

Navigator

1 / 2009

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga
Marokosse

Meritsi Neevalinna

Piraadid – ohtlikumad
kui kunagi varem

Paadiehitus:
Nimbus 35 Nova

TALLINNA JAHTKLUBI
KOMMODOOR

MARGUS METS
UISAPÄISA MERELE EI LÄHE

ISSN 1736-3233



VICTORIA I KAPTEN ROLAND LEMENDIK • KUIDAS MEREILMA ENNUSTADA • 70 AASTAT MERCURY PAADIMOOTOREID • ABRAMOVITŠI LAEVASTIK TÄIENEB • SUPERJAHT LADY MICHELLE • GULLHOLMEN – IMEILUS KALURIKÜLA ROOTSI LÄÄNERANNIKUL • LAEVA VARUSTAMINE PROVIANDIGA • KANUUDEGA NARVA JÕEL • VOLVO OCEAN RACE • MATCH RACE KOGUB EESTIS JÕUDU • UUDISED • PAADIBÖRS

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

1 / 2009

- 8 **Uudised**
- 12 **Pilt ja sõna**
- 14 **Tooteuudised**
- 16 **Üritus** Monaco foorumikeskuses toimusid purjetamis- ja motokonverents
- 18 **Mereohutus** Ruhnu sadama sissesõidutee saab lõpuks ohutuma märgistuse
- 22 **Herkki Haldre vanalaevandusrubiik** Laeva varustamine proviandiga
- 24 **Reisisiht** Imekaunis kaluriküla Gullholmen Rootsi läänerannikul
- 28 **Reis** Paadiga Marokos
- 34 **Kaanelugu** Margus Mets – sündinud metskapten
- 42 **Reis** Meritsi Neevalinna
- 48 **Kuulusus** Abramovitši superlaevastik saab uue lipulaeva
- 48 **Piraadid** - kaasaja meresõitjate hirm
- 52 **Paadiehitus** Nimbus 35 Nova
- 58 **Jõeretk** Hiigelkanuudega Narva jõel
- 62 **Mõtisklus** Jahtklubi või jahtklubi?
- 66 **Purjetamine** Volvo Ocean Race 2008-09 toob peo meie kanti
- 70 **Pilt ja sõna** Kohtumine Lady Michelle'ga
- 72 **Purjetamine** Match Race annab purjetamiseks uusi võimalusi
- 76 **Nõuanne** Kuidas prognoosida mereilma?
- 82 **Ajalugu** Mercury paadimootoritootjal täitus 70 aastat
- 86 **Minu Paat** Kapten Roland Lemendik ja reisilaev Victoria I
- 97 **Paadibörs**



28 Paadiga Marokos



42 Meritsi Neevalinna



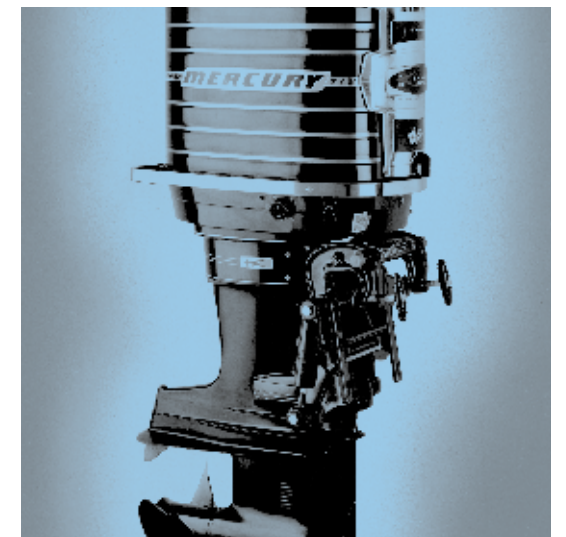
66 Volvo Ocean Race



34 Margus Mets – sündinud metskapten



52 Paadiehitus: Nimbus 35 Nova



82 Mercury päramootorite ajalugu



86 Minu paat: Roland Lemendik & Victoria I

TERE ARMSAD LUGEJAD, nüüdseks on kõigile selge – käes on aeg, millest kaua räägitud, mida kardetud, kuid mille saabumisse üsna hiljuti veel päris kindlalt ei usutud. Mitmed paaditootjad on lõpetanud või lõpetamas oma tegevust, ladudes seisavad üksteise kõrval kilesse pakitud paadid ja ootavad, millal nad ometi sõidule viidaks – ikka sinna kuhu nad mõeldud on – jõe, järvele, merele. Tõtt-öelda on nad lootust kaotamas...



Ent ei ole halba ilma heata. Võib julgelt öelda, et just praegu on paadiostuks väga soodne aeg ja paadiklient on lõpuks kuningaseisusesse tõstetud. Paadimüüja on justkui idamaine kaupmees valmis hoogu sattudes hinnast alla andma nii, et endal kahjud sees. Tihti on kahjudega kauplemine aga teadlik valik – peaasi, et paadi müüdüd saaks.

Et rasketel aegadel on alati võitnud inimesed, kel nutti seda ära kasutada, siis pakub nüüdki Rootsi krooni ja Englise naela kursi langus euroga seotud Eesti krooni suhtes lisavõimalusi just eelmainitud riikides toodetud paadi ostjatele. Kütusehinna langus lisab veel omad plussid.

Üllatuslikult on kevad toonud meile kaks paadimessi, kus paadiostu huvilised seda kõike järgi proovida saavad.

Ettevõtlikega käsikäes toimub laastamistöökä meediamaastikul. Meediakontsernid võitlevad kui suured aurikud avamerel tormiga ning mõnigi on juba alla andnud. Meie kaptenikajutus on vastu võetud otsus, et liigume oma laevukesega mõneks ajaks vaiksesse abajasse varju paremat ilma ootama. Nimelt ilmub Navigaator sel aastal nelja asemel kaks korda – järgmine number tuleb välja sügisel, septembrikuus. Tellijatega võtame eraldi ühendust, soovi korral saavad nad ilmutata numbrite eest raha tagasi või siis ilmutavad üles kannatlikku meelt ja ootavad ajakirjad ära.

Vaatamata kõigele – ilusat peagi algavat paadihooaega!
Kohtumiseni sügisel!

Helen Raiend



Esikaane foto **Sven Tupits**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

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

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelium.ee

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

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab autor. Ajakiri Navigaator ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

Tellimine telefonil 6 710 158,
e-mailil navigaator@heelium.ee
www.ajakirinavigaator.ee

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



Igavesti noor!



Eestis hakkab tegutsema vabatahtlik mere- ja järvepääste

Peipsi järvel ja Põhja-Eesti rannikul hakkavad juba sel suvel tegutsema vabatahtlikud päästjad, kes on saanud eriväljaõppe ja kel on hädaliste abistamiseks vajalik varustus.

Kui Soomes tegutseb vabatahtlike mere- ja järvepäästesüsteem juba 1897. aastast, siis Eestis tehakse selle loomiseks alles esimesi samme.

Vabatahtlike mere- ja järvepääste programmiga on liitunud Lääne-Virumaa Vihula vald, Ida-Virumaa Toila ja Lohusuu vald, Jõgevamaalt Mustvee linn ning koostööpartneriteks pilootsadamate Käsmu, Toila, Mustvee ja Lohusuu mere- ja järvepäästeühingud.

Peamiselt Euroopa Liidu toel ostetakse Soomest neli paati. Lisaks tegeletakse ka ligi 30 vabatahtliku koolitamisega, koolitajateks on Väike-Maarja päästekooli ja Eesti Punase Risti esindajad.

"Riik on valmis selles vallas vabatahtlike tegevust toetama. Vähemasti kütusekulu peaks saama kompenseeritud ja päästjate elukindlustus tagatud," rääkis Mustvee linnapea Mati Kepp.

Projekti koordinaatori Ene Kalmuse sõnul teevad Soomes vabatahtlikud umbes veerandi kogu riigi mere- ja järvepäästetöödest ning aitavad nii riigil kokku hoida umbes 40 miljonit eurot. Lisaks tööjõule lisavad vabatahtlikud päästesüsteemile ka kogemusi: kohalikud entusiastid tunnevad ju oma kandi ilma- ja veelolusid kõige paremini.

Projekti VOMARE (*Voluntary Maritime Rescue*, inglise k. vabatahtlik merepääste) eelarve on ligi miljon eurot ehk umbes 15,5 miljonit krooni, millest Eesti-poolne osa moodustab umbes neljandiku, enamik rahast pärineb Euroopa Liidu uuest Kesk-Läänemere programmist.

Läänemere uus kuninganna astub peagi troonile

24. aprillil läheb oma esimesele liinireisile Tallinn-Stockholm Tallinki uus kruisilaev Baltic Queen. Uustulnuk vahetab välja reisi-laeva Romantika, mis viiakse üle Riia-Stockholm liinile.

Baltic Queeni ehitas Soomes Raumal asuv STX Europe laeva-tehas (varasema nimega Aker Yards) ja selle hind on 2,8 miljardit krooni. Baltic Queen on juba kuues laev, mille STX Europe Tallinkile ehitanud. 212 meetri pikkune ja 29 meetri laiune Baltic Queen on Läänemerele üks suuremaid ristluslaevu, mis võtab korraga peale kuni 2800 reisijat. Laeva kujundamisel on pandud suurt rõhku mugavusele ja luksusele. Laeval kasutatakse väga moodsaid kõrgetehnoloogilisi lahendusi. 927 kajutit, mitu restorani, mitmes stiilis meelelahutuskohad ning enam kui 450-kohaline konverentsikeskus teevad laevast mitmekülgse ja suurepärase atmosfääriga merehotelli.

AS Tallink Grupp juhatuse aseesimehe Andres Hundi sõnul ei ole nende konkurentidel Läänemere põhjaosas Baltic Queenile midagi vastu panna. www.tallink.ee



Ilmus "Inglise-eesti meresõnaraamat"

Veeteede ameti juures tegutsev merekeele nõukoda andis välja 734-leheküljelise "Inglise-eesti meresõnaraamatu", mis sisaldab üle 30 000 märksõna, sama mahuka eesti-inglise terminiloendi ning arvukalt merenduses kasutatavaid lühendeid. Raamatu lõpus on olulisemate rahvusvaheliste merenduskonventsioonide loend.

Veeteede ameti peadirektori Andrus Maide sõnul on "Inglise-eesti meresõnaraamat" 1980. aastatel ilmunud Kulno Olevi "Inglise-eesti-vene meresõnastiku" ja tosinkond aastat tagasi välja antud "Mereleksikoni" kõrval merendusega seotud inimestele oluline abimees, sest ajaga on nii mõndagi muutunud, koos sellega ka keel. "Merenduse keeleks peetakse küll inglise keelt, milleta hakkama ei saa, aga meie oma mereskultuuri arengu seisukohalt on oluline ka emakeelse mereterminoloogia areng," sõnas ta.

Dubai rahvusvaheline paadinäitus
03.-07.märts 2009 • Dubai, Ühendemiraadid
www.boatshowdubai.com

Amsterdami rahvusvaheline paadinäitus HISWA • 03.-08.märts 2009 • Amsterdam, Holland • www.hiswa.nl

Austria paadinäitus Boot Tulln 2008
05.-08.märts 2009 • Tulln, Austria
www.boot-tulln.at

Aucklandi rahvusvaheline paadinäitus
05.-08.märts 2009 • Auckland, Uus-Meremaa
www.aucklandinternationalboatshow.com

Meremess • 6.-8.märts 2009 • Tallinn, Saku Suurhall • www.meremess.ee

Merestiili mess Merevärav
12.-15.märts 2009 • Tallinn, Eesti Näituste messikeskus • www.fair.ee

Poola paadinäitus Wind and Water
12.-15.märts 2009 • Varssavi, Poola
www.wiatriwoda.pl

Jaapani rahvusvaheline paadinäitus
12.-15.märts 2009 • Yokohama, Jaapan
www.marine-jbia.or.jp

Norra rahvusvaheline paadinäitus Sjøen for alle • 13.veebruar-22.märts 2009
Lillestrøm, Norra • www.norboat.no

Kuveidi rahvusvaheline paadinäitus
24.-28. märts 2009 • Kuveit
www.boatshowkuwait.com

Madridi paadinäitus • 28.märts-5.aprill 2009
Madrid, Hispaania • www.ifema.es/ferias/snautico/default_i.html

Antibes'e paadinäitus • 2.-5.aprill 2009
Antibes, Prantsusmaa • www.antibesyachtshow.com

Moskva rahvusvaheline paadinäitus MIBS
9.-12.aprill 2009 • Moskva, Venemaa
www.mibs-expo.ru

Bahraini rahvusvaheline paadinäitus
14.-18.aprill • Amwaj Marina, Bahrain
www.knotika.com

Hiina rahvusvaheline paadinäitus
16.-19.aprill 2009 • Shanghai, Hiina
www.boatshowchina.com

Dublini rahvusvaheline paadinäitus
18.-22.aprill 2009 • Dublin, Iirimaa
www.expo-events.com/boatshow

Aasia paadinäitus Boat Asia
2.-26.aprill 2009 • Singapur
www.boat-asia.com

Palma rahvusvaheline paadinäitus
25.aprill-03.mai 2009 • Palma, Hispaania
www.palmaboatshow.com

Slovenia rahvusvaheline paadinäitus Internautica • 12.-17.mai 2009 • Portorož, Sloveenia
www.internautica.net

Sanctuary Cove rahvusvaheline paadinäitus
21.-24.mai 2009 • Sanctuary Cove, Austraalia
www.sanctuarycoveboatshow.com.au

Korea rahvusvaheline paadinäitus
3.-7.juuni 2009 • Hwaseong, Korea
www.koreaboatshow.org

Melbourni paadinäitus
2.-6.juuli 2009 • Melbourne, Austraalia
www.melbourneboatshow.com.au

Merenduskaupade mess MAATS
15.-17.juuli 2009 • Orlando, USA
www.maats.net

Sydney rahvusvaheline paadinäitus
30.juuli-4.august 2009 • Sydney, Austraalia
www.sydneyboatshow.com.au

Johannesburgi paadinäitus
14.-16.august 2009
Johannesburg, Lõuna-Aafrika vabariik
www.nationalboatshow.co.za

Pekingi rahvusvaheline paadinäitus
13.-16.august 2009 • Peking, Hiina
www.beijingboatshow.com

STIILNE PUHKUS

Kalastuspuhkus

Suur valik erineva suurusega puhkemaju mere ääres Turu saarestikus Soomes
Hinnanäited: al 1400 EEK / inimene / 10- inimese maja
al 1600 EEK/ inimene/ 4-inimese maja
Kalastuspaketi hinnas majutus 4 ööd, kalastusluba, paat.
Lisatasu eest laevapiletid Helsingisse



Jahirent

Itaalias, Kreekas, Horvaatias, Türgis, Kanaari ja Kariibi mere saartel. Suur valik erineva suurusega jahte.
Hinnanäited: al 16 000 EEK / 34-jalane jaht
al 20 000 EEK / 40-jalane jaht
al 38 000 EEK / 50-jalane jaht

Veeda Jaanipäev mere!

Luksuslik puhkus purjede all katamaraaniga nii Eestis kui Soome imelisel rannikul (koos kapteniga)
Hinnanäited: 15 000 EEK / 1 päev / kuni 20 inimest
42 500 EEK / 3 päeva / kuni 10 inimest
69 500 EEK / 5 päeva / kuni 10 inimest

Varajasele tellijale soodustused!

www.stiilnepuhkus.eu



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

“Merevärav” üllatab oksjoniga

Sel aastal toimub Eestis lühikese vahega kaks meremessi – Saku Suurhallis korraldab “Mere-mess 2009” nime all kolm päeva kestva paa-dinäituse MTÜ Eesti Paat, nädal aega hiljem toob Eesti Näitused Pirita näitustekompleksis välja merelise elustiili messi “Merevärav 2009” ja spordimesi “Sport Act 2009”, mis kestavad kokuni neli päeva.

Kui Saku Suurhalli näitusel lubatakse käi- vitada kasutatud paatide laot vabas õhus, siis Mereväraval lähevad üllimadala alghinnaga oksjonile uued paadid, mootorid ja muu mere- varustus Balti Merekaartrite tegevjuhi Olle Uus- saare sõnul panevad nad 12.-15.märtsil toimuv

“Mereväraval” oksjonile uue Baylineri kaatri, esitletakse ka Quicksilveri, Silveri, Nimbuse ja Trophy kaatreid, Zodiaci kummipaate, Mercury mootoreid, ja muud praktilist merekaupa nagu näiteks päästeveste, päästeparvesid ja Musto tormiülilondi. Oksjonid toimuvad iga tunni tagant ning võimalus säästa igasuguse hin- naklassiga toodetel peaks kohale meelitama palju huvilisi.

Kas eksponente jätkub mõlemale messile? Premium Boats'i tegevjuhi Ivar Kõllo sõnul osa- leb nende firma mõlemal messil, kuna konkurents messikorraldajate vahel on viinud hinnad alla - eelmisel aastal ühele messile kulunud summa eest saab sel aastal osaleda kahel.

Kuna tegemist on siiski poole rohkem loodab Kõllo, et messikorraldajad lepivad järgmisel aastal kokku ja saab taas ühe ürituse peale tagasi minna. Alter Electricu juhataste liige Roland Silluta räägib, et nemad on väikese pinnaga Saku Suurhallis, sest kuuluvad MTÜ- sse Eesti Paat, kes on selle näituse korraldaja. Seevastu on näiteks Balti Merekaatrid ja mit- med teised paadimüüjad ja- tootjad otsustan- nud seoses “Meremessi” tugeva seotusega vaid ühe paadimüüjaga, Bell-Marinega, Saku Suur- hallis peetaval näitusel osalemisest loobuda, eelistades sõltumatut näitusekorraldajat ehk Eesti Näitust. Pealegi ei mahu Saku Suurhalli suured paadid sisse.



Martha tuleb maailmameredelt koju

Kaks aastat tagasi jaanipäeval Hiiumaal Orjaku sadamast ümbermaailmareisiks otsad andnud purjekas Martha asus koduteele. Juba eelmise aasta 2. detsembril sai maakerale ring peale – Martha ületas Kassariil asuva kodusadama – Tule- torni kai – pikkuskraadi 22°46,22´E. Tõsi küll – enam kui 10 000 kilomeetrit lõuna pool, Aafrika mandri lõunarannikul. Kiiluvett oli selleks ajaks veidi vähem kui poolteise aastaga kogunenud Atlandi, Vaikse ja India ookeanidel 24 936 meremiili jagu ning meeskonnas vahetunud 23 liiget. Praeguseks on koduni jäänud veel tuhandeid miile, plaanis on veel läbi põigata päikselisest Brasiiliast ja osa saada tõelisest karnevalist.

Martha teekonnale on jäänud nii võite kui ka katsumusi. Eelmise aasta 30. mail juhtus Marthaga Polüneesia saareriigi Niue lähedal õnnetus – laeva mootor jäi seisma ning hoovus kandis laeva kalda poole, ajades selle lõpuks rannäärsele

platoole, kus laev oleks äärepealt purunenud. Õnneks pidas laev hästi vastu ja saadud vigastused ei olnud alusele eluoh- tiikud. Tänu kiiretele päästetöödele õnnestus imekombel laev tõusulainega vabasse vette saada.

Teine Marthat puudutav kurb sündmus, autoõnnetus, lei- dis aset aga siinsamas Eestis. Nagu kapten Hillar Kukkirjutab: “Läinud aasta 3. juunil vahetas Simmu Sillamaa, praeguse rän- naku üks initsiaatoreid, laeva ja purjetab nüüd igaviku meredel.”

Reisi plusspoolele jäävad aga kõik külastatud paigad ja saa- dud elamused: Atlantic Ralley for Cruisers'i start Kanaaridelt, ookeaniületus ja seitsmes koht üldarvestuses, Kariibi mere saared, Panama kanal, Austraalia, Bali, Fidži ja Püha Helena saared, Lõuna-Aafrika ja paljud muud kaunid kohad. Orjaku kodusadamasse peaks purjekas Martha jõudma juulis.

Vaadake lisaks: www.marthaworldcruise.com



Üksinda üle ookeani

Londoni paadinäitusel demonstreeris oma paati noor inglise sõudja Sarah Outen, kes on võtnud eesmärgiks sõita sellega üksi üle India ookeani. 23-aastane Sarah tahab olla esimene naine ning ühtlasi noorim ja kiireim inimene, kes India ookeani ületab. Ent rekord ei ole siiski peamine eesmärk, miks märtsis 3000-miilisele tee- konnale asuv naine end proovile paneb. Sarah pühendab sõidu oma varalahkunud isale, kes suri kolm aastat tagasi aastakümneid kestnud reumatoidartriidi tagajär- jel ja kogub sõiduga ühtlasi raha Suurbritannia suurima artriidihaihte ühingu Art- hritis Care toetuseks. “Räägitakse, et soolane vesi ravib kõik haavad ja ma loodan, et leian lainete keskel hingerahu,” ütles Sarah. Samas ei tee ta endale sõidu osas illusioone: “Sõuda 12 tundi päevas kõrvetava päikese käes, võidelda tuule, üheksa- meetriste lainete, haide, hoovuste ja laevaliiklusega – see on jõuproov, mis paneb proovile nii minu vastupidavuse kui ka huumorimeele.”

Märtsis asub Sarah oma 5,7-meetrise täiustatud sõudepaadiga Austraalia läänerrannikult teele, et jõuda umbes 100 päeva pärast Mauritiuse saarele. Kaasa võtab ta rohkelt kuivtoitu, aga ka šokolaadi ja muid süsivesikuid, pähk- leid, kuivatatud puuvilju, toidulisandeid ja proteiini sisaldavaid jooke. Kaks mageveeseadet toodavad talle umbes viis liitrit vett päevas.

Paadil on kaks “kajutit”, ühte neist kasutatakse päikesepatareide jaoks ja hoiukohana, suurem on mõeldud magamiseks.

www.sarahouten.co.uk

Ahoi, tulevane meresõitja!

VÄIKELAEVA- JA JETIJUHI KOOLITUS

Koolituste toimumiskohad lähtuvalt klientide soovist!



Küsi lisa: 639 8933 • 551 5905 • info@meresoitja.ee
Vaata ka www.meresoitja.ee





Calipso on teadagi neopreenist sukeldumis- ja veesportiülikond, mis hoiab veesolija sooja. Aga tegelikult oli Calipso üks nümfi, kes meelitas koju Ithaka saarele teel olnud Odüsseuse oma saarele koopasse ning hoidis teda seal oma võluväe ja sarmiga seitse aastat kinni. Odüsseus oli parasjagu teel koju Ithaka saarele. Calypso koobas asub Ericussa või teise nimega Ericousa saarel ja pildid on selle koopa sise-musest. Saarel on imeilus liivarand ja seda ümbritseb kristallselge vesi.

Fotod: Viktor Siilats



Pelorus pidi läinud aasta juuni-kuus külastama Tallinna sadamat, kuid jäi seekord tulemata. Umbes samal ajal siidus laev hoopis Helsingis Katajanokka kai ääres, kus temast sai kiireti kohalik mitteametlik vaatamisväärsus.

Mõista-mõista, mis see on?

Kas tagurpidi Eesti lipp?

Õige vastus: meritäht, kes ronib öösel mööda sadamakaide üles ja keda valgustavad kaatri veealused tuled.

ABRAMOVITŠI SUPERLAEVASTIK SAAB UUE LIPULAEVA

Vene multimiljonäri Roman Abramovitši peetakse maailma suurimaks luksusjahtide peale kulutajaks. Majanduslehe Forbes andmetel maailma rikaste edetabelis 15. kohal olevale vene-juudi päritolu ärimehel kuulub praegu kolm 50-115 meetri pikkust jahtlaeva, kuid kuulduste järgi saab tema "armaada" sellel aastal täiendust – Blohm & Vossi laevatehases Saksamaal valmib 550 jala ehk 168 meetri pikkune superjaht **Eclipse**.

See veepealne loss, maailma suurim erajaht vähemalt kahe basseini ja kahe helikopteri maandumiskohaga, läheb miljardäreile maksma umbes 350 miljonit USA dollarit. Kuna tegemist ei ole mereväele kuuluva alusega, ei luba mereseadused seda varustada tulirelvadega, küll aga on oma elu pärast valvel olev miljardär lasknud laevale paigaldada terve hulga kõrgtehnoloogilisi kaitsemeid. Abramovitši laevastiku uuel lipulaeval on raketitõrjesüsteem, mis hoiatab meeskonda alusele suunatud rakettide eest ja annab neile aega kurssi muuta. Alus on kaetud soomuskatttega ning selles on ligi 50 meetri sügavusele sukelduv allveelaev, millega saab rünnaku korral põgeneda.

Eclipse'i ultramodernne disain sarnaneb Abramovitši senise lipulaeva Pelorusi kujundusele, kuid uus veesõiduk on veelgi

agressiivsemate joonte ja kolmevärvilise skeemiga. Laeva kujundas Prantsuse disainistuudio Hermidas Atabeyk. Sisekujunduse autor on Terrence Disdale, kes on disaininud ka Abramovitši teiste jahtide interjööri.

Abramovitši laevastiku praegune lipulaev, 377 jala ehk 115 meetri pikkune umbes 300 miljonit USA dollarit maksev **Pelorus** valmis 2003. aastal Saksamaal Bremenis Lürsseni laevatehases. Superjaht ehitati ühe teise kliendi tellimisel, kes sai Abramovitšilt kuus pakumist, enne kui nõustus laeva Vene ärimehel müüma. Uus omanik lasi alust Blohm & Vossi laevatehases täiendada, näiteks ehitati sellele veel teine helikopteri maandumispaik ja täiendati seadmeparki.

Maailmas suuruselt 14. kohal asuva erajahi pardal on mitu varupaati ja selle garaaž on täis erinevaid "mänguasju", näiteks jette ja skuutreid. Luksusliku aluse pardal elab kuni 46-liikmeline personal, rohkearvuline turvameeskond saabub ja lahkub koos miljardäri perega. Pelorus on suvisel ajal sage külaline Vahemerel, Malta ja Santorini saartel, talvel võib seda näha aga Sussi kanalil.

Teine Abramovitši superjaht, 282 jala ehk 85 meetri pikkune **Ecstasy** on suurim Feadshipi alus, mis senini ehitatud. Laev asub maailma suurimate mootorjahtide edetabelis 25. kohal. Ka **Sussurro** (pikkus 163 jalg ehk 50 meetrit) ehitati 1998. aastal Feadshipi laevameistrid. Abramovitš ostis selle jahi samalt inimeselt, kes müüs talle Pelorusi. Laev seisab ankrus Antibese'i sadamalinna Prantsusmaal ja seda kasutatakse ühe suurema jahi saatelaevana.

Aastatel 2002-2006 kuulus Abramovitšile 370 jala ehk 112 meetri pikkune **Le Grand Bleu** - varem tarkvarafirma Microsoft kaasasutajale

Paul Allenile kuulunud jaht, mille uus omanik lasi täielikult ümber ehitada, mahutades sinna 4,9-meetrise ujumisplatvormi ja spordidoki. 2006. aastal kinkis Abramovitš maailma suurimate mootorjahtide pingereas Pelorusile järgneva aluse oma sõbrale Evgeny Shvidlerile.

Roman Abramovitšile kuuluvad ka mitmed õhulaevad: näiteks on ta Boeing 767-33A/ERI omanik. Alates 2007. aastast kasutab ta Euroopa-lendudeks väikelennukit Dassault Falcon 900. Abramovitšile kuulub mitu Eurocopter-helikopteri (EC-145, EC-135T1 ja EC-155B), mis asuvad kas tema jahtidel, Blackbushe'i lennuväljal või kodu lähedal Suurbritannias West Sussexi krahvkonnas Rogate'is.

2004. aastal ostis Abramovitš kaks May-



Eclipse

bach 62 limusiini. Ta lasi need kohandada pommi-kindlaks ja paigaldada kuulikindlad klaasid. Oletatavalt läksid need talle maksma 24 miljonit krooni. Tema autoparki kuulub ka Ferrari FXX, umbes 30 miljonit krooni maksev sportauto, mida on ehitatud üksnes 30 tükki. Ärimehel kuulub ka maailma võimsaima seeriaviisilisel toodetava auto tiitlit kandev Bugatti Veyron, Maserati MC12 Corsa, Ferrari 360 ja modifitseeritud Porsche Carrera GT. **✎**

AT Treilerid asjatundjale



Paaditreilerid 4 - 15 t
Poolhaagised 18 - 30 t



Dokitransporterid 3 - 25 t
Slipiseadmed 20 - 80 t

Betooni 7d, Tallinn
tel. 6001077, 5068152

www.andover.ee

Tallinna Jahtklubi kutsub noori purjetama!

Tallinna Jahtklubi Purjetamiskool laiendab oma tegevust sel kevadel. Oodatud on kõik 8-12 aastased noored purjetamishuvilised.

Treenerina alustab sel aastal Brigita Sepp, kes on ise tegelenud purjetamisega 15 aastat, lõpetanud Tallinna Ülikooli kehakultuuri teaduskonna ja omab treenerite kutse kvalifikatsiooni II taset.



Kontaktisikud:
Brigita Sepp
Telefon: 55 61 4645

Maria Kester
TYK peasekretär
E-post: maria@tjk.ee



Lisainfo: www.tjk.ee

**Sessa C68**

Pärast C52 ja C46 valmimist täieneb Sessa Marine'i laevastik kõvakatuselise lipulaeva, innovatiivsete lahendustega C68 võrra. Kui luksus-mootorjahi evolutsiooni saaks mõõta akende kuju järgi, tähistaks C68 kindlasti murdepunkti. Radikaalsete kujundusvõtete hulka kuulub T-kujuline tekikorruse ulatuv salongiaken, mis avaneb eluruumidesse täiesti uudisel viisil. Kui selline kujundus osutub edukaks ja hiiglaslik aken ei nõua lõivu jahi vastupidavuselt, võime sarnast kujundust paari aasta pärast rohkemgi kohata.

Aga C68 pakub enam kui uutmoodi aknad – iseäranis märkimisväärne on selle laitmatult puhas ja modernne kujundus. Jahil on kuus magamisaset ja üks meeskonnakajut. Tippmodelle pakutava kahe 1360-hobujõulise mootoriga ennustab Sessa sõidukiiruseks 28-30 sõlme, täiskäigul 34-36 sõlme. C68 jõuab müügile selle aasta lõpul. www.sessamarine.com

Marquis 720

Suletud flybridge'iga kaatrid – või kolmetekilised kaatrid, kui kasutada Marquis' terminoloogiat – on väga populaarsed USAs ja Austraalias ning nüüd üritavad tootjad läbimurret Euroopas. Marquis nimetab 720 välimust "nõudlikuks ja agressiivseks" – ega valeta, sest kaatrit tutvustati esmakordselt Miami Boat Show'l ja isegi sedavõrd erilises keskkonnas torkas kaater otsekohe silma. Muidugi võivad omanikud valida ka traditsioonilise kujundusega flybridge'i.

Ent vaadake lähemalt ja te näete, et pakutav on vägagi ahvatlev. Ülemiselt tekilt avaneb 360-kraadine vaade, olemas on luugid ja õhukonditsioneer ning rõdubaar ja koguni grill. Korrus allpool on käsitööna valminud nahkmööbliga sisustatud muljetavaldav salong, samas kui kambüüs ja serveerimisnurk on mahutatud samale korrusele – kasulik omadus, mida väga sageli mõistab hinnata vaid kokk.

Majutuskorrusele võib omanik tellida kolm või neli duširuumiga kajutit. Omanikukajut on ehitatud kaatri täislaiuses – 5 meetrit 59 sentimeetrit – ning selle juurde kuulub kaks kraanikaussi ja vann. Ahtripoolle jääv kahekohaline meeskonnaruum on mugav koht ujumisriiete vahetamiseks. www.marquisyachts.com



Uus ELAN 380 juba selleks kevadeks!
Hind alates € 129 990.-

www.sailing.ee • tel. 5333 1117

elan



12 tunniga purjetajaks!

Purjetamine on sama lihtne kui jalgrattaga sõitmine! Vee peal läbi toimuv PURJETAMISE BAASKURSUS ei ole tüütav teoreetiline loeng, vaid loov meelelahutuslik õppus purjehaji pardal, mille käigus omandate kiiresti põhiteadmised ja saate praktilise kogemuse iseseisvalt purjetamise alustamiseks.

Informatsioon ja registreerimine:
Spinnaker OÜ • Regati pst. 1-120
GSM 5333 1117 • www.sailing.ee

Sailing.ee

ja ujumaminekuks jääb üle kahe meetri ruumi. Roostevabast terasest reelingud ja tuuleklaasi ülaseriv tagavad teki liikudes ohutuse. Kokpiti isetühjenev ühes tükis põrand on klaaskiudmaterjalist; ruumi polsterdatud küljed muudavad laeva mugavaks puhkekohaks nii perele kui sõpradele.

Avanti 8 pakub kõiki neid mugavusi, tänu meetrijagu pikemale kerele on siin ruumi aga veel rohkem – tagaistujate tarbeks asub keset kokpiti täiskõrguses laud. www.bayliner.com

**Bayliner Avanti 7 ja 8**

Bayliner on korraga välja toonud kaks sarnast sportkaatrit, Avanti 7 ja Avanti 8. Kaatrid eristab pikkus – esimene on 6,4, teine 7,32 meetri pikkune. Numbrid kaatrite nimedes tähistavad arvu, mitu täiskasvanut paat peale võib võtta.

Kaatrite kasutamise muudab mugavaks nende transporditavus – paate saab treileril vedada ka tavalise sõiduautoga. Mõlemal alusel asub vööri alaosas V-kujuline magamiskajut, kuhu mahub kaks täiskasvanut. Kajuti lukustatav liuguks muudab selle turvaliseks hoiupaigaks, eemaldatavate polstritega magamisemise alune sobib hästi panipaigaks. Kajutisse on jäetud ruumi WC-poti jaoks.

Laeva lahtises osas – kokpitis – paikneb juhtkonsooli taga kaks istekohta, mis pakuvad ümbritsevale head vaadet. Ahtris oleva istumisala muudab mitmekülgseks selle kolme asendisse liikuv seljatugi. Seal on mugav istuda või pikutada

**Lowrance uus HDS tootesari**

Lowrance tõi hiljuti turule uue väike-laevnikele suunatud kaardiplotter-kajaloodi. Eestikeelse menüüga uut HDS sarja iseloomustab suurepärase teravusega mitmekes jagatav ekraan, uus sisseehitatud laia sagedusvahemikuga anduri tehnoloogia, radariga ühendamise valmidus ning uus lihtsam operatsioonisüsteem. HDS süsteemil on olemas ka spetsiaalne madala vee valik.

KAKS PÕNEVAT SPORDI-KONVERENTSI

World Yacht Racing Forum 2008 ja
Motor Sport Business Forum 2008
Monacos 10.-11. detsembril 2008



Vaatage uusi veeskamiskohti Navigaatori slipi-kaardilt aadressil www.ajakirinavigaator.ee/slipikohad Slipikaart täieneb pidevalt.



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

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

Slipikohast teatamiseks palume saata e-kirja aadressile navigaator@heelium.ee
Kirja tuleks panna: • slipi asukoht • slipi GPS-koordinaadid • slipi kirjeldus • teretunud on ka fotod.

Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!

Talvises Monacos said kaheks päevaks kokku tegijad ja otsustajad kahelt erinevalt, kuid samas kasutajaprofiililt kattuvalt spordialalt. Suurejoonelise Grimaldi foorumihalli ühel korral arutasid purjetamis maailma hetkeseisu ja uusi väljakutseid regattide korraldajad, sponsorid, meedia esindajad, spordijuhid ja võistlejad, samas kui teisel korral oli sama asjaga ametis motosporti maailmaeliit. Navigaatori poolt osales konverentsidel Alar Volmer.

Tuntuimateks esinejateks purjetamisfoorumil olid Rod Carr – Briti Kuningliku Purjetamisassotsiatsiooni juht, Sir Keith Mills – 2012. aasta Olümpiamaängude korralduskomitee asejuht, Göran Petterson – Rahvusvahelise Purjetamisassotsiatsiooni president, Shirley Robinson – olümpiavõitja ja telejaamade CNN ning BBC kommentaator, Annemarie Meyer – Union Bank of Switzerland sponsorprogrammi asejuht, Brad Butterworth – Ameerika Karika võitja (jahi Alinghi kapten), Knut Frostad – Volvo Ocean Race juht, Juan Kouyoumdjian – Volvo Ocean Race juhtiva Ericsson Teami jahtide disainer, maailma parimate purjetamisprofide hulka kuuluvad Paul Cayard ja Peter Gilmour ning paljud teised inimesed, kelle otsustest sõltub, milliseid regatte korraldatakse, kuidas need meediasse pääsevad, kuidas teha seda kõike veel paremini, et purjetamispiisikust saaks nakatunud rohkem inimesi.

Foorumist kujunes suurepärase, võiks öelda lausa, et ootusi ületav kogemus. Esinejate tase ja mõtlemiskiirus, koos pealtvaatajate aktiivsusega viis jutu kõige huvitavamate teemadeni, millele üheskoos vastuseid otsiti. Kõige olulisemaks teemaks sai nagu ikka raha ja sponsoritega koostööks optimaalsete lahenduste leidmine, kuna esindatud olid mõlemad pooled, siis väga paljudes küsimustes jõuti selgemale arusaamisele. Üks huvitav kommentaar jäi kõrvu, mis eriti ilmekalt kirjeldab sponsorite

arusaamist ükskõik millises üritusest, mida nad toetavad: "Härrased, tahaks teile meelde tuletada, et me oleme väga rõõmsad, kui saame toetada teie ümbermaailma regattija ja meil ei ole midagi ka selle vastu, et aidata koos teiega noorte programme ülesehitada, kuid parem kui te ei unustaks, et meie esmane ülesanne on siiski oma toodete müümine!"

Üks paremini ettevalmistatud esitlusi oli vaieldamatult Knut Frostadilt, Volvo Ocean Race direktorilt, kes tõi välja probleeme ja võimalusi regati arenguteks hetke majanduslanguse kontekstis, üheks oluliseks sammuks saab olema osavõtjate eelarvete vähendamine kuni 50%.




Purjetamisteema uueks tõusjaks on kindlasti uus meedia – kas keegi oleks osanud ette arvata, et 300 000 huvilist osalevad Volvo Ocean Race'i ja Vendee Globe üksinda ümber maailma võidusõidul läbi virtuaalsete mängude?!

Teatava kriitika osaliseks sai Rahvusvaheline Purjetamisliit, seoses liigse tähelepanu pööramisega Olümpiaregatile ja teiste, purjetamis maailmas tuntud ning laiale üldsusele huvipakkuvate suuremate jahtidega peetavate regattide eiramisega.

Kõrvalsaalis toimuva Motor Sport Business Forumi peakõnelejakas oli FIA President Max Mosley ja tema kõnest jäid kõlama järgmised mõtted – oluliseks pidas president Vormel 1 jätkusuutlikust ja tõi välja ka ideed kuidas seda saavutada. Kasutades Honda Teami näidet olukorra kirjeldamiseks, rääkis ta: "Honda loobus, kuna automüük on langemas ja samamoodi võivad need numbud tulevikus langeda kõikidel autovalmistajatel. See võib kaasa tuua ka teiste tootjate eemalejäämise mitte ainult Vormel 1-st vaid ka kogu autosportist tervikuna. Kuid probleemid tekkisid juba varem. Ennekoike puudutab see olemasolevaid määraseid, mis sätestavad järjest rohkem piiranguid ja sellega muudavad inseneride tegevusala liiga kitsaks." Moseley lisas, et jätkuv suund kergemate materjalide kasutamiseks toob kaasa mentaliteedi, mis suunab insenerid täienduste tegemisele, aga samas püüab innovatsiooni. See protsess on kulukas ning hävitab vaikselt Vormel 1.

Foorumi teisel päeval võtsid Vormel 1 meeskondade, sponsorite, meedia ja juhtorganatsioonide võtmeisikud arutlusele rohkem kui 70 000 mootorspordi fanaatiku hulgas läbiviidud uuringu, millest selgub, et muutused kahe viimase aasta spordis on positiivsed, kuid fännid ootavad siiski rohkem möödasõite ja tehnilist innovatsiooni. Üldiselt toetavat sõnumit kirjeldab parimal moel, rahvusvahelise kindlustusfirma IMG sponsorteema juhi Isabelle Conneri kommentaar: "Vormel 1 on meid tõeliselt toonud kaardile, oleme saavutanud 80% brändi tuntuse. Oleme investeerinud 50 – 100 miljonit eurot aastas Vormel 1 turundusse, reklaami ja sponsorusse ja kui me vaatame tagasi, siis oleme saanud rohkem kui neli tundi TV aega 200 kanalil ja 165 riigis, see on väga hea tulemus, ainuüksi vaadatavusega oleme juba õigustanud oma investeeringu. IMG jaoks ei ole Vormel 1 kulu vaid pigem tõusu genereeriv mootor."

Purjetamis Foorum ja Mootorspordi Forum kohtusid ühiseks õhtuveetmiseks hotell Meridianis, kus väga suurepärase pranstuse kulinaaria saatel vahetati mõtteid, leiti uusi koostöö suundi ja varastati üksteiselt sponsoreid.

Uued foorumid samas kohas detsembris 2009. 

TALUPOJATARKUSEGA ASJALE LÄHENEDES PIISANUKS JU TOODRI KOHALETOOMISEST, SADAMAVALDAJALT TASU SISSE KASSEERIMISEST JA MERESÖITJATE OHUTUS OLNÜKS TAGATUD.

RUHNU SADAMA SISSE SÖIDUTE E SAAB LÕPUKS OHUTUMA MÄRGISTUSE

FOTOD RAINER SOSI, PRIIT KAPSTA

“Aastaid märgistamata olnud madalik Ringsu sadama sissesõiduteel ei ohusta uuel hooajal enam meritsi Ruhnu saarele saabuvaid külalisi. Pärast mullu aprillis ajakirjanduses ilmunud kriitikat puhkenud sõnasõda, mis vältas pea terve eelmise aasta ning nõudis koguni majandusministeeriumi ja riigikogu liikme Ain Seppiku sekkumist, jõudsid veeteede amet ja sadamat haldav riiklik aktsiaselts Saarte Liinid kokkuleppele, et sissesõit sadamasse muudetakse turvalisemaks sissesõidutee nihutamisega – faarvaatri teljepoi viiakse 3,5 kaabeltau võrra sadama liitsihi suunas avamere poole. Sellega antakse põhja poolt sadamasse tulijaile uus orientiir, millele kurssi hoides on võimalik kaldaäärsetesse kividesse sattumist vältida. Ühtlasi otsustati, et kivine madalik jääb ka sel aastal tähistuseeta.

Ringsu sadamast mõnesaja meetri kaugusel asuv muulina vette jooksev kivivare, mida ruhn-lased kutsuvad Ringsu rabaks, nõuab igal aastal mitu ohvrit – madalikule sõitnud jahti. Korralikult tähistamata kiviraun asub 0,2-1 meetri jagu veepinnast allpool, enne ja pärast muuli tekitab piisav sügavus aga mulje näilisest ohutusest. Merekaartidele kandmata madalik ohustab just välismaalasi, kes pole kohalike oludega tuttavad. 2005. aastal sõitis rootslaste kaater viie inimesega pardal seal kividele ja uppus paadi põhja tekkinud augu tõttu sadamas. Õnnetusi on samas paigas juhtunud ka järgnevatel aastatel ja ikka on olnud piirivalve see, kes jahte ja pardalviibijaid madalikult päästab.

Eelmise aasta aprillis sai piirivalvel mõõt täis: Ruhnu piirivalvekordoni ülem Rainer Sosi pöördus veeteede ameti poole, et viimane paigaldaks õnnetuste ärahoidmiseks Ringsu rabasse korraliku poi. Sosi sõnul tänati teda ettepaneku eest ja väideti, et informatsioon, mis muudab meresõidu ohutumaks, on alati teretulnud, ent sadamaseadusele viidates selgitati, et kuna tegemist on ainult ühte sadamat teenindava navigatsioonimärgiga, on selle paigaldamine sadama valdaja kohustus.

Kuigi ettepanek lubati sadamavaldajale edasi anda, jäi ohtlik olukord hooaja lõpuni lahendamata. Vaid kohaliku kaluri paigaldatud kollane puhastusvahendi Mr. Proper plastkanister hoidis tähelepanelikud liiklejad halvimalt. Sellele vaatamata sõitis eelmisel aastal Ringsu karile mitu alust, nende hulgas soomlaste jaht Aura, mille madalikult pääst-

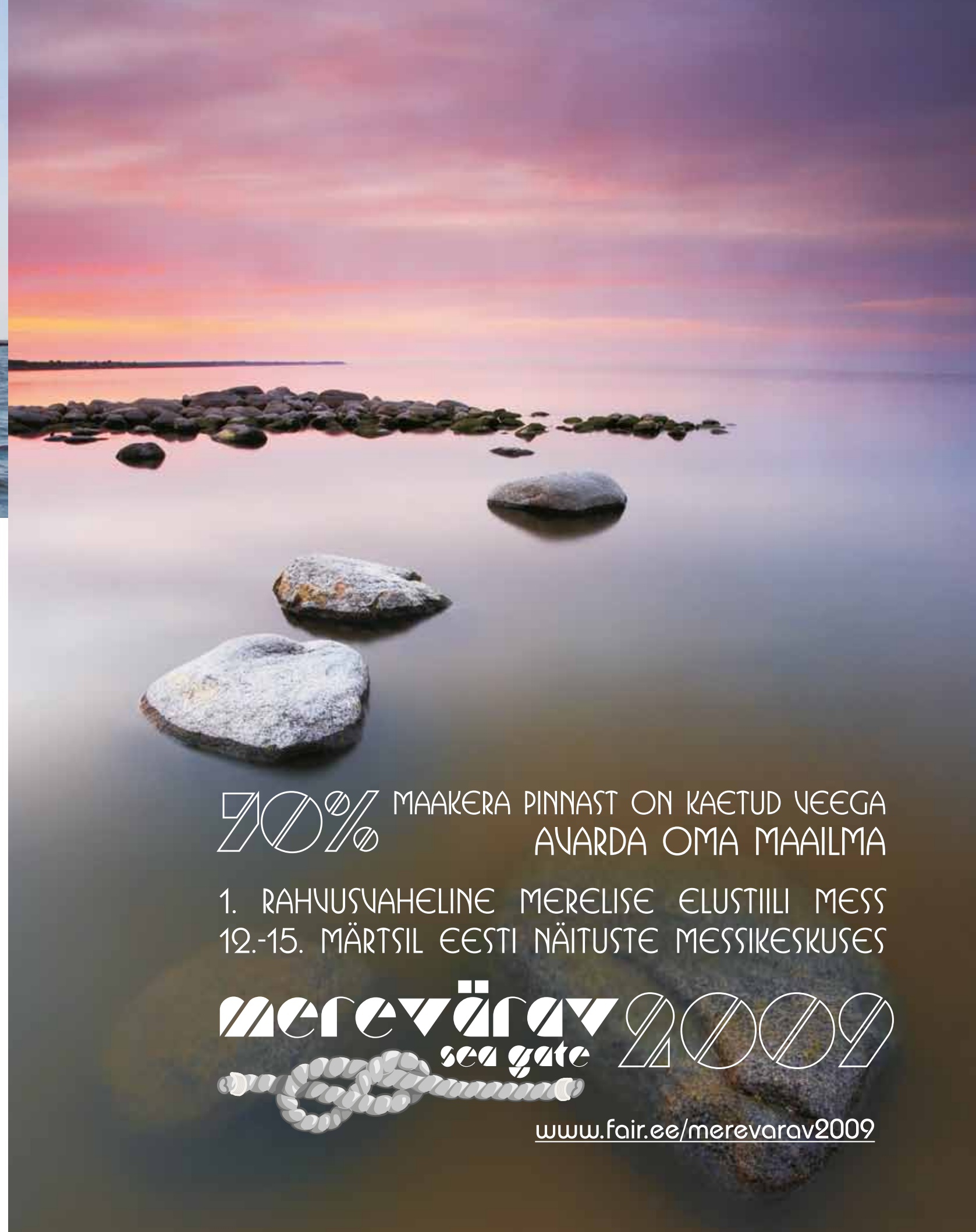
mist võib juuresolevalt pildilt näha.

Ehkki sadama sissesõidutee nihutamine peaks lahendama Ruhnu sadamasse sõitjate probleemi, kahtlevad kohalikke olusid tundvad veesõitjad siiski, kas ümber saare liikuvad jahid oskavad tähistamata madalikku vältida. Eks algav hooaeg annab sellele vastuse.

Ringsu madaliku juhtum on pannud veesõitjad küsima, kuidas sai navigatsioonioht aastaid varitseda, ilma et need, kes on kutsutud ja seatud Eesti vetes turvalist laevaliiklust tagama, midagi ette ei võtnud? Vähe sellest, et riigiasutused veeteede amet ja Saarte Liinid endale tööd andsid, kembeldes selle üle, kes peaks Ruhnu madalale toodri paigaldama, andsid nad tööd ka piirivalvuritele, kes pidid märgistuse puudumise tõttu karile sõitnud laevu lahti sikutama.

Et seaduse järgi on sadama sissesõidutee navigatsioonimärgistuse paigaldamine küll sadamavaldaja asi, kuid selle projekti peab kinnitama ja töid kontrollima veeteede amet, siis miks kiideti heaks valesti projekteeritud märgistus ning miks vigu kohe ei parandatud, kui need avastati? Talupojatarkusega asjale lähenedes piisanuks ju toodri kohaletoomisest, sadamavaldajalt tasu sisse kasseerimisest ja meresõitjate ohutus olnuks tagatud.

Jääb loota, et tulevikus tõstavad bürokraatiasina haardes tegutsevad riigi esindajad tihedamini paberite ja seadussätete kohalt pea, et näha ja rahuldada veesõitjate tõelisi vajadusi. Sest vaid paberile tuginedes võib karile sõita – seda näitab juba nende paljude aluste kogemus, kes merekaarte usaldades Ringsu rabasse pöruetasid. **N**



70% MAAKERA PINNAST ON KAETUD VEEGA AVARDA OMA MAAILMA

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

merevärav sea gate 2009

www.fair.ee/merevarav2009



FordFiesta | Feel the difference





LAEVA VARUSTAMINE PROVIANDIGA

Pärast pikki tunde merel vajab inimene kehakinnitust. Kuidas toimus laevasõitjate toitmine vanaaja pikkadel merereisidel, sellele vaatab tagasi 1945.aastal ehitatud kaljase Iris reeder ja vanalaevanduse austaja Herkki Haldre.

TEKST JA FOTOD **HERKKI HALDRE**

Oli 1832. aasta 23. oktoober. Kolmemastiline prikk Johanna seisis Brasiilias Macapa sadamas ning kapten George Biddlecombe jälgis rahulolevalt, kuidas laeva tassiti viimaseid proviandikaste, mis vigisesid ja piiksusid. Ees seisis pikk teekond Euroopasse ja meeste tervise eest tuli hea seista. Tol ajal oli pikkadel merereisidel tavaline mure värskete toidukraami puudus. Soolaliha ja -kala ajasid meeskonna pahaselt urisema.

Kuid stjuuard George oli Macapa turult saanud soodsa hinnaga partii esmaklassilisi merisigu, mis nägid välja pontsakad ja isuäratavad. Kapten oli käskinud neid võtta hea varuga – mis kokapajast üle jäävad, saab Inglismaal kenasti rahaks teha, kuna viimasel ajal oli kõrgseltskond hakanud neid lihaloomi millegipärast lemmikloomadena pidama. Niisiis oleks kasu kahekordne.

Jah, tööpoolest, merisead, kes pärinevad Andidest, on Lõuna-Ameerikas hinnatud toidupoolis. Euroopasse jõudsidki nad eelkõige laevade proviandina, millest pärineb ka nende nimi. Neil aegadel moodustasid laevameeskondade põhitoiduse kauakestvad soolaliha, soolakala ja kuivikud – aga kes säärast menüüd ikka kaua kannatab. Liati kaasnes suuremate elusloomade pardalevõtmisega vajadus liha kohe ära tarvitada, vastasel juhul riknes see kiiresti. Seega olid merisead, keda kokk sai parajate portsjonite kaupa puurist võtta, kaunis ideaalne elusproviant.

Tolleaegsete eeskirjade järgi tuli üle-Atlandi reisidel meestele päevanormina anda 0,8 naela (400 gr) kuivikuid, 3 kvarti (2,8l) vett

ja 1,5 (700 gr) naela soolaliha. Ei kõla just väga vaimustavalt. Kujutan ette, kuidas praegused meremehed sellise toiduratsiooni peale mässu tõstaksid! Aga nüüd tuleb eeskirjadest huvitav punkt: kui laev ei ole piisavalt varustatud ja meestel jääb toidust puudu, peab neile puuduliku toiduga päevade eest maksma topelttasu. (*A Treatise on Practical Seamanship*, R. H. Dana, 1841)

Reisijate toidunormi jaoks tuli laeva oluliselt rikkalikumalt varustada: ette olid nähtud head(!) laevakuivikud, riis, kaerahelbed, nisujahu, kuivatatud oad või herned, kartulid, äädikas, vesi, soolaliha. See on huvitav tähelepanek – “head laevakuivikud”, just nii on kirjas. Kas see pidi siis ilmselt tähendama, et meeskonnale sobisid ka “suvalised” laevakuivikud?

Ka kuivained kippusid niiskuma ja riknema, nii oli elusproviant üks paremaid lahendusi. Hoolimata laevareederite rahamurest (milal seda poleks olnud!), püüdsid kaptenid siiski mingil moel hoolitseda meeskonna heaolu eest, sest mässud olid tollal laevadel üpriski tavalised.

EI IDANE EI MÄDANE, AGA SÜÜA KÕLBAB...

Lutefiski (ka klippfisk) ehk kuivatatud tursk oli Norra, eelkõige Lofootide peamine ekspordiartikkel kuni 20. sajandi alguseni. Praktiliselt kogu maailma laevastik vajas seda erilisel viisil ette valmistatud kala igikestva ja toitva proviandina. Etteruttavalt öeldes – see ei ole just eriline maiuspala. Tänapäeval pakutakse lutefiski ka suveniirina, sest see kala tööpoolest ei mädane ega kõdune ja seda võib rahulikult majaseinale ehteks riputada. Ei rõskus, külm

ega kuum suuda sellele kalale midagi teha. Isegi linnud ei söö seda. Ostsin kuus aastat tagasi endalegi Norrast ühe sellisel viisil kuivatatud tursa. See ripub mul kenasti seinal, ei haise ka mitte. Nagu plastist.

Aga kuidas siis meremehed seda endistel aegadel sööma pidid? Kuna see kala on ülisoolane, tuleb seda esiteks 5-6 päeva vees leotada, seejuures iga päev vett vahetades. Seejärel pannakse kala kaheks päevaks vette seisma, sedapuhku vett ei vahetata. Sel ajal kala paisub, võttes suuremad mõõtmed kui enne kuivatamist (vaata kui kasulik – meestele tulevad suuremad portsjonid!) Aga samal ajal tõuseb kala pH-tase kuni 11-12 ja kalaliha muutub söövitavaks. Et kala oleks võimalik süüa, tuleb teda uuesti 4-6 päeva vees loputada, vahetades vett iga päev. Alles pärast sellist kahenädalast protsessi saab kokk võtta kala ja sellest valmistada maitsva roa... Miks ma küll arvan, et maailmas leidub ka paremaid palasid?

Lutefiski tegemiseks tursk tapetakse, mitte ei lasta kuival surra, nagu kalaga tavaliselt. Selleks tehakse elusasse kalasse sisselõige ja lastakse tal endal kogu veri välja pumbata. Kalad on veristamise ajal sumpades, kus nad ringi ujuvad. Parima kvaliteediga lutefisk on vastu valgust vaadates täiesti ilma vereta, mitte ühtegi tumedat veresoont ei ole näha.

Seejärel pannakse kala pakase kätte kuivama. Kala on valmis, kui jää maha kukub. See võtab aega umbes kuus kuud. Seejärel kala soolatakse ja töödeldakse seebikiviga (naatriumhüdrosiid). Ja siis laotakse kalad kuuri alla riita nagu puuhalud.

Teadadovalt kasutasid lutefiski proviandina oma merereisidel juba viikingid. Eks nad sellepärast ilmselt nii pahurad ja agressiivsed olidki. Kas ajalooürikutes pole mitte kirjas, et viikingid ründasid esmajärjekorras toidukambreid ja alles seejärel võtsid muud vaatamisväärsused ette?

KAHEKSJALG PÄRNU LAHES?

Ärge imestage, kui teile trehvab ette mõni tubli kodanik, kes omas pühas lihtsameelsuses jutustab, kuidas Pärnu lahast kaheksajalg välja püüti. Teadagi: kliima soojenemine, villkappkrabid, vaalad, delfinid ja tont teab, kes kõik veel ujuvad meie külmas Balti meres tänapäeval ringi. Asi see kaheksajalg siis pole. Aga õigupoolest on tegemist tõestisündinud looga laevakoka memuaaride hulgast.

Kaljas Iris võttis ühel kaunil juulihommikul Pärnu sadamast peale toreda Läti sugemetega seltskonna ja sättis kursi Kihnu väina suunas. Laev oli lastitud kõige hea ja paremaga, millest vanad meremehed ehk ka laevareisijad ainult unistada võinuks. Aga see reiski oli eriline. Seltskond oli nimelt avaldanud soovi maiustada päevapüügiga. Kujutate ette, kuidas korraldada Pärnu lahast spon-taanselt üks selline ennelõunane kiire õngega kalapüük, et 40 inimest toidetud saaks? Vanad kohalikud kaluridki nimetaksid seda sajandi püügiks. Aga teadupärast on kunde soov seadus ja nalja peab ju ka saama. Tellisin siis Stockmannist priske kaheksajala ja lasin selle kulleriga Pärnusse saata, kus elukas esimese hooga Pärnu Jahtklubi restorani külmikus maabus.

Varusime siis laevale võrgud valmis ning meie koka õppis võrguga asjatundlikke liigutusi ja vastavaid näoilmeid tegema. Kõik laabus otse suurepäraselt – võrk heideti merre (ilma võrguloata, tuleb tunnistada), reisiseltskonna joovastunud rõõmuhoisete saatel traaliti väheke ja ennäe imet! Võrgu kokkusebimisel selgus, et kala jäi küll saamata, kuid



see-eest oli võrku jäänud suur ja kuri kaheksajalg! Keegi ärksam reisija taipas uudistada, et miks see kaheksajalg nii loid paistab. Koka seletas siis, et elukas on laeval nii suurt hulka selliseid inimesi nähes šoki saanud. Kaheksajalg maitses pärast küpsetamist kaunis kummine, kuid ilmselt oluliselt parem kui kuivikud või soolakala.

SÖÖMINE KUI MEELELAHUTUS

Tõsiste reisijatega sellist nalja muidugi teha ei saa. 20. sajandi algusesse jäävad legendaarsed ookeaniaurikud ja luksuslikud reisid, oivalised menüüd, šarmantsed kaptenid ja peened reisiseltskonnad. Kui praegu on ristluslaevad pigem turvalised hiigelhotellid ja lõbustus-pargid, kuhu kõrgklass harva satub, siis enne lennukeid ehitati ja varustati laevu arvestusega, et püsiklientide hulgas on kroonitud päid. See ei puudutanud muidugi teise ja kolmanda klassi reisijaid, kellele oli jäetud Atlandi ületuseks eespool kirjeldatuga suhteliselt sarnane menüü, mis koosnes kuivikutest ja soolalihas.

Esimese klassi reisijate menüü oli aga hoolikalt valitud ja rikkalik. Kuna laeval ülesõidu ajal eriti midagi teha polnud, moodustasid söögikorrad ühe olulise osa meelelahutusest. Ja kõige lugupeetumad reisijad einestasid kapteni lauas. Seda arvestades olid näiteks Cunard White Star liini kaptenid valitud erilise hoolega – mitte ainult professionaalset meresõiduuskusi silmas pidades. 1930. aastatel kirjutab laevaliini kommodoor Gordon Steele: “Iga kapten peab olema isiksus omaette, vastasel juhul ta ei lumma oma reisijaid. Ei oma tähtsust, mis eripära tal peab olema. Mul peab olema jõhkraid kapteeneid, galantseid kapteeneid; kapteeneid, kes on vaimustatud väikelastest, kapteeneid, kes on sisse võetud naistest, rummi kaanivaid kapteeneid ja täiskarskeid kapteeneid.” Ja nii valitigi liinilaevadele kapteeneid ja ohvitseri, kelle ülesanne oli meremehetöö kõrvalt ka oma siniverelisi reisijaid lõbustada.

20. sajandi alguse Atlandi liinilaevas oli kambüüsis palju tööd. Neljakäigulisele hommikusöögile järgnes lõunaode kell 11, siis jällegi neljakäiguline lõunasöök, õhtuode kell 16,30, kokteil kell 19 ja seejärel viiekäiguline õhtusöök. Lugupeetumad reisijad sisustasid söögikordade vahele jäävat nappi aega tualettide vahetamisega. Näiteks Marlene Dietrich võttis igapäevavajaduste rahuldamiseks 1938. aastal Normandie pardale kaasa 25 kohvrit. Aga Windsori hertsog ja hertsoginna võtsid oma reisidele absoluutselt hädatarviliku igapäevapagasi 90 kohvrit. Kui Cunard Line üritas neile viisakalt märku anda, et nad katsuksid vähema pagasiga leppida, kõrgealised solvused ja vahetasid laevaliini. 🍷

Retsept: kuum rummipunš aastast 1880

Ja loo lõpetuseks kuulus laevaretsept, mida suudab isegi minusugune osav kokk valmistada. Sobilik on siin juhinduda tolleaegsest retseptist: “Arvestada 1 kvart (0,94l) nelja inimese kohta, kuid silmas pidada, et kogused inimese kohta võivad sellise joogi puhul olulisel määral varieeruda”. Et valmistada kuum rummipunši, hõõru suhkrutükidega sidrunikoort, et suhkur imaks sidrunikoore õli. Pane suhkrutükid kuumakindlasse kannu. Pressi üks sidrun mahlaks ja lisa kannu. Vala kannu keeva vett ja lahusta suhkrutükid. Kalla peale rumm, brändi ja muskaatpähkel. Viiluta teine sidrun ja lisa valmis segule. Sega hoolikalt ja serveeri kuumalt.

**110 g (1 klaas) suhkrutükke • 2 sidrunit • 300 ml tumedat rummi
300 ml brändit • ½ teelusikat purustatud muskaatpähkli
600 ml keeva vett**



TEKST JA FOTOD **CHRISTIAN WIKLUND**

Oktoobri keskpaiku võib Rootsli lääneranniku skäärde vahel märgata vaid üksikuid lõbusõidupaate. Suurem osa inimestest on paadi talveks kaldale tõmmanud ja meelikõitev sügisilm merel jääb neil seetõttu nägemata.

Kui lähene me Gullholmenile, mis asub kesk laevateid Mollösundi ja Lysekili vahel, näeme üha selgemalt, et majad asuvad väga lähestikku. Sellel väikesel saarel asub vähemalt 137 maja. Seega on seal ruutmeetri kohta rohkem ehitisi kui kusagil mujal Rootsis. Majade räästad puutuvad peaaegu kokku ja osa hooneid on nii lähestikku ehitatud, et inimene mahub vaevu nende vahelt läbi pugema.

Et leida põhjust, miks majad nii lähestikku ehitati, peame minema tagasi 20. sajandi algusaastatesse. Sel ajal käis siin hoogne heeringapüük, aga Gullholmeni saarel tulid mõned nutikamad laevaomanikud mõttele alustada hoopis kaubaveo ja makrellipüügiga. Osteti paar sirge täävi ja korraliku kandevõimega inglise kutterit ning hakati Doggeri madalal tasapisi makrelli püüdma.

Ettevõtmist saatis selline edu, et väljend "Gullholmeni makrellipüüdjad" sai omaette tähenduse. 1913. aastal oli saar koguni 57 kuutri kodusadam ja seal elas umbes 800 inimest. Elatustase tõusis ja maju ehitati tihedamalt. Et maa kuulus riigile, kehtis maksuvabastus. Maa maja ümber tühjaks jätmise polnud lihtsalt mõeldav. Selle asemel renditi see välja ja järgmine ehitaja püstitas oma maja sõna otseses mõttes naabri maja kõrvale.

RINGKÄIK SAAREL

Hea viis selgeks saada, kuidas saarel elu käib, on minna giidiga ringkäigule. Gullholmeni väga asjatundlik giid Sune Johansson jutustab, et kõigepealt valisid saarel maja jaoks koha välja laevaomanikud, seejärel oli meeskonnaliikmete kord ja viimaks jõudis järg kaluriteni.

Laevaomanike majad olid kõige suuremad ja kõrgemad, kahe-kolmekorruselised. Need majad värviti valgeks, nagu on tavaks Vahemeremaades. Meeskonnaliikmete majad

olid madalamal ja väiksemad ning need värviti punaseks või kollaseks, kalurite majad olid aga kõige väiksemad ja veele kõige lähemal ning tihti tuli ette, et need jäid üldse värvimata. Tänapäeval on kõik hooned värvitud. Enamgi veel: iga viimane kui ehitisi on suurima hoolega korda tehtud, olgu see siis kui tahes väike, ja paljudel "majapäästjatel" tuleb neid nähes heameelest lausa pisar silma.

Gullholmeni elanikele on pakutud võimalust osta välja maa, millel maja seisab, kuid turuhinnaga. Piirkonna populaarsuse tõttu on suurem osa inimestest aga otsustanud jätkata riigilt renditud maatuukil. 137 majast elatakse aastaringselt vaid kümnes. Hermanisaarel teispool silda elab aga 150 inimest aastaringselt kohapeal. Nemad sõidavad iga päev mandrile tööle ja tagasi.

Kõigist laevaomanikest Gullholmenil oli kõige ettevõtlikum mees Albert Arvidsson, kes ei piirdunud ühe makrellipüügikutteriga, vaid ostis peagi teise aluse juurde.

Kui kala talvel enam kätte ei tulnud, tegi Albert piki rannikut kaubareise ja teenistus oli alati hea. Eriti hästi hakkas mehel minema siis, kui ta sai vihje, et kuivatatud soolamakrelli eest maksavad hästi Ameerika baarid, kus seda viski kõrvale suupisteks pakuti. Albert püüdis makrelli, soolas kala sisse ja vedas kauba seejärel Norra sadamatesse, et see edasi Ameerikasse transportida.

Albertil läks hästi, ning et näidata staatust ja edukust, ostis mees kokku nipsasju ja uhket mööblit. Albert ja tema proua Andriette olid oma kodu üle väga uhked ja hoolitsesid kõigi uhkete asjade eest. Nii väga hoolisid nad maisest varast, et keelasid testamendis kategooriliselt tütar Annal asjade äraviskamise või muutmise. Kui Anna jäi liiga vanaks, et ükski majas edasi elada, anti talle nõu rajada sihtasutus ülesandega kõik esemed säilitada ja kodu muuseumiks muuta. Alberti, Andriette ja Anna kodust sai niiviisi Gullholmeni meremuuseum ja

ROOTSI LÄÄNERANNIKU PÄRL GULLHOLMEN

Gullholmen on üks Rootsli lääneranniku vanimaid kalapüügikülasid, mis asub 35 meremiili Göteborgist põhja pool pooleteisestunnise paadisõidu kaugusel. Tihe asustus kasvab sel Bohuslani saarestikus asuval pärlil aste-astmelt ülespoole ja teatakse rääkida, et selle paiga kohal hõljub eriliselt harmooniline aura.



nelja nostalgiahõngulist korrust külastavad paljud.

Gullholmeni värskem vaatamisväärsus on Sune ja Ingemar Johanssoni kunstimuseum. Päevinäinud, kuid värskelt värvitud künis kaupluse taga näidatakse eelkõige kohalike kunstnike töid. Abielupaar on aastaid kunsti kogunud ja kui oma maja oli maale täis saanud, sündiski idee näidata kogu seda ilu ka avalikkusele. Seepärast rajasid nad Bohusläni esimese erakätesse kuuluva kunstimuseumi. Tagasihoidlikus kunstiküünis näidatakse Arvid Ahlbergi, Karl Nordströmi, Inge Schiöleri ja paljude teiste inspiratsiooni andvate kunstnike fantastilisi töid.

Gullholmen

Kaluriasundus Lysekilist lõunas 137 maja, ehitatud 1870–1940 150 aastaringset elanikku, neist 20 Gullholmenil 50-kohaline sadam Kolm muuseumi, kirik, kalakauplus, 2 trahterit Vaatamist väärt: lootsitorn, muuseumid, looduskaitseala ja kõik fantastilised majad www.gullholmen.org

SAARE ÜMBER KÄIB TIHE LAEVALIIKLUS

Gullholmen on kultuurimälestis, ja edasist ehitamistegevust soovitatakse igal juhul vältida. Vähimgi ehitis kontrollitakse üksikasjalikult üle. Paadiga tulijad oskavad hinnata aiapiirete, plekk-katuste, erksate värvitööde ja privaatsust kuulutavate siltide puudumist. Majade vahel võib vabalt ringi jalutada ja nautida puuseppade käte tööd, puust kuure, katuste kaldpindu, nikerdatud tuulelippe ja suurejoonelisi härrastemaju. Külalisena pead end hoonete vahelt sõna otseses mõttes läbi pressima, sest korralikke teid pole. Asfaltteejupp katkeb tavaliselt kas maja või siis veele ulatuva sillaga.

Suveajal seatakse sammud meelsasti aurikukaile, et sõita laevaga Gullholmeni ninalt Islandsbergile. Juulikuus möödub siit tunni jooksul sadu paate, mõni päris lähedalt. Sellisel päeval vastu Malö hoovust laevateed ületada pole lihtne, ja parajalt vaatamänguline on jälgida, kuidas Gullholmeni vaikus ja rahu paate ligi tõmbab.

Veel üks hea koht paadiliikluse jälgimiseks on Skottarn, hiiglasliku majaga tilluke skäärisaar sadamaalal. Siin asus vanasti konservivabrik, mille asemel leiab sealt nüüd sadamatrahteri, kus lõunaajal on avatud puhvet ja õhtul pakutakse tantsumuusikat: kõrts jääb avatuks kella üheni öösel. Hoone ülemisel korrusel on korraldatud majutus ja alumisel asuvad külalisi teenindavad turismiettevõtted.

Pärast paadisõitu ja majade imetlemist on lõunasöök Fiskebodenis hea algus edasisteks avastusretkedeks. Tõeline kalasupp prantssaiaga rahustab torisevat kõhtu, ja me arutleme selle üle, millist rahu pakuvad siin oktoobripäevad võrreldes juulikuiste päikeseliste ilmadega. 2007. aastal "ööbis" Gullholmenil 4589 paati ja seega asub saarel Bohusläni üks kõige külastatavamaid sadamaid.

Tung külalislahkesse sadamasse on suur, kuid kõikjal hakkab silma siiras abivalmidus. Varem maailmameredel seilanud sadamakapten on alati vastutulelik ja valmis abistava käe ulatama. Isegi suure liinilaeva Häтта kaptenid võtavad Gullholmeni ümbruses merel toimuvat sibli mist rahulikult. Nad hoiduvad võimalusel alati veidi kaugemale ja näitavad kitsas sadamas manööverdavate lõbusõidupaatide suhtes üles leplikkust.

ALATI KAUNIS LOODUS

Kui kultuur on oma osa saanud, ootab järge loodus. 29 meetri kõrguselt lootsikünkalt ja selle juurde kuuluvast lootsitornist avanevad lumuvad vaated. Tormise ilmaga on ilmastikuline vaatamäng võrratu. Hätteränna piirkonnas tõuseb Skagerraki kari 30–40 meetri sügavusest vaid kolme-nelja meetri sügavusele veepinnast, tekitades peadpöörivalt kõrgeid laineid.

Kel soovi, võib rännakut jätkata Hermanisaare looduskaitsealale. Sadamast kõige lõunapoolsemasse punkti Hermanisaare tipus on kaardil mõõtes kuus kilomeetrit. Tegelikult on rada umbes poole pikem, sest suundub kõigepealt mäetippu ja sealt järsult alla tagasi kitsastesse orgudesse. Jõudu peab jätkuma, kuid rännak pakub vaatamiseks kauneid niite, äsjaniidetud heina hõngu ja inimtegevusest puutumata loodust. Rännak Hermanisaare tippu võib vabalt võtta terve päeva – teekond on vaevaline, kuid see eest muljet avaldav.

Gullholmen pakub tööpoolest vaheldusrikkaid elamusi. Elu keeb siin aastaringset ja kes külastab saart erinevatel aegadel, saab iga kord ka erineva mulje. Suveaega iseloomustavad kaos ja lärm, sügisperioodi ja talve algust rahu ja harmoonia. Kuid olgu aeg milline tahes kogeb külaline nii kohalike kui ka rännumeeste näol abivalmidust ja külalislahkust. Siin on hea olla ja siia igatsetakse tagasi – olenemata aastaajast.

SUPER HINNAD!

Otsa amortisaator

NR1 VANA HIND 340.-	NR2 VANA HIND 410.-
NR3 VANA HIND 610.-	NR4 VANA HIND 769.-

NR1 UUS HIND 225.-	NR2 UUS HIND 275.-	NR3 UUS HIND 350.-	NR4 UUS HIND 550.-
-------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

Päästevest 100N (kõik kehakalud)

VANA HIND **450.-**

UUS HIND
395.-

Ankur 7,5 kg

VANA HIND **395.-**

UUS HIND
295.-

Ankruts, pleisitud kousiga 10mm, 30m

VANA HIND **475.-**

UUS HIND
375.-

Sigareti süütaja pesa 12V

VANA HIND **100.-**

UUS HIND
75.-

Hauskar

VANA HIND **55.-**

UUS HIND
35.-

Pootshaak / möla

VANA HIND **275.-**

UUS HIND
225.-

Aerud, 8 jalga (2,4 m)

VANA HIND **675.-**

UUS HIND
599.-



PAADIGA MAROKOS

Mõnikord juhtub nii, et paati saabub reisija, kellega saad tuttavaks ja keda õpid lähemalt tundma alles reisiril olles.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS, BULLS

Vahemerel, ühes Hispaania nooblimas sadamas, Puerto Jose Banus, astusid mu paadi pardale Luigi ja Carlos (nimed muudetud). Luigi oli Hispaanias, Barcelonas elav itaallane ja Carlos, Venetsueelast pärist njujorklane.

Sõit kulges esmalt Hispaaniale kuuluvasse sadamalinna Ceuta, mis asetses Aafrika põhjarannikul.

Luigi oli pikka kasvu, sportlikult tugev, särava naeratusega, tumedate lokkis juuste ning intelligentse jutuga meesiludus ja Carlos oli tema täielik vastand. Samas, käitumiselt oli Carlos jõuline ja enesekindel, samal ajal kui Luigi oli kuidagi habras kuid väga tähelepanelik ja empaatiline.

Ceutasse jõudes järgnes peale otste kinnitamist traditsiooniline "Welcome to Ceuta" drink ja seejärel jalutuskäik lähieümbruses.

Meeskonna naisliikmed läksid Luigi jutu ja oleku peale ebatavaliselt elevaks ja hakkasid nii enesele kui teistele ootamatult kummaliselt käituma: iga itaallase öeldud sõna peale lõkerdati naerda, kõrgusekartust trotsides turniti kõrgete müüride otsas, romantiline pilk silmis korjati tolmuseid ja kuumuse käes närtsinud põllulilli, et need siis Luigile üle anda. Kusjuures Luigi võttis nad alati tänuliku naeratusega vastu.

Samal ajal tuli mul tüdinult kuulata Carlose lõputut vada, peamiselt tema alaväärsuskompleksist kantud teemadel, mis lõppesid alati ühtemoodi: tema ehk Carlos on kõigest kõige parem.

Kuna Luigile ja Carlosele oli ettenähtud ühine kajut, siis pärisin Carloselt ettevaatlikult, et kas see on ikka ok ning et kas neile meeldiks pigem kaks eraldatud voodit kajutis või võivad need voodivaheükkidega ühendatud olla, nii nagu tavaliselt.

Carlos vastas talle omases hooletus stiilis, mida saatis ka üks robustsevõitu liigutus, et õieti on temal täitsa üksipuha, sest et see oli aasta tagasi kui nad elasid Luigiga tõepoolest koos nagu mees ja naine. Nüüd on nad lahus, see tähendab lihtsalt sõbrad.

Nagu mees ja naine? Vaid hetkeks mõtlesin, et huvitav kumb oli siis mees ja kumb oli naine, aga selgelt väljakujunenud karakterid ei jätnud selles osas palju kahtlust. Igaks

juhaks eemaldasid kajutist voodivaheükkid, olles täiesti kindel, et kui neid peaks vaja minema, siis ei häbene Carlos neid küsimast. Edasi jälgisin juba ilmse mõnuga mittemidagi aimava naiskonna jätkuvat etteastet Luigi tähelepanu võitmiseks. Luigi tähelepanu jätkus aga kõikjale ja kõigile. Keset elavat vestlust võis ta ühtäkki pöörduda mõne üksiku meeskonnaliikme poole ja öelda: "Vaata, seal mõnisada meetrit eemal läheb üks kena tütarlaps ja lohistab enda järel suurt kohvrit. Kui sa talle praegu joostes appi lähed, siis võiks teil midagi kujuneda küll, paistab igati sinu maitse olevat." Luigi oli seega ainus, kes meie suurest seltskonnast suutis märgata nii avivajavat tütarlast kui ka üksikute meeskonnaliikmete soove. Aga ka muusikavalik, mille ta endaga kaasa tõi, samuti raamatud mida ta luges, kõik oli mitte lihtsalt trendi jälgimine nagu Carlose puhul vaid pigem trendi teadlik kujundamine, hoolikas ja intelligentne valik.





Loo autor koos
Carlose ja Luigiga.

Kui läksime sadamast välja õhtusöögile jäi Luigi meist pisut maha. “Minge aga rahulikult ees minema, ma jõuan minuti pärast teile järele, pean siin kõõgist (õieti kambüüsist) veel lapiga üle käima. Ja tõepoolest, Luigil oli lapp kogu aeg käes ja ta nühhis pidevalt nii siit kui sealt, kui ta just parasjagu nõusid ei pesnud.

Ütlesime, et läheme lähima nurga taha esimesse ettejuhtuvasse söögikohta ja tulgu siis järele...

Õhtusöök kulges sundimatus vestluses, kui ikka saab pidada sundimatuks vestluseks seda, kuidas Carlos igal teemal domineerida üritas. Luigit ei tulnudki, mistõttu palusime tema jaoks toidu kaasa pakkida. Paati tagasi jõudes avastasime Luigi küünlavalgel istumas ja melanhoolset muusikat kuulamas.

“Ma jooksin teile täpselt minuti pärast järele, nii nagu ma lubasin. Ma leidsin selle esimese söögikoha seal nurga taga üles, aga teid ei olnud seal!”

Tõepoolest, see esimene söögikoht ei meeldinud meile ja me läksime järgmisesse, olles eelnevalt palunud kõrtsupidajat juhatada meie mahajäänud sõber meie suunas. Mobiiltelefonid olid kahjuks paati jäänud...

“Ma jooksin terve kvartali läbi, ma vaatasin igasse kohta sisse, neist osa olid päris koledad. Aga teid ei olnud kusagil! Ma proovisin helistada, aga keegi ei vastanud! Ja siis ma tulin siia paati tagasi ning mõtlesin, et eks see olegi ju minu saatuseks: olla üks! Ma pean hakkama saama, ma saan hakkama! Ma mõtlesin, et ma pean olema tugev ning lootma ainult iseendale, sest et mitte kellelegi ei ole mind ju vaja.”

Luigi päevitunud palg jäi selle jutu peale siiski kuivaks ning me lohusime teda nii kuis suutsime, polnud ju keegi

BAKŠIŠ ON OMAMOODI SEGU KINGITUSEST, ALTKÄEMAKSUST JA RAHVUSLIKUST TRADITSIOONIST, MIDA EI SAA EGA TOHI EIRATA. SUITSUD, PASTAKAD, SUVENIIRID, LASTE MÄNGUASJAD ON SEE KAUP, MIDA PARDAL SOOVITAV HOIDA JA VIISAKA KOHTLEMISE KORRAL JAGADA.

tahtlikult teda maha jätnud, pigem jäi ta ise kokutama. Lõpuks veenis kaasatoodud soe toit Luigit selles, et me ikka mõtlesime ta peale ja hoolitsesime tema eest.

BAKŠIŠ EHK JOOTRAHA

Idee sõita Tangieri sündis tegelikult ootamatult. Kaasoleva kirjanduse põhjal ei suutnud ma kuidagi aru saada, kas tegu on samasuguse Hispaania enklaaviga nagu Ceuta või tegu on Marokoga? Lootsiraamat kirjeldas Tangieri kui vabalinna, millel justkui oleks mingi eristaatus. Tangieri pagendatud luuletajad, kirjanikud, kunstnikud ja skulptorid olid kuulu järgi loonud seal omaette ja omamoodi kultuurikeskkonna. Mõisted vabalinn ja vabameelne linn läksid kirjeldustes omavahel täiesti segi.

Lühike reis piki Aafrika põhjarannikut, Gibraltari väinast välja Atlandile ja juba paistiski Tangieri sadam. Mitte just kõige puhtam ja mitte just kõige paremate kaidega ja parasjagu tühi, vaid üks inglise purjekas. Üksainus pilk sadama territooriumile, kus hiigelsuurel tühjal platsil keerutab tuul kuuma tolmu, kus lõõskava päikese eest varjus istuvad pikka aega heledates kitlites peakatetega mehed ja vaatavad tardunult taevasse ning kohe oli kõik selge. Ei ole siin migi Hispaaniat ega mingit vabalinna, tegu on pesuehtsa Marokoga. Iseenesest ei olekski ju sellisel äratundmisel häda midagi, aga unustasin vist alguses öelda, et lugu juhtus ajal, mil eestlastel oli Maroko jaoks viisat vaja. Ja viisat meil polnud. Täpselt samamoodi polnud nagu mõni aeg tagasi golfiparadiisis Agadiris, kuhu viisata maandunult ootasime pool päeva riiki sisenemise luba.

Seekord läks asi siiski palju libedamalt. Korra justkui prooviti öelda, et piiri pealt viisat saada ei ole võimalik, aga selle väite kummutasime hetkega oma Agadiri looga ja ennäe, mingitest Maroko andmebaasidest leitigi too riiki sisenemine üles, ehkki meie uuenenud passid olid tolaeagsetest piiriületustemplitest puhtad. Kogu protseduur nõudis maksimaalselt tundi aega ja selle ajaga jõudsime ühega neist sadamas passivatest logarditest teha kokkuleppe, et me oleme nõus jalutama tema kannul ja tema küsitud hinna eest (viisteist dollarit) läbi linna, kui ta selle raha eest

kõikvõimalikud kaupmehed meist eemal hoiab. Järgnes bakšiši jagamine piirivalvuritele, kes tõepoolest tähelepanuväärselt kiirusega kogu asjaajamisega ühele poole said ja meile passid tagasi ulatasid. Bakšiš on omamoodi segu kingitusest, altkäemaksust ja rahvuslikust traditsioonist, mida ei saa ega tohi eirata. Suitsud, pastakad, suveniirid, laste mänguasjad jms on see kaup, mida pardal soovitatav hoida ja viisaka kohtlemise korral jagada.

Peab ütleva, et viimasel ajal olen kuulnud mitmelt poolt hoiatust, et traditsioonilisest bakšišist Marokos enam ei piisa ning et Maroko piirivalvurid ja tolliametnikud hoidvat Hispaaniast tulnud paate põhjusega kinni ning asjaajamiseks kuluvat mõnikord terve päev ja mõnikord kaks-kolm päeva. Eesti passiga riiki sisenedes ei ole viisat enam vaja, seega probleem olla pigem paadis kui isikus. Kallite paatide puhul tehtavat ettepanek maksta mingi teatud summa ja nii nagu minu hispaania sõbrad/kolleegid hoiatasid, kui juba korra maksad, siis jäädk maksma. Uus ja hea põhjus selleks leitakse alati.

Siiski, niikaua kuni omal nahal sellist kohtlemist pole tunda saanud, ei julge ma vähemalt senikogetu põhjal marokolastele näpuga näidata ning kes teab, võibolla olid nendel hispaanlastel, keda mitu päeva nõõgiti, tõepoolest mingid paadipaberid korrast ära. See paadibürookraatia on ju päris keeruline.

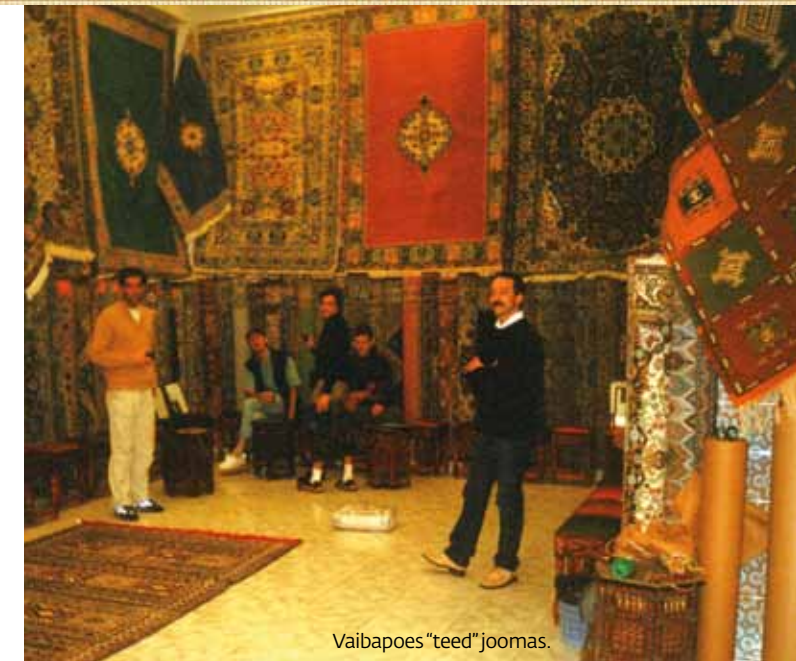
“Usalda Allahit, aga seo kaamel sellegipoolest kinni!” Nii õpetab moslemite vanasõna, mistõttu otsustasin sel aastal Marokot vältida ning jätsin sinna igaks juhuks sisenemata. Kui seda peaks siiski veel tarvis minema, siis kindlasti tasuks eelnevalt palgata mingi kohapealne laevaagent või leida mõned mõjuvõimsad tuttavad, kes asjaajamist hõlbustaks.

KÜLL ALLAH ANNAB!

Privaatgiidiga linnaekskursioon mööda Tangieri vanalinna kitsaid tänavalabürinte kulges igati ladusalt ning tõepoolest, kõik kaubitsejad hoidsid meist aupaklikult eemale. Aeg ajalt meie teejuht siiski unustas oma kohustused, misjärel olime hetkega müüjate piiramisrõngas. Viisakas meeldetuletus, giid nähvas midagi omas keeles ja inimsumm kadus sama äkki kui oli tekkunud. “Tell us the password, please!” (“Õpeta meile palun see salasõna!”) palusime me teejuhti, aga ta ainult naeratas vastuseks.

Kunagi ammu olla Eduard Viiralt viibinud Marokos ühel eestlastest abielupaaril külas. Hommikuti välja jalutuskäigule minnes oli ta alatasa ümbritsetud kerjuste ja laste kambast, kes kõik temalt almust palusid. Olles kogu oma peenraha ära jaotanud, ei pääsenud Viiralt siiski mitte sellest seltskonnast.

Lõpuks kurtis ta oma häda ka pererahvale ning sai kuulda, et olukorrale on ammuilma lahendus olemas. Nimelt peab iga auväärt ja endast lugu pidav moslem jälgima seda usutava ja õpetust, et kui temal ning loomulikult vaid Allahi abiga on elus hästi läinud, siis peab ta oma vara vaestega jagama. Samas oleks kogu ühiskonnakord selle õpetuse kohaselt ju ohus, kui



Vaibapoes “teed” joomas.

rikkad kogu oma varanatukese vaestele ära jagaksid. Araabia maailmas võimaldab religioon oma jumalaga kompromisse saavutada ja nii ongi kirjutamata reeglits, et hommikuti välja astudes peab iga kombekas moslem loovutama oma raha kolmele esimesele küsijale. Mis saab neljandast küsijast? Neljandale tuleb öelda, et küllap Allah annab!

Ja nii ongi! Kerjus, kes kuuleb kedagi lausuvat, et Allah annab, selle asemel, et küsija kätte peenraha poetada, saab suurepäraselt aru, et ta kohtas tõelist usuvenda, kes on oma hommikuse kohustuse juba täitnud. Lihtsalt tema ise, almusepaluja on olnud liiga laisk ja ärganud liiga hilja, mistõttu peab ta olukorraga leppima ning minema kedagi teist otsima, kuni lõpuks sattub nende kolme esimese sekka, kellele sel hommikul meelega jagatakse.

ÜKSAINUS PILK TANGIERI SADAMA TERRITOOORIUMILE, KUS HIIGELSUUREL TÜHJAL PLATSIL KEERUTAB TUUL KUUMA TOLMU, KUS LÕÕSKAVA PÄIKESE EEST VARJUS ISTUVAD PIKKADES HELEDATES KITLITES PEAKATETEGA MEHED JA VAATAVAD TARDUNULT TAEVASSE NING KOHE ON SELGE, ET TEGU ON PESUEHTSA MAROKOGA.



Kuninglik korteež läheneb..

KÜLALISLAHKUS MAROKO MOODI

Meie linnaekskursioon kulgeb mööda uuemat linnaosa. Sõidutee on kinni, see tähendab, et liiklust ei toimu ja seda palistab sõdurite ja politseinike rivi ning rahvamass. Lehitatakse lippe ja oodatakse kedagi. Kui küsin, et keda, siis selgub et kuningas on tulnud oma valdusi sedapuhku Tangieri kaema. Korraga paistabki mootorratturite rivi ja nende keskel must limusiin. Pikemalt mõtlemata kasutan telekaameramehe aegadest tuttavat küünarnukitaktikat, olenegi oma videokaameraga esirivis ja saan lähikaadrid lahtisest autoaknast lehitavast kuningast kenasti salvestatud. Umbes kümne meetri kauguselt napsatud videoülevõtte tasub end kiiresti ära, sest et igas baaris ollakse meile vastutasuks selle video näitamise ja lehitava kuninga stoppkaadri eest nõus ohjeldamatult tasuta drinki pakkuma.

Ekskursioon lõpeb mingi neljakorralise maja katusel. Giid seletab, et selle maja peremees on tema sõber, kes on nõus meid erandkorras üles katusele lubama, et me saaksime linna panoraami nautida.

Ja tõepoolest, katusele avaneb ilus vaade üle terve linna, üle teiste katuste. Järgneb kohustuslik teejoomine. Peremees lihtsalt nõuab, et külalistena austaksime tema külalislahkust ja jooksime tassikese teed. Mida rohkem me seda magusat piparmündimaitseelist jooki joome, seda paremini meil jutt sujub.

Naiskonna meesliikmed, vabandust meeskonna naisliikmed ikka, muutuvad taas lõbusaks ja ülemeelikuks. "Mõelda vaid, nii toredad inimesed! Kutsuvad meid oma koju ja pakuvad

teed ja puha. Millised kombed ja milline külalislahkus!"

Paraku järgneb taas pettumus. Mõne aja pärast asutakse meie ette laotama pärsia (maroko) vaipu, üks uhkem kui teine. Ja selle õnne osaliseks saaksime kõigest 20 000 Euro eest! Kõik käsitöö ja puha! Kõik krediitkaardid kõlbavad ja koju kohale saadetakse ka. Tavahind olla viiskümmend tuhat, aga see tohutu hinnasoodustus on siin vaid selle tõttu, et mingeid vahendajaid pole ning et me peremehele niiväga meeldisime.

Armastusest vihkamiseni on ainult üks samm ja naised on esimesed, kes resoluutselt ja nõrdinult püsti tõusevad. Tänutäheks osutatud külalislahkuse eest teen siiski ostu ja omandan pruunist pähklipuust idamaise kandiku, mis tollest ajast peale ka paadi põhivarustusse kuulub.

LUIGI JA CARLOS

Õhtusüügi ajal kuuleme Luigi lugu. Ta isa olevat kuulus diplomaat ja kogu suguvõsa moodustavad vaid diplomaadid või juristid. Ta on rännanud koos perega mööda maailma palju ringi, omandanud haridust parimates erakoolides ja ülikoolides. Kui pere tema kalduvustest kuulda sai, leidis isa, et oleks parem kui poeg asuks omaette elama mõnes teises riigis, et oma suguvõsa mitte häbistada. Misajastpeale ongi ta elanud nii siin kui seal, hiljem mingitel imelikel asjaoludel ning eiteakus kohtunud Carlosega ja lõpuks jäänud pidama Barcelonasse, kus ta hetkel on arhitektiks.

Luigi lugu püüab pidevalt katkestada Carlos, et tähelepanu taas endale võita. Tõepoolest kummaline, no mida see Luigi tas leidis! Carlosel korvab loomupärane lobisemisvõime igasuguse hariduse puudumise. Ta lihtsalt pöörab jututeemat oma suva järgi ja selle pöörde ainsaks põhjuseks on segadushetke tekimine, mille jooksul saab Carlos end taas korraks näidata. Aga niipea, kui kogu seltskond teeb tema uue jututeema suunas pöörde kaasa ja harjub teemaga ära, käib raksaki ja ennäe, Carlos on taas osavalt teemat muutnud.

See käib umbes nii, et kogu seltskond arutab näiteks Phil Collins muusikat. Mispeale Carlos teatab järsku, et ta on USA-s korra näinud Carl Lagerfeldti ning tunneb üht sõpra, kelle sõber tunneb sõpra, kes tunneb... Ja ongi Collinsiga ühel pool. Või näiteks siis: kogu seltskond arutleb parasjagu küünlajala konstruktsiooni, mis hoiab ka tormisel merel küünalt vertikaalasesendis, mispeale Carlos teatab järsku, et kingad peavad pärinema ilmtingimata Pradalt ning et ta tunneb isiklikult kedagi...

Paar korda tal see õnnestubki, kusjuures põhjamaalasega tunnen iga kord teravat viha oma pikkade juhtmete üle, mis paratamatult panevad mu Carlose psühhoterrorile alluma. Kuid varsti on mängureeglid selged ja vasturünnak võib alata! "Carlos, sa oled ju Venetsueelast, kas pole tõsi?"

Carlos on sunnitud katkestama oma monoloogi basseinitihikast, mille valmistajat ta taas isiklikult tunneb. "Jah olen, mis siis?" küsib pisut erutatud Carlos, veel aimamata, et ta on

NAABRUSES SEISVAD INGLASED HOIATASID, ET PEA IGA SADAMAKONTEINERI TAGA ON PEIDUS POISIKE, KES EUROOPASSE IGATSEB PUTKU PISTA. NEMAD OLID ÜHE SELLISE OMA PAADIST AVASTANUD KÕIGEST MÕNE KAABELTAU KAUGUSEL TANGIERI SADAMAST JA JAMA KOHE KUI PALJU!

juba omaenda püstitatud lõksu sattunud.

"Kas sa Sonya Smithi tunned?"

"Ei noh, kes see siis Sonya Smithi ei tunneks! Sonya Smith on ju..."

"Ma pean silmas, et kas Sa teda isiklikult tunned?" katkestas Carlose poolelt sõnalt.

"Ei, aga mis siis?"

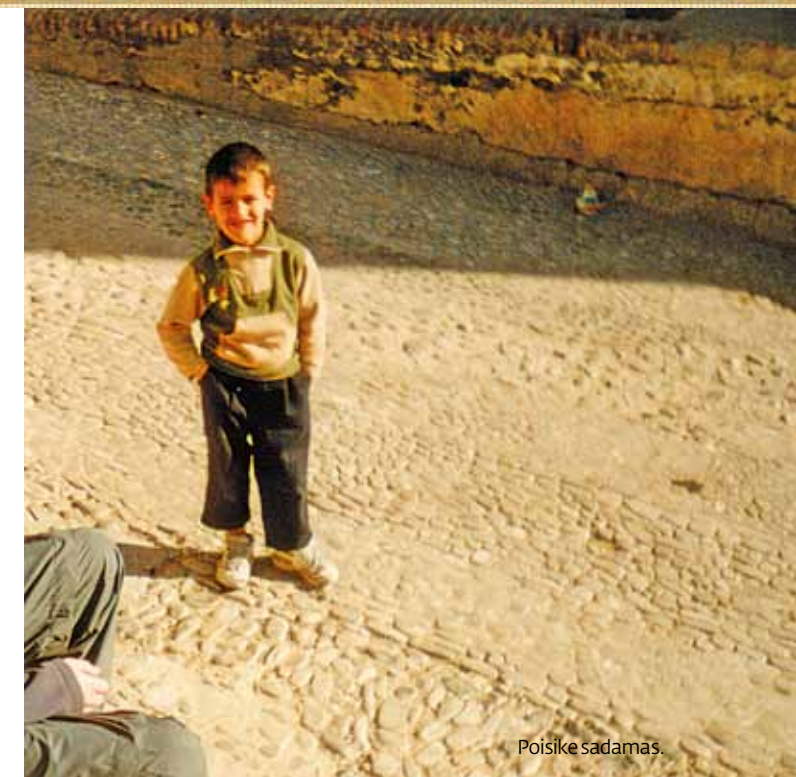
"Oh, ei midagi. Mul tuli lihtsalt meelde, ta mängis ühes teie seriaalis, telenovelas, nimega "Tahmanägu" kui ma ei eksi. See jooksis kunagi ammu ühes minule kuuluvas eratelekanalis."

"Oi, kas Sa tõesti tunned Sonya Smithi?" Carlose nägu läks hetkega aupaklikuks ning ma tundsin kuidas minust sai lüli selles tema ihaldusväärses tutvuste ahelas.

"Õtseselt mitte, küll aga on ta saatnud mitmeid tervituskirju ja postkaarte ning isegi korra ühe videoläkituse Eesti televaatajatele. Meil vaatas seda seriaali korraka üle poole miljoni inimese, ma käisin Cannesi fimiturul seda seriaali isiklikult välja valimas. Näe siin on Sulle kingituseks üks pastakas," ulatan ma Carlosle ETVTV logoga pastaka, mis täiesti juhuslikult läheduses satub olema.

Sellest hetkest edasi sujus meil vestlus palju meeldivamalt. Carlos vaatas iga kord, kui ta mõnd uut teemat tahtis puudutada, ootusärevalt minu kui kapteni poole ning jätkas alles pärast lubava noogutuse saamist.

Ärasõidupäeval kontrollisin korduvalt üle kõik panipaigad tekil, et ega mõnda salareisijat pardale pole siginenud. Naabruses seisvad inglased hoiatasid, et pea iga sadamakonteineri taga on peidus poisike, kes Euroopasse igatseb putku pista. Nemand olid ühe sellise oma paadist avastanud kõigest mõne kaabeltau (mõnisada meetrit) kaugusel Tangieri sadamast ja jama kohe kui palju! Hispaaniasse minna ei saa, sest et immigrant



Poisike sadamas.

pardal ja Maroko ei taha neist samuti midagi ei kuulda ega näha. Õnneks lubati siiski otsad kinnitada ja "jänes" viidi kah kuhugi minema. Aga nende lahkumiskuupäev olla täiesti ebaselge ning sama ebaselge olla ka see, et kas lahkudes peab maroko poisikese taas pardale võtma või ei.

Jätsime nad sinna omi probleeme lahendama ning siirdusime otsejoones Gibraltarile. Lühike ülesõit Gibraltarit väinast ja juba "rock" (suur "kivi" ehk kaljune mägi) paistabki. Marokost paadiga tulles peab olema valmis põhjalikuks piirivalve- ja tollikontrolliks. Seda üllatavam, et formaalsused vormistati kõigest mõne minuti jooksul ja narkokoerte kutsumist ei peetud vajalikuks. Ilmselt seetõttu, et uimastivedajad ei saabu mitte viisakalt sadamasse vaid ajavad oma paadid üksikusse liivarauda, kus neid kurikaalte autod juba ootavad.

"Welcome to Gibraltar" dringi ajal märkan naisperes mõningat kärsitust.

No millal nad siis ükskord minema hakkavad!

Milles asi, kas jälle käib Carlos närvidele?

Ei, see teine!

Luigi? No mis temal siis viga? Ilus, sportlik, intelligentne mees ju!

Jah, aga käib kogu aeg lapiga ringi ja muudkui pühib! Ja siis veel see jutt, see on umbes selline nagu vaataksid peeglisse kus näed iseenast. Ja muudkui hädaldab kogu aeg! Kas me, naised, oleme siis tõesti kõik sellised?

Jäin viisakalt vastuse võlgu... **N**

A man in a dark blue suit and sunglasses is steering a boat. He is wearing a red tie with a white pattern and a gold button on his suit jacket. The background shows a marina with other boats and a forested hillside under a clear blue sky.

MARGUS METS – SÜNDINUD METSKAPTEN

Tallinna Jahtklubi kommodoor Margus Mets sattus laevade ja mere juurde väga noorelt – nii väikesena, kui üldse oma teadlikku elu mäletab. Ta on metskapten, kes saanud kogemusi ka püksirihma ja maakaardi abil.



9. juuli 1995. Margus Mets oma Johnsoni ja tuunitud Amuuriga jõudnud Hiiumaa rannikule Heinlaia alla.

TEKST GERLI RAMLER FOTOD SVEN TUPITS, MARGUS METSA ERAKOGU
 “Olen isa poolt saarlane ja mu vanaisal oli oma puupaat, millega käisime Kuressaare lahes ahvenaid püüdmas ja niisama merel sõitmas,” meenutab ta. “Juba nelja-viieaastaselt olin kindlasti temaga kahekesi paadis. Minu vanaisa Oskar Mets oli Eesti Vabariigi algusaastatel oma rannas tuntud kui hulljulge purjetaja. Kasutada oli tal paraku vaid oma vanaisa purjedega kalapaat. Sellel ajal ei osanud noored poisid väikestest svertpaatidest isegi mitte unistada. Hiljem teenis ta Eesti ühel esimesel miiniristlejal Lennuk ning käis koos riigivanema Jaan Tõnissoniga 1928. aastal riigivisiidil Rootsi Kuningriigis.”

Esimese kogemuse üksinda merel olla sai Margus Mets kuueaastaselt, kui vanaisa Kuressaare Jahtklubi juures ta üksinda jahti Optimist tõstis ja silla otsast lahti lükkas. See oli pea ees vette lükkamine. “Tuul kandis mind paadisillast kaugemale ja vanaisa hüüdis midagi, kuid ma ei kuulnud teda. Mõistsin, et pean ise hakkama saama ning sain ühtäkki ühest merepoist kinni. Hoidsin sellest ja mõtlesin, kuidas tagasi saada – aga sain,” räägib Mets. Teist korda samal päeval merele minema ta igatahes ei nõustunud, aga tunnistab nüüd, et näpp oli antud ja just vanaisa ta purjede alla tõstis.

Saaremaal veetis Mets kõik suved ning sõitis tihti vanaisa ja isaga kuni Abrukani. Seal sai alguses merearmastus. Muide: Mets pole kunagi olnud merehaige. Kord sai ta 2,5 meetri kõrgustes lainetes kerge pörutuse, kuid merehaigus on talle võõras.

1970. aastate keskel käis Mets teismelisena Pirital Kalevi Jahtklubis trennis, kus sõideti jahtidega Kadett ja

Optimistiga ning osales koguni rahvusvahelisel noorte purjespordinädalal. “Käisin seal 2-3 aastat, aga eriliste sportlike tulemusteni ei jõudnud. 1975. aasta paiku otsustati, et Tallinna tuleb 80. olümpiamängude purjespordiregatt ning meid kõiki nimetati olümpiakandidaatideks. Andsime ka purjespordikohtuniku eksami, kuid tegelikult meist keegi nendel mängudel minu teada ei osalenud.”

Pärast keskkooli otsustas Mets minna Tartu Ülikooli ajakirjandust õppima ning oli ühel kursusel näiteks Marianne Mikko, Rein Siku ning Hans H. Luigega. Sel ajal tuli tema ellu pikim purjetamispaus, kuna Võrtsjärvel ja teistel pisematel järvekestel käimist peab mees pigem meresõidu matkimiseks kui tõsiseks harrastuseks.

Oli mis oli, kuid armastus mere vastu jäi ning pärast ülikooli lõpetamist Tallinna tagasi kolunud Mets ostis endale 1990ndate alguses esimese oma aluse. Selleks oli svert-klassi paat Luts-Laser, millega sai suviti Rohuküla ja Rukkirahu vahel purjetamas käidud. Kuigi tegemist on väga sportliku purjeklasiga, ei osalenud Mets ühelgi võistlusel, vaid käis merel puhtalt oma lõbuks. Ja teeb seda siiani, kuna merel käimine on tema jaoks võimalus puhata töö- ja argimõtetest. “Mulle meeldib meri nii tormiselt kui ka peegelsiledana. Mõistan võistlejaid, aga see hasart ja adrenaliin pole siiani olnud minu jaoks.”

SEIKLUSED TUUNITUD AMUURIGA

1995. aastal sai Mets endale Moskvitši mootoriga vähekasutatud 5,5-meetrise kajutiga alumiiniumist merekaatri

MULLE MEELDIB MERI NII TORMISELT KUI KA PEEGELSELEDANA. MÕISTAN VÕISTLEJAJD, AGA SEE HASART JA ADRENALIIN POLE SIIANI OLNUD MINU JAOKS.

Amuur, millel ahter ümber löigati ning mis sai peale Johnsoni 90-hobujõulise V4-rippmootori. Armatuurlaud ning rool tulid punasest puidust ja romulast toodi alusele Ford Sierra istmed. “Sellest sai ikka tõsine pill,” naerab Mets. “Kui see 1995. aastal Pirita kai ääres seisis, käisid kõik seda vaatamas. Nüüdseks on seal pilt muidugi kardinaalselt muutunud.”

Uue “pilliga” sai käidud Aegnal, Vene armeest vastvabastatud Naissaarel, Pranglil ning Keril. Siis tekkis idee sõita Tallinnast Haapsallu. “Sõitsime sõbraga esimest korda seda teed ja maakaardi järgi. Oli ikka paras julgustükk küll,” jutustab Mets. “Vääna-Jõesuu kandis saime aru, et mere poolt on hoopis teine asi maakaarti vaadata kui maa peal. Purjetajaid, kes olid seda vahemaad liikunud, oli, kuid mootoraluseid oli tollal väga vähe. Kogu meie kuuetunnise reisi vältel nägime vaid paari kalapaati.”

Dirhami tippu jõuti suuremate probleemideta, edasi läks aga raskeks, kuna Voosi kurk on Eesti rannikul meresõiduks üks keerulisemaid kohti. Vahepeal tuli lausa põhi vastu, nii et paat jäi kuivale ja mehed pidid välja ronima. Aga lõpuks astuti Haapsalus märgade ja väsinutena kaile

uudistajate ette. “Kui neile ütlesime, et tulime Tallinnast, siis vangutati vaid päid! Meie aga jätkasime sõitu Hiiu- maale,” meenutab Mets.

Amuuriga sõitis Mets kolm aastat, siis müüs paadi edasi, kuna sai aru, et sellega ei jõua siiski Eesti rannikust väga palju kaugemale. Ent hing ihkas juba pikemaid reise. Amuur jätkas muide tubliit, sõites üle kümne aasta sama mootoriga.

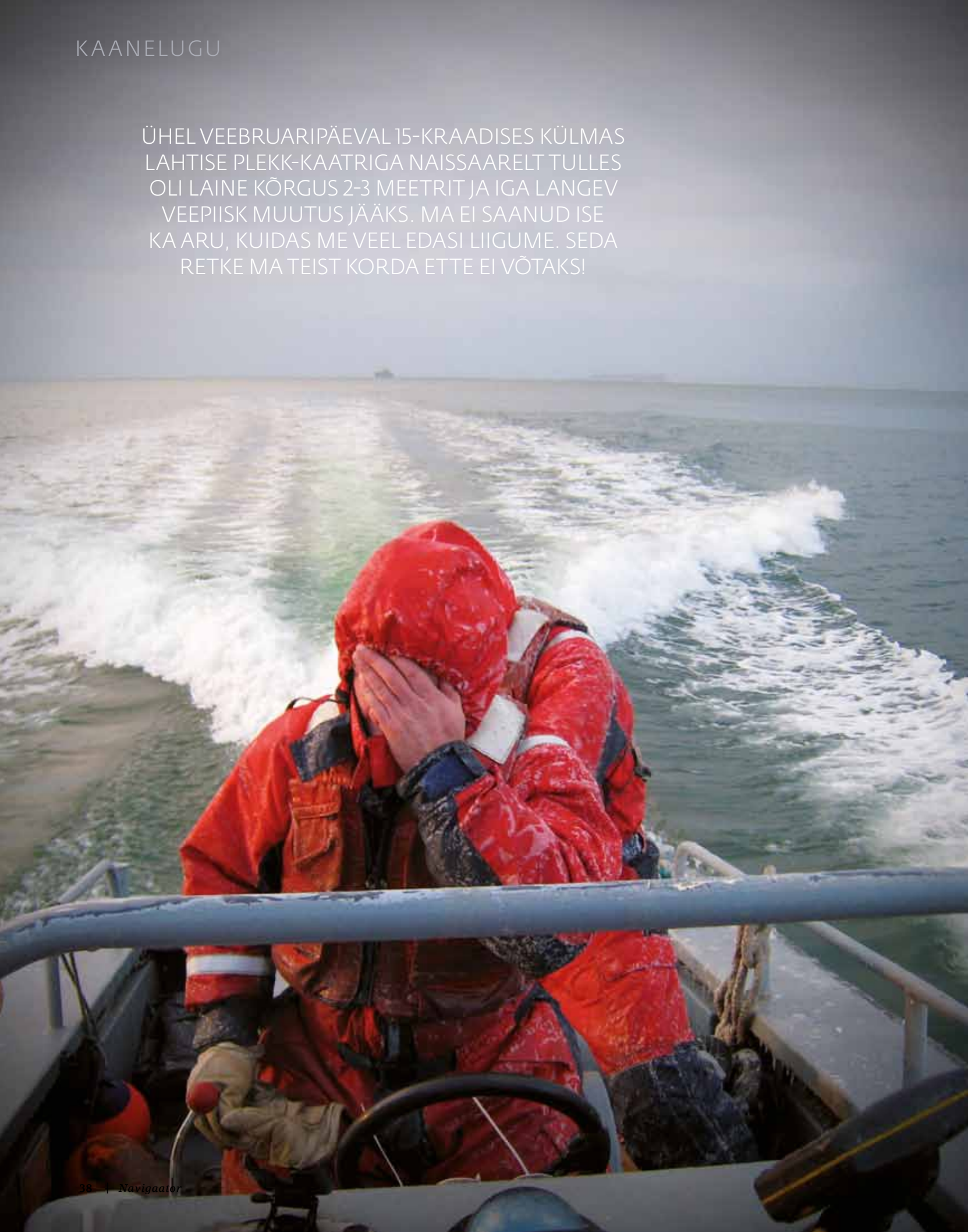
VÕIMSAM KAATER – PIKEMAD REISID

Eesti rannikuvetes sõites ollakse harjunud, et näha on maa ja silmapiir. Metsal tekkis aga huvi, mis on silmapiiri taga ning mis tunne on, kui enam midagi näha pole ja igal pool laiub vesi. “1997. aastal ostsin endale kasutatud kaatri Yamarin 750, millel oli võimas Yamaha 250 V6-mootor ja tippkiirus üle 40 sõlme. Kaater oli ruumikas – sellel oli kahekohaline võõri- ja ahtrikajut, tualett ja köök. Aga ka see alus sai põhjalikult ümber ehitatud: naturaalnahast istmed, punasest puidust rool ja loomulikult navigeerimisseadmed. Olin kogunud, et Eesti põhjarannik on peaaegu nagu kauss, kuid kuulnud, et Soome rannik kujutab endast saarte ja madalike rägastikku,” põhjendab Mets.

Järgmisel aastal sõitis Mets Tallinnast Haapsallu ning seal koos ühe Soome kaatriga Hankosse. “See oli minu esimene merereis välismaale. Aga kuigi ilm oli enam-vähem ja teise kaatriga oli hea koos sõita, sain paraja šoki rahvusvahelisele tollikontrolli õppusele sattudes. Soomlased olid Eestist kaasa ostnud palju suitsu ja alkoholi ning kinnitasid, et toll ei kontrolli neid iial. Kui aga tollisadamast keegi neile vastu ei lehvitanud,

Uskuge või mitte, kuid veel aastal 1996 uudistati Eesti sadamates Margus Metsa esimest kaatrit kui tõeliselt luksuslikku sõiduriista. Pildil koos isa Sulev Metsaga.

ÜHEL VEEBRUARIPÄEVAL 15-KRAADISES KÜLMAS LAHTISE PLEKK-KAATRIGA NAISSAARELT TULLES OLI LAINE KÕRGUS 2-3 MEETRIT JA IGA LANGEV VEEPIISK MUUTUS JÄÄKS. MA EI SAANUD ISE KA ARU, KUIDAS ME VEEL EDASI LIIGUME. SEDA RETKE MA TEIST KORDA ETTE EI VÕTAKS!



MOOTORPAADI EELIS PURJEKA EES ON KINDLASTI SEE, ET MUL POLE OLNUD AEGA IGAL SUVEL KUU-KAKS JÄRJEST MEREL OLLA, ENT TÄNU KAATRILE OLEN SAANUD NÄDALA-KAHEGA ETTEKUJUTUSE LÄÄNEMEREST.

aimati halba,” meenutab mees. “Meid käsutati paatidest välja, pidime kaasa võtma kõik isiklikud asjad ja eri maade tollispet-sialistid hakkasid meie paate tükkideks kiskuma. Igatahes saime esimese kogemuse, et nalja ei tehta – laev peab olema laitmatu ning raketid ja päästevestid ei tohi puududa.”

Kui Tallinnast Haapsallu sõitmine on navigeerimise ABC, siis järgmiseks tasemeks peab Mets navigeerimist Helsingi ja Hanko vahel. “Sain sealt Yamariniga väga head kogemused, aga 2003. aastal tekkis huvi veel merekindlama sõiduki vastu ning hankisin endale Rootsi ranniku avastamiseks Soomest Flipper 999, mis ehitati spetsiaalselt selline, et peaks tanki-mata vastu 300 meremiili ehk et sellega jõuaks Eestist Stock-holmi või Gotlandile.”

Kuna jaht on merekindlam ning sellega võib sõita jutti mitu ööpäeva, võib purjetajale tunduda, et mis suurt planeerimist see Rootsi sõit ikka vajab. Tegelikult on kaatriga üle mere minekul aga adrenaliini palju rohkem, sest kütust ei pruugi jätkuda ning kuna kiirus on suurem, võivad merel hulpivad puunotid või tunnid palju rohkem kahju tekitada.

Esimese Rootsi-reisi võtsid viis Tallinna Jahtklubi kaatrit koos ette. Sinna minnes kõik sujus, nii et kuigi Visbys möllas torm, otsustas Mets koos sõbraga ka tagasiteele asuda. “See reis jääb alatiseks meelde, tulime kokku 13 tundi ja peas vasar-das vaid mõte, et ööseks merele ei tohi jääda ja peame oma väikeste kogemuste juures olema äärmiselt hoolikad. Torm, mis Visbys möllas, vaibus merel õige pea, asendudes äikesepilvedega. Ja Läänemere keskel ütles üles meie GPS-seade, side satelliitidega kadus. Olime sunnitud sõitma kolm tundi navi-gatsiooniseadmeteta, abiks lihtne arhailine kompass, millega sõitmist me muidugi harjutanud polnud,” muigab ta. “Ühtegi kallast ega saart ei paistnud. Kuna oli päev, ei saanud ka sõita taevatähtede järgi. Ääretult keeruline on, kui ühtegi orientiiri pole – sõitsin, käed higised, ning paariline püüdis paberkaar-dil arvatavaid asukohti paika panna. Uskumatu oli aga see, et kui äikesepilved kolm tundi hiljem taandusid ja levi taastus, olime täpselt õigel kursil! See oli hea koolitus.”

UNISTUS JAHIST JA VAHEMEREST

Sellesama Flipper 999-ga on Mets läbi sõitnud kogu Soome ranniku, käinud Gotlandil, Riias ning sõitnud näiteks Tal-linnast Nidasse. “Nüüd olen aga hakanud mõtlema, et tahak-sin uuesti purjetada ja teha kaugemaid sõite. Mootorpaadi eelis purjeka ees on kindlasti see, et mul pole olnud aega igal suvel kuu-kaks järjest merel olla, ent tänu kaatrile olen saanud nädala-kahega ettekujutuse Läänemerest,” jutustab ta.



“Paari aasta pärast, kui ehk töö kõrvalt rohkem mahti jääb, tahaksin purjekat. Harjutaksin sellega näiteks kaks aastat Läänemerel, saaksin kätte purjeka meretunnetuse ning siis sõidaksin läbi Taani väinade, üle Biskaia lahe ning mööda Portugali ja Hispaania nurgast Vahemerele. Selleks on aga vaja aega ja oskusi.”

Übermaailmareisi või üle Atlandi ookeani sõitmise ideed ei hakka Mets küll veel välja käima, kuid ka ei välista. “Eks vaatame, kuidas läheb. Ma olen aga reeglina nii töös kui ka hobides reaalsete eesmärkidega.”

OHTLIKKE OLUKORDI EI TEKITA

“Kõige ohtlikum olukord merel oli mul kaks aastat tagasi, kui läksime Tallinnast Hankosse, et seal kohtuda teiste Eesti kaatritega. Ilm oli suurepärase, lainet polnud, päike paistis ja tähelepanu hajus. Korruga, keset merd, tuli udu, ja mõnekümne meetri kauguselt lähenes meie suur kauba-laev. Selle laeva eest pääsesime ning lülitasime kohe radari sisse. Ehmatuse oli suur,” räägib Mets. “Mereraadio ütles, et olukord Hanko neeme juures on ohtlik, laevad sumpavad udus ning radaripilt näitas suurt hulka väikealuseid, mille vahelt läbi sõita oli riskantne, sest nad ei hoidnud kindalt kurssi. Mõned said siiski aru, et meie teame, kuhu minna, ning võtsid sappa. Ranniku ääres pole minu meelest ohtlik mitte tugev ja kõrge laine, vaid just udu. Ja kui seadmeid pole, oled ohtlik nii endale kui ka teistele. Mina ei lähe kunagi merele laevaga, millel pole navigatsiooniseadmeid.”

Teine keeruline olukord oli ühel veebruaripäeval 15-kraa-dises külmas lahtise plekk-kaatriga Naissaarelt tulles. “Laine kõrgus oli 2-3 meetrit ja iga langev veepiisk muutus jääks. Ma ei saanud ise ka aru, kuidas me veel edasi liigume. Seda retke ma teist korda ette ei võtaks,” nendib Mets. “Olen ikka püüdnud teiste kogemustest õppida ja mulle meeldib ühe mootorpaadijuhi ütlus: “Mõttele, enne kui sõidad – ega selle eest medaleid jagata. See pole kangelastegu.””

2. Veebruar 2008 India ookeanil Aafrika rannikul. Hetk tagasi püüdis Margus Mets oma elu suuri-ma kala – 15 kilo kaaluva odakala.



Margus Metsa perekond - Sigrid ja Mihkel Mets 2004. aastal Väinameres Hobulaiu all ankrus pärast pikka reisi Pärnust. Järgmisel päeval jätkati reisi Tallinna.

KALAPÜÜK, MAAKODU JA TALLINNA JAHTKLUBI

Nagu meremehele kohane, on ka Metsa üks lemmikroogi kala ning harrastus kalapüük. Väga hea meelega teeb ta ise kaladest süüa ning märgib, et kui meresõidupisik tuli vanaisalt, siis kalapuhastamine ning meretoidu tegemise oskus on päritud isalt. “Minu firmarog on uhhaa, aga mitte puhastatud fileetükid piima või koorega, vaid nagu Saaremaal vanasti tehti - kalast ja kalapeadest, maitseaineteks ainult sool, terapijar ja loorberileht. Omaette nauding on suurte kalasilmade imemine ja üldse on kalapea küljes kõige maitsvam liha.”

Lisaks kuuluvad Metsa lemmikute hulka värskelt soolatud siig ja säinas ning lepasuitsus suitsetatud värskel lõhe või meriforell soola ja tilliga.

Metsa viimaste aastate suur hobi on mereäärse talukoha taastamine. “Olen uued hooned ehitanud vanade vundamentide kohale, nagu vana rannarahvas oli nad paika pannud, umbes 150 meetrit veest ning üheksa meetrit merepinnast. Imestan inimesi, kes tahavad ehitada maja nii, et trepilt saaks varbad vette sirutada, ja on siis suure tuulega hädas. Vanad eestlased ja rootslased olid tunduvalt arukamad,” räägib ta. “Olen püüdnud ehitusel järgida arhailisi ehitusviise - sindelkatus, maakivimüürid, kasutatud tsaariaegsed tellised, teiste lagunenenud hoonete aampalgid, punastest pottidest ahjud ja pliit. Saunaahjus on mitu tonni kive nagu meil lapsepõlves Saaremaal oli. Kütma peab küll 7-8 tundi, kuid see eest püsib ka järgmisel päeval soe.”

Tallinna Jahtklubi kommodoorina on Mets võtnud südameasjaks arendada merearmastust ka noorte seas. “Suletud riigi tõttu olid meie inimestel kahjuks meretraditsioonid

katkenud. Aga kui ikka näed Muhu rannikul jahiga sõitmas kahte 70-aastast Soome vanaprouat, kes räägivad, kuidas nad kalavõrkudesse jäid ning üks neist pidi, nuga hambus, sukelduma nõore läbi lõikama, läheb süda soojaks küll,” jutustab ta. “Tallinna Jahtklubisse kuuluvad väga erinevad inimesed väga erinevatelt aladelt, kuid mere suhtes on meil ühesugune tunnetus. Kuigi enamik meist on ärimehed, ei mõelda, kuidas merega raha teha, sest meri pole meile teenimisviis, vaid puhkus ja äraolemise koht. Oleme väga palju oma isiklikku raha klubi ja purjespordikooli tegevusse ja arengusse paigutanud ning keegi ei mõtlegi, et seda ei saa tagasi. See on vanade Eesti meretraditsioonide taastamise nimel.”

CV: Margus Mets (47)

Sündinud Tallinnas 2. septembril 1961
 Lõpetanud 1984 Tartu Ülikooli ajakirjanduse eriala
 Tallinna Jahtklubi kommodoor
 Eesti Ajalehtede Liidu nõukogu liige
 Töötanud ajalehtedes Edasi, Rahva Hääli, Noorte Hääli, Päevaleht, Eesti Päevaleht ja Eesti Ajakirjade Kirjastuses.
 Viimased aastad kirjastanud AS Eesti Meedia maakonnalehti ja uudisportaale.
 Investeeringufirma AS Pressinvest kaudu mitmete ajalehtede kaasomanik.
 Hobideks meresõit, kalapüük, fotograafia, vanad ehitusviisid. Nõrkus vanade merekaartide, roolirastate, laeva kellade, ankrute, pikksilmade, sekstantide vastu.



**“MEREVÄRAVA” ERIHIND
 3 990 000.-**

BALTI MEREKAATRID
 TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



MERITSI NEEVALINNA

Peterburi linn asub meile meritsi üsna lähedal. Ent kui väikelaevaga Schengeni riikidesse minekuks piisab passi kaasahaaramisest, siis Venemaa-sõidule eelneb pikem dokumentide kordaajamine. Kuid vaev vaevaks, näha ju ometi tahaks, kuidas sealpool elatakse. Purjetaja Kaspar Eisel võttis koos kaaslastega Peterburi teekonna ette.

TEKST KASPAR EISEL, SAILING.EE FOTOD MATS KANGUR

Purjetajate ja mootorpaadimeeste jututeemade vahel on üks põhimõtteline erinevus. Kui on kusagil käidud, räägivad mootorpaadimehed sellest, mida sihtkohas huvitavat oli. Purjetajad aga saavad kokku ja räägivad hoopis sellest, kuidas nad sihtkohta üldse jõudsid! Kuna sel suvel lõpeb Peterburis Volvo Ocean Race, on küllap paljudel tekkinud mõte võtta ette meresõit Neevalinna. Olles ise kaks korda sinna purjetanud, püüangi oma kogemustest kirjutada.

Meie reisieltskonna kutsus kokku hea sõber Andri, kes küll oskas päev enne väljasõitu osavalt pimedaks jääda (seda küll ajutiselt) ja kahjuks koju jäi. Ei olnud temast ka kaile lehvitama tulijat, aga hoolimata sellest kogunes meie seitsmeliikmeline meeskond ühel juulikuu päeval Kalevi jahtklubi kail ja alustas jahile proviandi laadimist. Emerald oli Ridas 35-tüüpi suhteliselt kitsa salongiosaga purjekas, kuhu siiski seitse inimest magama ja elama mahtus. Kontrollisime veelkord üle viisad passides, Venemaa kaardiatlased, elektronkaardid ja VHFide (käsi- ja stantsionaarne) töökorra. Kõik näis olevat valmis.

Plaanisime reisi alustada õhtul, et jõuda ülejäärgmise päeva varahommikuks Kroonlinna. Eesti piirivalve tembeldas kiiresti ära meie kuues eksemplaris munsterrolli, vaatas üle passid ja soovis head teed.

Kuni Pranglini puhus meile soodne lõunatuul, siis aga keeras “vana” kraani kinni ja pärast pikka mõtlemist jõudsime järeldusele, et liiga vähe sai teda “liinidel” mees peetud. Ei aidanud siin masti kraapimine ega miski muu. Kuna erilist kiiret polnud, purjetasime esiti nii kahesõlmelise kiirusega, hiljem aga võtsime siiski mootori appi, sest eesmärk oli hommikuks Venemaa vetesse jõuda.

Õsel ajas mind üles vahis olev meeskond ja esitas “Mnemoturniiri” küsimuse – mis alus sõidab merel kollase vilkuriga? Esimese hooga tuli meelde hõljuki plinktuli, aga vilkur? Mehed naersid ja ütlesid, et ei olnud prügiauto, hoopis allveelaev. Nojah, kahju, et oma silmaga seda sõitmas ei näinud. Kroonlinna juures sõitsime allveelaevade sadamast küll üsna kõrvalt mööda, aga sellise natuke müstilise liiklusvahendiga merel kohtuda on midagi muud.

ÕÖSEL AJAS MIND ÜLES VAHIS OLEV MEESKOND JA ESITAS KÜSIMUSE – MIS ALUS SÕIDAB MEREL KOLLASE VILKURIGA? ESIMISE HOOGA TULI MEELDE HÕLJUKI PLINKTULI, AGA VILKUR? MEHED NAERSID JA ÜTLESID, ET EI OLNUD PRÜGIAUTO, HOOPIS ALLVEELAEV.

VARAHOMMIK SUURSAARE LÄHISTEL

Venemaa territoriaalvetesse sisenetakse üsna kitsal alal Rodgeri saarekese lähistel enne Suursaart (Piritalt 75 miili purjetamist) ja sellest tuleb teatada ka Vene piirivalvele. Kui seda ei tee, võib 16 kanalilt kuulda oma kursi ja koordinaatidega kutsungeid ja kui neile ei vasta, näeb õige pea hirmuäratavalt kiiresti sinu suunas liikuvat piirivalvelaeva. Meil õnnestus selline elamus saada tagasiteel, kui kaldusime krüssates keelatud tsooni. Kuulsin raadiost küll eelnevalt “jaht, mis liigub sellisel kursil, sellistel koordinaatidel, muutke kohe kurssi”, aga lootsin, et jõuame enne pauti söömise lõpetada. Läks aga teisiti, üsna pea nägime täpselt meie peale tulemas kiiresti liikuvaid poorditulesid ja hetkel, kui kokkupõrge tundus juba vältimatu, pimestati meid veel helgiheitjaga! Üsna kõhdedusttekitava vaatepildi lõhestasid pilkases öös läbi megafoni kostvad vandesõnad koos ropu söimuga ning käsuga otsemaid kurssi muuta. Erinevalt neist ei olnud meil pardal ühtki kahurit, seetõttu pidasime paremaks talitada, nagu kästi.

Aganüüd minemise juurde tagasi. Jõudsime Rodgeri saare juurde varahommikul ja tõmbasime saalingusse valge-sinipunase lipu. Väikest elavat arutelu tekitas küll see, mis pidi lipp käima peaks, aga kuna hääled jagunesid pooleks, jäi peale minu kui kapteni seisukoht. Kindluse mõttes võrdlesin seda esimese vastutuleva Volgo-Balti ahtrilipuga ja veendunud oma





ÜHEL HETKEL HAKKAS AGA MEIE EEST JA TAGANT RISTUVAL KURSIL MÖÖDA KIHUTAMA MÜSTILISEL ARVUL RAKETASID JA MUID VEIDRAID TIIBUREID, NING NENDEGA SAHMIDES EI PANNUDKI TÄHELE, KUIDAS SOOME LAHT OTSA SAI. PAREM- JA VASAKKALLAS JOOKSID LIHTSALT OMAVAHHEL KOKKU.

õiguses, saatsin kaotajapoolle kambüüsiteoimkonda.

Edasine päev möödus mõnuses purjetamises, merelugusid rääkides, “Lebeditele” (vene rannavalve kutsung) vastamises ja ujumises. Vastutulevate laevade hulk suurenes järjest enam, püüdsime rangelt oma faarvaatri servas sõita ja teljepoide numbreid (neid on Kroonlinnani 14) kaardiga võrrelda.

Natuke pärast südaööd aga hakkas meie tähelepanu köitma tuledemeri, mis lähemale jõudes järjest võimsamaks muutus. See tekitas meis veidi arusaamatust: kas tõesti juba Peterburi tuled? Kaart näitab ju, et Kroonlinnani on veel oma paar-kümmend miili. Vastuse saime paari tunni pärast. Nimelt on enne Kroonlinna sissesõitu kaubalaevadel “kogunemisala”, kust loa saamise järjekorras sadamasse suundutakse. Ja need laevu oli seal ikka sadakond! Hiljem, juba Kroonlinnast läbi

olles, saime aru, miks sellist kogunemiskohta vaja on. Kuna meri on sealkandis väga madal ja süvendatud faarvaater kitsas, tekiks kaootilisel sisse-väljasõidul paras kaos.

Meie aga ankrusse ei jäänud, purjetasime uhkelt laevade vahelt läbi ja olime varahommikuks (vist kella viie ajal) Kroonlinnas. Piritalt 165 miili ja umbes 30 tundi purjetamist.

Kroonlinnas asub nõ piirivalve eelpunkt, kus tuleb tingimata peatus teha, silduda ujuva (õigemini varsti uppuva) hotelli poordis ja otsida kail oleva räämas maja teiselt korruselt üles kõrgi olemisega pagunitega naisterahvas. Tema ülesanne oli vist hoida silmas möödasõitvaid laevu ja nende üle arvet pidada. Igal juhul oli keset lauda selleks tööks paslik võimas pikksilm.

Esitasin meie munsterrollid, passid viisadega, laeva dokumendid ja näis, et ongi kõik korras. Aga ei, tädil oli mulle väike ülesanne: tuletada meelde ka vene kirillitsat ja kirjutada paberile korrektses vormis sõidu eesmärk ja kinnitus, et tagasiteel sealt uuesti läbi tuleme. Nähes, et mu alfabeet on kooliajast saadik tolmu kogunud, dikteeris ta teksti tähthaaval ette ning keerulisemad ja raskemini meenuvad susisevad tähed koguni joonistas ette. Pärast sellist varahommikust kirjatööd oli vaim kohe hulga värskem!

Kaasas juhend sõita edasi otse Morskoi Vaksali piirivalvepunkti, asusime teele. Kuna edasine faarvaater oli üsna kitsas ja käänuline, võtsime mootori appi ja jätsime ainult groodi üles, et meie EST 221 ikka hästi välja paistaks.

Kroonlinnast läbisõit oli ääretult põnev. Silma jäi ümmargune (ja vist ka põlenud) merekindlus keset vett, kaldapealsed kindlustused ning sõjasadamad, mis kõik Peeter I ajal rajatud ja

kus praegu on Venemaa Balti laevastiku peasadam. Neis paikneva laevastiku arvukus oli muljetavaldav. Jah, kunagi oli see olnud võimas ja vägev. Tol hetkel näis aga enamik sõjalaevu olevat oma meresõidud lõpetanud ja sadamas roostetavat. Samas allveelaevade baasis oli viis kaasaegset laeva ja hulk madruseid kail kala püüdmas. Meie EST tähis purjel ja sini-must-valge neis millegipärast rõõmsaid emotsioone ei tekitanud, nägime hoopis rusikaid ja üheselt mõistetavaid näpužeste. Ju ei mahtunud neile hinge, et NATO liikmesriigi purjestatud sõjalaev nende territooriumile tikub.

Muidu aga sujusid asjad kenasti. Hommikukohvi juues püüdsime ikka hoida laevatee serva, et mitte ülitihedale liiklusele jalgu jääda, ning lugesime hoolsalt kaarti ja sellele kantud “väravate” numbreid. Ühel hetkel hakkas aga meie eest ja tagant ristuvale kursile mööda kihutama müstilisel arvul Raketasid ja muid veidraid tiibureid, ning nendega sahmides ei pannudki tähele, kuidas Soome laht otsa sai. Parem- ja vasakkallas jooksid lihtsalt omavahel kokku. Olime kohal.

SEKELDUSED PIIRIVALVURITEGA

Kulus veel tund mööda tehiskanalit ja sadamaterägastikus navigeerimist, kuni leidsime üles Morskoi Vaksali. Natuke imestust tekitas meid vastu võtma tulnud puhkpilliorkester, arvasime selle olevat hea “vene tava”. Kahjuks otsustasid nad pillid kokku panna ja hoopis kai teise otsa silduva kruisilaeva juurde joosta.

Meie aga jäime sildumiskohta otsima, sest reisilaevade kai näis selleks väga kaelamurdev olevat. Kohaletulnud

tolliametnik vehkis kätega ja suunas meid ühe veidra ujuva raudmonstrumi külge. Tükk aega pusimist ja mutta kinni jäämist ning sildusimegi. Mehed hüppasid maha ja jäid üsna nõutult seisma – otsi polnudki kuhugi kinnitada! “Pole hullu,” arvasin. “Võite ju selle natukese aega neid ka käes hoida, ma käin ruttu paberitega ära.”

Aga pärast esmast passikontrolli ja laeva läbivaatust suundusid vastutulnud ametnikud koos minuga reisisadama terminali, kaasas passid, munsterrollid ja laevadokumendid. Nostalgiilistes veneaegsetes hämarates koridorides seigeldes pandi mind lõpuks ootama ühte klassituppa. Igaks juhaks lukustas piirivalvur lahkudes ukse – parem karta kui kahetseda (eks nägin ma ka kahtlane välja muidugi).

Aga klassiruum oli põnev – seintel valerahade ja passide näidised koos juhustega nende äratundmiseks, lisaks õpetused, kuidas eristada kahtlasi inimesi korralikest kodanikest. Jäin mõtlema, kas ma oma ajamata habeme ja vilavate silmadega ehk liialt kahtlane välja ei näinud.

Korraga läks uks lahti ja sisse astus piltilus piirivalvetöötaja. No kohe silmipimestavalt ilus. Tema järel aga range olekuga vuntsidega tüsedam daam, kel paistis rohkem tärne õlal olevat. “Nii, alustame. Miks te siia tulite?” kõlas küsimus. Vastasin, et turismireisile. “Kus oöbite?” Plaanime minna Morskoi Jahtklubisse.

Siis anti mulle puhas paberileht, et kirjutaksin sellele jahi suuruse koos hinnaga, kuhu suundume, mis on meie reisi eesmärk ja millal tagasi läheme. Eraldi paberile veel minu kui kapteni kinnitus, et me ei vea relvi ega narkootikume ning



MORSKOI SADAM OLII TÄIS UHKEID JA VEEL UHKEMAID KAATREID, MIDA ME KÜLL TERVE NÄDALA JOOKSUL KORDAGI MEREL KÄIMAS EI NÄINUD, AGA MILLEL ÕHTUTI TÜDRUKUID KOSTITATI JA ŠAMPUSEL OJANA VOOLATA LASTI.

lahkume Venemaalt õigeaegselt. Suure hädaga ja range daami (kes siiski osutus heasüdamlikuks) juhendamisel sain venekeelse kirjatööga valmis, aga kuna koopiamašinat ei olnud, lasti mul kirjutada igast lehest veel neli eksemplari.

Kui ma sellega lõpuks hakkama sain, kadusid naisterahvad tuldud teed ja jätsid mind ootama. Siis meenus, et poisid jäid jahi otstega kaile seisma ja sellest hetkest oli möödas juba poolteist tundi.

Nii poole tunni pärast kostus koridorist jälle samme, ning keegi kolmas ametnik käskis mul endale järgneda. Jõudsin kitsasse kabinetti, kus neli piirivalvurit meie passe uurisid. Lause “Nu haraso, pust idjot” (“Hästi, las läheb”) saatel tembeldati passid uhke liigutusega ära ja mulle näidati koridorist õige suund kätte. Üsna kummaline tunne oli nendes pikkades ja segastes koridorides üksi rännata, dokumendimapp kaenla all, aga jõudsin siiski piirivalveväravani, kust sissegi tulnud olin. Mõnevõrra üllatuslikult küsis seal istuv ametnik

minult “A võ kuda?” (“Ja kuhu Teie lähete?”). Vastasin, et tagasi jahile, mis minust kai äärde jäi. “Pole lubatud, siin on piiritsoon.” Mina jälle imestunult, et “sisse lasti, välja enam ei saa?” Tema: “Aga miks te seal käisite?” Säilitades külma närvi, püüdsin selgitada, kus käisin, näitasin dokumente ja lõpuks soovitasin ka helistada ning minu jutu paikapidavust kontrollida. Õnnetuseks oli alanud lõunapaus ning kedagi ei olnud toru võtmas. Minu olukorra päästis aga juhuslikult möödakõndiv piirivalvur, kes meid kail vastu võttis. Kotkapilgul mind takseerides ja ilmselt ka klassiseinale kinnitatud kahtlaste isikute fotodega võrreldes julges ta viimaks kinnitada, et mind võib hästikaitstud piiritsooni lubada. Olime ametlikult Venemaale jõudnud.

SIHTKOHT MORSKOI JAHT KLUB

Külalissadamaks valisime Morskoi Jahtklubi, mis on üks Peterburi uhkemaide (ja ka kallimaid, umbes 500 krooni päev). Sinnajõudmiseks tuli mööda Suur-Neeva süvendatud kanalit kaheksa miili välja sõita, pöörata paremale ja kaheksa miili Petrovski kanalit mööda tagasi. Keskmise-Nevka suudmes oli kaardi järgi nii kaks meetrit sügavust, sekka ka madalamaid kohti, aga et tegemist oli siiski mudaga, ei tundnud me kordagi kiiluga põhjapuudet. Põikasime korraks sisse ka kaardil märgitud jahtklubisse Väikse-Nevka suudmes, aga see oli täiesti mahajäetud ja räämas, seal seisis vaid üksik Saksa lipuga jaht. Teele jäi teisigi sadamaid, aga meie läksime siiski tuntud ja järeleproovitud kohta.

Morskoi Jahtklubi asub Ristisaarel (Krestovskii) ning on

igati mõnus ja turvaline paik. Korralikud ujuvkaid, valgustus, kaldavool ja muu vajalik. Meeles tasub aga pidada, et sildumisel peab arvestama kiire jõevooluga!

Sadam oli täis uhkeid ja veel uhkemaide kaatreid, mida me küll terve nädala jooksul kordagi merel käimas ei näinud aga millel õhtuti tüdrukuid kostitati ja šampusel ojana voolata lasti. Selline sadamaelu siis.

Peale meie jahi paistsid veel mõned mastid. Paar vene lipuga Taurust ja natuke väiksemaid, mulle tundmatuid puujahte. Sadamakontoris õiendasime ära rahaasjad, Eesti lipp tõmmati masti, saime saunavõtme ning suundusime meeskonnaga linna peale. Hoiatati ainult, et öösel on koerad lahti ja oma tulekust tasub turvameestele märku anda. Ühendus kesklinnaga oli suurepärase, umbes kilomeetri kaugusel sadamast võis istuda metroo peale ja ühe ümberistumisega olimegi kohal.

Kahjuks ei ole mul siin ruumi kirjutada, kuidas me paadisõidul kanalis sõbrunesime armsa giidi Juliaga, kes järgmistel päevadel koos sõbrannaga meile Peterburi vaatamisväärsusi ja ööklubisid tutvustas ning ühel hommikul laevas magavaid mehi küpsetatud pliinide (kalamarjaga) ja külma viinaga üllatas. See oli tõeline vene külalishahkus! Aga see on juba järgmine lugu, mis seekord jutustamata jääb.

Igal juhul soovitan huvilistel see põnev tee ette võtta, plaanime ka ise oma purjetamiskooli õpilastega minna VORI lõpetamist vaatama. Lihtsalt asjaajamistes tuleb varuda veidi rohkem kannatust kui me siin Schengeni vetes sõites harjunud oleme.

Kindlasti tasub hoolega üle vaadata dokumentide

kehivusaeg, teha võimalikult palju koopiaid munsterrollidest ja teistest laevapaberitest. Kui jaht on aga firma või panga jagu, siis võtke kaasa volitus ja paha ei teeks ka B-kaardi koopia. Ühesõnaga – paberites peitub jõud.

Kohtumiseni Peterburis juunis 2009! 🇳🇵

Väikelaevaga Venemaale ehk paberites peitub jõud!

Väikelaev, kes hakkab Venemaale sõitma, peab Eestis läbima piirikontrolli rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktis, mis asub sadamas, kus teostatakse piirikontrolli väikelaevadele. Sellised sadamad on meil Dirhami, Heltermaa, Lehtma, Mõntu, Narva-Jõesuu, Paldiski Põhja- ja Lõunasadam, Pärnu, Roomassaare, Saaremaa, Sillamäe, Tallinna Vanasadam, Pirita, Veere ja Vergi. Venemaale sõiduks on väikelaevajuhil vaja Eesti Piirivalvele ette näidata reisidokument ehk pass, väikelaeva juhi tunnistus ning mootorsõiduki tunnistus. Kontrollitakse ka laevalviibijate passe. Samuti on vaja esitada laevalviibijate nimekirja koopia ja vajadusel volitus laeva omanikult. Viimase asemel aktsepteerib Eesti Piirivalve ka aluse omaniku poolt allkirjastatud väikealusel viibijate nimekirja.

Vene Föderatsioon kontrollib passi ja viisat selles. Pass peab kehtima veel vähemalt 6 kuud pärast viisa kehtivusaega lõppemist. Nõutakse, et inimestel oleks reisikindlustus ja ka veesõiduk oleks kindlustatud. Lisaks on Vene piirivalvele vaja esitada laevalviibivate inimeste nimekiri kuues eksemplaris ning jahi dokumendid. Kui jaht kuulub firmale või pangale, siis on vaja kaasa võtta volitus ja soovitatavalt ka B-kaardi koopia.

Täpsem info www.pv.ee; www.rusemb.ee; www.vm.ee

Kalamehed Somaalia ranniku lähedal. Taamal paistab Hollandi Kuningliku mereväe alus Hr. Ms. De Ruyter.

PIRAADID – KAASAJA MERESÕITJATE HIRM

Piraadilood on viimase kümne aastaga murdnud end koltunud ajalooraamatutest värskete ajalehtede esikaantele. Eriti terav on olukord Somaali poolsaare lähistel, kus piraatlus on jõudnud rekordtasemeni. Kas maailm on vastumeetmetega hiljaks jäänud? Teemat käsitleb julgeolekuekspert Martin Plaser.

TEKST MARTIN PLASER FOTOD NATO EU

Siiani jäi probleem, et Somaalia rannikul Adeni lahes tuleb tänapäevalgi ette piraatide rünnakuid, eestlastele üsna kaugeks. No mis siis, mõtles keskmine Eesti inimene: kaaperdavad need näljased somallased mõnikord ühe kaubalaeva, järgnevad läbirääkimised, aluse omanik maksab lunaraha, saab oma laeva ja elu läheb edasi. Kuni piraatide tegevus ei lõppe rägema lõppvaatusega, kuni ei tapeta laevameeskondi, on ju kõik kokkuvõttes hästi. Liiasi võib alati kohale saata ka sõjalaeva, kes pardakahuritega mereteet puhtaks teeb.

Kuid viimase poole aasta jooksul on Eesti ajakirjanduse huviorbiiti korduvalt tõusnud sündmused Somaalia rannikuvetes, kus kohalikud piraadid on väga lühikeste vaheaegadega rünnanud laevu, mille meeskonna hulgas on olnud ka Eesti päritolu meremehi.

KAS LÄHEB HULLEMAKS?

Viimasel ajal on olukorra tõsidust hakatud rohkem mõistma – piraatide kätte on langenud meie oma meremehi; laevad, mida röövitakse, on tihti täis hädavajalikku varustust abivajavatele piirkondadele. Seda varustust abivajajatele ostetakse aga meie raha eest.

Ka sõjalaevade piirkonda saatmine on ühel või teisel põhjusel keeruline. Lisaks rahvusvahelisest õigusest tulenevatele probleemidele on ka teisi nüansse, näiteks sõjalaeva Adeni lahes hoidmise kulud ning selle vähene efektiivsus. Üsna raske on kahuritega maha suruda seda, mida pole võimalik selgelt näha. On juba esinenud vahejuhtumeid, kus sõjalaevad on piraatide pähe hävitanud süütuid inimesi ja nende vara. Selline olukord sunnib teisi lahendusi otsima.

Piraatluse probleem ei seisne ainult Somaalia röövlite hirmutegudes. Võimetus piraatlust Somaalia rannikul piirata jätab regiooni teised riigid ilma olulistest abisüstidest. Niisamuti on laevafirmad sunnitud otsima teisi mereteid, et vältida laevade sattumist ohupiirkonda. See aga tähendab, et Suessi kanalit läbib üha vähem laevu ning paljud laevad eelistavad mitu korda pikemat merereisi ümber Aafrika mandri. Ühelt poolt muudab see veod kallimaks, teiselt poolt jõuab laevadega toimetatav abi hädalisteneni tunduvalt hiljem.

Kõik see aga teeb niigi raske olukorra Kesk-Aafrika riikides veelgi hullemaks ning abisaadetiste toel õhkõrna rahu hoidmine on saanud tugeva löögi. Kui Maailma Toiduprogrammi raames Aafrikasse teel olevad laevad ei jõua õigeks ajaks määratud sadamatesse, võib see abiootajad mässama ajada. Kui on nälg, ei valita vahendeid, kuidas kõht täis saada. Seetõttu võib piraatlus Somaalia rannikuvetes kaudselt põhjustada veriseid kokkupõrkeid teistes Aafrika riikides.

Lisaks eelnevale võib suutmatust Adeni lahel korda hoida tekitada laiemat korratust. Alati on ka neid, kes saavad Somaalia mereröövlite edust julgustust rahvusvahelisele õigusele käega löömiseks ning isegi röövima asumiseks. See ei pruugi aga juhtuda sugugi mere ääres, vaid sama hästi ka Kongos või Sudaanis.

TIHTI ON MERERÖÖVLITEL PAADIS AUTOMAADI KÕRVAL ÕNG JA KALAVÖRK, MILLEGA OMA IGAPÄEVAST LEIBA PÜÜTAKSE. KUI "NÄKKAB" KA MÕNI LAEV, ON SEE LISASISSETULEK.

KALURIKÜLA HOIAB MAAILMA PANTVANGIS

Meie abi Aafrikasse mittejõudmine või hilinemine on murettekitav, kuid veel suuremat peavalu põhjustavad teised mereröövlite põhjustatud olukorrad, mis võivad viia regionaalsete ja isegi globaalsete tagajärgedeni.

Näiteks on Lääne majandusele oluline iga barrel Araabia poolsaare naftat. Tihti satuvad piraatide saagiks aga just aeglaselt liikuvad tankerid. 15. novembril 2008 hõivasid piraadid supertankeri Sirius Star, mille lastiks oli kaks miljonit barrelit araabia naftat. Uudis röövi kohta kergitas naftabarreli hinda maailmaturul pea dollari jagu.

Väga äärmuslik näide on ka Ukraina kaubalaeva hõivamine, mille pardal oli 33 tanki T-72. Pataljoni jagu tanke on kogus, millest näiteks Eesti kaitseväge unistab, ja mis suudaks Aafrikas mõnes sõjas poliitilist balanssi kallutada. Nii võibki ühe Somaalia kaluriküla kamp ohustada regionaalset või globaalset julgeolekut.

Piraatlus sai Somaalia rannikuvetes hoo sisse 1990. aastatel kodusõja tulemusena. Piirkonda tabas kaos ja anarhia, mida kasutasid oma võimu tugevdamiseks klanni- ja hõimujuhid. Kalapüügi kõrval hakkasid rannikuhõimud tegelema hoopis tulusama tegevusega: kaubalaevade röövimisega.

Kuni 2006. aastani ei peetud arvet, kui palju laevu ja luksusjahtide piraatide kätte langes. Kuid aastail 2000 - 2006 on selles piirkonnas registreeritud enam kui 2400 piraatluse juhtumit, mis teeb kuue aasta kohta enam kui ühe intsidendi päevas. Asjatundjate hinnangul on see arv aga oluliselt suurenenud. Praegu satub mereröövlite ohvriks päevas laev või paar, mis on teel Suessi kanalisse või sealt tagasiteel. Austraalia, kes on üks aktiivsemaid Suessi kanalit kasutavaid riike, on ametlikes kanalites teatanud, et piraadirünnakute sagedus Austraalia laevade vastu on tõusnud isegi kuni paarsada protsenti.

Ja needki andmed pole lõplikud. Laevandusfirmad eelistavad paljud rünnakud maha vaikida, sest nendest teatamine kergitaks oluliselt kindlustussummasid, mis on Adeni lahte läbivatele alustele niigi aastaga viiendiku võrra tõusnud.

PROBLEEM

Adeni lahte korda hoidma siirduvad NATO sõjalaevad Suessi kanalit läbimas.



KUI EI SAA KALA, VÕTAN TANKERI?

Piraatlus Somaalia rannikul on sundinud laevu sellest paigast üha kaugemale hoidma, kuid isegi see ei aita. Kui piraadid novembris Sirius Stari hõivasid, asus see rannikust sadade miilide kaugusel.

On selge, et mereliiklus Aafrika idaranniku lähedal ei tohi väheneda. Kuid laevaomanikel on suhteliselt vähe võimalusi end piraatide eest kaitsta. Valida on nelja alternatiivi vahel: vältida Suessi kanalit, seilates ümber Aafrika mandri ja kulutada sel moel kaks lisanädalat ja 240-450 tuhat dollarit reisikuludele; relvastada ja välja õpetada meeskonnad ning varustada laevad relvadega; loota piirkonnas seilavatele sõjalaevadele või palgata turvameeskonnad.

Statistika näitab, et laevaliiklus piirkonnas on juba vähenenud. Kui augustis läbi Suessi kanali 1993 laeva, siis septembris oli neid 1872. 121 laeva on küll vaid kuus protsenti, kuid ärevaks teeb selle numbri juures tõik, et vähenemine toimus vaid ühe kuuga. Muidugi võib siinkohal oma osa mängida ka langev maailmamajandus.

Paraku pole võimalik piirkonda kontrolli alla saada ka Adeni lahele üha uute ja uute sõjalaevade saatmisega. Paar kuud tagasi uputas India sõjalaev mereröövli ühe niinimetatud emalaeva, kuid olukorda see ei parandanud.

Somaalia mereröövliid on nagu Afganistani taliibid. On teada, et tõeliselt ideoloogilisi taliibe on suhteliselt vähe. Enamik neist, kes Afganistanis Suurel Ringteel kaupa vedavaid autosid röövivad ja ennast taliibideks nimetavad, on tegelikult tavalised talupojad, kes loodavad lihtsat tulu.

Nii on see ka Somaalias. Tihti on mereröövlitel paadis automaadi kõrval õng ja kalavõrk, millega oma igapäevast leiba püütakse. Kui "näkkab" ka mõni laev, on see lississetulek. Seega on tegu ühiskonnas leviva "haigusega", mille ravi tuleb alustada mitte merelt, vaid maismaalt, riigi ja korra tagamisest.

Somaalia puhul on aga raske riiklusest rääkida. Põhja-Somaaliat, kus piraatlust kõige enam "harrastatakse", ei suuda riigi keskvalitsus mingil moel kontrollida. Riigi tugevdamiseks on vaja välisabi. See

aga on pikk ja vaevanõudev protsess, mis eeldab ka rahvusvaheliste vägede Somaaliasse saatmist. Seni, kuni meil, ülejäänud maailmal, selleks tahet ja jõudu pole, tulebki võidelda selliste tagajärgedega nagu mereröövliid.

TÖÖD AASTATEKS

Paraku on aga selge, et põhja ei saa lasta ka igat paati, mis merel seilab. Paljud neist on ikkagi süüitud kalurid. Ka sõjalaevu napib. Mereröövliid tegutsevad umbes kahe miljoni ruutkilomeetri suurusel alal. Nagu ütles piirkonnas tegutseva USA 5. laevastiku komandör viitseadmiraal Bill Gortney ühes intervjuus, ei saa sõjalaevad olla igal pool. Aga hõredalt paiknevate sõjalaevadega röövlitest lahti ei saa, nagu ei saa neist lahti hajusalt Afganistani teedele paigutatud kontrollpostidega. Kurjategijatele mõjub vaid jõud, millega nende jõule vastu hakatakse.

Nii ongi üha enam hakatud mõtlema võimalusele laevameeskonnad relvastada või aluste kaitseks turvafirmad palgata. Ent ka siin on omad probleemid. Maailma sadamates kehtivad relvadele erinevad reeglid. Paljudesse sadamatesse laevu, mille meeskond on relvastatud, ei lubata. On ka sadamaid, kuhu ei lubata isegi laevu, millel asuvad relvad on lukustatud vastavatesse hoidlatesse. Mõned riigid on läinud veelgi kaugemale, keelates laevu, mille pardal on relvi, oma territoriaalvetesse. Kõik see teeb meeskondade relvastamise keeruliseks. Pealegi pole laevameeskond sõjaväelise väljaõppega eriuksus. Meeskonna õpetamine relvastatud vastupanu osutama võib osutada äraarvamatult kulukaks ja keeruliseks, pealegi võib selles tekkida terve rida komplikatsioone, nagu näiteks usaldusvärsus, patsifism, suutlikkus õppida, psüühiline taluvus jne.

Seepärast ongi lihtsam palgata laevale julgestusmeeskond.

Siinkohal võiks küsida, miks eelistada turvameeskonda sõjaväelastele. Põhjus on üldlevinud põhimõtte, et sõjaväe erafirmade huvides ei kasutata. Siin ei tohi segi ajada laevade kaitsmist ja sõjalaeva lähetamist Adeni lahte, see on hoopis teine asi – sõjalaev peab

NATO mereväe manöövrid Adeni lahel.



PIRAADID

NL NAVFOR-Atalanta turvab Somaaliasse toiduabi viivaid laevu.

korda ja tagab turvalisuse otseselt ühe või teise firma huve kaitsmata. Kaitsemeeskonna paigutamine tsiviillaevale teenib aga erahuve ja seetõttu sõjaväelased sellele tööle ei sobi. Isegi siis, kui sõjavägi sõlmib erafirmaga sõjaväe varustuse vedamise lepingu, ei turva ta oma kaupa, vaid jätab selle erafirma teha.

Piraadid pole eriettevalmistusega sõdurid, kuigi kogemustest paranevad ka nende taktika ning oskused. Siiski eelistavad nad kaaperdada laevu, mille parras on madal, kiirus väike ja meeskond nõrk. Läinud aasta 17. detsembri juhtum, mil kaaperdati erajaht, on selle väite hea näide – oletatavasti kaks inimest pardal ja ilma igasuguse julgestusmeeskonnata. Väikese jahi kaitsmist raskendab ka aluse pehme kere ning piiratud võimalused turvameeskonna ja kaitsevahendite või relvade paigutamiseks.

Viimase aja trend näitab, et kaaperdatakse kõike, mis merel liigub. Ühelt poolt on see tingitud niiõeldu suurenevast kasulootusest, kuid veel suuremaks põhjuseks on aina kasvav konkurents merel. Piraatide edu suurendab pidevalt nende arvu, mis omakorda sunnib ellujäämise nimel pingutama. See võib viia jõukudevaheliste konfliktideni, kuid ka kartellidevaheliste kokkulepeteni ning tegevuse laiendamise ehk suuremate ja kaugemal seilavate laevade kaaperdamiseni.

Kui kartellidevahelised sõjad peaksid jõudma avamerele, kannatavad kõige enam ikkagi kaaperdatud laevade meeskonnad. Siis on oodata ohvreid ning see ei jäta seni vähehuvitunud Lääne kodanikku ükskõikseks. Paraku on siis juba palju raskem piraate taltsutama hakata. Seda tuleb teha juba täna ja ainus võimalus piraate ohjeldada on neile valusalt vastu näppe anda.

PRAKTILISED LAHENDUSED

Kiirema reaktsiooniga turvafirmad on selle ära tabanud ja asunud laevade kaitseteenust pakkuma. Aga ka siin võib peituda ohte – suured firmad, mis tegutsevad erinevates riikides ja erinevates valdkondades, ei suuda laevadele väga head kaitset tagada. Nad ei suuda hallata niivõrd erinevaid turvavaldkondi, nende poolt turvatavate

ÜSNA RASKE ON KAHURITEGA MAHA SURUDA SEDA, MIDA POLE VÕIMALIK SELGELT NÄHAGI.

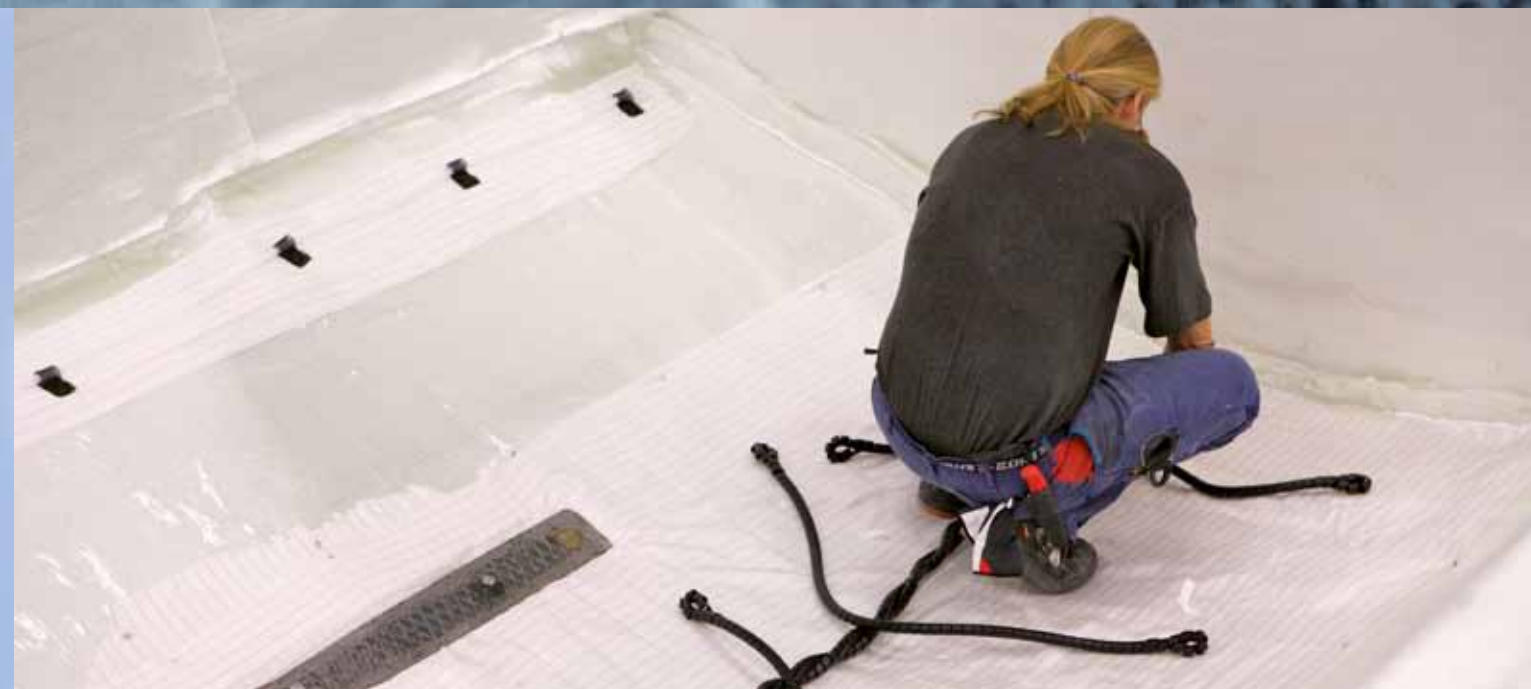
objektide hulga suurenedes käib alla ka personali kvaliteet. Tööjõud on kõigi kiiresti paisuvate firmade probleem. Väikeste ja suhteliselt tundmatute turvafirmade probleem on jällegi vajaliku maine puudumine. Ometi näib turvafirmade kasutamine laevadel perspektiivne. Kaitsemeeskondi saab laeva võtta sadamates, kus relvade osas pole piiranguid.

Mõni kuu tagasi läbis meie ajakirjandusväljaandeid uudis, et Lääne Euroopa Liidu (WEU) Julgeoleku ja Kaitseasamblee tegi riigikogu liikmele Tarmo Kõutsile ettepaneku hakata koostama piraatluse kohta raportit, et leida lahendusi meresõiduohutuse tagamiseks. Ka Kõuts leiab, et kõige kiirem ja tõhusam viis piraatluse vastu võitlemiseks on laevadele väikeste ja asjatundlike kaitsemeeskondade palkamine.

Ennekõike on aga vaja kiirustada, et kasvavale piraatlusele piirpanna, sest on vaid aja küsimus, millal mereröövlitest saavad terroristid. Juba praegu on täheldatud märke sidemetest mereröövlite ja islamiterroristide vahel. Seni näivad need sidemed küll enamasti kaubanduslikud – piraadid ostavad terroristidelt relvi ja saavad nende laagrites ka mõningast väljaõpet. Üha sagedamini lubavad piraadid hõivatud laevade eest lunaraha nõudes neid tingimuste täitmisel mitte õhku lasta, mis näib samuti terroristidele omase käitumisena. Kuid et seni pole ühtegi laeva õhku lastud, näitab, et vähemalt esialgu on laevade kaaperdamise eesmärk siiski vaid teenimine. Kui aga jõuab kätte aeg, kus hõivatud laeva eest ei taheta raha, vaid see lastakse hoopis õhku ning India ookean kattub naftakihiga, oleme hiljaks jäänud. ■

NIMBUS 35 NOVA —VAAKUMMEETOD MUUDAB LAEVAKERE VASTUPIIDAVAMAKS

Põhjamaalasele pakub Nimbus 35 Nova kõike, mida kaatriomanik vajab: ilmastikukindlust, turvalisust ja häid sõiduumadusi, mugavaid ruume ning praktilist ruumikasutust. Disainer Pelle Pettersoni maitsekas stiil püüab kaugelt pilku ja elegantses viimistluses on kasutatud rohkelt puitu ning muid looduslähedasi materjale. Mida sa, hing, veel tahta oskad? Siiski: selle esmaklassilise Rootsi kaatri kere ehitamisel on kasutatud vaakummeetodit, tänu millele ületab kere tugevuses enamikku teistest paatidest. Navigaator käis uurimas, kuidas uus keskkonnasäästlik tehnoloogia paadi paremaks teeb.



TEKST CHRISTIAN WIKLUND FOTOD NIMBUS

Kui Nimbus 35 Novat arendama asuti, polnud mingit kahtlust, et tootmist Mariestadis tuli kaasajastada ja kohandada see vastavaks karmidele keskkonnanõuetele, mis vastavalt Euroopa Liidu otsusele pidid peagi jõustuma.

Nimbuse eesmärk on püsida paaditööstuse tehniliste arengute alal esirinnas ja seetõttu oligi otsus enesestmõistetav – vaakummeetodit rakendatakse esmalt kõigi uute ja hiljem ka olemasolevate mudelite tootmisel.

Peagi läks tootmisel esimese paadikere ja tulemus vastas kõigile ootustele – kõrgem kvaliteet, väiksem materjalikulu, tervislikum töökeskkond ning vähenenud stüreenieraldus.

EI LIHVIMISTOLMU, EI KEEMIALÕHNU

Nüüd valmivad Mariestadis kõik mudelid vaakummeetodil. Kes vabrikusse sisse astub, saab meeldiva üllatuse – ei mingit stüreenihaisu, ei ühtegi kaitsemaski või -riietuses lamineerijat, kusagil pole mahapillatud plastijääke, kõrva ei häiri lärmakad plastipumbad ega -imurid ning kusagilt ei kosta detailidele viimast lihvi andvate lihvimismasinatate vilinat.

VAAKUMLAMINAAT SAAB ÕHEM, KUID ON VAATAMATA SELLELE KÄSITSI VALMISTATUST PALJU TUGEVAM. ÕHUKESE MATERJALIKIHI KORVAB TÕSIASI, ET LAMINAAT PRESSITAKSE ENNEOLEMATULT TIHKELT KOKKU; SEE SAAB VEATU, SEST KÕIK MITTEVAJALIKUD SIDEAINED IMETAKSE VÄLJA.

Mariestadis pole enam palju ruumi nõudnud töölavasid, mis paadikere vorme paigal hoidsid. Kõik kannavad tavalisi tööriivaid ja hallis on nii vaikne, et võib raadio mängima panna. Töökeskkond on puhas, kena ja kopsusöbralik.

“Seda võimaldavad vaakummeetodi suletud töövõtted. Et kõik pinnad kaetakse plastfooliumiga injektiooni ja polüestriimu ajal, fenüületeeni ei eraldu. Protsess on täiesti suletud, mis on suur samm edasi nii vabriku sise- kui ka väliskeskkonda silmas





NIMBUS 35 NOVA ON IDEALNE KOMBINATSIOON MAITSEKAST DISAINIST, ELEGANTSEST STIILIST, PRAKTILISUSEST JA MUGAVUSEST.

VAAKUMMEETODIL VALMISTATUD PAADIKERE TALUB KOKKUPÕRKEID POOLE PAREMINI. KUI SÕIDATE MILLELEGI OTSA, ON PAAT NÜÜD KAKS KORDA TURVALISEM.

pidades,“ kinnitab Mariestadis asuva Nimbus Produktioni juhatuse liige Orvar Sandelin.

VÄIKSEMA VAEVAGA SAAB PAREMA TULEMUSE

Mees peab vaakummeetodit ka ivaliseks võimaluseks saavutada ihalusväärset kõrgkvaliteeti, et kõik paadikered saaksid ühtviisi head.

“Tööstuslik tootmine annab kindla standardi. Kätsi ehitades oli tegemist erineva hulga materjali ja erineva kvaliteediga. Viimane sõltus lamineerijate oskustest ning sellest, kas ja kuidas nad juhendeid järgisid. Nüüd on materjali kogus aga täpselt kindlaks määratud, Nimbuse konstruktorid ja DNV (sertifitseerimisbüroo Det Norske Veritas) teavad, milline peab 35 Nova keretugevus olema ning on vastavalt tugevusnõudele välja arvutanud lamineerimiskeemi. See määrab, milliseid katematerjale kasutatakse, kuidas need paigutatakse, milline peab olema distantmaterjali tihedus ning kui palju vajatakse polüestrit.“

Mariestadi angaariõrandal saab joonistest reaalsus. Uues hallis löikab üks meestest pikal laual iga paadikere jaoks eraldi klaasfiibermaterjali. Matid märgitakse numbritega, mis viitavad, kuhu matid paadikere ehitamisel pannakse. Matid ja matriitsitud Divinycell laotakse kihiti kärule, mis suundub seejärel laevakere vormi poole.

Seal korjab üks lamineerijatest matid kärult, riputab need vormile ja kinnitab servadest tavalise klambripüstoliga. Samal ajal

ronib tema kolleeg vormi sisse ja kinnitab matid kas spreid või liimiga trümmi alumises osas, veeliinil ja reelinguosas. Protseduur sarnaneb tapeetimisega – paadikere vooderdatakse klaasfiibermattidega.

Kui kaks kihti matte on paadikere väliskihiks paigale kinnitatud, fikseeritakse samamoodi distantmaterjal Divinycell. See riputatakse reelinguservalt alla ja liimitakse kinni. Divinycellil on ruuduline pind, mille iga ruudu nõgu kergendab plastmaterjali jõudmist kõikidesse õõnsustesse. Lõpuks kaetakse kere veel kahe kihi mattidega erinevates suundades – multiaktsiaalselt, nagu kõlab tehniline termin.

Võrreldes käsitsitööga on vaakummeetod hoopis erinev – täiesti kuiv, lõhnatu ja tänu matriitsile sujuv. Tööks, mis enne võttis kahelt mehelt kaks päeva, kulub nüüd kõigest paar tundi.

Kui lamineerijad on paadikere vooderdanud – ametikeeli taglastanud –, on see valmis järgmiseks etapiks, “rüütamiseks“. Lamineerijad katavad matriitsi õhukese plastkilega. Paar peenikest voolikut imevad õhu välja ja juhivad polüestri paika. Paar avaust kile teises otsas on ühendatud imurimõõdikuga.

Selles faasis käivitatakse vaakumpump ja polüester lastakse voolama. Polüester on selleks ajaks segatud keemilise kõvendi ja katalüsaatoriga ning varutud umbes 70 liitrisse vaati. Sellest pumbataksegi polüester üles ning siis matriitsile.

Et nii vähesest kogusest polüestrist piisab nõnda paksuks kihiks matriitsile, tundub peaaegu ebatõenäoline. Vaevaline käsitsitöö, polüestri rullimine laminaadiks, on Mariestadis üksnes mälestuseks jäänud.

VAAKUMLAMINAAT ON ÕHEM JA KERGEM, KUID POOLE TUGEVAM

“Vaakummeetod on võrratu, sest surve surub polüestri viimasesse kui prakku laiali ja samal ajal imeb õhu tööpindadelt välja. Me jälgime, kuidas matriits täitub, ja iga kuiv koht on kohe näha. Sellisel

NIMBUS 35 NOVA

Pikkus 11,45 m

Laius 3,35 m

Kaal 5800 / 6300 kg

Akad 4 x 12V-75A

Kütusepaak 600 l

Veepaak 120 l

Jahutussüsteemi paak 65 l

Volvo Penta mootorid

D6-370/DPH 272 kW (370 hj)

2 x D4-260/DP 191 kW (260 hj)

Edasimüüja Eestis Balti Merekaatrid





juhul on võimalik õhuleket lihtsalt kõrvaldada. Seni pole seda juhtunud,“ räägib Orvar Sandelin.

Asjahuvilised uurivad, kuidas tahkumist reguleeritakse, polüester ei tohi ju enne tahkeks muutuda, kui kogu kere on ainega kaetud. Nad saavad teada, et Nimbuse polüestritarnijad on aine spetsiaalselt tootmisprotsessi jaoks kohandanud. Mariestadi polüester on veniv, aeglaselt tahktuv ning madala soojuserialdusega – kõige rohkem 40 kraadi. Seepärast polegi materjali laotamisel ohtu, et tekiks kortsud või praod. Lõpptulemusena jääb vaakumlaminaadi sisekülg tühtlaselt sile. Distantmaterjal on paadikere sisemuses hästi märgatav ja lamineerijad näevad kohe, kas kogu matriits on korralikult täidetud. Need on vaid mõned eelised, mille vaakummeetodi rakendamine on andnud.

Nimbuse laminaadispetsialist Thomas Wiberg rõhutab hea meelega veel mõnda plussi:

“Vaakumlaminaat saab õhem, kuid on vaatamata sellele palju tugevam kui käsitsi valmistatud laminaat. Skeptikud arvavad, et õhem laminaat on nõrgem, meenutades ehk pakse saetud laminaadi läbilõikeid, mida varem messidel demonstreeriti. Kuid õhukese materjalikihi korvab tõsiasi, et laminaat pressitakse enne olematult tihkelt kokku; see saab veatu, sest kõik mittevajalikud sideained imetakse välja”.

“Tehniliselt otsustatakse laminaadi tugevuse üle kiudude hulga järgi. Läbiviidud testid näitavad, et meie vaakumlaminaat on varasema, käsitsi valmistatud laminaadiga võrreldes umbes poole tugevam,“ jutustab Wiberg. Tema sõnul kannatab 35 Nova kere punktkoormust tervelt 700 kilo! Nalja pärast lastud kord seitsmetonnisel veoautol üle valmissaetud keredetaali sõita – see pidas vastu.

“Vaakummeetodil valmistatud paadikere talub kokkupõrkeid

poole paremini. Kui sõidate millelegi otsa, on paat nüüd kaks korda turvalisem,“ kinnitab Wiberg.

Lisaks eeltoodud ilmsetele eelistele nimetab ta hea meelega ka tööka, et paadikere on kergem.

“35 Nova kaal vähenes tervelt 30 protsenti. Kuid et CE-standardid sätestavad kindlad mõõtmed, jääb tegelik kaaluvähendamine 15–20 protsendi piiridesse. Väiksem kaal annab kergema mineku ja väiksema kütusekulu – mitu keskkonnasõbralikku eelist.”

OSMOOSIOHT EI KIMBUTA

Vaakumlaminaadi skeptikud räägivad vahel liigest fiibrisisaldusest paadikeres. Kuid Nimbuse juures seda riski pole.

“Ei, me kindlustasime end riskide vastu eellaminaadiga. See valatakse tavapärasel viisil, tõstes rõhku õhuimu ajal ning takistades seega kiudude esiletungi. Oleksime võinud ju aega kokku hoida ja lisalaminaadi kõrvale jätta, kuid siis oleks kannatanud lõpptulemus. Ning see poleks sobinud meie filosoofiaga pakkuda alati parimat kvaliteeti,“ tähendab Orvar Sandelin.

Kvaliteediteadlikud naudivad Nimbuse 35 Nova juures ka super-tihendatud välispindu. Paadikere geelkattematerjal põhineb neopentüülglükoolil ning eellaminaat segatakse eriti tihedast ja puhtast ISO-polüestrist. Seepärast ei pea 35 Nova põhja epoksüväiguga töötleva – osmoosiriski pole.

Mariestadis asuva Nimbuse tehase juhatuse liige Orvar Sandelin ja tema mehed on õigusega uhked oma erilise töömeetodi üle. Vaakummeetod teeb paadid tugevamaks, vastupidavamaks ja turvalisemaks. Et tootmine on nüüd efektiivsem, suureneb konkurentsivõime ja seetõttu ka Nimbuse omanike rahulolu. Või kui lihtsamalt öelda: eritehnoloogia abil saab sama raha eest parema paadi! 📌

BAVARIA sport SERIES





Läbi roostiku Narva jõele



Jaama struugas paate ümber silla tõstmas



Jaama struuga silla ületamine



Narva jõel

HIIGELKANUUDEGA NARVA JÕEL

See lugu räägib möödunud Jaanipäeva kahepäevasest matkast Narva jõel. Narva jõgi on üks Eesti suuremaid ja ka huvitavamaid, pakkudes Euroopa piirijõena omapäraseid elamusi. Matkajuhiks Bert ning abilisteks Pille ja Ivo.

TEKST BERT RÄHNI, FOTOD BERT RÄHNI, ALAR LINNA

Esimesel päeval startisime hommikul vara Tallinnast ja sõitsime Vasknarva. Plaan oli alustada matka Peipsilt, et näha kuidas järvest saab Narva jõgi, kuid sel päeval oli tugev edelatuul ja Peipsi põhjarannikul suured murdlained. Hiigelkanuu on küll stabiilne ja kiire veesõiduk, kuid teravas murdlainetuses sõitmiseks pole see mõeldud.

Tuule ja lainetuse tõttu tõstisime kanuud autodelt maha hoopis Vasknarva lähedal jõkke suubuvate kanalite juures. Pille jäi varustust valvama ja meie Ivoga sõitsime edasi Eesti soojuselektrijaama juurde. Selle taga asuvas Mustajõe piirivalvekordonis on tavaliselt matka lõpp-punkt ja ühtlasi esimene kohtumispaik grupiga. Kordoni juures on parkla, kuhu saab piirivalvurite valvsa pilgu alla autod jätta. Tellitud buss viis kogu matkaseltskonna Mustajõelt tagasi Vasknarva.

AJALOOLINE PIIRIJÕGI

Kahepäevasel matkal mahub hiigel- või ka meeskonnakanuusse lähedalt seitse inimest, siis on igaühel oma pink ning piisavalt ruumi asjadele ja aerutamiseks. Lühiretkel saab korraga aerutada kümme inimest. Meie grupis oli koos lastega ja giididega 26 inimest. Kanuudesse mahtus 19 inimest, ülejäänud istusid kahekohalistesse kajakitesse. Kui kanuus istub kümme inimest, kes kõik korralikult aerutavad, on isegi kiirekäigulise kajakiga kanuu tempos püsimine päris raske. Suurtes gruppides on tavaline, et kanuu vastu tunnevad huvi pigem nautlejad ja lapsed ning kajakiga tahab sõita sportlikum rahvas. Nii on liikumiskiirus suhteliselt ühtlane ega teki grupi laialivajumise muret.

Et Narva jõgi on piirijõgi, tuleb veeleminekuks piirivalvelt luba saada. Selleks tuleb juba aegsasti esitada osalejate nimekirja ning marsruudi kirjeldus ja jõelemineku lähimas

kordonis kooskõlastada. Meie registreerisime jõelemineku Vasknarva kordonis.

Asjaajamise peale kulub Narva jõel matkates palju aega – juba oli aeg lõunat süüa, kuid vette polnud me ju veel jõudnudki. Ent kohe pärast söömavahet olime valmis aerud haarama. Vette saamiseks pidime kanuud üle liivaluidete tassima. Üks hiigelkanuu kaalub natuke üle 120 kilo ja kaheksale mehele on selle tassimine täiesti jõukohane.

Narva jõkke suubuvad kanalid on üsna roogu täis kasvunud, kuid siiski läbitavad. Kõrges roostikus kanuudega tee otsimine kujunes meeldejääviks elamuseks: esimene kanuu rammis tee sisse ja teine sõitis järele. Pärast mõningast ekslemist jõudisime Narva jõele. Rahuliku ilmaga on jõesuue väga ilus. Järvel lõõtsuvast tuulest andsid aimu vaid tugev kohin ja vahused laineharjad.

Vasknarva ordulinnuse varemete juures tegime esimese peatuse ja meie giid Anne-Ly tutvustas piirkonna ajalugu. Narva jõgi on pikka aega olnud piir Venemaa ja Euroopa vahel. Lõuna-Eestis on Eesti-Vene piiri mitu korda siia-sinna nihutatud, aga meie idapiir on üsna kindlalt paigas püsinud. Pätsu ajal oli Narva jõgi küll Eesti siseveekogu, ent see oli eduka vabadussõja tulemus; nüüdseks on taastunud igivanad jõujooned.

Praegu tähistavad piiri jõel erksavärvilised poid. Ametlikult peaks piir jooksuma jõe sügavaima koha keskel, kuid sellega pidavat mingi juriidiline "aga" olema, sest ametlikult ju piirilepingut pole. Poid on vaid kitsamates kohtades ning segaduste vältimiseks tasub kogu aeg vasakkaldasse hoida. Eesti piirivalvurite sõnul on Vene piirivalve piiririkkujate vastu üsna karm. Kes kätte saadakse, viiakse Pihkvasse aru

andma ning tagasipääsemiseks võib kuluda päevi. Samas tundub, et venelased just eriti agaralt piiri ei valva.

VANAJÕED EHK STRUUGAD

Enamik Narva jõe rohketest saartest kuulub Eestile, aga nende külastamine tuleb kindlasti piirivalvega kooskõlastada.

Vasknarvast mõni kilomeeter allavoolu keerasime Jaama struugasse. Struugad on kunagised jõesängid, kus enam tugevat voolu ei ole. Emajõe ääres kutsutakse neid näiteks vanajõgedeks. Kunagi kaevati Vasknarva poolt otse struugasse pääsemiseks kanal. Vahepeal olnud kanal läbimatu, kuid nüüd on seda süvendatud. Suhteliselt kanali alguses on madal sild, mille alt kanuuga läbi ei mahu, kuid kaldad on seal lauged ja kanuu ümbertõstmise käib kiiresti.

Looduskaitsealused struugaluhad on väärtuslikud lindude elupaigad. Vahepeal kippusid struugat ümbritsevad lamminiidud niitmise ja karjatamise katkemise tagajärjel täis kasvama, kuid nüüd neid jälle niidetakse. Otse Jaama struuga kaldal Jaama külas on Anne-Ly sõnul huvitav kirik, kuid ajapuudusel jäi meil seal maapeatus tegemata. Küla kirevast ajaloost rääkisime hoopis paatides istudes, sest ka seal avaneb küllale hea vaade.

Jaama struugast aerutasime korraks Narva jõele ja siis kohe Karoli struugasse, mille ääres asub samanimeline küla. Kuigi struugades tiirutamisele kulub aega, soovitan vähemalt ühes neist ära käia. Otse kallastel keev külaelu annab natuke aimu siinsest eluolust. Lisaks pakuvad uued veesõidukid külarahvale ilmselget huvi, nii et uudistamisrõõm on vastastikune.

Pärast Karolit algavad Omuti kärestikud. Narva jõgi on konkurentsituult Eesti suurima veevooluga, mille



Õhtune vaade Permisküla käämpingust Narva jõe



Vasknarva piirivalve kordoni juures

hüdropotentsiaal on suurem, kui kõigi teiste Eesti jõgede oma kokku. Omuti kärestike kohal pressitakse kogu veehulk kitsasse sängi ning tagajärjeks on Eesti ainus suurem aastaringne kärestik. Kiire voolus tasub silmad lahti hoida, kuna kärestikus on ka suuremaid kive. Kanuu raskuse ja suure kiiruse tõttu võib sellises kohas juba üks kivi saatuslikuks saada.

Kärestik lõpeb Permisküla käämpingu juures. Käämpingus saab süüa, saunas käia, ööbida majakeses või telkida. Jaanipäeva tõttu oli käämpingus rahvast palju ja vabad ainult telkimisplatsid. Öö käämpingu territooriumil kujunes meeldejäävaks. Õnneks ei sattunud me sinna täpselt jaanitule ajaks, aga vaatamata sellele oli hulgaliselt kohalikke noori kogunenud käämpingusse algavaks peoks "sooja tegema" ning uuemat vene kergemuusikat võis kuulata varaste hommikutundideni. Hommikul leidsime mõned pidutsejad muru pealt sõbralikult kõrvuti magamas. Ökoturismi lahutamatuks osaks peetakse ka kohalikku kultuurielamust ja tundus, et meie matkagrupp ennast öisest peost väga häirida ei lasknud.

Taaskord jäi hea mulje Eesti piirivalvest. Õhtul kihutas üks kohalik noormees kaatriga korduvalt risti üle jõe ja tagasi. Täpselt aega küll ei arvestanud, aga Eesti piirivalve saabumiseni kulus mõni minut. Jutt oli konkreetne ja protokoll vormistati kiiresti.

PORUNI ÜRGMETS JA NARVA VENEETSIA

Hommikul möödusime Kuningaküläst ja Gorodenkast. Varem sai Gorodenka piirivalvekordonis soost välja tõmmatud sõjaaegset Vene tanki näha. Nüüd on sõjaajaloo klubi Otsing oma asjad mujale viinud ja kordoni territooriumile minke keelatud.

Gorodenkast edasi läheb jõe aina laiemaks ja enne

Poruni jõe ürgorgu jõudmist jääb veevool tunduvalt aeglasemaks. Poruni jõkke tasub kindlasti sisse keerata. Ühelt poolt Narva jõgi ja teisalt Puhatu soostik on siin inimtegevust tugevalt pärssinud. Selle tagajärjel on tekkinud kuulus Poruni ürgmets ja ka Teise maailmasõja aegsed kaevikud on suhteliselt hästi säilinud. Tegime jõekaldal kulgeval matkarajal jalutuskäigu ning uudistasime kaevikud ning laskepisi. Peeti ju siinkandis sõja ühed ägedamad lahingud. Poruni jõe kaldal asuvas väga kihvtis laagripaigas söime lõunat.

Edasi on Narva jõgi lai ja vaikse vooluga. Pikkade sirgete peal hakkavad paistma soojuselektrijaamakorstnad. Jõgi muutub kohati kuni 800 meetri laiuseks. Mustajõe kordoni juurde pääseb kas soojuselektrijaama jahutusvee sisse- või väljavoolu pidi. Sissevoolukanal on lühem ja jõe vool aitab kulgemisele kaasa. Väljavoolu pidi sõit pikem ja vastuvoolu, samas on vesi seal mõnusalt soe. Seekord valisime lühema tee, kuid kui vähegi jõudu on, tasub kaks kilomeetrit allavoolu aerutada ja keerata sisse jõe kanalite äärde ehitatud suvilarajooni, kus majad on ehitatud osaliselt vee kohale. Suvilarajoon on niivõrd omanäoline, et kohalikud kutsuvad seda Narva jõe Veneetsiaks. ☑

Hiielkanuu ehk meeskonnakanuu

on kanuu, kuhu mahub korraga suurem hulk inimesi. Sellise kanuu pikkus on 7 meetrit, laius 1,3 meetrit, kaal 120 kg ning kandevõime 1100 kg ehk 10 aerutajat. Hiielkanuud sobivad suurematele jõgedele lühimatkadeks. Ohtralt kasutatakse neid ka meeskonnakoolituse osana, sest kanuu liikumasaamiseks ja juhtimiseks on hädavajalik hea rühmatöö. Merematkadeks ning kaldast kaugel liikumiseks suured kanuud ei sobi.

Täpsem info seiklusfirmast 360 kraadi:
www.360.ee/kanuumatkad

Zodiac Pro 7 Man + Jockey konsool Hind 99 900.-

Hind ei sisalda mootorit



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 kaatril kõrgem parras ja seeläbi suurem merekindlus. Libisemiskindel tekk ja spetsiaalsed kaablikanalid teevad kaatris liikumise mugavaks ja turvaliseks



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



ZODIAC



JAHTKLUBI VÕI JAHTKLUBI?

Merendumõistete üle arutleb Tallinna Jahtklubi Liige Viktor Siilats.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Merendus seisab üleval mõistetel. Nii traditsioonide, autoriteedi, trendide aga ka praktilise igapäevaelu mõistes. Laeva ninaks või esiosaks on võõr, sest nii on see alati olnud. Võõri suunas vaatavad nii kapten kui tüüri-mees, iga wannabe teab misasi see võõr on ja võõri tuleb pikemalt mõtlemata joosta siis, kui olukord seda nõuab või kui kapten seda käsib. Laeva tagumine osa on mõistagi ahter ja köök on kambüüs. Katsu sa laevas midagi valesti nimetada või pakpoordi ja tüürpoordi omavahel segi ajada!

Lüüvers? Leitvaagen? Või mõni moodsam nimetus, furling?

Nende mõistete tundmisel rajaneb autori-teet ja tsunftitunne. Oleme meremehed.

Lisaks laeva tundmisele tuleb mõis-tagiti tunda merd ja meremärke, rannikut ja maamärke, sadamaid ja kõrtsukombeid. Ära kunagi ilma selge põhjuseta helista

sadamakõrtsu kella! Samas nõua pahaaimamatult helistajalt koheselt kogu kõrtsule väljakäristamist ja siruta oma tops kiirelt välja!

Nii ütleb traditsioon, nii on see olnud ja nii see jääb. Kõik meremõistest peavad olema ühesed ja selged ja niivõrd arusaadavad, et ka Kihnu Jõnn oma püksirihmaga navigeeritud saaks.

Aga misasi on veetee? Kõik justkui teavad seda, sest isegi Veeteede Amet on meil olemas, aga uskuge või mitte, niivõrd selge ja igapäevaselt kasutatav mõiste ei olegi Eestis tänasel päeval kuidagi defineeritud.

On ta kogu vesi, on ta vee osa, on ta kuidagi nähtav või tähistatud? Ei tea!

Misasi on laevatee? Seadus ütleb, et laevatee on laevatatavate sisevete mõiste ehk siis kehtib vaid jõgedel ja järvedel. Aga ka merelt, ehk siis Eesti ametlikelt merekaartidelt, leiab laevateed. Merekaardi tingmärke seletavas osas näeme, et laevatee on tähistatud pideva joonega ning teda toetavad lateraaljärgid

merel ja liitsihid maal. Kas laevatee ongi veetee või on veetee midagi enam?

Me teame, mis on sadam. Aga misasi on sadama sissesõidutee ja millega teda süüakse? Teada on vaid see, et sadama sissesõidutee ei kattu sadama veealaga. Ehkki me ikka veel ei tea, mis asi on veetee, teame et sadama sissesõidutee on arvatavasti veetee. Kas sadama sissesõidutee on laevatee?

Vähemalt üks asi on selge, et ei sissesõidutee ega laevatee ei asu sadamas. Aga kas veetee asub sadamas?

Nii võib lolliks minna ja näib et keegi on kas tahes või tahtmata midagi tegemata jätanud, sest et selliseid näiteid võib lausa käisest puistata.

Kas tegu on meie viiekümneks aastaks pooleksaetud merekultuuriga? Tõenäoliselt, sest et ka imelihtsad, siililegi selged mõisted on omavahel sassis kui Kõrt-Pärtli sark.

Misasi on jahtklubi? No nüüd vist ongi

lolliks läind! Kes siis seda ei tea, see on ju kooskäämise ja pidude panemise koht. Mõnikord ka söögi- ja joogikoht. Maja, noh. Hoone.

Aga mis asi on jahtklubi? Trikitab raisk! Aga noh tegelikult teame ju küll: jahtklubi on purjetajate organisatsioon. Liikmeskond, kes korraldab ühiselt üritusi, väljasõite, regatte, võistlusi, koolitusi jms.

Mõnikord on jahtklubil jahtklubihooned, aga mõnikord ei ole ka. Mõnikord on jahtklubil või jahtklubil oma jahisadam, aga mõnikord ei ole ka. Mõnikord pole jahtklubihoonel ei jahtklubi ega jahisadamat.

Mis asi see jahisadam veel on ja mille poolest ta jahtklubist erineb?

Jahisadam on koht meres, kus kõik jahid ja teised väikelaevad silduvad. Nii klubiliikmed kui muudu paadiomanikud. Nii meilt kui mujalt. Kui jahisadam asub vees, siis jahtklubi (me juba teame, et seal võib süüajuua saada) asub maal ja mõnikord tegutseb sellises jahtklubi hoones ka jahtklubi organisatsioon. Mõnikord on neid organisatioone seal õige mitu.

Eesti tuntuim jahtklubi, Kalevi jahtklubi omab nii jahtklubi liikmeskonda, jahtklubi hoonet kui ka oma jahisadamat. Samas vanima, Tallinna Jahtklubi hoone ja jahisadam on jäänud Tallinna sadama alla.

Hetkel tegutseb Tallinna Jahtklubi hoopis Lohusalus, nautides paarile klubiliikmele kuuluva Lohusalu jahisadama ja sadamahooned teenuseid. Suurimal jahisadamal, Pirita jahisadamal puudub samanimeline jahtklubi.

Pärnu Jahtklubi asub Pärnu linnavalitsusele kuuluvas jahtklubi hoones ja jahisadamas, seevastu saarlased asuvad nii riigiettevõttele Saarte Liinid kuuluvas sadamates kui ka eravaldu oleva Nasva jahisadama hotellis.

730-aastane Haapsalu on Eesti purjetamise hääl. Paraku pole Eesti vanimatest jahtklubidest enam midagi alles. Purjetamine sai taas oma hoo sisse kolhoosiaegadel. Kusjuures ülikas Lääne Kaluri kalurikolhoos ehitas oma purjetajatele koguni jahtklubi hoone, milles peetud pidusid siinamaani helgelt mäletatakse. Nagu ka Lääne Kaluri kuulsat varieteed. Paraku kolhoosi kuulsus hääbus, koos sellega hääbus ka jahtklubi ja varietee. Oskamatu linnaplaneerimine asetas jahtklubi

hoone ja jahisadama eri kinnistutele. Seal edasi rändasid nad erinevate eraomanike valdusesse. Neist hooneomanik võttis endale ambitsioonika ärinime: Haapsalu Jahtklubi AS, mille ei olnud midagi ühist Haapsalu Jahtklubi nimelise mittetulundusühinguga. See tubli purjetajate organisatsioon ei asunud ei jahtklubi ega jahisadama aadressil, küll aga kasutas vahelduva eduga mõlemat.

Seega peaks loo pealkiri olema mitte “Jahtklubi või jahtklubi?” vaid “Jahtklubi (organisatsioon) või jahtklubi (hoone) või jahtklubi (ärinimi)?”. Kahe- või kolmekordne jahtklubinimi on maitseasi, aga uskuge või mitte, mitte ükski neist jahtklubidest ei omanud naabruses asuvat Haapsalu jahisadamat. Vähemalt navigatsiooninfo ja seaduse mõistes küll mitte. Vana jahisadama asukohta teeb igaüks hõlpsalt kindlaks tolaegsete ametlike navigatsiooniteatmike, lootsiraamatute ja merekaartide järgi. Nii Haapsalu jahisadama kui Haapsalu külalissadama koordinaatpunkt (*waypoint*) asub praeguse Suur Holmi sadama akvatooriumis.

Haapsalu ongi üks suur segaduste koht, kus Veeteede Amet ülaltoodud tähtsaid merendumõisteid ehk nende puudumist väikelaevnike peal meelevaldselt, et mitte öelda pahatahtlikult katsetanud.

Jaga ja valitse on see klassikaline põhimõte, mis vankuvat autoriteeti läbi aegade püsti hoidnud.

Kinnita sadamavaldajale, et Haapsalu jahisadam ja Haapsalu külaliskai on tema omad ja ütles naabruses asuvalle jahtklubinimelisele äriühingule, et hoopis tema omad. Ütle sadamavaldajale, et üldkasutatav veetee lõpeb enne tema sadamat ära ning ütles naabrile, et seda sadamat läbib üldkasutatav laevatee, sõida aga julgesti läbi ja ära luba küsi. Kui tekib soovitud peretüli, siis hõõru aga käsi ja küta hagu juurde! Kui segadusse aetud jahid põrutavad jahisadama *waypointist* mööda ja madalikule, siis süüdistada kõike ja kõiki, peasi et ära lase ennast süüdistada!

Kui aga omadega vahele hakkad jääma, siis kasuta enesekindlalt mõistet “hea mere-tava”, sest et sinna alla mahub absoluutselt kõik. Kui kaotad kohtus, siis algata seadusmuudatus, et muuta mõistete sisu ja sellega veelgi rohkem segadust tekitada. Just nii on

MÕNIKORD
ON JAHTKLUBIL
JAHTKLUBIHOONE,
AGA MÕNIKORD EI
OLE KA. MÕNIKORD
ON JAHTKLUBIL VÕI
JAHTKLUBIL OMA
JAHISADAM, AGA
MÕNIKORD EI OLE
KA. MÕNIKORD POLE
JAHTKLUBIHOONEL
EI JAHTKLUBI EGA
JAHISADAMAT.

Veeteede Amet Haapsalus toimunud.

Seoses jahtklubi hoone omanikevahetusega on MTÜ Haapsalu jahtklubi sattunud tallinlaste kontrolli alla ja tegutseb nüüd jahtklubi hoones, mida majandab Haapsalu vana jahtklubi OÜ. Seega jahtklubi ja jahtklubi ja jahtklubi on lõpuks üheks saanud ja oma sadam on neil lõpuks ka. Selleks on uus Veski viigi sadam.

Samal ajal elab maailm oma tavapäraselt elu. Seal ringiseilates näeb tavaliselt uhkeid jahisadamaid, mis reeglina ei olegi jahtklubide omanduses, kui just La Coruna või Las Palmase kuninglikud jahtklubid välja arvata. Royal Yacht Club'idele kuuluvad lisaks jahisadamatele otse loomulikult ka oma klubihooned. Lihtsurelike jahisadamates tegutsevad aga tavaliselt kas üks või mitu jahtklubi, st purjetajate organisatsiooni, kel oma hoone puudub. Jahtklubihooned kui kultuurimaja on mitteilitaarsete ja igapäevaelu avatud jahisadamate puhul asendunud tavernade, restoranide ja baaridega. Pesemisvõimaluseta külalisjahtidele pakuvad teenust lähedalasuvad sadamahooned, hotellid, staapelplatsid. Kohalikud pesuvad end kodus. Üha rohkem käiakse koos kodulehekülgedel, netifoorumites ja blogides.

Jahtklubid on väljasuresmas, elagu jahtklubid! ☑

Mõtletage, kui saaksime alustada
uuesti puhtalt lehel.



FordKuga

Feel the difference





VOLVO OCEAN RACE

2008-2009 TOOB PEO MEIE KANTI

Aasta purjetamissündmus, tänavu 36-aastaseks saav ümbermaailma regatt Volvo Ocean Race finišeerib 28. juunil Peterburis. Kuidas on jõutud kümnenda regatini ja mille poolest erineb seekordne võistlus varasematest kommenteerib legendaarne purjetaja Alar Volmer - ainus eestlane, kes on selle karmi võistluse kaasa teinud osaledes 1989/90. aasta Whitbreadi regatil soomlaste jahiga Belmont Finland 2.

TEKST ALAR VOLMER FOTOD VOR

Hullumeelsed ettevõtmised on alati inimesi ligi meelitanud ja purjetajad pole selles suhtes mingi erand. Eelmise sajandi 1970. aastate alguses võttis idee korraldada ümber maailma purjetamise regatt tõsisema vormi - sellist võidusõitu nimetati tinglikult ookeanipurjetamises Mount Everesti vallutamiseks. Sellisele võistlusele poleks teistel spordialadel olnud midagi vastu panna. Ükski teine võistlus ei nõua inimestelt ja varustusest nii palju, ükski ettevõtmine ei pane osavõtjaid sellistesse riskidesse, nii kaugele võimalikust abist.

Siiski pidas ka enamik purjetajaist sellist regatti narruseks, kuna ühes tükis oli ümber Kap Hoorni neeme oli purjetanud väga vähe jahte. Enamgi veel - aastal 1967 oli ajalehe The Sunday Times toetatud The Golden Globe Race'i alustanud kaheksa



jahti, millest ainult üks finišisse jõudis. Katkestamiste põhjused olid katastroofilised: varustus purunes, jahid läksid ümber ja uppusid, üks pettunud osaleja läks vabasurma.

Selline taust ei olnud sponsorite leidmiseks paljulubav. Ümber maailma purjetamise regati idee olekski ehk surnud, kui Briti kuninglik merevägi, kel olid ookeanipurjetamisega omad plaanid, poleks ettevõtmise vastu huvi ilmutanud. Seal, kus võimalikud toetajad erasektorist nägid riske, nägi kuninglik merevägi võimalusi. Nimelt tahtis Briti merevägi ookeanipurjetamisega meeskonnatööd parandada ja aprillis 1972 teatas merevägi, et kui erasponsorid regatti ei toeta, on merevägi valmis järgmisel aastal öla alla panema.

See valmisolek saigi otsustavaks. Kuningliku mereväe purjetamisselts ja Suurbritannia üks suuremaid firmasid Whitbread löid ümbermaailmaregati korraldamiseks käed.

Osapooled tagasid korraldajatele administratiivse ja rahalise toetuse ning regatt võis ookeaniavarustele suunduda. Whitbreadi maine ja võimsus koos merejõudude baaside ja ter- vet maailma katva sidevõrguga lubas lootda tulemusi. Ja nüüd, peaaegu nelikümmend aastat hiljem, on sama regatt ikka elus ja meil on võimalus sellest osa saada.

**KOOS MUUTUSTEGA VÕISTLUSE
NIMES MUUTUS OSALEJATE
SUHTUMINE - KADUSID PÄIKSE-
LOOJANGUT TÄHISTAVAD KOKTEILID
JA PEEKON HOMMIKUSÖÖGIKS.**

Esimene Whitbreadi ümbermaailmaregatt startis 8. septembril 1973. aastal 17 jahiga Portsmouthist. Praegu käib kümnes regatt ja osavõtjad kihutavad Vaiksel Ookeanil.

Regatt on toestanud oma elujõulisust ja läbi teinud palju muudatusi. Algselt oli tegemist rohkem asjaarmastajate pöörase seiklusega, kuid nüüdseks on sellest välja kasvanud väga professionaalne ülemaailmselt kuulus ja tuntud võistlus.

Muutunud ei ole ainult varustus ja jahiklassid, vaid ka regati nimi. 1997. aastal võisteldi Volvo Trophy auhinnale ja alates 2001/2002 regatist tunneme seda võistlust kui Volvo Ocean Race.

Koos muutustega võistluse nimes muutus osalejate suhtumine - kadusid päikseloojangut tähistavad kokteilid ja peekon hommikusöögiks. Üleminek tõsisemale ettevalmistusele sai aga alguse palju varem. Esimene täielikult võidule pühendunud võistkond oli 1984. aasta regatil osalenud Šveitsi paatkond Union Bank of Switzerland kapten Pierre Fehlmanni juhtimisel, ja 1989/1990 regatil oli võimatu mitte märgata legendaarse uus-meremaalase Sir Beter Blake'i võistkonna Steinlager jäägitut võidutahet.

Vormelimaailmast tuttav turundusnimeste ja tehnikaspetside karm juhtimisstiil koos jõudis regatile aga siis, kui võistluse nimeks sai Volvo Ocean Race.

Käimasolev Volvo Ocean Race 2008/2009 on jõudnud ajakirja ilmumisajaks poole peale ja erineb eelnevatest taas mitmel moel. Suurim uuendus on regati marsruut - esimest korda saavad ekstravagantseid jahte näha Aasia sadamad, lisandunud on vahepeatused Kohinis Indias, Singapuris ja Qigdaos Hiinas. Võistlejatele on see muutus ka kindlasti äärmiselt huvitav, sest väga vähesed neist, kui üldse keegi, on nendes vetes varem purjetanud.

Kuid marsruudi muutmine on kaasa toonud ka probleeme. Varasematel pikkadel ookeanietappidel ei juhtunud kunagi, et kalavõrgud jahi kiilu ja rooli külge takerdunuks, käimasoleval

võistlusel on aga sellised juhtumid oluliselt võistlejate liikumiskiirust pidurdanud.

Purjetamine on tehniline spordiala ja parima tulemuse saavutamiseks ei piisa ainult kõige kuulsamate kaptenite paljastamisest, lõviosa edust on kinni jahti ja purjete konstrueerijate teadmistes. Juba teist võistlust järjest on Volvo Ocean Race'il osalevatel jahtidel lubatud kasutada liigutatavat kiilu ehk süsteemi, millega saab jahti stabiilsust tagava raskuskiilu nurka külgsuunas muuta, et saavutada parimat kreeninurka ja kanda suuremat purjepinda.

Uudne lahendus toob kaasa ka uued probleemid, eelmisel regatil ei pidanud kõik uuendused looduse stiiliale vastu, korraldust tugevdada ja ringi ehitada kiilu kinnitussüsteemi ja üks jaht ka uppus, õnneks küll ilma inimohvriteta. Samalaadised probleemid saavad ka praegust võidukihutamist.

Üks huvipakkuvamaid marsruudimuutusi toob aga peo meie kanti, nimelt on Volvo Ocean Race lõppsaadamaalaregati ja see annab meile toreda võimaluse ümbermaailmaregati osavõtjaid oma silmaga näha. Viimasele etapile Stockholmist Peterburi stardivad osavõtjad 25. juunil ja nende kiirust arvestades peaksime saama neid Eesti rannikul jälgida 26.-27. juuni paiku. Ja pole ju pikk maa ka finišipaika neid uudistama minna, autasustamine leiab aset 28. juunil.

Volvo Ocean Race'i muutumine suurte sponsorite püüsmaks ja sellega kaasnev meediakajastus on muutnud regati jälgimise ja kaasaelamise suhteliselt lihtsaks – huvilised saavad kaasa elada ka mängus, mille kohta saab lisainfot veebilehelt www.volvooceanrace.org.

Kuid tehnika areng on kaasa toonud ka osalemise kallinemise ja sellest tingitud osalejate vähenemise. Kui aastatel 1981-1982 võistles 29 jahti, siis seekordsel regatil startis kaheksa meeskonda, kellest praeguseks on võistlustulle jäänud viis jahti. Rahaliste probleemide tõttu katkestas Singapuris regati Team Russia., samas kui Delta Lloyd ja Telefonica Black tegelevad jahtide saatmisega Rio de Janeiro, et seal jahtid võistlusvõidaks saada ja uuesti võistlusega liituda. Tehnilised probleemid, mida on teravdanud rasked mereolud, on purjetamismaailmas esile kutsunud vastakaid mõtteid – suur osa, ilmselt konservatiivsem ja alalhoidlikum, keelustaks high tech-jahtide osalemise, kuna need seavad meeskonnaliikmete elu ohtu. Teine pool aga leiab, et ümbermaailmapurjetamine peabki just selline olema, ja mida sandim ilm, seda põnevam on meeskondade igapäevaseid pingutusi jälgida. Kellel on õigus, on raske öelda – ilmselt on mingi iva mõlema leeri esindajate jutus

Vanal "heal ajal", kui regatt kandis Whitbreadi nime, pidi iga osalev jaht kindlasti igal etapil finišisse jõudma ja lõpp-tulemusena arvestati selleks kulunud aega. Uue Volvo Ocean Race'i punktisüsteem aga lubab ka katkestada ja etappe vahele jätta, mistõttu ei pea mõned konservatiivsemad purjetajad seda õigeks ümbermaailmaregati. Ehk on neil õiguski, kuid see ei muuda põhilist – Volvo Ocean Race on koht, kus mõeldakse inimese vaimu- ja ihurammu, karmides tingimustes tuleb endast kõik anda ja jahist viimane välja pigistada, samas aga tagada, et kõik meeskonnaliikmed elusalt koju tagasi jõuaks. ²

Viimasele etapile Stockholmist Peterburi stardivad osavõtjad 25. juunil ja nende kiirust arvestades peaksime saama neid Eesti rannikul jälgida 26.-27. juuni paiku. Autasustamine leiab finišipaigas Peterburis aset 28. juunil. www.volvooceanrace.org



Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite ainuesindaja Eestis!

**Küsi SOODSAID
pakkumisi laopaatidele!**



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 bm@paadid.ee
www.paadid.ee

Silver®

"Lady Michelle" Kefalonias



Foto: Viktor Silats

KOHTING LADY MICHELLE'GA



"Lady Michelle" Gibraltaril



"Lady Michelle" Paxose lähistel

Lady Michelle on megajaht, mida Navigaator kohtas Assose lahes Kefalonia saarel, kus on vändatud ja kus toimus filmi "Kapten Corelli mandoliin" sündmustik. Seejärel trehvasime temaga kokku Paxose saare Lakki lahes ning seejärel Gibraltaril, kus Lady Michelle'i illuminaatoritele sätiti ette alumiiniumist tormikaitses, ilmselt vamistus laev Atlandi ookeani ületama.

Kaimanisaarte lipu all sõitev Lady Michelle on 2007.aasta suvel USA-s Trinity nimelise laevatehases valminud megajaht, mis paiknes kohe peale valmimist oma 49-meetrise pikkuse ja 8,5-meetrise laiusga Ameerika suurimate jahtlaevade edetabelis 81.kohale.

Laev on varustatud kahe 2250-hobujõulise Catepillar 3512B mootoriga ja on võimeline arendama kuni 19-sõlmelist kiirust. Madal, kõigest 2,3-meetrine süvis viib Lady Michelle sadamatesse, millest teised sarnaste mõõtmetega laevad unistadagi ei oska.

5 luksuslikku magamiskajutit majutavad 10 reisijat, keda teenindab laeval 9 meeskonnaliiget, nende hulgas kapten, mitu stjuuardessi, pootsman, kokk.

Elu laeval käib neljal tekil. Kaptenisillaga ühel tekil asub panoraamvaatega puhkesaal. Sellelt on pääs katusega välistekile, kus jätkub ruumi 12 inimesele vabas õhus einestamiseks. Peatekil paiknevad suur söögiruum ja katusega puhkeruum vabas õhus. Samal tasandil asuvad täislaiuses, laia voo-

diga ja suure vannitoaga, nn omanikukajut. Kajutis on kaks suurt panipaika ja eraldi kontor. Alumisel tekil paiknevad külaliste magamiskajutid ja ruumilt ahtamad meeskonnakajutid. Veetlev sisekujunduse element on kaunis keerdtrepp laeva ahtris, mis ühendab kõiki laeva tekke. Peatekiilt viivad kaks treppi ahtris asuvalle ujumisplatvormile. Avar päikesetekil laeva lael asuvad päevitusala, mullivann, baar ja grill.

Jahtlaeva sisekujunduses on selle autor Dee Robinson Interiors pööranud erilist tähelepanu detailidile, interjäär on lahendatud lihtsas kuid elegantises, pigem kaasaegses stiilis kasutades viimistluses ohtralt käsitsi töödeldud lehtpuupuitu.

Laeval garažist leidub terve rida "mänguasju", millega reisiseltskond lustida saab: kaks skuutrit, 3,9-meetrine abipaak, 6,4-meetrine RIB, veesusad ja järelveetavad täispuhutavad lõbusõiduvahendid, kaks kajakki, sukeldumisvarustus neljale inimesele ning snorgeldamis- ja kalastusvarustus.

Pardal saab end vormis hoida erinevatel treeningisadametel. WiFi ühendus on tagatud satelliidi vahendusel.

Kui tekkis soov selle laeva rentimiseks, siis kõrghooajal maksab laevarent "kõigest" 2,65 miljonit krooni nädalas, muul ajal saab selle 100 000 krooni soodsamalt. www.yachtladyMichelle.com



**BAYLINER 175
SUPERHIND!
149 000.-**



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER
where fun lives



MATCH RACE'I ELUSTAMINE AVAB PURJETAMISEKS UUSI VÕIMALUSI

2008. aasta tähistab *match race*'i ehk üks-ühe vastu purjetamisvõistluste uut sündi Eestis. Tänavu toimub siin mitu sellist regatti, sealhulgas Baltic Match Race Tour'i Tallinna osavõistlus, mis kuulub tasemelt maailma teise kategooria võidusõitude hulka.

TEKST ALAR VOLMER FOTOD ALAR VOLMERI ERAKOGU

Väga lihtsalt võttes saab purjetamisvõistlusi jagada kahte gruppi – tavalised ehk siis sellised regatid, kus korraga üksteiselt mõõtu võtmas palju jahte, ja siis *match race*-võistlused, kus korraga võistlusrajal ainult kaks jahti. Tinglikult võib sellist võistlust ka nimetada ka duelliks.

JUURED ULATUVAD ÜLE-EELMISESSE SAJANDISSE

Maailma tuntuim *match race* on regatt Ameerika Karikale, võistlus sai alguse juba 1851. aastal Suurbritannias, kui kuunar America võidusõidul ümber Wighti saare pikalt kõiki Briti jahte löi. Siis ei olnud küll tegemist võistlusega ainult kahe jaht vahel, aga *match race*'i põhimõtet kasutatakse Ameerika Karika võistlustel tänapäevani.

Teadaolevalt purjetati esimene monotüüpjah-tidel ehk siis identsetel ühte klassi kuuluvatel jah-tidel peetud *match race* Omega Gold aastal 1937 Cup Bermudal ja selle tänapäevani peetava regati esimeseks võitaks tuli legendaarne Briggs Cunningham, kelle nime järele kutsutakse ka suurpurje esiserva pingutit cunninghamiks. Ajalugu tegi see rohkem küll mootorsportlasena kuulsaks saanud mees ka aastal 1958, kui oli USA meeskonna rooli-mees jahil Columbia, esimesel 12 meetri klassi jahil, mis kaitses Ameerika Karikat.

Omega Gold Cup tähistabki selle uue võistlus-formaadi sünniaega, millest alates võistlusvorm kiiresti levima hakkas, nii et alates 1970. aastatest peetakse *match race*'e kõikjal maailmas ning võist-lusi ühendab katusorganisatsioon World Match Race Conference.

Match race'i formaadi suurim pluss on lihtsus ja pealtvaatajasõbralikkus. Korraga on võistlustu-les kaks identset jahti, mille meeskonnad üritavad

teineteist üle trumbata paremas paadikäsitlemises, tuulekasutamises ja üksteise blokeerimises. Tavaliselt sõidetakse finaaliid kas kahe või kolme sõiduvõiduni.

Olümpiamängude kavva jõudis *match race* aastal 1992, kui Barcelona olümpiaregatil selgitati klassis Soling medalioomanikud välja just selles formaadis. *Match race* lahkus olümpiaareenilt aastal 2000 koos Soling-klassiga, et naasta aastal 2012 Londonis, kus *match race*-formaadis selgitavad paremust naised.

MATCH RACE'I UUESTISÜND EESTIS

Eestis on mitu korda proovitud *match race*'e pidada, aga erilist hoogu ei ole ettevõtmine sisse saanud, kuna sobivaid jahte pole. 1990. aastate alguses, kui Tallinnas ehitati Vene-Eesti-Ameerika Karika sündikaadi Red Star jahti, prooviti uut formaati Tallinna eksperimentaaljahitehases valmistatud veerandtonnistel, kuid jahtide tehniline seisukord ei olnud päris võrdne ja proov jäigi prooviks. Korra prooviti veel 1993. aastal ja võeti osa ka rahvusvahelise purjetamisliidu valikvõistlustest, aga sobivate jahtide ja eestvedajate puudumisel jäi taas asi katki.

2008. aasta aga tähistab *match race*'i uut sündi Eestis, ala entusiastiti Mati Sepa juhtimisel hangiti kuus Itaalia päritolu spetsiaalselt *match race*'i jaoks konstrueeritud Blusail 24-tüüpi jahti, loodi *match race*'i keskus ning peeti mitu võistlust, millest suurim oli A. Le Coq Eesti lahtised meistrivõistlused, kus võitjaks pärjati Venemaa meeskond Jevgeni Nikiforovi juhtimisel.

Praegu ongi *match race*'ide innukam eestvedaja Mati Sepp, kes maailma edetabelis tõusnud ühe aastaga juba 134. kohale. Tänavu suvel on kavas ka Baltic Match Race Tour'i Tallinna osavõistlus, mis kuulub tasemelt maailma teise kategooria võidu-sõitude hulka.



MATCH RACE'I FORMAADI SUURIM PLUSS ON LIHTSUS JA PEALTVAATAJA-SÕBRALIKKUS. KORRAGA ON VÕISTLUSTULES KAKS IDENTSET JAHTI, MILLE MEESKONNAD ÜRITAVAD TEINETEIST ÜLE TRUMBATA PAREMAS PAADIKÄSITLEMISES, TUULEKASUTAMISES JA ÜKSTEISE BLOKEERIMISES.

Match race keskuse loomine ja vastavate jahtide hankimine on aga kaugelt suurem samm kui lihtsalt ühe uue võistlusformaadi elustamine. Kuus ühesugust jahti lubavad oluliselt huvitavamaks ja mitmekülgsemaks muuta kogu purjetamiselu ja loovad suurepärase võimaluse täiskasvanute purjetamiskoolituseks. Suvel on tulemas vähemalt viis match race-võistlust ja kolm võistlust, kus match race-jahid osalevad tavalistel ehk fleetrace formaadis regattidel. Kõige selle kõrvalt saab aga neid jahte kasutada nii noorte kui ka täiskasvanute purjetamiskoolituseks. Pluss on seegi, et nendel võistlustel osalemiseks ei pea enam kusagile välismaale matkama, oma jahte kaasa vedama ega kallitele hotellidele raha kulutama.

Aasta 2008 oli siin match race-keskuse esimene hooaeg ja omamoodi pilootprojekt. Plusspoolele jääb kaheksa regati pidamine, üle 150 uue purjetaja koolitamine ja esimesed katsetused firmasportipäevade korraldamisel. Viimane kuutab endast kolme-neljatunnist üritust, mis algab purjetamise

algõtõdede tutvustamisega, jätkub umbes 40-minutilise treeninguga ning tipneb regatiga. Esimesel kordadel juhendavaid uustulnukaid jahtides kogenud kaptenid, kes osavamatele ja tublimatele ei keela ka roolihooldmist. Sellisel kiirmeetodil tehtud tutvus mere ja purjetamisega on paljusid uue harrastuse juurde juhatanud. On ju kõik uus meile võõras ja hirmuäratav ning eks hoia paljud purjetamisestki eemale seetõttu, et pelgavad seda ohtlikuks, keeruliseks ja kalliks. Poolepäevane merekogemus aga kummutab esimesed kaks hirmu ja tänu sellele, et jahid on kogu aeg kasutusel, saab ka hinda madalana hoida.

Rahvusvahelisel tiptasemel match race-võistlused käivad World Match Race Tour'i juhtimisel ja süsteem meenutab oma ülesehituselt rahvusvahelist profiteennise võistlussüsteemi koos eelvõistluste, põhiturniiride ja finaali ning auhinnarahadega, mis küll veel mitme suurusjärgu võrra tennisele alla jäävad. Huvilised leiavad informatsiooni aadressil worldmatchracingtour.com

UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



Volvo Penta uued 12 kuni 180 hj D seeria mootorid on välja töötatud just purjepaatidele. Kõigile valikusse 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 bm@paadid.ee
www.paadid.ee

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com

MEREILMA PROGNOOSIMISEST

Meremees sõltub soodsast mereilmast nagu kala veest ning vahel võib õigeaegne hoiatus päästa koguni elu. Kuidas käib ilma prognoosimine ja kui pikalt ette antud ilmateadet saab usaldada uurisime Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituudist (EMHI). Vastab Eesti ilmaennustuse *grand lady*, ilmaprognooside osakonna juhataja Merike Merilain.

KÜSITLES HELEN RAIEND FOTO MERIKE MERILAINI ERAKOGU

■ Miks on Eesti mereilm selline, nagu ta on, kas seda on kerge prognoosida?

Eesti jääb aasta jooksul valdavalt Atlandilt pärit tsüklonite teele. Tsüklonis ehk madalrõhualas pöörleb põhjapoolkeral õhk vastupäeva ümber selle keskme ja nii sõltub tuule suund ja kiirus sellest, milline tsükloni osa meid parasjagu katab. Asja teevad keerulise- maks veel frondid, mis eristavad soojasid ja külmasid õhumasse ja mille üleminekul tuule suund ja kiirus muutub väga lühikese aja vältel. Üldjuhul on aga tsüklonite liikumisteed prognoositavad. Väikestele tuule abil liikuvatele alustele võib sageli muret teha hoopis tuule puudumine, mis suvel ja ka muul aastaajal kõrgrõhualaga kaasaskäiv sage ilmanähtus. Siis tuleb arvestada kohalike tingimusi ning igas väikeses abajas võib tuule suund sootuks erinev olla.

■ Kuidas ajalooliselt mereilma prognoositi, millal hakati teatama ilmaennustusi?

Teatavasti kuulub algse mereilmateenistuse loomise au Atlandil briti viitseedmiralile Robert Fitzroy'le (1805–1865), kes 1854. aastal määrati praeguse inglise ilmateenistuse (UK Met Office) eelkäija juhiks. Uus asutus pidi tegelema mereilma andmete kogumisega, kuid väga oluliseks sai Fitzroy nõue panna igasse sadamasse õhurõhu mõõtmiseks baromeeter, mida siis meeskonnad pidid enne merele minekut jälgima.

Esimene ilmaennustus publitseeriti 1860. aastal ning järgnevat aastail loodi telegraafisüsteem, mis edastas tormihoiatused sadamasse ja keelas kalureil merele mineku, kui torm oli tulekul.

Admiral Fitzroy mälestuseks kannab endine mereilma piirkond Finisterre (Biskaiast läänes) alates 2002. a. Fitzroy nime.

Eesti ilmaennustuse ajalugu algab tsaariaja Tartu ülikoolist ja pioneer selles vallas oli Boriss Sreznewski (töötas aastail 1894-1918). Eesti Vabariigi ilmateenistuse alguseks võib lugeda 18. maid 1919, mil Tallinnas loodi Mereobservatoorium ning sama aasta suvekuudest pärinevad ka käsud ilmade ettekuulutamise kohta.

■ Kuidas käib ilma prognoosimine, millistest allikatest saab EMHI oma info ja kui tihti?

Kaasaegse ilmateenistuse alustaladeks on tihedate automaatjaamade võrk, tuuleinfo on neis praktiliselt reaaliajajas ja tunnise intervalliga on andmed kuvatud ka EMHI kodulehel www.emhi.ee. Reaaliajajas ilmaandmeid edastab Euroopa ilmasatelliidisüsteem EUMETSAT (www.eumetsat.int) ja kaks meteoradarit Tallinn-Harkus ning Viljandimaal Sürgaveres. Üks kord ööpäevas saab Harkust ka aeroloogilisi andmeid, mis näitavad meie kohal olevat atmosfääriseisundit kuni stratosfääri alumise piirini. Ilmaennustamine käib aga ilmaprognoosimise abil, mille lähteandmed on needsamad reaaliajajas tehtud vaatlused. Globaalimudelid ennustavad ilma ette suurel territooriumil (tavaliselt tervel poolkeral) ning neid jooksutatakse 2-4 korda ööpäevas ja prognoos ulatub kahe nädalani. EMHI kasutab ECMWF (European Centre Medium Weather Forecast) mudelit, mida uuendatakse kaks korda ööpäevas. Võrgus on igaühele kättesaadavad USA riikliku ilmateenistuse NOAA mudeli baasil tehtud väljundid. Need on sünoptikutel ka tavaliselt üle vaadatud, kuid prognoosi koostamisel lähtume ikkagi ECMWF mudelist.

Eesti oma ilmaprognoosimise HIRLAM arvutused on igaühele vabalt kättesaadavad ja arvutused tehakse automaatselt 4 korda ööpäevas 54 tunniks ette. Neid tuulevälju peaksid Eesti vetes seilavad väikesed alused hoolega jälgima.

■ Kui pikalt ette saab Teie hinnangul mereilmateadet usaldada?

Pikim mereilmateade, mis üleilmseid kanaleid pidi ka EMHIsse jõudis, pärines Saksa Ilmateenistusest (DWD) ja see kehtis 5 ööpäevaks. Selliseid pikki tekstipõgnaid pole enam viimastel aastatel näha olnud, sest ilmaprognoosid nii nädalaks kui isegi kuni 14 ööpäevaks on igaühele võrgus kättesaadavad.

EMHI koostab mereilmateade kaks korda ööpäevas 24 tunniks ette nelja merepiirkonna ja sadamate kohta. Nõutud on siiani ka kolme ööpäevane mereilmateade. Üle kolme ööpäeva pole aga mõtet mereilma usaldada. Pigem soovitan jooksvalt jälgida neli korda ööpäevas uuesti arvutatud kohalikke ilmaprognoose.

■ Kuidas ja milliseid kanaleid pidi väljastab EMHI mereilmateadet?

EMHI mereilmateade saadetakse Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutuse (www.riks.ee) kaudu laiali. Mereilmateadet edastab ka Eesti Rahvusringhääling (www.err.ee) ning see on jooksvalt uuendatud ka EMHI kodulehel www.emhi.ee.

■ Kas Teil endal, mere lähedal kasvanuna, on jagada rahvalikke tähelepanekuid mereilma kohta või tähelepanekuid, mis tihti paika peavad ja millel on ka ehk teaduslik alus?

Üks usaldusväärne ütlus on, et loodetuul on taeva luud. Meil peab see paika tsükloni möödumisel, kui tuul külma frondi üleminekul pöördub loodesse ja taevast tavaliselt selginebki. See on siis lühiajaline ilmaenne. Pikemaks ajaks kehtib tihti, et kui meri mõõdnab, tuleb veel mitu päeva ühesugust ilusat ilma. Peab see paika siis, kui suvisel ajal on Ida-Euroopa kohal kõrgrõhuala, mida lääne poolt tulevad tsüklonid või nende lohud ei suuda paigalt nihutada. Selles olukorras puhub kagu tuul, mis tekitabki rannas paguvee seis. ■



MEREILMA

Kust saada ilmateadet?

Mereilmateadetes antakse tavaliselt nähtavuse tingimused, tuule kiirus ja laine kõrgus, samuti tugeva tuule- (14–20 m/s) ja tormihoiatus (üle 21 m/s). Seda infot saab:

Raadiosõnumite vahendusel, Tallinn-Raadiosõnumite keskus (mere)aja, soodsa ilma leht, www.merilainet.ee

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Mereilmateade saadetakse ka Eesti Rahvusringhäälingu kaudu laiali, www.err.ee

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Raadiosõnumite vahendusel, Tallinn-Raadiosõnumite keskus (mere)aja, soodsa ilma leht, www.merilainet.ee

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Internetist arvuti või mobiiltelefonil, www.emhi.ee, www.ilm.ee, www.windguru.com, www.seawar.com, www.metoffice.gov.uk, www.weatheronline.com

Vanarahvatarkused

Nii eesti kui ka teised rahvad on aastasadade vältel teinud ilmade kohta suure hulga vaatlusi ja märkmeid, mis püsivad edasi vanarahva ilmapärase nägemise ja kogemusest on väga rikkad ja tähtsad. Viimastel aastakümnetel on vanarahva ilmapärase nägemise ja kogemusest meremajade ilmapärase nägemise ja kogemusest on väga rikkad ja tähtsad. Viimastel aastakümnetel on vanarahva ilmapärase nägemise ja kogemusest meremajade ilmapärase nägemise ja kogemusest on väga rikkad ja tähtsad.

- Kui päike läheneb pilvedele, siis tuleb torm.
- Kui päike loojab pilvedele, siis tuleb torm.
- Kui kuu või päikese ümber on rikkalikult pilvi, siis tuleb torm.
- Kui tähed virvendavad, siis ilm muutub ja tuleb torm.
- Kui tähed paistavad rohelisena, siis tuleb torm.
- Kui pääsukesed lendavad madalalt, siis tuleb torm.
- Kui suvel on raske, ümbne õhk, siis tuleb torm.
- Langedes õhku suits alla, siis tuleb torm.
- Enne mügrib tuul, pärast pilved, siis ilm.
- Kui oosi tulevad nähtavale tuled, mida harilikult ei nähta, siis tuleb torm ja veetõus.
- Kui ilusa ilmaga merel maad kerkivad (suur refraktsioon), siis võib oodata tormi.
- Kui kajakad on kalda läheduses, siis on tulemas torm.
- Kui tuleb tuul vihma eel, siis sellega on aega veel; kui pärast vihma tõuseb tuul, siis purjet kinni hädaku huul.

KUST HANGITE ILMAINFOT?



Foto: Tiit Mötus

ROLAND LEMENDIK, Tallinki reisilaeva Victoria I kapten Tallinn-Stockholm liinil

Ilmainfo tuleb meil põhiliselt interneti kaudu. Muidugi annavad kalda raadiojaamad tormihoiatusi ja infot saadetakse veel NAV-TEX-i kaudu. Kui torm on tulemas, siis ma vaatan väga mitmest kohast - soome, poola, rootsi, inglise ja eesti ilmasaite.

Tihti peale liiguvad Läänemere tsüklonid nii kiiresti, et kui ma oskan hinnata nende tsüklonite liikumist, siis on võimalik muutumise momenti kasutada. Ja selle asja juures on huvitav ee, et tsüklonid liiguvad päevase vahetega ja vahet oled halva ilmaga õigel pool. Kui sügis on käes ja kui hakata jälgima, siis ühel päeval on tuul ja siis teisel läheb maha. Nii näiteks on täna kagutuul ja ta jääb meile täpselt ahtrisse, kuid kolleeg Romantika peal on hoopis halvemas olukorras ja peab sellele tuulele täpselt vastu sõitma. Kui oled õigel poolel siis ühe tsükloniga lähed sinna (Stockholmi – toim.), teisega tuled siia ja vahet läheme nädal aega koos tsükloniga nagu tantsupartnerid käsikäes üle Läänemere. Kuid ega igakord ei ole lotovõit meie poolel. Vahel paneb Läänemere soe ja niiske õhk tsüklonid pööraselt käituma ja siis on nende käitumist tõesti raske ennustada. Sellepärast on hea, et Tallink on teinud lepingu Soome ettevõttega Foreca (www.foreca.com) ja nemad ennustavad Läänemere ilma küll väga hästi – tunnise täpsusega.

Kui siin oli tugev torm ja laevad käisid Tallinna reidil edasi-tagasi, siis oli täpne Foreca ennustus, et nüüd tuleb see hetk ja ühel hetkel pandigi taevast uks kinni ja tuul oli otsas ning laevad olid kõik trobinaal sadamas. Aga enne seda oli nii, et ära tule sadama ligigi. Meil on Forecast tellitud viiepäevane ilmaennustus ja hämmastav kuidas viie päevaga võib ette ennustada. Oleme ilmaennustusega jõudnud juba sellele tasemele, et kui ikka ööpäevane ilmaennustus paika ei pea, siis ma ütlen, et kuidas on see võimalik. Oleme nii ärahellitatud kõige selle suhtes mis meie ümber toimub.



Aktiivse kaamera ilmapäevastat Tiit Tuula armastab ja ta peab mereilma teatamist väga oluliseks. Tallink on ilmateade osakust väga piiratud ja ei saa pikema aja jooksul ilmateadeid, ma paarlauset alati sisse ja väljast.



Foto: Sven Tupits

ALAR VOLMER, purjetaja, purjetajate koolitaja

Ega ma ei proovigi ilma ennustada, purjetamiskoolis ei saa liiga palju ennast tuulest mõjutada lasta, sest on ju tunniplaan, nii et paraku tuleb purjetada selle ilmaga, mida jumal annab. Kõige ebamugavam on külm ilm ja vaikne tuul koos vihmaladinaga – oled märg, külmunud ja liigutamiseks ka ei ole vajadust. Vanasõnagi ütleb, et ei ole halba ilma, on vaid vale riided ja nii püüamegi halvast üle olla korralike jopedega.

Aga kui tõsisemalt rääkida, siis tavaliselt viskan pilgu Pirit TOP kodulehele www.piritatop.ee, kus pidevalt näha hetke tuul ja siis kui vähe pikemaid merematku plaanin, külastan www.surf.paper.ee saiti, kuhu tublid surfarid on palju ilmalinke üles pannud – abiks on nad kõik ja kenasti ühe koha pealt leitud.



Foto: Maiki Saaring

TÕNU TÕNISTE, Kalevi Jahtklubi kommodoor, jaht Lenny kapten

Mina tavaliselt oma pead ilmateadetele ei vaeva. Vaatan pigem lehest, televiisorist tuule suuna ja tugevuse prognoose, võistlustel pannakse ilmainfo tavaliselt ka igal hommikul seina peale välja. Eestis olen mõnikord helistanud telefoniga tasuta ilmajaama numbrile.

TIIT VIHUL, jaht Rock City kapten

Hangin ilmainfot internetist ja neid lehekülgi on palju, näiteks www.their.net või www.windfinder.com või www.windguru.com. Nende kõikide peale tuleb kokku miksida ja andmeid pidevalt värskendada, sest neid uuendatakse iga tunni tagant.

PEETER SHARASHKIN ja REIMO LILIENTHAL Team Zuxu kapten ja meeskonnaliige

Põhiline allikas on internetis www.their.net ja vaatame ka www.foreca.com.



Foto: Jaanus Tamme erakogu

JAANUS TAMME, ookeanipurjetaja

www.sailinvest.com
Minu ilmajälgimised käivad nii, et kõigepealt käin läbi globaalsed ookeani ilmakaardid ning siis lähen detailsemaks. Kunagi ei vaata ilma ainult ühest allikast. Lõppkokkuvõttes teen otsuse mitme erineva ilmaennustuse põhjal ning prindin endale sõidu peale ilmakaardid välja. Vahel pildistan digiga ka üles ning sõidu ajal saan sealt hõlpsalt info kätte. Põhilisemad lingid, mida kasutan:

- www.expert.weatheronline.co.uk
- weather.gmdss.org
- www.weatheronline.co.uk
- www.cotweb.com
- www.marine.meteofrance.com
- www.metoffice.gov.uk
- www.meteo.pt
- www.windfinder.com
- www.mediterraneanweather.com
- www.eurometeo.com
- www.oceanweather.com



Foto: Olavi Tuisku erakogu

OLAVI TUISK, Pädaste sadama omanik

Muhus olles vaatlen ilma pidevalt ja kuulan ilmateadet. Meil on endal väike ilmajaam katusel. Õhurõhud ja tuulekiirused ja suunad - neid jälgin kogu aeg.

Samuti vaatan internetist, näiteks portaalist www.windguru.com. Lainekõrgused, neid ma jälgin ka, selleks on www.itameriportaali.fi. www.veneily.fi on samuti hea lehekülg - väga täpselt ennustab ilma ette ka meie nurkades seal.

Taevast jälgin ka. Muhumaa on selle poolest vahva, et kogu taeva laotus on sul seal ees. Ja pidevalt see muutub ka viis korda päevas ja järjest. Sa võib-olla ei teadvustagi enam endale, aga saad aru, et milline ilm hakkab tulema või kuidas tuul keerama.

ILMADE ENNUSTAMINE VAATLUSE PÕHJAL

Ilmastik ja selle muutused on suures sõltuvuses õhurõhkkondadest (kõrg- ja madalrõhkkonnast, nende tsentrumi keskuse asetusest), temperatuurist ja sademetest. 1936.aastal välja antud teatmik, August Gustavsoni "Navigatsioon ja meteoroloogia meresportlasele ja kiprile" toob välja soovitused, kuidas jälgides neid nähte ise ilma ennustada.

Püsiva hea ilma tõenäolised tunnused.

Õhurõhk. Kõrge (765 mm ja rohkem), veidi muutub öö-päeva jooksul. **Tuul.** Võib puhuda igast suunast. Meil puhuvad hea ilmaga enamuses kagu-, ida- ja põhjakaarte tuuled. Tuule suund võib olla ka muutlik. Tuule kiirus talvel väike, suvel – päeval nõrk tuul, mis ööseks vaib. **Pilvitus.** Taevas enamuses pilvitu, päikese tõusul ja loojenemisel täiesti selge. Vahel talvel ilmub kerge udu või madalad kihtpilved; suvel – selge öö, vahel päeval ilmuvad rümpilved, missugused lõunaks suurenevad ja siis õhtuks kaovad. **Sademed.** Kuiv. Suvel ei ole vihma ega talvel lund. Hommikul tugev kaste või härmatis. **Temperatuur.** Talvel selge ilmaga kõva külm, pilvitusega – keskmine külm. Suvel – kuum, temperatuur kõrge. Vahe öösis ja päevase temperatuuri vahel väga suur.

Püsiva halva ilma tõenäolised tunnused.

Õhurõhk. Madal ja (alla 750 mm) muutub vähe öö-päeva jooksul. **Tuul.** Mõõdukas. Oma suunda ei muuda või muudab seda veidi; meil enamuses edela-, lääne- ja loodekaarte tuuled. Tuule kiirus öö-päeva jooksul ei muutu. **Pilvitus.** Talvel ja sügisel taevas üleni pilves; suvel ja kevadel taevas kohati pilves. **Sademed.** Nõrk vihm või lumi, mis sajab pikema aja jooksul, või jälle tugev lume- või vihmasadu lühikeste vaheaegade järele (vihmavalangud). **Temperatuur.** Talvel edela tuulega sula või nõrk külm väikese kõikumusega öö-päeva jooksul.

Paremaks muutuva ilma tõenäolised tunnused.

Õhurõhk. Baromeeter tõuseb. **Tuul.** Tuul on puhanguiline. **Pilvitus.** Pilved jooksevad laiali ja muutuvad läbipaistvaks, sõredaiks. **Sademed.** Vihmavalangud ja lumehood muutuvad lühemaiks, kuid on veel tugevad (vihma-

sagarad). **Temperatuur.** Talvel ilm külmeneb. Suvel ilma paranemisega käib tihti kaasas temperatuuri langus ja siis tõus, sügisel võivad ette tulla öökülmad (hallad).

Halvemaks muutuva ilma tõenäolised tunnused.

Õhurõhk. Baromeeter langeb, mida kiirem baromeetri langus, seda tõenäolisem on ilma halvenemine. **Tuul.** Tõuseb ja muutub siis ühetasaseks. Halvaks muutuva ilma puhul tuul keerab enamasti edelasse või läände. Hea ilma tunnused kaovad. **Pilvitus.** Suureneb. **Sademed.** Suvel öösi kaob kaste. **Temperatuur.** Talvel temperatuur tõuseb, suvel – öö ja päevase temperatuuri vahe jääb vähemaks. Tihti ilma halvenemisel öösine temperatuur on kõrgem kui püsiva hea ilmaga.

"Kuna ilmade ennustamine ilmajaamade poolt pole alati tabav", siis soovib teatmiku autor seda kontrollida ja täiendada kohalike vaatlustega. Siin tuleb pidada silmas järgmist:

- kunagi ei tohi ilma ennustada ühe tunnuse järgi;
- kui kõik vaatlused annavad kokkukõlastatud tunnused, siis ennustus nende põhjal on tõenäoline;
- kui vaatlused annavad lahkuminevaid ilmatunnuseid, siis pööra suuremat tähelepanu neile tunnuseile, mis ilmnevad silmapaistvalt;
- iseäranis silmapaistev nähe õhkkonnas toob esile ka muudatusi teistes ilmanähetes. Seepärast niisuguste silmapaistvate muudatuste ilmne misel võib tagajärjekalt ennustada ilma iseloomu;
- õhkkonnas ilmnevate ilmatunnuste lahkuminekul võib oletada, et lähimail päevil ilma muutust ei ole.



Mercury F6 M

**SOODUSHIND
17 500.-**

Jaehind 21 500.-

**12-15.03 MEREVÄRAVAL
üllatuspakkumine!**

Pakkumine kehtib
kuni kaupa jätkub.

**5 aastat
garantii**

▶ Purjetamiskoolitus

▶ Mereüritused

Info ja kontakt:

Alar Volmer
+372 56 50 9900
alar@sailingcenter.ee





MERCURY – AUVÄÄRT VANAHÄRRÄ

Mootoritootjal Mercury täitub sel aastal 70 aastat tegutsemise algusest. Täna sel päeval maailma enimmüüdud paadimootori tootmine sai alguse aga täiesti juhuslikult. Vaatame ajas tagasi.



TEKST OLLE UUSSAAR FOTOD MERCURY

Maailma enimmüüdud paadimootori tootmine sai alguse täiesti juhuslikult, nagu paljud suured asjad. 1939. aastal ostis Ameerika insener Carl Kiekhaefer pisikese pankrotistunud päramootoritehase, et hakata piimatööstuses kasutatavatele koorelahutitele magnetdetailide tootma. Kuid koos Wisconsinis asuva Cedarburgi linnakeses asuva tehasega sai ta kaasa 300 mittetöötavat paadimootorit, mille neid vahendanud postimüügifirma tagasi oli saatnud.

Kuna majanduslik olukord oli raske, Kiekhaefer pidi tehase ostmiseks isalt laenatud raha kiiresti tagasi maksma ning ka äri käimalükkamine nõudis omajagu raha, hakkas ettevõtlik insener uurima, kas õnnestusks kauba peale saada mootorid korda teha. See läks tal õnneks üsna väikese vaevaga – korrastamist vajas kõigest mootorite süütesüsteem, mida tuli veidi täiustada.

Pärast mootorite parandamist võttis Kiekhaefer ühendus sellesama postimüügifirmaga, mis mootorid tagasi oli saatnud, ja palus neilt abi parandatud mootorite müütamisel. Täiustatud süütesüsteem töötas laitmatult ja tagasi ei saadetud ühtegi mootorit. Äri läks nõnda hästi, et postimüügifirma hakkas mootoreid koguni juurde nuiama. Lisaks tekkis teisi huvilisi, kes paadimootorite müümisel oma abi pakkusid.

Kuna mootoritehase sisseaseade oli alles ja töökorras, otsustas Kiekhaefer tootmise taas käima lükata. Toode tav mootor sai Vana-Rooma kaubandus- ja meresõidujumala Mercuriuse auks nimeks Mercury.

Eelmise sajandi 40ndatel aastatel polnud päramootor teab mis uudis. Nagu seegi, et mitte ühtegi toonastest päramootoritest ei saanud pidada töökindlaks; pigem oli sõna

“päramootor“ ebausaldusväärse sünonüüm.

Seetõttu otsustas Kiekhaefer kogu mootori konstruktsiooni täiustada. Ta lisas jõuallikale kummist veepumbatüüki, mis talub liiva ja savi ning suletud veojala, mis kaitseb veovõlli ega lase veetaimedel selle ümber keerduda.

Nendele lisandus veel hulk väiksemaid uuendusi, millest vast tuntuim on kahetaktiliste mootorite Reed-klapisüsteem, milleta tänapäeval kahetaktilist jõuallikat enam ettegi ei kujutaks. 1940. aasta paadinäitusel New Yorkis naasis Kiekhaefer rohkem kui 16 000 tellimusega. Sinnapaika need koorelahutid jäidki.

TEINE MAAILMASÕDA

Teine maailmasõda sundis kogu maailma tööstusettevõtteid ümber spetsialiseeruma. Tegevusala vahetas ka Kiekhaefer, kel õnnestus saada USA valitsuselt tellimus välja töötada õhkjahutusega mootoriga kahemehesaag – armeeinseneridele käis ülesanne üle jõu.

Kõigest kahe kuuga konstrueeriski Kiekhaefer ülikerge kettsae, mis löikas 610-millimeetrise läbimõõduga palgi pooleks 17 sekundiga. Lähimal konkurendil kulus sama jämeda noti poolitamiseks ei rohkem ega vähem kui 62 sekundit. Mõistagi võitis lepingu saagide tootmiseks Mercury, ning ilmasõja lõppedes oli firma maailma suurim saetootja.

Lisaks tootis Mercury mehitamata vaatluslennukitele väikseid mootoreid ning sai seetõttu tuntuks ka raadio teel juhivate lennukite valmistajana.

Sõjajärgsetel aastatel tuli rahvale taas meelde neid varem truult teeninud päramootor. Kuuehobujõuline mudel, mida Mercury enne sõda tootis, sobis peamiselt kaluritele. Ent kui





It's here...
the new MERCURY "LIGHTNING"
The Most Outstanding Outboard of all Time!

It's FAST
It's SMOOTH
It's RUGGED
It's QUIET
It's LIGHT

It's "full power!" throughout... with surge from lightning speed to stall upon stalling. To appreciate it, you must SEE it... DRIVE it.

Yes... the new Mercury "Lightning" is not only the outboard of the year... it's the outboard of all time... it's exciting!

MERCURY
OUTBOARD

Be sure to see the Mercury before you buy any outboard motor.

MATCHLESS IN OUTBOARD EXCELLENCE

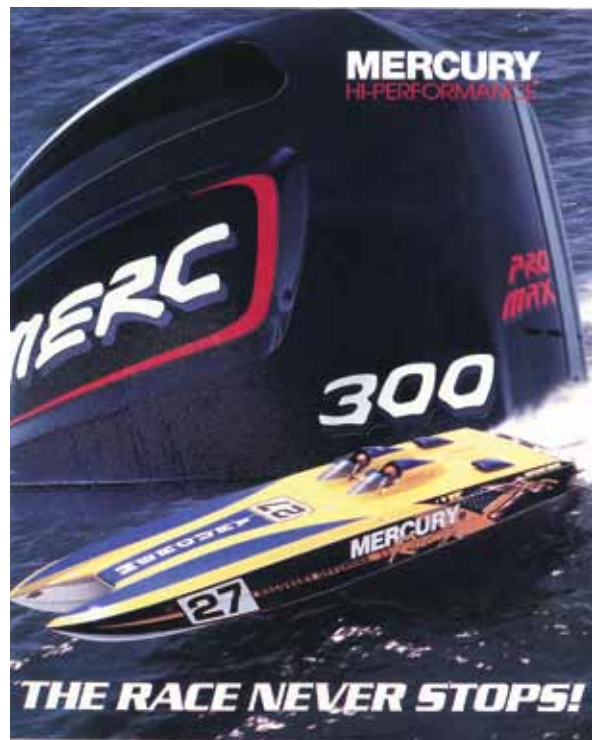
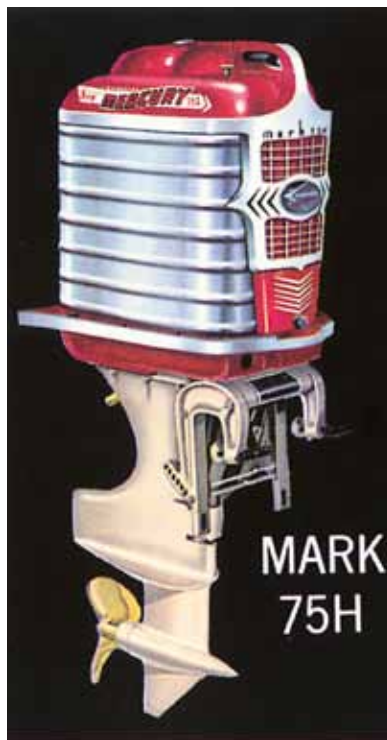
KIEKHAEFER CORPORATION • CEDARBURG, WISCONSIN

A 10 HORSEPOWER OUTBOARD...
flashes speed or snails pace trolling

the MERCURY "LIGHTNING"

first showing at the 1954 NATIONAL MOTOR BOAT SHOW NEW YORK

MARK 75H



inimeste elujärg tasapisi paranema ning paadisõiduharrastus levima hakkas, tekkis nõudlus võimsama jõuallika järele. Hädasti oli seda vaja neil, kes olid avastanud veesuusatamise võlut.

Kiekhaeferil õnnestus nõudlust ennetada. 1947. aastal esitles Mercury New Yorki paadinäitusel 19,8-kuuptollise (u 310 cm³) töömahuga kahesilindrilist magneetosüüttega mudelit Lightning, mis oma kümne hobujõuga oli ligikaudu kaks korda võimsam kui konkurentide jõuallikad.

Uue mootori töökindluse tõestamiseks korraldas Kiekhaefer neile vastupidavustesti – jõuallikaga sõideti 7500 (u 12070 km) miili jutti.

Et ainult uuest mootorist plahvatuslikult kasvanud nõudluse rahuldamiseks ei piisanud, otsustas Kiekhaefer jätkata ka enne sõda pooleli jäänud arendustööd neljasilindrilise jõuallika kallal. 1948. aastal valmiski 40-kuuptollise (u 620 cm³) töömahuga mudel Thunderbolt, esimene kahetaktiline neljasilindriline reasmootor. Seninägematu mootori võimsus oli pöörased 40 hobujõudu, ehkki algselt oli eesmärk luua 25-hobujõuline jõuallikas.

VÕIDUSÕIT LÄBI AJALOO

1950ndail aastal otsustas Kiekhaefer päramootori reklaamimiseks kaasa lüüa standardautode võidusõidusarjades. Ehkki võidu kihutati küll võimsa, ent siiski raske Chrysler 300ga, töid Kiekhaeferi uuenduslikud lahendused ja oskus pisiajajadele tähelepanu pöörata tema meeskondadele sarjades NASCAR ja AAA hooaja vältel enim võite kogunud meeskonna tiitlid. Muude uuenduste seas võttis Kiekhaefer esimesena kasutusele pabrelemendiga õhufiltri, mida tänapäevalgi autodes kasutatakse.

Legendaarsel Daytona Beachi ringrajal peetud NASCAR-sarja standardautode võidusõidul Flying Mile sõitis Kiekhaeferi meeskond välja rekordi – 140 miili ehk veidi üle 225 kilomeetri tunnis. Võistkond võitis 80 protsenti alustatud võiduajamistest ega saanud ainsatki süüdistust võistlusreeglite rikkumise eest. Kuid võimas ülekaal – meeskond suutis kord võita 16 sõitu järjest – tõi kaasa vastasmeeskondade fännide pahameele ning 1956. aasta lõpus otsustas Kiekhaefer

võidusõidust loobuda.

1957. aastal jätkas Mercury paadimootorite katsetamist ühel 600-hektarilisel järvel Florida osariigis. Järve asukohta hoiti kiivalt saladuses ning avalikkuse ees kasutati selle kohta nimetust Lake X ehk Järv X.

Samal aastal valmis mudel Mark 75, maailma esimene kuuesilindriline 60-hobujõuline päramootor, millega saladuslikul järvel ka kestvussõidu maailmarekord püstitati: keskmise suurusega perekaatritele paigaldatud mootoritega sõideti vahet pidamata 68,5 ööpäeva, peatust ei tehtud isegi tankimise ajaks. Läbisõit oli 50 000 miili ehk umbes 80 500 kilomeetrit ja paadi keskmine kiirus 48 kilomeetrit tunnis.

1960. aastail saatis firmat Kiekhaefer Marine meeletu edu. 1961. aastal ühineti korporatsiooniga Brunswick, mille 125-aastane kogemus spordikaupade alal ning suur rahakott aitas Mercury kogu maailmas tuntuks teha.

Samal aastal esitles Mercury Chicago paadinäitusel revolutsioonilist uudismudelit: mootorit MerCruiser, mille võimsus ületas saja hobujõu piiri. Sisepäramootor võimaldas kasutada ökonoomsemaid jõuallikaid ja saavutada suurem võimsus, seejuures tänu veojalale päramootorile omast head manööverdamisvõimet kaotamata. MerCruiseri mootorid olid palju nõutumad kui konkurentide omad ning õige pea kerkis firma turuosa 80 protsendini kogu maailma turust. Paari järgmise aastaga sai firma valmis ka esimesed 100- ja 125-hobujõulised päramootorid. Kõikidel jõuallikatel oli "fantoommüst" korpus, millest sai otsekui Mercury kaubamärk.

1969. aastal sai Carl Kiekhaeferist kompanii president ning firma nime Kiekhaefer Marine asendas uus nimi Mercury Marine.

SEADA STANDARDID, ET NEED ÜLETADA

1970. aastate alguses püstitas Mercury võidusõidumootoriga Mercury Twister II päramootorite kiirusrekordi – 136,381 miili ehk 219,48 kilomeetrit tunnis, purustades senise rekordi enam kui viie miiliga. See ei olnud aga kaugeltki ainus rekord, mille Mercury üle lõi. 1975. aastal püstitas Austraalias välja

Mercury jäljed paadimootorite ajaloos:

- 1947** – Mercury hakkas mootorites kasutama kuul-, rull- ja nõellaagreid. Laagrid lisati kepsudele, väntvõllile, veovõllile ja kruvivõllile.
- 1949** – Mootoreid hakati paadi ahtri peeglist kinnitama alumiiniumist kinnituskõrvadega.
- 1952** – kasutusele võeti nuutidel sõukruvi.
- 1957** – Kahesilindriline 10-hobujõuline Mercury Mark 10 oli esimene mootor, mille väljalaskegaasid juhiti läbi sõukruvi vee alla, vähendades sedasi müra tühikäigul.
- 1961** – MerCruiser esitles esmakordselt sisepäramootorit võimsusega üle 100 hobujõu.
- 1962** – Mercury 1000 on maailma esimene 100-hobujõuline päramootor.
- 1966** – Süütesüsteem Thunderbolt CD tagab tänu kondensaatorsüütele kuni 40 000-voldise kõrgepinge.
- 1967** – Mercury võtab kasutusele korrosioonitõrje MerCathode, mis on siiani üks tõhusamaid lahendusi.
- 1973** – Kasutusele võetakse aknaga kolvid, tehases hakatakse paigaldama trimmisüsteeme.
- 1984** – Mercury esitleb korrosioonikaitset lahendust Electro-Deposition Painting (EDP), mis tagab tänapäevalgi rasketes oludes parima kaitse.
- 1986** – Esitleti veojalga Bravo One.
- 1988** – Mercury tõi elektroonilise sissepritse paadimootorite maailma, lisades selle mudelitele Mercury Laser Xri ja Mariner Magnum EFI.
- 1996** – esitletakse esimest otsesissepritsega kahetaktilist mootorit OptiMax.
- 2002** – Mercury OptiMax päramootorid püstitavad uue kiirusrekordi võistlusklassis Pro Stock. Hakatakse pakkuma elektroonilise juhtimisega mudelid Mercury Digital Throttle & Shift Control, mis võimaldab suuremates mootorites loobuda trosside kasutamisest.
- 2004** – Esitletakse mahtkompressoriga ülelaetavat neljataktilist päramootorit Verado. Tegu on omamoodi revolutsiooniga neljataktiliste mootorite arengus – uuenduslik on nii ülelaadimisega päramootor kui ka turbo asemel mahtkompressori kasutamine. Viimane tagab maksimaalse kiirenduse kogu pööretevahemikus.

töötatud päramootor Mariner Sidneyst Brisbane'i sõites kestvussõidu rekordi, läbides 546-miilise (878 km) vahe-maa 18 tunniga – üheksa tundi kiiremini kui senine rekord.

1976. aastal algas Marineri mootorite tootmine Euroopas ja Ameerika Ühendriikides. Mootorite Ameerika-debüü-diks kujunes kolme Mariner-mootoriga paadi 4500-miiline sõit mööda Mississipi jõe New Orleansist Chicagosse.

Kuna 1960. aastate lõpus oli hoo sisse saanud mootor-saanide äri, otsustas ka Mercury sel alal kätt proovida.

Ka mootorisaanidele andis Kiekhaefer mitu olulist täiendust, mis on siiani kasutusel. 1970. aastate alguses pälvis Mercury korra koguni parima saanitootja tiitli, ent kuna firma põhitegevus oli siiski paadimootorite tootmine, loobuti mõni aasta hiljem mootorisaanide valmistamisest.

1980. aastatel hakkas mootoritoomises rolli mängima efektiivsus – vähenes mootorite kaal ja kütusekulu. Enamiku väikeste mootorite käsitsijuhtimist muudeti märksa mugavamaks, sportpaatide omanikele hakati pakkuma suurema võimsusega sisepäramootoreid. Kümnendi lõpus hakkas Mercury arendama elektroonilist sissepritse süsteemi ning konstrueeris esimesed sissepritsega paadimootorid.

SAJANDIVAHETUSEST TÄNAPÄEVANI

1996. aastal konstrueerisid Mercury ja Marineri insenerid 200-hobujõulise otsesissepritsega kahetaktilise mootori Optimax. Toonane tipp tehnika vähendas meeletult kütusekulu ning tagas paadile võrreldes kahetaktiliste mootoritega oluliselt sujuvama käigu. Lisaks vastas mootor alles kümme aastat hiljem jõustunud keskkonnakaitsenormidele.

Tänapäeval kuuluvad Mercury Marine'i kaubamärkide hulka Mercury, Mercury Racing, MerCruiser ja Mariner (esindatud ainult väljaspool Ameerika Ühendriike). Pakutavate päramootorite võimsus algab 2,5 hobujõust ja ulatub 350 hobujõuni. MerCruiseri sisepäramootorite ja sisemootorite võimsus jääb 100-450 hobujõu vahele. Mercury Racingu päramootorite võimsus ulatub samuti 350 hobujõuni ning sisepäramootorite võimsus lausa 1200 hobujõuni. **N**

ROLAND LEMENDIK JA VICTORIA I

Rubriik Minu Paat on seni keskendunud väikelaevnikele, kuid seekord teeme erandi ning kuulame, mida räägib oma meremeheteest ja alusest suure paadi ehk reisilaeva Victoria I kapten Roland Lemendik. Rootsi kroonprintsessi nime kandvat laeva viis aastat juhtinud meest võib julgesti nimetada kuninglike laevade kapteniks, sest aprilli lõpus kolib ta veel suurema ja uhkema, Läänemere kuningannaks kutsutava Baltic Queeni tüüri.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD TIIT MÖTUS, TÕNU KITS, TALLINK

Tallinkil seisab aprillis oma laevadega ees üks vangerdus: seni Eesti ja Rootsi vahet sõitnud Romantika saadetakse Riia-Stockholm liinile, Tallinki sõnul kasvavale turule; Romantika asemele tuleb Soomest Raumal asuvast laevatehasest STX Europe Galaxy-mõõtu Baltic Queen, mis on suurem ja luksuslikum kui kõik seni Eesti ja Rootsi pealinnade vahel sõitnud laevad (uue Queeni kohta lugege täpsemalt ajakirja algusest uudiste rubriigist).

Peagi Läänemere põhjaosa uhkeima laeva kapteniks saava Roland Lemendikuga vestlesime ristlussõidul Tallinn-Stockholm-Tallinn. Rääkisime kapteni senisest meremeheteest ja praegusest laevast Victoria I, mida viis aastat juhtinud Lemendik kõige paremini tunneb.

KOLMEKÜMNEAASTASELT KAPTENIKS

Pool meie vestlusest möödub Victoria kaptenisillas, vaikselt suriseva aparatuuri keskel, pool silla taga asuvas tippjuhi kabinetis meenutavas kaptenikajutis, kus asjalikust "ülem-tüürimehest" saab meeldiv seltskondlik vestleja.

Umbes pooleks on jagatud ka kapteni tööaeg – pool sellest kulub navigatsioonisillas ja pool muul viisil laeva juhtides, sealhulgas ka reisijatega suheldes. Nagu varem aastaid kaubalaevadel töötanud Lemendik naljatamisi mainib, erinevad kaubalaeva ja reisilaeva juht selle poolest, et reisilaeva kapten saab oma kaubaga tantsida. Viimaseini pole karjäär

reisilaevadel teda siiani küll viinud, kuid seltskondlik suhtlemine käib asja juurde. On palju vastuvõtte, konverentse, mida tuleb avada. On seltskondi, kes tahavad näha laeva ja kaptenisilda. Ning on õhtusöögid valitud, erinevaid keeli kõnelevate, erineva kultuuri- ja ametitaustaga külalistega. Kõik see on Lemendiku sõnul huvitav ja reisilaeva kapteni ameti üks privileege: "külalised tulevad reisile, sa ei pea nendega kohtumiseks ise mööda maailma rändama".

Mööda maailma rännanud on mees aga üksjagu, sest merd sõitmata kapteniks ei saa. Juba 16-aastase merekooli poisina sattus ta laevaga Itaaliasse, Kreekasse, Türgi ja Saksamaale – paikadesse, mis olid toleaegele Nõukogude inimesele kättesaamatud. Hariduse omandamise kadalipp – õppida tuli vene keeles – viis ta Tallinnast Leningradi ja Novorossiiskisse. Vahepeal tuli minna aega teenima – "okupeerisin kaks aastat Nõukogude dessantvägedes Leedut", nagu Lemendik ütleb.

Sõjaväest naastes sai Lemendik tüürimehe diplomi, kuid ametiredelil järgmisele pulgale jõudmiseks peab meremeestel ka meresõidustaaži olema, ning seda mitte Läänemerel, vaid Taani väinadest kaugemal. "Nii saigi seitse kuud merd sõidetud ja kaks kuud kodus olnud, ja sedasi mitu aastat järjest," jutustab ta.

Ühel hetkel sai tüürimees Lemendik juba vanemtüürimehe diplomi ning tekkis võimalus reisilaeva Estonia peale teiseks tüürimeheks minna. Seal jäi ta oma tööga kaptenile silma ja kui laevafirmal oli vaja veel üht laeva mehitada, "rehitseti taimelava" kõigepealt kohapeal läbi ja uue laeva



Põrandaaken kapteni silla küljel.

Silla tiibadel asuvad juhtimispaneelid, millega tuhandeid tonni kaaluv laev viiesentimeetrise täpsusega (muidu rambid ei sobi) sujuvalt kääritse juhitaakse. Põrandaaknast avaneb silmasugune vaade nagu üheksakorruselise maja katuselt, sügavikus näeb laeva külge ja kaiäärt. Kui aga on tugev torm ja laine üles lööb, vaataksid nagu pesumaalinasse. Sarnane aken on ka teistel Tallinku uematel laevadel.



vanemtüürimehe kohta pakuti Lemendikule. Nii saigi temast napilt kuu enne Estonia saatuslikku hukku reisilaeval Mare Balticum kaptenist järgmine mees.

Lemendik ise hindab reisilaeva vanemtüürimehe ametikohta sama tähtsaks kui mõne kaubalaeva kapteni oma, sest vanemtüürimees vastutab laeva ohutuse ja kõige meeskonna koolitamisega seotu eest. “See on tohutult mahukas töö. Ja seda tuli teha vahetult pärast Estonia hukku, kui kogu Skandinaavia ja võiks isegi öelda, et kogu maailma tähelepanu oli Eesti meremeestel ja meeskondadel,” paljastab Lemendik töö varjuküljed.

Seejärel järgnes tööle Estline’is ametikõrgendus, mida mõni vanem kolleeg hindas väga lennukaks tõusuks – kõigest kolmekümneaastane mees määrati reisilaeva Regina Baltica kapteniks. 2000. aastal, kui lõppesid Estline’i sõidud ning algasid Tallinki reisid, kolisid laevad koos meeskondadega Tallinki üle. Kui hakati ehitama Victoriat ja otsustati, et laev hakkab sõitma Rootsi liinil, pakuti Victoriat I kapteni kohta Lemendikule. Ning peagi saab oma 11-aastasest kaptenikarjäärast pea poole Victorial töötanud mehest Läänemere põhjaosa uhkeima reisilaeva kapten.

KAPTEN LAEVAS KUI JUMAL TAEVAS

“Ma olen mõelnud, et eks need üks suur töö ja teadlikud valikud ole,” hindab Lemendik oma kiire edenemise põhjusi. “Kapteniks saamiseks peavad olema teatud ohvitseriomadused; sa pead olema valmis olukorda hinnates korraldusi andma ja nende korralduste täitmist jälgima, inimestega tegelema.” Kaptenitöö ei ole mitte ainult laevajuhtimine, vaid oskus ja julgus langetada otsuseid. Viimasele peab

KAUBALAEVA JA REISILAEVA JUHT ERINEVAD SELLE POOLEST, ET REISILAEVA KAPTEN SAAB OMA KAUBAGA TANTSIDA.

eelnema analüüs, info tuleb endale selgeks teha ja kui tarvis, ka üle kontrollida. „Aga kui otsus on tehtud, tuleb see ellu viia ja jälgida, et seda tehakse just nii, nagu sa kavatsenud oled,” selgitab Lemendik. Ütlus “kapten laevas on nagu jumal taevas” kehtib Lemendiku sõnul ka tänapäeval, sest reisilaeva oma töökorralduse, käsuliini ja eripäradega eeldab, et kord on majas ning kõik saavad teineteisest aru niiöelda poolt sõnalt. “Ma olen käinud mitmetel juhtimiskoolitustel. Muidugi on kõik seal kuuldu hea ja ilus, aga laevas on vaja teatud autoritaarset juhtimisstiili. Seda ei saa muuta, sest see juhtimismudel, kus kapten juhivad teenistusi, teenistuse juhivad osakondasid ja osakondade juhivad oma alluvaid, on väga täpselt paigas. Ma ei saa lubada kujuneda olukorral, kus demokraatialaine viib mõtted inimeste peades laiali ja öeldakse, et nüüd me teeme tööd või nüüd me ei tee tööd või me teeme seda kuidagi teistmoodi,” selgitab Lemendik.

Lemendik toob näite täpselt paika pandud reeglistikust: kui kapten tuleb silda ja ütleb kasvõi ühe kursimuudatuse, ühe numbri, siis sellest hetkest läheb kogu vastutus temale. Tüürimees küll juhivad laeva ja võib keerata kas vaskule või paremale, aga vastutus on sel hetkel kapteni õlgadel. Alles siis, kui kapten loobub juhtimisest ja ütleb, et annab

juhtimise üle, teab tüürimees, et nüüd vastutab tema.

Kuigi kapten ütleb laevas alati viimase sõna, mis tähendab, et tema hinnangud, arvamused ja otsused on need, mida tuleb meeskonnal arvesse võtta ja täita, kui need just laeva kindla huku poole ei vii, mõnab Lemendik, et ilmeksimatuid inimesi pole. “Rumal on see inimene, kes ei kuula ega arvesta sellega, mis talle kõrvalt öeldakse,” leiab ta. Reisilaeval kuulub kapten navigatsioonivahi koosseisu, olles seega laeva juhtiva meeskonna liige, ning kuna Eesti lipu all sõitvatel laevadel peab alati olema vahis kaks tüürimeest, käib sillal alati mõttevahetus. Kui üks tüürimees juhivad, siis kõrvalolev tüürimees jälgib kõike: kiidab heaks kursimuutused, annab nõu või juhivad millelegi tähelepanu. “Kaks pead on ikka kaks pead,” kiidab kapten sellist korraldust.

Victorial kestab vahikord viis tundi, kuid tormiga või jääs sõites peab kapten kogu öö sillal olema, nagu ka sildumise ajal ja sadamast väljudes. “Need on laevajuhtimises kõige keerukamad toimingud: panna tohtu mass rauda liikuma õiges suunas, arvestades kõiki hoovuseid, tuuletriivi ja muid tegureid,” põhjendab Lemendik.

Liati võib kapteni telefon heliseda ka öösel ning magusa une võib silmist viia teade, et nähtavus kadus või et paremalt lähenev laev ei muuda kurssi – nimelt peavad tüürimehed kohe kaptenile teatama, kui miski on navigatsiooniolukorras kahtlane või olukord muutub.

Seda kõike arvestades tekib küsimus: millal kapten puhkab? “Nagu me ise naljatades ütleme, oleme kaks pikka nädalat tööl ja kaks lühikest nädalat kodus, sest puhkuse aeg läheb väga kiiresti,” räägib Lemendik laevameeste tööst kahes vahetuses.

“Vähe on neid elukutseid, kus saad öelda, et pool aastat töötan ja pool aastat puhkan. See on teatud privileeg,” kiidab ta.

PERE JA SÕBRAD AITAVAD LÕOGASTUDA

Vastukaaluks laevajuhtimisele armastab Lemendik vabal ajal lihtsate asjadega tegeleda. “Kõige tavalisemad majapidamis- ja aiatööd, füüsiline töö maakodus Virumaal, sõprade-tuttavatega suhtlemine, lugemine. Ja mõõdukalt tervise eest hoolitsemine: ujumine, squash, suusatamine,” loetleb ta energiat taastavaid tegevusi.

Kunagi käidi perega paar-kolm korda aastas laevaga Rootsis reisis. “Kõik Stockholmi muuseumid ja laste lõbustuskohtad on läbi käidud, kuid nüüd on mõlemad pojad ja tütar teismelised ning eelistavad sõprade seltskonda.”

“See oli kuldne aeg,” kiidab pereisa. „Valida elukutse, töötada meremehena ja saada nii palju perega koos olla – see on ideaalne võimalus, kui mõelda merenduse ja reisilaevanduse eripäradele. Nooruses sai seitse kuud sõidetud ja kaks kuud kodus oldud, kuid paljud meremehed, kes praegu kooli lõpetavad, ei kujuta vist ettegi, et töötaks kusagil kaugemal kui Tallinki reisilaeval,” hindab Lemendik vabaduse tuultes õitsele puhkenud Eesti reisilaevandust.

Kuigi pere juurest minek teeb alati südame raskeks – töötad siin või oled kaugesõidukapten – leiab Lemendik, et pisut eemalolekut, minekut ja tulemist mõjuvad suhtele isegi hästi.

“See on meremeheelusse sisse programmeeritud, et üks on kogu aeg ära saatmas ja teine tagasi tulemas. Meremehe naise elu on nagu elukutse,” tunnustab kapten.

Räägime nüüd laevast.



Paberkaart.

Kuigi suurel laeval võib kasutada ka ainult elektronkaarti, on paberkaart endiselt au sees, sest elektroonika võib vahel alt vedada. Kaardile märgitakse kursimuutused ja arutatakse läbi reisi planeering. Kui navigatsioonivahis on vaja korraldusi edasi anda, märgitakse needki paberkaardile, sest sinna on lihtsam märkmeid teha ja pilt saab ülevaatlikum kui elektronkaardil.



■ Kuidas Victoria l endale nime sai?

Rootslased austavad ja armastavad oma kuningaperekonda, ning seetõttu oli Stockholmi ja Tallinna vahet sõitvale laevale kroonprintsessi nime andmine läbimõeldud samm. Lisaks sai Tallink enne laeva liinilejõudmist kuningakojaga peetud läbirääkimistel loa, et esimesel sõidul Stockholmi võib laev seista otse kuningalossi kõrval. Kroonprintsess võttis vastu kutse laeva lossi kõrval külastada.

Victoria osutus meeldivaks inimeseks ja avatud suhtlejaks, seda ka merendusega seotud teemadel – nii kõrge positsiooniga inimeste puhul pole see kuigi tavaline. Harjumatu oli vaid, et kuningapere liikmega tuli suhelda kolmandas isikus – kasutada ei tohtinud “teie”- ega ammugi mitte “sina”-vormi, ja seda veel rootsi keeles.

■ Suhtlesite Victoriaga rootsi keeles?

Jah. Et nii suure laeva puhul läheks reederile väga kalliks, kui me Stockholmi saarestikus iga kord lootsi pardale võtaksime, pakub Rootsi veeteede amet võimalust, et laeva kapten ja üks tüürimees teevad lootsieksami ja saavad lootsita sõidu tunnistuse. Aga see eksam eeldab, et kõigepealt tehakse rootsi keele eksam, teadmised peavad olema kõrgemal tasemel, ja siis teooriaeksam. Sulle pannakse ette kontuurkaart, kus on ainult maa kontuurjoon, sina pead sinna mälu järgi joonistama kõik toodrid, poid, majakad, kõik faarvaatrit piiravad sügavused alla 12 meetri ja ohutud kaugused, pöörete algused ja ohutud möödumiste kaugused. Lisaks kõikide saarte ja veelade nimed ning laevakursid. Seejärel pannakse joonistusele kile peale ja võrreldakse seda kilele joonistatud õige kaardiga. Objekti asukohaga võib eksida poolteist millimeetrit, ja kokku on lubatud viis viga. Kui

KAPTENITÖÖ EI OLE MITTE ÜKSNES LAEVAJUHTIMINE, VAID OSKUS JA JULGUS LANGETADA OTSUSEID.

oled mälu järgi kogu saarestiku ehk 13 kaarti üles joonistanud, järgneb praktiline eksam, kus küsitakse, millisest poist või toodrist möödutakse, mis on ohutuskaugus ja muid navigatsioonilisi detaile. Kui eksamid õiendatud, saad kolmeks aastaks litsentsi. Hiljem seda uuendamas käies tuleb tõestada, et oled vahepeal sõitnud ega ole oskusi minetanud.

■ See on meeletu töö.

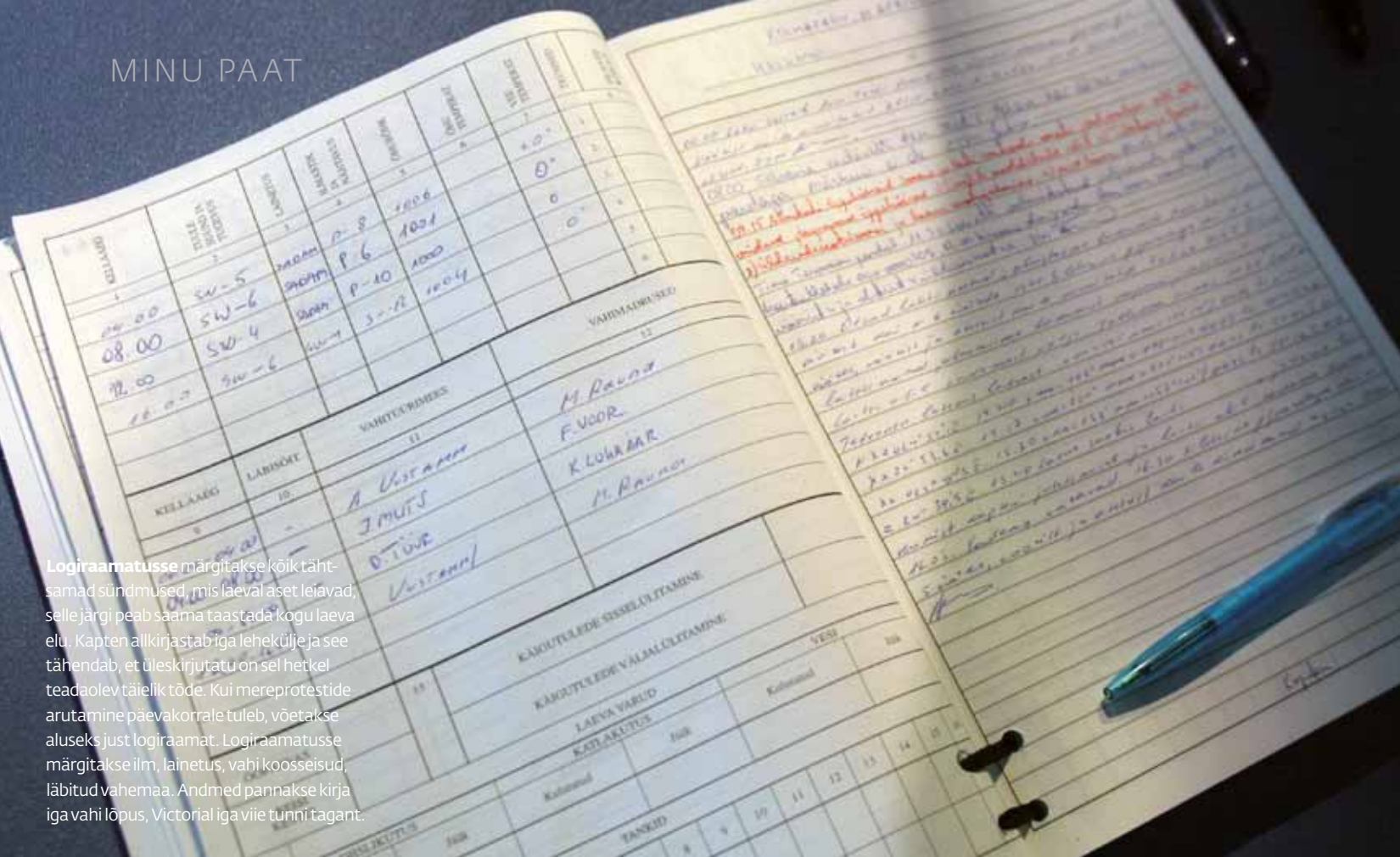
Jah, eks ta loa taotlemiseks on üks tõsine töö, aga kui saarestikus puhub tuul kiirusega 20 meetrit sekundis ja nähtavus on nullilähedane, siis tunned sealt välja saades, et kõik lihased on pingul ja selg märg.

Selle juures on paradoksaalne, et kui lennuk maandub – ükskõik, kuidas ta enne laperdab ja õhuaukudes raputab –, siis kõik aplodeerivad ja mõtleavad, et seekord ma pääsesin piloodi oskuste läbi, aga kui laev tugevat sügistormi trotsides sadamasse jõuab, ei aplodeeri keegi – kirjutavad veel kaebuse, et kus ta seekord sõitis, et nii tugevasti kõikus.

■ Kas täna on tingimused head?

Täna... võib öelda, on väga head... Vana meretava on, et ilmast kaptenisillas ei räägita, sest...





Logiraamatusse märgitakse kõik tähtsamad sündmused, mis laeval aset leiavad, selle järgi peab saama taastada kogu laeva elu. Kapten allkirjastab iga lehekülje ja see tähendab, et üleskirjutatu on sel hetkel teadaolev täielik tõde. Kui mereprotestide arutamine päevakorrafe tuleb, võetakse aluseks just logiraamat. Logiraamatusse märgitakse ilm, lainetus, vahi koosseisud, läbitud vahemaa. Andmed pannakse kirja iga vahi lõpus, Victorial iga viie tunni tagant.



■ ...võib ära sõnuda?

Sellist ebausku on paratamatult igal alal. Kõik see "kivi kotti", "nael kummi" ja "seitse jalga kiilu alla". (Järgmisel hommikul Stockholmi saarestikku saabudes oli tihedas udus nähtavust vähem kui 50 meetrit ja reisijaid äratas laevalt antav udusireeni hoiatav heli.)

■ Millised on need vanade merekarude tavad, millest ikka kinni peetakse?

Üks on selge: ilmast kaptenisillas ei räägita ja kurja välja ei kutsuta. Ja ebausklikud, nagu me oleme – mõnikord tabad rääkimise ajal, et jääd korraks vait või kasutad mõnda teist sõna kui algselt meeles mõlkus.

Silda astumiseks küsitakse alati luba, sama tava kehtib ka masina kontrollruumis.

Omal ajal üle ekvaatori sõites peeti muidugi Neptuni pidu, see oli selline lõõgastushetk – olid kaks nädalat merel olnud ja kaks nädalat ootas veel ees, aga siis said end korraks lõdvaks lasta ja lustida.

■ Kas olete Victoriaga käinud ka mujal kui Tallinna Stockholmi vahet sõitnud?

Jaa, selle laevaga on Peterburis käidud, ja suvel käisime Visbys. Peterburi-sõit käis umbes nii, et määri laeva pardad võiga sisse ja siis pääsed kitsast kanalist teiste laevade vahelt läbi. See on ikka tõsine pingutus – tuuletriiv, jõehoovused ja Neeval ümberpööratud olukorras, kus kiilu all just ülearu vett ei ole. Et sellistes oludes nii suurt laeva juhtida, eeldab lausa filigraanset täpsust.

Visbys käisime suvel tellimusreisil. Ka Visby sadam Gotlandi saarel on nii väike, et Victoria I on üks suuremaid aluseid, mis

seal kunagi käinud.

Kui me avareisil Stockholmis kuningalossi juures seisime, tuli ka kavalus appi võtta. Kai ääres oli sügavus kuus meetrit, aga meil on süvis kuus ja pool meetrit. Me lasime paigaldada kai ja laeva vahele pontoonid, mis hoidsid laeva kaist viis meetrit mere poole, kus sügavus oli juba 7,5 meetrit. Eks see üks noore kapteni julge otsus oli.

Nii et Victoria I on üks suuremaid laevu, mis kunagi kuningalossi vastas seisnud. Ja see oli vist üks väheseid kordi, kui Eesti lipp oli sama kõrgel kui kuningalossi lipp, sest meie lipumast oli just nii kõrgel.

■ Mis on eksootilisim paik, kus olete käinud?

Brasiilia ja sealne kant. See on isegi tänapäevast turismi arvestades meist nii kaugel, et kord sinna sattudes jätab sealne kultuur ja keevaline lõunamaine temperament väga eksootilise mulje.

■ Aga mis on teie lemmikkoht?

Barcelona on väga ilus koht. Sattusin sinna vahetult enne olümpiamänge, ja ma ütlesin, et mida väiksem sadam, seda ilusam linn. Mida suurem sadam, seda rohkem meenutab selle ümbrus slummi ehk agulit.

■ Lemmiksadam?

Tallinna sadam.

■ Millised on laeva juhtides olnud kõige ohtlikumad olukorrad?

Kõige keerulisemad on sadamates manööverdusel või kitsus-

tes tekkivad olukorrad.

Või näiteks suvel: Rootsi saarestikus on ilus õhtu, sõidab sadamast välja, ajad kolleegiga juttu ja korraga sõidab sulle ette mõni jahtlaev, mille kipper mõtleb, et just tema laeval on kõige suurem süvis ja tema peab täpselt keset laevateed sõitma. Faarvaater on aga maha märgitud just suurte laevade jaoks, me ei saa suvaliselt poist ühel või teisel pool sõita, sest meil on kindel süvis.

Aastate eest Estonia peal juhtus kord, et meie ees on paat nelja inimesega. Jõudsime aina lähemale ja kuna nemad eest ära ei läinud, võtsime vaikselt kõrvale, et ise mööda minna. Sellest aga ei saanud väikeses paadis istujad aru, ning suure laeva lähenedes üritas üks mees paadi mootorit meeletult käima saada. Mida väiksemaks vahemaa jäi, seda kiiremini ta starteri nõõrist rebis. Ja kui me juba väga lähedale jõudsime, hüppas kolm inimest üle parda ning üks jäi paati. Neist möödudes nägime, et paati oli jäänud naisterahvas.

■ Milline on see kõige keerulisem koht?

Oleneb tuulest. Meil on tuhat ruutmeetrit veealust pinda ja 4000 ruutmeetrit vee peal – oleme nagu suur purjekas. Ja kui sõidame saarestikus, kus peab mõnel pool käiku alandama kaheksa sõlmeni, hakkab laev tugevalt triivima. Ja vaat sellisel triivimomendil pead kitsusest läbi saama ega tohi faarvaatrit kõrvale kalduda. Ma arvan, et need on kõige keerulisemad situatsioonid, pluss sildumine sõna otseses mõttes iga ilmaga.

Aga sildumisega on nii, et kui näed, et loodusjõududest oma laeva tehniliste võimalustega üle ei käi, võib saabumise või väljumise edasi lükata või tellida appi pukserlaevad, nemad siis tõukavad või tõmbavad.

■ Milline on olnud tugevaim torm?

Eks Põhja-Atlandil, kui me käisime Kanadast või Ameerika Ühendriikidest omal ajal Nõukogude Liitu meeletutes kogustes vilja toomas. Venemaa viljasalved olid ju õitsvas nõukogude süsteemis kõik tühjaks jäänud. Kui Põhja-Atlandile saad ja tuule tugevus on kuskil 30 meetrit sekundis, tulevad vastu 20-meetrised lained, 250-meetrine laev sukeldub lainetesse ja kui sa sillast näed, kuidas laev paindub ja väändub ning võõriga veemassidesse sukeldudes tekituled ära kaovad, siis tunned, et inimene oma tehniliste saavutustega on tühine loodusjõudude kõrval. Emotsioon on väga võimas, kui sa oled noor tüürimees ja otsuseid langetab keegi, kes on sinust kõrgemal. Siis ei jää sulle meelde mitte ärevus, vaid see võimas elamus. See on hea tunne ja pakub rohkelt adrenaliini. Aga siinsamas Läänemereleki olid alles eelmise aasta lõpus sellised tormid, et tuule kiiruseks mõõtsime Naissaare põhjatipus 37 meetrit sekundis ja Läänemere põhjaosas mõõdeti laine kõrguseks 11 meetrit. See on minu hinnangul korralik sügistorm, mis maa peale jõudes rannamäe painutab ja majadelt katuseid lahti kangutab.

■ Kas laev läheb sellise ilmaga välja?

Läheb küll. Kaptenina tead ja tunned oma laeva, oled kindel, et masinad töötavad ning väliskontuuri lukustus on täpselt paigas, ei ole põhjust öelda, et me ei saa selle ilmaga hakkama. Victoria on ehitatud merelaevaks ilma ühegi piiranguta, aga ikkagi tuleb valida see õige kiirus. Nagu autoga sõites: kiirteel on üks kiirus, aga metsateele sattudes hakkad laveerima. Tuleb leida õige laeva kiiruse ja kursinurga suhe lainetega.

Navigatsioonisild ehk juhtimissild on kapteni ja tüürimeeste põhitöökoht, kus on kaks mugavat istekohta ja kaks ekraani nende ees ja nupud-kannad kõikjal ümberringi. Nõukogude ajal olid tüürimees istuda, sest tüürimees, et kui inimesel on rohkem kui üks toetuspunkti, jääb ta kindlalt paigale. Tänapäeval on vastupidi: tüürimees peab istuma ja keskenduma ainult laeva juhtimisele, kõik vajalik peab olema siin üleval või tema käeulatuses, et ta ei peaks ringi tormama (*co-pilot* süsteem, nagu ka lennuki kabiinis). Ekraanil on üks elektronkaart, millele saab nupuvajutusega lisada teise kaardi lisainfoga. Veel üks nupuvajutus lisab radaripildi, järgmine teise radaripildi. Kõik süsteemid on dubleeritud. Siin on näha ka silla tiivakaamerate pilt, need on nagu tahavaatepeeglid. Sillal on aparatuuri palju, ent kogu siit laekuvat infot kasutades peab eelnevalt horisonti jälgides ikka veenduma, et see ka paika peab.

NAGU ME ISE NALJATADES ÜTLEME, OLEME KAKS PIKKA NÄDALAT TÖÖL JA KAKS LÜHIKEST NÄDALAT KODUS, SEST PUHKUSE AEG LÄHEB VÄGA KIIRESTI. VÄHE ON NEID ELUKUTSEID, KUS SAAD ÕELDA, ET POOL AASTAT TÖÖTAN JA POOL AASTAT PUHKAN.

■ Kas nii kaua merd sõitnud kapten ei jää kunagi merehaigeks?

Olen merehaiguse läbi põdenud. Kui oled pikka aega kodus olnud ja satud merele minnes mõne tugevema tormi kätte, siis ta jälle tekib, aga ta ei ole enam nii ränk.

Kui ma pärast Estoniat ühe kaubalaeva peal vanema tüürimehena kord Põhjamerele olin, möllas kõva torm. Kapten tuli parajasti söömast, imes veel hambavaheid. Astus silda, vaatas kõikuvat laeva ja ütles: "Kui ma veel noor mees olin, siis mul ei seisnud kunagi toit sees. Nii kui torm tuli, oli mul magu tagurpidi. Ja siis ma mõtlesin, et nii ei saa, ma olen Saaremaa mees ja pean selle asja korda saama. Iga kord, kui süda pahaks läks ja mao tagurpidi pööras, lasin pihku. Vaatasin, surusin suhu, närisin peeneks ja neelasin alla. Nii kaks aastat järjest. Lõpuks hakkas pidama."

Eks neid võimalusi ole erinevaid, aga on ka kahjuks on laeval töötajaid, kes põevad iga tormiga merehaiguse uuesti läbi, ja see on ikka meeletult kurnav. Kui sa pead veel tegema tööd ja tead, et keegi sind asendama ei tule, siis on raske. Ühe abinõuna tuleks sellises olukorras aegsasti tabletti sisse võtta.

■ Milline teie unistuste suur laev on?

Ma ütleks, et Victoria ongi. Kui olin kapten Regina Baltica peal, mis Nõukogude ajal Anna Karenina nime all Leningradi ja Kieli vahet sõitis, leidsin laeva arhiivist dokumendi, millest selgus, et Anna Karenina kapteniks sai ainult Töö punalipu ordeniga inimene. /teks eemaldatud/ Olla kapten uue reisilaeva peal, millest sa koolis õppima asudes isegi ei oska mõelda ega unistada – see on suur tunnustus sinu tehtud tööle. Aga see on ainult medali üks külg. See teine külg on märksa mustrikkam – need kohustused ja vastutus, mis sellega kaasneb.

■ Kas teil oma väikelaev on?

Meil on peres üks Laser-purjekas. Mõlemad poisid purjetasid Kalevi Purjespordikoolis Mart Meieli käe all ja tegid kaasa kõik Eesti edetabelivõistlused. Nii et ma tean, mida tähendab ühe paadi pakkimine ja sellega edasi-tagasi mööda võistluspaikasid rändamine. Kaks aastat tagasi käis noorem poeg Henry Optimistiga Euroopa meistrivõistlustel Ateenas.

Ma olen mõelnud, et tahaks endale paati, aga siis peaks kogu pere seda väga tahtma. Teine asi, mis mind on esialgu tagasi hoidnud, on teadmine, et purjetamishooaeg Läänemerele on suhteliselt lühike ja sobivamad ilmad ei pruugi sattuda minu ja pere puhkustega ühele ajale. Paljudel tuttavatel on paadid ja kui nad mind merele kaasa kutsuvad, lähen alati hea meelega.

Oleme mootorjahiga Soome ja Rootsi saarestikus sõitnud ja need pole mitte üksnes meresõidu pooldest nauditavad reisid, vaid sa näed neid kante hoopis teise pilguga. Kellel ikka paat on ja Eesti ranniku ääres kõikumisest isu täis, tasub kindlasti Soomes ära käia, seal on hingematvalt ilusaid lahesoppe ja laidusid.

Kuid oma paat... võib-olla viie või kümne aasta pärast.

■ Milline on teie unistuste paat, kas mootorpaat või purjekas?

Kindlasti purjekas. Mind tõmbab just vaikus ja rahu ning vahetu kokkupuude loodusega. Kas selleks paadiks on vanem paat, mingil määral rariteet, või mingi muu jaht – see ei ole veel paigas.

Aga vaadates, kuidas mu poistele meresõit sobib, pean ütleva, et nemad, kes nad on soolast merd oma nahaga palju lähemalt tunnetanud, on vaat et kõvemad meremehed kui mina, suure laeva meremees, olenegi.

■ Unistuste reis?

Ma arvan, et võtan selle reisi ette siis, kui kunagi oma purjeka soetan. Ja siis soojal ajal kuhugi Vahemerele, Kreeka rannikule – see köidab meid abikaasaga. Kreeka on minu jaoks väga kutsuv maa ja sealsed inimesed meeldivalt omased. Helesinine meri, saarestik, valged majad, avatud, suure hingega inimesed – see kõik viib selleni, et naudid iga hetke, mis sa seal oled. Sa ei ole kreeklase jaoks saak, kellest kõik välja imeda, pigem ta annab sulle ja läbi selle andmise saab sinult midagi. Kogu suhtlus ja olemine – see on nii meeliülendav. Igas taverinis oled sa kui kauaoodatud külaline ja kohalikest kalaroogadest ei maksa üldse rääkida.

Kui olime Ateena meistrivõistlustel, sattusime õhtusel ajal Peloponnesosel sõitma. Mägiteedel tiirutades oli meie ees äkitselt tühjus. Tulime siis autost välja ja nägime: all meie ees oli laguun, rohelised apelsinialud, majad nende vahel, tillukesed nagu tikutopsid; sadam ja väike küla selle ümber. Alla laskudes leidsime sadamakaitl ridamisi taverneid. Hämarduvas suveõhtus sadamasse popsuvad paadid, oma kõõgipoolt emotsionaalselt

tutvustav restoranipidaja ja jalge ümber eesootavat õhtusööki aimavad kassid – sinna jäime seekord kauemaks ning igatsemegi ikka ja jälle tagasi. 🍷

Laev Victoria I

Kodusadam Tallinn

Tüüp, mudel Ro-Ro Pax

Ehitusaasta 2004, Soome

Pikkus 192,9 meetrit

Laius 29 meetrit

Süvis 6,5 meetrit

Kõrgus max 49,2 meetrit

Mootorid võimsus 4 x 6560 kW

Kütusevaru FO 1485 cbm

Kütusevaru DO 220 cbm

Magaveevaru 1090 cbm

Kiirus 22 sõlme

Jäaklass 1 A super

Tekke 12

Reisijate arv 2500 pers.

Meeskonna suurus 200 pers.

Kajutite arv 740

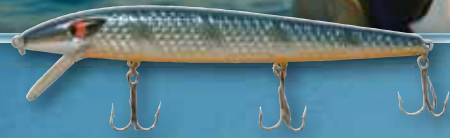
Kajutikohti 2254

Läbisõit 2008. aastal ca 92415 meremiili

Kapten Roland Lemendik

Vanus 41 aastat

Meresõidukogemus 25 aastat



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 bm@paadid.ee
www.paadid.ee



Princess 61

- > KÜSI SOODUSHINDA
- > RENDIVÕIMALUS
- > ÜLISOODNE INTRESS
- > VAHETUSVÕIMALUS KINNISVARA VASTU

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
 Olle Uussaar • telefon 526 6640 • e-mail olle@paadid.ee

www.paadid.ee



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

"Merevärava" erihind
1 490 000.-
 tavahind 2 374 570.-



Nimbus 35 Nova Coupe

Väljalaske aasta : 2008
 Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •
 Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
3 990 000.-



Nimbus 320 Coupe

Selle kaatri lisavarustus: Volvo Penta D4-260 mootor • võõrivint • sooja-veesüsteem, 20l • ahtritriki presentkate • kaldavoolusüsteem ja akulaadija • küttesüsteem ja defroster • elektriline pilsipump • projektor • tiiktek ujumisplatvormil • tiiktek gaasiballooni säilituslaeka kaanel
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
2 500 000.-



Trophy 2359 D

Väljalaske aasta: 2007 • Mootor: MerCruiser Cummins 2,8ES diisel (200 hj)
 • Pikkus: 7,14 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,48 m
 PRO-pakett: klaasipuhastajad, külmkast, trimmisüsteem, tekipesu mereveega, täislii ujumisplatvorm ahtris, kalasump, WC koos septitangi ja tühendusüsteemiga, diiselkütetel sooiendusseade kajutitele
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
799 000.-



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 ilmastikukindel matkakaater, lisavarustus: sõidukate, masinaator, stereo juhtimine armatuurlaualt, avatud võõriireel
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
699 000.-
 tavahind 1 230 800.-



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
749 000.-



Zodiac Pro 15 man RIB

Mariner F135 Verado • Väljalaske aasta: 2006
Varustusse kuuluvad: kajalood 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
400 000.-

tavahind 510 500.-



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

"Merevärava" erihind
498 000.-

tavahind 798 100.-



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 vööriakut. Rikkalik
standardvarustus (VVC, Raadio jne)
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
298 000.-



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

"Merevärava" erihind
298 000.-

tavahind 422 200.-



Silver Hawk 540DC

Valmistusaasta 2008 • Pikkus 5,4 • Laius 2,17 • Süvis 0,28 m
Lubatud inimesi 7
Mootor Mercury F80 ELPT EFI
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

"Merevärava" erihind
339 000.-



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

"Merevärava" erihind
159 000.-

tavahind 220 310.-



Beneteau First 34,7

Registreeritud 2007a.
süsinikmast • purjed North Sails 3DL 2008a.
Lisaks: matkapurjed, Silva Nexus elektroonika, Raymarine C70 plotter,
VHF, Webasto, maavool, stereo, nõuetele vastav päästevarusustus jne.
Kontakt: Rene Treifeldt • mob+3725048272 • email rene@kaksipurje.ee

hind
1 700 000.-

Võimalik liisingu jätkamine!



Storebro 420 Baltic

Väljalaske aasta: 1997 • Mootor: 2 x Volvo Penta TAMD72P
Võimsus: 2 x 430 hj • Asukoht: Eesti
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 299 000.-



Bavaria 32 2004 a.

Väga heas korras ja vähe kasutatud matkajaht. Rullgroot ja genua, spin-
naker. Raymarine elektroonika, autopiloot, kaardiplotter, VHF. Webasto
salongisoojendus, sprayhood, ankrurivint, septitank, ülevaatusvarustus ja
päästevaru. Võimalus liisingut jätkata.
Info : Tel 50 74175 Kaspar Eisel kaspar@sailing.ee

hind
1 100 000.-

Võimalik liisingu jätkamine!



RIB Parker 30 2006 a.

Mootor Mercuriser Cummins 4,2l turbodiisel. 320 hj. • 14 istekohta
• GPS • suur Raymarine kaardiplotter • VHF • logi • kajalood
Müüme ära ühe oma kahest "VEETAKSO" kaatrist. Pakume ostjale võimalust
"Veetakso" kaubamärgi all arendada tegevust Pärnus, Emajõe, Narva-
Jõesuus või mujal ning kajastama seda ka meie kodulehel www.veetakso.ee
Info : Tel 50 74175 Kaspar Eisel, kaspar@sailing.ee

hind
720 000.-

Võimalik liisingu jätkamine!

MUSTO[®]
PERFORMANCE



**NÜÜD
KÕIK
laotooted
-30%**

Targaks saab see, kes oskab kuulata.

Princessis on klient kuningas. Oma tähtsaimad õppetunnid oleme saanud oma klientide kogemustest. Meie eesmärk on pakkuda täiuslikku mootorjahi-kogemus 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