

# *Navigaator*

4 / 2008

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Hannes Võrno  
Zodiac'iga pardijahil

Paadiga Portugalis

Volvo Ocean  
Race sai tuule  
purjedesse

Diagonaalis üle  
Biskaia lahe

## **BARUTO PÜÜAB JAAPANIS SUUREMAID KALU**

ISSN 1736-3233



MINU PAAT: OLAVI TUISEK & LAURANNA • PRINCESS 50 PAADITEST • HERKKI HALDRE LAEVAEHITUSEST  
LASTEGA ÜLE ATLANDI • JAHTKLUBIDE KIITUSEKS • MOOTORPURJEKAD • KRUZERNSHTERNI  
JÄLGEDES • PORTIMÃO REGATT • NARVA VENEETSIA • KERI SAAR • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL



# AUTO, MIS PEATAB LIIKLUSE. JA ISEENDA.



## UUS VOLVO XC60 CITY SAFETY AVARIENNETUSSÜSTEEMIGA.

Kaheksakümmend aastat tööd turvalisuse arendamises on viinud meid väärilise tulemuseni. Teie ees on auto, mille standardvarustusse kuuluv City Safety aitab ennetada avariid. See on unikaalne süsteem, mis väikestel kiirustel aitab juhil vältida tagant otsasõitu. Tegemist on Volvo ajaloo turvalisima Volvoga. Kõik Teie heaks. Armastusega Rootsist.



Volvo. for life



# Navigaator

4 / 2008

- 8 Sadamaudised:** Tallinna rajatakse uus jahisadam, Lõunaranna sadam Muhu saarel, Manilaiu sadam sai korda jt.
- 10 Uudised:** Mess "Merevärv 2009" lööb uksed valla, Jahtklubide Liit tähistas 80. aastapäeva, purjetamishooag 2008 tippsündmused, Saaremaal Salme külas leiti muinasaegne viikingilaev.
- 14 Tooteuudised:** Kaks uut võimsusklassi Volvo Penta uued IPS mootorivalikus, hea uudis kalameestele – Silver Fox SC jt.
- 16 Pilt ja sõna:** Narva Veneetsia
- 18 Herkki Haldre kolumn vanalaevadest:** Talvised mõtisklused laevaehitusest
- 20 Mereuringud:** Kaleva ja Pathfinder: kadunud lennuk ja võimsad otsimisrobotid
- 24 Kaanelugu:** Baruto alias Kaido Hõövelson
- 34 Regatt:** Volvo Ocean Race
- 36 Saavutus:** Diagonaalis üle Biskaia!
- 38 Reis:** Paadiga Portugali
- 48 Regatt:** Portimao Global Ocean Race
- 50 Superjahid:** Ujuva kinnisvara väärtust finantskriis ei vähenda
- 54 Purjelaev:** Kaks aastat Kruz'i jälgedes
- 60 Paaditest:** Princess 50 – evolutsiooni laps
- 66 Jahtklubid:** Kenade kommete konserveerumise koht
- 72 Ookeaniületus:** Lastega üle Atlandi
- 76 Saar ja tuletorn:** Keri
- 78 Paaditest:** Hannes Võrno Zodiac Pro 15-ga pardijahil
- 88 Alar Volmeri purjetamiskool:** Kapteni diktatuur
- 90 Minu paat:** Olavi Tuisk, Lauranna, Liisa ja teised
- 97 Paadibörs**



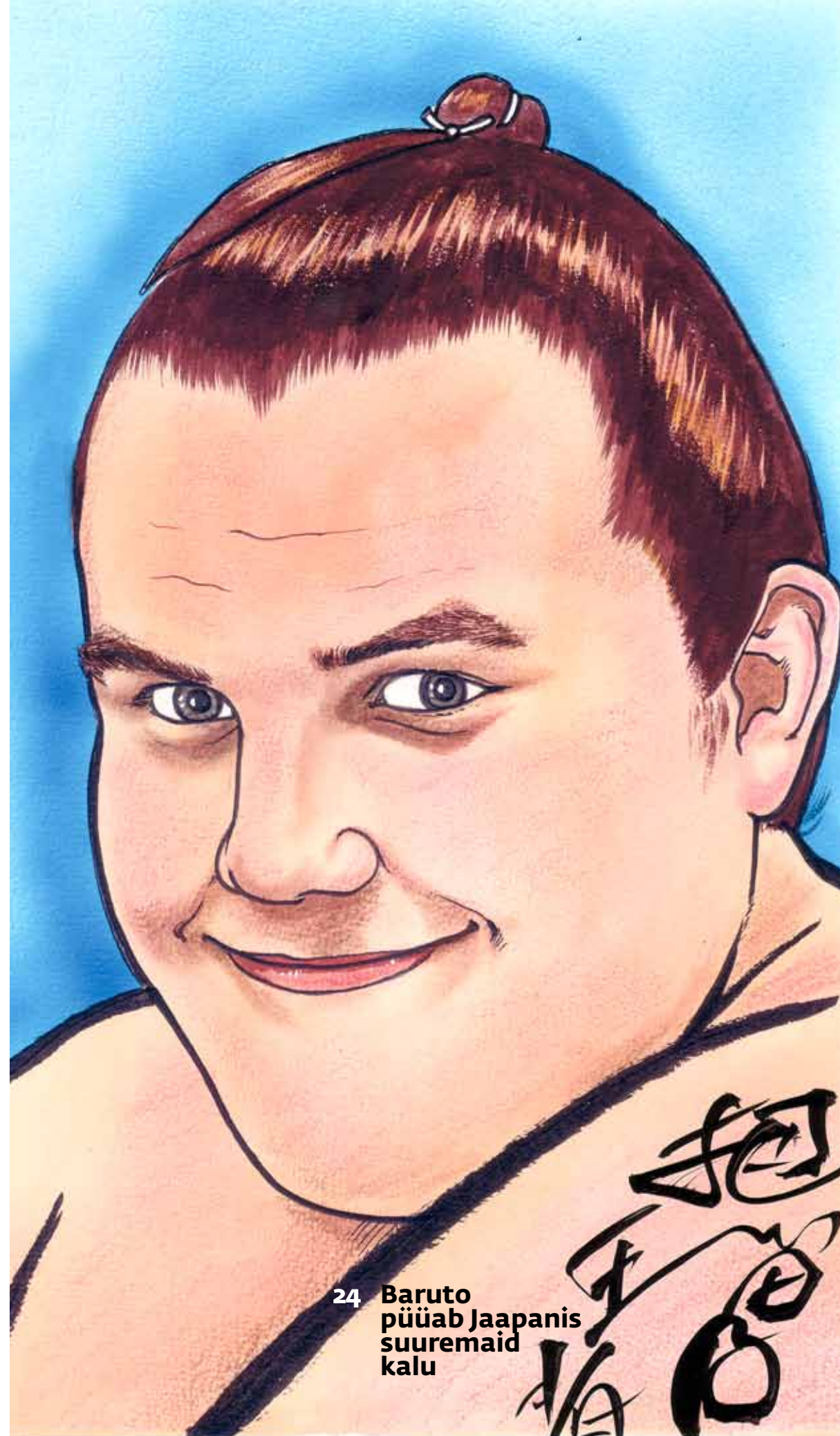
38 Paadiga Portugalis



50 Superjahid: ujuv kinnisvara



34 Volvo Ocean Race



24 Baruto püüab Jaapanis suuremaid kalu



78 Hannes Võrno pardijahil paati testimas



60 Paaditest: Princess 50



90 Minu paat: Olavi Tuisk & Lauranna



MERI ON, MERI JÄÄB...

Aasta eelviimase kuu ühel varahommikul, kui ma seda lugu kirjutan, paugub väljas pakane. Jahtklubid jõudsid just oma hooaja lõpetada, kui saabus ehtne talv peo-lemeeetrise lumekihiga. Paadisõidust ei maksa enam mõeldagi. Või siiski: mõelda ju ikka võib.



Võib vaadata tagasi kaunisse paadisuvesse ja sel aastal pikalt pehmet ilma näidanud sügisse, heita pilgu kaugesse Portugali, kus sooja ilma jätkub palju pikemaks ajaks kui siin - kõike seda pakume Navigaatori talvenumbris.

Paadimüüjadki räägivad jahenemisest, et majanduses on rasked ajad käes. Veesõidukeid müüakse võrreldes varasemate aastatega tunduvalt vähem, sest mille muu kui harrastuste arvelt inimene ikka kokku hoiab, kui kitsas käes - toidulauda ja eluaset ju ohvriks ei too. Ning olgugi, et just praegu on parim aeg veesõiduki ostuks, sest kuuldavasti pakuvad paadimüüjad enneolematult soodsaid hindu, muudavad teated raskustest siin ja seal inimesed oma kulu- tustes ettevaatlikuks, sest ei või ju teada, kua madalperiood kestab.

Mõeldes raskustele võib aga kergesti muremõtete ohvriks langeda. Seda ei tohiks ometigi lasta juhtuda..

Mida muud meil ongi stressi peletamiseks soovitada kui ikka sedasama, mida me oma ajakirja veergudel nüüdseks juba kolm aastat propageerinud oleme - mere nautimine. Veel olevat rahustav mõju ja paljud on seda omal nahal kogunud - isegi joodud klaasitäis vett aitab endas suuremat tasakaalu leida. Milline võim võib siis veel olla suurtel veteväljadel?

Mere avarus, lainete rahustav loksumine, puhas karge õhk ja meresoolad - kõik see mõjub turgutavalt nii kehale kui vaimule. Ning kui siia lisada veel meeldiv seltskond ja rassimine marutuules kaatrit juhtides või purjekal otsi tõmmates, on lõõgastus täielik.

Hannes Võrno kirjeldab oma loos kaunilt sini-must-valgeid meeolusid ühel ilusal sügispäeval merel sõites: sinis-sinist taevast ja veidi sünkjamat karva vett, musti linnuparvi ja valgeid laineharju - milline võimas emotsioon!

Niisiis, ärgem jätkem merd ka rasketel aegadel - oleme ju ikkagi mere- rahvas!

Helen Raiend



Esikaane foto **Andres Teiss**

Väljaande direktor **Tiit Lillipuu**  
tiit.lillipuu@heelum.ee

Peatoimetaja **Helen Raiend**  
helen.raierend@heelum.ee

Toimetaja **Margus Mihkels**

Reklaamijuht **Kairit Järvekald**  
kairit.jarvekald@heelum.ee

Makett ja küljendus  
**Andrus Kalkun**  
kalkun@heelum.ee

Väljaandja **Heelum OÜ**  
Pärnu mnt 232, 11314 Tallinn  
Telefon: 6 710 158  
Faks: 6 710 190  
E-mail: navigaator@heelum.ee

Artiklites toodud andmete õig- suse eest vastutab autor. Ajakiri Navigaator ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

Navigaator ilmub 4 korda aastas. Üksiknumbri hind 69 krooni, aastatellimus 199 krooni. Tellimine telefonil 6 710 158, e-mailil navigaator@heelum.ee www.ajakirinavigaator.ee

Tähelepanu! Tegemist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada Teie tervist.



Igavesti noor!



## SADAMAUUDISED

### Tallinna rajatakse uus jahisadam?

Tallinna merekomisjon tegi linnavalitsusele ettepaneku kaaluda linnahalli ja Patarei sadama vahelisele alale umbes 1200 sildumiskohaga väikelaevasadama rajamist.

Abilinnapea Jaanus Mutli sõnul puudub pealinnal korralik ja vilka liiklusega väikelaevasadam, mis on enesestmõistetav teistes Põhja- ja Lääne-Euroopa merelinnades. "Teiste Balti riikide merelinnades sellise kaliibriga väikelaevasadamat pole, nii et selle rajamine Tallinna looks meile kindla konkurentsieelise," selgitas Mutli, kelle

hinnangul tooks uus sadam linna aastas umbes 150 000 turisti, mis tähendab ka suuremaid tulusid linnamajandusele. "Väikelaevasadam tõstaks Tallinna maailma purjetamiskaardile," on ta veendunud.

Kui 2011. aastal Euroopa kultuuripealinnaks saav Tallinn pole veel otsust väikesadama ehitamise osas langetanud, siis aasta varem seda tiitlit kandma hakkava Istanbuli linnavõimud on teatanud, et kavatsevad aastaks 2010 ehitada koguni kümme uut jahisadamat, millega tekib linna juurde 5500 uut kaikohta.

Meist märksa soojematel pikkuskraadidel asuv Türgi suurlinn loodab sadamate arvelt teenida igal aastal umbes 128 miljonit krooni. Esimestena valmivad Tarabyas ja Istinyes suurte jahtlaevade sadamad, mis lähevad maksma umbes 120 miljonit krooni, seejärel valmivad kaheksa sadamat väikese ja keskmise suurusega jahtidele. Kõik sadamad hakkavad pakkuma kaasaegseid sadamateenuseid, sinna tulevad kohvikud ja restoranid, disainerid näevad mõnes sadamas ette koguni helikopterite maandumiskohti ja muid sadamaga seotud kõrgema klassi mugavusi.

### Muhumaa saab esimese külalissadama

Lõunaranna Investeeringud OÜ kavatseb järgmisel suvel Simistes avada aastaid varjusurmas olnud Lõunaranna jahisadama.

190 meetri pikkune sadamakai on peaaegu korda tehtud ja sinna tuleb 52 kaikohta. Plaanis on korrastada sadama territoorium, endisesse väravahoonesse ehitatakse saun ja luuakse pesemisvõimalused, sadama akvatoorium süvendatakse. Kavas on ehitada sadamahoone, kuhu tuleb ka sadamakõrts ja väikesed numbritoad, plaanis on püsti panna mõned kämpingumajad. Firma omaniku Olaf Orgse sõnul kulub Saare Kaluri kolhoosi ajal rajatud sadama kordategemiseks 10-12 miljonit krooni.

Septembris eraldas Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus väikesadamate toetamise programmi Lõunaranna sadama rekonstrueerimiseks 2 468 534 krooni. Olaf Orgse sõnul on tema jaoks tegemist „puhta võiduga“, sest sadamat ostes ei osanud ta sellise toetusega arvestada. Orgse, kellel on Muhu saarel suvekodu, ostis sadama pärast seda, kui oli kurbusega jälginud, kuidas see lihtsalt ära laguneb. "Kui ei oleks minusugust lolli, kes sinna raha sisse taob, oleks sadam lihtsalt ära lagunenu," sõnas Orgse.

Lõunaranna sadama plussiks peavad asjatundjad selle asukohta sügaval Kaistu lahe sapis, mistõttu meri ei kanna sinna setteid, ka ei levi seal heljum.

Foto: Jaanus Jürivete

### Uued väikesadamatoetused

Novembri keskpaigaks on Eesti Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus väikesadamate toetamise programmi raames maksnud sadamate toetuseks kokku ligi 12 miljonit krooni. Uued toetuse saajad on Haapsalu linnavalitsus, kes kulutab 321 550 krooni Haapsalu väikesadamatesse sissesõidutee süvendamiseks; Pirita TOP, kes kasutab ligi kolme miljonit krooni suurust toetust kaide nõlvakindlustuseks ning Muhumaal asuv Lõunaranna sadam, kes kulutab 2,5 miljonit krooni sadama remondiks.

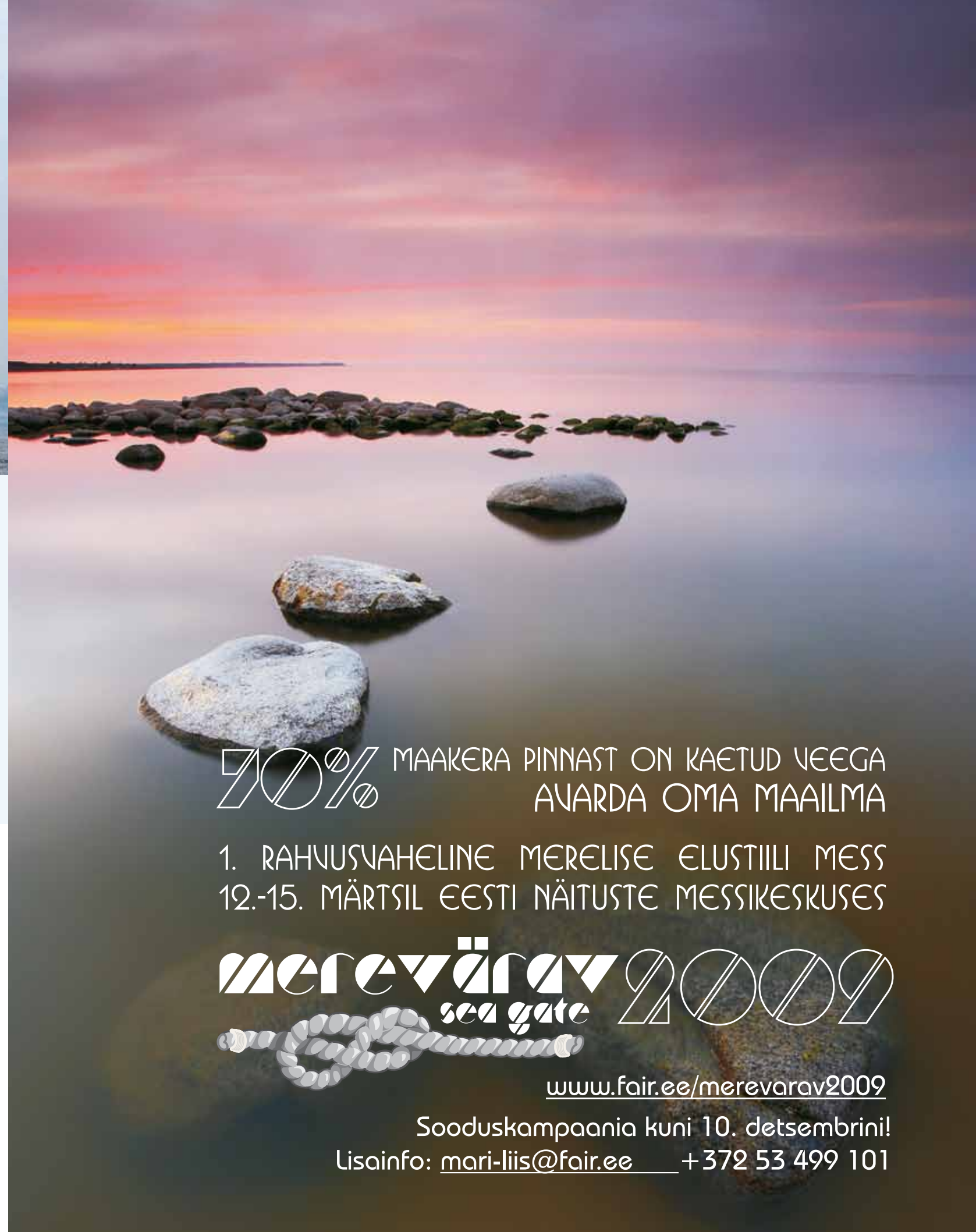
Väikesadamate toetamise programmi eesmärk on väikesadamate ja nende abirajatiste toetamisega kaasa aidata mereturismi arengule. Programmi eelarve on 30 miljonit krooni, toetuse suurus projekti kohta on 100 000 kuni kolm miljonit krooni.

[www.eas.ee](http://www.eas.ee)

### Manilaiu sadam tehti korda

Riigile kuuluv aktsiaselts Saare Liinid on Pärnumaal euroraha toel teinud korda nii Kihnu kui ka Munilaiu sadama, nüüd jõudis järg Manilaiu sadama kätte. AS Saarte Liinid juhatuse esimees Ants Tammeleht rääkis, et korda said nii sadama praamikai kui aparell. Sadama sügavus pärast süvendustöid on 2,4 meetrit, mis lubab Tammelehe hinnangul iga ilmaga sadamas randuda nii kaupa kui ka inimesi vedavatel alustel. Sadama rekonstrueerimine läks maksma 8,1 miljonit krooni.

Aastateks 2010-2011 on kavas Euroopa Liidu abil investeerida sadamasse veel 28 miljonit krooni. "Selle raha eest tuleb eelkõige teha ära tööd, mis kindlustavad suurema süvisega laevade pääsu sadamatesse, et tagada aastaringne ühendus Kihnu ja Manilaiuga," sõnas Tammeleht. Pärast seda saab sadama sügavuseks neli meetrit.



70% MAAKERA PINNAST ON KAETUD VEEGA  
AVARDA OMA MAAILMA

1. RAHVUSVAHELINE MERELISE ELUSTIILI MESS  
12.-15. MÄRTSIL EESTI NÄITUSTE MESSIKESKUSES



[www.fair.ee/merevarav2009](http://www.fair.ee/merevarav2009)

Sooduskampaania kuni 10. detsembrini!  
Lisainfo: [mari-liis@fair.ee](mailto:mari-liis@fair.ee) +372 53 499 101





# “MEREVÄRAV 2009” LÖÖB UKSED VALLA

12.-15. märtsini Pirital Eesti Näituste messikeskuses peetav rahvusvaheline merelise elustiili mess kannab nime “Merevärav 2009”. Neli päeva vältav üritus on korraldaja Eesti Näituste ASi jaoks esimene mereteemaline mess.

Eesti Näituste AS projektijuhi Mari-Liis Graumanni sõnul otsustati nime “Merevärav 2009” kasuks seetõttu, et see tähistab ühtaegu reaalset ja sümboolset piiri maa ja mere vahel, mille kaudu minnakse merele ning tullakse merelt.

“Mereline elustiil on Eestile kui mereriigile tunnuslikult ja ajalooliselt omane elamise viis ning mess “Merevärav 2009” püüab seda propageerida: tuua külastajateni parima merevarustuse, tutvustada mereturismi ja vaba aja veetmise võimalusi, muuta meresõitu ohutumaks ning väärtustada traditsioone,” selgitas Graumann.

Uut messiprojekti oli Graumanni sõnul vaja seetõttu, et Eesti messimaastikul puudus meretemaatikat terviklikult ja sügavuti lahakaverialamess, mis oleks ühtviisi rahuldanud nii vanu merehunte kui alles merd nuusutavaid algajaid meresõitjaid. Eesti Näitustel on pikaajalised kogemused suurte messide nagu “Motorex”, “Instrutec”, “Interjäär” ja “Ilu sõnum” korraldamises, näiteks rahvusvahelist auto- ja tehnikanäitust “Motorex” on tehtud 16 aastat. “Mootorite maailm on meile üks tuttavamaid valdkondi ning ka “Merevärava” üks peaesemärke on mootoriga, aga muidugi ka mootorita veesõidukite esitlemine.”

Kui “Motorexile” andsid lisaväärtuse veesõidukid, siis “Mereväravale” on oodatud ka autod ja muu tehnika, millel side veega. “Ootame mes-

sile nii riigiasutusi, erafirmasid kui ka organisatsioone, kelle tegevus on seotud mereohutuse, merepääste, navigatsiooni, veemotospordi, reise, matkade ja kalapüügi ning sellealase varustuse müügi; merelist elustiili toetava infrastruktuuri arendamise, väikelaevajuhtide koolituse, mereturismi ja palju-palju muuga,” rääkis Graumann. Kindla suunitlusega mess annab kõikidele hea võimaluse oma tegevust tutvustada ning konkurente tundma õppida, kontakte sõlmida ja koolitusi korraldada.

Messil on ka üht-teist täiesti uut. “Arvata- vasti esmakordselt korraldatakse Eesti meremessil meretemaatilisi seminare, loenguid ja ümarlauakohtumisi, mis annavad messile arvestatava teabe-, koolitus- ja nõustamis- ürituse kaalu,” märkis Graumann. Arutluse alla tulevad meresõidualane seadusandlus ja regulatsioon, väikesadamate toetusmeetmed, navigatsiooniuudised, mereohutuse tagamine ning muud teemad, mis loodetavasti annavad nii praktilisi teadmisi kui ka ainekultuurideks.

Eesti Näituste AS lubab soodsaid hindu nii eksponentidele kui messikülastajatele. “Kindlasti ei saa “Merevärava” piletihind sellest sümboolsest värvast sisenemisel takistuseks,” lubas messikorraldaja külastajate peale mõeldes. Uudistajate erinevaid huvisid silmas pidades rõhutas ta, et “Merevärav 2009” ei ole

üksnes äriüritus, vaid mõeldud ka neile, kes on kas emotsionaalselt või tööalaselt seotud merelise elustiiliga. “Messilt ei pea sugugi lahkuma paadiostulepinguga taskus, vaid ikka ja eelkõige merepuhkuse ja merega seotud vaba aja võimalustest inspireeritud võimsa emotsiooniga,” märkis Graumann.

Neljapäevaseks on mess kavandatud seetõttu, et nagu kogemused näitavad, jääb kolmest päevast lihtsalt väheks, et kõik soovijad kohale jõuaks. Lisaks võimaldab pikem mess firmadel oma kulutusi paremini tasa teha ja näitaks iga päev erinevale sihtrühmale keskenduda.

Majanduslangusest ei lase messi korraldajad end heidutada. “Kindlasti leidub firmasid, kes vähendavad turunduskulusid, ka messil osalemisega seotud kulutusi,” möönis Graumann. “See on loomulik. Samas on mess üks aktiivsemaid teabeveikanaleid ja massisuhtluse vorme, mis annab osalevatele firmadele reaalseid nagu avalikkuse ja meedia tähelepanu, vahetu suhtlemine klientidega, suur kontaktide arv, praktiliselt piiramatut võimalust sündmusturunduskampaaniate korraldamiseks.”

Tagasiside uuele messiprojektile on Merevärava projektijuhi sõnul hea, huvi tuntakse nii messitemaatika kui osalemistingimuste vastu, kaalutakse hoolikalt osalemisvõimalusi ning püütakse leida osalemiseks sobivaim asukoht ja vorm. Nagu ikka, on varaseil registreerujail messipinna valikul paremad võimalused, samuti pakutakse kiirematele soodustusi. Samas ootab korraldaja ettepanekuid ja soovitusi nii messi kui selle raames korraldatavate ürituste osas.

1886. aastal otsustas William Grant hakata valmistama „oru kõige paremat kärakat“. Nii kääriski ta käised üles samuti ka oma naise, seitsme poja, kahe tütre ja ühe kiviraiduri käised ja asus tööle “hirvede orus”. Vaid ühe aasta jooksul teostas Grant oma uitmõtte ja viskivabriku pidamisest sai terve suguvõsa elufilosoofia alus. Glenfiddich'i 12aastane Šoti ühelinnaseviski, mida toodetakse juba neljandat põlve, on harmooniline segu värskest pirnimaitsesest ja rikkalikest tammearoomi nüanssidest. Mõtted ei kujune elufilosoofiaks ühe päeva jooksul, kuid üks aasta on juba piisav aeg, et sinu ees avaneksid lõputud võimalused.

## ÜHE PÄEVAGA SÜNNIB MÕTE ÜHE AASTAGA SÜNNIB ELUFILOSOOFIA



GLENFIDDICH  
IGA AASTA LOEB

Tähelepanu! Tegemist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada Teie tervist.

SKILFULLY CRAFTED. ENJOY RESPONSIBLY.  
Glenfiddich® Single Malt Scotch Whisky is  
a registered trademark of William Grant & Sons Ltd.



**JAHTKLUBIDE LIIT TÄHISTAS 80. AASTAPÄEVA**

Eesti Jahtklubide Liit tähistas pidulikult koosviibimisel 80. aastapäeva.

Alates 8. juulist 1928. aastal, mil EJL asutamiseks kogunesid Tallinna Jahtklubi, Saaremaa Merispordi Seltsi ja Haapsalu Purje- ja Sõu Klubi esindajad on see ühendanud erinevaid purjetamisorganisatsioone ning juhtinud ja koordineerinud Eesti purjesporti.

EJL on Skandinaavia Purjetamisliidu vaatlejaliige ning IYRU Põhjamaade grupi liige. Jahtklubide Liidul on 33 liiget, kelle hulka kuuluvad nii klassiliidud, jahtklubid kui purjespordikoolid.

Hooaja lõpul kuulutati välja aasta parimad. Aasta naispurjetaja tiitel läks ödede naiskonnale Marjaliisa Umb ja Elise Umb, aasta meespurjetajaks nimetati Deniss Karpak. Aasta jääpurjetaja nimetus kannab Jaan Akermann, kes tõi koju DN-klassi juunioride maailmameistritiitli. Aasta treeneri auhinna pälvis Rein Ottoson. Aasta üllatajaks sai noor surfar Kevin Jakobson, kes on tänavu teinud mitmeid tugevaid sõite RS:X purjelaulal.

Fotod: Eesti Foto

EJL president Jüri Kõo ja aasta jääpurjetaja Jaan Akermann

Aasta naispurjetajad Elise ja Marjaliisa Umb



Foto: Scanpix

**SALME LAEVALEID HARULDANE KOGU LÄÄNEMERE REGIOONIS**

Septembris Saaremaal Salme külas avastatud viikingiajastust pärit inimluud ja üle kümne meetri pikkuse laeva jäänused on üliharuldane leid, mille taolist pole Läänemere idarannikult seni avastatud, kinnitas merearheoloog, Eesti meremuuseumi teadur Vello Mäss. Tema sõnul pärineb Salme muinaslaev kõikide eelduste järgi 7. sajandi lõpuosast ja on vahelüli nahkpaadi ja viikingilaeva vahel. Lisaks on leitud muistseid relvi ja tarbeesemeid ning laeva vööriosa juurest ilmselt ohverdatud lammaste ning veiste luud. Mässi arvates on tegu rituaalmatusega. "Mehed saadeti koos hauapanustega teise ilma, kuna toona usuti, et teispoolsuses võib neid asju tarvis minna," selgitas ta.

Paadist on säilinud 1,3 meetri laiune ja 6,2 meetri pikkune kultuurikihilaik ning umbes 50-sentimeetrise läbimõõduga osa paadininast. Paadikontuure näitavad reas paiknevad raudneedid ning tumedad kõdunenud puiduviirud. Salmel kaevamistööd juhtiva Tartu ülikooli Arheoloogiadoktorandi Marge Kõnsa sõnul on plaanis teha alusest kolmemõõtmelise mudel.



Argo Vooremaa - Samsung Eesti karika võitja Laser standardklassis

**PURJETAMISHOOAEG 2008**

Noorte- ja olümpiaklassides esinesid Eesti purjetajad aastal 2008 hästi pea kõigis meil harrastatavates klassides. Anna Pohlak võitis klassi Zoom8 Euroopa karikasarja tüdrukute arvestuses, Christofer Kalk tuli purjelaua vabastiilis alla 17-aastaste arvestuses juunioride maailmameistriks. Kodus võtsid sajad purjesportlased mõõtu juba teist aastat peetud Samsungi Eesti karikasarjast, mis tänavu oli suurem kui kunagi varem – nii noorte- kui olümpiaklassid pidasid kolm etappi, kokku sõideti viis regatti.

Augustis Hiinas peetud Qingdao olümpiaregatil oli Eesti esindatud kahes klassis – olümpiapääsme teenisid välja klassis Laser Standard võistelnud Deniss Karpak ning klassi RS:X purjelaudur Johannes Ahun. Olümpiamedal jäi seekord küll koju toomata, ent Karpaki kokkuvõttes 24. ja Ahuni 33. koht andsid noortele meestele olulise võistluskogemuse ning kasvasid isu juba 2012. aastal Londoni olümpial kõrgemaid kohti püüda.

2008. aasta läheb ajalukku ka avamerepurjetamises – Eesti Jahtklubide Liit käivitas avamere karikavõistluste sarja, mis tänavu koosnes kolmest suurregattist – Watergate regatt, Muhu väina regatt ja Honda Baltic Offshore Week. Sarja korraldus ja reeglistik võimaldas esmakordselt panna purjetajad proovile kolme etapi vältel.

Juunis asutatud Eesti Match Race Liit korraldas hooaja vältel koguni neli rahvusvahelist regatti, samuti alustati regulaarsete treeningute pidamist. 2012. aasta Londoni mängudel naiste olümpiaprogrammi kuuluv ning meestele 2000 Sydney olümpiaregatil kombinatsioonis Fleet Race'ga olümpiaalaks olnud Match Race'ile terendab suur tulevik ka Eestis, kuna purjetajate seas on huvi Match Race'i vastu suur ning ka esimesed tulemused kirjutas – maailma tippu pürgiva kapteni Mati Sepa meeskond sai oktoobris Iirimaa Kinsale'is peetud ISAF-i Match Race rahvuste karika Põhja-Euroopa regiooni finaalis 6. koha.

Edukat hooaega tähistasid ka jääpurjetajad, kes tegid eelmisel talvel vaatamata pea olematutele jääoludele silmapaistvad esitused – Jaan Akermann krooniti klassis DN juunioride maailmameistriks, Vello Jürjo ja Andres Laul võitsid hõbemedali klassi Monotüüp-XV EM-ilt ning Peeper Siniväli ja Rein Leitmaa olid hõbedal sama klassi MM-il. Vaiko Vooremaa saavutas DN-klassi EM-il 4. koha.

**Salon Nautique 48. rahvusvaheline paadinäitus**

5 – 14. detsember 2008  
Pariis, Prantsusmaa  
[www.salonnautiqueparis.com](http://www.salonnautiqueparis.com)

**New York'i paadinäitus**

13 – 21. detsember 2008 • New York, USA  
[www.nyboatshow.com](http://www.nyboatshow.com)

**Saudi rahvusvaheline paadinäitus**

1. jaanuar 2009 • Jeddah, Saudi Araabia  
[www.knotika.com](http://www.knotika.com)

**Londoni paadinäitus**

9 – 18. jaanuar 2009 • London, Suurbritannia  
[www.londonboatshow.com](http://www.londonboatshow.com)

**Toronto rahvusvaheline paadinäitus**

10 – 18. jaanuar 2009 • Toronto, Kanada  
[www.torontoboatshow.com](http://www.torontoboatshow.com)

**Düsseldorfi paadinäitus**

17 – 25. jaanuar 2009 • Düsseldorf, Saksamaa  
[www.boot.de](http://www.boot.de)

**Chicago purjepaadinäitus**

29. jaanuar – 1. veebruar 2009  
Chicago, USA  
[www.strictlysailchicago.com](http://www.strictlysailchicago.com)

**Göteborgi paadinäitus**

30. jaanuar – 8. veebruar 2009  
Göteborg, Rootsi  
[www.batmassan.se](http://www.batmassan.se)

**Atlantic City paadinäitus**

4 – 8. veebruar 2009 • Atlantic City, USA  
[www.acboatshow.com](http://www.acboatshow.com)

**Seatec paadinäitus**

5 – 7. veebruar 2009 • Carrara, Itaalia  
[www.sea-tec.it](http://www.sea-tec.it)

**Helsingi rahvusvaheline paadinäitus**

6 – 15. veebruar 2009 • Helsingi, Soome  
[www.venemessut.fi](http://www.venemessut.fi)

**Belgia paadinäitus**

7 – 15. veebruar 2009 • Gent, Belgia  
[www.belgianboatshow.be](http://www.belgianboatshow.be)

**Lissaboni paadinäitus**

7 – 15. veebruar 2009 • Lissabon, Portugal  
[www.nauticampo.fl.pt](http://www.nauticampo.fl.pt)

**Budapesti paadinäitus**

12 – 15. veebruar 2009 • Budapest, Ungari  
[www.boatshow.hu](http://www.boatshow.hu)

**Miami rahvusvaheline paadinäitus**

12 – 16. veebruar 2009 • Miami, USA  
[www.miamiboatshow.com](http://www.miamiboatshow.com)

**Zagrebi paadinäitus**

18 – 22. veebruar 2009 • Zagreb, Horvaatia  
[www.zv.hr](http://www.zv.hr)

**Fredericia rahvusvaheline paadinäitus**

27. veebruar – 1. märts ja 6 – 8. märts 2009  
Fredericia, Taani  
[www.boatshow.dk](http://www.boatshow.dk)

**Stocholmi rahvusvaheline paadinäitus Allt för sjön**

28. veebruar – 8. märts 2009 • Stockholm, Rootsi  
[www.alltforsjon.com](http://www.alltforsjon.com)

Rahvusvaheline messikalender  
detsember 2008 – veebruar 2009

**STIILNE PUHKUS**

**AITAME SISUSTADA TALVEPUHKUST**

... kui meie meri ja laevad talvituvad...

**Jahi rent**

Itaalias, Kreekas, Horvaatias, Kanaari saartel  
Suur valik erineva suurusega jahte  
Hind alates 16 000.- / 8 päeva  
(36-jalane jaht, 3 kajuti, kuni 8 inimest)

**Suusareisid**

Alpidesse, Andorrasse, Skandinaaviasse, Kanadasse  
Rühmareisidel tasuta suusa- ja lumelauaõpe  
Hind alates 8990.- / 8 päeva  
(Hinnas lend, transfeer, majutus 7 ööd, rühmajuhi teenused)



[www.stiilnepuhkus.eu](http://www.stiilnepuhkus.eu)

info@devorex.ee  
tel 66 44 890  
Ehitajate tee 114 (Kadaka Ärimaja)

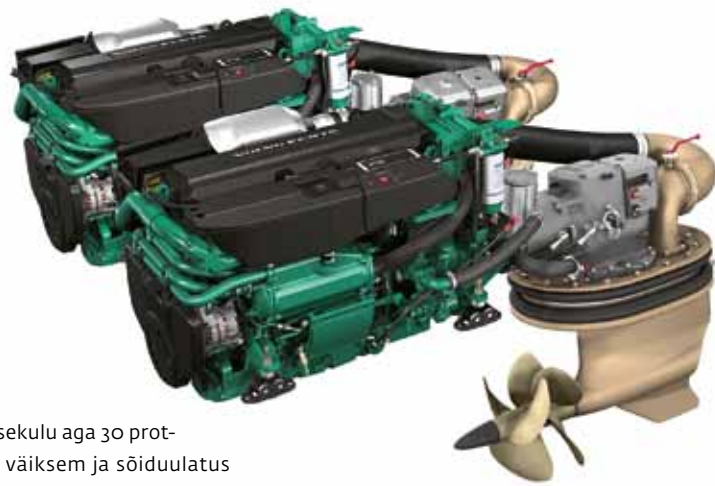


**Kaks uut võimsusklassi Volvo Penta IPS mootorivalikus**

IPS-süsteemi juurutamisega põhjustas Volvo Penta traditsiooniliste sisemootorite maailmas tõelise revolutsiooni. Nüüd aga avardavad uued ja suuremad veojalad IPSi kasutamise võimalusi – Volvo Penta on valmis saanud kaks uut mudelit, IPS800 ja IPS900.

Uued kuni sajajalastele alustele mõeldud komplektid toovad ka sellesse suurusklassi IPS-veojalale ainumaise sõidumugavuse ja suisa imeilise manööverdamisvõime. Veojalgu IPS800 ja IPS900 pakutakse koos Volvo Penta 11-liitrise töömahuga D11-seeria kahe turboga mootoriga, mille võimsus jääb vahemikku 600-700 hobujõudu.

Mootorites on kasutusel mehaanilised mahtkompressorid, mis tagavad suure pöördemomendi ka madalatel pööretel. Lisades sellele jõuallikale IPS-veojala ja kaks veojalast eespool asetsevat vastupidi pöörlevat sõukruvi, saame enneolematult kiirenduse ja reageerimiskiirusega aluse. Tavaliselt pakutakse IPS-veojalgu kahe mootoriga, kuid suurematele alustele võib tellida ka kolm või koguni neli mootorit. Nelja mootoriga Volvo Penta IPS900 koguvõimsus vastab 3600 hobujõule klassikalise sõuvõlliga lahenduse puhul. Võrreldes viimasega on IPS900



kütusekulu aga 30 protsenti väiksem ja sõiduulatus selle võrra suurem. Ühtlasi on mootor vaiksem ja väriseb vähem.

IPS-lahendus on väga kompaktne ja võimaldab paadis ruumi otsustavalt kasutada.

Mudelid IPS800 ja IPS900 jõuavad müügile 2009. aasta kevadel.



**Hea uudis kalameestele - Silver Fox SC**

Tulevaks hooajaks lisandub Silveri mudelivalikusse ühe konsooliga mootoripaati Fox SC. Selle mudeli eelkäijat toodeti aastani 2000, mil selle vahetas välja veidi pikem kahe konsooliga mudel.

Fox SC on projekteeritud mitmeotstarbelisena, kuid selle põhieesmärk on pakkuda võimalikult palju vaba põrandapinda, mis omakorda lubab spinningumeestel vabamalt liikuda ja paremini püügikohta valida. Samas sobib Fox SC suurepäraselt ka näiteks saarel asuvasse suvilasse sõitmiseks, sest kaubaruumi on alusel rohkem kui Foxi varasemates mudelites.

Paadi paremas pooldis asuva juhikoha ees on pikk panipaik, kuhu mahub kogu kalapüügivarustus. Tagaiste ei ulatu mitte pooldist poor-

dini, vaid vasaku poordi ja istme vahele jääb vaba ruum, mis ulatub mootori kaevuni. See tõttu on väga mugav paadist võrke vette lasta ja välja tõmmata.

**Uus Eagle 650**

Teine Silveri suur uudis on uus mudel Eagle 650, mis vahetab välja mudeli Eagle 630 DC. Samade mõõtudega, kuid täiesti uue sisuga Eagle 650 DC on mõeldud pere- ja ühenduspaa-diks. Alusel on klaasaknad ning see on suletav ka klaasi ja plastikuksega konsoolide vahelt. Alusel on mugav sõidukatte panipaik – kohe allalaskmise ajal pakitakse kate istme seljatoe taha. Põhivarustusse kuuluvad hüdrauliline roolisüsteem, pehmed korvistmed, põrandavalgustusega kokpit ja panipaik.

**Täiustatud Eagle CC**

Mudel Eagle CC sai uue, kõrgemale tõstetud ahtri peegli, mis võimaldab kasutada kahte mootorit kõrvuti. Kui sõidetakse ühe mootoriga, tuleb senise L-möödus jala asemel kasutada XL-pikkusega jalga. Korraga kahte mootorit kasutades saab endiselt hakkama L-jalaga. Võimalus kahte mootorit kasutada sündis soovist parandada paadi manööverdamisvõimet ja pakkuda ühtlasemat sõitu väikesel kiirusel, näiteks lanti vedades. Nimelt on ühemootorilise paadi sõukruvi tavaliselt liiga suur, et sellega landivedamiseks sobiliku kiirusega sõita. Kahemootorilisel paadil saab aga landi vedamiseks kasutada ainult ühte, väiksema võimsusega mootorit.

**Targaks saab see, kes oskab kuulata.**

Princessis on klient kuningas. Oma tähtsaimad õppetunnid oleme saanud oma klientide kogemustest. Meie eesmärk on pakkuda täiuslikku mootorjahi-kogemust kuulates neid, kes seda kõige paremini tunnevad. See eesmärk on lihtne - kvaliteet, innovatsioon ja kliendirahulolu, millele on raske midagi vastu panna.

PRINCESS

67



FLYBRIDGE MOTOR YACHTS: 42 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY V CLASS SPORTS YACHTS: V42 V45 V48 V53 V58 V62 V65 V70 V78 V85



# NARVA VENEETSIA: LÄHIMINEVIKU KADUV HIILGUS

TEKST VLADISLAV KORŽETS FOTOD LENNART SAIDLA

See isemoodi paik paneb mõtlema, kui kiiresti muutuvad ajad ja olud. Narva jõe vasakpoolse lisajõe Kulgu jõe suudmes oli sadam juba ammuilma – just selle sadama kaudu peeti kaubavahetust Tartu ja Pihkva vahel. Narva jõgi oli selle koha peal üsna lai, sügav ja rahuliku vooluga.

Kui läinud sajandi 50ndatel aastatel rajati elektrijaama tarbeks Narva veehoidla, mis saavutas oma täismootmed 1956. aastaks, osutus Kulgu kant väga soodsaks paigaks huvikalastajate paadisadamana.


1960ndatel aastatel tekkiski siia Veneetsia: sirgetes ridades paralleelsete tänavatena paiknevad paadikuurid, mis oma väljanägemiselt meenutasid linnamagalate garaažikooperatiivi. Veehoidla pakkus rohkelt võimalusi veespordiks ja kalastamiseks ning paadi omamine läks narvakate seas moodi. Aga siinset kalaspordibaasi ei kasutanud üksnes Narva elanikud, vaid paate hoidsid Veneetsias ka Leningradi ja koguni Moskva kalamehed. Oma hiilgeajal tunnistasigi see kalaspordibaas NSV Liidu parimaks, s.t. vastava sotsialistliku võistluse võitjaks.

Veneetsia allakäik algas perestroika-aastatel, kui kogu NSV Liidus tekkis ränk bensiinikriis – kütust ei piisanud autodelegi, aga

kanistritäit hoiti kui silmaterat. Et Vene paadimootorid rüüpasid bensiini lausa lurinal, jäi kalastamine ja huvisõit soiku. Asja mõjutas tuntuvalt ka see, et tegelikult ei piirdunud Kulgu sadama püügipiirkond üksnes Narva veehoidlaga, vaid paljud kalamehed ja kalurid tavatsesid käia hoopis Peipsil – selleks pidi aga veehoidlal ning piki Narva jõge kihutama üsna hulga meremiile – palju odavamaks osutus otsida paadile koht kuskil Peipsi ääres ja sõita ise kohale maad mööda.

Järgmise põntsuni pani Narva Veneetsiale majanduse üleüldine kokkuvarisemine, esmajoones ehitusmaterjalide tehase sulgemine. Palju paadipidajaid oli töötanud just seal – nüüd pidid nad aga uusi töökohti otsima ning suur osa neist kolis ka mujale elama. Paadipidamine muutus liigseks luksuseks, esmatähtis oli ellujäämine.

Oma osa Veneetsia hääbumisel on ka selles, et Eesti ja Venemaa vaheline piir pandi lukku ning Narva veehoidla ligi 200 ruutkilomeetrist jäi siinsete kalameeste kasutusse vaid viiendik, kusjuures see viiendik pole veehoidla kalarikkaim ala.

Loota, et Narva Veneetsia suudaks taas täiel määral õide lüüa, on ilmselt asjatu. Paadipidamine on küll taas tõusuteel, kuid nüüd eelistatakse paadikuur rajada hoopiski Mustajõeale, kust on paadiga Narva jõe ja Peipsini sõitmine lähem ja kiirem. Muutused jätkuvad. 





# TALVISED MÕTISKLUSED LAEVAEHITUSEST

Vanalaevnik ja kaljase Iris reeder Herkki Haldre arutleb seekord kuidas sisustada vanalaeva nii, et kõik kaasaegsed mereohutusnõuded oleksid täidetud, kuid vana hõng jääks alusesse alles.

TEKST JA FOTOD **HERKKI HALDRE**

Ühel sombusel sügisõhtul tegelesin jälle talvepurjetamisega: sirvisin Flavio Serafini suurepäraselt raamatut klassikaliste purjelaevade sisedisainist ning püüdsin korrastada oma mõtteid ja plaane, milline peaks olema Irise uus sisekujundus. Punane laevakass Matroskin ronis mulle õlale – ju oli tarvis põskepistmiseks midagi head norida. Laev merekorda ehitada on suur, kuid siiski kaunis sirgjooneline ülesanne. Sisedisain on aga hoopis keerulisem. Tuleb leida tasakaal vajaduste, mugavuse, ajastu hõngu ja seaduste vahel. Võta või see punane kõuts – merelaeval tuleb inspektoritele esitada paljude muude dokumentide hulgas tõend, et tehtud on ka näriiliste tõrje. Rotitõrjega tegelevad muidugi vastava loaga firmad. Aga õnneliku mõtteväljatuse ajal ning puhtalt sportlikust huvist korraldasin asjad nii, et minu kassivolask sai vajaliku rotitõrje spetsialisti sertifikaadi ning teda võis laevameeskonda munsterdada.

Nüüd on üks mu peamisi muresid kambüüs. Hea ja otstarbekas oleks laeva panna

gaasipliit. Kuid seadused ei luba gaasi allpool peatekki kasutada. Elektripliit nõuab jällegi päris võimsat abimasinat, sest kui laeva pardal on umbes 40 näljast suud, peab suppi keetma müüripajaga. Mis aga nõuab võimsat pliiti. Või hoopis puudega köetav pliit? Nägin sellist ühel Saksa purjelaeval, trümmi põhja kiilu peale oli laotud kena hunnik kive pliidi vundamendiks ning tore rauast buršuika andis kenasti sooja ja pliidirauad hõõgusid lustlikult. Aga selle ideega ei julge veeteede ametisse minnagi.

Jääb veel diiselpõletiga pliit. Meie tubli tüürmann Markus sattus ühel paadimessil nägema Rootsi firma Glembering diiselpõletiga laevakaminaid – ehk saab neilt ka pliidi tellida. Praegugi oleme kasutanud kuuma vee tegemiseks Webasto samasugust diiselpõletit.

## VANA HÕNG JÄÄGU SISSE

Iris on vana kaljas ja peab selleks jäämagi. Seisev- ja jooksevtaklas, tekiehitised, tamburid, keilutid ja suur messiruum trümmis peavad olema võimalikult algupärased. On ju meie peamine ülesanne näidata, milline oli üks ehtne Eesti kaljas, millesarnasega Kihnu Jõnn ja teised randlased omal ajal merd kündsid. Kuna Eestis pole mitte ühtegi kaljast säilinud, tuleb proovida vanalaevale elu sisse puhuda. Üldpidi saavutab üsna kergesti, kuid detailid on need, mis pildi tervikuks seovad ning efekti loovad.

Mul õnnestus saada ehtne käsiakru-masin ja ketiga roolimasin, ka olen lasknud juurde teha puust plokke ja naagleid. Ning vandijuhvritest ei tohi samuti talrepite kasuks loobuda, ehkki madruseid selline lähenemine muidugi ei rõõmusta, sest taglase- ja laevatööd on seda mõõtu laeva juures kaunis rasked. Aga jäägu mootoritega vintsid ja muu säärane kraam kiiskavatele ja säravvalgetele laevadele.

Reisijad saavad trümmis magada ehtsates rippkoides ning loksuda tõrvalõhnalise taglase kääksumise saatel ning tõenäoliselt niriseb siit-sealt natuke vettki krae vahele.

See teki triivimine on üks huvitav värk. Olen rääkinud paljude puulaevaomanikega ja kõik kurdavad, et traditsioonilist tekiplangutust täiesti veetihedaks saada on võimatu. Lahenduseks on veekindlast vineerist sandwich-tekk, kuid paratamatult koguneb kihtide vahele niiskus ning tasapisi hakkab tekk määnduma. Vanasti ei pööratud sellistele piasjajadele ju eriti tähelepanu, trümmiluugidki olid kaetud presendiga, mis vett läbi laskis. Nii et üks ole seegi osa traditsioonilisest purjetamisest, mida koos võimalusega meeskonnaliikmeid nende raskes töös aidata huvilistele välja reklaamida.

Kui Iris remondist tuleb, muudamegi reiseid ja sõitude korraldust. Seniste mõnetunniste lõbusõitude asemel suundume pikematele merereisidele, kuhu kutsume



Kaljas Iiris remonti ootamas.

reisijateks “vabatahtlike meeskonnaliikmeid”. Enamik pikaotsa-laevu sedasi töötavadki ning pakuvad õllest lirtsuva lõbusõidu asemel endisaegseid meretraditsioone ja -hõngu nuhutada.

## NUTIKAD LAHENDUSED

Grootmastist eespool asuvad meeskonnaruumid. Liigset luksust ruum ei luba, aga otstarbekust, puhtust ja mugavust tuleb ikka silmas pidades. Tavameeskonnas piisab neljast inimesest: kapten, tüürimees, pootsman ja madrus. Lühematel sõitudel külalistega peab arvestama kahe lisamehega. Seega on vaja kahekohalist vööriakutit, kuhu saaks vajadusel panna kaks lisakoid. Kapten ja tüürimees elavad ahtris, tekiehitises.

Laeva keskosast ahtri pool, masinaruumi ees peaksid endale koha leidma kambüüs ning kaks tualetti ja duširuumid. Tualetid-dušid olen otsustanud teha täiesti kaasaegsed – kogemused ütlevad, et tualetist peab saama kiiresti okse ära pesta.

Kambüüsiga, nagu öeldud, on lood aga keerulisemad. Samuti tüürmanni kambri tekiehitises. Sest olgu laev kui tahes vana, nõuab juba seaduski merel ellujäämiseks moodsaid vahendeid, mille jaoks tüürimehe koht kõige paslikum näib. Siia saaks reisija silma alt peitu panna kõik kaasaegsed navigatsioonivahendid, samuti masinate ja laevasüsteemide juhtpaneelid. Roolimehe ette ahtritekile jääb ainult vana

kiiskav vaskne kompassikatel.

Nägin ühel Norra vanal purjelaeval nutikat lahendust: vana kompassikatla akna taha oli peidetud multifunktsionaalne LCD-paneel. Samas mõjus see siiski natuke võltsilt. Eks kõigil on seesama mure – vana laeva ei taha silmatorkavate kaasaegsete vidinatega risustada, samas tuleb seda teha. Niikuinii on autentsusest asi kaugel, kui vaatad traditsioonilise taglastusega laeva mastitoppi, mis kubiseb antennidest ja radaritopsikutest. Sama mure on päästeparvedega. Õnneks lubas Viking mulle ümmarguste parvede asemele otsida kohvrid, mille saab tekil mugavalt silma alt ära panna.

## MOODSAD MÄNGUASJAD

Masinaruumgi oleks mõistlik varustada nii moodsalt kui võimalik. Käisin Hannoveri hiiglaslikul paadimessil tehnika viimase sõnaga tutvumas. Fantastiline, milliseid müraisolatsioone pakutakse! Diiselmootorile tuleb kõrv vastu panna, et üldse mingit suminat kuulda. Uudistasin ka täisautomaatseid abimasinaid, mis vastavalt voolutarbimisele ise käivituvad.

Muutuva sammuga vindid on juba vana asi, kuid suurtele purjelaevadele mõeldud umbes meetrise läbimõõduga kokkulapitavad vindid purjetamise tarbeks on omaette huvitav tehnoloogia. Nii suurt vinti ei saa kokku lappida nagu

väikest jahivinti ja siin kasutatakse samasugust lahendust nagu muutuva sammuga vintidel, ehk siis laba keerab ennast piki sõidusuunda, et veetakistust vähendada. Paljud tublid mehed on mulle rääkinud ka vööriõtkuri (inglise k. thruster – toim.) vajadusest, kuid vaadates näiteks kogenud kapten Ain Raiet vana, kohmaka ja nõrga masinaga laevaga manööverdama, leian siiski, et tuleb ikka oma sõiduuskusi lihvida, mitte ainult tehnikale lootada.

Siin on õige koht hinge tõmmata, sest üks vahvaid mänguasju ole maailmas palju, iseasi, kes neid osta jaksab. Ja kas seda kõike tegelikult ikka vajagi on?

Lugesin pimedatel õhtudel Ain Kalmuse 1944. aastal kirjutatud romaani “Soolased tuuled”, mis pajatab kangetest Hiiumaa meestest, kelle unistus oli ehitada korralik purjelaev, millega kannataks ka ookeanil ära käia. Laeva ehitamiseks kulus 19. sajandil Eesti rannakülades umbes kaks aastat. Puud tulid mõisa mestast ja meister käis ainult juhendamas, rannarahvas tegi laeva ise valmis. See raamat räägib just sellest Sõru kandist, kus Iris umbes nelja aasta pärast remonditud peaks saama, sealses rahva elust ja olust.

Aga üks praeguses huvitavas majandusolukorras tuleb ilmselt palju asju ümber hinnata ja rahulikult võtta. Igal juhul tänud neile inimestele, kes läinud suvel Sõrul Irise juures abiks käisid! ▣





# KALEVA JA PATHFINDER: KADUNUD LENNUK JA MOODSAD OTSIMISROBOTID



Ligi 70 aasta taguse kuriteo jäljed on siiani Soome lahe põhjast leidmata, lahendust ei toonud ka sel suvel moodsaima tehnikaga merepõhja kamminud otsijad. Ameerika Ühendriikide mereväe uuringulaev Pathfinder traalis mai lõpus ja juuni alguses ülitundlike lokatsiooniseadmetega läbi Soome lahes Keri saare juures piirkonna, kuhu pealtnägijate kinnitusel kukkus 1940. aastal reisilennuk Kaleva, mille Vene lennuvägi alla tulistas. Lennukirususid ei leitud ja peaaegu kindlalt võib väita, et vähemalt Keri saares juures neid polegi.

TEKST ANTS VILL FOTOD LENNART SAIDLA. EESTI EKSPRESSI ARHIIV

## MÜSTEERIUM ALGAS 68 AASTAT TAGASI

1940. aasta 14. juunil, mõni päev enne enamlaste riigipöört ja vahetult pärast Moskva Eestile kehtestatud blokaadi jõustumist Tallinnast Helsingisse startinud lennureisi katab siiani saladusloor. Oletused, et Kalevalaga taheti Eestist ära viia president Konstantin Päts, on praeguseks küll enam-vähem ümber lükatud, samas aga pole ikkagi täpselt teada, mida lennuk õieti vedas. Kindel on vaid see, et üks reisijaist oli USA saatkonna diplomaatiline kuller Henry W. Antheil jr, kes pidi Soome kaudu USAsse toimetama salajase postilähetuse.



Kindel on seegi, et tol reedel Lasnamäe lennuväljalt startinud Soome reisilennuki Junkers Ju-52 laskis kümnekond minutit hiljem Keri saarest põhja pool alla Vene hävituslennuk. Junkers kukkus merre ja vajus põhja, keegi pardal olnud seitsemest reisijast ja kahest meeskonnaliikmest (kaks sakslasest äriimeest, kaks Prantsuse saatkonna diplomaatilisest kullerist, üks Rootsi, üks Eesti ja üks USA kodanik, diplomaatiline kuller Henry W. Antheil jr) ei pääsenud. Sündmust pealt näinud Eesti kalurid üritasid merest välja püüda mõningaid pinnale kerkinud postikotte, kuid samas tõusis merepinnale ka Vene allveelaev, mille madrused postikotid relvaahvardusel enda kätte võtsid. Seejärel laev sukeldus.

Kuritegelik rünnak reisilennuki vastu jäi tollal laiema tähelepanuta, sest samal päeval tungisid Saksa väed Pariisi. Soomest käis sündmuskohta küll uurimas ning fikseeris Vene allveelaeva Soome sõjaväelennuk, mille roolis oli kuulus soome lennuäss Ilmari Juutilainen, asi aga vaikiti aastateks maha, et hoida häid suhteid Moskva. Eestis aga ei räägitud asjast hoopiski.

## AVALIKUSTAMINE POOL SAJANDIT HILJEM

Kuritegelikust ja traagilisest sündmusest avalikult rääkima ja seda

uurima hakati alles Eesti iseseisvuse taastamise ajal. 1993. aastal püstitas Soome lennufirma Finnair Keri saarele lennuki ja selle reisijate mälestuseks väikese mälestusmärgi.

Soome ja Eesti uurijad on üsna täpselt kindlaks teinud koha, kuhu lennuk tunnistajate sõnul kukkus. Mitmel suvel on väiksemad sukeldujate ekspeditsioonid ka vrakki otsimas käinud. Viimastel aastatel on asja vastu huvi tundnud ka filmitegijad. Kalevast dokumentaal-filmi tegeva Polarfilm OÜ produtsent Ants Vist ütles, et nende filmiprojekti on huvi äratanud ka mitmes Eesti ametkonnas. Mullu käis Polarfilmi meeskond uurimas kohta, kus Kaleva jäänused nende arvates leivad. Üle ööpäeva kestnud otsingud veealuse lokatsioonisonariga ei andnud toona tulemusi, küll leiti Keri saare lähedalt merepõhjust kõike muud: purunenud allveelaevadest vana autoni. Et paljud põhjalikud otsingud pole siiani tulemusi andnud, on hakatud koguni arvama, et pärast sõda tõstsid venelased lennuki välja.

## SAABUB HALL JA APARAATE TÄIS AMEERIKA LAEV

Polarfilmi innukus viis kaitseministeeriumi nii kaugemale, et tänava jaanuaris pöördusid Eesti ametnikud USA kaitseministri ja mereväe poole ettepanekuga ühiselt kadunud lennukit otsida, kuna koos Kalevalaga läks põhja USA diplomaatilise teenistuse töötaja. Alles mullu 4. mail mälestas USA välisministeerium Henry W. Antheil juuniori, lisades tema nime Ameerika Välisteenistuse Assotsiatsiooni marmortahvlile, mis austab teenistuskohustuste täitmisel hukkunud diplomaate.

25. mail kinnitaski USA mereväe uurimislaev USNS Pathfinder Tallinnas otsad. Pathfinder on üks seitsmest USA sõjaväe merevedude keskuse uurimislaevast ning seda kasutab mereväe okeanograafiaamet (NAVOCEANO). Need laevad uurivad aastaringelt maailmamere põhja, kasutades ranniku lähedal ja süvavees andmete kogumiseks hüdrolokaatoreid. Aluseid juhivad USA kaubalaevade merejalaväelased ning teaduslikke mõõtmisi teostavad tsiviilisikutest hüdrograafid NAVOCEANO-st. NAVOCEANO-s on tööl umbes 1100 tsiviilisikut, sõjaväelast ja alltöövõtjat ning selle kohustuste hulka kuulub mereuuringute tulemuste avaldamine ja teenuste osutamine kõikidele USA kaitseministeeriumi üksustele.

Uuringulaevadel on juba kogemusi kadunud lennukite otsimisel. Mullu jaanuaris leidis Pathfinderi sõsarlaev USNS Mary Sears koos teiste otsijatega kommertslennuki rusud Lääne-Sulawesil Indoneesias.

Naiissaare lähetele tehtud väljasõidul kinnitas kapten Stan Breedlove, et kui Kaleva ikka on selles kohas, kust otsima hakatakse, siis allatulistatud lennuk ka leitakse. Saja meetri pikkuse okeanograafiaalaeava seadmed võimaldavad mere põhjast leida ka pudelisuuruse metallitüki isegi muda seest, kinnitas ta.

Laeval on külgvaate- ja lehviksonar, Doppleri efektile põhinev veealuste vooluste kiiruse mõõtmisseade ADCP (Acoustic Doppler



VENE HÄVITUSLENNUKI POOLT  
 TABATUD KALEVA KUKKUS  
 MERRE JA VAJUS PÕHJA.  
 SÜNDMUST PEALT NÄINUD  
 EESTI KALURID URITASID  
 MEREST VALJA PUUDA  
 MÕNINGAID PINNALE  
 KERKINUD POSTIKOTTE,  
 KUID SAMAS TÕUSIS MERE-  
 PINNALE KA VENE ALLVEELAEV,  
 MILLE MADRUSED POSTIKOTID  
 RELVAÄHVARDUSEL OMALE VÕTSID.



Current Profiler), elektriline süvatermomeeter CTD (Conductivity-Temperature-Depth sond), rosett batümeetritega, setteproovide võtmise seadmed ja nende juhtimisseadmed ning suur labor tohtu hulga arvutite, töötlusüksuste ja kuvaritega.

Laeva tekil on kuue meetri pikkustes konteinerites autonoomsed allveerobotid, ingliskeelse nimega AUV ehk Autonomous Underwater Vehicle. Kaks suuremat AUVd on REMUS 3000 ja REMUS 6000, mille töösügavus on vastavalt kuni 3000 ja 6000 meetrit. Näidati ka väiksemat mudelit REMUS 100, mille vahendusel tutvuti Naissaare ümbruse merepõhja uskumatult mitmekesiste vaatamisväärsustega. Pathfinderit saatis Eesti mereväe lipulaev Admiral Pitka, mille ülesandeks oli tagada turvalisus.

#### EKSPEDITSIOON LÄKS TEELE

Kalevalat otsima hakates lähtus Pathfinder lennuki arvatava allakukkumiskoha koordinaatidest, mille Eesti ja Soome uurijad varem olid kindlaks määranud – 16 meremiili ehk umbes 30 kilomeetrit Keri saarest kirde pool asuv piirkond.

Täpsema otsingukoha raadius oli kolm miili, merepõhi on selles piirkonnas 32-118 meetri sügavusel. Just suur sügavus on olnud takistuseks, miks näiteks harrastussukeldajad pole selles kohas merepõhja uudistama pääsenud. Merepõhja läbiuurimiseks kasutati autonoomseid allveeroboteid REMUS 100, REMUS 3000 ja REMUS 6000. Viimane veetis korraga vee all 25 tundi, mis on selle roboti jaoks rekord. Ka töötasid kaks allveerobotit esimest korda vee all korraga. Üks robotitest käis veel all ühe korra ning kaks robotit kumbki kaks korda.

Merepõhi selles piirkonnas on kivine, suurimad kivid on kuni viie meetri kõrgused ja 20 meetri laiused. Robotid uurisid 50 tunni jooksul sonaritega läbi 11 ruutmeremiili suuruse ala. Nende kogutud andmed, kokku 10 gigabaiti, anti üle Eesti mereväele.

Laeva meeskond tegeles otsingutega 24 tundi ööpäevas viis päeva järjest, pidevalt analüüsis saadud andmeid 4-6 eksperti. Ulatuslikud ja põhjalikud veealused traalimised paraku lennuki asukohta ei paljastanud. “Selles piirkonnas ei viita miski suurele inimese loodud objektile. Ma olen sügavalt veendunud, et see lennuk pole seal,” ütles USA mereväe okeanograafiaameti (NAVOCEANO) esindaja Martin Ammond pärast otsinguid.

Samas olid mereuurijad optimistlikud ja avaldasid veendumust,

et ühel päeval Kaleva leitakse. Senised koordinaadid on nüüd lennuki võimaliku asukohana välistatud ning USA uurimismeeskonna esindajad loodavad, et teised laevad jätkavad Kaleva otsinguid mõnes uues kohas.

Uurimissioon siiski päris luhta ei läinud. Ühendriikide saatkonna pressiesindaja Eric A. Johnsoni kinnitusel tihendasid ühisotsingud USA-Eesti suhteid ning lihvisid mõlema riigi võimekust eelkõige miinijahtimisel vee all. Meeskond sai ka Eesti mereväele demonstreerida oma autonoomse allveesõiduki (AUV) tehnoloogiat.

#### PATHFINDER LEIDIS MITU LAEVA TEISEST MEREST

Kaleva jäi küll leidmata, kuid teisi Pathfinderit tänavusi otsinguid on saatnud edu.


Septembris Ukraina sõjaväebaasi Sevastopolit külastanud uurimislav tegi ka Mustal merel Ukraina laevadega ühise otsimisekspeditsiooni, kus kasutati samuti okeanograafialeava moodsaid seadmeid. Kümnapäevases ekspeditsioonis, millega uuriti Ukraina vetes olevaid laevavrakke, löid kaasa ka Ukraina mereuurijad ja sõjalaalused. Õnnestus tuvastada vähemalt 15 vrakki, leitute hulgas oli ka Teise maailmasõja ajal põhja läinud Saksa allveelaev U-18 ning Esimese maailmasõja aegne Vene miiniveeskamislav Prut. Lisaks allveeroboteile kasutati ka külgsonareid ning mitmekiirelisi sonareid.

Kuid ka Eestil oli Pathfinderit külaskäigust kasu. REMUS-tüüpi sensorikandjate töökindluses veenduda saanud Eesti kaitsemisiteerium sõlmis novembris lepingu kahe mehitamata sensorikandja REMUS 100 ostmiseks.

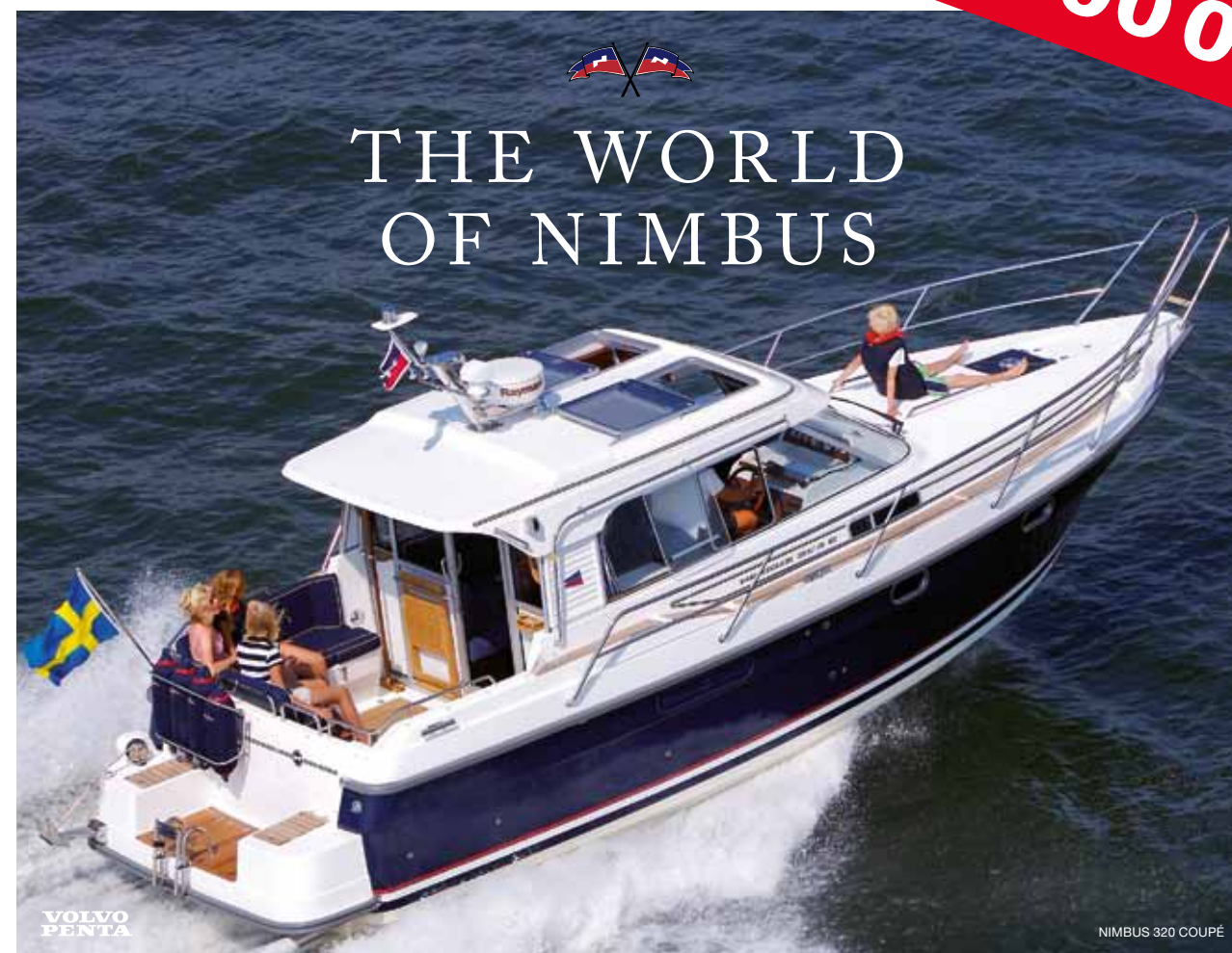
USA firma Hydroid Inc. tarnitav süsteem on varustatud kaas-aegse sonaritehnoloogia ja vajalike lisasensoriga. Vastavalt hankelepingule on lepingu täpne hind konfidentsiaalne.

REMUS 100 tüüpi mehitamata sensorikandjad on juba või varsti kasutusel ka näiteks Belgia, Hollandi, Suurbritannia, Norra, Saksamaa, Soome, Rootsi, USA, Singapuri, Uus-Meremaa ja Austraalia merejõududes.

REMUSeid hakatakse Eestis kasutama miinitõrje tarvis merepõhja kaardistamisel. Ka saavad allveeroboteid madalas vees ja sadamates kasutada miinituukrid, lisaks võib neid kasutada Suurbritanniast ostenud miinijahtijate täiendavate sensoritena.

Eesti mereväe arengukava näeb ette mehitamata süsteemide osakaalu suurendamist ja REMUS-te ost on esimene samm selles suunas. 

NÜÜD ERIHINNAGA  
**2700 000.-**

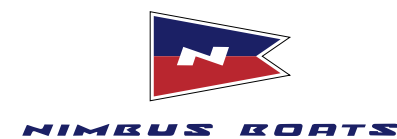


## TÕEKS SAANUD UNISTUS

Nimbuse omanikud on uhked et neil on korralik paat. Paat, mille on ehitatud oma ala professionaalid ja mis on konstrueeritud igas olukorras mere-eluga toimetulemiseks. Paat, mille ehitamisel on omavahel põimitud moodne tehnoloogia ning kogunud paadimeistrite oskused ja traditsioonid.

Väärtused, mis juhivad kõiki meie tehniloogilisi protsesse – Disain, Turvalisus, Kvaliteet ja Mugavus – on need, mis teevad Nimbusest Nimbuse.

See on tunne mida ainult Nimbuse Omanikud oskavad kirjeldada.



BALTI MEREKAATRID

PÄRNU MNT 232, TALLINN • TELEFON 6 710 075 • E-MAIL BMK@PAADID.EE • WWW.PAADID.EE

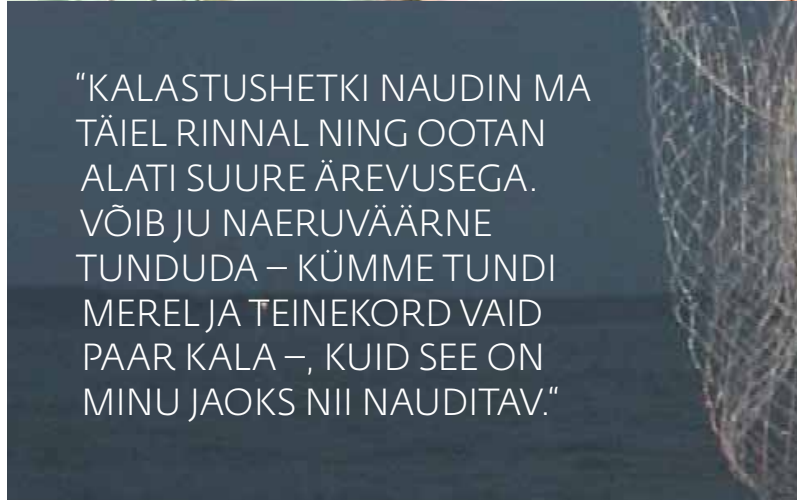


# KAIDO HÖÖVELSON: HEA MEREMEE PÄÄSTAB LAEVA, MITTE ISEEND

Eesti kuulsaim ja edukaim sumomaadleja Kaido Höövelson alias Baruto on juba lapsest saadik olnud tihedalt veega seotud ning tema lemmikhobi olija on kalastamine. Sumomehe üks unistus on kunagi kalakasvatus rajada.







“KALASTUSHETKI NAUDIN MA TÄIEL RINNAL NING OOTAN ALATI SUURE ÄREVUSEGA. VÕIB JU NAERUVÄÄRNE TUNDUDA – KÜMME TUNDI MEREL JA TEINEKORD VAID PAAR KALA –, KUID SEE ON MINU JAOKS NII NAUDITAV.”



Kaadrid Artur Talviku käe all valmivast filmist "Baruto".

TEKST GERLI RAMLER FOTOD ANDRES TEISS

“Eks see huvi kalapüügi vastu algas lapsepõlves, kui isaga koos sai poole öö ajal tõustud ning järvele kalale mindud,” räägib ta. “Alguses õngitsesime niisama kaldalt, siis sai väike paat muretsetud. Olin siis muidugi pisem ja mahtusin sinna veel hästi ära. Kahjuks pole vana head lotja enam alles.”

Eestis on Lääne-Virumaalt Laekvere vallast pärit Höövelsoni lemmikkalastuskohtadeks Endla looduskaitseala ümburse järved ja paisjärved; samas Läänemerel pole ta enda sõnul kordagi õngitsemas käinud. “Rohkem olengi järvedel käinud ja nüüd välismaal elades püüan põhiliselt Jaapani merest. Olen proovinud ka Atlandi ookeanist kala püüda, aga ookean on tuulisem, külmem ja väga suurte lainetega, nii et eelistan Jaapanis siiski merel käia.”

Viimati käis Höövelson merel suve alguses koos talle Jaapanisse külla sõitnud ema, ema kaaslaste ning oma Jaapanis elava pruudiga. “Meri asub rohkem kui 300 kilomeetri kaugusel, sinna jõudmiseks tuleb mitu tundi autoga sõita. Sadamas ootas meid suur kalalaev, sealsamas saab rentida ka kõik kalastusvahendid ja isegi riided. No minu suurust neid kahjuks pole, oma kalastusrõivad pean ikka ise kaasa võtma,” naerab mees. “Seekord oli merel veidi tuuline ning kõik mu kaaslasted suutsid merehaigeks jääda. Erilist kalaõnne polnud, saime paar meriahvenat. Aga algaja õnn naeratas emale – tema sai esimese kala.”

Sumomehe sõnul on Jaapani merel palju mõnusam kalal käia kui Eestis, sest kui kodumaal on tavaliselt saagiks pisikesed särjepojad, siis seal saab enamasti kätte vähemalt paar mereahvenat, kes kaaluvad kolme-nelja kilo ringis.

#### KALASTAMINE JAAPANLASTE MOODI

Ehkki jaapanlased söövad palju mereande, nad kalastamise vastu suuremat huvi ei tunne, nemad laevad end pärast tööpäeva baaris istudes ja karaoket lauldes. “Minul aga lauluhäält pole ja karaoke mind ei tõmba,” selgitab Höövelson. “Kuigi sumomaadleja ellu mahub peaaegu ainult sumo, hakkas mingil hetkel siiski ka Jaapanis trennide ja võistluste kõrvalt vaba aega jääma ning nii hakkasin endale tegevust otsima. Leidsin võimaluse käia kalal ühes Jaapani mere sadamas, kus nüüdseks on kalamehed mulle juba tuttavad ning panevad ridvad ja söödad valmis, kui olen oma tulekust teatanud.”

Mereäär on Jaapanis väga tihedalt asustatud ning asula on asulas kinni. Kalal käiakse suure laevaga, mis väljub igal

“MERI ASUB ROHKEM KUI 300 KILOMEETRI KAUGUSEL, SINNAJÕUDMISEKS TULEB MITU TUNDI AUTOGA SÕITA. JAAPANI MEREL ON PALJU MÕNUSAM KALAL KÄIA KUI EESTIS, SEST KUI MEIL ON TAVALISELT SAAGIKS PISIKESED SÄRJEPOJAD, SIIS SEAL SAAB ENAMASTI KÄTTE VÄHEMALT PAAR MEREAHVENAT, KES KAALUVAD KOLME-NELJA KILO RINGIS.”

hommikul, peal kümmekond kalameest. Iga mehe vahe on paar-kolm meetrit ja niimoodi reas kalastataksegi. “Meie klubil on palju sponsoreid ning turniiride ajal on vahel ikka pakutud, et oo, sind huvitab kalastamine, lähme teinekord minu jahiga. Paraku elu näitab, et turniiri lõppedes vajub see jutt ära ja nii polegi ma nende uhkete jahtidega sõitma saanud.”

Mahti kalal käia on Höövelsonil siiski harva, umbes kaks korda aastas. “Aga neid hetki naudin ma täiel rinnal ning ootan alati suure ärevusega,” nendib mees. “Võib ju naeruväärne tunduda – kümme tundi merel ja teinekord vaid paar kala –, kuid see on minu jaoks nii nauditav.”

Mida siis püütud kaladega peale hakatakse? Taimetoitu mittearmastava Höövelsoni sõnul ta ise neist süüa ei tee. “Jaapanis on mereandide toidulaud nii lai ja kõike on palju ning mitmes variandis saadaval, nii et ise ei viitsi küll kokkama hakata. Kõike saab ju vähema vaevaga poest osta! Mina viin kalad pruudi emale, kes peab vene restorani. Tema mees, jaapanlane, vaaritab mulle toidu valmis ja siis lähen mõnuga sööma. Jaapanlased oskavad kõigist mereandidest süüa teha, ent kui sushidest rääkida, siis minu lemmik on tuunikalast tehtu. Kahjuks räägitakse aina enam tuunikalavarude lõppemisest, aga eks siin on pigem süü suurel Hiinal.”

Aga Baruto polegi lihtsalt kalamees, vaid tal on veega veel lähedasemad suhted. Nimelt on ta käinud merehariduskalluga keskkoolis, kust sai madruse paberid. Kuna treeneri soovitusel käis ta keskkooli viimase klassi Tallinnas Audentese





“TAHAKSIN ÜHEL HETKEL OMA ELUGA EDASI MINNA, AGA SEDA VÕIMALUST NÄEN MA AINULT JA AINULT EESTIS. KINDLASTI TAHAN JÄÄDA ELAMA EMA TALLU NING KUI MAJA KÕRVAL OLEKS VEEKOGU, RAJAKSIN SIIA KALAKASVATUSE. PLAAN ON LOOMI PIDADA JA TALUPIDAJAKS HAKATA. LINNAELUST OLEN MA LIHTSALT VÄSINUD.”

spordikoolis, jäid madrusepaberitest “kõvemad” paberid saamata. Kuid merendusala praktika möödus Tallinna-Helsingi vahelisel liinil sõitnud Vana Tallinnal, mis oli tema sõnul huvitav aeg. “Meremeheamet oli täiesti teadlik valik ning tahtsin pärast keskkooli minna õppima Eesti Mereakadeemiasse, kuid kahjuks polnud ma väga hea õpilane. Esiteks on minu väga nõrk koht matemaatika, kuid selle oskamine oli hädavajalik. Teiseks hakkasin kooli kõrvalt Cafe Amigos turvamehena tööl käima ja nii juhtus, et aina enam ja enam jäi loenguid vahele, kuna lihtsalt magasin kodus. Ja niimoodi lõppeski minu tähelend ülikoolis juba ühe kuu pärast.”

2002. aastal käis Hõövelson amatöörsumomaadlejana Jaapanis noorte maailmameistrivõistlustel, kus tal enda sõnu eriti hästi ei läinud, kuid kus talle ometi pilk peale pandi. “Mulle öeldi, et potentsiaali on, ja võeti kontaktid, et äkki tahaksin kunagi tulla Jaapanisse harjutama. Ime küll, aga seekord sai jutt tõeks ning nad otsisidki mu üles ja tegid pakkumise. Kuna mereakadeemiaga läks, nagu läks, otsustasingi Jaapanisse sõita. Kui ikka tahet on, siis spetsialistide käe all treenides on suuri väljavaateid, aga kahjuks on sumode seas ka selliseid, kes klubis vaikselt oma aastaid vedavad ning ei püüagi midagi saavutada.”

Lisaks kalapüügiharrastusele ning keskkoolis tehtud praktikale on Hõövelson veealadest proovinud veel veesuisatamist, kuid paraku ei jõudnud mootorpaat teda püsti tõmata ning oodatud nauding vahvast spordialast jäi saamata. “Kaalun ju 180 kilo,” naerab ta. “Kujutage ette, mind lihtsalt ei jõutud vees püsti saada. Proovisime igasuguseid erinevaid variante, aga mitte midagi ei saanud teha.”

Sugugi ei meeldi Barutole aga ujumine. “Kui paat ümber läheb, siis just ära ei upu, aga ise vette ei kipu. Mina arvan, et parim meremees ongi see, kes ei uju, kuna tema teeb kõik selleks, et paat ei upuks!”

Kaaluga seotud probleem meenutab mehele veel üht lõbusat seika merel. “Tahtsime kord Jaapanis sõitma minna piskese paadi ehk “banaaniga”, mida skooter nõõriga enda taga tõmbab. Meid oli neli sumo, kõige kergem poiss kaalus 120 kilo. Astume siis oma kokku nii 630 kiloga “banaanile” – ja see hakkab vee alla vajuma. Juht hüüdis, et küll püsib, kui liikuma saame, ja liikuma me saimegi, aga no teate – isegi mina unun kiiremini! Peatas siis mees skuu tri ja teatas, et läheb toob võimsama riista. Tuli tagasi ning esimese gaasivajutuse peale läks nõõr plaks! puruks! Vend tõi uue, tugevama



“MEREMEHEAMET OLI TÄIESTI TEADLIK VALIK NING LÄKSIN PÄR- RAST KESKKOOLI ÕPPIMA EESTI MEREAKADEEMIASSE. KAHJUKS ON MINU NÕRK KOHT MATEMAA- TIKA. TEISEKS HAKKASIN KOOLI KÕRVALT TURVAMEHENA TÖÖL KÄIMA JA NII JUHTUS, ET AINA ENAM JA ENAM JÄI LOENGUID VA- HELE. NIIMOODI LÖPPESKI MINU TÄHELEND ÜLIKOOLIS JUBA ÜHE KUU PÄRAST.”

nööri. Saime siis lõpuks uuesti liikuma ja mis ma nägin: vett küll sisse ei tulnud, aga mingi sodi oli ikkagi jalge all. Ühel meie poistest oli selle majandamise ja lainetamise peale väga paha hakanud... Aga saime ikka oma söidu tehtud!”

Baruto ise pole kunagi merehaigeks jäänud. Ta leiab, et mõnusam on lainetega ühes rütmis kaasa lennelda.

#### ELU JAAPANIS – TRENN, SÖÖK JA SULASED

Elu sumoklubis on üsna sarnane sõjaväe režiimile. Vahe kahe esimese “noore” aastaga on selles, et nüüd on Baruto ise käsu- taja rollis ning tal on kaks sulast, kes on 24 tundi ööpäevas tema käsutuses. Mis on sulaste töö? Nagu ikka - pesta üle- muse pesu, koristada ning teda riietada. “Meie päev näeb üldjoontes välja selline: kella 7.30-11 on trenn, siis hakkavad “noored” (maadlejad, kes veel pole end heade tulemustega tões- tanud) süüa tegema ning teised lähevad pesema. Kell 12 on esimene söök, mille järel mina teen lõunauinaku. Sel ajal käivad noored pesemas ja koristamas. Kella 16 ajal algab õhtu- söögi tegemine ning kell 18-20 on söömine. Rohkem trenne pole, kuid kes tahab, võib pärast õhtusööki muidugi harju- tada. Aga kohustuslikeks trennideks pole rohkem aega, sest me peame kõik ju ise tegema - süüa tegema, koristama jne.”

Korra on Höövelson Jaapanis ajaviiteks ka kinos käinud, aga see olevat olnud täielik piin. “Istusin vahekäigus, kuna tool oli selgelt liiga kitsas,” kõneleb ta. “Lennukiistmed on ka



#### Üks lõbus seik Kaido Höövelsoni elust:

“Kord nooremata sai sõbraga jälle Endla jär- vele kalastama mindud – see on suur järv, millele saab ligi ainult jalgsi, läbi metsa kaks kilomeetrit minna,” meenutab Kaido Höövelson. “Paadid on seal neil, kes on need ise sinna vedanud. Meie laenasime metsavahilt aluse. Esimesel päeval ei saa- nud suurt midagi, järgmisel hommikul len- dasime kohe varakult peale. Aga oh seda õnnetust – oli äärmiselt tuuline ilm ja nii kandis tuul meid teisele kaldale pilliroo- võpsikusse! Hakkasin oma suure jõuga tagasi sõudma, kuid murdsin ühe aeru poo- leks. Kedagi polnud appi ka kutsuda, sest sellise tuulise ilmaga ei tulnud keegi jär- vele. Mõtlesime, mida teha, ja hakkasime siis mööda pilliroogu paati ümber järve tõmbama. Pool päeva tõmbasime, olime lõpuks kohale jõudes surmväsinud. Ja siis pidime ju metsavahi ees vabandama, aga me ei julgenud kuidagi näole anda. Mõtle- sime pikalt, mida teha. Panime siis paadi ilusti ära ja kirjutasime talle vabanduskirja, et lõhkusime aeru ära. Kirja panime talle postkasti ja ise lasime jalga. Pärast seda pole enam tihanud sinna minna.”







“KUI PAAT ÜMBER LÄHEB, SIIS MA JUST ÄRA EI UPU, AGA ISE VETTE EI KIPU. MINA ARVAN, ET PARIM MEREMEES ONGI SEE, KES EI UJU, KUNA TEMA TEEB KÕIK SELLEKS, ET PAAT EI UPUKS!”

minu jaoks natuke väikesed, kuid äriklassis kannatab siiski ära lennata. Ega mulle lendamine eriti ei meeldi küll, õhusolek on kuidagi kahtlane.”

Kuus korda aastas peetakse 15-päevaseid turniire, kus igal sumomaadlejal on üks matš päevas. Pärast iga turniiri on õigus nädalasele puhkusele.

Tänavu 24-aastaseks saanud Hõovelsoni sõnul tegeletakse sumoga keskmiselt 31-34 eluaastaseni. “Eks igauks tegeleb niikaua, kuni jõudu ja tahtmist jätkub, aga mina nii kaua kindlasti ei maadle. Tahaksin ühel hetkel oma eluga edasi minna, aga seda võimalust näen ma ainult ja ainult Eestis,” nendib ta. “Variante, mida tagasi tulles tegema hakata, on igasuguseid, ma pole veel otsustanud. Kindlasti tahan jääda elama ema tallu ning kui maja kõrval oleks veekogu, rajaksin siia kalakasvatuse. Eks näis, kuid plaan on loomi pidada ja talupidajaks hakata. Linnaelust olen ma lihtsalt väsinud.”

#### CV: Kaido Hõovelson alias Baruto (24)

Sündinud 05. novembril 1984. aastal Lääne-Virumaal, Väike-Maarjas. Üles kasvanud Laekvere vallas, Rohu külas. Lapsepõlves tegeles ta mitmete erinevate spordialadega, millest üheks eelistatumaks oli korvpall. Judo treeninguid alustas suhteliselt hilja, alles 15-aastaselt. 1.-5. klassini õppis ta Rahkla algkoolis, 6.-9. klassini Laekvere Põhikoolis. 2000. aastal siirdus Kunda Keskkooli merehariduskallakuga klassi ning alustas Vinni spordiklubis Sakura judo treeningutega. Noor sportlane arenes kiiresti ning keskkooli õpingute viimasel aastal suunas treener ta Tallinnasse Audentse spordiinternaatkooli. Eesti noorte ja juunioride meistrivõistlustelt judos on Hõovelsonil ette näidata hõbe- ja pronksmedalid. Kuldmedalid on ta võitnud Soome lahtistelt ning Põhjamaade ja Ametiühingute Euroopa meistrivõistlustelt. Audentse spordiinternaatkooli lõpetas Kaido Hõovelson 2003. aasta kevadel ning siirdus mõne kuu möödudes oma maadlusoskusi lihvimisele Jaapanisse, sumomaadluse kodumaale. Ta on esimene eestlasest sumomaadleja, kes pääses professionaalseks sumomaadlejaks Jaapanis. Septembris Tokyos toimunud sumo suurturniiril Aki-basho tõusis Baruto *sekiwake*ks, mis on sumohierarhia kolmas aste. Sellest eespool on vaid *ozeki* ja hierarhia tippu märkiv *yokozuna*. 198 cm pikk ja 177 kilo kaaluv Kaido Hõovelson on sumoajaloos teine eurooplane, kes selle tiitli pälvinud. Hõovelsonil on Kunda Keskkoolis omandatud madruse paberid. Tema lemmikhobiks on kalastamine.



## Turvaline ja merekindel

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



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon





# KÕIGE KARMIM PURJETAMINE ÜMBER MAAILMA

Oktoobri esimese laupäeva hommikul valitseb Hispaania rannikul Alicante sadamalinnas tuulevaikus, sooja on sama palju kui Pärnu rannas juunikuus. Meri on sinine ja rahulik. Samal ajal möllab aga kaheksakümne kogenenud merekaru hinges torm – algab üheksa kuud kestev, kõige vaevarikkam ning katsumusterohkem pikamaapurjetamisvõistlus Volvo Ocean Race. Navigaator oli Alicante sadamalinnas ümbermaailma regati avapaugu tunnistajaks.

TEKST RAIVO MURDE FOTOD VOR

Kümmekond uimast põhjamaade ajakirjanikku lebab suure katarraani võrkpõrandal ja imeb endasse viimast päikest enne kodus ootavat masendavat sügis-talve. Vaiksel ja sinisel merel tundub kõik nii rahulik ja igavikuline, kui äkki lähenevad meile igast ilmakaarest sajad mootorpaadid ja jahid – pisikesed kalapaadid, hiiglaslikud luksuskaadrid, kolmemastilised avamerejahid ... Ühel hetkel on meie ümber tiirutamas sama palju veesõidukeid kui kogu Baltikumis paate ja laevu kokku ning pilvitu taevas on helikopteritest täpiline. Kogu selle möllu keskele sööstavad kaheksa hiiglaslikku ja värvikirevat purje, moodustades ühel hetkel stardirivi. Kaheksakümnele maailma kõige kogenenumale purjetajale, kellest paljud on olümpiavõitjad või America's Cup'i läbinud võistlejad, on see avapauguks pingeliseks ümbermaailmapurjetamisvõistluseks Volvo Ocean Race.

## MEREMEESTE PIINAKAMBER

Kaheksa paatkonda läbivad üheksa kuu jooksul 37 000 meremiili (68 500 km), peatuvad 11 sadamas, läbides seilates viis maailmajagu. Need on "hullud", kes otsustasid veeta enamiku aastast perest eemal, ülirkarmides tingimustes, tagasihoidliku söögi, tormituulte, külma ja leitsaku, pesematus, magamatus ning kurnatuse küüsis.

Üle 21 meetri pikkused jahid on justkui veepeal kihutavad Vormel 1 ringrajaautod, kus kaalul iga kilogramm ja kasutuses tehnoloogia viimane sõna. Väliselt uhke ja ilus võistlusjaht Volvo Open 70 maksab küll üüratud 55 miljonit krooni, kuid on seilavate meremeeste jaoks vaid ebamugavusi pakkuv askeetlik kodu.

Elu laevas on äärmiselt karm ning privaatsusest ei maksa seal unistadagi. Kümme meest peavad läbi ajama vaid viie taldriku, kahvli, noa, lusika ja tassiga. Isegi asemed ja magamiskotid on

kahepeale. Kaasasolev toit on külmutatud või kuivatatud. Joogivett valmistatakse üksnes mereveest soola välja filtreerides.

Laevas puuduvad pesemisvõimalused ning seega tuleb leppida pideva higilõhnaga, mida mehed endast maha jätavad. Sõitjad väidavad, et pesematus harjub üsna pea, nii nagu vähese unega.

Elu käib laevas nelja tunni graafikus. Kümnest mehest on pidevalt tekil valves neli. Kapten ja taktik osalevad tekitöödel vaid vajadusel. Pärast neljatunnist võitlust mere ja tuultega on meestel sama palju aega ka magamiseks ning söömiseks. Samas peavad kõik olema valmis iga hetk tekil töövahetuses olevatele kaaslastele appi tormama. Näiteks enne vastupöret tuleb kõik üleliigsed purjed, toit ja varuosad, kokku 2700 kg, laeva teise äärde toimetada.

Vastu tuult purjetades on aga laevas nii tugev ragin, et siis ei saa ükski hing magada. Ka muul ajal laev ragiseb ja lained pauguvad vastu keret.

Liigsed kilod on lubamatud. Iga meremees saab purjekasse kaasa võtta vaid väikese vettpidava koti, kuhu tuleb mahutada kõik vahetusriided. Igaühe otsustada on, kas pressida üleriie te vahele ühed aluspüksid, raamat või MP3-mängija.

## KASUTUSEL KAASAEGSEIM TEHNIKA

Kaheksa laevameeskonda on harjutanud selleks katsumusterikkaks võistluseks ligi aasta. Üksteist usaldamata pole võimalik tulemust saavutada. Treeningutel hangitud teadmised hoitakse teiste meeskondade ees aga suure saladuses. Osa laevade juures on tehtud radikaalseid tehnilisi uuendusi, aga kuidas need toimivad merel erinevates olukordades, on kõigile teadmata. Laeva elektroonika mõõdab kogu aeg vahis olevate meeste ja tüürimehe sooritust, et kas see vastab 100% laeva ja meeskonna võimekusele.

Soomlane Thomas Johanson, ühe Ericssoni meeskonna tüürimees, kirjutab oma merepäevikus, kuidas ta pidi tugeva tuule ja mäslavate lainete ajal jälgima üheaegselt viit mõõteriista ning hoiduma sellest, et õhus tuiskavad lendkalad silma ei lendaks. Samas oli laeva kiirus üle 40 sõlme.

Enne ookeanile tuiskamist toimunud kaks Alicante eelregatti võitis Hispaania enda meeskond Telefonica Blue. Sealt edasi kulgeb järjekorras kümnes ookeanimaratoni marsruut Lõuna-Aafrika, India, Singapuri ja Hiina kaudu, möödudes Austraaliast ja Uus-Meremaast. Enne Euroopasse naasmist võisteldakse Rio de Janeiros ja Bostonis. Esimest korda läbib võistlus India linna Cochini, Singapuri, Hiina linna Quindao ning lõpeb 27. juunil 2009. aastal Peterburis. ■



# DIAGONAALIS ÜLE BISKAIA!

Ühes eelmistest Navigaatoritest kirjeldasin sügisesest Biskaia lahest ülesõitu (Navigaator 1/2008 - toim.). Tookord liiklusin oma tormide poolest kuulsa lahe rannikut pidi, aga järgmine kord lubasin otse üle Biskaia põrutada. Lubatud, tehtud!

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Ühel ilusal septembrikuisel sügispäeval, täpsemalt 16. septembril, stardime ligi 21-meetrise Princess mootorjahiga Prantsusmaa kaunist kuurortlinnakestest Treubardenist Biskaia lahe suunas. Siseneme Biskaiasse õhtupoolikul ja jätame vahele need tavalised sadamad, Camaret' ja Morgan'i, kust reeglina Biskaia ületuseks sobivat ilma oodatakse. Valime peatuspaigaks hoopis väikese kaluriküla Audriane jõesadama.

Biskaia ületuseks on kombeks hoolikalt ettevalmistuda. Purjehahiga pole probleeme, aga kaatriga teeb nii pika sõidu dramaatiliseks kaks asja: kas kütust ikka jagub ja kas mootorid peavad vastu. Mootorpaat on nimelt merekõlbulik vaid niikaua kuni tal mootor töötab ja mitmesaja miili kauguselt abi kutsumine ei ole just julgustav väljavaade. Eriti sügisel, kus Biskaia tormleb ja lained võivad kerkida paarikümne meetri kõrguseks. Kiire käiguga sõiduks kütust tavaliselt ei jagu ning ka aeglase käiguga on nii, et osa väiksemaid paate peab aeg-ajalt sõitma ühe mootoriga, et otse üle saada.

Ehkki meie kütusevaru tundus piisav, olime kohutatud kõikvõimalikest hirmu ja õudusejuttudest, kus näiteks ühel Grand Banksiga, mis on väga merekindel paat, sõitnud inglasele löi vahetult enne sihtkohta jõudmist lainega esiklaasi puruks ning ta oli sunnitud tagasi keerama ja ligi 300 mere miili tagantlaine uuesti läbima. 600 meremiili saab ette võtta vaid väga täis paagiga, mistõttu otsustasimegi Audriane eeslinnas, St Evetteõis tankida. Aga võta näpust! Tõusu ajal olid kõik kaid lihtsalt vee all, vaid otsatulukesed välja paistmas. Liiksimise siis piki madalat ja käänelist jõge Audriane südalinnani. Ja ehkki kõik piloodiraamatud räägivad Prantsuse sadamate kohta nagu ühest suust, et üle 12-meetrise paadiga ei ole sinna mõtet siseneda, saame taaskord selle ainsa koha, kuhu ülekahekümnene kenasti mahub.

Kaid nimelt lõpevad T tähe kujuliselt ja selle T otsa me ennast tavaliselt siis poordikinnitusega kinnitamegi. Enne õhtusõigile lahkumist väike kalkulatsioon, et kui mõona ajal

vesi langeb, siis kuupalju ta ikkagi langeb, et me kuivale ei jääks. Selgub, et vett jätkub piisavalt: 1,4 meetrise süvise puhul piisab, kui kajalood näitab lõpuks vaid 0,8 meetrit, sest et andur ei asetse mitte veepinnal vaid põhja all ning põhjast veel allapoole ulatuvad vaid tüürid ja propellerid.

Kuna lähema kolme päeva ilm tundub olevat anomaalselt ilus ja järgmist samasugust sel sajandil võibolla enam ei kohagi, siis otsustame järgmisel hommikul otsejoones üle Biskaia minna. Reisi ettevalmistusaeg jääb muidugi lühikeseks, aga midagi pole teha, tuleb loota saksa inseneride pedantsusele MTU mootorite valmistamisel. Niigi jääme peaaegu et õhtusõigita, kuna prantslased ei viitsi oma söögikohti kuigi pikalt lahti hoida.

Hommikul varajane äratus, lootusetu katse leida sadamavahti, et talle maksta, poest värske leib ning kalaturult reisile krevetid, rannakarbid ja kala kaasa, siirdume taas St Evette bensiinjajaama. Kaid, mis on ehitatud diagonaalsetena ehk kaldus on nüüd osaliselt veest väljas, aga maapealses otsas käib hirmus kalalaevade sebumine ja meid hirmutatakse, et vesi on liiga madal. Pealegi ei näe kedagi, kes kütusega toimetaks ja kogu olukord tundub väga segane olevat. Selgitajaid muidugi palju, neist igal ühel oma version. Samas oleme juba otsustanud kütusepaagid pilgeni täis võtta, sest et ohutus ikka eelkõige ja sellest otsusest taganeda ei tahaks. Lähim tankla on kahekümne miili kaugusel, sest et vahepealsed varustavad ainult kalapaate oma aktsiisivaba kütusega ja see meile ei sobi.

Loctudis saab nii kütust kui ka mõned hädapärased tarvikud, nagu taskulambid, patareid jne. Tanklavahilt saame korra laenuks ka elektritrelli, millega EPIRB'i (raadiosaatja, mis vette sattudes annab sidesatelliitidele hädasolija koordinaatidega hädaabikutsungi, mille peale loodetavasti helikopter kohale lendab). Varahommikust on saanud keskpäev, kui pääsime lõpuks Biskaia avarustele.

Esialgse plaani võtta kurss Hispaania siidrilinnale Gijon'ile (Xixon), et sealsetes kohalikes cideriates Biskaia ületust tähistada, teeb üsna reisi alguses lõpu mõõdukalt tugev (8-10 meetrit

sekundis) kirdetuul ja umbes 2-3 meetriseks tõusnud laine. Aeglasel käigul (9-10 sõlme) ei ole külglaines sõita kuigi mõnus, mistõttu muudame kursi lõunast edelasse, La Coruna suunas, et rohkem tagantlaines surfata. Näeme üht suurte avamereturjekate võistlussõitu ja koguni paari laeva. Vastu õhtut otsustab umbes paarikümnepealine delfiiniparv meiega mängida ja nad ei väsi tunni aja jooksul laeva võõri all kujundujumise ja muude trikkide, sealhulgas veest väljahüppamisega tegelda. Eestikeelsest "Hopsti!" hüüdest said need intelligentsed olendid suurepäraselt aru ja korra saab neid isegi katsuda.

Hakkavad ilmne ka esimesed kiiruga lahkumise vead. Kaasaskantav satelliittelefon, millele panin oma lootused puhuks, kui muud sidevahendid on suure kauguse tõttu kaldast tummad, ei hakka tööle. Aparaat, mis veel mõned aastad tagasi oli meeldivaks kaaslasena Põhjamere ületusel ja mida alles aasta tagasi sai testitud, ei leia enam satelliite üles. Äkitselt tuleb meelde, et mu poeg alles äsja mainis, et üks satelliidifirma läks pankrotti. Ju siis seesama. Aga näiteks Elisa, kelle SIMi satelliitsideks kasutan, ei ole ju pankrotti läinud ja võiks vähemalt hoiatada, kui teenust enam ei pakuta. Seega oleme kaks päeva lihtsalt levist väljas.

Pimedaks läheb kella üheksa paiku ja selleks ajaks on salongi istmetele ja põrandale laotunud päästevestid, SOS kott, raketid, taskuEPIRB, SART (hädalise otsingut hõlbustav raadioseade) ja varuraadio. Samuti prožektorid ja taskulambid. Kaks pääste parve veel lisaks tavaparvele. Kuna 100 miili rannikust eemal pole elektronkaarti vaja, siis asendub navigatsiooniseadme ekraan kahe radaripildiga: üks vaatab kaugemale ja teine lähedale ette. Lisaks on sisselülitatud AIS vastuvõtuseade (tunneb ära kõik suured laevad ja näitab nende liikumissuuna ja kiiruse) ja radarile on määratud ohutsoon, et kui keegi sinna siseneb, siis alarm hakkab hüüdma. Paar korda annabki alarm valehäiret, mille mahavõtmine on teatud oskusi nõudev protseduur. Alates 22.00 alustame vahikordadega. Kuna oleme kolmekesi, siis on vaht 2 tunni pikkune. Kogu aeg on kaks inimest üleval ja üks magab.

Suurema meeskonnaliikmete arvuga on mõtet lasta inimestel magada ja olla vahis iga 4 tunni tagant.

Õõ otsa kuualget merd vahtijad autastustatakse hommikupoolikuks ühe purjeka pildiga ehk täpiga radariekraanil umbes 6 miili kaugusel. Ja see on ka kõik. Ei mingeid poolpupunud merekonteinereid, ei mingeid magavaid vaalu. Pool kaheksa hommikul hakkab valgeks minema ja veerand üheksa tõuseb päike. Laine on endiselt kõrge, aga tuul hakkab tasapisi vaibuma. Proovime aeglasel käigul (5 sõlme, sest et aeglasemalt ühe mootoriga enam ei saa) lanti vedada ja kala püüda, aga ei näkka. Lõunasõõgiks sööme Audriane turult püütud langustid (sõrgadega krevetid) ja krabisõrad. Mõõda ujuvad kaks suurt palki ja otse kursil purskab mitmel korral vett. Varsti näeme kolme suurt vaala majesteetliku aeglusega eest läbi ujuvat. Kuna vaalad tulevad paremalt, siis anname neile aupaklikult teed. Vee sügavuseks näitab kajalood 4500 meetrit.

Mingil seletamatul põhjusel muudame kursi La Coronalt Carino'le. Vist selleks, et suurlinna asemel saabudes väikest kaluriküla nautida. Laine on vähenenud 1-2 meetrini. Kaks suurt delfiini ja üks kahemootoriline väikeleenu näitavad end hästi lähedal. Lennuk peaaegu et maandub pardale.

Carino osutub siiski tööstuslinnaks, kus sadamas parasjagu sütt laetakse. Valget värvi paadiga sellisesse kohta ei minda. Proovime Espasantet, aga seal kai praktiliselt puudub ja ankrukohad on paate täis. Edasi-tagasi sõelumisega kaotame oma 20 miili (oh miks me küll kohe La Coronasse ei läinud), kuni lõpuks jõuame hämaras Cedeirosse. Suure kai ääres, kalapaatide vahel, on otseku meile loodud üks paraja pikkusega vaba koht, mille koheselt ka haarama. Esialgne rööm osutub küll tüürikeseks, sest et kaist väljulatuvate raudpoltide ja räpaste autokummide eest peame mõõnas 4 meetrit langevat laeva alatasa kaitsma ja otsi kord lõdvemaks kord pingumale tõmbama nii, et ka teine õõ möödub magamata.

Aga selle eest taas kai küljes kinni ja kindel maa jalge all! La Coronasse jõuame alles järgmisel päeval ja vedame seal kohe mitu-mitu ööd Biskaia ületamist välja magades. ▣



# PAADIGA PORTUGALI

Paadiga Portugali sisenedes on kõige loomulikum suund liikuda põhjast lõunasse, sest kes see terve mõistusega inimene küll vastupidises suunas minna tahaks?



PORTUGAL

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Jättes seljataha Hispaania, on esimeseks sobivaks sadamaks, kust Portugali avastama asuda, La Viena do Castelo. Tegemist on väikese nukulinnakesega, mille kohal kõrguvasse mäkke viib üles mugav ja moodne funikulöör, mistõttu võib jalavaeva pelgamata lasta end elektril kõrgustesse kanda, kus muuhulgas avaneb suurepärase vaade majesteetlikule Atlandi ookeanile.

Sadamasse sissesõiduks tuleb kõigepealt siseneda jõesuudmesse ja mõnda aega ülesvoolu liikuda, misjärel jahisadamasse pööramisel tabab saabujat ebameeldiv üllatus: risti üle sissepääsu on ehitatud jalakäiate sild, mida pole ei merekaartidel ega lootsiraamatutes ja silla avamise kellajaad jäävad üsna segaseks. Tavaliselt on nii, et kui on tarvis sadamasse siseneda või sealt väljuda, on sild paigas ja seega sissesõit takistatud. Aga niipea kui on vaja seda silda mööda jalgsi tulles teed sadamakontorist paadini lühendada, on sild lahti, mistõttu tuleb ette võtta pikem jalutuskäik ümber sadamabasseini.

Õnneks on jõe, kus La Viena do Castelo sadam asub, asetatud enne jalakäijate silda üks korralik ujupontoon, mis kõik sildumismured lahendab. Linnake on täis mitmeid hästivalgustatud arhitektuurimälestisi, kuid samas on tänu rohkearvulisele üliõpilaskonnale ka palju modernseid ja trendikaid kohvikuid, kusjuures populaarseim ööklubi-diskoteek näib õnnelul kombel asuvat just selle ujukai ääres kuhu kinnituse. Ajal, mil sügissemester algab ja esmakursuslasi portugali

kombel “rebasteks” lüüakse, on igatahes igasugune öine uni varajaste hommikutundideni pea võimatu.

La Viena do Castelo on tähtis merelinn, kus peale jahisadama on ka kaubasadam ja kalasadam. Viimane tähendab automaatselt ka kala- ja mereannirestorane. Neist ühte, väidetavalt kõige populaarsemat ja Valentino- nimelist kõrtsi otsides sattusime hoopis ühte kalurite-sadamatöötajate lemmiksöögikohta, kus loomulikult kõike kõige värskemata kõige odavamalt ette tuuakse. Nägime ära ka kohaliku kombe, söögi järel mingit kummalist ürdilikkööri juua, mida hoiti laual üli suurtes ja ühiskondlikult kasutatavates pudelites. Mõni jõi seda jooki puhtalt, mõni segas kohviga, aga kohalik kelner hoopis omamoodi: puhtalt, aga kohvitassist.

Portugali sadamates on kütusevõtt üks paras peavalu. La Viena do Castellos tuli selleks kahel korral silduda kumera seinä äärde, laveerida surnud kajakatest mööda, jälgida tõusu ja mõõna, hoovust, jõevoolu ja tuult. Kütust müüakse tanklates reeglina vaid sularahas, krediitkaardiga ostes tuleb parasjagu organiseerimistööd ette võtta. British Petroleum oli ainsana võimeline krediitkaardiga arveldama, aga selleks et nende auto kütusekai äärde saaks tulla oli tarvis sadamakapteni, sadamapolitsei ja tolli luba, kütuse tankimise ajal tuli vastavalt kohalikule seadusele heisata masti punane Bravo lipp, mis tähendab et võtan pardale ohtlikku lasti. Kusjuures loomulikult mitte ükski neist arvukatest paadi- ja kalastusvarustuse kauplustest, mis kalasadamat

ümbritsevad seda lippu ei müü. Ka siis mitte, kui kauplusesse politsei saatel kohale marssida ning isegi kohalikul päästejaama meeskonnal seda lippu polnud.

Juba oli pootsmanni punane sall masti minemas, kui tanklaomanik mingi omapoolse, õiget värvi riideräbala leiab ja protseduur saab pihta hakata. Kütuse tankimise ajal peab kohal viibima vähemalt kaks sadamapolitseinikku, kelle teenus läheb maksma umbes 40 eurot ja kelle ülesandeks on valvata, et punane lipp oleks mastis ning et vaid valge ehk siis aktsiisiga maksustatud kütus paaki ja ainult paaki ja mitte merre läheks.

## SEE AUSUS MU ÜKSKORD TAPAB!

Kokkulepitud maksmisprotseduur ei osutunud aga sugugi nii lihtsaks. British Petroleumi esindajaga koos ja ikka politseinike saatel läheme kõigepealt lähimasse panka. Politseinikud tõlgivad kohaliku kütusemehe jutu inglise keelde. Ta soovib, et ma oma krediitkaardiga pangaautomaadis makse sooritaksin. Issand kui lihtne! Ja miks ma ometi ise selle peale ei tulnud ja krediitkaardiga maksamise võimaluste otsimise asemel moodast pangaautomaadist ülekannet ei teinud?

Miks, selgub aga peatselt. Eesti panga krediitkaarti Portugali pangaautomaati sotes ilmub ekraanile ainsa võimaliku toiminguna sularaha väljavõtt. Minu arvuka kaaskonna suures imestuseks ei mingit rahaülekande võimalust. Summa suuruse ja pangaautomaadi väikese limiidi tõttu ei taha ma

aga sularaha välja võtma hakata.

Samas, pank on suletud ja meil on vaja veel enne õhtu saabumist järgmise sadama poole edasi liikuda.

Now what?

Loen ärevusega tunde päikeseloojanguni ja kogu ajakava tundub üsna kriitiline olevat. Õnneks on üks neiu siiski suletud uste taga tööl ja seltskonnal õnnestub ta ära veenda, et ülekannet on hädasti tarvis. Täidamegi mingeid portugali keelseid pabereid kuni tekib uus tõrge.

Vaja on minu arveldusarve numbrit ehk IBANi. Aru saamata milleks ja pikemalt selle üle juurdlemata hangin Eestist, kus tööpäev ammu läbi, kõik vajalikud pangarekviisiidid. Paar allkirja kütusemüüjalt ning ongi tehing tehtud! Rõõmsalt käsi surudes valmistume juba lahku minema, kui miskit kahtlast hakkab mu südametunnistuse kallal närima. See ei saa ju ometi nii olla, et mu krediitkaardilt võetakse raha maha nii, et ma pole ei oma allkirja ega ka PIN-koodi selleks andnud! Üsna tõenäoline, et miskit on valesti ja kütusekaupmees seda raha ei näe. Kõige tottram tegu, mida sellist olukorda taibates teha, on kiire lahkumise asemel asjale asjaliste tähelepanu juhtida.

Miks? Aga sellepärast, et kui see makse mingil põhjusel ei õnnestunud, siis tuleb ju sellesse suurepärasesse Portugali linna veel vähemalt üheks ööks jääda ja seda sugugi mitte omal süül, kusjuures osade meeskonnaliikmete lennupiletid on hoopis teisest linnast, nimega Porto, kuhu järgmisena jõudma





LA VIANA DO CASTELLO LINNAKE ON TÄIS MITMEID HÄSTIVALGUSTATUD ARHITEKTUURIMÄLESTISI, KUID TÄNU ARVUKALE ÜLIÕPILASKONNALE ON KA PALJU TRENDIKAID KOHVIKUID. POPULAARSEIM ÖÖKLUBI NÄIB ÕNNETUL KOMBEL ASUVAT JUST SELLE UJUVKAI ÄÄRES, KUHU KINNITUSIME. AJAL, MIL ESMAKURSUSLASI PORTUGALI KOMBEL "REBASTEKS" LÜÜAKSE, ON IGASUGUNE ÕINE UNI VARAJASTE HOMMIKUTUNDIDENI PEA VÕIMATU.

peaksime. Ehkki tunnen, et targem oleks kiirelt lahkuda ja makset tagantjärele mujalt klaarida, juhni siiski nii pangatöötaja kui ka kütusemüüja tähelepanu oma kahtlustele. Siis selgubki portugalikeelsete paberite tegelik sisu: mitte mina ei teinud ülekannet kütusefirma arvele vaid kütusefirma kandis raha hoopis mulle! Kusjuures ongi nii, et ausus saab karistatud ja lahkuda ei tohigi enne kui makstud. Õnneks tuleb kütusemüüjale pähe üks päästev mõte. Maksekorraldused annulleeritud kihutame kütuseautoga La Viana do Castellost mingi lähedalasuva küla suunas. Külas on BP bensiinijaam ja bensiinijaamas on minu suureks lohutuseks krediitkaardilugeja.



Makse saab hetkega sooritatud, kiire kohvishot külalislahkelt peremehelt ja siis sama kiirelt sadamasse tagasi, kus meeskond juba ammu närviliselt ootab. Isegi punalipp mastist maha võetud ja tanklasse tagastatud.

Aega on siiski kulunud nii palju, et on reaalne oht pimedale peale jääda. Portugali läänerannikul sõites on tundide kaupa paadiga mängida viitsivad delfiiniparved garanteeritud ja iga õhtu lõpeb jumaliku ja pilvitu päikeseloojanguga, mida on hea klaasikese portveiniga tähistada.

Portugali lahutab Ameerikast vaid Atlandi ookean ja sinna see päike peatselt vajubki. Kusjuures oodatust tund aega varem! Vanu logiraamatuid lugedes selgub, et olen astunud teist korda samasse ämbrisse! Ka eelmise Portugali reisi ajal ununes aja-vahe Hispaania ja muu Euroopaga ära ning sadamasse jõudsin pilkases pimeduses. Nii ka nüüd: tuul tõuseb, kottpimedal merel näeb vaid oma paadi topituld võõri valgustamas ja kõik need arvukad kalavõrgud ja lobsteripüünised, mida päevaavalgel on hirmsasti peljatud, nende puudulikku tähistust kirutud ja nende vahel ettevaatlikult manööverdud: kõik nad vuhisevad nüüd lihtsalt mööda, kusjuures mõni ikka väga lähedalt. Kalavõrku või mõnda poinööri kinnijäämine on üks ohtlikumaid asju merel. Vähe sellest, et paat kaotab juhitavuse ja edasi liikuda ei saa, võib tugev tuul pöörata ahtri vastu lainet ja paat võib koguni uppuda. Nii nagu uppus üks soomlaste kaater Pärnu lähel.

#### HANEJALAD EHK PERCEBES

Kõik läheb siiski hästi ja Leixoes'i sadamasse sissesõit õnnestub viperusteta. Millegipärast on kõik kalamehed otsustanud sellest sadamast just siis väljuma hakata, kui meie siseneme



ja nende punaroheliste käigutulede vahel pimedas laveerida on omaette kunsttükk, aga selle vaeva kompenseerib ainuke tühi kaiakoht, mis justkui ainult meid ootab ja otsekuu valatult sobib.

Leixoesi sadamas ei uju enam ringi surnud rotte, nii nagu vanasti, küll aga on kohal meeletult suur kajakaparv, mis end loiult liigutab ja võikalt häälitseb, kui keegi nende läheduses silduma hakkab.

Leixoes on Portugali suurlinna Porto eeslinn ja parasjagu oli seal käimas mingi toidufestival, mistõttu arvukad söögi- kohad lehvitasid kõik mingisuguseid lippe ja nende ette olid ehitatud ühesugused väliterrassid. Festivali ajal püütakse teadagi teineteist üle trumbata ja seda meeldivam on sellisele söögitanavale kogemata kombel sattuda.

Mereandidest on Portugalis parimad "hanejalakesteks" kutsutavad molluskid (portugali keeles *percebes* ja *goose barnacles* inglise keeles). Peaaegu musta värvi tumepruunid nahktorukused lõpevad mingi läikiva küünetalaise asjandusega ning meenutavad oma välimuselt tõepoolest hanejalgu. Maitse meenutab soolast merevett, punast kalamarja või muud sarnast. Serveeritakse soojalt või külmalt, aga ise eelistan sooje. Ka muudest molluskitest ei näi Portugalis puudust olevat. Kaladest on eriti hea see soolas küpsetatu, olgu ta siis seabass või dorada.

Marina Leixoes on sisuliselt Porto ainus jahisadam, asetades paarkümmend kilomeetrit linnast eemal. Portosse pääseb sealt metroo või bussiga. Saab ka paadiga kui väga tahta ja jõge mööda üles sõita, ainult et korralikud sildumisvõimused Porto kesklinnas peaaegu et puuduvad. See-eest on aga iidne Porto sadam, eriti seal valitsev meeleolu, vaatamisväärsuseks omaette. Üle jõe on paistmas kõik vähegi tuntumad



PORTUGALI LÄÄNERANNIKUL SÕITES ON TUNDIDE KAUPA PAADIGA MÄNGIDA VIITSIVAD DELFIINIPARVED GARANTEERITUD JA IGA ÕHTU LÕPEB JUMALIKU JA PILVITU PÄIKESELOOJANGUGA, MIDA ON HEA KLAASIKESE PORTVEINIGA TÄHISTADA.

portveinivabrikud, suured kaubamärgid katustel. Linn ise asub jõeäärsetel küngastel ja tema majaseinad on kaunistatud eri kombinatsioonides kauniste *azuleo* dega ehk mustri- lise keraamiliste plaatidega, mis moodustavad omavahel erinevaid ornamente aga ka pilte. Suurim *azuleo* asub kohalikus raudteejaamas ja kujutab endast hiiglaslikku sinivalget kunstiteost, mis võtab lühidalt kokku nii Portugali kui Porto kuulsusrikka ajaloo.

Portost mööda Portugali läänerannikut lõunasse liikudes kohtab mitmeid külalislahkeid sadamalinnu nagu Figueres de Foz, Peniche ja Cascais. Neist Cascais on ilus, kallis ja trenditeadlik väikelinn, mille sõsarlinnaks on Estoril, mis omakorda on kuulus oma vormel 1 ringraja poolest.

Cascaisi jahisadam on suur ja puhas, mitmete moepoodide, restoranide ja kohvikutega. Cascaisist bussiga vormelirajast mööda märke sõites satub aga otse ajaloo keskele, külla nimega Sintra, kus paiknevas lossis asus omal ajal Portugali kuninga- pere suveresidents.





PORTUGALI LAHUTAB AMEERIKAST VAID ATLANDI OOKEAN JA SINNA SEE PÄIKE PEATSELT VAJUBKI. KUSJUURES OODATUST TUND AEGA VAREM! VANU LOGIRAAMATUID LUGEDES SELGUB, ET OLEN ASTUNUD TEIST KORDA SAMASSE ÄMBRISSE! KA EELMISE PORTUGALI REISI AJAL UNUNES AJAVAHE MUU EUROOPAGA ÄRA NING SADAMASSE JÕUDSIN PILKASES PIMEDUSES.

#### TE MINGE PAREM MUJALE!

Pealinn Lissabon asub samuti jõe kaldal. Hoovuste ja tõusumõõna tõttu mäslev vesi võib jõesuudmes keeriseid tekitada, mis mõnele väiksemale paadile koguni üle jõu võivad käia. Jökke sisenedes paistab linn pakpoordist ehk vasakult. Paar esimest väikesadamat ei võta teatmiku kohaselt külalisi üldse vastu, aga külalissadamana märgitud Doca de Amare asub praktiliselt suure maante- ja raudteesilla all.

Jõe kaldal seisab suur monument, mis kujutab kõiki Portugali kuulsaid meresõitjaid üheskoos. Ajakirja Navigaator nimekaimuks on kuulus Portugali kuninglikust soost meresõita Henry the Navigator, kelle kuninglik ema pärit Suurbriannia sinivereliste seast.

Sillaalusesse sadamasse sissesõit on kitsa suudme ja kiire

jõevoolu tõttu üsna keeruline, mistõttu tuleb seda paraja hooga teha. Sadamaasseini ümber on koondunud Lissaboni parimad söögi-, joogi- ja lõbustuskohad. Edasi-tagasi loksuv vesi raskendab sildumist ja sadam ise näib sügiseselt mahajäetuna ning üllatus-üllatus, kaikohtadest ei näi üldse puudust olevat. Mõeldud, sildutud, kusjuures ega mingit kõrvalist abi pole loota. Kaidele viivad väravad on turvalisuse pärast lukus ja seestpoolt väljapoole on sama raske saada kui väljast sisse. Tuleb lihtsalt kellegi kannul välja hiilida. Sadamakontori leidmine ei ole sugugi lihtne, aga ta asetseb linna poole minnes baariderea lõpus esimesel korrusel. Ei mingeid erilisi silte ja uks kinni. Kontoris istub laua taga spordidressis meesmodell, soeng äsja geeliga ülekäidud.

“Te peaksite minema kõrvalsadamasse, seal on teil parem olla,” kostub leti tagant tere asemel.

“Tere päevast teilegi, aga meil pole siin sadamas viga midagi. Kõik on hästi,” pareerin ruttu.

“Siiski, minge sinna teise sadamasse! Meil pole siin dušši ega vetsusid, seal on kõik olemas!”

“Aga ega meil polegi neid tarvis, meil on kõik eluks vajalik pardal olemas.”

“See sadam on teie jaoks liiga väike,” ei jäta ilueedi oma jonnii.

Aaa, selles on siis asi!

“Aga me mahtusime ilusti ära ja ruumi jäi veel ülegi.” Nii meeldiv on vestelda intelligentse inimesega!

“See kai on ettenähtud ühele teisele paadile, kes võib iga hetk tulla,” kergitab dressinimene katte oma pooltühja sadama ärifilosoofialt.

“OK, me lahkume niipea kui ta välja ilmub,” vastan selge

teadmise, et kedagi niikuinii tulemas pole. Siiski üritame meie vahele tekkinud jääd sulatama hakata:

“Muuseas, me oleme siin sadamas ka aastaid tagasi olnud ja tulime siia nüüd uuesti tagasi, sest et soolas küpsetatud kala oli väga hea!”

“Tõesti,” läheb noormehe pilk rõõmsaks. “Mis aastal?”

Kuuldes, et aastal 2001, tekib sadamavahi näole ilme, mis peaks väljendama pingsat arutamist, sooviga väljaselgitada, et kas ta ise oli selleks ajaks juba sündinud või ei. Arvutit igatahes polnud, sest et nii vanu külastusi sealt ei olnud võimalik leida. Saame küll kaasa kopsaka arve, aga olukord on selleks korraks lahendatud. Hiljem 2001. aasta logiraamatut lugedes avastan õudusega, et sadamakontorit meil tookord ei õnnestunudki leida, mistõttu lahusime maksmata. Räägi siis veel, et oleme siin käinud ja hea, et arvutis meist jälgegi polnud!

Õhtune jalutuskäik viib meid Alcantara nimelisse naabersadamasse, kuhu tungivalt minna soovitati. Kõle, traataiaga ümbritsetud üpriski kahtlane ala, sadamakontor, duššid ja WC-d konteineris, võibolla üks minimaalne baar kah sealsamas ja kogu lugu. Tasus ikka võitlemist ja vaidlemist küll, et tsiviliseeritud sadamasse jääda.

Aastatetagusest Portugali merereisist on paraku jäänud kumama see võrdlus, et tookord, kui Portugal oli veel alles värske Euroopa Liidu liige, tundusid inimesed palju sõbralikumad, lahkemad, teenindusvalmimad ning inglise keel oli igapäev suus. Nüüdsel reisel tuli korduvalt tõdeda, et ollakse vist eluga sedavõrd rahul, et töö tegemine on taandumas tahaplaanile ja keeleoskus samuti.

Lissaboni sadamast kesklinna ja tagasi viib vanaaegne

MEREANDIDEST ON PORTUGALIS PARIMAD “HANEJALAKESTESK” KUTSUTAVAD MOLLUSKID. PEAAGEG MUSTA VÄRVI TUMEPRUUNID NAHKTORUKESED LÕPEVAD LÄIKIVA KÜÜNETAOLISE ASJANDUSEGA. MAITSE MEENUTAB SOOLAST MEREVETT VÕI PUNAST KALAMARJA.

tramm ja jalutuskäigul läbi õhtuse Lissaboni jääb silma nii suurepärase vanaaegset arhitektuuri kui ka tungivalt peale-tükkivaid narkootikumidega kaubitsejaid ja maailma vanima ameti pidajaid. Lissaboni vaatamisväärsuseks peetakse ka üht Eiffeli poolt ehitatud lifti või silda või midagi seesugust, kuhu sissepääsu me igatahes ei leidnud.

Kavatsetud mitmepäevase peatumise asemel lahkume järgmisel päeval Lissabonist ja siseneme kõigest kümme miili eemal asuvasse kalasadamasse nimega Sesimbra. Jahisadam pole ruumi, aga alt tühja ja kalalaevadele mõeldud püsikai äärde sildudes ei ole vandreid kuhugi toetada ning möön ja tõus langetab ja tõstab õõ jooksul paati mitme meetri jagu. Aga õnneks puhub tugev tuul paati kaista eemale ja parajalt pikad otsad võimaldavad paati omapäi jätta ning ei tea kust väljailmunud kohaliku norralasega, kelle perekonnanimeks loomulikult Amundsen, skandinaavia kombel jooma minna. Amundsen on sündinud Portugalis ja tegeleb nii vanaaegsete





AASTATETAGUSEST PORTUGALI MERE-REISIST ON JÄÄNUD MEELDE, ET TOOKORD, KUI PORTUGAL OLII VEEL ALLES VÄRSKE EL LIIGE, TUNDUSID INIMESED PALJU SÕBRALIKUMAD, LAHKEMAD, TEENINDUSVALMIMAD NING INGLISE KEEL OLII IGAÜHEL SUUS. NÜÜDSEL REISIL TULI KORDUVALT TÕDEDA, ET OLLAKSE VIST ELUGA SEDAVÕRD RAHUL, ET TÖÖ TEGEMINE ON TAANDUMAS TAHAPLAANILE JA KEELEOSKUS SAMUTI.

paatide taastamise kui kruisilaevade teenindamisega ning temalt saab palju kasulikku infot.

Ehkki tuul pole vaibunud, viib järgmisel päeval tee edasi Sinesi, Vasco da Gama sünnilinna. Siit läks ta teele kaugeid maid avastama ja selle auks tegutseb linnas mereakadeemia.

Eelmise, seitsme aasta taguse külastusega võrreldes on nii Sinesi sadam kui ka linn ja eriti sadamast linna viiv rannapromenaad kõvasti arenud. Sadam on paate täis, aga tublid piirivalvurid aitavad silduda oma rannavalvekaatritevahelisse tühemikku. Lõbusad ja aivalmid sellid, kel jätkub lõbusust ka õisteks vahikordadeks, mil nad oma sama lõbusate külalistega korduvalt merele nõ piiri valvama lähevad.

Sinesis tegime kunagi ammu esimest korda tutvust nende hanejalakestega, millest eelnevalt juttu oli, avastades nad kõrtsu köögist värske kala inspekteerimise käigus. Tore oluks sama kõrtsu uuesti külastada, aga ajad muutunud ja kõrts kolind! Samas on otse kalasadamasse kerkinud modernne, tsirkusetelki meenutav paviljon, kus ainsate külastajatena oivalisi kalaroogi maitsta saime, viis kelnerit ümberringi vehkimas.

Sinesist edasi kulgeb senine liivane rannik hoopis kaljusena, sadamad puuduvad ja kõrgel kajunukil terendab ees paljupildistatud Cabo de Sao Vincente majakas. Samanimelise neeme tagant algab kuulus Algarve, Portugali lõunarannik, turistide Meka. Kuid sinnani jõudmiseks peab tegema pöörde ümber neeme ja nagu sellistes kohtades tavaline, kus mitu merd, lõuna ja lääts omavahel kokku saavad, tõuseb segane ummiklaine ja kõrgel kaldajärsakul näeb ekskursioonibussitait inimesi vaatamas, kuidas paadid mäslava ookeaniga võitlevad. Kaldajärsaku all, kägakatsutavas kauguses, näeb tõepoolest ka mõne sellise laeva jäänused, kes võitluses stihiaga alla jäid.

Aga niipea kui pööre ümber veel ühe St Stefanose neeme tehtud, muutub vesi rahulikuks ja avaneb lummas vaade kaljukoobastele, väikesaartele, liivarandadele... Kõigele sellele, mis Algarvest Algarve teeb. Kui just pole soovi selles paradisis ankrusse jääda, siis tuleb veel pikalt lähima sadamani rühkida.

Lagose linn ja sadam on umbes paarikümne miili kaugusel. Taas jõge mööda sissesõit, sadamat eraldab taas muust elust lahtikäiv jalakäiate sild, mille ette on pikk ja korralik ootepontoon asetatud. Telefonitsi ühendust võtta ja kohta broneerida ei ole mingit mõtet, sest öeldakse ära. Samas, lihtsalt kohale saabudes, on ruumi küll ja teenindus väga sõbralik. Ei tea kohe, miks see nii on.

#### AEG MAHA!

Lagose linn on väike, ilus ja vilgas turismikeskus ning ka sadamas käib mõnus ja ehe sadamaelu: mitmed bändid võistlevad omavahel väikestes pubides publiku pärast. Kõrge sadamatasu ei ole selle juures üldse mainimist väärt.

Samal heal, aga ka tuntud tasemel on Portimao ja Vilamura jahisadamad ehk marinad. Millegipärast on Algarve sadamates komme, teisisõnu nõue, silduda kõigepealt sadamakontori ette ootekai äärde ning alles siis nimetatakse selle kaikohta number, kus ööd veeta saab. Tavaliselt paar meetrit edasi, aga sildumistööd tuleb kahekordselt teha. Portimaos tasub ette võtta sõit üle jõe, et maabuda väikeses kalurikülas, kus kohalikuks roaks on otse kail grillitavad värsked sardiinid. Golfmängijate seas populaarses Vilamura sadamas on aga hulgaliselt poode kus šopata, arvukate restoranide lai toiduvalik on seinast seinale ja kontinendilt kontinendile, baarides käib kirev ööelu ning ka džässisõbrad saavad oma elamuse.

Ehkki Albufeira on Algarve üks tuntumaid kuurorte ja golfiparadiisi, ei ole Albufeira sadamat kuigi lihtne ei merekaartidelt ega ka teatmikest leida. Vahest seetõttu ongi see sadam jäänud oma hinnatasemelt mõõdukaks ja kaikohta on lihtne leida. Sadam ise on pisut langenud kinnisvaraarendajate ohvriks, kel omakorda raskusi oma roosasinate betoonmonsterdite müügi ja rendiga. Aga potentsiaali sirguda atraktiivseks paigaks Albufeira marinal igatahes on. Vanalinn asub pikema jalutuskäigu või taksosõidu kaugusel ja on igati kena paik nii rannamõnude nautimiseks kui ka õhtustamiseks.

Portugali lõunaranniku erakordselt ilusaks kohaks on Alvor, kuhu viib väga madal, liivaluidete vahele kaevatud ja võrdlemisi kehvalt märgistatud sissesõidutee. Teatmikud

SINESIST EDASI KULGEB SENINE LIIVANE RANNIK KALJUSENA, SADAMAD PUUDUVAD JA KÕRGEL KAJUNUKIL TERENDAB EES PALJUPILDISTATUD CABO DE SAO VINCENTE MAJAKAS. NAGU SELLISTES KOHTADES TAVALINE, KUS MITU MERD, LÕUNA JA LÄÄS OMAVAHEL KOKKU SAAVAD, TÕUSEB SEGANE UMMIKLAINE. KALDAJÄRSAKU ALL ON NÄHA LAEVADE JÄÄNUSED, KES VÕITLUSES STIHIAGA ALLA JÄID.

soovitavad siseneda poole tõusu või mõõna ajal, et liivakalad paremini näha oleks. Seda õpetust järgides leidsime end peaaegu et liivamadalikult ning ainult kiire otsus taganeda päästis meid häbiväärsest kinnijäämisest. Seega saan siinkohal edasi anda vaid kaugeid mälestusi aastatetagusest Alvorisse sissesõidust, mis oli küll keeruline, aga väärisküünlaid. Öö tuli veeta ankrus, sest sadam puudub ja kaldale pääsime oma kummipaadiga. Imeilus romantiline küla ja fantastiline söök, kusjuures kala grilliti otse sissepääsu juures väikesel grillahjul.

Kui veel kunagi peaksin Alvorisse sisenemist proovima, siis teeksin seda tõusuharjal ja jälgiksin pigem GPS kaardiplotterilt,





NIPEA KUI PÖÖRE ÜMBER VEEL ÜHE ST STEFANOSE NEEME TEHTUD, MUUTUB VESI RAHULIKUKS JA AVANEB LUMMAV VAADE KALJUKOOSTADELE, VÄIKESAARTELE, LIIVARANDADELE. KÕIGELE SELLELE, MIS ALGARVEST ALGARVE TEEB.

et veega kaetud liivaluidete otsa ei satuks.

Portugali lõunaranniku rahvusvaheline lennujaam on Faro ning Faro linna juurde viib pikk ja käänuline veetee. Sadamate puudumise tõttu ei ole Farosse siiski kuigi mõistlik paadiga siirduda, sest ka ankrupaigad pole suuremat väärt: ülerahvastatud, ankrut halvasti kinnihoidva põhjaga ja mõõna ajal suhteliselt madalaks kuivava veega. Seevastu samas lähedal olev Olhao on oma keerulist sissesõitu väärt: vanale jahisadamale on lisandunud uus, kust tõsi küll ebasõbralik turvamees külalised eemale peletab. Aga selle ebasõbralikkuse kompensatsiooniks on see-eest vanas sadamas täielik vabadus: ei ühtki sadamatöötajat ega ka sadamatasu. Ja kai-kohti on piisavalt!

Mõõna ajal langeb vesi Olhao umbes kolm meetrit ja nähtavale ilmub omapärane saarestik, kuhu kohalikud otsekohe rannakarpe korjama tormavad. Nende kannul saart vallutades leidisime muda seest imelikke olendeid: hiigeltiguid või siis tündikala meenutavaid elukaid, mis vaatamata oma isuäratavale suurusele ja väljanägemisele ei kõlbavat kohalikele süüa. Nii jäid

nad ka meie poolt söömata. Küll aga leidsime hulgaliselt söödavat kala ja mereande kohalikul suurel ja kaetud kalaturul.

Lisaks mudasaartele, mis ainult tõusu ajal nähtavad, on Olhao ümbruses, aga ka mujal, palju tõelisi liivasaari, kus ookeni kaldal laiub kilomeetrite viisi kena looduslikku liivaranda. Nendele saartele pääseb kas oma kummipaadi või siis veetaksoga.

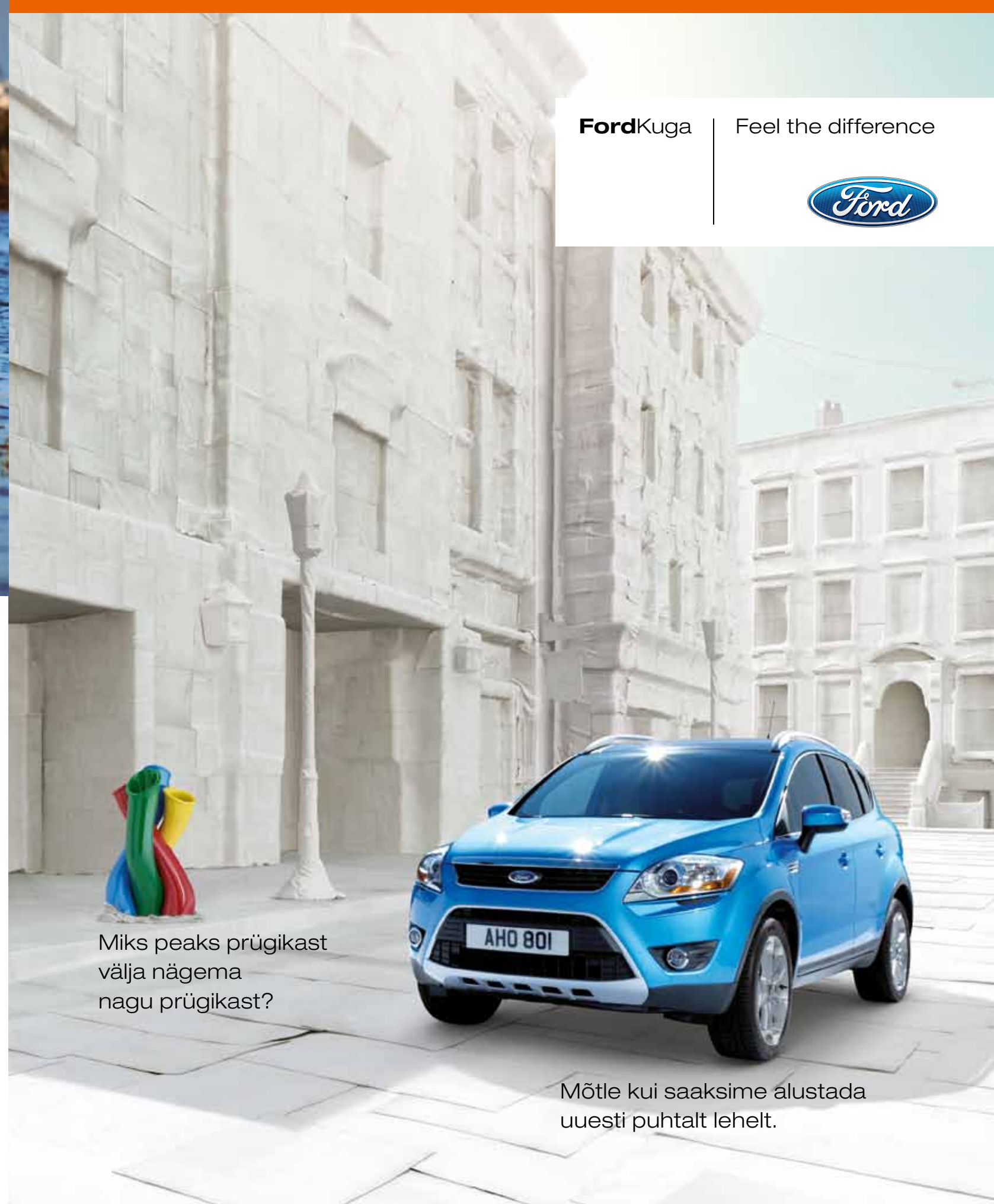
Portugali lõunarannikust rääkides peab kindlasti mainima ka Algarve rikkalikku kultuurielu, mille pealinnaks näib olevat ülihästi säilinud ja säilitatud linnake Tavira. Ka Taviras viib sisse keeruline, liivaluidete vahel kulgev ja kohati märgistamata kanal. Seista tuleb jällegi ankrus ja linnani viib ankrupaigast pikk ja sirge, üle soolajärvede ja legendike kulgev tee. Võibolla siiski liiga pikk selleks, et ankrusolevat paati kauaks ajaks silmist kaotada.

Ja ongi aeg lahkuda sellelt lühikeselt reisilt Portugali. Iga kord jääb lahkudes tunne, et ei oldud piisavalt kaua ning et nii mõndagi jäi nägemata. Sestap ka kolmandaks korraks naasta on kindlasti põnev ja avastamisrõõmu pakkuv. Seniks aga viimane sissepõige Portugali piirisadamasse, milleks on Vila de Real de Antonio. Ettevaatust sadamasse sisenemisel! Esiteks tuleks ookeanilt jõkke suunduda vaid tõusu ajal, kusjuures veelalusest barjäärist kaugemale hoides, teiseks tuleks jahisadamasse väga kiirelt ja resoluutselt manööverdada, sest jõevool on niivõrd tugev, et veepinnal võib näha terveid vastuvoolu ujuvaid ja ometigi paigalseisvaid kalaparvi meeleheitlikult õhku, aga võibolla hoopis tasuta suhu voolavat toitu ahmimas.

Suveniiriiks arvukatelt käterätikute, saunalinade ja hommikumantlimüüjatelt froteetrofee kaasa ja ongi selleks korraks Portugaliga ühel pool. Ees ootav Hispaania on palju ettearvatavam, valmim ja seetõttu ka igavam. **N**

FordKuga

Feel the difference



Miks peaks prügikast välja nägema nagu prügikast?

Mõttele kui saaksime alustada uuesti puhtalt lehelt.





## Ümbermaailmaregatt Portimão Global Ocean Race

TEKST ALAR VOLMER FOTOD VIKTOR SIILATS, PGOR

Mitte kõik merehullud ei saa endale lubada Volvo Ocean Race superjahte, aga soov mere ja tuulega rinda pista on hinges paljudel. Nii sündiski kolm aastat tagasi uus avamere võidusõidujahi kontseptsioon – kättesaadava hinnaga klassimäärustega rangelt piiritletud suurepärase kihutaja. Idee trikk peitub kallite kõrgtehnoloogiliste materjalide, nagu süsinikfiiber, kasutamise keelamises, pikkus piiritletud 40 jalaga ja nimetatakse sellist uue põlvkonna jahti Class 40. Ja need jahid on konstrueeritud kestmaks ka kõige hullemaid avamere tingimusi.

Just kuus sellist jahti sõitsidki 12. oktoobril 2008 ümbermaailmavõidusõidule Portimãost, Portugali sadamalinnast ja enne samasse kohta tagasijõudmist külastavad nad veel järgmisi vahe-sadamaid – Kaplinn, Wellington, Ilhabela ja Charleston.

Kaks jahti võistlevad soolo divisjonis ehk siis meeskonnaks on ainult üks mees ja neli jahti on võistlustules topelt suurema meeskonnaga ehk *double handed* divisjonis. Kahemehestest jõudsid liidrina esimese etapi finišisse Kaplinna sakslased Boris Herrmann ja Felix Oehme jahil Beluga Racer, soolomeestest väljus võitlusest tuulte ja lainetega esimesena belglane Michel Kleinjans Roaring Forty pardal.

Kuna asi on uus, siis ei ole osavõtjaid just liiga palju, aga üks praegune regatt paljuski teerajajaks ja jäämurdjaks ongi.

Informatsiooni huvitava seikluse kohta leiata - [www.portimaorace.com](http://www.portimaorace.com)





# UJUVA KINNISVARA VÄÄRTUST FINANTSKRIIS EI VÄHENDA

Viimase kümne aastaga on pikemate kui 30-meetriste jahtide ehk superjahtide turg ülikaste arvu ja nende varanduse suurenemise kiiluvees õitsele löönud. Loodusvaradest rikaste Venemaa ja Lääne-Ida riikide ettevõtjad ning Euroopa ja Ameerika Ühendriikide edukad kinnisvaraärimehed, hedge-fondide haldurid ja investeerimispankurid on nõudluse luksuslaevade järele enneolematult suureks ajanud.

Roman Abramoviči superjaht  
Estasea Syracuse sadamas Sitsiilia saarel



TEKST STEVE WARREN FOTOD TOOTJAD

Superjahti jälgiva ajakirja The Yacht Report andmeil on sel aastal ehitamisel või tellitud 445 superjahti, samas kui kümme aastat tagasi oli see arv kõigest 81. Tunnustatud jahisaineri Bill Dixoni sõnul on hämmastav, kui plahvatuslikult see äri kasvanud on. Seejuures pole üleilmne finantskriis ega sellega kaasnev majanduslangus avaldanud mingit mõju kõige kallimate, sadu miljoneid dollareid maksvate jahtide ärile.

## NÕUDLUS ÜLETAB PAKKUMIST

Laevaehituse asjatundjad ennustavad praegu, et huvi kahaneb ennekõike väiksemate, 30-50-meetriste superjahtide vastu, ning märgivad, et Ameerika Ühendriikides on juba vähenenud nõudlus 1-8 miljonit dollarit maksvate jahtide järele. Samas on asjatundjad veendunud, et superrikaste ostujõud ja soov välja paista ei kao kuhugi. Nende väidetega on päri ka paadimüüjad, kes ei näe superjahtide turul mingit langust.

Üks põhjus, miks laevaäri hoogsalt kasvab, on mäekõrgune vahe pakkumise ja nõudluse vahel. Kui kasvav rikkus on nii arenenud riikides kui uutel turgudel loonud terve uue klassi võimalikke ostjaid, pole ometi juurde tulnud laevatehaseid, mis suudaks ehitada nendele klientidele sobilikke hiigelsuuri jahte.

The Yacht Report'i juhataja ja peatoimetaja Martin Redmayne usub, et maailmas on umbes 90 000 inimest, kes võiksid endale superjahti ostmist lubada, kuid tegelikult on paadiomanikke vaid 3500, ning nendegi jahtidest osa on üsna vanad ja tänapäevaste arusaamade järgi väikesed.

Nii et ehkki aastast kliendile üle antavate paatide arv on kasvanud 87 paadilt 1998. aastal 253 paadini 2007. aastal, pole paaditootjad suutnud nõudlust rahuldada.

Laevatehastele tähendab nõudluse kasv muidugi tulusat äri. Enamik superjahtidest, millest umbes neli viiendikku on mootorpaadid, ehitavad Põhja-Euroopa firmad, näites Feadship, Blohm & Voss, kuid nõudlus on kasvanud ka Türgis, Hiinas, Uus-Meremaal ja mujalgi.

"Türgil on potentsiaali ja ta hakkab sellest aru saama," ütleb Türgi firma RMK Marine jahtide osakonna direktor Mike Burnham, kes enda sõnul võib kontoriaknast näha 15 poolleliolevat laeva. Firma asub Marmara mere ääres, kus laevatööstus kiiresti areneb. Samas tähendab nõudluse kasv, et laevaehitajate allhankijad jäävad tarnetega jänni.

"Paljud tarnijad ei suuda praegu piisavalt kiiresti kaupa kohale toimetada," räägib Martin Redmayne, kes usub, et laevaehitajad peaks leppima ühinemise ja standardiseerimisega, eriti odavamate lahenduse puhul. "Oleme seal, kus lennukitööstuse erasektori turg oli 15 aastat tagasi," hindab Redmayne laevaehituse olukorda.

Qatar National Banki privaatpangandusega tegeleva ja superjahtide finantseerimisele keskendunud tütarfirma Ansbacher erilaenude juht Robert Morrall kinnitab, et eritellimusel valmivaid jahte ei jõuta nii palju ehitada kui võiks.

Pikad tellimistähtajad mängivad aga soodsas võimaluses kätte firmadele, millel on kapitali tootmise laiendamiseks. Eriti heas olukorras on firmad, mis on varemgi luksuskaupadega tegelenud ja kes suudavad oma superrikaste klientide kasvavat huvi jahtide vastu ära kasutada.





USA riskikapitalistile Tom Perkinsile kuuluv 88 meetri pikkune Maltese Falcon.

**VÕIDUJOOKS PAADI PIKKUSE JA AINULAADSUSE NIMEL**  
Maailma suurim luksuskaupade tootja, Bernard Arnault' juhitud Prantsuse firma LVMH, ostiski hiljuti ära Briti firma Princess Yachts, ning võtab peagi üle ka Hollandi superjahtide tootja Royal van Lenti, mis müüb oma laevu kaubamärgi Feadship all.

Teine luksuskaupadele keskendunud Prantsuse firma Hermès aga asutas ühisettevõtte koos Monacos kõrgtehnoloogilisi purje- ja mootorpaate tootva firmaga Wally.

Superjahtide ostjad – olgu siis Roman Abramoviš Venemaalt, Vijay Mallya Indiast või Paul Allen Ameerikast – on aga nõudlikumad kui iial varem. Kõige ägedam võidujooks käib superrikaste vahel paadi pikkuse nimel – seda kinnitab USA riskikapitalisti Tom Perkinsi 88 meetri pikkune Maltese Falcon. Kuid lisaks suurusele on oluline ka välimus, ning seetõttu loovad superjahtide konstruktsioonid, väljanägemise ja interjööri kujunduse tuntuimad arhitektid ja disainerid, näiteks Philippe Starck või Lord Foster.

Ka on superjahtide omanikel üsna täpsed ja kulukad nõudmised, mille täitmisest elavad väga spetsiifilised väikeettevõtted, kes paigaldavad laevadele helikopterite maandumisplatse, satelliitsidevahendeid, turvaseadmeid ja isegi minialveelaevu.

"Enamik superjahtidest on tehnoloogiliselt sama arenenud kui kaasagedsed sõjalaevad, aga nad peavad olema sama mugavad kui viietärnihotell," ütleb Edmiston.

Ajad, mil jaht osteti kontorist põgenemiseks, on ammu möödas. Edmiston sõnul saab jahil tavaliselt pidada videokonverentse, vaadata satelliittelekanaleid,

kasutada interneti ja telefoni. "Tänapäeval võib mitme miljardi dollarilist äri ajada oma jahi pardalt," kinnitab ta. Üks Edmiston poolleiolevaid projekte on 125-meetrine mootorjaht, millel on meditsiinikeskus, audio-visuaalsed meelelahutussüsteemid, helikopteri maandumiskohad, koht auto jaoks, kümme VIP-sviiti ning suurepäraselt sisustatud laevaköök.

"Nendel laevadel on kõik isikupärane," ütleb Tom Chant, rahvusvahelise arenduse juht firmas Superyacht UK. "Need on väga, väga suured mänguasjad, mida härrasmehed tahavad sisustada viimase peal tehnikaga. Mõnel juhul on olemas allveelaevad ja Ferrarid ja garaaž," ütleb ta. "Ja kui soovid helikopteri maandumiskohta, peavad täidetud olema õige helikopteriteki tehnilised tingimused ning meeskond peab olema välja õpetatud."

Mõned jahiostjad suhtuvad entusiastlikult rohelisse tehnoloogiasse, eelistades päikeseenergia kasutamist, voolujoonelisemat laevakeret või keskkonnasõbralikumaid mootoreid. Itaalia luksusjahtide valmistaja Ferretti on ühinenud Saksa mootoritootjaga ZF, et välja töötada "roheline" mootorjaht, mis liiguks peamiselt elektril jõul.

Ent oleks vale superjahtide keskkonnasõbralikkusele suurt tähelepanu pöörata, ehkki järjest rohkem superjahtide ehk Martin Redmayne'i sõnul "ujuva kinnisvara" ostjatest peab lisaks suurusele oluliseks ka säästlikkust – enamik neist on ekstravagantsuse ja raiskamise etalonid.

"Ühel pool on kliendid, keda huvitavad uued ideed, ning teisel pool on raha-pole-probleem inimesed, kes tahavad väga kiireid laevu," võtab disainer Dixon asja kokku. "Tipus, arvan ma, on endiselt lihtsalt tohutud veepealsed lossid." ❏

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



**Mercury F6 M**  
**SOODUSHIND**  
**17 500.-**  
Jaehind 21 500.-



**Pakkumine kehtib kuni kaupa jätkub.**



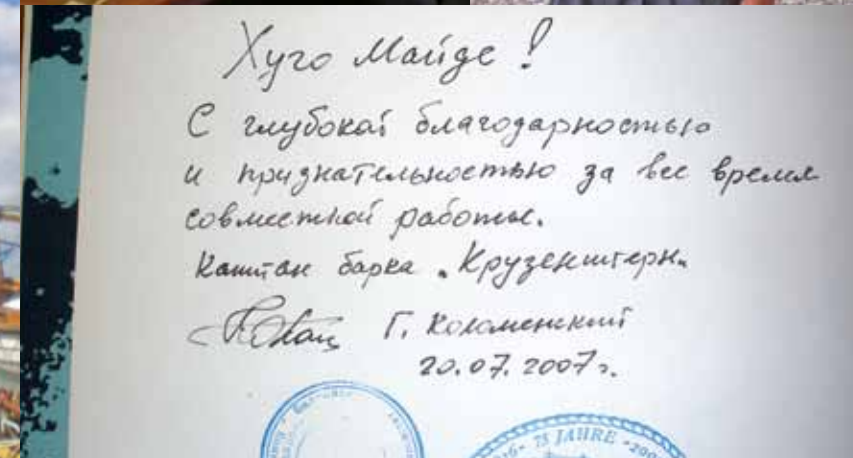
# KAKS AASTAT KRUZ'I JÄLGEDES

Maiold Vaik kirjutab oma püüdlustest purjelaevaga Kruzenshtern ühendust saada ja kunagist Tallinna sadama asukat taas meie pealinna kai äärde meelitada.



Kruzenshterni kapten Gennadi Kolomenski

Hugo Maide



TEKST MAIROLD VAIK FOTOD AUTOR. KÜLLIKE ROOVÄLI

Paar aastat tagasi veebilehele Mereblog.com artiklit kirjutades sattusin uudisele, mille oli avaldanud Vladivostoki ajaleht. Nimelt kirjutas see parklaevast Kruzenshtern, mis oli oma ümbermaailmareisiga Kaug-Ida sadamasse jõudnud. Selle reisiga tähistas laev 200 aasta möödumist Vene esimesest ümbermaailmareisist, mille eestvedaja oli Adam Johann von Kruzenshtern laevadega Nadežda ja Neva (1803–1806). Meenus, et aastatel 1981–1991 oli selle laeva kodusadam Tallinn ja et osalt selle laeva tõttu ma merepiskuga nakatusingi. Millalgi 1990ndate aastate algul juhtusin nägema ETV telefilmis Eesti Merelaevandusest ja selle töötajatest, merekoolist ja selle õppelaevast Kruzenshtern, mille mastide otsas turninud kadedid kaugel silmapiiri seirasid. Film jäi mulle kauaks meelde, seda enam, et üks, kellest filmis räägiti, oli minu kodukandid Saaremaalt pärit noormees.

Kahjuks selleks ajaks, kui merekooli astusin, oli Kruzenshtern juba Kaliningradi merekooli lipulaev ja esimesel kursusel tuli minul ja grupikaaslastel leppida 1993. aastal Soomest soetatud õppelaevaga Linda, mis minuteada kai äärest kaugemal ei käinud.

Kuid unistus kunagi Kruzenshterni pardale astuda oli südames ka aastaid hiljem, kui merekool lõpetatud, kõik ookeanid läbi seilatud ja paar korda merel ka parklaevaga kohtunud.

## Võtan jälje üles

Kui Kruzenshterni ümbermaailmareisi kohta rohkem infot otsima hakkasin, selgus, et sama aasta

augustis jõuab laev Peterburgi. Kuna selleni oli mõned kuud aega, asusin laevaga kontakte otsima, et laev enne Peterburi jõudmist Tallinnas peatuse teeks. Üritasin oma ettepanekule kaalu anda meenutusega, et Johann Adam von Krusenstern sündis Eestis ja on maetud Tallinna Toomkirikusse.

Uurisin maad kohapeal, leidsin küllakutse ideele toetajaid, kontakteerusin Saksamaa Kruz'i-fännidega, Tallinna sadam soostus laevale vaba kai andma, sain kontakti Bremehaveni merepäävade agentidega, kes samuti laeva endale külla kutsusid – algus tundus sujuvat. Mereblogi asutajal ja haldajal Dan Heeringul õnnestus ka laevakadeti Denis Ustichilt saada laevast uhked fotod – kõik tundus olevat käeulatuses.

Kahjuks aga ei jõudnud ma oma otsingutes õigete inimesteni. Alles mitu kuud hiljem sain teada, et mu küllakutse oli nii laeva kui ka Kaliningradi merekooli jõudnud, aga kuna üle maailma on laeva küllakutsujaid palju – igale sadamale on suur au võõrustada enam kui 80 aasta pikkuse ajalooga laeva – ja kõik otsused laeva kohta räägitakse läbi ühe Vene ministeeriumiga, ei võetud ettepanekut ilmselt arutusele. Pealegi oli ümbermaailmareisi graafik tihe ja viimased nädalad tehti niigi jõupingutusi, et õigeks ajaks Peterburi jõuda.

4. augustil aastal 2006 möödus Kruzenshtern Naissaarest põhja poolt kell 07.00. Ka sellest sain teada hiljem, ehkki olin tol hetkel laevast kõigest 15 miili kaugusel.

Mõneks ajaks kadus laev mu huviorbiidist, kuid endiselt otsisin neid, kel nii minevikus kui ka

tänapäeval laevaga kokkupuuteid olnud. Samuti uurisin kõike võimalikku Eestist pärit maadevastaja kohta. Märtsis 2007 külastasin koos Daniga Tartu Ülikooli ajaloomuuseumi, kus oli viimaseid päevi avatud näitus Adam Johann von Krusensternist ja tema ümbermaailmareisist.

Sain mõni aeg hiljem teada, et parklaev Kruzenshtern külastab juulis Kotka merepäevi ja mu püüd laevaga ühendust saada sai uut hoogu.

Jaanipäeva paiku, kui Hiiumaalt asus ümbermaailmareisile Martha, külastasin ka Hugo Maidet, kes rääkis Kruzenshternist nii mõndagi. Sel ajal, kui Maide juhtis Eesti kalatööstust ja -laevastikku, oli Kruzenshtern nende hoole all ning sel ajal tehti laevale ka põhjalik ja suurejooneline uuendus. Laev kuulus küll kalatööstusele, aga oli merekooli õppelaev. Jäi meelde Hugo ütlus: hea oli, et laev omal ajal Kaliningradi merekoolile üle anti. Eestis oleks laev enamus ajast kai ääres seisnud ja pidevas rahapuuduses viirelenud.

Hugo Maide on vahel siiaaani Kruzi ühe kapteniga ühenduses. Palus tervitused edasi viia, kui juulikuus Kotkasse peaksin sattuma. Sain temalt laenuks raamatu Kruzenshternist, mille kinkisid talle kolleegid, kui ta 1991. aastal peadirektori ameti maha pani.

## Kohtumine kapteniga

The Tall Ships' Races Baltic 2007 startipaigu järel asusin laevu, nende hulgas ka Kruz'i ootama. Arhuse ja Kotka vahelise võistlusetapi finišijoon oli toodud Eesti vetesse, Suurupi poolsaare juurde. Ehkki vahepeal sain teada, et minu ooda-

tud laev Eesti vetest läbi ei sõida, sai sõpradega koos paadis merele mindud ja kohatud paljusid uhkeid purjelaevu, nende hulgas ka maailma suurimat parklaeva Sedov.

Mõned päevad hiljem olin teel Kotka poole. Kui parvlaev Vironia sadamasse jõudis, nägin Kruzi juba enne sildumist. Kuna ta oli merepäävade melust veidi eemal ja temani jõudmiseks tuli parvega sõita, astusin parklaeva pardale alles järgmisel päeval.

20. juulil 2007 ühes Dani ja Anniga astusime Kotka parvele ja poole tunni pärast tegime kail juba laevast pilte. Külastajate jaoks oli avatud vaid välitekk. Pärast pooltunnist laevaga tutvumist jäime trapi juures nõutult seisma. Soovisin Hugo Maide tervitused edasi anda ja ka laeva silda külastada. Näitasin ühele vahimadrusele raamatut, mille hiidlane mulle oli laenuks andnud, ja oma puises vene keeles püüdsin selgitada, et soovin kapteniga kohtuda ja tema hea tuttava tervitused edasi anda. Sama juttu tuli mul rääkida ka pootsmanile ja ühele vahiohviterile, nad olid sõbralikud ja suhtusid mu soovisega isegi mõningase elevusega. Kui ohvitser naasis, kutsus ta mu siseruumidesse. Kapten Gennadi Kolomenski võttis mu oma kajutis vastu. Rääkis talle esmalt sama loo, mille teistele meeskonnaliikmetele, ja Hugo Maide nime kuuldes süttis ta silmis tuluke. Kaptenil oli vaid üks küsimus: kuidas ma temaga tuttav olen? Pärast seda, kui ta oli mulle rääkinud oma elu Tallinna-perioodist, küsis ta Hugo raamatut sirvides, kas ta võib sinna omapoolse tervituse kirjutada. Arvasin, et

raamatu omanik ei ole sellele vastu.

Kapten oleks soovinud minuga veel pikalt vestelda, aga kahjuks oli tal üks teine kohtumine ees. Küsisin vaid, kas tohin laeva sisemusega tutvuda ja ka oma sõbrad kaasa kutsuda. Selleks andis ta mulle lahkesti loa. Koos Anni ja Daniga veetsime järgmise pooltunni laeva muuseumis ja ka kaptenisillas.

## Kruzenshtern Tallinnas tagasi?

Kui järgmisel päeval jahiga St. Iv Kotka mereparaadil seilasime, jäi Kruz meist kaugemale. Ei õnnestunud temast täispurjes fotot teha. Suured purjelaevad seilasid avamere poole, samal ajal kui väikesed suundusid saarte vahele. Veel enne saarte vahele jõudmist nägin kauguses parklaeva purjeid ja talle lehvitades lootsin, et see ei jää meie viimaseks kohtumiseks. Avamerel kohtus Kruzenshterniga aga hoopis kaljase Iris meeskond, kes olid teel Mariehamnist Tallinnasse. Fotod täispurjedes parklaevast tegi Küllike Rooväli.

Miks ma sellest alles nüüd kirjutan? Seepärast, et Tallinna Merepäävade kauaaegne korraldaja Avraam Hasin on laevaga taas mõnda aega sidet pidanud, et laev 2009. aasta merepäävadele regatt The Tall Ships' Races taas Läänemerele ja esimene võistlusetapp lõpeb Peterburis, nii et paljud purjelaevad põikavad hiljem ka Eesti sadamatest läbi. Kui kõik peaks õnnestuma, siidub Kruzenshtern võib-olla juba järgmisel aastal Tallinna Vanasadama kai ääres. **N**

## Neljamastiline parklaev Kruzenshtern

**Ehitusaasta** 1926

**Laevaehitaja** J. C. Tecklenborg, Bremerhaven/Geestemünde, Saksamaa.

**Kodusadam** Kaliningrad, omanik Kaliningradi Mereakadeemia, sõidab Vene lipu all.

**Kogupikkus/laius/maksimumsüvis** – 114,5/14,10/6,70 meetrit.

**Purjepinda** 3655 m<sup>2</sup>, 31 purje.

**Peamasin** Rusky Diesel – 1600PS.

**Maksimumkiirus** purjede all 17 sõlme, peamasinaga 10 sõlme.

**Kandevõime** 1965 tonni.

**Kõrgeim mast** kiilust alates 61,2 meetrit. Mastid ja korpus on terasest.

**Ajalugu** 1946. aastal sai Nõukogude Liit laeva Saksamaalt reparatsiooni hulgas ja sellest aastast kannab nime Kruzenshtern, endine nimi oli Padua. Kodusadamaks oli 1981. aastani Riia. Ehitati õppelaevaks, kuhu majutati 40 kadetti. Nüüdseks on laev tänapäevaste nõuete järgi ümber ehitatud ja mahutab 150 kadetti. Meeskonnaliikmeid 220. Tallinn oli kodusadamaks aastatel 1981–1991. Laeval on praktika saanud üle 10 000 kadeti, sealhulgas palju eestlasi. Laev on mitu korda seilanud ümber maailma ja võimalusel osaleb igal aastal purjelaevade regattidel. Kruzenshterniga saavad reisida ka tavainimesed, kuigi pilet laeva pardale on üsna kallis, enamasti on turistideks sakslased. Laeva kasutavad ka mereteadlased, tehtud on ka spetsiaalseid uurimisreise. Kruzenshtern on praegu suuruselt teine purjelaev maailmas.





# MOOTORI JÕUL JA TUULE TOEL

Kõrged kütusehinnad panevad kaatriomanikke mõtlema tuuleenergiale ja seda sugugi mitte esimest korda.

TEKST ITHAN HAYES FOTOD TOOTJAD

Kuhu see kütusehindade kiire tõus lõpuks välja viib? Üha kallineva tootmise ja kütuse juures on niigi ime, et paadiomanike rõõmu- ja uhkuseobjektid pole veel muutunud kaaterelamuteks, kuigi kindlasti on palju neid, kes naudivad nädalavahetusi vee peal ilma mootorit käivitamata. Mida aga toob kaatriomanikele tulevik?

Enne, kui veekogudele ilmusid väikesed kiired diisli-kütuse jõul liikuvad alused, oli väikestes lõbusõidukaatri-tes bensiini kõrval kasutusel veel vaid tööstuslik parafiin, mida tunti ka traktorikütuse nime all. Isegi kui bensiin oli võrdlemisi odav, võisid seda lõbusõiduks endale lubada vaid vähesed. Toonased alused kasutasid enamasti suuri Ameerika-tüüpi V8-bensiinimootoreid, mida pakkusid näiteks Chrysler, Ford ja Universal – kõik ahned kütuseõgijad.

Neil päevil olid mootorpurjekad väga populaarsed. Sügavad kiilukujulised kered, sisepäramootorid ja kerg-

kaalus turbodiislid olid veel tulevikumuusika ning seilamine sugugi mitte nii edasipüüdev. Normaalne kiirus oli kaheksa sõlme.

Et kaatriga lusti sõitmine võib peagi taas rahakotile üsna valusaks hobiks muutuda, ei pea olema geenius, et aimata: kaheksa- kuni kümnesõlmelist kiirust arendavad alused võivad peagi taas moodi minna.

Isegi suuremate aluste omanikud on hakanud kütuse säästmisele mõtlema. Saksa laevafirma Beluga Shipping katsetab kütusekulu vähendamise nimel nn lohepurje. Nende 9700-tonnine kaubalaev Beluga kasutas lohepurje 11000 miili pikkusel kaubaveoreisil Saksamaalt Hollandisse läbi Venetsueela, USA ja Norra. See hiiglaslik lohe võimaldas õige tuulesuuna korral vähendada kütusekulu 10-15 protsenti, mis peaks olema küllaldane tulemus, et teisteski suuremate laevade omanike tähelepanu pälvida.







Viimane kütusekriis tabas maailma umbes 30 aasta eest ning sundis mitmeid kaubalaevade omanikke taas purjelaevade kasutuselevõttu kaaluma. Joonestuslaudadel võtsid kuju kõiksugused kaubalaevad, millele oli ette nähtud kaasaegne taglas ja keeruline süsteem purjeala automaatseks suurendamiseks või vähendamiseks sõltuvalt tuule suunast ja tugevusest.

Neid laevu pidid juhtima märksa väiksemad meeskonnad kui neil päevil, mil madrused pidid purjede vahetamiseks mastide otsa ronima. Usuti, et suuremõtmelisi rikkematuid kaupu saanuks purjede abil transportida vaid murdosaga senisest kütusekulust.

Kuid kaubalaevad liikusid tuule jõul juba palju varemgi. 1924. aastal ehitas Saksa firma Krupp 197-tonnise kaubalaeva Buckau, millele paigaldati kaks Flettneri rootorit ehk teisisõnu tuulemootorit. Need pöördkehad kujutasid endast vertikaalseid silindreid; mõte oli selles, et tänu Magnuse efektile pöörlevad silindrid väikeste

mootorite jõul ning laev liigub kiiremini kui tavalise propellerimootori abil.

Piisas vaid väikesest 45-hobujõulisest diiselmootorist, et käivitada 15,2 meetri kõrgused ja 3,6-meetrise läbimõõduga rootorid, mis pöörlesid kiirusega kuni sada pöört minutis. Rotorid tekitasid märksa rohkem energiat kui traditsiooniline puri. Ja mis veelgi tähtsam: neid sai kasutada peaaegu igasuguse tuulesuuna korral. Laev oli üsna edukas ja vedas lasti mitmetesse Euroopa sadamatesse. Veelgi suurem alus, Barbara, ehitati kolme rootoriga.

1926. aastal seilas Buckau, mis oli vahepeal ümber nimetatud Baden Badeniks, üle Atlandi Lõuna-Ameerika kaudu New Yorki, aga lühikestel reisidel koduvetes osutus süsteem üsnagi ebapraktiliseks ning mõlemale laevale paigaldati diiselmootorid. Neil päevil olid kütusekulud imeväikesed ja sedalaadi loodusliku energia uurimiseks polnud just erilist stiimulit. Huvitav, milline oleks olukord praegu, kui seda oleks toona vajalikuks peetud? **N**

Kas mootorpurjekad tulevad peagi tagasi? Uus Moody 45D on Fjord 40 Cruiseri (alumisel pilidil) õde; mõlemad alused Hanse Yachts'ilt.

Matthew Fox, näitleja

**PARIM KINGITUS SULLE JA SÕPRADELE!**  
Kaks ühes – L'Oréal Turbo Booster kauba peale!

**PLAYBOY ANNAB ENERGIAT!**

Telli Playboy ja saad kingiks **L'Oréali** uudistoote **Men Expert Turbo Booster!**

Turbo Booster on C-vitamiini ja kofeiiniga rikastatud revolutsiooniline niisutaja, mis ergutab nahka ja annab näole enneolematu energialaengu. Ideaalne kasutamiseks ka pärast habemeajamist.

Nüüd Playboy aastatellimus soodushinnaga **vaid 399 kr!** Võid kaanehinna 200 kr! Otsekorraldusega tellides **39 kr kuus.**

Tellimuse kinkimiseks saad soovi korral kinkekaardi. Selleks teata soovist [kinkekaart@playboy.ee](mailto:kinkekaart@playboy.ee). Hind poes ~200 kr

Telli internetis [www.playboy.ee/telli](http://www.playboy.ee/telli) või telefonil 617 7717

L'Oréal Turbo Boosteri saavad tellimuse eest maksjad. | Harjumaa aadressiga tellimuse eest maksjad saavad kingituse kätte Playboy kontorist (Pärnu mnt 21, Tallinn) 14 päeva pärast tellimuse eest tasumist või esimese otsekorraldussumma debiteerimist. | Väljaspool Harjumaa aadressidele saadame kingituse postiga koju 14 päeva jooksul pärast tasumist. | Kingituse saavad kõik, kes on vahemikus 28.10–30.12.2008 tasunud vähemalt 12-kuulise tellimuse või sõlminud otsekorralduse.

**PLAYBOY**  
MAAILMA SUURIM ME ESTEAJAKIRI







# EVOLUTSIOONI LAPS

Vapustava omanikusviidi ja avara kolmanda kajutiga on Princessi insenerid ja disainerid Princess 50 puhul saavutanud imelise tulemuse. Aga kas võib kindel olla, et seetõttu ei tule maksta lõivu tasakaalustatuse arvelt? Paaditest peaks andma vastuse.

TEKST BRAD MILLS FOTOD PRINCESS

Mingem mõtetes kümme aastat ajas tagasi. Kui mõni kaatritootja oleks 20. sajandi lõpul pakkunud, et projekteerib 18-meetrise flybridge-kaatri, mille keskele, otse salongi alla, jääb paleetaoline suurte akendega täislaiuses magamiskajut, oleksite ta välja vilistanud. Kui teile oleks öeldud, et järgmine hullumeelne idee puudutab samasugust üle 15 meetri pikkust kaatrit, millesse mahub seisuruumiga kajut, oleksite nad hullumajja saatnud.

Aga nüüd, vähem kui kümme aastat hiljem, on see uskumatu saavutus tööks saanud. Lihtsalt hämmastav, kui palju suudavad tänapäeva disainerid ühte asjalikku voolujoonelisse kaatrisse mahutada. Sellegipoolest ei tohi unustada, et kaatrite ehitamine on paras tasakaalukõnd ning siin tuleb plussid ja miinused hoolikalt läbi kaaluda. Ja kogemused näitavad, et mida rohkem on plusse, seda valusamad on miinused. Arvestades, et Princess 50-l on kõige uhkem täislaiuses omanikukajut, mida ühes 15-meetrises kaatris nähtud, tekib küsimus, milliste puudustega tuleb meil leppida.

## PILK SISSE

Majutuse osas on vastus lühike: mitte mingitega. Kuigi tähelepanu pälvib eelkõige uhke omanikukajut, võiks Princess 50 puhul kiita hoopis oivalist kolmandat kajutit. Keskossa jäävaid täislaiuses kajuteid on ka teistel kaatritel, näiteks Fairline'i l Phantom 48-l, Sealine'i kiirkaatril T50 ja Azimut 50-l, kuid ühelgi neist pole nii head kolmandat kajutit.

Princess 50 kajut võib olla küll narivooditega, aga selles on märksa rohkem põrandaruumi kui rivaalide omades, eriliselt laiad magamisasemed ning suur riidekapp ja neli sahtlit pakuvad ohtralt panipaiku. Princess 50 mõnuses kolmandas kajutis ei teki tunnet, nagu reisiksite teises klassis, selle asemel et mõnuleda külalisteosas kaatri eesotsas.

KESKOSSA JÄÄVAID TÄISLAIUSES KAJUTEID ON KA TEISTEL KAATRITEL, KUID ÜHELGI NEIST POLE NII HEAD KOLMANDAT KAJUTIT. SELLES ON MÄRKSA ROHKEM PÕRANDARUUMI KUI RIVAALIDE OMADES, ERILISELT LAIAD MAGAMISASEMED NING OHTRALT PANIPAIKU.

Majutusruumi on küllaga, aga omanikule pakuvad huvi ka muud küsimused – vorm ja viimistlus, detailide praktilisus, trimmi kvaliteet ja asjalik üldpilt. Iseäranis torkas Princess 50 puhul silma märkimisväärselt taskaalukas kujundus. Näib, et siin pole mööbliesemete paigutusel tehtud pisimaidki mööndusi – sentimeeter siin, millimeeter seal –, sest ükski asi ei jää teisi takistama. Võiks öelda, et Princess on sama hea või isegi parem kui mis tahes teise firma kaatrid.

Arvestades, et Princess 50 hinnad algavad umbes 12,75 miljonist kroonist, tundus siiski, et detailide praktilisuse nimel tasuks rahakotiraudu pisut laiemalt avada. Külaliskajuti naril võiks olla käsipuudega redel, mis võimaldaks ka vaevalisemalt liikujatel ronida ülemisele narile. Ideaaljuhul kuluksid ära reguleeritava valgusega lambid voodi kõrval ja veel teinegi paar vedrukinniteid – 15-meetrise kinnitustrossid on üsna kogukad asjandused. Vaadake fotosid ja te märkate kontrasti Princess 50 kokpitis leiduvate arvukate käsipuude ja käsipuudelageda salongi vahel. Õnneks on Princess seda arvesse võtnud ja lisab kaks käsipuud sinna, kus neid on kõige rohkem vaja – näidiku-laua ümber, mille juurest viib trepp alla kambüüsi.

Meie kaater, tootmisnumbrilt kaheteistkümmnes, hiilgas oivalise viimistlusega. Nagu enamikul seeriatootmisalustel





## PRINCESS 50 MÕNUSAS KOLMANDAS KAJUTIS EI TEKI TUNNET, NAGU REISIKSITE TEISES KLASSIS, SELLE ASEMELE ET MÕNULEDA KÜLALISTE OSAS KAATRI EESOTSAS.

pole aga ka Princess 50-l sellist üliluksuslikku välimust, mille annavad mõnele kaatritele täispuidust kapisid ja kalasaba-tapp-kinnitused, aga kangaskatted, puitdetailid, vaibad, nahkäärastused ja kena vorm räägivad siiski esmaklassilisusest.

### PRINCESS 50 JUHTIMINE

Princess ehitab oma kaatrid Inglismaal Plymouthis ja kaatrite testimisel on neil märkimisväärseid eeliseid. Oluline pole mitte niivõrd mere lähedus, vaid pigem asjaolu, et õige veetaseme korral on testitingimused Plymouthi väinas peaaegu alati päris rasked. Isegi mõõduka tuule korral võivad lained väljaspool kaitsemaali kerkida 1,2-1,8 m kõrgusele. See pole küll midagi väga erilist, aga kuna lained on lähedastikku ja pisut ettearvamatus, pannakse kaatri juhitud tõiiselt proovile. Just sellised meresõidutingimused tervitasidki meid ühel vihmasel sügispäeval, kui lahest välja seilasime.

Mis te arvate, kui kiiresti saab üht 15-meetrist laia kaatrit otse sellistesse lainetes juhtida, ilma et peaksite seejuures taluma ebamugavust? Kuidas tunduks Princess 50 umbes 26-sõlmeline tavakiirus? Sujuva sõidu jaoks vajab meie kaater veidi putitamist drosselite juures ning pisut abi ka efektiivsetelt Lenco trimmiplaatidelt, aga saavutus oli reisikaatri kohta suurepärane. Juhtimine tundus olevat mugavam kui suuremal

Princess 54-l, ning see annab siiski silmad ette enamikele Itaalia päritolu flybridge-kaatritele – aga mina isiklikult seaksin esikohale peaaegu usumatult liikuva 54. Võib-olla tuleneb see Princess 50 lisalaiusest ja kaalust. 4,57-meetrise kogulaiuse juures on uus Princess 50 sada millimeetrit laiem kui senine 50 – tegelikult täpselt sama lai nagu 54.

Ja see kaalub ka 20,4 tonni, mis on senisest 50-st umbes 15 protsenti rohkem. Seda oli ka oodata – pole ju võimalik ehitada kaatrisse järjest mahukamaid kajuteid ja lisa-istumisasid koos selliste luksusvidinatega nagu hiiglaslikud telerid, pesumasinaid ja suured generaatorid, ning loota, et kaatri kaal jääks endiseks. Lisakaal annab ennast tunda Princess 50 sõidukiiruses, mis senise Princess 50-ga võrreldes on kahe 675-hobujõulise hp mootori juures langenud 32,0-lt sõlmelt 30,2-le, mille saavutasime Volvo uute 670-hobujõuliste D11-mootoritega meie testkaatril.

Meie kaater, mille lasti moodustas umbes 80-protsendiliselt täidetud kütusepaak, 50 liitrit vett ja kolm meeskonnaliiget, seilas kõige paremini 26-sõlmelise kiirusega. Trimmereid kasutamata oli sõit 1900 pöörde ja 20 sõlme juures selgelt künklik, kui trimm küündis kuni maksimaalse seitsme kraadini, enne kui kiirust lisades jälle viie kraadi juurde langes. Nii et kuigi Princess 50 on trimmerite abil suuteline seilama ka alla 23 sõlme, pole sellise ilma juures eriliselt väiksemat kütusekulu oodata ning võrdlemisi madalat mürataset arvestades pole mõtet aeglasemalt sõita, kui just väga halvad ilmastikutingimused seda ei nõua.

Princess on alati vastu pannud kiusatusel kujundada juhtpaneel Itaalia stiilis – laiade kaarjate joonte ja läikivate pindadega, mis on pealtnäha fantastilised, kuid millel

puudub funktsionaalsus. Seega on Princess 50 juhil põhjust väga rahul olla. Juhtpaneel ei peegelda, klaasipuhastid on suured, ruumi kõigele küllaga, näidikute paigutus selge ja lülitusseadmetik asjalik – kõik lihtsaks ja efektiivseks juhtimiseks vajalik on siin olemas.

Juhile on abiks kaks asja. Esiteks: tüürimehele avaneb väga selge vaade alla, kuigi nurgapiidad on päris massiivsed. Teiseks: palju kasu on flybridge'i kaarjatest ja toonitud klaasidest, mis juhivad suurema osa õhust üle juhi pea – vähemalt üle 167-sentimeetrise juhi pea. Kui see oleks minu kaater, eelistaksin toonimata klaase – minu isiklik kiiks, mis lööb välja peaaegu iga kaatri puhul, mida juhin. Võib-olla mõtleksite teiegi nii, kui oleksite ühel vihmasel päeval äärepealt alla ajanud ühe hallikasroheline kanuus sõudva mehe. Laheda varju ja parima nähtavuse nimel eelistan iga kell polariseeritud päikesepille.

### TEKKIDEL JA ALLPOOL TEKKE

Princess 50 tekkidel on üldiselt üsna turvaline ja muretu liikuda. Pontoonile on lihtne astuda, sest suplusplatvorm pole külgedelt suletud. Flybridge üleval tundub olevat sügav ja turvaline. Kokpit ahtris on varustatud arvukate käsipudega, kaasa arvatud kaks reelingupiirde külge kinnituvat ja maabumissilda ümbritsevat tuge. Sellegipoolest kulub ära kaks väikest muudatust. Reelingute viimine kaugemale ahtri poole lisaks ehk pisut turvatunnet. Ja libisemiskindel põrandakate esi-päikesteki hoia ära meeskonnaliikmete libastumise märjal tekil, eriti just maabumise ajal, kui istumisasulused on juba kajutitesse viidud.

Üha rohkematel flybridge-kaatritel on päikeseteki toodud roolipinnist ettepoole, nii et istumisasula jääb ahtriossa.

## PRINCESS 50 JUHIL ON PÕHJUST VÄGA RAHUL OLLA. JUHTPANEEL EI PEEGELDA, KLAASIPUHASTID ON SUURED, RUUMI KÕIGELE KÜLLAGA, NÄDIKUTE PAIGUTUS SELGE JA LÜLITUSSEADMESTIK ASJALIK – KÕIK LIHTSAKS JA EFEKTIIVSEKS JUHTIMISEKS VAJALIK ON SIIN OLEMAS.

Princess on jäänud oma traditsioonilise paigutuse juurde – roolipinn ühel küljel, päikesetekk ahtris istumisasula taga. Puuduseks on see, et päevitajal tuleb seltskonnast eralduda ning navigaator ei pääse oma kohalt, ilma et häiriks juhti.

Plusspoolelt tasuks mainida, et suur panipaik päikeseteki all jätab flybridge'ile rohkem ruumi ning lisaks saavad ka laua ümber istuvad meeskonnaliikmed tüürimehega mugavamalt suhelda. Nagu juba öeldud, pole olemas õiget ega valet; kaatrite ehitamine seisneb täielikult plusside ja miinuste kaalumises.

Ja see kõige suurem? Mida tuli ohverdada hiigelsuure omanikukajuti eest? Noh, seda paneb tähele vaid vana ja uut kujundust kõrvutades. Uuel Princess 50-l jääb mootoriruumi vahesein peaaegu 1,1 meetri jagu ahtri poole. Sellepärast oligi vanal 50-l mootoriruum, laoruum ja meeskonnakajut, uuel 50-l on aga kas laoruum või meeskonnakajut, kuid mitte mõlemat. Samuti võiksin ma vanduda, et uue Princess 50 mootoriruum, kuigi ka praegu täitsa asjalik, tundus kuidagi tihedamalt täis olevat. Õnneks oli Princess siingi jäänud talle omaselt praktiliseks: sildistatud torud, läbipaistvad mahutid





**BAVARIA**  
*SPORT*  
**SERIES**

ja väljalaskekraanidega kütusefiltrid, ning väikesed eelfiltrid ja väljalaskekraanid mõlemal kütusepaagil, paigaldatud nii, et setet oleks võimalik välja lasta.

Üks veider asi, millesarnast ma pole varem näinud, on lahtiselt võlli ümber paigaldatud tagavaratihendid. See võimaldab omanikul paigaldada uued tilkumiskindlad tihendid, ilma et peaks propelleri-võlle lahti võtma või veest välja tõstma - ehe näide ettenägelikkusest.

#### KOKKUVÕTTEKS

Kui Princessil oleks oma moto, võiks see kõlada nii: "Evolutsioon, mitte revolutsioon. "Jättes hetkeks kõrvale oma klassi parima omanikusviidi, pole siin midagi jalustrabavat. Selle asemel on Princess valmis saanud äärmiselt tasakaalustatud majutusega kaatri, kus oleks väga lihtne elada ka nädalate või aastate kaupa. See on väljapeetud, mugav ja hästi kokku pandud. See pole kaater, mis teid valjult hüüaks; kui te otsite oma erepunase Ferrari 612 Scaglietti vastet meresõitudeks, siis Princess 50 seda küll ei ole.

Aga ärgem alahinnakem Princessi silmapaistvat saavutust: luua 15-meetrises kaatris niivõrd ruumikas täislaiuses omanikusviit ja oivaline kolmas kajut, ilma et tulemus meenutaks kitsakesi üürikortereid, on märkimist väärt.

Kõige muu osas on tegu ehtsa Princessiga ja see on samuti hea. Muidugi, on veel teisigi 15-meetriseid kaatreid, mis võivad huvi äratada, sest sisaldavad hoopis teistsuguseid lahendusi. Aga selle-gipoollest pakub uus Princess 50 ahvatlevat kokteili eelistest, olles suurepäraseks lõbusõiduluseks kolmele paarile. Nagu Princessis öeldakse: "Vive la Evolution!"

#### Princess 50 tehnilised andmed:

**Kogupikkus** 15,37m

**Laius** 4,57m

**Süvis** 1,27m

**Kõrgus veepinnast** 5,59m

**Kütusemahutavus** 2275 l

**Veemahutavus** 592 l

**Tippkiirus** 30,2 sõlme

**Testmootorid** 2x 670hj Volvo D11-670

**Disainer** Bernard Olesinski, 2008

**RCD kategooria** B (12 inimesele)

**Hind** alates 12,75 milj. krooni

**Edasimüüja Eestis:** Balti Merekaatrid AS

[www.princessyachts.com](http://www.princessyachts.com)





# JAHTKLUBID – KENADE KOMMETE KONSERVEERUMISE KOHT

Purjetajate ühisustena loodud, kuid nüüd ka teiste veesõitjate koduks ja kogunemisaigaks saanud jahtklubid koondavad rahvast mitmesugustelt elualadelt. Mis on see kokkuliitev jõud ja kasu, mida nendest kooskäämiskohtadest ja koos tegutsemisest saadakse? Arutlevad purjetaja abikaasa Kati Murutar ning Pärnu Jahtklubi liikmed Tarvi Markson ja Mati Hool.

TEKST KATI MURUTAR FOTOD JAHTKLUBID

Purjetamine ei pruugi olla kättesaamatult luksuslik rikkurite privileeg. Olen ligi kakskümmend aastat näinud, et eestlase moodi purjetamine on rohkem hirmsa töö, kombineerimise ja pühendumise – mitte eputamise – asi. Meie pere meeste – nagu õige paljude purjetajate – alused pärinevad eelmise sajandi keskpaigast ja on toodud Volga jõelt. Arvatagi, et selliste vanurite pidamisega kaasneb hirmus putitamise-sätitamine ja üli-säästlik suhtumine. Lapitud-topitud fossiil-laevad lastaksegi vette vaid suvisteks sündmusnädalateks – rohkem ei leotata ega tuulutata. Eesti sisevetel on teisigi selliseid õrnalt peos kantavaid ja poputamist vajavaid uunikume. Ometi on nii, et vana paadi omaniku jutu peale, et ta armastab purjetada ja tal on laev,

vilistatakse tunnustavalt – jajaa, rahamees! Ehkki tegelikult on ta hoopis igakevadise värviämbri ja teab kust hangitud vahetusjuppidega pühenduja-meis.

Avamerepurjetamine on sama vähenõudlik ja tagasihoidlik – vastavalt elujärje ja vajaduste-nõudmiste edinemisele on kümne aastaga väikesest Krissust vahepeal kogukama Temprini ning nüüdseks juba suhteliselt kopsaka Adventure'ni edenetud. Eakad ja palju näinud-teinud on kõik need laevad, milleni on nii isiksuste kui majandajatena küpsetud. Küpsetud on, jah, aga üks on samaks jäänud – mitmekesi omamine. Viie-kuuekesi peetav laev seob omanikud läbi tegevuse ja õnnestumise, pettumuste ja putitamiste tugevamaks sõpruskonnaks kui miski muu. Mitmekesi laeva omamine teeb meeste

**Mati Hool** meelespea:

*Pärnu Jahtklubi liige üle kolmekümne aasta, purjetamistreener*

1. Jahtklubis ja jahisadamas on kõik sina-peal.
2. Tervitatakse riiklikust kuuluvusest ja ametialasest sõltuvusest hoolimata.
3. Uued liikmed võetakse vastu ikka kellahelelina ja sellega kaasnevaga – ehk siis vastne klubiliige peab sadamakõrtsi kella helistama ja kõigile kohalolijatele välja tegema. Kui väljategijal on raha otsas või ta on alaealine – pakku kas või pähkleid, sest loeb žest.
4. Uute aluste toomisel heliseb jälle kell...
5. Külaliste saabudes läheb lipumastidesse Eesti lipu kõrvale selle riigi lipp, kust saabunud – eksootilisemate päritolumaade jahtidel on sageli endal lipp kaasas ning see jääbki klubile kingituseks. Sama soovitaks võõrvettesse seilavatele eestlastele – võtke sületäis oma riigi lippe kaasa, et need jääksid sealsetesse sadamatesse teie järeltulijate auks heiskamiseks.
6. Viisakas oleks võistlus lõpetada vee peal või hiljemalt protestilaua ääres. Tagantjärele targutamine on kohatu.
7. Mulle on meelde jäänud ühe kõva kapteni kunagine soovitus: "Pressi ja anna käikul!" Sellest ei saa paljud kah-purjetajadki sotti, mis siis veel kõrvalseisjatest rääkida.
8. Vahel meeldib mulle sõidutatava seltskonna küsimuste "mis on vöör?", "mis achter?", "kus groot?" peale loll nägu teha, taskust mingi paber võtta ja siis – nagu paberi pealt lugedes – rõõmsalt kuulutada: ees on vöör ja taga achter. Oluline on, et juhupurjetajagi õpiks sellest retkest midagi – ning huumor õpetab kõige paremini ja meeldivamalt.
9. Kõrvalseisjatele tuleb aina selgitada, selgitada, selgitada. Kord tulid Pärnu lahele vene puhkajad jääpurjetamist uudistama. Seletasin neile üksipulgi ära, kuidas jääpurjekas liigub. Mispeale nemad uudistasid kelku alt ja ülalt ning pärisid siis: "Eto mõ vsjoo panimaajem, a gjee motor?!"



1980. aasta olümpiaregati korraldaja Otto-Sven Raud, Raivo Kütt, Lohusalu sadama kapten Valdo Taumann, Anna Pohlak



TJK peasekretär Maria Kester ja kommodoor Margus Mets.



Epp Pohlak, juhatuse liige Arved Tetsmann, lapsepuhkusel peasekretär Maria Veessaar tütrega, Maiki Saaring ja EKL peasekretär Ott Kallas.



TALLINNA JAHTKLUBI HOOAJA LÕPETAMINE LOHUSALU SADAMAS

Fotod: Jaanus Koov

sõprusega midagi sellist, mida soovitatakse ka abielu õnnestumiseks – ei tule vahtida mitte üksteisele otsa, vaid samas suunas.

## JAHTKLUBIDE KEERULINE KOMBESTIK

Hobid, mille poole eestlase hing püüdleb, on algselt olnud äärmiselt igapäevased toimetused. Kuid mis on purjetamine tänapäeval? Kaupa ja reisijaid praegu enam ju purjede all ei veeta. Purjetamine on hoopis ressurside taastaja. Lisaks inimese tööjõu ja hingevee taastamisele kinnistab ta üliolulisi väärtusi, mis kipuvad linastunud kontori-eksistentsis kaduma minema. Näiteks härrasmehelikkus ja sügav, olemuslik viisakus.

Kogu purjetamis kombestik on nagu üks pikk, ilus, vanamoodne ja kohati

justkui natuke naiivnegi mäng. Varustus ja riietus. Reeglid ja maneerid. Kõik see, mille võttis hiljuti ühe lausega kokku Pärnu jahtklubi hing Mati Hool: "Ostetakse üha rohkem, vägevamaid, uhkemaid ja uuemaid laevu – aga kõigepealt peaks õppima jahtklubis üksteisele tere ütlemata!"

Nii meri kui selle värav ja eeskoda jahtklubi on ikka veel kohad, kus ei saa mitte kuidagi ega kunagi uulitsahängari kombel öelda "a mul pohhui". Igatiseks õnnestumiseks peab adekvaatne olema suhe nii enda, teiste, laeva, varustuse kui merega. Kes sõidab põhjaalusest "habemest" puhtaks pesemata alusega, jääb viimaseks. Piltlikult öeldes. Kes hakkab merd väga suurelised sinatama, saab otsa – ptüi-ptüi-ptüi üle vasaku öla.

Hästi läheb sellel, kel jätkub

süvenemist ja viisakust. Aukartust ja positiivsust. Erinevalt aina virtuaalsemaks muutuvast ja arvutisse kolivast elu- ja meelelaadist on purjetamine reaalne ja vahetu. Tuleb tunnetada vee ja tuule, hoovuste ja aluse eripära ning neid lahti mõtestada. Ning väarikust, reegleid ja praktilist nutti nõudev ala toob välja ka inimeste soolise suutlikkus. Laevad ja meri on ühed vähestest kohtadest, kus veel ollakse tõelised mehed ja naised.

## JAHTKLUBIDES JÄÄDAKSE MEESTEKS

### JA NAISTEKS

Mida üks mees arvuti ja kirjutuslaua taga ikka nii väga näidata võiks, et naisel teda imetledes oksad tõuseksid ja pungad puhkeksid?! Selge see, et vaimne töö tühjeneb sama oimetuks – kulu- tab muudest töödest kapitaalsemaltki





Saaremaa meistrid 2008 – Katarina Jee meeskond.



Jahtlaev Katarina Jee kapten Mart Tamm Saaremaa MV karikaga.



Pärnumaa MV esikoha eest ORC klassis on medalid just kaela riputatud jahtlaeva GEORG meeskonnale.



Lipulangetamise au kuulub klubi vanimale auliikmele Kaljo Abelile.



Tort 2008 aasta Saaremaa meistritelt ja karikavõitjalt.



Priit Riim meeskonnast Katarina Jee avamas võidušampust.



PJK eduka avamerejahi Lady Bird meeskond poseerimas kogu hiilguses.



PJK 2008 hooaja parima saavutuse eest hoolitses Jaan Akermann, juunioride maailma- ja Euroopa meister jääpurjetamise DN klassis. Auhinna annab üle PJK kommodoor Egon Elstein.

## SAAREMAA MERISPORDISELTSI HOOAJA LÕPETAMINE

## PÄRNU JAHTKLUBI HOOAJA LÕPETAMINE

Fotod: Tanel Peeters

võhmale – kui need tööd, mida tehes inimene ka välispidiselt ilusa, ürgme-helikuna paistab.

Milline isasloom emastele meeldib? Kellega järglasi tahetakse? Tegijad ruulivad. Kusjuures: kui naine nüüdis-maailmas lapsed üksi üles kasvatatud saabki, siis uhket isaslooma peaks ka arvutilapsest telekakasvandikule kas või näidata saama.

Jahtklubides pulbitsev alateadlik-üleloomulik-süvasisemine meheliikkus on ilmselt ka põhjus, miks jahtklubi on iga mereäärse linna kuumim koht. Jaht-klubidega tahetakse seotud olla. Ehk sel-lepärast, et seal liigub raha ja edurahvas – äkki hakkab midagi endalegi külge, või saab vähemalt näidata, et oled tegijatega tuttav. Tegelikult annab ürgisase väe lähedus turvatunnet, on usaldusväärne,

tundub lootusrikas, tõmbab jätkusuut-likkusega ligi.

Ja kuidas on naiseliikkusega selle jahtklubidesse koondunud tõelise mehe-likkuse paistel? Väga hästi.

Kui tahes haritud ja edukad naised muutuvad purjede ja vee läheduses ürg-naisteks. Mida intelligentsemad, seda naiselikumaks nad painduvad. Nii üksildaste näkineidudena kenitledes, vallatute naiskonnadena välja kutsu-des kui ilmastiku mõjul elatanud Toora Jookusteks küpsedes. Ent võrreldes purjetavate meeste arvuga jäävad naised purjede all siiski pigem erandiks kui reeglits. Harvad ja imetusväär-sed, nagu õed Curied täppisteadustes. On viikingid ja nende naised. Asjade sel-line korraldus on tänu teaduslik-teh-nilisele revolutsioonile küll mõnevõrra

teisenenud – näiteks Muhu väina regati ajal vihvavad moorid meestel sadamast sadamasse autodega kannul –, aga ole-mus on ikka sama.

Ja pealekauba teeb just purjetamine maailma ümmarguseks. Pärnu jahtklubi-sse tuleb regattide starti üsna rohkem ja loomulikumalt külalisjahte. Ning meie kahemastiline Martha purjetab praegu Hillar Kuke kuulsusrikkal juhti-misel ümber palli.

Toogu veed, tuuled ja purjed omade vahel Killer Cooki hellitusnime kan-dev kapten ümber palli koju tagasi! Kui nad Marthaga kord kuude või ka aas-tate pärast naasevad, saab see õilsaid rituaale järgides *comme-il-faut* tähistatud. Paluksin kapteni tantsukaardile selleks suurpäevaks üht vaba valssi, mis teeks mulle suurimat au, söör! **☑**

### Tarvi Markson

Pärnu jahtklubi liige kolmandat aastat, purjetanud 7 aastat

Inimestel on tekkinud illusioon, et ka üksinda saab hakkama. Arvuti, töökabi-net, autorool ja oma pea geniaalne sise-mus loovad mulje, et elu on eraklik ja teisi vajamatu ühemeheetendus. Ent huvialad ja nendest võrsuvad ühendused säilitavad inimlikkuse ja sotsiaalsuse. Olen veendu-nud, et just tarvidus südamesõpradega kokku saada ja koos midagi ära teha on üks olulisemaid põhjusi, miks veesõitu harrastada.

Nõukogude ajal säilis purjetajate ringkonnas vabadus, sõltumatus, här-rasmeheliikkus. Praegugi julgustab see vabaduse- ja sõprusetunne ning ühised

kogemused inimesi meresõitjate seltsis tavatule avameelsusele. Kuna meri on üks karmimaid sõpra ja vastaseid, saavad ini-mesed, kelle seltsis merd sõidetakse, väga lähedaseks. Kellega mere ja stiiha käest eluga sadamasse tulnud, nendega räägi-takse päris asjadest.

Kirjutamata seadused tekitavad pur-jedealuses elus hierarhia. Siin ja praegu kujunev kangelaste pingerida on midagi hoopis muud kui pagunitega tšinovni-kute hangunud süsteem. Üle tähtsusta-tud maised väärtused – positsioonid ja muu sedasorti pseudo-valuuta – jaht-klubis ei kehti. Võrdsed on väärikad taa-did, kes jäänud truuks puust paatidele ja vanadele volkaritele, ja näiteks hotel-likettide omanikud.

Individualistlikule inimesele on jahis-adamate kogukonnakultuur turgutav ja arendav. See on see kõigile kai peal ja koridorides vastutulijatele tere ütlemine, mille järele printsiipaalsed eetikud igat-sevad. Pärnu jahi Britta meeskond rää-kis hiljuti, et kui neil oli alus tüüri juurest osmoosi tõttu lekkima hakanud ja nad seda parandasid, peatus iga mõne hetke tagant nende jahi juures mõni teise aluse omanik ja/või meeskonnaliige. Igaühel oli teooria, kogemus – loomulikult kõik üks-teisele vastukäivad –; kuival maal kui tahes positsioonikad-edukad šefid sooritasid üks-haaval pooltunniseid trette nende laevale, et aidata ja nõu anda. See ongi See.

See algab uue klubiliikme või aluse ter-vitamisest, kui ta jahtklubi liikmeks võe-

Fotod: Malle Kask





Tantsupörandil on Kalev Jahtklubi ülem Kristi Salmistu ja muusikahuvilistele RUJA liikmena tuntud, kuid tegelikult aastatepikkuse purjetamis- ja purjede valmistamise kogemustega Tiit Haagma.



Esiplaanil Lenny meeskond (kapten Tõnu Tõniste, Ants Haavel, Toomas Tõniste) lähedastega ning purjetamistreener Rein Ottoson. Taamal Zuxu (kapten Peter Saraškin) meeskond ja paremal Rock City (kapten Tiit Vihul) meeskond.



Volkswagen Kalev Regati III grupi parimad. Vasakul esikohale tulnud Forte (kapten Jaak Jõgi) meeskond, paremal hõbedane Beringu (kapten Mati Sepp) meeskond. Keskel õhtujuht Kalev Vapper, kommodoor Tõnu Tõniste ja võistluste peakohtunik Kalju Kress.



ESS Kalev Jahtklubi 60. juubellihooaja lõpupeo torti lõikavad lahti (vasakult) Valdeko Loopere - Aasta Kapteniks valitud ja sel aastal enim miile sõitnud ehk Atlandi ookeani ületanud jahti Bossanova kapten, Tõnu Tõniste - Kalev Jahtklubi kommodoor ja Melges24 klassis selle aasta Soome ja Eesti meister jahiga Lenny ning Raul Grigorjev - Aasta Soodimeheks valitud ja sel aastal X-35 klassis Mati Sepa meeskonnas EMi kolmandaks tulnud jahti soodimees.

## ESS KALEV JAHTKLUBI HOOAJA LÕPETAMINE

Fotod: Piret Salmistu

takse. See võib väljenduda kõnepruugis või naljades, sõbralikus aasimises. Purjetajate siiras ja vahetus vennaskonnas hakatakse väga peenelt, naljatoonil ütleva eriti olulisi ja tõsiseid asju. Kuna meie meeskonnas on mitu sisemaa-inimest, aasitakse meid järvepurjetajateks ja Emajõe ööbikuteks – osalt tõele vastav väljakutse tekitab edasiviivat trotsi, tahet tegudega oma tegelikku väärtust näidata ja tõestada.

Konfliktide ennetamine ja lahendamine on väärt oskus, mida jahisadamates õpitakse. See käib koos üksteisele vajalik olemisega. Ja võib luua sildu erinevate ilmavaadete vahel – kui jahtklubidesse on võtma hakatud ka mootorpaadimehi, on lõhed-vastuolud

hüppeliselt vähenenud. Sisemine distsipliin teeb võrreldes mistahes kirjalike reeglite ja sanktsioonidega imet. See paneb käituma. See käsib siis, kui võistluste ajal kellelgi midagi juhtub, unustama fakti, et regati võidab üks, teised on osavõtjad – ja appi minema.

Sisemine vastutustunne, mis mõnikord paraku viivitusega avaldub, lööb väga kauaks rivist välja kas või vana merekaru, kes purjuspäi merel hätta jäänud – tema üleelamisi kõrvalt nägevad noored hoiduvad samale piinlikule rehole astumast.

Seesama sisemine distsipliin, täiusseihalus ja tavade austamine paneb järgima ka võitja vette viskamise tava. Kui pole saanud kõrva tagant vetikaid korjata, pole võit täielik.

Ja järjepidevus! Mulle istub laste õpetamine tegude, mitte sõnadega. Ja et vanu tegijaid austatakse siiralt, mitte käsu peale ega üksnes verbaalselt.

Nii nagu maine ja tunnustus kogunevad pikkamisi, jäävad need ka püsima veel tükiks ajaks pärast seda, kui purjetaja enam ei jaksa – elu jooksul jaksatu kehtib ikka. Ning kogukond püüab ka vanu ja väsinud liikmeid ühisel jõul järje peal hoida. Tegude meeleshoidmiseks on väga head sellised koguteosed nagu Tõnu Kann ja Kalev Vilgats Pärnu jahtklubi sünnipäevaks kokku panid. Jäädvustamine ja lugupidamine järgib veel üht jahtklubide kirjutamata seadust: nad kaitsevad enese äraajamise eest ega luba äraaetuid maha lasta.

# UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



Volvo Penta uued 12 kuni 180 hj D seeria mootorid on välja töötatud just purjepaadidele. Kõigile vaikusse kuuluvatele mootoritele on saadaval spetsiaalsed sõukruvid ning lisaseadmed.

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

- Kõrge pöördemoment juba madalatel pööretel muudab manööverdamise lihtsaks.
- Võimas 115 A laadimisvool.
- Energiasäästlik ning vaikne mootor tagab mugavuse.
- Mootoriinfo kuvamise võimalus kaardiplotterile
- Nutikad ning kasutajasõbralikud seadmed
- Lihtne disain garanteerib usaldusväärsuse ja vastupidavuse

LOW EMISSION  
2006  
US EU



D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

**VOLVO  
PENTA**

www.volvopenta.com





# LASTEGA ÜLE ATLANDI

Lapsed tuuakse tihtipeale põhjuseks, miks paljud purjetajad piirduvad koduranna lähedal seilamisega. Aga kas perekond on tõesti vabanduseks ookeani ületamisest loobumiseks? Tutvustame regatil Atlantic Rally for Cruisers stardis olnud peremeeskondade arvamusi.

TEKST LESLIE SCOTT FOTOD ARC

“Inimesed peaksid teadma, et pole midagi, mis takistaks peret üle ookeani seilates kaasa võtmast,” kinnitab Paul Over, Chuck Paine'i disainitud ligi 19-meetrise Whimbrel'i omanik ja kolme lapse isa. “Igav lastel ei hakka – tegelikult nad lausa naudivad meresõitu. Merehaigus ei kimbuta neid rohkem kui teisi. Nad harjuvad päevakavaga. Peate vaid hoolitsemise selle eest, et alus ja varustus oleksid õiged.”

Võib-olla on tal õiguski. Aga kust jookseb vastutuse piir, mille ületamisel seatakse isiklike huvide nimel ohtu oma lähedased?

Nagu pea kõigi seilamist puudutavate riskide puhul, annab siingi vastuse sisetunne, sõltuvalt laevast ja perekonnast. Aga on ka ühiseid jooni, olenemata sellest, kas jaht on suur või väike või kas lapsed on viie- või viieteistkümne-aastaselt. Kõige keerulisem on ehk otsustada, kas lapsed võivad aasta või rohkemgi koolist puududa, ilma et see nende haridusteed, sõprussuhteid ja sotsiaalset arengut mõjutaks. Oma arvamust avaldasid regatil Atlantic Rally for Cruisers (ARC) osalevad peremeeskonnad.

## BLASÉ

Istudes Las Palmase päikeses ja imetledes pilti, mille inglased Emily Machell (13) ja tema vend Olly (10) seinale joonistasid, on õhus tunda mõnusat ootusärevust. Emily ja Olly on juba läbinud nelja ja poole päeva pikkuse mereteekonna Bayonne'ist Kanaaridele koos oma vanemate Pauli ja Fionaga ja neile tundub juba selge olevat, mis neid Atlandil ees ootab.

Igavusest pole juttugi, eriti tänu delfiinidele – “On üsna hirmutav neid ligidalt näha, nad on nii suured,” märgib Emily. Ollyle aga näib, et vastne elustiil on talle nagu loodud. “Siin õpin ma nädalaga palju rohkem kui koolis terve kuuga,” väidab ta.

Juba sestpeale, kui ta lugesi lapsena Sir Francis Chichesteri ja Sir Robin Knox-Johnstoni reisimärkmeid, oli Paul unistanud ümbermaailmareisist. Seetõttu müüski ta 34 aastat hiljem Itchenoris Lõuna-Ingliismaal maha oma Cobra 850 ja ostis Blasé, Dufour 41 Classic purjeka.

Reis ümber maailma näis perereisiks liiga suurejooneline ettevõtmine, aga ARC pakkus ookeaniületuseks oivalise võimaluse. “Me plaanime merel olla üheksa

kuud,” seletab Paul, kes loobus reisi nimel tööst Hamptonsi kinnisvarafirmas. “Olen kuulnud, et aastake mujal võrdub kümne koolipingis veedetud aastaga. Eks me näe, aga ma olen juba avastanud, et nad on päris asjalik meeskond.”

Kodus oleks lastel olnud parajasti eksamite aeg. Vanemate jaoks oli aga oluline, et laste haridus ei peaks seikluse tõttu kannatama. Fiona selgitab, kuidas nad kavatsevad õppetööga järje peal püsida. “Käisime enne lahkumist õpetajatega rääkimas ja nad olid väga vastutulelikud,” räägib ta. “Emily koolist õeldi, et üheksas klass on kordamise aasta. Tal lubati eksamid juba aasta varem välja valida, nii et jõudisime muretseda vajalikud raamatud, mis annaksid talle väikese edumaa ja aitaksid kordamisega pihta hakata. Ka Olly teeb raamatutega tööd.”

Ometi pole oma laste õpetamine alati just lihtne ülesanne.

“Mõnel päeval sujub kõik ladusalt,” räägib Fiona. “Teinekord aga tuleb hirmsasti vaeva näha. Lapsed kipuvad ära kasutama asjaolu, et sinu tähelepanu kuulub ainult neile.”



Blasé'l on ookeani ületamiseks piisavalt meeskonnaliikmeid, kuna pardal on veel kaks täiskasvanut. Ühtlasi saab laeval kasutada kahetunniseid vahiprogramme. Ka lapsed osalevad igapäevases laevajuhtimises, pidades vahiametit iga päev kella 9-st 12-ni. “Minu meelest on oluline, et neilgi oleksid mingid kohustused,” märgib Paul.



## BLUE MARLIN

Mitmest ARC-l osalevast Norra purjekast köidab vist kõige enam tähelepanu Blue Marlin. Põhjuseks pole aga mitte Dehler 41DS-i alus, vaid kuueaastaste kaksikute Hedda ja Maita blondid kiharad.

Kolmeaastasena kavandatud reisi kolmandal kuul on Blue Marlini pardal koos meeskonnaliiget: Hedda ja Maita, nende vanemad Rune ja Idunn Forde, Rune vend Jack ja tema vennapoeg Sondre Helgesen, kes otsustas enne ülikooli astumist aastakese puhata.

Rune oli tahtnud ümber maailma seilata juba viieteistkümnendast eluaastast alates ja hiljem jagas seda lennukut soovi ka Idunn. Kuigi nad ei hiilunud kogemustega – ARC võeti ette pärast ühtainsat suve Norra vetes seilamist – otsustasid nad, et nüüd on aeg oma unistus ellu viia. Naastes on mõlemad vanemad 40ndate alguses – suurepärase vanus uue töökoha otsimiseks –, kaksikutel aga on vahele jäänud vaid algkooli paar esimest aastat ja loodetavasti ei kannata ka nende sotsiaalsed oskused.

Rune tunnistab: “Kaksikutel peaks olema õigus sõpradele ja oma elule – aga siin on tegemist tõesti vanemate egotripiga.”

Tohutut rõhku pööravad Rune ja Idunn turvalisusele. “Plaanime seilata hästi rahulikult, sest meil pole aimugi, milleks meie laev suuteline on,” ütles Rune. “Turvalisus on väga oluline just laste pärast. Me ei lähe Aafrikasse, valisime kõige turvalisema marsruudi kõige turvalisemasse paika. Meil on kogemusi napilt, aga kõik tundub olevat korras – vähemasti oleme juba siiani jõudnud.”

Koduõpe on Norras üsna tavaline ja seetõttu polnud Runel ja Idunnil kuigi keeruline kaksikuid harilikust koolist priiks jätta. Mõlemad vanemad usuvad kindlalt, et Heddat ja Maitat ootab ees hulk kasulikke kogemusi teiste kultuuride, usundite ja tavade, aga Idunn oli pisut mures tüdrukute sotsiaalse arengu pärast.

“Nad on väga rahul ka üksteise seltsiga ega külasta kuigi tihti teistel paatidel sõitvaid lapsi. Koolis saame nad üksteisest lahutada, aga siin on see võimatu. Ma ei taha mõeldagi sellele, kuidas neid koju jõudes teineteisest eraldame – selleks ajaks on see nende jaoks veelgi raskem.”



**OCEAN STRIDER**

Üks kulunumaid nõuandeid, mida ARC meeskondadega vesteldes olen kuulnud, on plaanide tegemisega mitte kiirustada. Kogenud seilajad Joseph ja Kim Sage võtsid seda nõu kahtlemata kuulda, alustades reisiplane juba kaheksa aastat tagasi. Põhjendus: regatt pidi tähistama mõlema 40. sünnipäeva.

Teeleasumine Moody 44 Ocean Strideriga, pardal Matthew (14), Elizabeth (11) ja Victoria (9), tähendas Kimi unistuste täitumist. “Ma olen alati tahtnud üle Atlandi seilata,” selgitab ta. “ARC näis selleks üsna hea viis, eriti koos lastega. See lisab teatud kindlustunnet ning on samas ka lõbus ja seltskondlik.”

Sage’ide perekonnal oli aega vähe. Kim, firma NHS transpordi- ja turvaulem ning tema raamatupidajast abikaasa Joseph olid mõlemad võtnud neli kuud palgata puhkust ja plaaninud sellest kolm kuud veeta Kariibi merel seilates. Laeva kavatsesid nad reisi lõpul jätta Briti Neitsisaartele, kust see hiljem koju saadetakse.

Kuna lapsed peavad pärast aastast akadeemilist vaheaega kooli naasma, peetakse koolidega tihedat sidet. Laeval jälgitakse hoolikalt õppekava ja vahetatakse laste edusammude kontrollimiseks koolidega korrapäraselt e-kirju. Matthew’l lubati alustada matemaatika ja loodusteaduste eksamitega juba aasta varem, aganagu enamikul

perepaatidest, ei kulge õpingud just alati sujuvalt. Kirjeldades igapäevast kahetunnist õppeaega, viskab Kim nalja: “Meil on väga range programm – millest meil sel nädalal ei õnnestunud sugugi kinni pidada.”

Pikkadel merereisidel muretsevad vanemad tihti, et lastel võib väga igav hakata. Teekonnal Las Palmasesse oligi Victoria igavust kurtnud, aga Kim leidis lahenduse: “Selgitasin talle kogu aeg, mida me teeme. Siis sai asi korda – edaspidi huvitas teda vaid purjeka kiirus.”

Josephi meelest mõjub seiklus lastele, eriti just Matthew’le, kes pidas reisi kestel samuti vahikordi, igati positiivselt. “Siin omandatud kogemused on hindamatud,” arvab ta. “Kui nad koolis teistest maha jäävad, võtame neile eraõpetajad. Lisatundide ja õpetaja jagamatu tähelepanu abil ei tohiks meil probleeme tekkida.” Kim lisab: “Merel kasvavad nad kahtlemata kiiremini suureks.. Nad peavad palju rohkem ise hakkama saama.”

Kõige üllatavam hetk on aga see, kui hästi lapsed pardal omavahel läbi saavad. “Laeval mängivad nad nii ilusti,” imestab Joseph. “Kodus on nad sootuks erinevad.”

vaja midagi teha ja vahel lihtsalt pole võimalik laste seltsis aega veeta, kuigi tahaks. Koshlongil seilav Sue nimetab purjekat oma neljandaks lapseks – ja just sellepärast ongi meeskonda tarvis mõnd lisaliiget.”

Kuna täiskasvanuid on piisavalt, saab Tissy rahumeeli keskenduda lastega töötamisele, määrates üsnagi rangelt kahe- ja pooltunnise õppeaja sadamas seistes kuluvateks päevadeks ja kuni kolmetunnise koolipäeva purjetamise päevadeks. “Kaks ja pool tundi võrdub viie koolitunniga,” väidab ta. “Klassis saad igale lapsele pühenduda kõige rohkem viis minutit, see on kohutav. Aga siinses keskkonnas on mul nende jaoks aega just nii palju, kui nad vajavad.”

**WILD ALLIANCE**

“Lapsed armastavad seda alust – nende meelest on tegemist mereröövilaevaga,” naerab Jon Taylor, Wild Alliance’i omanik. Eksida on lihtne – teravaninaline ja umbreelinguforma Formosa 51, mille kere matkib Newfoundlandi kalapaate, näib palju vanemana kui väljalaskeasta 1979 oletada lubaks. Kõrge õhutakistus ja väike purjepind ei võimalda tuule toel just kihutada, aga nagu Jon ütleb: “Selleks reisiks on see alus nagu loodud – seilab kenasti ka ilma tuuleta ja mahutab palju lapsi.”

Wild Alliance’i pardal on neli last vanuses kahest üheksani, ja viis täiskasvanut, mistõttu ruumi on vaja palju.

Laste koolitööd puudutavad probleemid lahendas Jon nii, et võttis ühe meeskonnaliikmena kaasa õpetaja. Tissy (26) plaanis minna reisima pärast kaht aastat Norfolki algkoolis ja seetõttu näis ARC suurepärase võimalusena. Jon, peakokast ettevõtja, selgitab: “See sobib meile suurepäraselt – ma kardan, et vanemate käe all ei õpiks lapsed nii usinalt.”

Ei teagi, kas asi on õpetaja pidevas kohalolekus või milleski muus, aga kodusadamast Doverist alanud reis on lapsi juba

veidi muutnud. “Nad on saanud täiskasvanumaks, mida ma ei oleks osanud oodagi,” rääkis Jon. “Ma arvan, et see tuleb sellest, et nad on täiskasvanute seltsis ja vingumisel pole erilist mõtet. Me ei pea neid isegi ära ostma, nagu kodus.”

Wild Alliance’i meeskond koosneb kahest perekonnast. Jon ja tema naine Vin võtsid kaasa oma kolm last, Joe (9), Willi (7) ja Nancy (2). Kate Miller ja tema poeg, Joe parim sõber Gabriel (9), on teine perekond. Nimekirja mahtusid veel Tissy ja Joni sõber Steve.

Viv selgitab: “Nancy jaoks on meresõit raske ja meil pidi olema keegi, kes saaks tal kogu aeg silma peal hoida. Laevas on alati

**COCONUT**

Lesley ja Trond Asdam lahkusid Norrast juulis koos laste Camilla (9) ja Coliniga (6), et alustada lõpuni planeerimata seiklust, mis pidi nad viima Vaiksele ookeanile ja Austraaliasse. “Tahtsime teha seda nüüd, enne kui lastest saavad teismelised ja neil on omad sõbrad, ettevõtmised ja seltsielu, mis neid kodus kinni hoiavad,” ütleb Lesley, lõuna-aafriklasest Norra kooliõpetaja. “Meie meelest oli vahva mõte viia lapsed paikadesse, mida olime ise reisides näinud.”

Mõlemad vanemad loobusid oma töökohtadest, ja sissetuleku kindlustamiseks maja üürile andnud, võivad nad kolmeaastasena kavandatud reisel endale paindlikku ajakava lubada.

“On veel teisigi jahte, mis sõidavad Panama kaudu,” viitab Lesley. “Tõenäoliselt seilame nende järel ja laseme laeva hiljem Austraaliast koju saata. Me ei taha lapsi Lähis-Itta viia ja Lõuna-Aafrika kaudu minemine nõuaks veel poolteist aastat.”

Norra paindliku haridussüsteemi ja Leslie õpetajakutse toel plaanisid nad igaks hommikuks kahetunnise õppetöö. Kogemused aga näitavad, et nagu muudegi

heade kavatsuste puhul, ei õnnestu see sugugi alati. Camilla: “Tunnid pardal on normaalsed. Emal lähevad need mõnikord meelet – ja see on lahe.”

Ka mängimisaeg on reguleeritud, kuna nende Contest 41 Coconuti pardal on kuus inimest. Kumbki lastest tohtis reisile võtta karbi mänguasjadega ja seegi seab oma piirid. “Pärast mängimist peame asjad karpi tagasi panema,” toriseb Camilla.

St. Luciasse saabudes ütleb Leslie: “Lastel polnud viga midagi – paar viimast päeva oli hullumaja. Maa hakkas silmapiiril paistma ja Colin muudkui küsis: “Kas oleme juba kohal? Kui kaua veel?” Tunnid jäid halva ilma tõttu suuremalt jaolt ära. Alguses oli kõik kombes, aga siis hakkas nii koledasti lainetama, et pidime lausa kusagilt kinni hoidma.”

Katkendlikule õppetööle vaatamata õpivad lapsed reisides palju. Osa perepaate kasutab suhtluseks raadiovõrku, seletab Leslie. “Muudkui kuuled nende suust: “Õelge oma koordinaadid!” Nad on ju kõigest lapsed. “Kas teil on lendkalu pardal?” Üks laps Wild Alliance’i pardal hakkas koguni arvama, et pärast iga lauset tulebki öelda “side lõpp!”



“ÜKS LAPS LAEVAS HAKKAS KOGUNI ARVAMA, ET PÄRAST IGA LAUSET TULEBKI ÖELDA “SIDE LÖPP!”

**KOSHLONG**

“Kui Atlandi ookeani annaks kuidagi kokku pigistada, oleks sellest palju abi,” ütles Dan Gandy Koshlongi saabumisel St. Luciasse. Dan ja tema naine on otsustanud seilata oma Adams 45-1 ilma lisameeskonnata ja see on karm, kuigi meeldiv kogemus. “Pere seisukohast oli see suurepärase reis, ehkki kahe nädala võrra liiga pikk. Pardal olime ainult mina, Sue ja meie kolm last,” seletab Dan. “Kõigepealt seilasime kolm tundi, siis puhkasime teist samapalju. Lisage sinna veel pereelu, koolitööd ja söögitegemine – see on tappev.”

Dan ja Sue ning nende lapsed Emma (11), Rachel (9) ja Chloe (7) asusid oma kodust Torontost teele juunis, seilates läbi Suure järvistu St. Lawrence’isse, enne kui Dan ja mõned tema sõbrad Assooride kaudu Kanaaridele suundusid. “Nii ei pidanud me ootama orkaaniperioodi lõppemist ja lume tulekut,” seletab Dan.

Plaaninud seilata kuni kaks aastat, otsustasid Gandyd liituda ARCiga, et kohutada ka teiste peredega. “Mulle meeldis mõte ookeani ületamisest, teades, et seal on palju teisigi inimesi, ja lastel on samuti väga tore – oleme kohtunud seitsme või kaheksa teise meeskonnaga ja moodustanud omamoodi

kamba. Vahel on mõnus lapsi mõneks ajaks vahetada – nemad võtavad meie omad pardale ja saavad mõned enda omadest meie juurde. Lapsed tutvuvad erinevate õpetajatega ja me ei pea ise kogu aeg pingutama.”

Kui Danilt küsida, millist nõu annaks ta teistele peredele, sõnab ta: “Kindel tegevuskava on väga tähtis nii lastele kui täiskasvanutele. Laske lastel täita omaenese logiraamatuid, määrata endale tööaegu – noh, sedasorti asjad. Oma ajakava koostades leiad alati midagi, mida oodata. Meilgi oli igav, mitte ainult lastel. Aga see tuleb välja kannatada, et niikaugele jõuda.” Dan nõudis, et ka nooremad tüdrukud osalesid vahikordades. “Panin äratuskella kümnele minutile ja lapsed pidid seisma tekil ja ringi vaatama,” selgitab ta.

“Ma pole tegelikult kunagi unistanud ookeani ületamisest, vaid pigem niisama seilamisest – aga vahel jäävad ookeanid teele ette,” mõtiskleb Dan. “Aga reis on olnud lihtsalt imeline. Mul oli üsna harilik 60-tunnise töönädalaga amet ja ma dieti ei näinudki oma lapsi – me ei saanud korralikult koos aega veeta. Nüüd on meil võimalik omavahel mõnusalt vestelda. Aeg lendab – sellest tuleb lihtsalt kinni haarata.”



# KERI SAAR JA TULETORN

Pangli saarest kuus kilomeetrit põhja pool asub Eesti põhjapoolseim punkt – tilluke Keri saar, mille saab täismees pikuti läbi käia viiesaja, laiuti saja sammuga.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD KERI SELTS

Kagu-loode suunalise Keri saare pindmine kiht koosneb munakividest ja sõmerjast kruusast. Idas ja kagus helendab pisut liivast randa. Murukamarat leidub majaka juures, siin-seal on pisikesi rannaniidulappe. Ümber saare on meri suurtest ja väikestest rändrahnudest suisa üle külvatud. Kagus ulatub merre Kagu- ehk Kuivasäär, mis viimastel aastatel on suurema osa ajast vee all. Vastassuunas sirutub Loetsäär.

Mida ütleb Keri nimi? Esiteks on tegemist lühenenud mugandiga rootsikeelsest

Kokskärist. Seejuures tähendab „skär” kari. Mis aga on „kok”? Avaldatakse arvamust, nagu oleks see tulnud sõnast „kogg”, see on koge, vanaaegne kaubalaev. Kuid 17. sajandil esinesid nimevormid Kougschär ja Kaugschär. Kas pole hoopis tegemist kaugel asuva skääriga, kaugekariga? Huvitav on 18. sajandi lõpul kirja pandud nimekuju Kärimaa. Kuid eks ole ka tillukest Pandju saart Tallinna lahes kutsutud Pandju maaks. Pisikesel Eestimaal on ju iga oja jõgi ja iga kühm mägi, olgu siis ka paras põlletais kivist ja kruusast karihakatust maa...

## KERI TULETORN – VANIM SOOME LAHES

Varajasim Keri kirjeldus kannab aastaarvu 1623 ja pärineb hollandlase Julius Blaeui meresõiduraamatust: „väike paljas leetseljak, keskel meremärk.” Paarkümmend aastat hiljem on meremärki nimetatud paagiks ehk tornitaoliseks rajatiseks. Kas mainitud paagi otsas juba siis tuli oli, pole dokumentaalselt tõestatav. Küll aga on seda väitnud vanad randlased, kelleni on kandunud esisade jutud.

Arvatavasti kahjustati Keri paaki Põhjasõja ajal, sest miks muidu pidi Peeter I andma 1718. aastal korralduse püstitada saarele „kivitulp kõrgusega 30-50 jalga ning selle otsa teha pimedal ajal tuli”. Aasta hiljem oli majakas valmis. Tõenäoliselt põletati ehituseks vajalikku lupja sealsamas, hiljem on üht Keri neemedest hüütud Lubjaahjusääreks. Varsti rajati kivitumbale puidust tuletorn. 1803. aastal asendati amortiseerunud puitmajakas uuega ja selle otsa paigutati vaskreflektoritega varustatud õlilambid. Seni oli kasutatud raudkorvis põlevat lõket. Ent ka see ehitis kõdunes ning 1858. aastal hakkas vana kivitorn kandma raudmajakat, mis püsib tänapäevani.

Peeter I käsul 1719. aastal ehitatud Keri majakat loetakse Soome lahe vanimaks tuletorniks ja see on muinsuskaitse all.

## GAASIMAARDLA SAAREL

Kuni 1902. aastani said majakavaht ja tema pere joogivett madalast kaevust. Vesi oli soolaka maitsega ning seetõttu otsustati rajada puurkaev. Kuid puuraugust hakkas äkki vee asemel tulema hoopis gaasi. Asuti puurima uut kaevu, aga nüüd purskus gaasijuga üpris tugeva jõuga, kiskudes puuraugust kaasa kive, savisegust vett ja liiva. Keegi tõmbas tikust tuld ja korraga lahvas üle 8 meetri kõrgune leek nagu põletist.

1906. aastal otsustati gaasi otstarbekalt kasutama hakata. Puurauk varustati ventiili ja torustikuga. Nii said valgust majakas, tuletornivahi korter ja kõrvalruumid. Seati üles

esimene looduslikul gaasil töötav pliit Eestis. Tõenäoliselt oli Keri majakas tollal ainus selletaolise valgustusüsteemiga kogu maailmas.

1912. aastal hakkas gaas tujutsema: oli üksikuid tugevaid purskeid, gaasisurve tõusis. Puuraugust paiskus liivajuga, mis söi läbi torud ja ventiiliputka katuse. Viimased kolm nädalat möirgas gaasisammas nii, et seda oli kuulda mööduvatel laevadel. Ülespaiskunud kivid langesid 32 meetri kõrgusele majakakatusse. Aeg-ajalt värises kogu saar. Ühe tugeva allmaatõuke järel lakkas gaasivool. Viie aasta jooksul oli inimene kasutanud Keril ligi miljon kuupmeetrit maagaasi. Veel hiljemgi on saare lähedal täheldatud gaasi väljavoolu – veepinnale tuleb mulle. Ometi pole metaani hulk enam küllaldane majaka valgustamiseks.

## TÄNANE KERI

Aastal 2002 lahkus Kerilt majakavaht, viimane püsiasiukas. Praegu töötab tuletorn automaatrežiimil, energiaallikateks on tuulegeneraator ja päikesepatareid.

Kuigi siiani toimiv ligi kolmesajaaastane majakas kuulub UNESCO maailma kultuuripärandi saja haruldasema tuletorni hulka,

ootab kokkuvarisenud küljega muinsusväärne ehitus juba aastaid ennistajaid.

2006. aasta kevadest toimetab saarel mittetulundusühing Keri Selts, mille eesmärgiks on saare tutvustamine ja hoidmine. Keril on kavas taastada sealne majakas ja muud vanad hooned. Lisaks tahetakse seal korraldada merelaagreid noortele ja mere- teemalisi seminare täiskasvanutele.

Majaka renoveerimine läheks Keri Seltsi juhatuse liikme Peep Rada sõnul maksma 10 kuni 20 miljonit krooni ja pisikesel MTÜ-l mõistagi sellist raha ei ole. Seetõttu on küsitud koostöös Eestimaa Looduse Fondi ja soomlastega toetust INTERREG III programmilt. Paraku projekt vanadele Läänemere - äärsetele majakatele ja merekindlustele uue kasutuse leidmiseks, mis hõlmas ka Keri tuletorni, ELilt toetust ei leidnud. Nüüd otsitakse uusi rahastamisvõimalusi, sest kuigi 1990. või 91. aastal kokkuvarisenud seinaga majakat on konserveeritud: pragusid parandatud ja vitsad aialivajumise vältimiseks peale tõmmatud, võib ta Rada hinnangul ikkagi ühel hetkel kokku vajuda, kui midagi ette ei võeta.

Õnneks on tuletorni juurde kuuluvad hooned paremas seisukorras ja ei vaja nii

suurt investeringut. Siiani toimiva elektrisüsteemiga majakavahi maja sai eelmisel aastal uue katuse ja saun vähem tuleohtliku kerise. Nüüd on nelja korteriga hoone aastaringelt elamiseks sobilik ning Peep Rada sõnul lähebki arvatavasti üks inimene selleks talveks saarele elama. Vabatahtlike saarevahtide hoidmine saarel, et asjad seal käest ära ei läheks, on eriti oluline suvel kui palju rahvast liikvel. Rada räägib, et sel suvel oli pidevalt keegi saarel, kes võttis külalisi vastu ja juhatas neid seal.

Külalisi aga satub saarele ikka aeg-ajalt. Juba kaks aastat on Kerit külastanud raadioamatööride ekspeditsioon eesmärgiga võita sellealane üle 3000 osalejaga ülemaailmne võistlus. Viie päevaga saare antennide metsaks muutunud võistkond, kelle eestvedajaks oli Tõnno Vähk, vaatamata esialgsele võidurõõmule Rada sõnul punktide hilisemal ülelugemisel siiski esimest kohta ei saavutanud ja eeldatavasti võib mehi saarele oodata ka järgmisel aastal.

Oktoobrikuu alguses aga toimus Keril lastelaager, mille käigus 20 kaheksa kuni kaheksateist aastast kooliõpilast said nädalavahetuse jooksul saareeluga tutvuda. ☑





# PARDIJAHIL PAATI PROOVIMAS

Tuntud saatejuhi Hannes Vörno rohkete harrastuste hulka kuuluvad ka paadisõit ja jahipidamine. Navigaator püüdis need kaks hobi ühendada ning kutsus Vörno kõvapõhjalise kummipaadiga ehk RIBiga Zodiac Pro 15 pardijahile Haapsalu ja Hiiumaa vahele Rukkirahu saarele, mida tuntakse kui veelindude kogunemiskohta. Saadud muljetest räägib mees ise.







TEKST HANNES VÖRNO FOTOD RENÉ VELLI

Üks selgepiirilisemaid erinevusi põlvkondade vahel on suhe veesõidukitega. Ei ole see noorus lausa nii hukas, et arvab piima tulevat kombinaadist ning raha seina seest masinast, küll aga on paadiomanikuks olemisel praegu hoopis teistsugune tähendus kui mitmekümne aasta eest. Väljend “paadiga Rootsi” tähendab vanaisale üht, pojale teist ning pojapojale hoopis kolmandat.

Ometi usun ma, et neid vanamoelisi paate, mida ma nägin lapsena ja mida praegugi meie vetel kohata võib, näeme veel kümne aasta pärast. Räägin nendest niiõelda vana kooli meeste truudest paatidest, millega nädalavahetustel kalal käiakse. Möistagi aitab sellel museoloogilisel pildil muutumatu püsida ka rahanappus, aga äkki need mehed ei tahagi teistsugust paati? Nii nagu osa tegelasi näib paati vajavat vaid selleks, et sadamas kiiguks miski, millel, valge pintsak seljas, plikadele pikka jooki pakkuda.

Kui vaadata, millise pidurdamatu hooga kasvab Maarjamaal motohuviliste hulk, võib tõdeda, et tsikli ostmise on lihtne. Oled kas bike'i-meess, chopper'i-meess, krossimees või enduro-sõitja. Sealt algab tutvusringkond, elustiili kujunemine ning vastavalt võimalustele ja vahenditele oma hobisse panustamine. Paadivärk on aga keeruline või vähemasti keerulisem, tundub mulle.

Minu paadihimu käib kallal hooti. Nagu tervislikult toitev inimene tunneb vahel karjuvat vajadust praetud singi ja ehtsa võiga võileiva järgi, kisub mu süda kokku, kui iga päev kesklinnast koju Viimsisse sõites Pirita jõe sillalt jahtklubi kai juures seisvaid purjekaid või teispoole silda treileritel seisvaid mootorpaate näen.

Igatsen endalegi paati, aga himud on inimesel ikka suuremad kui võimalused. Ei, ma ei himusta midagi sellist, mis laseks himudel tõelistena paista ja suurtena särada. Aga tahaks ju maksimumi. Sooviks plekksiledal veel lindre uurida ja kõvade lainetega kangutada, tahaks hääletult kaldaroogu libiseda ja jahti pidada. Sooviks tiigipuust laual kaarti uurida ja järgmise randumiskoha selle järgi paika panna, kus kõige ilusamad plikad.

Seetõttu tahangi esmalt selgusele jõuda, millised mu himud on. Minu esivanemad ja kogu suguselts on maainimesed, see tähendab maa inimesed. Pole mul peale tädimehed ning onu, kes merekoolis õppinud, ainsatki meremeest, kalurit või muidu paadimeest. Väikelaevajuhi tunnistus, mida uhkusega rahakoti vahel kannan, on mu sõgüvõsas seega vaat et uue ajastu algus, kui suurstada ja nina püsti ajada.

#### PÄEVASE ETTETEATAMISEGA PARDIJAHILE

Olen saanud merelolemise mõnu tunda nii Tallinna lähel purjetades kui ka kaatriga Põhjamerel seigeldes. Olen käinud

Lappajaga võrgul ning kiire mootorpaadiga Emajõel. Austan merd ja suhtun temasse aukartusega hoolimata tema enamasti rahulikust ilmast, ent paratamatult poeb pisike kurat hinge, kui mängu tulevad kihutekitavad hobujõud ja kümned sõlmed ning tekib tahtmine anda nähtusele nimega risk küünarnukiga üks müks ribidesse.

Seega ei pannud Navigaatori ettepanek ning Tõnu Kirsi kutse veelinnujahile mind korrakski kõhklema. Siinkohal ei saa märkimata jätta, et kui jahijumalanna Diana on ömmelnud kas või üheainsa õnnesärgi, ripub see Tõnu jahikaaslaste meelest just tema garderoobis, krae ja mansetid kenasti tärgetatud, et Tõnu metsa minnes selle kohe ülle haarata saaks.

Jõudsin eelmisel päeval kokku lepitud paika paarkümmend minutit varem. Kohe pärast mind, samuti enam kui veerand tundi kokkulepitust varem, saabus profipiltnik René Velli. Kümme minutit oli varuks jätnud ka Tõnu ning see töötas head päeva. Ma ei suuda isegi kirjeldada, mis tunne mind valdab, kui keegi seltskonnast jahile või kalale väljasõiduga kas või minuti hiljaks jääb. Haakisime Balti Merekaatrite juures RIBi autole sappa ja startisime täpselt kokkulepitud kellaajal Haapsalu poole.

#### KOLM MEEST KÜMMEL KOHAL

Seaduspäraseks veelinnujahiks vajalikud formaalsused õiendanud ja dokumendid korda saanud, suundusime sadamasse.

MOOTORI JÕUDU OLI TÕEPOOLEST TUNDA. EI MINGIT HOOKOGUMISE MÖIRGAVAT URINAT ENNE LIIKVELESAAMIST; TÄISKÄIK PUURIS NAGU HEA TERAGA PUUR PEHMESSE PUITU NING PRESSIS OMA ENESEKINDLA JA JÕULISE MINEKUGA MERESÕITJATE SILMANURKA ESIMISE KIIRUSEPISARA.

Ehkki ausalt öeldes on kurb nimetada sadamaks seda tondilossi, kus ometi alles mõni suvi tagasi töötas kuurortlinna vaieldamatult ühe parema restoraniga jahtklubi ning sagisid rõõmsad inimesed.

Aga mitte inimlikus ihnuses ja isiksutevahelises ihumises kannatavast Haapsalu jahtsadamast pole see lugu. Meie siht oli pidada veelinnujahti ja proovida paati ning sestap oli hea seegi, et saime paadi vette lasta ja varustuse kailt paati kanda. Kola meil palju polnudki: kaks jahipüssi, padrunikott, kolm paari kummipükse, René fotokaamera, peibutuspardid ja toidumoon.





Sellegipoolest oli paadipõhi kola täis ning kuulnud Tõnult, et paadi tehniliste andmete järgi võib Zodiac Pro 15 peale võtta kümnekond inimest, sain aru, et midagi põuemahtuvast rahakotist suuremat pole sellise hulga reisijatega ilmselt võimalik kaasa võtta.

Esimene meeldiv avastus oli, et see paat ei hakka kõikumama, kui inimesed pardal ringi sagivad. Ju tajus seda ka René, kes enne paatiistumist oma hapnikuna vajaliku fototehnika turvalisuse pärast muretseda võis.

Kuigi paadi konstruktsioon ja disain vihjasid, et kõige mugavam oleks kolmest pardalolijast kaks rooli ja kolmas paadi keskele paadijuhist ettepoole sättida, soovitas Tõnu Renél koos oma kaamerakotiga ahtrisse kobida, kuna vaatamata imelisele sügisilmale ajavat sõidu ajal tekkiv tuul ja veepritsmed ta nagu nii õige pea rahulikumat kohta otsima.

#### SINI-MUST-VALGE MERESÕIT

Kui nimetada mootorit liikumapanevaks jõuks, siis tunnistan julgelt, et jõudu oli tõepoolest tunda ning see pani paadi ka lobedalt liikuma. Ei mingit hookogumise mõirgavat urinat enne liikvelesaamist; täiskäik puuris nagu hea teraga puur pehmesse puitu ning pressis oma enesekindla ja jõulise minekuga meresõitjate silmanurka esimese kiirusepisara.

Umbes vedruvoodiotsa kõrguse lainega ei olnud meie

MEELDIV AVASTUS OLII, ET SEE PAAT EI HAKKA KÕIKUMA, KUI INIMESED PARDAL RINGI SAGIVAD. JU TAJUS SEDA KA FOTOGRAAF RENÉ, KES ENNE PAATIISTUMIST OMA HAPNIKUNA VAJALIKU FOTOTEHNIKA TURVALISUSE PÄRAST MURETSEDA VÕIS.

kummist vööga plastkamraadil midagi arutada ning nagu hea heitja käest lendu lastud vasar lendasime 40-sõlmese kiirusega üle laineharjade Rohuküla-Heltermaa laevatee suunas.

Päike säras ning kõiges oli erutavalt palju sini-must-valget. Valged laineharjad ja pilveräbalad. Sinine taevas, sügavsinine meri ja vettligi mustad linnuparved, mis oma lennusuunaga ilmakaartest aimu andsid. Lendasid nii haned, pardid kui teisedki linnud, ja nende kaeblik kääksumine sügistaeva päikesehelgis meenutas vana talutare sahvriust, mida laisad talgulised ja sulased söögiaegade vahel linnupetet võtmas käies hiirvaikselt, ent ometi kääksudes sulgevad.

Lausa legendaarselt hästi laevatatavad Lääne-Eesti rannikuveed ja madalike püünisvõrk Rukkirahu ümber sundis





LENDASID NII HANED, PARDID KUI TEISEDKI LINNUD, JA NENDE KAEBLIK KÄÄKSUMINE SÜGISTAEVA PÄIKESE-HELGIS MEENUTAS VANA TALUTARE SAHVRIUST, MIDA LAISAD TALGULISED JA SULASED SÖOGIAEGADE VAHEL LINNUPETET VÕTMAS KÄIES HIIRVAIKSELT, ENT OMETI KÄÄKSUDES SULGEVAD.

meidki valvele. Vaevu vööni ulatuvas vees võinuks RIBiga veel üsna uljalt liikuda, ent pagan teab mitmendast jääajast või kust iganes pärandiks saadud kivikülv sundis meid saabastest kummipükstesse pugema ning Delta Force'i dessanti meenutava kartmatusega üle kummipontooni merre libisema.

Laveerisime suurte ja väiksemate kivijurakate vahelt kaldani, kus linnuparved siit ja sealt laisalt, ent ärevust varjamata vaid selleks lendu tõusid, et veidi eemal taas maanduda. Oli aimata, et me keegi ei soovinud sel hetkel olla kusagil mujal, ka René, kes rõõmsameelse urbanistina arvas, et fotograaf saab teha oma tööd ja häid pilte ka mugavamalt kui munadeni vees kahlates. Lisades, et Rukkirahu maastik, oktoobrivalgus ning suure maalri kammitsemata

emotsioonidega pillatud koloriit loovad tunde, mida kirjeldavad ehk Priit Vesilinnu fotosedooivid ajakirjas National Geographic.

#### PARTIDETA PARDIJAHT

Kui prääksatavad sinikaelad vaat et otse me jalge ees madalast roost ja lodust lendu tõusid, panime oma sileraudsed haavlipüssid kokku ja torkasime padrunid rauda. Paat jäi kaldast kümnekonna meetri kaugusele, liivasele rannale siia-sinna hajali elama asunud suurte kivimürakate vahele ankrusse. Ilm oli imeline ehk linnujahiks kehvake, kuna avamerel polnud midagi, mis suutnuks sulelisi kuivale maale ajada.

Nõnda me siis kõndisime: mina koos Tõnuga, fotograaf René natuke ees- või tagapool innukalt klõpsutamas ja "torusid" vahetamas. Peagi tegime uue plaani, mille järgi Tõnu jäi saarekese ühte ja mina teise otsa, kuna oli näha, et meie kohalolek ja relvarauad olid paljunäinud rannalinnudki ähmi ajanud.

Kuid veelindude kokkutulekukoht näis sel päeval olevat vaid kolme inimese jalgealuseks. Ei Tõnu peibutuspardid ega kahe peibutusvile prääksatused suutnud parte-hanesid tagasi meelitada.

Nautisime ilma ja päev veeres. Tegime võileiba ning kinnitasime keha. Pakkisime püssid kotti. Ja nagu oodata oli, lendas just siis otsekui keskmist näppu näidates parajal kõrgusel otse üle meie peade mitu ilusat metspartit. Soovisime neile mõnusat lendu ja kaunist talvepuhkust ning sikutasime oma paadi

#### Tõnu Kirs, Balti Merekaatrite AS juhatuse esimees:

Kui seekordse Navigaatori paaditest päevakorda tuli ja toimeetus valis testitavaks Zodiac PRO15, mõtlesin ma pikalt: kas test peaks keskenduma kaatrile või pigem selle mootorile? Dilemmal on kaks põhjust.

Esiteks on PRO15 väga, väga heade sõiduomadustega. Muuseas: head sõiduomadused pärinevad Zodiaci profipoolelt – nimelt jagab PRO15 keredisaini mudeliga MilPro 650SRR. Sellele viitab ka muljetavaldav 24-kraadine põhjanurk.

Ühtlasi on paat oluliselt mugavam ja merekindlam kui tema väikesed sugulased PRO7 ja PRO12; esimesest on Navigaator juba varem kirjutanud (Artur Talviku paaditest Navigaatoris 4/2006). PRO15 on päris suur ja seetõttu ka eelmainitustest avaram. Ja nagu kõik teavad, ei ole paadis kunagi liiga palju ruumi, mistõttu on iga lisasentimeeter teretulnud.

Teiseks, Mercury 135 Verado (testipaati liigutas küll Mariner 135 Verado, kuid Mercury Marine otsusega on põhjamaades Marineri müük lõpetatud ja pakutakse ainult Mercury mootoreid) on lausa fantastilise dünaamikaga päramootor! Ma ei ole kohanud ühtegi teist päramootorit, mille oleks selline pöördemoment, mis kaatri hetkega veest välja viskaks. Kui vanemad neljataktilised olid tuiamad ja kogusid pööreid laisalt, siis Verado teeb ka vihasematele kahetaktiistele silmad ette: pöördetõuge on muljetavaldav ja kütusekulu tänu kompressorile mõistlik. Seejuures on Mercury Verado-seeria ainus ülelaadimisega päramootor turul.

Igatahes on paadi ja mootori kooslus muljetavaldav ja ma ei suutnudki ära otsustada, kumb neist rohkem tähelepanu vääriks.

Üks on aga kindel – ühegi teise kaatriga ei ole võimalik olla veepinnale nii lähedal ja sellest hoolimata end turvaliselt tunda. RIBi (Rigid Inflatable Boat ehk kõvapõhjaline kummipaati) ümberajamiseks tuleb ilmselt läbida eriväljaõpe, sest vaatamata minu aastatepikkustele ponnistustele ei ole mul seni ühtegi RIBi õnnestunud kummuli keerata. Ja pontoon kaitseb sõitjaid lainete ning pritsmete eest märksa paremini kui tavalise plastikpaadi parras.

Ohutus on üldse üks RIBi põhilisi väärtusi – stabiilsusest oli juba juttu, aga kui teil peaks mingitel segastel asjaoludel õnnestuma paadi põhja auk sõita, siis tänu pontoonidele paat ikkagi ei upu. Olen ise Pirita sadamas näinud RIBi, mis oli ääreni vett täis, kuid püsis siiski pinnal ja sellega sai oma mootori jõul isegi veel kai äärest slipini sõita.

RIBiga sadamas manööverdamine on samuti muretu – teiste paatide vahele pugemiseks pole vaja ei vandreid ega pea mõnd naabrit riivates ülearu punastada – kummipontoon kaitseb nii teid kui ka ümbritsevad veesõidukeid.

Kui PRO15 mõne aja eest turule tuli, saatis Zodiac kõikidele maaletoojatele märgukirja, kus rõhutati, et olgugi kaatril lubatud kuni 150-hobujõuline päramootor, soovitsid nemad maksimaalselt 115 "hobust" – suurema mootori kasutamine eeldavat juba väga kogenud kiprit. Mõtlesime seda kirja lugedes meiegi, mida oma paadile külge riputada: ühtpidi tehas hoiatas liigse võimsuse eest, teisipidi lõi meis lõkkele eneseuhkus – ega me siis mingid kogenematud maarotid ei ole! Lõpuks otsustasime kompromissi kasuks ja valisime 135-hobujõulise Verado.

Tulemus on nauditav ja üldse mitte hirmus: 135 hobujõudu annavad PRO15-le äärmiselt sportliku olemuse. Ja see võimsus, mille eest meid hoiatati, tundub PRO15-le just paras olevat. Hetkekski ei teki tunnet, et rammust jääb vajaka ja *over-power'i* kahtlused ka ei ringle. Peaks vist veelkord kompressorit kiitma: selline kiirendus toob mõnumuige iga tehnikahuvilise näole.

RIBI ÜMBERAJAMISEKS TULEB ILMSLT LÄBIDA ERIVÄLJAÕPE.







TULEB KIITA RIB'I OMADUSE EEST, MIDA TEISTEL PAATIDEL POLE. VINNASIME END RINNUNI ULATUVAST VEEST VAEVATA ÜLE KUMMIPONTOONI PAATI NING PAAT EI KÕIKUNUD PÕRMUGI.

vabasse vette tagasi.

Taas tuleb kiita RIBi omaduse eest, mida teistel paatidel pole. Vinnasime end rinnuni ulatuvast veest vaevata üle kummipontooni paati ning paat ei kõikunud põrmugi.

Tea nüüd täpselt, kus, millal ja milleks on RIB ilmselt parim võimalik variant. Sõjaväelisi harjutusi planeerides ja neid läbi viies. Kiiret sekkumist nõudvaid olukordi lahendama kutsutud kergvarustuses meeste kaldaletoiemamiseks. Arvestades hädavajaduse puudumist vendrite järele seaduskuulekust kontrollima seatud ametnike pardassesõiduks ilma, et teise paadimehe vara kaubanduslikku väärtust rikutaks.

Ja kui oma paadihale alla anda, siis just selle RIBiga võtaksin ette paarinädalase jõesafari Vietnami, Laose või Kambodža džunglilahingute kohtadesse. Mine võta kinni, äkki on mere-sõidutraditsioonideta perest sirgunud poisi esimene paat just RIB – oodatud elamus ju tuli. 📌

#### Zodiac PRO15 tehnilised andmed:

**Kogupikkus** 6,30 m

**Laius** 2,50 m

**Pontooni diameeter** 0,57 m

**CE-ehituskategooria** B – avameri / võib taotleda ka C – rannikumeri

**Lubatud reisijate arv** B – 5 / C – 15

**Kandevõime** B – 1020 kg / C – 1740 kg

**Mootori jala pikkus** XL (2 mootori puhul L)

**Minimaalne soovit. võimsus** 90 hj (68 kW)

**Maksimaalne lubatud võimsus** 150 hj (113 kW)

#### Testikaatri mootor Mercury/Mariner Verado135 XL

**Tööpõhimõte** 4-taktiline

**Silindrivalem** R-4

**Võimsus** 135 hj (99,2 kW)

**Maksimaalpöörded** 5200–6400 p/min

**Kubatuur** 1732 cm<sup>3</sup>

**Toitesüsteem** SmartCraft digitaalne sissepritse koos vahejahuti ja ülelaadimiskompressoriga

**Käivitus** elektriline

**Trimm** elektro-hüdrauliline

**Kaal** 231 kg

**Jala pikkus** XL (635 mm), saadaval ka L (508mm)

Edasimüüja Eestis AS Balti Merekaatrid



NÜÜD SUUR VALIK PAATE KOHE KÄTTE  
SOODUSHIND ALATES 210 000.-







Eesti tublid suurejahipurjetajad Haapsalu jahil My Car Kapten Mati Sepa juhtimisel 2008. aasta maailmameistrivõistlustel, kus saavutasid 54 osavõtja hulgas 10 koha.



Vaatage uusi veeskamiskohti Navigaatori sliipi-kaardilt aadressil [www.ajakirinavigaator.ee/slipikohad](http://www.ajakirinavigaator.ee/slipikohad) Sliipikaart täieneb pidevalt.



Jätkame Eesti sliipkohtade kaardistamist ning kutsume jätkuvalt kõiki asjast huvitatuid üles teatama meile veeskamiskohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel.

Ajakirja Navigaator väljaandja OÜ Heelium jätab endale õiguse avaldada slippide kohta saadetud infot internetis ja enda poolt väljaantavates trüki-väljaannetes.

Sliipkohast teatamiseks palume saata e-kirja aadressile [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee) **Kirja tuleks panna:** • sliipi asukoht • sliipi GPS-koordinaadid • sliipi kirjeldus • teretunud on ka fotod.

**Agaramad sliipkohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!**

(8.osa, algus Navigaatoris 1/2007)

# KAPTENI DIKTATUUR

TEKST ALAR VOLMER FOTOD ERAKOGU

Eelnevates purjetamiskooli osades oleme kõik teemad pea läbinud ja ega ajakiri peagi olema õpik, nii et seekord kirjutan sellesuvisest kogemusest suhteliselt värske purjetajatega. Sellest, kuidas läbi raskuste moodustus meeskond ja kuidas pingelises võistlusolukorras kired möllasid.

Purjetamine suurema jahiga, kus meeskonnaliikmeid 4-8, ei ole enam mingi naljategemine, vaid tõsine üksteisega arvestamine ja oma oskuste proovilepanek. Harrastusvõistlusi ei võeta muidugi kunagi nii tõsiselt kui olümpiaregatti või võidukihutamist ümber maailma, kuid kaotamine ei meeldi kellelegi ja esimesena finišisse jõudmise nimel tuleb erinevatest inimestest kokku panna üksteist mõistev meeskond.

Natuke lihtsamalt käib asi siis, kui kõigil osalejatel purjetamiskoolid läbitud ja piisavalt meretunde istmiku all, aga alati ei ole see nii. Meri ja purjed tõmbavad võimsalt ligi ja seetõttu võib enamikul avamerejahtidest kohata küll muidu suurepäraseid inimesi, aga nende mereoskused ei tarvitse teab kui suured olla.

## VÕISTLUSJAHIL UUES OLUKORRAS

Suve keskpaiku hankis grupp entusiaste, kes kõik vähemal või suuremal määral ka purjetada oskavad, moodsa ja kiire kümnemeetrise võistlusjahi koos kõigi sinna juurde kuuluvate võistluspurjedega. See jaht pani nad täiesti uude olukorda: kui varem oldi õnnelikud ka lihtsalt mööda lahte ringi tiirutades ja aeg ajalt pikemaid merematku ette võttes, siis nüüd lubas varustus rinda pista teiste omasuguste ja ka endast tugevamate konkurentidega.

Iga asi tahab aega ja nii ka jahi iseloomu tundmaõppimine. Suve jooksul purjetati erinevate koosseisudega ja kohati ka väga kogenud

roolimeeste käe all, aga sügiseks olid osavamad oskajad kes tööle, kes kuhugi mujale ära kadunud ja hakkama tuli saada ise.

Tuumik oli siiski paigas ning parajalt kogemusi ja võitegi hangitud – ühe kunagi Nõukogudemaa purjetamiskoondisse kuulunud mehe käe võitis jaht koguni Eesti-Soome avamerepurjetamise meistrivõistlused. Ja ega keegi ju latti allapoole tahtnud lasta ja nii kutsutigi sügiste "kolmapäevaregattidele" ikka abiks ka vähe kogenumaid tegijaid ning ka mul oli au ja õnn kutse saada.

Paraku ei kippunud asjad sujuma: küll sattusid soodid reelingute vahelt läbi, küll läksid otsad sõlme ja küll juhtus kõike, mida tavaliselt ainult Murphy seadustes kohtab, aga meelt ei heitnud keegi ning läbi valju kisa ja seletamiste õnnestus jaht tavaliselt siiski ühes tükis finišisse toimetada.

## SUVE VIIMANE PURJETAMISVÕISTLUS

Tasapisi aga kindlalt liikus asi siiski paremuse poole, õpiti oma vigadest ja kogenumad näitasid ette, kuidas midagi teha, ning hooaja viimasteks sõitudeks oli saavutatud olukord, kus halsid-paudid juba enam-vähem välja tulid ning ka uhke spinnaker ei olnud enam ristsõnamõistatus, vaid allus meeskonna soovidele.

Ja siis tuli hooaja viimane regatt. Meeskonna tugevdamiseks kutsuti kaasa kunagi väga vingelt sõitnud mees, kes aga paraku juba pikemat aega purjetamist rohkem kalda pealt oli jälginud. Loomulikult oli ta meeskonnas autoriteet, kelle nõuannete ja soovustega arvestati. Paraku ei osanud tubli tegija aga arvestada jahi kapteni otsustega, vaid korralduste täitmise asemel hakkas hoopis omapoolset nõu kõvahäälselt pakkuma just siis, kui seda enam mitte mingil juhul tegema ei oleks pidanud. Seetõttu tekkis pardal kaos – läbi higi ja vaeva omandatud

KES ON SOODIMEES, JÄÄGU SOODIMEHEKS, KES POOTSMAN, JÄÄGU POOTSMANNIKS. KAPTEN PEAB JULGEMA OTSUSEID LANGETADA JA NEID KA ELLU VIIA. DEMOKRAATIA KEHTIB ENNE VÕISTLUST JA PÄRAST VÕISTLUST, AGA VÕISTLUSE AJAL KEHTIB PAADIS KAPTENI DIKTATUUR.

meeskonnatöö lagunes, sest ei olnud võimalik aru saada, kelle korraldusi peab täitma, kas kapteni või vana tegija omasid. Kuid ühelgi laeval ei saa olla kahte kaptenit, sest juba Ameerika jalgpalli esimese kuldreeglit ütleb, et treeneril on alati õigus, ja teine reegel väidab, et kui treeneril siiski ei ole õigus, tuleb ikkagi järgida esimest reeglit.

Ja poole regati peal olidki tänu kapteni enesekindlusele ja valjuhäälsusele – et mitte öelda sõimule ja röökimisele – rollid paigas ning jahist pigistati välja kõik, mis suudeti. Finišilipu langedes premeeris rasket päevatööd esimene koht ja regativõit.

Loo moraal on lihtne – purjetamine ei ole keeruline, ka väheste kogemustega meeskond võib teha suuri tegusid, kui kõik seda tahavad ning tunnevad, arvestavad ja täidavad meeskonnas oma rolli. Kes on soodimees, jäägu soodimeheks, kes pootsman, jäägu pootsmanniks. Ja kapten peab julgema otsuseid langetada ja neid ka ellu viia. Demokraatia kehtib enne võistlust ja pärast võistlust, aga mitte võistluse ajal – siis kehtib paadis kapteni diktatuur. **N**





# OLAVI TUIISK, LAURANNA, LIISA JA TEISED

Olavi Tuisk nimetab ennast tagasihoidlikult maarotiks, kuigi talle kuuluvate paatide loetlemisel tuleb kahe käe sõrmed appi võtta. Neli aastat tagasi ostis Lincona põrandakeskuse ning sisustuskaupluste @Home ja Muster omanik Muhumaal Pädastes sadamakoha, kus koos perega teiste sadamaomanike seltsis suvitada.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD OLAVI TUISU ERAKOGU, TARMO TUIISK

“Kogu see minu merehuvi – see on unistus, nagu paljudel poistel,” kirjeldab Tuisk oma “meremeheks” hakkamist. Aastaid käis ta kummipaadi ning päramootoriga sõudepaadiga kalal ning koos perega otsiti vee äärde ka suvekodu ehk paadihoidmiskohta, nagu Olavi seda nimetab. “See oleks võinud olla lihtsalt üks paadikuur, või nagu need Peipsi ääres on, sellised ridamajad,” kirjeldab ta toonaseid soove.

Ent saatusel olid märksa lennukamad plaanid ning neli aastat tagasi tuli Muhu saarel Pädastes müüki sadamakoht koos võrgukuuri ja kalurimajakeseaga. Just seal kandis, kus sõprade juures oldi juba paar-kümmend aastat suvitatud. “Kui selline võimalus avanes, lõi silme eest lausa mustaks,” kirjeldab mees ammuse unistuse täitumise rõõmu.

## UUS ELU SADAMAOMANIKUNA

Ostetud sadam on 1950ndatel aastatel kalurikolhooside asutamise aegu rajatud tüüp-sadam, millesarnaseid on sealkandis terve hulk. “Iga sadam oli nagu üks lüli kalasadamate ketist,” selgitab Tuisk. “Seal oli oma mörrakuur, kuhu toodi võrgud kuivama, sest need olid puuvillasest lõngast ega tahtnud päikest saada. Siis on kalurite maja,” teab sadama uus omanik rääkida. Maja on küll ümber ehitatud, kuid mörrakuuri on kutsutud hoida sellisena, nagu see kunagi oli.

Eisialgu oli vana sadamaga palju

tegemist. Kõigepealt võeti ette jaanuaritormis kannatada saanud sadama süvendamine, seejärel 30-meetrise puust kai ja paadikuuri ehitamine.

Sadama majandamiseks sai loodud osaühing Pädaste Sadam, mis ühtlasi ka turismiteenuseid osutab. Igapäevaturiste sadamas ei majutata, küll aga korraldatakse igasuguseid üritusi, näiteks suvepäevi ja seminare.

Tuisu sõnul asub sadama kõrval kaks Eesti ilmselt kõige kallimat söögikohta, Pädaste mõis ja Namaste kokandustalu. “Kuid ma arvan, et me ei jää neile alla millegi muu kui hindadega,” muigab mees.

Kui igapäevaelus on Olavi Tuisk rohkem ametis põrandakeskuses ning sisutuspoodide käekäigu eest hoolitseb abikaasa Külli, siis Pädastes tegutsetakse käsikäes. Lisaks on abiks pere 5-, 15- ja 20-aastased tütreid. Ning kui mõni suurem töö ette võetakse, tulevad appi Olavi sõbrad ja tuttavad, kelle seast leiab nii mõnegi naabersadama omaniku.

Sadamaomanikud, kinnitab Tuisk, hoiavad kokku. “Meie väikeste sadamate vahel käib tihe liiklus ja kõik õndselt kaifivad seda,” kiidab mees. Lähemad naabersadamad on Simisti ja Räsä, teisel pool väina Kõrkvere sadam ja veel üks kalasadam. Tihead liiklus käib Väikese väina ühes servas, Saare- ja Muhumaa vahel. Saarte vahel on umbes viis kilomeetrit vett – mootorpaadiga läheb ühest sadamast teise seitse minutit, purjepaadiga natuke kauem.

“Ma arvan, et nii vilgas sadamaelu on

Eestis üsna ainulaadne, sest vanu sadamaid on vähe taastatud,” märgib Tuisk.

## PURJETAMINE KUI HASART

Tuuled on Pädastes valjud, kuid meri kumatigi väga tormine ei ole. “Vahepeal küll keerab suure laine üles, aga mitte päris merelaine. See on ideaalne koht purjetamise õppimiseks, sest Pädaste laht on madal,” räägib Tuisk.

Räägib kogemustest, sest tema isegi õppis siin purjetama: koos sadamaga saadi selle endiselt omanikult kapten Andrei Priilt kauba peale 11 väikest purjepaati, kuus Lutši ja viis Optimisti, kunagi Rässal tegutsenud noorte purjetajate laagri õppepaadid.

Tuisk on küll käinud väikelaevajahi kursustel ja Alar Volmeri käe all purjetamist õppinud, ent ometi muigab ta, et kõigepealt sai temast purjetamisinstruktor ja alles siis purjetaja.

“Nende väikeste purjekatega hakkasime peaaegu esimesel päeval sõitma, kohe, kui aru saime, kuidas puri paadi peale käib,” meenutab Tuisk. “Kõik sõbrad olid ju kohal ja koledasti purjetamiskihku täis. Keegi ei küsinud ka midagi, ikka kohe paati ja minema. Nii ma sealt kalda pealt või teise paadiga järele sõites muudkui õpetasin, et seda keera nii ja mastiga tee naa, kõik oli sassis ja sõlmes ja...” naerab Tuisk. Inimesed jagunevadki tema arvates kaheks: need, kes kõigepealt juhendit loevad ja siis pihta hakkavad, ning need, kes kohe tegema hakkavad.

“Paistab, et mul on päris palju neid sõpru,





kes lihtsalt lähevad ja teevad ning keda mina siis kõrkjatest välja toomas käisin. Ehkki ma ise veel mitte midagi ei osanud, pidin ma juba neid õpetama ja veel mitut inimest korraga. Üks oli siin, teine seal, siis on kõik korraga kadunud ja hüüavad appi,” muigab Tuisk algajate purjetajate äpardusi.

#### **PURJEKAS LÕBUSÕIDUKS, MOOTORPAAT ABIKS SADAMATÕODEL**

Kohe pärast suuremate sadamatöödega ühele poole saamist tellis Tuisk ka suurema purjeka. Sissetõmmatava kiiluga ehk sverdiga, kuna Pädaste laht on väga madal. “Harjutamiseks suhteliselt odav paat, maksis umbes kolmsada tuhat krooni,” hindab ärimees. “Saad temaga minna ja proovida – kui lähebki katki, pole suurt hullu midagi.”

Koos Tuisuga tellisid Ameerika firmast McGregor samasugused paadid ka kaks tema sõpra.

Purjekate kohalejõudmine maakera teiselt poolelt võttis aega – jaanipäevaks oodatud paat saabus alles hilissügisel. Kuna suvi aga oli ilus, sadamakai ja paadikuur valmis, tuli peresse veel üks veesõiduk – 5-meetrine mootorpaat. “Me ei kannatanud lihtsalt välja. Marssisime poodi ja ütlesime, et see paat, mis on kohal, peab homme meil sõitma,” naerab Tuisk toonast kannatamatust.

Paadi marki ei taha mees avaldada, et teenindusest saadud negatiivsete emotsioonide tõttu sellele mitte reklaami teha. Alus ise on sadamaomanikku aga truult teeninud. Paadi esiosa on lahtine, et oleks mugavam ohtlikke kive otsida või poisid vette panna ja neid kohendada.

“Oleme rahad kokku pannud ja siinsed sõiduteed ära märgistanud,” märgib Tuisk. “Kuna rohelisi poisid ei ole, märgistame punase ja kollasega. Kõik on nii nagu peab, reeglite järgi. Kõik ohud on märgistatud ja isegi öösel saame hakkama, sest poidel on ka helkurid küljes.”

Ehkki siiani on veeteid poidega tähistatud, oleks toodrid Tuisu hinnangul paslikumad, kuna need püsivad paremini paigal. Vajadus on seda pakilisem, et ka Pädaste külalised sõidavad teinekord paatidega kohale, ja seejuures üsna suurte paatidega – sealne sadam kannatab kuni 60-sentimeetrist süvist.

Kaks korda on Tuisk veeteede ametis ka toodreid küsimas käinud, kuid tagajärjetult. “Olen selgitanud, et märgistame ise, oleks vaid toodrid, aga sealt vastatakse: kuidas te julgete!” kurdab Tuisk. “Õeldakse, et kui teete plaani ja projekti ja ei tea, mis kõik veel, siis võite need meile saata, siis vaatame, kas lubame või ei. Ma olen nende ametnikega kaks korda lausa riidu läinud.”

Sadamaomaniku arvates võiks veeteede amet mõistvam olla ning head tahet toetada. “Võiks ju laadnamalt asju ajada: tehke ära, me tuleme ja kontrollime,” leiab Tuisk. “Lõpuks ongi nii, et panen oma sadama väravad kinni ja ütlen, et ei tule siia keegi, sest kõik teised on sind ka peedistanud nii kuidas jaksavad!” jagab ta oma pahameelt.

Sellise suhtumise tõttu ei pea Tuisk ka avaliku sadama tegemist mõttekaks. “Hobina on see mõttetult kallis, tuleb täita samu nõudeid kui suured sadamad,” põhjendab ta. “Kui ütled, et sul on sadam, pead kohe esitama mingsuguse epideemia vältimise...” ei jätku sadamaomanikul bürookraatia kirjeldamiseks sõnu. “Võta või kümme inimest palgale, kes ainult selleks vuhivadki, et kõiki neid nõudeid täita.”

Seetõttu ei pane Tuisk sugugi imeks, et kui ümbermaailmapurjetaja sõidab Lohusalu sadamasse ja saab sealt arve, ning siis mööda Rootsi rannikut edasi sõites Hispaaniasse jõuab ja seal järele vaatab, milline sadam kõige kallim oli, osutub selleks Lohusalu. “Aga meil ei ole ju vaja seda ühte meest, kes kogemata tuli, vaid meil on vaja veel viitsadat temasugust,” näeb Tuisk mereturismi kitsaskohta.

Ent ehkki Pädaste sadam on erasadam, ei aeta sealt kedagi ära, kinnitab Tuisk. “Sadamad ongi selle jaoks, et paadid tuleks.”

#### **KAKS VANA PURJEKAT – SAARLANE JA INGLANE**

Tuiskude endi paadid on peres tähtsal kohal. Koguni nii tähtsal, et ühe purjeka nimi on kahe lapse, Laura ja Anna, nimedest kokku pandud: Lauranna. “Sellest tuleb ka ranna-paadi nimi välja: Lau-ranna,” seletab Tuisk. Teine paat on ristitud noorima tütre Liisa järgi.

“Kaks vanemat tüdruku sõidavad vahel kaasa ja proovivad purjelauaga, kuid kõige nooremaga – temaga me oleme nagu tiim,” kiidab isa pere noorimat meremehehakatist. “Temaga koos me Optimistiga alustasime, siis ta jäi seal magama, oli peaga üle parda peaaegu vees. Kogu aeg on ta meil kaasas ja juba teab, millal otsad anda, kust võtta ja panna ja mida teha... Ema ka imestab, mismoodi ta seda kõike oskab.”

Lisaks peretütarde järgi ristitud paatidele on Tuiskudel veel üks omapärane alus, 1938. aastal Tagarannas ehitatud puupurjekas, milletaolist pereisa mitu aastat otsis. Lõpuks Saaremaalt leitud paadil on põnev ajalugu. “See oli ühe kohe pärast sõda Rootsi pageda proovinud pere abipaata, mille peal oli kogu nende moon ja rõivakraam,” jutustab Tuisk. “Kui põgenikud kinni võeti, saeti suur paat pooleks, aga väikese suutsid nad kuhugi küüni alla peitu lohustada. Kaks kilomeetrit tuli seda läbi võsa vedada, enne kui autoteele jõuti.”

Peidupaigast välja toodi paat alles viis aastat tagasi. Ajahambale vapralt vastu pidanud kahvelpurjekal, mida teadjad hindavad heaks kerge käiguga paadiks, on algupärane mast ja raad.

“Palju paate ei saa sellest ajast alles olla,” teab Tuisk. “Kõik need kalapaadid, mis enam merd ei kannatanud, saeti ju iga meetri tagant läbi.”

Teine põnev paadileid tuli sel kevadel Rootsist – 1975. aastal Inglismaal ehitatud purpurpunase kahvelpurjega svertpaat. Paat on plastikkerega, kuid seest puidust, vasksed knaabid, pollarid ja hinged peal.

“Kui ta nüüd täisehtesse panna, kõik tüürid külge ja puha, siis ta on ikka väga uhke,” kiidab Tuisk. “Hästi kõrge pardaga on ta, ja kihvti kujuga – noh, nagu merepaat ikka. Ja väga kerge käiguga.” Paadi ostis ta vanalt kaptenilt, terve elu merd sõitnud mehelt, kes kolis pensionipõlve pidama väikese järve äärde, kus purjekaga midagi teha pole.

Nii 30-aastane Rootsist ostetud “inglane” kui ka 80-aastane “saarlane” ootavad restaureerimist. Puupurjeka usaldab Olavi kohalike meistrite hoolde. “Muhus on üks väike paadivabrik. Tüüri Kaarel, suur puitpaadi fänn, on juba lubanud, et katsub selle korda teha,” räägib Tuisk. “See pidi ikka jube hea käiguga olema, ja hästi säilinud,”

#### **Olavi Tuisk soovib:**

Eksootilisim paik Eestis on Rootsiküla, Nina küla lähedal Peipsi ääres, Avinurmest otse Peipsi poole sõita. See on superkoht, ilmselt kalurite jaoks tehtud, ideaalne ekstreemturismiks. Roostevabast torust kokku keevitatud paadisild, pikalt järve ulatuv kai, ja kõik head vene paadid nagu Krõm ja Odessa, Progressid-värgid selle ääres. Kaldal on telliskiviehitus ja sihukesed toredad vene inimesed peavad seda. Meelelahutuseks TIR ja BAR. Hinnakiri on seal ruudulisel paberil, kõrvuti Eesti kroonides ja USA dollarites: pool tundi kiikumist, 50 USA senti, binokliga vaatamine... Autokummide sisse on tehtud lilleklumbid. Lauad ja toolid on roostevabast terasest, alumiiniumplaatidega kaetud, sinna paned ajalehele kala ja muna, viinapudeli ja leivaviilu. Sibulapeenrad kohe käeulatuses. Ja kõrval on kuulus Kolkja vanausuliste küla kuulsalt sibulajalarestoraniga.





näeb sadamaomanik vaimusilmas ilmselt üsna selgelt, kuidas puupurjekas kord taas merd künnab.

Inglismaal sündinud aluse kavatseb uus omanik moekalt tumehalliks värvida ning vana laki uuega asendada.

#### PAADI ELU LAIDUDE VAHEL

Praegu käib Tuisk merel põhiliselt McGregor-purjekaga. “Eestis on hull see, et meil pole õieti sadamaid – jube kauged on kõik. Hakkan hommikul kell viis pihta ja võib-olla jõuan õhtuks sadamasse, aga võib-olla alles järgmisel hommikul. Sadamaid peaks olema umbes kümme korda rohkem,” seletab Tuisk, miks ta pikemaid meresõite ette pole võtnud.

Ning samal põhjusel sõidab ta McGregoriga – paadi 30-sentimeetrine süvis ei nõuagi sadamat, vaid sellega saab nii kalda lähedale sõita, et kääri aga püksisääred üles ja astu ainult, kui maale tahad. Vahel pakivadki Tuisud lõkkepuud ja piknikukraami kokku ning sõidavad päevaks mõnele lähedalasuvale laiule.

“Sellel paadil on veel võrdlemisi suur mootor, nii et kui õhtul läheb tuulevaikseks ja on vaja mingiks kindlaks ajaks tagasi jõuda, saab ikka hakkama,” on Tuisk rahul. “Paadireklaamis kuulutatakse, et sõidab 20 sõlme, aga see on muidugi reklaamikas. Üheksa sõlme saab. Sõbrad panid sajase

mootori taha – vahva kannaka teeb, aga kiirus on ikka ainult üheksa sõlme. Mille-gipärast internetiportaalides ei tunnista keegi, et kui oled selle ostnud, oled tunga saanud,” räägib Tuisk muretu näoga.

Oma paadiga on mees mõnikord ka kalal käinud. “Teisekorra sain ikka mitukümmend kala kätte,” kiitleb uusmuhulane. Praegu aga on Lõunaranna veed kalast tühjad, põhjuseks peetakse kormorane, kes elavad Litsukare saarel otse Armusaare taga.

#### LOODUJÕUDUDEGA VASTAMISI

Korra elus on Tuisk ka tõsise tormi kätte jäänud. “Väikese väina otsas on üks laid, Pühadekare, ja ükskord tegime mootorpaadiga sinna sellise kahepäevase reisi,” meenutab mees. Kui seltskond teisel hommikul ärkas, oli paat kuivale jäänud – mõõn oli mere nii kaugelt viinud. Kui lõpuks paat vette saadi, oli selline torm käes, et kallast polnud näha. “Lained olid nii suured, et kui paadis püsti seisid, siis üle laineharja ei näinud,” kirjeldab Tuisk hirmuäratavat olukorda. “No piinlikust peab ikka tundma, et me nii lollisti läksime vee peale, et polnud päästevestegi kaasas, endal lapsed paadis.”

“Nüüd on ikka kõik teistmoodi – korealegi pannakse päästevest ja mida kõike. Kõigil on paukvestid ja puha, aga siis oli nii, et käskisime lastel viieliitrisest tühjast

plastkanistrist hoida kinni. See oli üks tormide torm,” võdistab mees õlgu.

Korraga tuleb Tuisule aga meelde: kõige suurem torm oli ju Wilma – tõsi küll, Miami Beachil. “Oleks me paadis olnud, oleksime umbes neljakorruselise maja kõrgusel lennanud,” usub Tuisk. “Sõbrad kõrvalt raporteerisidki: just praegu lendas meil paat akna eest mööda. Olime täpselt epitsentris, nii et korraks oli vaikus ja siis hakkas jälle pihta. Hotelli kolmandal korrusel raputas nagu paadis olles, vee-pudel oli laua peal pikali ja vesi mulksus kahele poole.”

Ilmal hoiab Tuisk iga päev silma peal, selleks tarbeks on maja katusel koguni väike ilmajaam. “Õhurõhud ja tuulekiirused ja suunad, neid jälgime kogu aeg,” kinnitab sadamaperemees. Tallinnas on abiks internet, Tuisu lemmikportaalid on *windguru.com*, laine kõrguste jälgimiseks *itameriportaali.fi* ning *veneily.fi*.

“Taevast jälgime ka. Muhumaa on sel-lepoolest vahva, et kogu see taevaalaotus on sul ees. Ja pidevalt see muutub, suisa viis korda päevas,” paneb Tuisk endiselt imeks. “Ja korraga sa enam isegi ei teadvusta seda endale, aga ometi saad aru, milline ilm tuleb või kuhu tuule keerab.”

Merel on järske ilmamuutusi mitu korda ette tulnud. “Ükskord olen seda

põhjarannikul kogenud, et sõitsin udu-massi ja liikusin nagu selle serva peal. Tihe uduvall oli, nagu müür kohe. Ta tuli nii umbes kiirusega 4-5 sõlme ja kõik, mis sinna ette jäi, kadus nagu vatti – jube pull!” meenutab Tuisk. “Seal oli nii, et oma kätt näed, ja siis on kõik – GPSi järgi tuln välja.”

Lisaks GPSile kasutab Tuisk kompassi ja merekaarte. Regio maanteeatlas on samuti alati kaasas, juhuks kui peaks maale asja olema. “Merekaartidest kasutame mingisuguseid vana-veneageid merekaarte, kus samakõrgusjooned on iga kahe meetri tagant. Naabrimeeste käest sain, need on väga täpsed kaardid,” kiidab Tuisk. “Eesti kaartidel on viis ja kümme ja viisteist meetrit – sellest on rannikumeres vähe tolku.”

#### UNISTUSTEKSKI JÄÄB AEGA

Eestis on Olavi lemmiksadam mõistagi Pädaste sadam, välismaistest meeldivad aga Turu saarestiku sadamad, mis on jäänud meelde toreda sadamaelu ja mõnusa, rahuliku olemisega.

“Seal oleme käinud sõpradega ja hiljem mitu korda mõelnud, et nüüd paneme oma McGregorid haagise otsa, sõidame Turu saarestikku ja purjetame kõvasti. Aga mõtteks on see jäänudki,” naerab Tuisk. “Sügisest kevadeni teed neid suveplaanega ja mõtled, et hea küll, sel

suvel ei jõudnud, aga järgmiseks suveks teeme kohe kindla graafiku ja teeme selle asja ära. Aga siis tulevad külalised – kui ühele hüvastijätuks lehvitad, viipad teise käega juba järgmisele tere. Sõbrad on ju toredad.”

Unistab Tuisk aga tsenterkokpitiga viiekümnejalase purjekaga Vahemerel talvitumisest. “Et oleks kohe niimoodi aega, et lähed ja elad natukene siin sadamas ja natukene seal sadamas,” uneleb ta. “Väga kaua ei saa tööasjadest eemal olla, äri on ju samamoodi kirk nagu paadisõitki – niisama pole mõtet midagi teha, kuid eks ma loen oma aega pensionini.” räägib ta. “Seal näebki ju tüüpe à la vanamees ja meri. Mehel on kogu elamine väikese purjeka peal, kõiki potid ja pannid, ja elu on seal ju odav. Ta püüab natuke kala ja teeb priimuse peal süüa, vahepeal värvib paati või parandab midagi – niisugune lihtne elu,” on Tuisk vaimustuses. “Eks ta kaugelt paistab romantilisem, aga mingi aja võiks sedasi elada küll.”

Mingit viiekümnejalast tsenterkokpitiga jahti selliseks eluks Tuisu arvates vaja ei ole. “Põhiline ongi see, et kui sa midagi tahad teha – tee kohe!” usub mees. “Igaüks räägib, et siis teen, kui pensionile jään. Siis panen fotod albumis korda ja teen ümbermaailmareisi ja... Aga võib-olla homme hommikul lähed ja siis on kõik.”

Samas, tunnistab Tuisk, ei ela keegi ainult iseendale – igapäev ümber on hulk inimesi, kes temaga arvestavad ning kellest tuleb samamoodi hoolida: pere, sugulased ja muidugi sõbrad. 📍

#### Lauranna MacGregor 26M

Kodusadam **Pädaste**  
Tüüp, mudel **vesiballastiga, sverdiga trailer-sailer**  
Ehitusaasta **2006**  
Kere materjal **plastik**  
Pikkus; laius **8,3; 2,4 m**  
Süvis **0,3-1,7 m**  
Mastide kõrgus **10 m**  
Mootor, võimsus **Yamaha, 60hj**  
Navigatsiooniseadmed **GPS**  
Lisaseadmed **autopiloot**  
Kütusevaru; veevaru **40; 40l**  
Lubatud inimeste arv pardal **6**

Lisaks kuulub Olavi Tuisu laevastikku 5-meetrine mootorpaat, 30-aastane kahvelpurjega purjekas, 80-aastane kahveltaglastusega puupurjekas, kaks Optimisti ja üks Lutš.

#### Olavi Tuisk (46)

Meresõidukogemus **3 aastat**  
Aastas seilab **max 100 miili**





## Trophy 2152

Trophy 2152 on mugav matka- ja kalapüügi kaater. Intelligentne disain pakub hulgaliselt valikuvõimalusi ning rikkalik lisavarustus laseb muuta aluse täpselt enda vajadustele vastavaks. Tänu ökonoomsele diiselmootorile on selle alusega võimalik ilma tankimata läbida üle 700km.



**BALTI MEREKAATRID**

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

Soovid müüa paati, meretarvikuid või -tehnikat? Kuuluta siin!

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- + km

⅓ lk = 1500.- + km

½ lk = 1200.- + km

¾ lk = 1000.- + km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Järgmisesse Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 15. veebruarini 2008. Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee



### Princess 67

Väljalaske aasta : 2008 • Mootor: 2 x MTU  
 Võimsus: 2x 1200 hj • Asukoht: Inglismaa  
 Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

**32 450 000.-**

### Princess 61

**SOODUSHIND**  
**11 500 000.-**

Pikkus: 18,77 m  
 Laius: 4,88 m  
 Kaal: 27900 kg  
 Ehitusaasta: 2003

Mootorid: 2 x Volvo Penta  
**D12-715 (2 x 715 hj)**

Rikkalik lisavarustus  
 Hind ei sisalda käibemaksu.

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
 Tõnu Kirs • telefon 50 13 997 • e-mail tony@paadid.ee

[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)



### Storebro 420 Baltic

Väljalaske aasta : 1997 • Mootor: 2 x Volvo Penta TAMD72P •  
 Võimsus: 2 x 430 hj • Asukoht: Eesti  
 Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

**soodushind**  
**4 700 000.-**



### Nimbus 35 Nova Coupe

Väljalaske aasta : 2008  
 Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •  
 Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti  
 Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

**soodushind**  
**4 900 000.-**



### Nimbus 320 Coupe

Selle kaatri lisavarustus: Volvo Penta D4-260 mootor • võõrivint • sooja-veesüsteem, 20l • ahtritriki presentikate • kaldavoolusüsteem ja akulaadaja • Küttesüsteem ja defroster • elektriline plüsipump • projektor • tiiktekk ujumisplatvormil • tiiktekk gaasiballooni säilituslaeka kaanel  
 Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

**soodushind**  
**2 700 000.-**



### Askeladden Commuter 805

Mootor MerCruiser 4,2 ES 320 Diesel Bravo III 306HP/228kW  
 Pikkus 7,99 m • Laius 2,70 m • Kaal 3250 kg • Kütusepaak 315 L  
 Magevee paak 105 L • Boiler 30 L • Septitank 50 L  
 Meresõiduklass B • Lubatud inimeste arv 9  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**2 000 000.-**

tavahind 2 374 570.-





**Trophy 2359 D**

Väljalaske aasta: 2007 • Mootor: MerCruiser Cummins 2,8E5 diisel (200 hj)  
 • Pikkus: 7,14 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,48 m  
 PRO-pakett: klaasipuhastajad, külmikast, trimmisüsteem, tekipesu mer-  
 eveega, väisilai ujumisplattvorm ahtris, kalasump, WC koos septitangi ja  
 tühjendusüsteemiga, diiselkütet soojendusade kajutile  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**1 033 000.-**



**SeaRay 240 Sundancer**

Väljalaske aasta: 2004 • Mootor: MerCruiser 5,0 MPI / Bravo3  
 (260 hj) • Pikkus: 7,92 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 1,02 m  
 Väga heas korras olev kaater, millel rohkelt lisavarustust.  
 Esimest korda vette lastud alles 2005. Liisingu ülevõtmise võimalus!  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**950 000.-**



**Bayliner 246**

Väljalaske aasta : 2007 • Mootor: MerCruiser 5,0 V8 MPI  
 (260 hj) • Pikkus: 7,8 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 0,66 m  
 Magamiskohti 5, väga ruumikas ja ilmastikukindl matkakaater, lisavarustus:  
 sõidukate, maseraator, stereo juhtimine armatuurilaualt, avatud võõrreeling  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**955 000.-**  
 tavahind 1 230 800.-



**Trophy 2052 WA D**

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 1,7 DIISEL •  
 Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süvis: 0,43 m  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**620 000.-**  
 tavahind 798 100.-



**Zodiac Pro 15 man RIB**

Mariner F135 Verado • Väljalaske aasta: 2006  
 Varustuse kuuluvad: kajalad Navman 4433, GPS Plotter Navman 5505  
 koos elektroonilise merekaardiga • Mootor: 135 HJ, 4-takti • Pikkus:  
 6,30m • Laius: 2,20 m • Süvis: 0,40 m • Kandejõud: 15 inimest  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**495 000.-**  
 tavahind 510 500.-



**MV-Marin 5400 MC**

Pikkus 5,4 • Laius 2,25 • Kaal 750kg  
 Lubatud inimesi 6  
 Mootor Mercury F80 ELPT EFI (80hj)  
 Asukoht: Tartu Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**370 000.-**  
 tavahind 422 200.-



**Bayliner 192**

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0L (135 hj) •  
 Pikkus: 5,72 m • Laius: 2,31 m • Süvis: 0,43m  
 Väga hästi läbimõeldud kontseptsioon. Ruumikas võõrikajut, Rikkalik  
 standardvarustus (WC, Raadio jne)  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**380 000.-**



**Silver Hawk 540DC**

Valmistusaasta 2008 • Pikkus 5,4 • Laius 2,17 • Süvis 0,28 m  
 Lubatud inimesi 7  
 Mootor Mercury F100 ELPT EFI.  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**350 000.-**  
 tavahind 414 300.-



**Silver Beaver 450 UUS!**

Mootor: Mercury F40 ELPT EFI • Pikkus: 4,50 m  
 Laius: 1,81 m • Süvis: 0,24 m • Lubatud inimeste arv pardal: 5  
 Mootor 40 m<sup>3</sup>, 4-taktiline. Väga praktiline ja kerge kaater väikesemale  
 seitskonnale nii kalalõikajaks kui ka välisesaarte avastamiseks.  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**199 990.-**



**Örnvik 470 Cruiser**

Pikkus: 4,83 m • Laius: 2,37 m • Kaal: 540 kg  
 Lubatud inimeste arv pardal: 5 in • Valmistuskategooria (CE): C  
 Mootor: 50 HJ Mercury F50 ELPT EFI  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**199 990.-**  
 tavahind 220 310.-

# Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite ainuesindaja Eestis!



**Silver Hawk DC**  
 + Mercury F80 ELPT EFI  
**379 900.-**



**Silver Beaver**  
 + Mercury F40 ELPT EFI  
**220 310.-**



**Silver Fox R**  
 + Mercury F50 ELPT EFI  
**279 770.-**

**BALTI  
 MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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





# AUREA

---

**PHILIPS**



Alistu valgusele.

---

Ambilight AUREA muudab televiisori vaatamise elamuseks. Valgusdiodid televiisori ümber kohanduvad automaatselt pildiga, luues ekraani ümber pehme värvilise valguskuma. Ekraani laiendav efekt on nii kütkestav, et sa ei suuda sellele vastu panna. Lihtsalt sinust inspireeritud.  
[www.philips.com/flattv](http://www.philips.com/flattv)

**Full HD  
1080p**

**PHILIPS**  
sense and simplicity