalev Spa eripära just selles, et kõrvuti radadel võib korraga näha tervisesporti tegevaid pensionäre, imikuid, kuulsaid näitlejaid, poliitikuid, koolilapsi ja Eesti meistreid ujumises.

LÕPUKS OMETI RUUMI! Kalev Spa veekeskus üllatab eelkõige oma suuruse ja väga hästi liigendatud ruumijaotusega. Nii hotelli kui ka veekeskuse sisekujunduse autor sisearhitekt Taavi Aunre on leidnud privaatsust soosivaid lahendusi, ning igale basseini ja atraktsioonile oma koha eraldanud, kasutades selleks vaheseinu ja looduslike kividega kaetud müüre. Näiteks omaette nurgas asuv nn “seenevann” on Katrin Aljaste sõnul eriti populaarne just paarikeste seas, kes end diskreetses valguses ja vahutavas vees hästi tundvat.

KOHUSTUSLIKUD TORUD. Ilma väänlevate liutorudeta ei saa tänapäeval läbi ükski endast lugupidav veekeskus; Kalevis on neid koguni kolm. “Kõige julmem on must toru,” ütleb Katrin Aljaste, kelle kinnitusel kasutavad üleni kinnist toru, milles liulaskjad eriti suure hoo sisse saavad, surmapõlglike jõnglaste kõrval üsna agaralt ka nende isad.

Üks osakond on täis mullivanne, millest igaüks masseerib erinevalt. Lastebassein on aga maiuspala oma võsukest jumaldavatele lapsevanematele: tavapärase steriilse haiglabasseini asemel on siin lapsesõbraliku kujundusega väike ujula, täis vahvaid loomakujusid, liumägesid ja purskkaeve. Kui peamised atraktsioonid ära proovitud, võib nautida masseerivat pärlivanni ja Charquot’ dušši, milles tugeva survega vesi tuleb külgedelt, mitte ülevalt. Viimasest peab veekeskuse müügijuhul isegi väga lugu. Pargi poole avanev klaassein toob looduse otse tuppa. Kui aga eriti veab, võib veekeskuse külastaja troopiliselt soojas vees ligunedes vaadata, kuidas õppusele tulnud Eesti mereväelased täies mundris mööda nõore laest alla laskuvad. “Kus mujal neil seda helikopterilt vette laskumist ikka harjutada,” ohkab Katrin Aljaste.

SAUN KUI ELUVIIS. “Paljudes inimestes püsib visalt uskumus, et veekeskusesse tulek tähendab kohustuslikku ujumist suures



basseinis,” kurdab Katrin Aljaste. “Tegelikult võiks spaad aga kasutada pigem stressimaandamise kohana”.

Näiteks on Kalevi Spa külastajate käsutuses kaks avarat sauna, soome ja auresaun; massaažidušid ja spetsiaalne eriti külma vee dušš kehakarastajatele. Ja kui peaks juhtuma, et satute spaasse ajal, mil sealsetes saunades on teie jaoks harjumatuult palju inimesi, siis on hea teada, et riietusruumide juures asuvad ka eraldi saunad ja koguni üks väike külmaveebassein. Kuna saunamõnude juurde kuulub tavaliselt ka üks värskendav jook, on kohe basseinide kõrval avatud väike kohvik, kus müüakse mitmesuguseid karastusjooke.

Kellele aga sellestki väheks jääb, võib lisatasu eest nautida infrapunasauna ja solaariumipäikest. Ja kes tahab meeldiva kasulikuga ühendada, saab lihaseid trennida ühes Eesti kõige paremini varustatud jõusaalis, mis on otsast otsani täis kõige moodsamaid seadmeid.

Katrin Aljaste soovib spaasse tulla päevasel ajal, mil võib end nii jõusaalides kui ka basseinis tõelise kuningana tunda.

TERVIS TEISELT POOLT. Läbinud labürindina keeruka koridori, jõuame hotelli, mille rahustavad värvitoonid, hommikumantlites ringi tatsavad rahulolevad külastajad ning naerusuiselt

tervitav personal annavad tunnistust, et siia tulla võib veel teravamaks ja ilusamaks saama.

Ehkki enamik ilu- ja terviseprotseduure müüakse pakettidena hotellikülastajatele, tasub ka linnainimesel vahetevahel sisse astuda. Kas või selleks, et ravida oma hinge- ja ihuhädasid Tallinna ainsas külmakambris, kus 140-kraadises pakases saab lahti kõikvõimalikest vaevadest, olgu siis mureks energiapuudus, depressioon või raske liigesepõletik.

Aga võib-olla aitab enesetunnet parandada hoopis à la carte restoranis pakutav austerserviku-trühvlisupp või päklikiparfee, mida maitstes võib läbi siseakna basseinides käivat möllu jälgida.

PÕNEVAD PROTSEDUURID. Hotellipoole müügijuht Riina Tammsalu soovib inimestel oma elu huvitavaks muuta. Tähtsaid sündmusi ja tähtpäevi võiks ju vabalt veeta spaahotellis, lubades endale näiteks nagu šokolaadi- või kohviteraapiat. Meestele, kes sedalaadi mõnused ilmselt hinnata ei oska, soovib Tammsalu aga sünnipäevaks vananemisvastast programmi C-Plus Energy.

Tervise- ja ilukeskuse üks pärle on kindlasti veiniteraapia. Kogu maailmas populaarse protseduuri vananemisvastase mõju saladus peitub punaste viinamarjade viljaliha ja seemnete antioksidatiivses toimes.



Sukeldu ja imetle

Kindlasti kuulub Kalev Spa ainulaadsete vaatamängude hulka võimalus nautida veealust kunsti. Nimelt on 25meetri pikkuses basseinis väljas (või sees?) Kaido Haageni fotonäitus “Silmad vees”.

Lummatuna soojade merede veealuse maailma erakordsest värvidemängust ja liigilisest mitmekesisusest, pole Kaido Haagen professionaalse fotograafina suutnud vastu panna kiisatusele see kõik ka fotodele jäädvustada. Basseinis, vee all, ootavad näitusekülastajat 29 fotot, mille kujutatud peamiselt troopiliste merede kalu. basseini ääres seistes pilte näha ei ole, elamuse saamiseks tuleb basseini sukelduda, prillid või veel sukeldumismask ees. Kellel tõsisem huvi, saab pärast kunstinautimist kataloogist teada ka kõikide portreeritavate ladinakeelsed nimed.

Näitus jääb avatuks kuni fotod vees vastu peavad.



Kes tahab tunda mere tervendavat mõju, võib proovida lõõgastavaid hooldusi meremineeralidega ja vetika- või mudamähistega.

Hotelli toad on hubased, rahulikud ja mõnusalt kodused. Vaade, mis nende akendest avaneb, paneb vist iga eestlase südame uhkusest põksuma: küll meil on ikka ilus vanalinn! Ja meri! Ja laevad – sadam on ju kõigest 700 meetri kaugusel. Väikesed ödusad economy-toad on vaheustega ühendatud; nii saab laste või sõprade seltskonnaga ise otsustada, kas veeta aega eraldi või koos.

Mõistagi on hotellis sviidid ja koosolekuruum (25-le inimesele), kuid tüütuid seminare on ehk hoopis targem pidada privaatsete VIP-saunade ödusad atmosfääris.

MIKS MINNA SPAASSE? Ega ei peagi. Võib ju lihtsalt kodus istuda ja viriseda, kuidas meil ikka ilmaga ei vea. Jõukamad võivad ka üleolevalt muiata ja broneerida järjekordse perereisi Kanaariidele. Ülejäänutel pole aga vähimatki vabandust. Tehke oma elu mõnusaks, nautige kõike, mida pealinnal pakkuda, kaasa-arvatud kõrgetasemelist Kalev Spa'd. On ju suvi aeg armastuseks, aga armastada tuleb ka iseennast.

SOOLAKOOPAS TULEB UNI. Kalev Spa Tervisekeskuse üheks tõmbenumbriks on soolakamber, mille katsetamist ajakirjanikule

lahkelt pakutakse. Kuna ma pole elus kordagi soolakambris käinud, püüan juba eos maha suruda võimalikku klaustrofoobiahoo: sõnaga “kamber” seostuvad millegipärast ikka raud ja lukud.

Tegelikkus on sootuks teine. Salapärase klaasukse taga on härmast toake, mille seinad, lagi ja põrand on kaetud paksu mere-soolakihi. Kuhugi soolakristallide taha on peidetud mahe valgustus ja lamamistoolid ootavad kasutajaid. Istun lamamistoolile. Mul on aega 45 minutit ja ma olen täiesti närvis, sest inimesena, kes on harjunud oma päevi minutipealt läbi jooksmata, ei kujuta ma hästi ette 45 minutit mittemidagitegemist. Viis minutit nihelen ja vahetan asendeid. Kümme minutit mõtlen töömõtteid. Järgmisest viiest minutist võpatan mingite segaste unenägude tõttu üles. Aga niheleda enam ei viitsi, kusagilt kostab mahedat, lõõgastavat muusikat ning otsatu rammestus võtab võimust. Hingata on väga kerge ja käed-jalad väga rasked. Järgmised veerand tundi ma arvatavasti magan, igatahes virgun kaks minutit enne seansi lõppu. Lõbu saab just siis, kui oleksin heameelega nõus seal kambrikeses veel vähemalt tunnikese veetma.

Kui ei ole mingit tõsist terviseriket, soolakamber just sedasi mõjubki: rahustavalt, stressimaandavalt ja lõõgastavalt. Ent ennekõike võiks soolakambris ravida meie laiuskraadil nii sagedasi hingamis- teede haigusi. Abi saab ka erinevate nahaprobleemide puhul. ▣

AUTORENT RENDIX AUTOLT!



Viiekselise Ford Focus rendihinnad.

1-2 PÄEVA

1100 EEK PÄEV

3-4 PÄEVA

900 EEK PÄEV

5-7 PÄEVA

800 EEK PÄEV

Lisapäev (8+) **700** EEK

Hinnad sisaldavad kohustuslikku liikluskindlustust, avariikindlustust, varguskindlustust, piiramatut kilometraaži ja käibemaksu 18%.

TALLINN: INFO-AUTO / Pärnu mnt. 232 / tel. 6 710 093 / GSM 52 27 406 / kadi@ieg.ee

PÄRNU: INFO-AUTO / Tallinna mnt. 89a / tel. 44 333 93 / GSM 51 02 026 / parnu@iauto.ee

HAAPSALU: GRAND HOLM MARINA / Westmeri 3 / tel. 472 9880 / GSM 56 52 887

RENDIX AUTO OÜ

GRAND HOLM MARINA ALUSTAS KOLMANDAT HOOAEGA

TEKST AIVO PALJASMAA FOTOD LENNART SAIDLA, TÕNU KITS, VIKTOR SIILATS

Kahe aasta eest tekkis iidse Haapsalu jahtklubi kõrvale tarmukas suguvend: meresõitjate eestvedamisel hakkas tegutsema jahtklubi Grand Holm Marina. Esimeste suvedega on klubi oma elujõudu tõestanud ja Läänemere lõbuseilajad on uue sadama omaks tunnistanud.

Uue hooaja hakul linna poolt jahtklubisse sisenedes märkab silm ulu all konutamas mitut ujuvkaid. Huvitav, kas sadam tahab laieneda?

“Praegu on meil seitsme kai ääres ruumi 70 alusele,” pajatab sadamakapten Valdo Kivi. “Kui vaja, suudame keset hooaega uue kai vette lasta. Meil on neid viis tükki tagavaraks.”

Kõige väiksemate, kuni kaheksameetriste aluste tosinakohaline ujuvkai pidavat juba hooaja lõpuni broneeritud olema. Suurte, üle 20 meetri pikkuste aluste jaoks on neljakohaline küljekinnitusega kai.

“Mullu suvel saabus ühel päeval kaks Rootsi lipu all seilavat pikka alust,” meenutab Valdo Kivi. “Kui suuri aluseid tuleb korraga palju, läheb meil kitsaks. Reidile neid jätta ei saa, sest Tagalahe ainus sügavam koht on laevatee, aga seda ei tohi kinni panna.”

Väga suuri aluseid satub sadamasse

harva, veidi väiksemate läbisõit on aga olnud vilgas. Kaks esimest suve olid sadamakapteni sõnul rahvarohked.

“Eelmisel suvel teenindasime ligi 700 alust ehk vähemalt 2000 mereturisti,” meenutab Valdo Kivi. “Siia tullakse nii lähedalt kui ka kaugelt. Lisaks eestlastele näeb kõige rohkem Soome, Rootsi ja Saksamaa lipu all seilavaid aluseid. Ka Hollandist on tihti külalisi.”

Valdo Kivi sõnul on Eestis 53 väikesadamat, Grand Holm Marina kuulub tema hinnangul külaliste arvult neist esimese viie, ehk isegi esimese kolme hulka.

“Kõikjal pole muidugi igakülgset turistiteenust. On lihtsalt randumispaik ja kõik,” tõdeb Kivi. “Grand Holm Marina on selles osas püüdnud pidevalt areneda. Näiteks esimesel suvel ei olnud meil võimalik aluseid tankida. Kui klient tankida tahtis, töid Haapsalu taksod kütuse kanistritega kohale. Nüüd on meil aga oma tankla.”

Jahtklubist saab rentida auto, et teha linnas või ümbruskonnas väike ringsõit. Kes autosõidust ei hooli, võib üürida ka jalgratta.

Jahtklubis saab ka saunatada Nii soome saunas kui auru saunas on ruumi kaheksale leilivõtjale, mõlemas saunas

on ka basseini mõõtu mullivann.

Mõistagi saab jahtklubis pesu pesta ja kasutada muidki teenused, mida merel olles igatsema on hakatud. Pakutavate teenuste täpsema loetelu ja hinnakirjadega saab tutvuda veebileheküljel.

Jahtklubi pakub oma külalistele ka võimalust sviidis ööbida, kuid siiani pole seda kuigi palju kasutanud: mereseiklejad armastavad puhata ja ööbida oma alustel.

Algusest peale on Grand Holm Marinas töötanud restoran ja baar, kummaski on ruumi 40 külalisele. “Kui vaja, saame neisse ka suurema seltskonna mahutada,” täpsustab Valdo Kivi. “Baari ja restorani eest hoolitseb Tallinna firma Carmen Catering ja meie külalised on nende tööga igati rahule jäänud.”

Kivi kinnitusele hoolitseb Carmen Catering ka meelelahutuse eest, muusikat teevad nii ansamblid kui ka üksikesinejad.

Sel suvel mängitakse Grand Holm Marinas koostöös Haapsalu kultuurikeskusega ja Kojateatriga vabaõhuentendust “Kuda Jõnn merele läks”. Nagu nimestki arvata võib, on tegu Juhan Smuuli näidendiga “metskapten” Kihnu Jõnnist Enn Uuetoast.

Jahtklubi reklaambuletis toonitatakse

Grand Holm Marina sadam

Westmeri 3, Haapsalu
Koordinaadid
N 58 57.501 E 23 31.610
VHF kanal 12
Kutsung “Grand Holm”
Teenused: elekter, vesi, kütus, internet, WiFi, dušš, saun, ruumide rent, jalgratta- ja autorent jpm
Avatud restoran, baar, kaks kauplust
www.grandholm marina.ee



se võimalust nautida kaunist päikeloovangut Tagalahel. "Halva ilma korral saame terrassikohviku suurte akendega seinad alla lasta ning jahedaid õhtuid aitavad soojaks ja õdusaks muuta gaasisoojendid," räägib Valdo Kivi.

Jahtklubis töötab praegugi väike poeke, kuid plaanid on palju suuremad. "Äsja avasime meretarvete poe," räägib sadamakapten kindlahäälselt. "Sealt saab osta erinevaid otsi ja pisividinaid alustele, samuti aere ja pootshaake, päästeveste ja mereriideid. Ka paate ja mootoreid. Seega ei pea turist enam iga pisisiaja linnast otsima minema. Ja kas sealt vajamineva asja leiakski?"

Uus pood asub kunagise kalurikolhoosi Lääne Kalur töökojas, mis on nüüdseks ümber ehitatud. "Praeguses peahoones oli kolhoosipäevil lademes treipinke," mäletab sadamakapten.

Valdo Kivi on praegu 45-aastane. Töömeheteed alustas ta tollases Lääne Kaluris. "Püüdsime siinsamas kala. Haapsalu, Rohuküla, Vormsi ja Noarootsi vahelisel mereväljal on mulle tuttav iga kivi," usub tänane sadamakapten. Purjekameheks Kivi ennast ei pea, talle on alati meeldinud mootoralused.

"Koolitust olen saanud Tallinnas ja Pärnus. 1991. aastast 1997. aastani olin Paslepas presidendi suveresidentsi juhataja ja kaatri Nimbus juht," meenutab Kivi oma eelmist, küllap sama vastutusrikkast töökohta.

Grand Holm Marina tulevikuväljavaateid hindab sadamakapten heaks: "Vanadele käijatele lisandub aina uusi nägusid. Väga tihti tullaksegi meie jahtklubi kiitnud sõbra või tuttava soovitusel peale."

Esimesed alused olid tänava Grand Holm Marinas kohal juba maikuus. Ametlikult avati hooaeg 8. juunil. "Inimestel algavad puhkused ja mereromantika kutsuvad neid rändama. Meie püüame nende sadamaelu võimalikult mugavaks muuta," sõnastab Kivi jahtklubi pererahva eesmärgi.

Kaide ümber hakkab hõredamaks jääma augustis, kui näiteks Soomes lapsed juba kooli lähevad.

"Aga mõni üksik, kes hilisügisest ekstreemsust tahab nautida, vettib kai ääres veel novembriski," kinnitab Kivi.

Kolmas hooaeg algas Grand Holm Marinas lootusrikkalt. Võib arvata, et sügisel on möödunud suvega rahul ka külalastajad. **N**

N KOMMENTAAR

Kui aus olla, siis mõne aasta eest ei pakutud Haapsalus väikelaevadele õiget sildumis- ja sadamateenust. See oli sisuliselt olematu, puudus ka igasugune turvalisus.

Toona pakuti mulle müüa Haapsalu vana jahtklubi sadamat, aga tehingust ei saanud asja. Mõistsin, et lihtsam on teha uus sadam, algusest peale oma käe järgi.

Parajasti olid müügis ka Lääne Kaluri endised hooned ja nii ma uue jahisadama ideest kinni haarasingi. Sadamakapteniks tundus sobivat Valdo Kivi, tundsin teda juba varasemast, vabariigi presidendi Paslepa suveresidentsis töötamise ajast. Valdo Kivi võib usaldada, see on mulle ajapikku selgeks saanud.

Olen ise väikelaevnikuna väga palju merd sõitnud ja püüan kõike nähtud-kogetut ka Grand Holm Marinast rakendada. Eelkõige peab jahtklubi olema koht ja kodu neile, kes merelt saabuvad. Praegu on meil kõik elementaarne olemas, Euroopa Liidu nõuetele vastavast kaldavoolust kuni pesupesemisvõimaluseni.

Väga palju raha on läinud otse vette: seniste betooniga täidetud autorehvide asemel hoiavad jahte nüüd paigal korralikud, kahetonniste ankrutega haalamispoid, akvatoorium on risust ja rämpsus, jalgrattaraamidest, ankrutest ja prügikastidest puhastatud. Merepõhja koristamiseks olen ka ise sukeldunud. Perspektiivis näen ette territooriumi sillutamist ja kaunistamist, meretarvikute kaupluse ja hotelli avamist.

Võiks teha veel palju uut ja huvitavat, aga paraku on lugu selline, et väga palju energiat kulub mõttetusteks. Nimelt pole Haapsalus kunagi olnud ega ole siiani ühtegi ametlikku sadamat. Grand Holm Marina pürib nüüd esimeseks. Esitasime juba mitu aastat tagasi majandus- ja kommunikatsiooniministeriumile vajalikud paberid, et kõik käiks ikka seaduse järgi, aga bürokraatiasin töötab vastu.

Praegu käime ministeeriumiga kohut.

Grand Holm Marina omanik Viktor Siilats:

TEKST HEIDI VIHMA FOTOD LENNART SAIDLA, ANDRUS KALKUN

Väikese Haapsalu Suurel Holmil töötab kolmandat hooaega nüüdisaegne jahisadam. Siin saavad meresõitjad puhata, pesta ja saunatada, aga muidugi ka süüa. Ja mitte ainult lihtsalt kõhtu täita: Grand Holm Marina restoran rõõmustab ka gurmaani- ja luksusvõimega kliente. Raamatutes on sadamakõrtsid väga kahtlased kohad, kus tehakse hämaraid tehinguid, juuakse rummi ja kakeldakse. Kusagil nurgas istub puujalaga vana merekaru, triibuline särk seljas, üleni ankruid ja neidiseid täis tätoveeritud. Kindlasti on ka üks papagoi, kes ropult vannub.

Grand Holm Marina ei ole midagi sellist. On hoopis moodne sisekujundus, rahulik atmosfäär, leebe jazzmuusika

trende: eestlaste põline hernesupp on siin muutunud roheliste herneste püreesupik, kartulist-heeringast on koos õhukese rukkilõivaviilu ja punase sibla confit'ga saanud tõeline gurmeeroog, koduse seaprae asemel pakutakse siidri ja tüümianiga glaseeritud pörša sisefileed pähklikartulite ja suitsuploomikastmega.

Grand Holm Marina menüü on kokku pannud noor peakokk Risto Toome ja Margus Linkgreim Carmen Cateringist. Marguse koostatud on ka veinikaart - Eesti Sommeljeede Assotsiatsiooni asepresidendina on ta veinimaailmas toimuvaga hästi kursis.

Margus selgitab, mida toidukaarti kokku pannes silmas peeti. "Menüü koostamisel arvestatud nii restorani põhikliente kui ka asukohta: oleme ikkagi sadamarestoran ja sadamaresto-

GRAND HOLM MARINA ON



ja vägagi kaasaegne menüü.

Kulinaaria allub stiilide muutumisele samamoodi nagu mood, muusika või kirjandus. Praegu on toidumaailmas moes kergus, puhtad maitset, vahemerelisus, aga ka viited kohalikele toidutraditsioonidele: juba enne propagandaaktsiooni Eesti Toit algust võis parimate restoranide menüüst leida midagi hapukapsa-kamamaitsetest, kuid seda uuel ja kergemal moel.

Grand Holm Marina loob eesti toitade pakumisel uusi

rani menüüs peab kala olema ka siis, kui meri on kalast tühi," kinnitab ta. "Kaheksakümmend protsenti meie külalistest tuleb jahiga merelt, enamasti on need soomlased, aga ka rootslased, taanlased ja hollandlased. Pakume neile klassikalisi roogasid, mis on tehtud kohalikust toorainest."

Menüüs on Euroopa maitsetega harjunud rahvusvahelisele klientuurile tuttavad road: Caesari salat, mozzarellasalat, sini-karbid, bouillabasse, pardifilee, tournedos, aurutatud koha.

“Päris võõrast toitu on raske pakkuda, sest väga uuteks maitseteks ei olda enamasti valmis,” räägib Margus Linkgreim. “Aga kindlasti kasutame kohalikku värsket toorainet ja midagi oleme püüdnud ka klassikaliste roogadele omalt poolt juurde anda.”

Nii on näiteks mozzarellaalatil tomatid suitsutatud, kadaka-suitsu on saanud ka pardifilee. Traditsioonilise õunakoogi lisandiks on aga kama-toorjuustukreem. See kook, mille juurde pakuti kuulsat Põltsamaa Kuldset, osutuski maitstud roogadest kõige põnevamaks: ehtsad eesti maitseid väga kvaliteetses vormistuses.

Oluliseks peetakse hooajalisust ja värskust: maasikad, vaarikad ja kukeseened jõuavad kööki niipea, kui valmis saavad. Kohalike kalurite hommikul püütud saak läheb kohe

Maa poolt tulijal peab olema küll parasjagu visadust, et sadam ja selle restoran üles leida – teeviitu oli suve alguses veel vähe, aga neid lubati juurde panna. Kaugel ei ole Haapsalus ju miski, nii on ka Suure Holmi taha otsa Grand Holm Marinasse maad paraja jalutuskäigu jagu.

Mereäärsete söögikohtade sisekujunduses on disaineri peamine ülesanne anda võimalikult paljudele laudadele ja kohtadele merevaade ja seada sisse tuultele eest kaitstud terrass. Grand Holm Marinasse on sellega hästi toime tulnud, restoranisaalis on suurte akende all kaks rida laudu ja terrassil on nii katuskaitseks vihma eest kui ka allalastavate kileakendega seinad, mis lasevad lühikest suve nautida ka külma ilmaga. Jahedamal ajal

MOODNE SADAMARESTORAN



AVATUD: KELL 12-23,
HOMMIKUSÖÖK 8-10
ROOGADE HINNAD:
EELROAD 50 - 100 KR,
SUPID 50 KR,
PÕHIROAD 100-200 KR.
ADDRESS: WESTMERI 3, HAAPSALU



päevapakkumisena menüüsse. Maitseid on kerged ja puhtad, soolaseid siinset toitu ei naudi: toidu maitset lastakse esile tulla, maitseained toetavad seda, mitte ei varjuta.

Kuigi menüü kokkupanekul on arvestatud eelkõige rahvusvahelist seltskonda, pakub see elamusi ka eesti köögi harjunud toidunautijale: meie oma kartulit, kala, koduseid räimeid ja heeringat. Kõik see on aga valmistatud sootuks teistmoodi kui koduköögis.

kütavad terrassi gaasipõletid, ka võib külma peletamiseks pleedi ümber võtta. Erinevate jahtklubide lipud, mis restoranisaali kaunistavad, räägivad asjatundjale eelmistest külalistest: need lipud on mitmete maade jahtklubilaste kingitud. Baarileti kohal on laevakell. Kellalöök on märgiks, et kellelgi on soov kogu restoranirahvale välja teha – meresõitjate vana komme, mida üle maailma au sees peetakse. Sadamakapten Valdo Kivi sõnul tuleb kellalöömist suve jooksul ikka mitu korda ette. ■



PAADI sidumine

TEKST TOOMAS SOOTS FOTOD TÕNU KITS

Väikelaevade kasutamise nõuded käsivad sildumis-, poi- või ankrutsad kinnitada ja vendrid kohale asetada nii, et alus püsiks paigal igasuguse ilmaga. Kuidas neid nõudeid täita, õpetab pika purjetamiskogemusega Toomas Soots.

Et paat sadamas seistes viga ei saaks või – mis veel hullem – kai küljest lahti ei pääseks, tuleb see korralikult kinnitada. Alustame päris algusest.

Paigutus kai ääres

Paadi võib kai äärde paigutada kas külje, vööri või ahtriga olenevalt sellest, kui palju on kai ääres ruumi ja millist sildumisviisi sadama kord ette näeb.

Ahtri või vööriga kinnitamisel seotakse laev kai külge kahe otsaga, lisaks kinnitatakse merepoolsel küljel üks ots poi külge.

Küljetsi kai ääres seisev alus tuleb kai külge kinnitada nii vöörist kui ka ahtrist. Juhul, kui seda tehakse kummaltki poolt vaid ühe otsaga, tuleb alus keskkohast veel ühe otsaga kinnitada ehk springid peale tõmmata. Osal laevadel on selleks keskel klüüsid või knaabid, millest otsad läbi tõmmatakse: üks ühele, teine teisele poole. Nii ei hakka laev vööri ega ahtri suunas liikuma.

Otsadega kinnitamine

Kinnitamiseks on kaks moodust: karabiin-kiirliitekinnitus **1** ja statsionaarne kinnitus **2**. Viimase puhul pannakse otsale aasast topelttiirud peale ja seotakse Paali sõlmega **3** kinni. Paali sõlm on tänapäeval merenduses üks levinumaid sõlmi ja kõige kindlam kinnitus: ise see lahti ei põru, aga avada on lihtne. See-

tõttu kasutatakse seda sõlme mujalgi kui merenduses: tuletõrjujad kutsuvad seda päästesõlmeks, alpinistid surmasõlmeks.

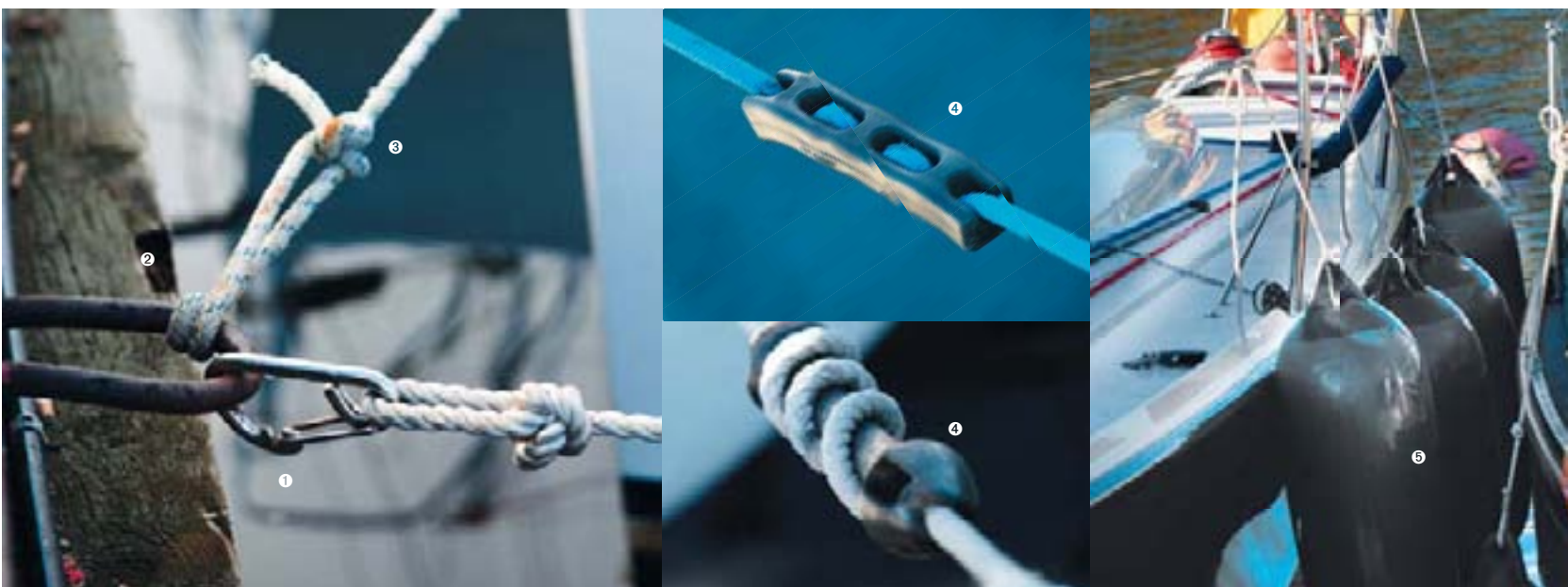
Kinnitusotste vahel peavad olema amordid ehk leevendid **4**, mis muudavad paadi stabiilsemaks ja vähendavad kõikumist.

Poi külge kinnitatakse paat kas spetsiaalsete poikonksudega või kiirliitekarabiiniga.

Ots peab vastu pidama igasuguse ilmaga ja seega tuleks otsa jämedus valida vastavalt paadi kaalule. Koonerdada ei maksa: alus on liiga palju väärt.

Vendrid

Mõistagi peab sildudes ja laeva kai külge kinnitades kasutama vendreid **5**. Vendrid kaitsevad laeva teiste aluste vastu hõõrumise ja vastu kaid pörkamise eest. **N**



?

KUIDAS VALIDA PAATI?

VEESÕIT MUUTUB EESTIS JÄRJEST POPULAARSEMAKS. PALJUDELE, KES VALIVAD OMA ESIMEST PAATI, KULUVAD KINDLASTI MARKAS ÄRA NÕUANDED, MIDA PEAKS OTSUSE TEGEMISEL SILMAS PILDAMA. KASULIKKE NÄPUNÄITEID JAGAB BALTI MEREKAATRITE AS MÜÜGIJUHT OLLE UUSSAAR.

TEKST OLLE UUSSAAR FOTOD ZODIAC

Küsimusele kuidas valida paati on keeruline ühest vastust anda. Kuid kindlasti peaks alustama sellest, et mõeldakse selgeks, milleks paati kasutama hakatakse: väljasõitudeks perega, tööülesannete täitmiseks või hoopis kalastamiseks. Muidugi on võimalik leida paat, millega saab nii perega sõita, kala püüda kui ka tööd teha, kuid siinkohal peab arvestama, et kompromissid sünnivad alati millegi arvelt.

Seejärel tuleks paika panna eelarve. Seda lihtsalt seetõttu, et ka näiteks 30 000 krooni eest võib endale väikese vahva komplekti soetada, samas kui mõni põlgab ära miljonikroonise kaatri. Üks levinumaid väärarusaamu ongi, et paadindus on üksikute rikkaste hobi. Nii see siiski ei ole, sobiva aluse leiab igale maitsele ja rahakotile.

Mida rohkem te enne kauplusesse tulekut ettevalmistusi teete, seda paremini saab teenindaja teid aidata. Kuna paadindus on Eestis üsna uus, astub tihti poodi klient, kes ütleb: "Tahaks paati osta. Millist? Ei tea... absoluutselt ei tea!"

Paadiostu võiks võrrelda auto ostmisega. Suurem osa inimesi teab täpselt, millist autot nad tahavad: tihti ollakse isegi ühele margile truud ja teiste firmade poole ei vaadatagi.

Aga kujutage nüüd ette, et te ei tea, millist autot tahate. Astute salongi ja ütlete, et sooviks üht mootoriga neljarattalist. Võib-olla on müügimees heas hoos ja suudaks teile

suvilas aiamaal käimiseks KAMAZ kalluri müüa. Ja mis seal salata: suvilasse sõita ja poes käia saaks ju sellegagi; iseasi aga, kas see on kõige mugavam sõiduvahend.

Nüüd aga paatide juurde tagasi. Oma esimese paadi ostjad on enamasti huvitatud puhkuse- ja perepaadist. Seetõttu räägimegi esmalt sellest, mis tüüpi paadid sellisteks sõitudeks sobivad ja millega ühe või teise puhul peaks arvestama.

Sõudepaadid

Kõige lihtsamad ja odavamad perepaadiks sobilikud alused on sõudepaadid, mille hinnad algavad umbes 10 000 kroonist. Enamasti tehakse sõudepaate klaasplastist ja soovi korral saab neile paigaldada väikese mootori. Tavalisse plastpaati mahub 4-5 inimest ja selle liikumiskiirus on umbes 10 km/h.

Plastpaati kasutatakse valdavalt juhul, kui suvekodu asub jõe kaldal või mererannal, kus vesi ei ole väga sügav. Selline kerge (ca 100kg), umbes nelja meetri pikkune paat ei vaja sadamat, selle võib siduda suvalise puuoksa külge või lihtsalt kaldale tõmmata.

Samas on sellise paadi transportimiseks vaja haagist ja hoidmiseks üsna palju ruumi. Siinkohal oleks paslik meenutada, et paati tuleks hoida võimalikult turvalises kohas.





Sõudepaadi suureks plussiks on asjaolu, et kui eelarve on piiratud, võib kõigepealt osta paadi, sellega aastakese ringi aerutada ja alles järgmisel aastal mootori soetada. Sõudepaadile piisab üldjuhul mootorist võimsusega 2-6 hobujõudu; selliste jõuallikate hind on 10 000 kuni 30 000 krooni.

Nende mootorite kasuks räägib ka väike kütusekulu, näiteks kahehobujõuline mootor kulutab tunnis liitri jagu kütust - umbes 14 krooni eest saate sõita 7-8 kilomeetrit.

Eraldi käsitlust vääriksid puupaadid, mida loetakse tänapäeval väga eksklusiivseteks. Puust paat nõuab palju hoolt, seda peab tõrvama, takutama, niisutama, kuivatama...

Kummipaadid

Korterinimesele plastik- ega puupaat hästi ei sobi, sest tupp paat ei mahu ja seda ületalve tasulises parklas hoida läheks kulukaks. Neil, kel ruumiga kitsas, tasuks vaadata hoopis kummipaadide poole.

Iga vähegi endast lugupidav paaditootja kasutab kummipaadide tegemiseks materjali, mis on tavalisest kummist väga kaugel. Suurem osa täispuhutavatest paatidest valmistatakse tänapäeval mitmesugustest PVC-segudest.

Sellest, et samanimelisest materjalist valmistatakse ka näiteks rannamänguasju, ei maksa end heidutada lasta. Paadimaterjal on midagi hoopis muud ja seepärast nimetatakse seda sageli tootja antud nimega, olgu selleks siis "Strongantex", "DesiteX" või mis iganes.

Tegu on kvaliteetsete materjalidega, millele üldjuhul antakse viieaastane ilmastikugarantii.

Materjal on see, mis määrab toote hinna. Et mitte sattuda viletsast materjalist paadi otsa, ei tasuks vaadata odavamat kui kümne tuhande kroonist paati, olgu ta siis Korea või Taiwani toode.

Kui ka sellise paadi ostuks raha napib, sobivad alternatiiviks Venemaal toodetud kummiga armeeritud riided paadid. Kindlasti on selline paat arukam valik kui mõni kolme tuhande kroonine rannamänguasi, mida reklaamis taevani kiidetakse.

Enne ostu tasuks kindlaks teha, kas tootel on küljes HIN-kood, valmistaja plaat ja CE märk - ilma nendeta Eestis paati ei registreerita.

Kummipaati ostes tasub ka meeles pidada, et nimekamad tootjad pakuvad lisaks materjali viieaastasele garantiile sama pikka pontoonide õhukindluse garantiid. Sel juhul ei ole tegu mitte kokku liimitud, vaid niiõelda keevitatud paatidega. Liimil on halb omadus temperatuuri tõustes



pehmemaks ja külmaga jälle tahkemaks ning rabedamaks muutuda. Et erinevad materjalid ja liimid reageerivad ilmastikule erinevalt, võib liimitud paat päikese käes seistes liidete vahelt visisema hakata või talvel külmaga ühenduskohtadest mureneda. Loomulikult ei saa väita, et liimitud paadid on kasutuskõlbatud: nende omanikel tuleb lihtsalt tähelepanelikum olla ja paadi eest veidi rohkem hoolt kanda, päikese käes kambritest liigset rõhku välja lasta ja talvel paati soojas hoida. Tegu oleks nagu heast riidest pintsakuga, mis on õmmeldud pisut odavama niidiga ja seepärast ei tasu temaga väga rohmakalt ümber käia.

Võrreldes sõudepaatidega on kummipaadi eeliseks asjaolu, et seda saab ka korteris hoida. Näiteks 3,5 meetri pikkune ja 1,8 meetri laiune paat, millega võite sõita kõikidele Eesti saartele peale Ruhnu, vajab kokkupakituna umbes 1 meetri pikkust, 40 sentimeetri laiust ja 60 sentimeetri kõrgust hoiuruumi. Kuna tegu on üsna pehme asjaga, saab seda vajadusel pikemaks venitada või madalamaks pressida.

Ehkki kummipaad näib merel tibatillukesena, on sedasorti paadid tegelikult väga turvalised. Legendaarne Alain Bombard sõitis 1952. aastal 4,5-meetrise kummipaadiga üksinda Kanaari saartelt Barbadosse (ca 4400km), kaasas vaid sekstant, õngeritv ja veel mõned hädapärased vahendid. Reisiga tahtis ta tõestada, et pääs-

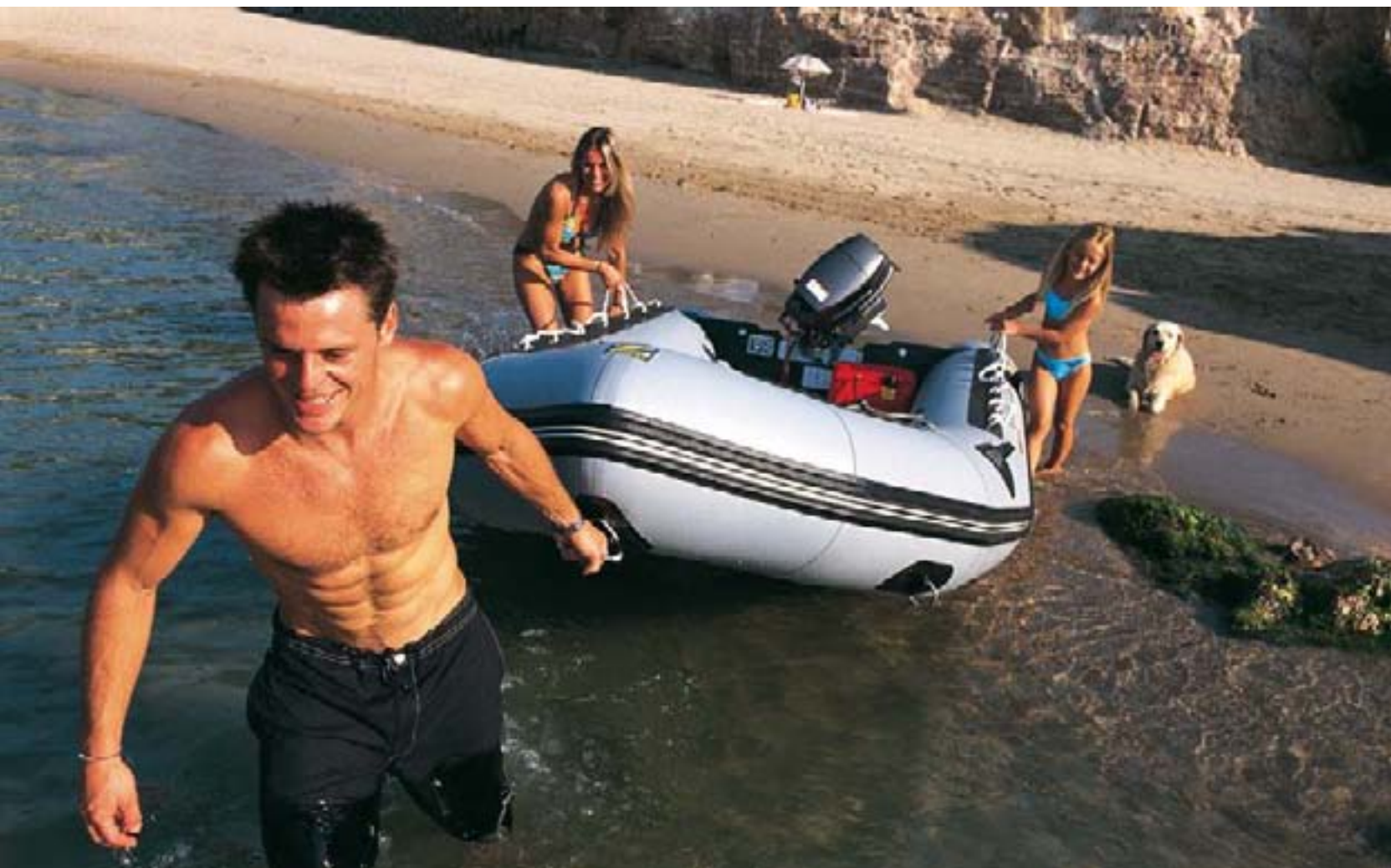
tepaatides hukka saanud inimesed on tegelikult hukkunud ennekõike paanika tõttu.

Kummipaati uputada on pea võimatu, selleks peaksite sattuma kas vaenlase kuulipilduja laskealasse või siis okastraadikera otsa sõitma. Tõenäosus, et õhukambrite kõik seksioonid korraga tühjenevad, on kaduvväike.

Kuid muidugi on kummipaadil ka omad miinused. Kuna pontoonid on ümarad, kipub vesi väiksemagi laine korral paati sisse tulema. Miinuseks võib pidada sedagi, et kuna kummipaadid on üsna lameda põhjaga, pritsitakse paadisolijad laineharjalt kukkudes üsna märjaks. Seetõttu peab kummipaadis alati sobivat riietust kandma. Nagu ütlevad inglased: “Ei ole olemas halba ilma, on vaid ebasobiv riietus”.

Siiski peaks perega sõitma minekuks valima sooja ja üsna vaikse ilma, seda mitte turvalisuse kaalutlusel, vaid paadisõidu nautimiseks. Kindlasti on pereisal vahva natuke tugevama tuulega kalda lähedal kummipaadiga sõitu proovida ja ekstreemsemateks juhtudeks kätt harjutada, aga sellisel puhul jätke naised-lapsed koju või vähemalt kaldale.

Kummipaadi teiseks miinuseks on lame põhi, mille tõttu on paat vee peal, mitte sees. Seetõttu võib ilma mootorita sõites väiksemgi tuuleil teid kursilt kõrvale viia.



Mingil juhul ei maksa ilma mootorita kummipaadiga avamerele minna. Kui tuul keerab, võib juhtuda, et saate vastu tahtmist päris pika merereisi osaliseks. Õnneks on Soome ja Rootsi üsna lähedal ning nii pikaks kui härra Bombardil sõit ehk siiski ei kujune.

Kummipaadiga sõites tasub meeles pidada, et mida väiksem on paadi kiil, seda raskem on teda aeglasel kiirusel kursil hoida. Järelikult peaks mootor olema võimsam kui sõudepaadil. Kindlasti on võimsamat mootorit vaja juhul, kui tahetakse ette võtta näiteks nädalane reis Väinamere saartel.

Võimsam mootor aga kergitab paadikomplekti hinda. Jõuallikal, mis suudaks liigutada 3,5-meetrist paati, milles 3-5 inimest, peaks võimsust olema vähemalt 15 hobujõudu. Sellise mootoriga paadi suurim kiirus oleks 35-40 kilomeetrit tunnis ja kütusekulu tunnis peaks jääma viie liitri piiridesse.

Kummipaate on nii kahe kui kümne meetri pikkuseid ja suuremaidki.

TENDER – MAALKÄIMISE* JA KALAMEESTE PAADID. Need on hästi kergelt kokku ja lahti käivad, kaaluvad vähe ning võtavad pakituna vähe ruumi.

* Paadid, millega käiakse suurtelt kaatritelt ja laevadelt maal paikades, kus ei ole piisavalt sügavaid sadamaid, mis võimaldaks suure laevaga randuda.

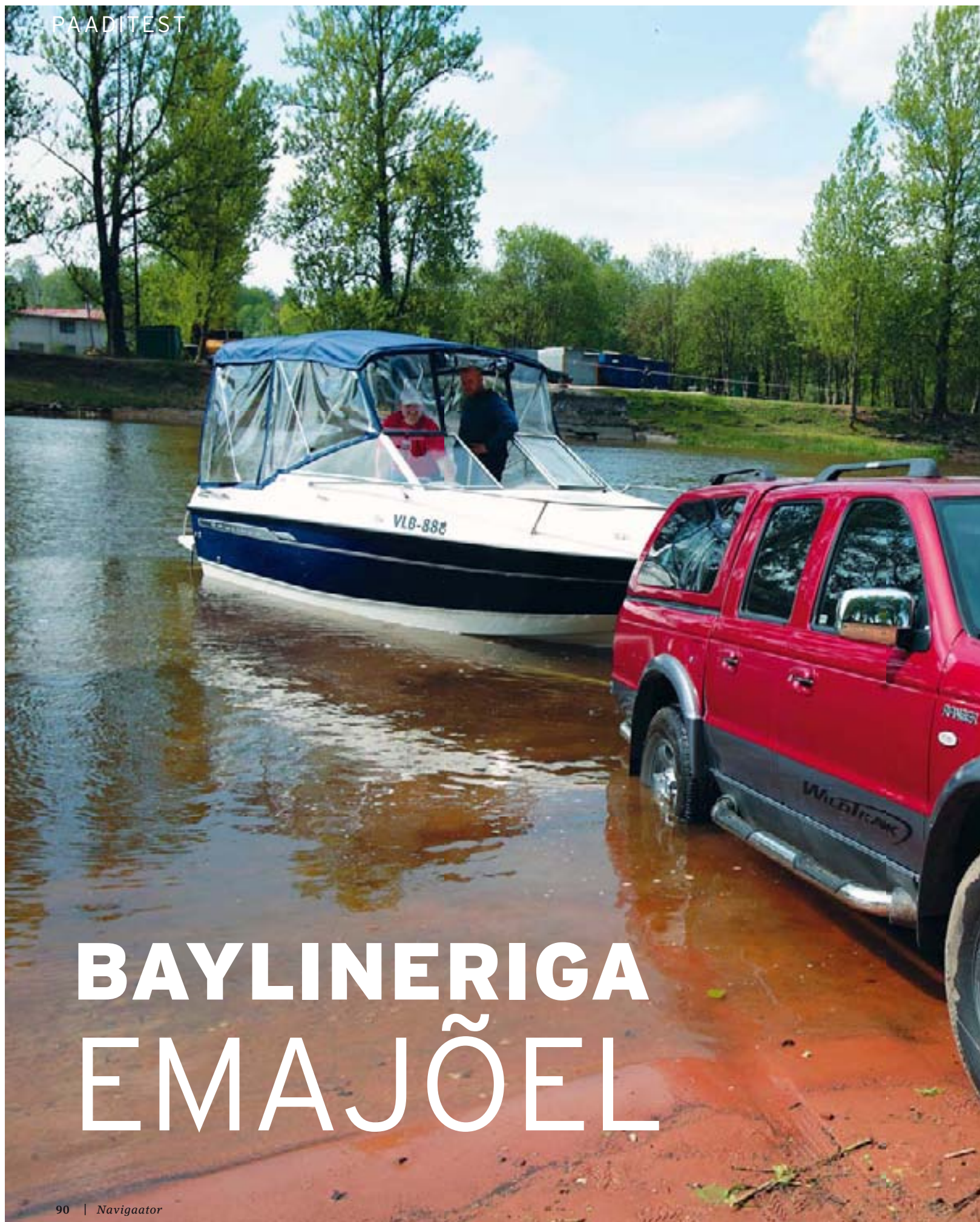
SPORT- JA PEREPAADID - neid on mugav kokku panna ning nad on piisavalt võimsad, et sõita ranna lähedal asuvatele saartele.

PROFESSIOONAALSED PAADID - nendele on võimalik paigaldada võimsaid mootoreid, millega asjaarmastajast pereisa ei pruugi hakkama saada. Lisaks ei ole selliseid paate kenal suvepäeval koos neiuga piknikule minnes lihtne kokku panna. Paadi kaal on üle saja kilo, alumiiniumist põrandapaneelid ja mootorid võimsusega 50-60 hobujõudu teevad konstruktsiooni nii tugevaks, et pahatihti ei saagi sellist paati üksi kokku panna – või kui lõpuks saakski, oleks merelemineku isu kadunud. Selliseid paate hoitakse harilikult kas käre peal või paadikuuris.

Omaette maailm on veel RIB-tüüpi paadid (inglise keeles Rigid Inflatable Boat). Need on jäigad täispuhutavad paadid, millest räägime lähemalt Navigaatori järgmises numbris.

Neil aga, kes ülalkirjeldatud paatide hulgast endale sobiva leidsid, tasub meeles pidada, et kõik mootoriga alused tuleb Eestis registreerida ja võimsama kui 25kW (30 hj) mootoriga paadi juhilt nõutakse juhiluba. **N**

JÄRGNEB...



BAYLINERIGA EMAJÕEL



TEKST **ARTUR TALVIK** FOTOD **MALEV TOOM**

Ühel kenal päeval helistati mulle ajakirja "Navigaator" toimetusest ja paluti, et kirjutaksin loo uue kaatriga sõitmisest. Kusagilt olid nad kuulnud, et ma olen kiindunud kaatrimees ja muidu uudishimulik tüüp, seega sobin hästi paaditestijaks. Pakkumine tundus huvitav, liiati kasutan paadiga vee peal viibimiseks iga vaba hetke. Ja lõppeks on paadihindamine ju töö ja puhkus käsikäes!

Testitavaks paadiks osutus seekord Baylineri uus mudel 192CU ja testimiskohaks oli valitud Suur-Emajõgi. Proovisõidu ajaks valiti mai lõpp.

Siinkohal pean kiitma Eesti paadimehi, kes ilmast hoolimata oma veesõiduki võtavad ja loodust nautima lähevad. Toppisin minagi ennast paksu kampsunisse, tõmbasin veekindla jope peale ja villase mütsi pähe.

Hommikul Tallinnas helendas kraadiklaasilt vastu napilt kümme soojakraadi, õnneks oli Tartusse jõudes päike väljas ja soojapügalaid juba nelteist. Aga jahe ikkagi!

Info-Auto Tartu esinduse juhataja Jaak Väarsi juhtimisel jõudsin sõudebaasi juurde paadi vettelaskmiskohta. Kahjuks on selleks ainult liivane kaldapealne, mida ei saa sliipiks nimetada ka parima tahtmise juures. Jaak Väarsi oli siiski optimistlik, sest alles eelmisel nädalal oli temastki saanud 2005.

aastal loodud Emajõe Jõeriigi sihtasutuse liige. Sihtasutus on loodud jõeelu taastamiseks ja juba on ühisel jõul valmis saanud esimene paadisild Tartus Atlantise ööklubi ees. Mitu randumis- ja sadamakohta on projekteerimisel ning ka esimene korralik betoonslipp peaks varsti valmis saama.

Lõpuks saabus kohale ka iludus ise. Meie kipri Ardi Holsti juhtimisel käritati uus Bayliner 192CU vee äärde. Sinivalgele kaunitarile tõsteti asjad ja mehed peale ning Jaak Väarsi abiga oli paat sulpsti! vees. Hetkeks jäi veel kaldale fotograaf Malev Toom, kes ühines meiega pärast paari klõpsatust. Eks värvid ole muidugi maitse asi, aga minu arvates on valge ja sinise kombinatsioon üks väheseid laevadele-paadidele tõeliselt sobivaid värve.

Kui ka Malev Toom oli paati tõmmatud, võis reis Peipsi poole alata. Olin esmakordselt kaatriga jõeretkel. Ja mitte lihtsalt kaatriga, vaid ameeriklasest Baylineriga! Sättisin ennast mõnusalt mugavatesse nahkkattete istmetesse. Istmete esimene ja viimane paar on asetatud sõidusuunda näoga, keskmine paar seljaga - väga mõistlik ruumijaotus. Üldse on tekil üllatavalt palju ruumi. Panipaigad tekipõrandal all on küll avarad, aga mahutavad ometi vaid hädavajaliku paadivarustuse. Suurema varustusega pikemale reisile minnes tuleb panipaigana

kasutada kajutit, mille istme- või voodikatete all on kolm väikest panipaika.

Seetõttu tundub mulle, et Bayliner on pigem vabaajapaat, millega käiakse sõpradega päevastel väljasõitudeil: sel juhul mahuvad kõik vajalikud asjad kaatrisse ära, kui just meeletutes kogustes õlut ja grilliliha kaasa ei võeta.

Nagu öeldud, oli ilm proovisõidupäeval kevadiselt jahe ja pea kohal tiirutasid vihmapilved, seetõttu pidime terve sõidu tegema sõidukatega.

192 sõidukate on tehtud pikkadele inimestele mõeldes: ka kahemeetrisele mehemürakal on sõidukatega paadis püsti seistes piisavalt ruumi.

Teisest küljest on kõrge sõidukate tuuletakistuseks nii paadiga sõites kui ka seda järelkäru transportimisel. See suurendab kütusekulu ja vähendab lõppkiirust. Kui kergelt või raskelt sõidukatte eemaldamine käib, seda ma teada ei saanudki. Et kaater oli uus, polnud sõidukatte lahtivõtmise kogemust ka Jaagul ega Ardil.

Sõidukatet saab kasutada ka kaheosalisena, nii et paadi tagumine pool on avatud. See võimaldab tagumisel lavatsil päevitavat või niisama mõnulevat sõitjat tuule eest kaitsta.

Ah jaa, istmetest rääkides tuleb kindlasti esile tõsta võimalust teha tagumisest ist-



Bayliner 192CU tehnilised andmed:

Pikkus: 5,89 m
Laius: 2,41 m
Reisijakohti: 6
Magamiskohti: 2
Kaal: 1141 kg
Mootor: 3,0 l MerCruiser, sisemootor
Võimsus: 135hj
Kütus: bensiin
Hind: 432 000 krooni (koos käibemaksuga)

Baylineri kaatreid müüb Tallinnas AS Balti
Merekaatrid, Tartus ja Pärnus Info-Auto AS.
Info: www.paadid.ee

mepaarist ja nende vahel asuvast mootori-kattest kahe kiire liigutusega mugav lavats kaasasõitvatele silmarõõmudele. Meil, tõsi küll, oli paadis ainult kolm mehejurakat. Proovisime siis ise, kuidas seal lebada on: üsna mugav, isegi täiskiirusel.

Olen ise pärit põhjarannikult, Hara lahe äärest. Sealkandis tuleb veel minnes pea alati arvestada lainega. Jõgedel ja järvedel muudab lainetuse puudumine kaatrisõidu tõeliseks naudinguks.

Bayliner 192 on Eesti suurematel jõgedel lustimiseks paraja suurusega; suuremate paatidega võib Emajõel sõitmine kuivemal perioodil madalikul lõppeda. Kuna meie sõit piirdus Emajõega ja väikese tiiruga Peipsil, ei saa ma rääkida kaatri merekindlusest, tormitaluvusest rääkimata. Aga jõel on sellega lust sõita ja ka manööverdusvõimele ei saa midagi ette heita.

Meie reis mööda maalilist, aga kohati justkui unustusehõlma vajunud jõge jätkus. Fotograaf Malev tahtis proovida kaatriga päästeoperatsioonide läbiviimist ja laskis tuulel oma mütsi vette puhuda. Õnneks reageeris Ardi kiiresti ja ühiste jõududega saimegi mütsi päästetud. Loodusfotosõpradele pakub jõgepidi liikumine suurepäraselt võimalust kaunite piltide tegemiseks. Malevgi sai palju pilte erinevatest lindudest, kes ei

lasknud mootorpaadi mürinal end segada. Tänu sisemisele mootorile võib 192 nimetada vaikseks mootorpaadiks

Paadi liikumisest tekkiv laine ei häiri isegi kummipaadimehi. Tõsi küll, selleks peab sõitma kas väga kiiresti või väga aeglaselt: poole võimsusega sõites tekkis siiski suurem laine. Sõitsime keskmiselt 3800 pöördega minutis.

Jaak Väärssi sõnul hakkab liiklus Emajõel taas elavnema. Nõukogude ajal oli tipphetkel Emajõel registreeritud üle kolme tuhande veesõiduki. Loomulikult ei olnud seal toona ühtki kaatrit, mida annaks võrrelda Baylineriga, ega nii võimsaid mootoreid. Praegu on registreeritud paate tuhande ringis ja see arv kasvab pea iga päevaga. Sel hooajal lisandub jõele ka vähemalt kuus uut Baylinerit.

Kui jõudis kätte minu tüürimiskord, pidin tõdema, et kaatri juhtimispuhl on muljetavaldav. Kenal hõbedast ja halli värvi armatuurilaua on kõik olulisemad mõõtekellad. Rooli (või tüüri, kuidas seda nüüd kaatri puhul nimetadagi) asendit saab 90 kraadi võrra muuta. Tänu sellele on kaatrit ka seistes mugav juhtida. Samas ei saa nihutada juhitooli, nii et rooli ees püsti seista ei saa, püstijalu juhtimiseks tuleb seista rooli kõrval. Üldiselt on Baylineri juhtimine mugav ja juhi vaateväli avar. Puudusena

võiks märkida vaid nii juhi kui ka kõrvalistuja topsihoidjate puudumist. Neid saab küll hõlpsalt juurde lisada, aga nii peenel vabaaja-paadil võiksid need põhivarustuses olla. Meie Baylineri varustusse kuulus ka veekindel raadio. Sellise kaatri puhul on raadio koos CD mängijaga lausa kohustuslik.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Bayliner 192 on mõnus vabaajakaater. Ennekõike on see lõbusõidupaat, millega on tore vedada nii veesuuski ja -laudu kui ka muid veelõbuvahendeid. Ka sõpradega piknikule on selle kena kaatriga meeldiv sõita. Nutikamad saaks selles isegi neljakesi ööbida. Selleks tuleks küll kasutusele võtta vahekäik, kus saaks madratsil magada. Pikema sõidu korral võib reisivarustust hoida kajutis, nii et ka telgi saaks kaasa võtta. Muide, kajutis on keemiline käimla, mis on jõel sõites on möödapääsmatu. Soovi korral saab miniatuurse käimla aga hõlpsasti lahti monteerida.

Lõpetuseks tahaks kõikidele kaatrisõpradele soovida meeldivat suve vete peal. Neile, kes veel ei ole kaatriomanikud, aga plaanivad lähiajal hakata, soovitaks kindlasti proovida ka spetsiaalselt Euroopa turule toodetud Bayliner 192CU-d. Eriti soovitan seda neile, kes teevad kaatriga peamiselt lühikesi lõbusõite. **N**



Ford **Ranger Wildtrak**
Naudi oma elustilli.

LAEVASÕIDU E E S K I R I

TEKST ARVET TETSMANN JOONIS SHIPS AND THE SEA

Enne mereleminekut tuleb endale selgeks teha merel liiklemise reeglid. Siinkohal meenutame laevasõidueeskirja, mille ametlik nimi on “Laevakokkupõrgete vältimise eeskiri merel” (inglise keeles “Regulations for preventing collisions at sea”, käibel on ka lühend COLREG).

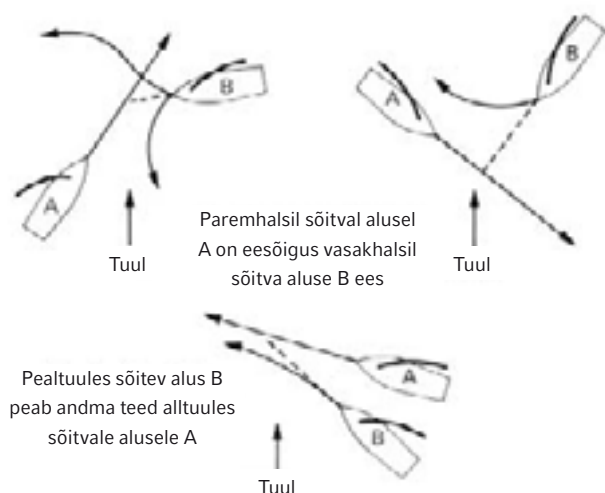
Viieosalises eeskirjas on 38 reeglit, mis reguleerivad veesõidukite käitumist nende kohtumisel, tulede ja päevamärkide kasutamist ning signaliseerimist. Väikelaevajuhile vajalikke reegleid leiame eeskirja neljast osast.

2. REEGEL ütleb, et miski ei vabasta laeva valdajat, kaptenit või laevaperet vastutusest tagajärgede eest, mis tulenevad eeskirja või selle ettevaatusabinõude eiramisest ning mida nõuab tavakohane merepraktika või eriolukord.

5. REEGEL ütleb, et laev on kohustatud pidevalt tegema vaatlust kõigi olemasolevate vahenditega, mis vastavad valitsevatele tingimustele ja oludele.

6. REEGEL kohustab kõiki aluseid liikuma ohutu kiirusega, nii et ohtliku olukorra tekkides saaks kokkupõrke vältimiseks parajal kaugusel peatuda. Kiirust valides peab arvestama nähtavuse, tuule, lainetuse, hoovuse ja liiklustihedusega. Arvestada tuleb ka navigatsiooniohtusid.

7. REEGEL kohustab laevajuhti kokkupõrkeohtu kindlakstegemiseks kasutama kõiki tema kasutuses olevaid vahendeid. Kui tekib vähimgi kahtlus, et kokkupõrge võib toimuda, tuleb käituda nii, nagu oleks kokkupõrge täiesti kindel. Kokkupõrkeoht on olemas, kui läheneva laeva peiling märgatavalt ei muutu.



8. REEGEL ütleb, et igasugune tegevus kokkupõrke vältimiseks peab olema kindlakäeline, õigeaegne ja kooskõlas heade meretavadega. Kursi- ja kiirusemuudatused peavad olema piisavalt suured, et teine laev neid märkaks.

9. REEGEL ütleb, et kitsustes ja faarvaatril sõitev laev peab hoidma nii lähedale kui võimalik tema paremal pardal asuva kitsuse või faarvaatri välisservale. Lühem kui 20 meetri pikkune laev või purjelaev ei tohi takistada niisuguse laeva liikumist, mis võib ohutult sõita vaid kitsuses või faarvaatri piirides.

10. REEGEL käsitleb liikluseraldusskeemiga vabasta ühtegi laeva ükskõik missugusest teisest reeglist tulenevast kohustusest. Reegel ütleb, et kui vähegi võimalik, tuleb hoiduda liiklusvööndi ületamisest. Kui liiklusvööndi ületamine on möödapääsmatu, peab seda tegema liiklusvoo üldsuna suhtes võimalikult suure ristumisnurga all. Liikluseraldusskeemi piires ja selle läheduses tuleb vältida ankurdamist. Lühem kui 20 meetri pikkune laev ega purjelaev ei tohi liiklusvööndis takistada mehaanilise jõuseadme abil sõitva laeva ohutut läbipääsu.

12. REEGEL ütleb, et kui kohtuvad erinevatel halsidel liikuvad purjelaevad, peab vasakul halsil liikuv laev andma teed paremal halsil liikuvale. Kui mõlemad laevad liiguvad samal halsil, peab pealtuulelaev andma teed alltuulelaevale. Pealtuuleküljeks loetakse siin selle parda vastaskülge, kus asub grootpuri, või raapurjedega laeva puhul parrast, mis asub suurima pikipurje vastaspoolel.

13. REEGEL kohustab möödasisõitvat laeva hoidma kõrvale möödasisõidetava laeva teest. Laeva loetakse möödasisõitvaks siis, kui ta läheneb teisele laevale suunast, mis jääb rohkem kui 22,5 kraadi viimase traaversist tahapoolle. Seega asub möödasisõitev laev möödasisõidetava suhtes sellises asendis, et öösel näeb ta viimase ahtrituld, kuid mitte kumbagi pardatuld.

14. REEGEL näeb ette, et kui kaks vastaskursidel teineteisele lähenevat mehaanilise jõuseadmega laeva tekitavad kokkupõrkeohtu, peab kumbki laev muutma kurssi paremale, et mööduda teisest vasaku parda poolt. Sellist olukorda peab lugema reaalseks siis, kui laev näeb teist laeva otse enda kursil või näeb öösel teise laeva topitulesid liitsihis ja/või mõlemaid pardatulesid.

15. REEGEL ütleb, et kui kahe mehaanilise jõuseadmega laeva kursid lõikuvad, nii et tekib kokkupõrkeoht, peab laev, mis näeb teist laeva oma paremast pardast, sellele teed andma, ja kui olukord lubab, vältima läbisõitu teise laeva vööri eest.

16. REEGEL kohustab laeva, mis peab teisele teed andma, tegema seda varakult ja tõhusalt.

17. REEGEL kohustab laeva, millele teed antakse, säilitama oma senist kurssi ja kiirust.

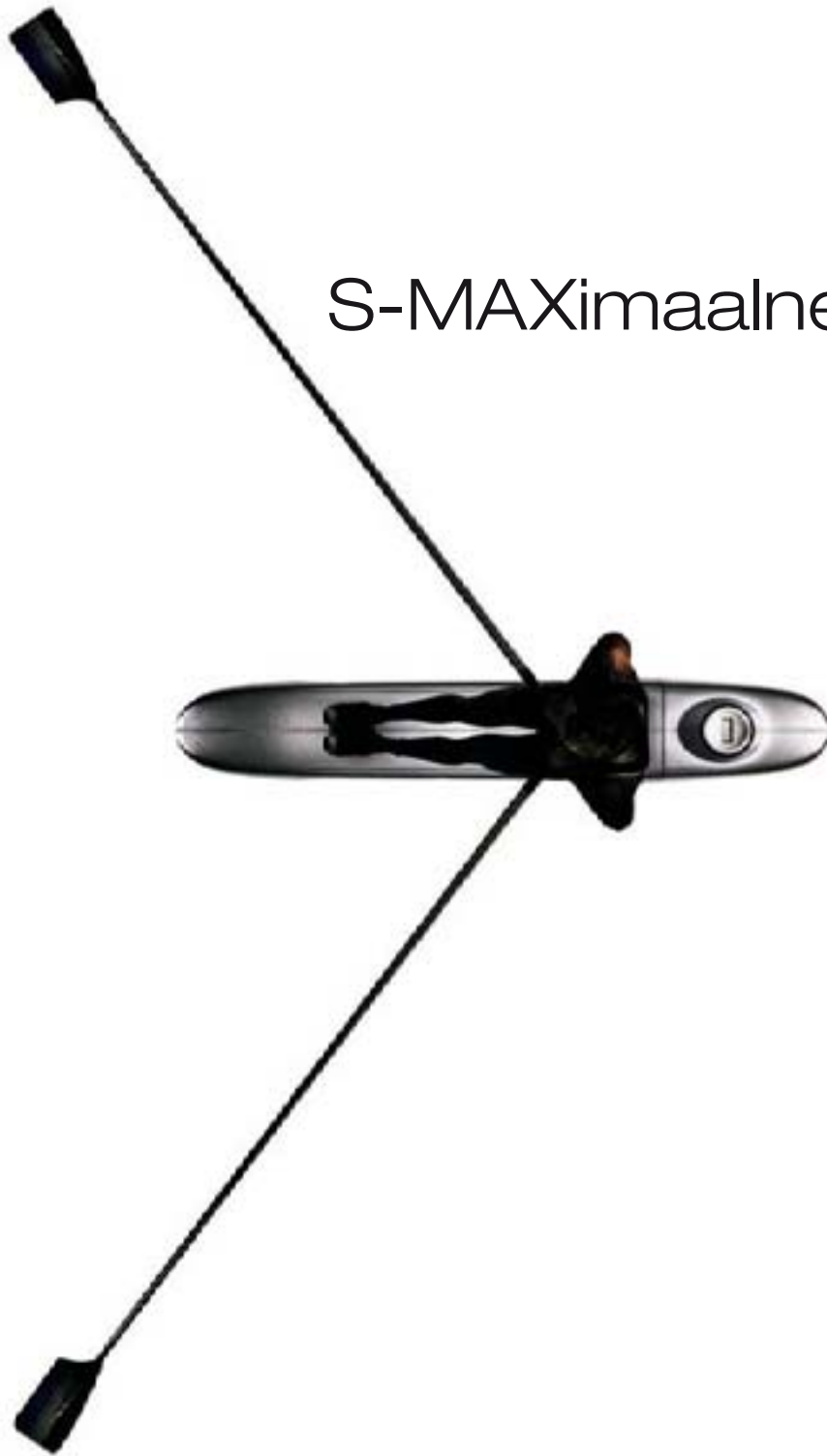
18. REEGEL käsitleb laevade vastastikuseid kohustusi. Mehaanilise jõuseadmega käigusolev laev peab andma teed: juhitavuse kaotanud laevale; piiratud manööverdamisvõimega laevale; kalastavale laevale; purjelaevale.

Käigusolev purjelaev peab andma teed: juhitavuse kaotanud laevale; piiratud manööverdamisvõimega laevale; kalastavale laevale.

Käigusolev kalastav laev peab andma teed: juhitavuse kaotanud laevale; piiratud manööverdamisvõimega laevale.

19. REEGEL kohustab laevu, mis liiguvad piiratud nähtavusega alal ega ole üksteisele nähtavad, liikuma ohutu kiirusega, mis vastab valitsevatele tingimustele. ▣

S-MAXimaalne elu.



Piisab ainult ühest silmapilgust, et kiinduda. Enne kui avad ukse, valmistu kogema midagi täiesti uut ja enneolematut.



Ford S-MAX keskmine kütusekulu 6,2-9,4 l/100 km; heitmed 164 - 224 CO₂ g/km.

Täiesti uus **FordS-MAX**

Feel the difference



INFO-AUTO
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 ford@ford.ee • **TALLINN Kadaka** Kadaka tee 84 tel. 677 6060 kadaka@ford.ee
TARTU Turu 1 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee • **PÄRNU** Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee



BALTI MEREKAATRID

BAYLINER
where fun lives



BALTI MEREKAATRID

TALLINN Pärnu mnt 232 telefon 6 710 075 bmk@paadid.ee
TALLINN Pirita Regati 1 telefon 6 396 786 GSM 52 66 640 bmk@paadid.ee
PÄRNU Tallinna mnt. 89A telefon 447 2777 parnu@paadid.ee
TARTU Turu 1 telefon 737 1890 tartu@paadid.ee
www.paadid.ee



Bayliner 175

3,0l 135hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 5,35 m • laius 2,11 m • kaal 838 kg
kohti 6

soodushind
245 000.-
tavahind 265 000.-



Bayliner 245

5,0l 220hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 7,34 m • laius 2,57 m • kaal 2397 kg
kohti 12 • magamiskohti 4

soodushind
899 000.-
tavahind 979 000.-



Bayliner 602

3,0l 135hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 5,87 m • laius 2,39 m • kaal 1082 kg
kohti 8 • magamiskohti 2

soodushind
349 000.-
tavahind 399 000.-



Bayliner 652

3,0l 135hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 6,22 m • laius 2,49 m • kaal 1125 kg
kohti 8 • magamiskohti 2

soodushind
395 000.-
tavahind 450 000.-



Bayliner 652D

1,7l 120hj diiselmootor
pikkus 6,22 m • laius 2,49 m • kaal 1125 kg
kohti 8 • magamiskohti 2

soodushind
540 000.-
tavahind 584 000.-



Bayliner 192

3,0l 135hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 5,89 m • laius 2,41 m • kaal 1141 kg
kohti 6 • magamiskohti 2

soodushind
395 000.-
tavahind 432 000.-



Bayliner 195

3,0l 135hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 5,72 m • laius 2,31 m • kaal 1508 kg
kohti 6

soodushind
305 000.-
tavahind 338 000.-



Bayliner 265

5,0l 220hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 8,23 m • laius 2,59 m • kaal 2608 kg
kohti 12 • magamiskohti 4

soodushind
999 000.-
tavahind 1 094 000.-



Trophy 2052

4,3l 220hj MerCruiser bensiinimootor
pikkus 6,58 m • laius 2,46 m • kaal 1588 kg
kohti 7 • magamiskohti 2

soodushind
599 000.-
tavahind 666 000.-



Trophy 2052D

1,7l 120hj diiselmootor
pikkus 6,58 m • laius 2,46 m • kaal 1588 kg
kohti 7 • magamiskohti 2

soodushind
625 000.-
tavahind 687 000.-



Trophy 2002

150hj Mercury Optima Saltwater bensiinimootor
pikkus 6,58 m • laius 2,46 m • kaal 1516 kg
kohti 8 • magamiskohti 2

soodushind
585 000.-
tavahind 656 000.-



Telli merestiili ajakiri *Navigaator*

Üksiknumbri hind 70 kr
Aastatellimus (4 numbrit) 200 kr

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri navigaator@helium.ee



X-37

TÄIUSLIKKUSE HARMOONIA

X-Yachts
WORLD CLASS SINCE 1979

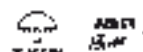
POWER, PRECISION, PASSION.



PRINCESS 42 FLYBRIDGE



Edasimüüja Eestis:
Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232
Tel 6 710 075
e-mail: bmkk@paadid.ee
www.paadid.ee




PRINCESS

Sport- ja Flybridge kaatrid
12 - 25 m