

Navigaator

2 / 2010

BALTI MEREJAKIRI • 69 EEK • 4,41 €

JUUBELINUMBER
5 AASTAT NAVIGEERIMIST

Paadiga Albaaniasse

Uku Randmaa üksi
ümberr maailma

Saarlased Sigtunat
vallutamas

Põhjanaanabrite
paate testimas

Nordea kapten
Toonart Rääski
paadid



JAAAN TÄTTE ÜMBER IMELISE ILMA



QUO VADIS VOLVO PENTA? • LAEVAMUDELID • TALLINNA JAHTKLUBI 100 • REISISOOVITUS: PRANTSUSE RIVIERA • AJALOOLINE LAEV KAJSAMOOR • MERERAAMATUD • EESTI TULETORNIDE LUGU • PAADITUTVUSTUS: PARAGON 25 • SUPERJAHID EESTIS KÜLAS • VÄIKELENNUKIGA ÜLE ATLANDI • UUDISED • PAADIBÖRS

TÄHELEPANU! TEGEVIST ON ALKOHOLIGA. ALKOHOL VÕIB KAHJUSTADA TEIE TERVIST.



KÜMNE EKSOOTILISE TAIME KOMBINATSIOON, MIS ANNAD
DŽINNILE RAFINEERITUD JA TASAKAALUSTATUD MAITSE.

BOMBAY  **SAPHIRE**
INSPIRED

“REIGN” Martini klaasi disain EVA ZEISEL’ILT

BOMBAY SAPHIRE, THE BOMBAY SAPHIRE BOTTLE DESIGN AND DEVICE ARE TRADEMARKS AND/OR REGISTERED TRADEMARKS. WWW.BOMBAYSAPHIRE.COM



39 Jaan Tätte
– ümber imelise ilma

Navigaator

- 6 Uudised** purjetamissuvi 2010, Uku Randmaa – eesti mees üksi ümber maailma, superjahid Eesti vetes, Soomes suleti Veeteede Amet, Tartus peeti viies Emajõe Festival
- 12 Paadiuudised** Uued Drive-paadid, Princess V52 avardab sportjahtide piire, Nimbus töötab nüüd elektrijõul; uued Nimbus Nova S, Bavaria Sport HT 38 ja Paragon 31
- 18 Web** Nelja tuhande miilise merereisi päevik internetis www.ajakirinavigaator.ee
- 22 Meremees loeb** Oma viimase aja lemmikraamatutest räägivad Herkki Haldre, Tiit Pruuli ja Tarmo Kõuts
- 24 Intervjuu** Volvo Penta Euroopa haru juht Stefan Carlsson vastab Navigaatori küsimustele
- 26 Vanalaev** Herkki Haldre uus vanalaev Kajsamoor Läänemere lainetes
- 32 Übermaailmareis** Uku Randmaa Ultima Thulet otsimas
- 36 Ajalugu** Mõningaid seiku Tallinna Jahtklubi 100-aastasest ajaloost
- 39 Kaanelugu** Nordea läheb übermaailmareisile
- 48 Reis** Paadiga Albaaniasse
- 56 Mereraamat** Eesti tuletornide lugu
- 62 Reisisoovitus** Prantsuse Riviera rannik on meresõitjate paradisi
- 68 Laevamudelid** "Made in Estonia" - kadunud minevik või reaalne olevik
- 72 Reis** Saarlased Sigtunat vallutamas
- 78 Paadituvustus** Paragon 25
- 86 Üle mere** Väikelennukiga üle Atlandi ookeani heategevuse nimel
- 92 Paaditest** Põhjanaanabrite paate proovimas
- 100 Minu paat** Toonart Rääski, Lulu ja Nordea



48 Paadiga Albaaniasse



62 Reisisoovitus Prantsuse Riviera



42 Uku Randmaa übermaailmareis



78 Paadituvustus: Paragon 25



92 Põhjanaanabrite paate proovimas



100 Minu paat: Toonart Rääski Lulu & Nordea

VIIS AASTAT NAVIGEERIMIST. Ammuks see oli kui Navigaatori laevuke vette lasti. Nüüdseks oleme maailma-meredel seilanud juba viis aastat. Viie ilmumisaasta jooksul oleme teieni toonud reisilugusid, tutvustanud uusi põnevaid reisisihtkohti, vaadanud ajalukku, lahendanud aktuaalseid probleeme ja õpetanud meretarkusi. Palju tänuväärset tagasisidet on toonud Navigaatori algatatud slipikohtade kaardistamise kampaania. Oleme tänulikud tähelepanelikele, kes meile uutest slippidest teatavad, sest saame rõõmustada neid sadu veesõiduhuvilisi, kes meie kodulehekülje www.ajakirinavigaator.ee slipikaardilt oma veesõidukile sobivaid veeskamiskohti otsivad.



Mis on viie aasta jooksul veel toimunud? "Meil merevood on vabad...", ütleb laulusalm. Tõesti, liitumine Schengeni viisaruumiga tõi veesõitjatele ammu oodatud vabaduse minna ja tulla millal tahad ja pea kõikjale kuhu soovid. Kas on põhjuseks see või muu, kuid üha rohkem ja rohkem minnakse merele. Ja selleks, et sõita aina kaugemale.

Alles eelmisel aastal võtsime vastu ümbermaailmareisilt naasnud Hillar Kuke ja Martha. Nüüd kutsub ja peibutab see kuninglik teekond juba uusi seilajaid. Praegu on teel soolopurjetaja Uku Randmaa, kes oma purjekal Temptation III annab järele kiusatusele käia eestlaste jaoks senikäimata teedel ja radadel. Navigaatori ilmumise ajaks on lõõtsa ja laulu saatel katamaraanil Nordea teele läinud Jaan Tätte ja Marko Matvere tiim Toonart Rääski juhtimisel.

Jah, õnneks on meil meri vaba, et minna ja tulla. Vabadus aga toob endaga kaasa vastutuse ja vastutada saab vaid see, kellel on tarkust ja teadmisi. Tee tarkuse varasalvede juurde kulgeb teadupärast läbi raamatute. Seepäast alustamegi oma juubelinumbris uue raamaturubriigiga, kus tuntud meremehed tutvustavad oma viimase aja lemmikraamatuid. Ehk saab midagi kõrva taha panna?

Navigaatori poolt tänan kõiki, kes on aidanud meil viie aasta jooksul ajakirja teha!

Soovin seitse jalga vett kiilu alla ka edaspidiseks!
Helen Raiend



Esikaane foto **Sven Tupits**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelum.ee

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

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

 Navigaator on ka Facebookis

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

EMT Ärikliendile

Eesti firmade valik nr 1



Kvaliteetset heli tahavad kõik.
See on mõistetav.

EMT on leviala arendusse investeerinud 2 korda rohkem kui konkurendid kokku.



Marjaliisa ja Elise Umb
Karl Martin Rammo

Anna Pohlak
Tõnu Tõniste tiim võidusäras jahil Lenny

OLI ERILINE PURJETAMISUVI

2010 on Eesti sportpurjetamise jaoks olnud sündmusterikas aasta. 30 aasta möödumine Tallinna olümpiaregatiist tõi koduveltesse koguni kolm rahvusvahelist tiitlivõistlusregatti.

Tähtsündmuseks olid juunis peetud olümpiaklasside Laser Standard ja Laser Radial klasside lahtised Euroopa meistrivõistlused, kus osales 236 võistlejat 42 riigist. Pirita lähel sai purjetamas näha paljusid maailma tippe, teiste seas olümpiavõitjat Paul Goodisoni, mitmekordset maailmameistrit Tom Slingsby't, maailmameistrit Sari Multalat. Eestlased pakkusid kodupublikule pinget ja rõõmu – Argo Vooremaa võttis oma senise tippmargina 16. koha ning Karl-Martin Rammo, kes lunastas oma esimesel täiskasvanute EM-il pääsu kuldlaevastikku, teenis 37. koha. Hästi esinesid ka naised – nii Anne-Mari Luik kui Anna Pohlak võitlesid välja kohad kuldfliidis.

Juulis peeti Lohusalus noorteklassi Zoom8 maailmameistrivõistlused 129 võistlejaga kaheksast riigist, augustis vallutasid Pirita Melges 24 klassi maailmameistrivõistlused, millest võtsid osa 79 paatkonda 18 riigist. Ka neil tiitlivõistlustel hoidsid eestlased lippu kõrgel – Kristo Õunap ja Georg Haud mahtusid Zoom8 EM-il esikümnesse vastavalt seitsmenda ja kaheksanda kohaga, Melgestel saavutas Lenny meeskond koosseisus Tõnu Tõniste, Toomas Tõniste, Ants Haavel, Maiki Saaring ja Andres Rohtla amatööride arvestuses koguni teise koha.

Olümpipurjetamises rõõmistas fänne ödede Marjaliisa ja Elise Umbi seitsmes koht 470 klassi EM-ilt – nende karjääri seni parim tulemus. Hooaega jäävad ilmestama ka Deniss Karpaki järjekindel esinemine MK-sarjas, kus saavutas kokkuvõttes 10. koha, ning Argo Vooremaa kuues koht Hyeres'i MK-etapilt. Edu saatis eestlasi ka teistel alustel. Surf'i Formula klassis võitis Põhjamaade meistrivõistlused Martin Ervin. Noorematest purjetajatest näitasid potentsiaali Laser Radial klassis noorte Põhjamaade meistriks tulnud Anna Pohlak ning Zoom8 klassi EM-il esikümnesse pääsenud Ardo Hansalu, Kristo Õunap ja Kätlin Tammiste. Nikita Rom osales Singapuris toimunud esimestel noorte olümpiamängudel, kus saavutas klassis Techno 293 15. koha

Avamerepurjetamises oli taas edukas hooaeg kapten Mati Sepal, kes juhtis oma meeskonna jahil Technicol kullale nii X-41 klassi MM-il kui legendaarsel Kieler Woche regatil. X-41 MM-i konkurentsis kuulus ka pronks eestlastele – jahile Forte kapten Jaak Jõgi tüürimisel.

www.puri.ee

EESTI MEES ÜKSI ÜMBER MAAILMA

Tänavu juunis 13-meetrise Hanse 430 tüüpi jahiga Temptation III ümbermaailmareisile asunud ettevõtja Uku Randmaa plaanib esimese eestlasena läbida selle teekonna üksinda ehk soolopurjetajana. Randmaa sõnul ei ole tegemist tavapärase ümbermaailmareisiga, mille käigus järgitakse traditsioonilisi liikumisteid ja mis on tavaliselt lihtsamad ning sajandite jooksul järgi proovitud. "Kuna elu on lühike ja maailm suur, siis soovin külastada väga eksootilisi paiku, kuhu tavaline inimene ei satu. Reeglina on need väga üksikud ja omanäolised saared. Usun, et nendesse kohtadesse ei satu ükski teine eestlane niipea sellisel moel", rääkis ta Navigaatorile. Kogu teekonda ei läbi ta siiski ühe soojaga vaid käib paari kuu tagant Eestis koduseid asju korrastamas.

Seni on Randmaa tee viinud Rootsi, Taani, Norra, Shetlandi ja Fääri saarte kaudu Islandile, kus ta külastas põhjapolaarjoone taga asuvat Grimsey saart. Teekonnal koges ta tormi Norra merel ja Atlandi ookeanil. Islandilt siirdus Randmaa Iirimaaale ning Navigaatori trükkimineku ajaks oli jõudnud Inglismaa vetesse.

Edasi plaanib ta sõita Prantsusmaale, ületada Biskaia lahe ning jõuda aastavahetuseks Kanaari saartele.

www.uku1.eu



MacBook Pro

Võimsad Intel Core i5 ja i7 protsessorid.
Uue generatsiooni NVIDIA graafika.
Kuni 10 tundi kestev aku.



Külasta **IM Arvutid** salonge ja veendu, miks Mac on Sinule sobiv arvuti.



Authorised
Reseller

IM Arvutid müügisalong. Endla 69/Keemia 4, Tallinn tel. 6105983 shop@imarvutid.ee E-R 9-18
IM Arvutid Solaris müügisalong. Estonia pst 9, tel. 6773951 solaris@imarvutid.ee E-P 10-21
IM Arvutid Tartu müügisalong. Küütri 3, Tartu tel. 7441440 tartu@imarvutid.ee E-R 10-18, L 10-15
IM Arvutid iDeal APR salong Narva mnt 7, Tallinn tel. 6601893 ideal@imarvutid.ee E-R 10-19, L 10-15

IM Arvutid
www.imarvutid.ee



Octopus. Foto Teet Malsroos / ÕL

SUPERJAHID EESTI VETES

Sel suvel külastasid Eestit mitmed superjahid. 10. juuli õhtul sõitis Tallinna sadamasse sisse 126-meetrine Octopus, üks kolmest tarkvarafirma Microsoft kaasasutaja Paul Alleni jahist, mis asub maailma suurimate mootorjahi pingereas üheksandal kohal. Octopus on varustatud kahe helikopteri ja kahe allveelaevaga, laeval asuvad bassein, helistuudio ja korvpalliväljak. Laeval töötab täisajaga 60-liikmeline abipersonal.

Juulikuu lõpul randus Ruhnu saare lähedal Jevgeni Švidlerile kuuluv 112 meetri pikkune luksusjaht Le Grand Bleu — varem Vene oligarhi Roman Abramovitši omanduses olnud jaht, mille viimane neli aastat tagasi sõbrale kinkis. Pealtnägijate sõnul viibis laeva pardal ka helde miljardär ise, kes enne Jurmala lauluvõistluse Novaja Volna külastamist seal mõnusalt aega veetis. Kahe kaatri, purjeka ja helikopteriga varustatud laev sõitis edasi põhja poole, sildudes Tallinna sadamas.

Koos Švidleri jahiga Le Grand Bleu peatus Tallinnas, kus Navigaatori kaamerasilmsel teda tabas, luksuslik rendijaht Senses, mis on samuti varustatud kaatrite ja kopteriga. 59-meetrise Sensesega nädalase kasutamise eest tuleb välja käia 2 800 000 krooni.

7. augustil aga jõudis Tallinna reidile miljardär Roman Abramovitši enda laev, 115 meetri pikkune umbes 300 miljonit USA dollarit maksev Pelorus. Maailmas suuruselt 15. kohal asuva erajahi pardal on kaks helikopterit, mitu varupaati ja selle garaaž on täis erinevaid “mänguasju”, näiteks jette ja skuutreid. Luksusliku aluse pardal elab kuni 46-liikmeline personal.

Pelorus peatus Tallinna lähel mitu päeva, enne kui suundus üle lahe Helsingisse ja sealt edasi Peterburi, kust sõitis Taani väinade kaudu Norrassa ja seejärel Islandile.



Le Grand Bleu

Senses Tallinna sadamas. Foto Tiit Lillipuu



Pelorus Tallinna lähel Foto: Kaarel Tõigas / ÕL





UUS LEICA V-LUX 20

Briljantsed pildid



Leica V-LUX 20 ja Leica DC-Vario-Elmar 1:3.3-4.9 | 4.1-49.2 mm ASPH objektiiv

Ülimalt stiilne, suurepärase pildikvaliteediga Leica V-Lux 20 on ideaalne reisikaamera. Täpsed automaatprogrammid, võimas 12x suumiulatus (25-300mm), HD-videovõtte võimalus ja sisseehitatud GPS geo-info salvestamiseks tagavad Sinu suurte hetkede jäädvustumise kõige silmatorkavamal moel.



Fotod Valeri Parhomenko



VIIES TARTU EMAJÕE FESTIVAL TIPNES REKORDILISE VEEPARAADIGA

Sellel aastal 27.-28. augustil peetud Emajõe Festival tähistas juba oma viiendat sünnipäeva. Kuigi suur suvekuumus oli nendeks päevadeks juba taandunud, tõi festivalielu Tartu linnasüdamesse Emajõe kallastele kokku palju rahvast.

Avapäeva tõmbas käima omanäolise ja kaasakiskuva Svjata Vatra kontsert Atlantise kai ääres. Lodjal etendatud varjuteater ja põlevad skulptuurid vees pakkusid vaatemängu, millist iga päev kindlasti ei näe.

Festivali teise päeva juhatas sisse traditsiooniline kalapüügivõistlus "Heade võtete jõgi". Hoolimata laupäevasest hommikutunnist olid püügiharsardis 32 üksikvõistlejat ja seitse kalpüügivõistkonda. Parima tulemuse individuaalvõistlusel saavutanud Mati Banhard püüdis kahe võistlustunniga kokku 6,31 kg kala.

Päev Emajõel jätkus avavee ujumisvõistlusega Emajõe karikale ja Eesti sõudmise 135. aastapäevale pühendatud sõudetippude sprindivõistlusega. Võistluse võitsid valitsevad ühepaadimeistrid Tõnu Endrekson ja Kaisa Pajusalu. Kaldal sai tutvuda erineva veetehnika ja varustusega ning Jõemessi pakkumistega. Kuigi ilmataadil oli ka oma üllatus festivali tarbeks suure vihmavalingu näol, ei takistanud see sisult niigi märja veerituse kulgu. Öhtu kulmineerus traditsioonilise veeparaadiga, kus osales lähemalt ja kaugemalt Emajõe vesikonnast rekordarv — 140 veesõidukit.

www.tartu.ee

SOOMES SULETI VEETEDE AMET

Soomes liideti koos Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi alla kuuluvat ametit, sealhulgas Veeteede Amet (Merenkululaitos), kaheks uueks üksuseks — Transpordiametiks ja Transpordi Turvalisuse Ametiks. Viimane vastutab laevade ja sadamarajatiste turvalisuse, lootsimise ning laevaliikluse ohutuse eest Soomes. Kontrollimised ja ülevaadused peaksid tagama, et Soome vetes sõitvad laevad ja neid teenindavad sadamad vastavad kehtestatud nõuetele.

Transpordiameti ülesandeks jäid laevaliikluse jälgimine, veel liiklejate vajaliku informatsiooniga varustamine, raadioside tagamine jm.

Lisaks moodustati Meritaito Oy nime all riigiaktsiaselts, mille tegevusalaks on veeteede ja kanalite majandamine ja hooldamine, keskkonnakahjustuste ennetamise ja ohjamisega seotud ülesanded, ehitus, projekteerimine ja ekspertiis, mõõdistustööd ning muud veeteedele haldamisega seotud ülesanded.

Muudatuste eesmärgiks oli ametite töö efektiivsemaks muutmine, samuti majanduslikud kaalutlused.

www.merenkulku.fi



Imeõhuke ja energia- säästlik LED teler koos seinakinnitusega

8990 kr

(574,57 €)

Järelmaksuga kuumakse 343,00 kr (21,92 €)
Periood 36 kuud / sissemakse 0,00 kr (0,00 €)



Samsung 32" LED televiisor UE32C4000

32" LED ekraan, Dolby Digital Plus ja Dolby
Pulse heli süsteem. Lisaks palju ühenduspesasid.
Selle televiisoriga näete 5 digikanalit tasuta!



PAADIUUDISED

UUED DRIVE BOATS SPORTLIKUD KAASTRID

Sellel suvel tutvustasid Brunswick ja Inha Works Ltd ühist uut kaubamärki Drive Boats. Inha Works on Fiskarsi tütarettevõte, mille põhitegevus on Busterkaatrite valmistamine. Ka Drive-paatidel on Busteritega ühiseid jooni, nimelt istutatakse need paadid Busteri alusraami ehk kereesse. Küll aga on kogu sisetruum senisest täiesti erinev, sest kasutusel on klaasplast – ennekõike vabaaja veetmiseks mõeldud paat otsustati teha voolujoonelisem ja nägusam kui varemalt tööstusteks loodud Buster. Teistsugune on ka ujuvaine paigutus – see ei ole parrastes nagu Busteril, vaid ujuvainega on kaetud kogu plastkorpuse sisekülg. See tagab suurepärase heliisolatsiooni ja paat on lainetel hüpates hämmastavalt vaikne.

Esialgul on saadaval kaks 5,6-meetrise mudelit: Drive Sport Console 56 ja Drive Convertible 56, mis võtavad pardale kuni seitse inimest. 40-sõlmeliste kiirust arendavate kaatrite mootorivalik jääb vahemikku 75-125 hobujõudu.



Drive Sport Console 56 on kiire ja sportlik paat nii veesporti harrastamiseks kui ka lühemateks retkedeks. Eriti suurde ja mugavasse panipaika keskkonsoolis saab paigutada veesuusad, wakeboardi või sootuks keskmisest suurema grillikomplekt koos piknikukorviga.

Põhivarustusena pakutav hüdrauliline rool asub keskkonsooli vasakul pool. Esmajärgul väikepaadis võõrana tunduv lahendus on tegelikult ääretult käepärane ja mugav. Väga mugav on ka võimalus tagapinki kolmes osas avada – kui panipaigast midagi vaja, ei pea kõik reisijad püsti kargama.

Põhivarustusest leiame pehmed istmed juhile ja kõrvalistujale ning padjekomplekti tagumisele pingile; sildumisel paadist väljumist hõlbustavad kõrged roostevaba reelingud võõris; kaks 12V pistikupesat; automaatse silsipumba, konsooli ja istmete seisukatted, navigatsioonituled, ujumisredeli ja muu vajaliku. Ning loomulikult võrattu alumiiniumkorpuse, mis lubab rahuliku südamega randuda kivisel rannal.



Drive Convertible 56 on ainulaadne ja mitmekülgne crossover-paat, mille loomisel saadi innustust sportlikest kabriolettautodest. Ja Drive Convertible suudabki pakkuda vee peal seda, mida kuival maal pakuvad lahtised sportautod: paat on kiire ja mugav.

Drive paatide looja disainer Ocke Mannerfelt, kes on projekteerinud mitmeid võidusõidupaate, nimetab Drive paate sportlikeks paatideks – nii nagu me tänapäeval ei näe võidusõidupaate, vaid sportlikke autosid.

www.driveboats.com



Princess V52



Princess V52

PRINCESS V52 AVARDAB SPORTJAHTIDE PIIRE

Septembris toimunud Southamptoni paadinäitusel näitas kaatritootja Princess esmakordselt rahvale oma uut 16,6-meetrise Princess V52. Esimest korda on V-klassi sportjaht saadaval suletud tekisalalongiga, mis võimaldab seilamishooaega pikendada.

Voolujooneline kuju tagab jahile kohe V-klassi seeria keskmises, andes samas märku dünaamilisest võimekusest ja suurepärasest sooritusest, mille kindlustavad kaks võimsat mootorit. Jahi panevad liikuma V-ajamiga käigukastide toel töötavad elektroonilise stabiilsuskontrolliseadmega varustatud propellerid. Niisugune seadistus võimaldab madalamat majutusruumi, mõjutamata seejuures suurepäraseid sõiduomadusi ja kergest käsitsemist, mis on kujunenud V-klassi kindlateks tunnusjoonteks.

V52 peatekk koosneb kahest eraldi meelelahutusalasest, ahtri pool olevast kokpitist, mis mahutab ka suurt U-kujulist sööginurka ja kokkupandavat päikesetekki, ning suletud peatekisalongist, mis jääb kolmeosalisest liuguksest ettepoole. Kõvakatus on roolikambri kohal elektriliselt avatav.

V52-l on kaks avarat kajutit – jahi keskosas kogu laiust hõlmav omanikukajut ning teine, jahi eesosas olev suur kajut, milles on rohkesti panipaiku, rohkem liikumisruumi võimaldavad kääradena lahtikäivad asemed ning eraldi, täispikkuses dušikabiiniga vannituba.

Täissisustusega kambüüsi kõrvale jääb elegantselt sisustatud madalam salong, mis on mõeldud peatekist eraldiseisvaks meelelahutusruumiks, kuhu saab vajaduse korral tekitada lisaasemed ootamatute külaliste jaoks. Kui külalised jäävad kauemaks, võib vajadusel alumise sööginurga kolmandaks külalistekajutiks ümber korraldada.

www.princess-yachts.com

SCHMIDT

Tunnustatud köögid kogu maailmas



info@estmidt.ee www.estmidt.ee tel: + 372 625 1590

Pärnu mnt. 141 Delta Plaza I korrusel



UUS NIMBUS 27 NOVA S

Stockholmi paadinäitusel esitletud Nimbus 27 Nova S HT kujutab endast kõvakatuselist versiooni auhindu võitnud 27 Nova S-st (S on tuletatud sõnast *sidewalk* ehk kõnnitee). Kõvakatuseline versioon on suunatud peamiselt seilajaile, kes hindavad kaitstud ja mugavat pardaelu, olgu ilm, milline tahes. Tänu suurele suplusplatvormiga ahtritekile on pardal lihtne ringi liikuda ja mugav kummipaadi ja kalastustarvetega askeldada.

Kaatri silmapaistvate omaduste hulka kuulub arvukalt uudseid lahendusi. Kõnnitee-idee tagab selles suuruses kaatrile erakordse ruumikuse. Ehkki Nova S HT on kõigest 8,1 meetrit pikk, mahutab see terve perekonna. Silma torkab panipaikade rohkus.

Peakajuti esiosas on paigutatud suur V-kujuline magamisase ning paremparda ahtripoolel on koiku, kuhu tuleb sisse pugeda. Lisaks on veel suur tualettruum pot'i ja dušiga. Magamisasemeid eraldab väike riidekapp. Ja kokpiti all oleva sööginurgast saab korraldada veel ühe aseme.

Kokpiti on mahutatud ka pliidist, kraanikausist ja külmikust koosnev kambüüs. Vasakparda ääres olevat lauda ümbritsevad diivanid, sellal kui ahtritekile on paigutatud veel üks diivan.

Rootsi Jahiseltsi keskkonnakomitee koos Sweboati ja Rootsi Mereameetiga valis Nimbus 27 Nova S 2009. aastal "Parimaks keskkonnasäästlikuks mootorkaatriks.

www.nimbus.se

NIMBUS TÖÖTAB NÜÜD ELEKTRIJÕUL

Nimbus Boats tuli avalikkuse ette maailma esimese elektrijõul töötava komertsturu jaoks mõeldud kaatriga. Nimbus 27 E-power on 8,2 meetrit pikk, seilamiskiiruseks 22 sõlme ja aku täislaadimiseks kulub 4 tundi. "Täis paagi" hind: 5 eurot ehk 78 krooni!

Elektri jõul töötava kaatriga tahab Nimbus olla teenäitajaiks keskkonnateadlikule kaatrite väljaarendamisele, ohvdamata seejuures mugavusi või sooritus-suutlikkust, segitas Nimbus Boats'i tegevdirektor Magnus Andersson.

Sooritus-suutlikkus on ligilähedane fossiilkütust kasutavatele kaatritele. Täie laengu juures suudab Nimbus 27 E-power sõita kuni 20 meremiili või 37 kilomeetrit, juhul kui kiiruseks on 22 sõlme. Tippkiiruseks on 27 sõlme. Akude kestvuseks on arvestatud 3000 laadimist või enam kui 10 kasutusaastat. Tootjate sõnul võimaldab akude uus põlvkond suutlikkust tõenäoliselt kahekordistada.

Elektri jõul töötavad kaatrid ei paiska välja heitgaase ning hoolidusvajaduski on madalam kui diiselmootorite puhul. Akud täituvad 3-faasilisest 400V/32 A pistikupesast laadides 3 tunniga ning neid saab laadida ka harilikest 220V pistikupesadest 28 tunniga.

Andersson usub, et huvi elektrijõul töötavate kaatrite vastu on märkimisväärne, ehkki kuna praeguseks pole tõsiselt võetavaid alternatiive olnud, sellekohased andmed puuduvad.

"Esialgelt on aluse hind 30 kuni 40 protsenti kõrgem kui samaväärsetel diiselkaatritel, aga et kütuse- ja hoolduskulud on palju madalamad, on Nimbus 27 E-power pikemas perspektiivis kasulik ost ja pealekauba veel keskkonnasäästlik," rääkis Andersson.

www.nimbus.se

UUS BAVARIA SPORT HT 38

Bavaria esitles Amsterdami paadinäitusel HISWA oma uut kaatrit Sport HT 38.

Uus Sport HT 38 on esimene kõvakatuseline versioon olemasolevast innovatiivsest Sport seeriast, millega Bavaria tuli lagedale eelmise aasta sügisel, kui ilmavalgust nägi Sport 28.

Kõikide kaatri-entusiastide rõõmuks on nii tekist allpool kui ka kokpitis samasugused mugavused nagu avatud versiooniski. Kokpit koos oma detailidega rõhub täielikult mugavusele ja ergonoomikale. Kaasreisijad võivad valida kajutitrepi kõrvale jääva lisaistme ja roolipinni kõrval oleva mugava ergonoomilise kujuga päikesetooli vahel. Kõvakatuseline versioonil on lame ja oskuslikult välja mõeldud panoraamaken. Avaneva katuse eemaldamiseks piisab ühest kiirest liigutusest.

Interjööris on võimalik valida kolme puidutooni ja 12 erineva istmekombinatsiooni ja -materjali vahel. Tänu arvukatele kereakendele ja luukidele on kaater tulvil valgust. Energiasäästlikud LED-valgustid kindlustavad mugava õhkkonna ka allpool tekki.

www.bavaria-yachtbau.com





UUS PARAGON 31

Uus Paragon 31 sobib eelkõige kõrgendatud nõudmistega veesõitjatele, kes hindavad praktilist head mere sõidumadustega mõeldud alust, mis tuleb merel toime keerukamates oludes. Aastaringseks kasutuseks mõeldud teise põlvkonna paat põhineb edukale Paragon 25 kontseptsioonile

Paragoni filosoofia, mille on välja töötanud disainer Sakari Mattila, põhineb eeluuringute koostöös merepäästjatega, rannavalvega, võidusõitjatega ning spetsialistidega, kes töötavad merel rasketes olukordades. Nii on tulemuseks praktiline paat, millega on lihtne ja ohutu sõita. Paadi sügav-põhi pakub suurepäraselt stabiilsust, samal ajal head manööverdamisvõimet suurtel kiirustel. Maksimaalne kiirus on umbes 38 sõlme.

Paragon 31 valmib laevatehases, kus valmistatakse ka luksuslikke Storebro kaatreid, mille tootmine Rootsisis sai kunagi alguse tänu Eesti paadipõgenikele. Ajakiri Motor Boats nimetas Paragon 31 Aasta Mootorpaadiks 2010 tuues põhjenduseks, et "paat on nii turvaline ja praktiline, et seda võib soovitada oma vanaemale, samas üllatavalt mugav ning kaunitult disainitud".

www.paragonyachts.se

Tallinna Jahtklubi väikelaevajuhi koolitus algab taas jaanuaris.



Registreerimine ja lisainfo: tjk@tjk.ee • www.tjk.ee

STIILNE PUHKUS

Kuhu lähed sügisel purjetama sina?

Jahirent

Kreekas, Itaalias, Horvaatias, Türgis, Maltal, Prantsusmaal, Kariibimere saartel, Tais. **UUS!**

Eripakkumised enne 15.10



Suusareisid

Alpidesse, Andorrasse, Bulgaariasse, **UUS!** Skandinaaviasse.

Soodustused enne 15.10.



www.stiilnepuhkus.ee

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



Genoa 50. rahvusvaheline paadinäitus

2.-10.oktoober 2010 • Genoa, Itaalia
www.genoaboatshow.com

USA 41. purjepaadinäitus

7.-11.oktoober 2010 • Annapolis, USA
www.usboat.com

Kaplinna rahvusvaheline paadinäitus

8.-10.oktoober 2010 • Kaplinn, LAV
www.boatshow.co.za

USA 39. mootorpaatide näitus

14.-17.oktoober 2010 • Annapolis, USA
www.usboat.com

Ateena 32. rahvusvaheline paadinäitus

16.-24.oktoober 2010 • Ateena, Kreeka
www.athensboatshow.gr

Türgi 29. rahvusvaheline paadinäitus

20.-25.oktoober 2010 • Istanbul, Türgi
www.boatshow.com.tr

Fort Lauderdale 51. rahvusvaheline paadinäitus

28.oktoober-1.november 2010
 Fort Lauderdale, USA
www.showmanagement.com

Hanseboot 51. rahvusvaheline paadinäitus

30.oktoober-7.november 2010
 Hamburg, Saksamaa
www.hanseboot.de

Barcelona 49. rahvusvaheline paadinäitus

6.-14.november 2010 • Barcelona, Hispaania
www.salonnautico.com

Skandinaavia 13. paadinäitus

10.-14.november 2010 • Stockholm, Rootsi
www.scandinavianboatshow.se

23. Merendusvarustuse mess METS

(superjahtide paviljoniga)
 16.-18.november 2010 • Amsterdam, Holland
www.metstrade.com

AÜ 3. rahvusvaheline paadinäitus

23.-27.november 2010
 Abu Dhabi, Araabia Ühendemiraadid
www.emiratesboatshow.com

Pariisi 50. rahvusvaheline paadinäitus

4.-12.detsember 2010 • Pariis, Prantsusmaa
www.salonnautiqueparis.com

Saudi rahvusvaheline paadinäitus

8.-11.detsember 2010 • Jeddah, Saudi Araabia
www.saudiboat.com

Goa 7. rahvusvaheline paadinäitus

10.-12.detsember 2010 • Goa, India
www.goaboatshow.biz

World Yacht Racing Forum

14.-15.detsember 2010 • Estoril, Portugal
www.worldyachtracingforum.com

Phuketi rahvusvaheline paadinäitus

6.-9.jaanuar 2011 • Phuket, Taimaa
www.phuketboatshow.com

Londoni rahvusvaheline paadinäitus

7.-16.jaanuar 2011 • London, Suurbritannia
www.londonboatshow.com

Seattle paadinäitus

21.-29.jaanuar 2011 • Seattle, USA
www.seattleboatshow.com

Düsseldorfi paadinäitus

22.-30.jaanuar 2011 • Düsseldorf, Saksamaa
www.boot.de

Lissaboni paadinäitus

2.-6.veebruar 2011 • Lissabon, Portugal
www.nauticampo.fil.pt

Göteborgi paadinäitus

4.-13.veebruar 2011 • Göteborg, Rootsi
www.batmassan.se

Melbourni 50. rahvusvaheline paadinäitus

4.-6.veebruar 2011 • Melbourne, Austraalia
www.biavic.com.au/melbourneboatshow

Helsingi rahvusvaheline paadinäitus

11.-20.veebruar 2011 • Helsingi, Soome
www.venemessut.fi

Hollandi paadinäitus

11.-16.veebruar 2011 • Leeuwarden, Holland
www.boot-holland.nl

Belgia paadinäitus

12.-20.veebruar 2011 • Gent, Belgia
www.belgianboatshow.be

Seatec paadinäitus

16.-18.veebruar 2011 • Carrara, Itaalia
www.sea-tec.it

Miami rahvusvaheline paadinäitus

17.-21.veebruar 2010 • Miami, USA
www.miamiboatshow.com

Zagrebi 20. paadinäitus

23.-27.veebruar 2011 • Zagreb, Horvaatia
www.zv.hr/nautika

Fredericia paadinäitus

25.-27.veebruar ja 3.-6.märts 2011
 Fredericia, Taani
www.boatshow.dk

Dubai 19. rahvusvaheline paadinäitus

1.-5.märts 2011 • Dubai, Araabia Emiraadid
www.boatshowdubai.com

Amsterdami paadinäitus (HISWA)

1.-6.märts 2011 • Amsterdam, Holland
www.hiswarai.nl

Budapesti paadinäitus

3.-6.märts 2011 • Budapest, Ungari
www.boatshow.hu

Varssavi paadinäitus

3.-6.märts 2011 • Varssavi, Poola
www.wiatrywoda.pl

Jaapani paadinäitus

3.-6.märts 2011 • Yokohama, Jaapan
www.marine-jbia.or.jp

Stockholmi paadinäitus Allt för Sjön

5.-13.märts 2011 • Stockholm, Rootsi
www.alltforsjon.com

Madridi paadinäitus

9.-13.märts 2011 • Madrid, Hispaania
www.salonnauticodemadrid.es

Norra paadinäitus Sjøen for alle

18.-27.märts 2011 • Oslo, Norra
www.norboat.no



VIP reisibuss

Kui privaatne luksus on tähtsam kui väline hiilgus. Väljast diskreetne vaoshoitud disainiga klassikaline Ford Transit, salongis luksusjahilik interjäär ja komfort nõudlikule maitsele.



AS Info-Auto Pärnu esindus
 Tallinna mnt.89a Pärnu

Telefon 447 2758
 GSM 516 7084

rebuilding@infoauto.ee
<http://rebuilding.infoauto.ee>



GOODYEAR UltraGrip Ice+

Parim lamellrehv põhjamaistes talvistes tingimustes*



Teekontakti optimeerimiseks välja töötatud ActiveGripi tehnoloogial põhinev naastudeta rehv on suurepärase omadustega isegi äärmuslikes talveoludes. Sellel pole teiste juhtivate talverehvidega võrreldes mitte üksnes 8%** paremad sõiduomadused, vaid naastudeta disaini tõttu on sellega ka vaiksem ja mugavam sõita. Hoolitse teie eest, uuendades tehnoloogiaid, et võiksite keskenduda sõitmisele. www.goodyear.ee



* Testides osales 3 konkureerivat tiptasemel rehvitootjat. Lumel ja jääl toimunud testi korraldas 2010. aasta jaanuaris Test World. Kasutatud rehvimõõt: 205/55R16 94T; auto: Ford Focus 2.0-liitrise bensiinimootoriga, Ivalos, Soomes, raporti nr: TW20100032; kuival ja märjal teel testitud jaanuar 2010, Test World, rehvimõõt: 205/55R16 94T; auto: VW Golf 6 V2.0 TDI, Mirevalis, Prantsusmaal, raporti nr: TW20100032 ** Võrreldes 3 konkureeriva tiptasemel rehvitootja talverehvide keskmise tulemusega. Lumel ja jääl toimunud katse korraldas 2010. aasta jaanuaris Test World, rehvimõõt: 205/55R16 94T; auto: Ford Focus 2.0-liitrise bensiinimootoriga, Ivalos, Soomes, raporti nr: TW20100032; kuival ja märjal teel testitud jaanuar 2010, Test World, rehvimõõt: 205/55R16 94T; auto: VW Golf 6 V2.0 TDI, Mirevalis, Prantsusmaal, raporti nr: TW20100032

NELJA TUHANE MILISE MEREREISI PÄEVIK MEIE INTERNETILEHEL

www.ajakirinavigaator.ee

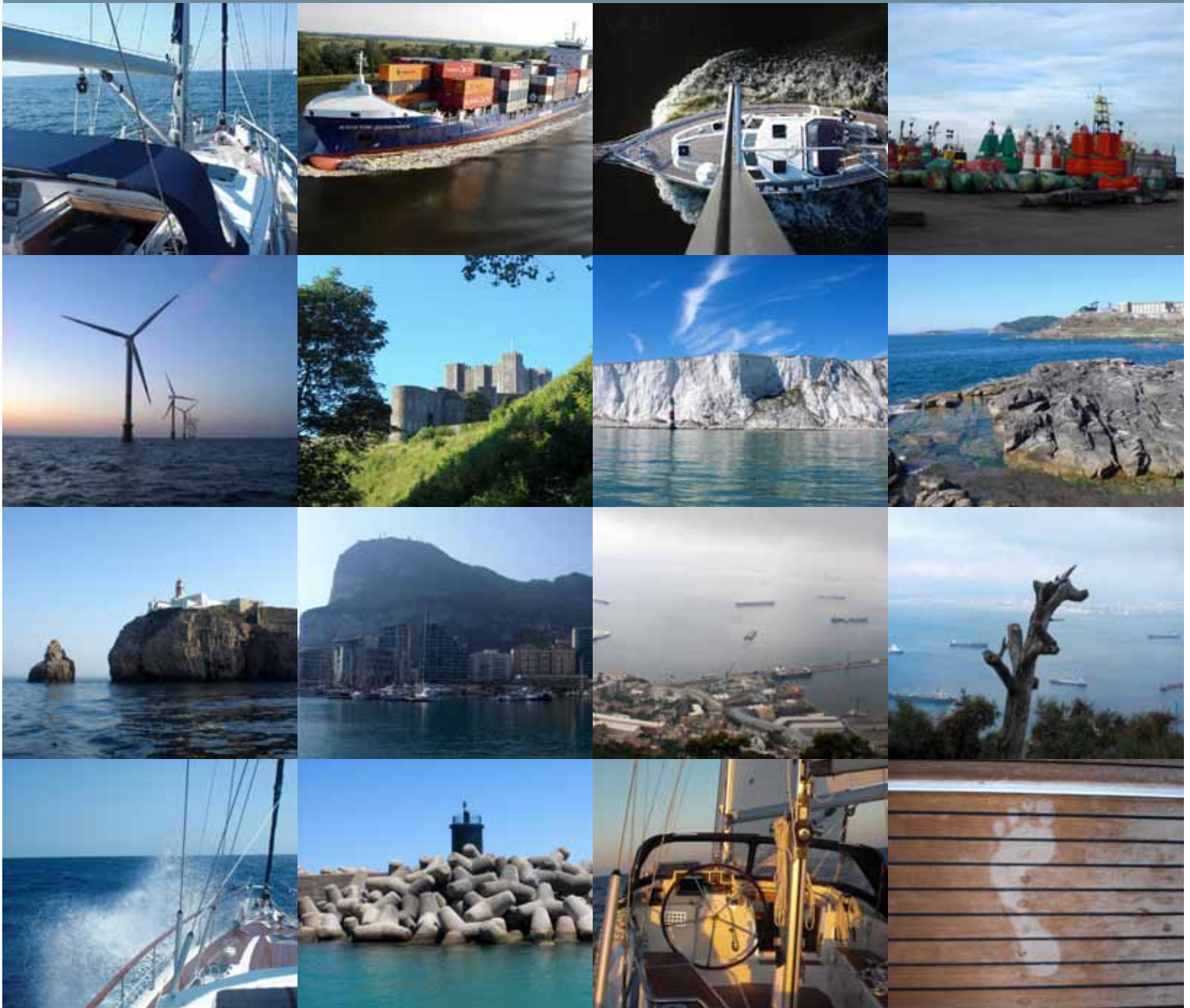
Navigaatori toimetusse laekus huvitav reisikiri, mis oma mahukuse tõttu polnud võimalik ajakirja mahutada. Raatsimata seda lühendada otsustasime avaldada reisijutu oma internetiküljel www.ajakirinavigaator.ee

Algaja purjetaja, kuid sorava jutuga kirjamehe sulest pärit lugu räägib sellest, kuidas viis uhiuut 52-jalalist "Nauticat" purjekat meritsi Soome laevatehasest Horvaatiasse Cresi saarele toimetati ja mida seejuures kogeti.

4037 meremiili ehk ligi 7500 kilomeetri pikkuse teekonna sisse jääb hulgaliselt seiklusi, palju õpetlikku ja huvitavat: kuidas merehaigusest üle saadi, kuidas Beauforti skaala üheksanda tugevusega märgitud tormituule küüsisid sadamasse põgeneti, Etna vulkaanilt alla veerev öine 25 sõlmeline tuul, kiikumine peamasti otsas ning mõisimine, et Eesti väikelaevajuhikursustel on tõesti mõtet tähelepanelikult õppida, kokkupõrkamine teiste veesõidukitega ning madalikule sõidu oht polegi nii ebareaalne kui arvata võib, spinnakeriga purjetamine on aga ülimalt vahva!

Turu linnast tänavu juunikuus alanud mereteekond kestis viis nädalat ja viis läbi Kieli kanali, Hollandi, Suurbritannia, Hispaania, Gibraltar, Tuneesia, Kreeka, Horvaatiasse.

Lugege ise aadressil www.ajakirinavigaator.ee



Neile, kes hindavad tõelist võimsust

PRINCESS

42



Võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid

FLYBRIDGE MOOTORJAHID: 42 50 54 58 62 72MY 78MY 85MY 95MY 32M 40M

V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V52 V56 V58 V62 V72 V78 V85-S

BALTI MEREKAATRID · www.paadid.ee

Pärnu mnt 232, Tallinn
Tel 671 0075 bmk@paadid.ee

www.princessyachts.com


PRINCESS

POWER · PRECISION · PASSION



Auto keskmine kombineeritud kütusekulu 7,4-9,1l/100km. CO2 heitmed 193-239 g/km.

Saksa Auto
Tallinn, Mustamäe tee 6
tel 622 2222

Saksa Auto Kaks
Tallinn, Peterburi tee 2D
tel 680 8100

Aasta Auto Pluss
Tartu, Aardla 101
tel 680 3640



Maailma ääreni. Ja sealt edasi. Touareg.

Uuenenud Volkswagen Touareg'iga võid sõita muretult maailma ääreni välja. Kui Sa ise sinna teed ei leia, juhatab Sind kohale raadio-navisüsteem "RNS 850".

Ühes võid kindel olla - eelkäijast 200kg kergem, uue keskkonnasõbraliku hübriidajamiga Touareg garanteerib Sulle unikaalse sõidumõnu igal teel.





MIDA MEREMEES LOEB?

Navigaator palus kolmel merega seotud tuntud inimesel rääkida mereraamatust, mis neid mingil moel on köitnud ja mida nad ka Navigaatori lugejale soovitaksid.

Lembit Uustulnd "Merejutud" Varrak 2009



Olen viimased kaheksa aastat sõitnud merd koos elukutseliste meremeestega, enamalt jaolt kala-laeva kaptenitega – traalimeestega. Õhtused istumised messiruumis peale reisijate maalesaatmist on olnud lõputult eriskummaliste ja naeruga lõualuid paigast väänavate lugude aeg.

Ma olen varasemalt alati mõelnud, et kustkohast küll merenovelle kirjutavad kirjanikud oma ainest võtavad. Mõned on käinud merel, teised on ilmselt

võtnud nõuks meremeestega koos kõrtsus istuda. Samal ajal tuleb tähele panna, et meremehed on üldjoontes tõsised inimesed ja kõrtsilaiutamised pole pooltki need lood, mida räägitakse ainult omade keskel. Sest need on tõsilood. Ja tõsilood on nii uskumatud, et neid maarottidele üldse ei räägitagi. Need ei saa niikuinii midagi aru ja arvavad, et luiskelood puha.

Kui ma võtsin kätte kapten Lembit Uustulndi "Merejutud" ja olles lugenud esimesed kaks ja pool lehekülge, siis tundus, nagu istuksin jällegi kaljase Iris messiruumis, stjuuard tõstab ette rammusat lõhe-koosuppi ja viimasena laskub tamburist alla mehhaanik Arvo. Arvol on terane kuulmine, ta kuuleb juba üles dekki ära poolelioleva loo Maroko sadamas lossimisest ja lisab loole oma värvikaid nüansse, kuidas marokolasest paljasjalgne murjani-sadama-poisis hõõritas ja tantsis tekil tanki messingist korgi peal, mille mehhaanik oli eelnevalt nii kõvasti kinni keeranud kui vähegi kannatas. Ja ennäe imet, mõne aja pärast oli murjan kadunud ja kütusetanki messingist kork koos temaga, mille ta oli ometigi suutnud oma paljaste varvastega lahti keerata.

Tõsijutt, kapten Uustulndi raamatus on kõik just täpselt niisugused juhtumised, nagu need merel tegelikult juhtuvad.

Nõjatud teinekord vastu ahtripupi reelingut, vaatad varahommikust roosatavat päikesetõusu ja voogavaid laineid ja imestad enda ette, kuidas ometigi see hall tinane põhjamaa meri tundub nii usaldav, et võtaks ja kõniks nagu Jeesuke lainete pääl. Laevakass Lonni nurrub vastu säärt ja hommikuse pudruni jääb veel kolm tundi aega, seni aga võib juhtuda igasuguseid eriskummalisi ettevõtmisi, millest laeva pootsman ei jaks ka kolme aasta jooksul kõiki lugusid lõpuni ära rääkida, kuidas kõik ikka tegelikult oli.

Täpselt nii olid ka asjalood "Merejuttudes" ja ärgu keegi arvaku, et seal terakesti luiskamist ette tuleb.

Herkki Haldre
Purjejahi Kajsamoor kapten



"Русские мореплаватели" Ivan Kruzenshtern "Первое российское плавание вокруг света"

Ostsin äsjasel Moskvast käigul kaks raamatut – Arbati raamatumaja antikvariaadist monograafia "Русские мореплаватели" ehk "Vene meresõitjad" (1953) ja kuulsa ilmaränduri Nikolai Rorechi muuseumist Ivan Kruzenshterni "Первое российское плавание вокруг

света" ehk "Venelaste esimene ümbermaailmareis" (2010). Mõlemad raamatud ostsin tegelikult laevadel Nadežda ja Neva Vene lipu esmakordselt (1803-06) ümber maailma viinud Adam Johan von Krusensterni pärast. Mõlemad raamatud on väga tähelepanuväärsed (ja hämmastavalt kallid).

Oma reisikirjad ilmutas Krusenstern aastail 1809-12 nii saksa kui vene keeles. Vene akadeemiline merendusajalugu, nimetatud monograafia kaasa arvatud, on Krusensterni hinnanud kui üht olulisimat teerajajat.

Vene keeles on "1803, 1804, 1805 ja 1806 aastatel laevadega Nadežda ja Neva toimunud ümbermaailmareis" nüüd ilmunud neljal korral. 1950. aastal avaldati nad kaasajastatud ortograafiaga ja olulisel määral lühendatult, 2007 tehti tollest väljaandest korduustrükk ning nüüd siis on reisikiri taas venekeelse lugeja ees (tiraaž 4100), väga rikkalikult ning osaliselt ka värvipiltidega illustreeritud. Miinusena olgu siiski märgitud, et puuduvad asjalikud kommentaarid ja selgitav järeldõna.

Mõne aasta eest, kui tähistati 200 aasta möödumist Krusensterni-Lisjanski reisist läbis vene ajalooteaduse marurahvuslikku tiiba tugev värin – avastati, et Krusenstern pole ikkagi päris venelane. Siis püüti eduka mereretke suuremat au sokutada Juri Lisjanskile, kes oli Krusensterni poolt kaasa seilama kutsutud ja oli reisi vältel Neva kapten. Kuigi Krusenstern ise rõhub, et reisil osalesid peale üksikute erandite vaid vene meremehed ja teadlased, oli kolmandik Nadežda meeskonnast baltisakslased, teiste hulgas tänastele eestlastelegi hästi tuntud Otto von Kotzebue ja Fabian Gottlieb von Bellingshausen. Seda kurvem on, et Krusensterni reisikirja pole siiani eesti keeles välja antud. On ikka häbi küll – ka eestlaste merendusteadvust oluliselt mõjutanud mehe elutööd pole meie keeles olemaski. Õnneks on olemas kindel plaan see häbi maha pesta.

Tiit Pruuli
ümbermaailmapurjeka Lennuk madrus 1999-2001



Tule ja õpi väikelaevajuhiks!

põhjalik koolitus
praktiline meresõiduõpe
rahvusvaheline juhitunnistus

Järgmine koolitus juba sel sügisel!

Põhjalike teadmistega turvaliselt merele!

Groovrider OÜ Tel 504 3130, 5648 3199, info@paadiluba.ee, www.paadiluba.ee



Laurence Bergreen
"Üle maailma serva" Tänapäev

Praegu on raamatupoodides saada võrreldamatult rohkem häid raamatuid kui sel ajal, mil mina veel noor olin. Kas jõuan need läbi lugeda, ei tea, sest kirjutatakse rohkem kui lugeda jõuab. Aeg-ajalt jääb ikka näppu ja silma mõni huvitav raamat

ning üks nendest on "Üle maailma serva". Raamat jutustab portugallasest nimega Magalhães, kes käis nii Atlandi kui Vaiksel ookeanil ning ületas esimesena ookeani, läbides kõiki meridiaane.

"Üle maailma serva" ei ole jutustus imemeestest, vaid ekspeditsioonil osalenu päevik, kirjutatud inimese poolt, kes kõike seda pealt nägi. Ja mulle tundub, et ta kirjeldas seda väga objektiivselt, olles kriitiline kõigi suhtes.

Minule kui meremehele oli eriti huvitav ja põnev lugeda, kuidas toona suutsid meremehed absoluutselt võimatutes ilmastiku- ja navigatsioonitingimustes ellu jääda ning viia laevad läbi kitsustest, hoovustest ja tormidest.

Raamatus oli nii inimlikku kui puhtprofessionaalset lähenemist. Soovitan seda lugeda nii meremeestel kui mittemeremeestel. Ja loomulikult ajaloo huvilistel.

Tarmo Kõuts
Meremees, viitseedmiral



RAHVUSVAHELISED väikelaevajuhtide ja jetijuhtide kursused ÜLE KOGU EESTI

Vali sobiv aeg ja koht meie kursuste hulgast ning omanda meresõiduks vajalikud teadmised-oskused meie kogenud lektorite juhendamisel.

Selle sügise kursused Tallinnas, Tartus, Viljandis ja Mustvees.

Küsi täpsemalt
tel: 608 0411
mobiil: 5151 120
e-post: info@meresoitja.ee

Vaata lisaks: www.meresoitja.ee

meresoitja

EMA ootab teid kursustele!

Korraldame kursuseid väikelaevajuhtidele

Kursuse maksumus **6700 EEK**

Järgmise kursuse algus **1. november 2010**

Jõulusoodustus -20% ja koolitus sisaldab esmakordselt raadioside sertifikaati

REGISTREERUMINE:

tel. 613 5588 • e-post emko1@online.ee • www.emra.ee



EESTI MEREAKADEEMIA
ESTONIAN MARITIME ACADEMY

QUO VADIS? VOLVO PENTA?

Navigaator küsitles juhtiva paadimootorite tootja Volvo Penta Euroopa haru juhti **Stefan Carssonit**, kes rääkis, et keskkonnasäästlik ja ökonoomne IPS süsteem on osutunud ülimenukaks ning samaväärseid uuendusi on Volvo Pentalt loota ka tulevikus.



TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD VOLVO PENTA, NIMBUS

■ Hr Carsson, rääkige palun oma karjäärist Volvo Pentas. Kuidas sattusite Rootsi paadimootoritööstusesse?

Olen töötanud Volvo Grupi erinevates osakondades juba üsna pikka aega. Nii administratsioonis, Volvo Parts varuosades kui Volvo Trucks veoautode poole peal. Enamuse sellest ajast siiski paadimootoritootjas Volvo Penta, kus olen olnud viimased kuus aastat Euroopa haru president.

■ Kas paadisõit on Rootsis populaarne?

Rootsi rannajoon on väga pikk ning rootslased oma rohkem kui miljoni paadiga tõsine mererahvas. Paatide arv elaniku kohta on Rootsis üks kõrgemaid maailmas.

Veesõit on rootslaste seas kindlasti üheks populaarsemaks vaba aja veetmise võimaluseks, millest annavad tunnistust igal hooajal üha enam ja enam ülerahvastatud jahisadamad.

■ Kas Teile endale meeldib paadiga sõita?

Jah, väga. Mulle meeldivad päevased sõidud ning muidugi homaaride püük sügisel.

■ Milline paat Teil endal on?

Mul on Nimbus 250R, mis on varustatud Volvo Penta D4-300 mootoriga.

■ Mainekate Storebro kaatrite tootmine algas Rootsis tänu Eesti paadipõgenikele. Kas Eesti toibub 50-aastasest Nõukogude okupatsioonist, mil paadid olid keelatud?

Näeme Eestis, mida me peame Volvo Penta jaoks peaaegu et koduturuks, kindlat kasvu-potentsiaali. See ei kehti mitte ainult lõbusõidulaevanduse, vaid ka muu laevanduse kohta. Hiljuti sõlmisime lepingu Rootsi rannavalvega nende uut tüüpi merepäästealuse IPS süsteemiga varustamiseks. Seda laeva ehitatakse Eesti laevatehases Baltic Workboats.

■ Milliseid põnevaid kohti soovitate Navigaatori lugejatel oma paadiga külastada?

Rootsi saarestik pakub tänu huvitavale maastikule veesõitjatele ainulaadseid elamusi. Mina isiklikult veedan suurema osa oma ajast Rootsi läänerannikul, kuid idaranniku saarestik on sama kaunis.

■ Paate võib varustada erinevate tootjate mootoritega. Miks peaksid paadiostjad ja -tootjad valima Volvo Penta?

Nad peaksid valima Volvo Penta, kui keskkonnasäästliku, kvaliteetse, jõulise ja töökindla mootori, mis avab ukse maailma parimale teenindusele ja edasimüüjate võrgustikule.

■ Volvo Penta tähistas kolm aastat tagasi oma 100-aastast juubelit, millised on olnud läbi aegade need Volvo Penta poolt välja töötatud innovaatilised tooted ja tehnilised lahendused, mis on kujundanud paaditööstuse nägu?

Kõige olulisemad Volvo Penta uuendused on Aquamatic veojalg, vastupidi pöörlevad sõukruvid "Duoprop" ja muidugi meie Inboard Performance System (IPS).

■ Kirjeldage revolutsioonilist IPS tehnoloogiat?

See on lihtne ja geniaalne. Hetkest, mil sõukruvi asetseb veojalast eespool saab ta töötada täiesti pööristevabas vees, mis võimaldab IPS'il pakkuda enneolematut kasutegurit võrreldes tavaliste ülekannetega.



Nimbus 250R

Stefan Carlssoni unistuste paat Spencer 74



Eelistab Rootsimaist: Volvo Penta Euroopa haru juht sõidab ise Nimbus 250R-iga, mis on varustatud Volvo Penta D4-300 mootoriga.

Volvo Penta IPS mootor



■ Millist kasu saavad IPS-ist paadiehitajad ja -kasutajad?

Paadikasutajate jaoks väheneb oluliselt kütusekulu - 30% ja mõnedel juhtudel kuni 50%. Samal ajal paraneb töökindlus, mugavus ja tekib rohkem ruumi pardal. Sildumine muutub tänu juhtkangile (joystick'ile) palju lihtsamaks. Paadiehitajate eeliseks on näiteks drastiliselt vähenenud paigaldamise aeg. Siin on tõesti kõigi osapoolte jaoks kasud sees.

■ Milline on olnud klientide vastuvõtt IPS-ile?

Muljetavaldav. Oleme seda juba esimese viie aasta jooksul müünud rohkem kui 10 000 ühikut.

■ Mida uus DPS (Dynamic Positioning System) tehnoloogia endast kujutab?

See on GPS-il põhinev funktsioon, mis võimaldab lukustada oma paadi asukoha merel.

■ Volvo on rõhutanud, et kõige olulisemaks omaduseks tema toodete juures on ja jääb turvalisus. Milles seisneb paadi-mootorite turvalisus?

Meresõidus tähendab turvalisus töökind-

lust - see aga on üks Volvo Penta mootorite põhiomadusi.

■ Milline on Volvo Penta tulevikunägemus? Milliste uute toodetega üllatate paadimaailma lähitulevikus?

Maaailmas kasvab keskkonnateadlikkus ning see sobib suurepäraselt Volvo Pentale, sest me oleme keskkonnasäästlikuse poolest mootoritootjate seas esirinnas. Oma uue IPS süsteemiga saame heitgaaside koguseid märkimisväärselt vähendada ja see on kasuks nii keskkonnale kui ökonoomsusele.

Revolutsioon, mis toimub elektroonikas, annab meile võimaluse arendada uusi tooteid, mis lisab paadielule uusi mõõtmeid. Vaadake näiteks meie D3/D4/D6 mootoreid. Vana diiselmootorite suits ja lõhn on läinud. Heitkogused ja müratase on palju madalamad. Ja jõudlus on fantastiline! Midagi sellist poleks olnud võimalik ilma elektroonika ja kaasaegse tehnoloogiata.

Joystick juhtkang ja Dynamic Positioning System on teised head näited toodetest, mis

on võimalikud ainult tänu elektroonikale ja te näete palju sellist ka tulevikus.

■ Aga mis siis, kui elektroonika alt veab?

Me näeme kõvasti vaeva, et vähendada rikete tekkimise võimalusi miinimumini. Iga klient saab meid nendes jõupingutustes aidata järgides meie teenindus- ja hooldusjuhiseid. Kui vaatamata sellele peaks mootoris rike tekkima on loomulikult vaja professionaalset abi, mida me saame pakkuda läbi meie ülemaailmse edasimüüjate võrgu.

■ Milline on Teie unistuste paat?

Unistuste paati on raske valida kui sind ümbritseb nii palju häid paate. Minu ja Volvo Penta jaoks on võimalus varustada üha suuremaid laevu veelgi suurema võimsusega IPS-idega tõeliselt põnev ja me näeme mõningaid suurepäraseid võimalusi mitmetes erinevates valdkondades. Üheks heaks näiteks on edusammud, mida oleme praegu tegemas Ameerikas sportkalastuseks mõeldud paatide turul. Uus Spencer 74, kolme IPS 1200-ga. See on fantastiline paat! 🚤

TUULETROLL KAJSAMOOR LÄÄNEMERE LAINETES

1939.aastal Haugesundis, Norras ehitatud ajaloolise kuunari Kajsamoor (norra k. Tuuletroll – toim.) reeder ja kapten Herkki Haldre räägib suvistest sõitudest oma uue laevaga. See käesoleva aasta maikuus Eestisse jõudnud ehe puulaev oli sõja ajal Inglise mereväe käsutuses, peale sõda vedas kaupa Lofootidele põhja-Norras ning 1990. aastatel tegi turistidele lõbusõite Hispaanias. Viimased 10 aastat enne uue omaniku kätte jõudmist on laev olnud Lübecki muuseumsadama eksponaat ning õppepurjekas.





TEKST **HERKKI HALDRE** FOTOD **HERKKI HALDRE,**
TANEL LAAN, URMAS TUBERG, ERAKOGU

Ma olen suurtel merefestivalidel korduvalt käinud, kuid mitte kunagi varem osalejana, oma laevaga. Tallinnas toimub tõsine laevaliikluse korraldamine juba siis, kui teine laev on pea-aegu vaevalt silmapiirilt näha — Rostockis ja Kielis saalisid sajad (!) suured, suuremad, väikesed ja pisikesed alused selliselt, et vendrid oleks tulnud kogu aeg väljas hoida.

Tõsi, Rostocki festivalil oli ka kaks kokkupõrget, meiegi pääsesime napilt, kui üks rootsi kolmemastiline (ja meist ligikaudu 100 tonni suurem) alus meile kitsas Warnowi faarvaatris ootamatult ette keeras. Järgmine hetk nägime, kuidas kolme laeva jagu meist eespool ajas üks hollandlane järsku külje ette – selgus, et mingid hullud svertpaadimehed olid talle pukspriidi alla kinni sõitnud ja läksid keset tiheda liiklusega laevateed ümber. See on tõsine navigeerimistrenn ja merekoolis õpetatav ohutu lahknemise jutt sobib selles tingimustes ainult klassiruumi. Aga pole viga, meie reisid läksid õnnelikult ja ohutult korda, ning 150-tonnine Kajsamoor on selle suve mereretkedelt õnnelikult tagasi Tallinna jõudnud, olles ahtri taha jätnud üle 3000 meremiili soolast vett. Igal reisil oli kaasas kirev ja lõbus seltskond purjetamishuvilisi.

KEVADISTEST TEGEMISTEST

Alustasin tänavu õige varakult – aprilli alguses võtsime ette esimese merereisi Taanist, Svendborgist Tallinna. Ilmad olid kaunis külmad, lahtise sillaga sõites saad aru, kui paikapidav on ütetus: pole olemas halba ilma, saab olla ainult ebasobiv rõivastus.

Selle varakevadise reisi ajal kogesin ka “vene karu” hirmu — sõitsime Gotlandis lääne poolt NO kursiga laevateest westis, öö oli selge, nähtavus hea, radar näitas meist 8 miili kaugusel laevateel sõitvaid kaubalaevu ilusasti, kuid samas paistsid tüürpoordis kursil mingid tuled. Radaekraanil pole selle koha peal midagi. Hommikuha hetuses

ENNE LÕPEB PÕRGUS TULI KUI PUULAEVAS TÖÖ!

hakkas silm pikksilmas nägema suurt platvormi ja selle ümber 5 sõjaka väljanägemisega laeva. Radar hakkas sellest kogumist ebaselget kujutist andma alles 2-miilise distantsi pealt. See on väga ebaharilik kogemus ja kuulu järgi pidid venelased umbes sinna kanti rajama Nordstreami pumbajaama. Eba-meeldiv mõelda, kui satud sellise seltskonna peale tihedas udus või rajuse tormiga. Ja kui sõbraliku gaasijuhtme rajamisel kasutatakse *stealth*-tehnoloogiat (radaritele, sonaritele jm. jälgimisseadmetele nähtamatuks muutev tehnoloogia – toim.), siis tekib küsimus, kui “sõbralik” see üritus siis õigupoolest on?

Igal juhul meie purjetasime jõudsalt edasi ja esimese peatuse olime sunnitud tegema Hiiu maal, Lehtmal. Kütusetankid olid tühjad, laines võttis masin õhku sisse ja tanki põhjast ka sodi. Lehtmal tankisime, puhastasime filtreid ja GO-bussi tublid Kärda mehhaanikud olid meile abiks. Susanne, saksa bioloog ja endine hülgeuurija oli hullult vaimustuses Lehtma sadama akvaatooriumis uudishimulikult ringiujuvatest ja puristavatest hüljestest. Lääne-Euroopas on see miljoni-euro vaatepilt. Selle varakevadise reisi vaimsust hoidsid aga üleval Tartu lodjaseltsilised, kellel karm merekogemus küll saamata jäi, kuid ega meri ei peagi alati karm olema. Merelummus on need hetked merega kahekesi, kui kallas kaugel ja sa tunned, kuidas sinu alus lõikab usaldavalt põhjala halli tinase mere voogusid.


KIELER WOCH

Juuni alguses andsime Tallinna Kalasadamast otsad pikale reisile, kokku 6 nädalat. Esimesele etapile Tallinnast Suursadamasse, Hiiu maale oli meile kogunenud 30 reisijat, 8 jalgratast ja 2 mootorratast. Eelmise päeva ummik oli aga veel nii ränk, tuult ka paras jagu — ja muidugi otse silmaauku, et laines

Vanalaevade protest musta lipu all

Musta lipu kampaania on Eestis tundmatu laevanduslik mõiste, kuid Lääne-Euroopas on see täna liigagi aktuaalne. Kõik algas sellest, et Taanis läks 6 aastat tagasi põhja ajalooline purjelaev ja viis endaga kaasa neli inimest, nende hulgas kapteni tütar.

Taani veeteede ametis oli ametisse astunud just uus juhtkond. Leiti, et nende vanade laevade tehnilist seisukorda tuleb hakata rangemalt kontrollima, eriti mis puudutab reisijatevedu. Selle peale hakkasid Taani reederid nurisema, et miks nende elu tehakse nii raskeks, kuid naaberriikide Saksa, Hollandi ja Rootsi laevad käivad Taani sadamates, võtavad peale reisijaid ja nõuded on palju leebemad. Selle peale teatas Taani veeteede amet, et uued nõuded kehtivad Taani sadamates ka teistele laevadele.

Häda on nimelt selles, et vanad laevad ei saa olemuslikult vastata kaasaegsetele reisijateveo nõuetele — alustades sellest, et laev (puulaev) peab esitama õienduse selle kohta, et on ehitatud tulekindlatest materjalidest (sic!). Taani ametnike sellise otsuse peale korraldas Brüsseli juures asuv Euroopa Merekuultuuripärandi organisatsioon (EMH) Taani sadamate vastu 19. septembril 2009 boikoti – boikotis osales üle 400 musta lippu kandva laeva, kes blokeerisid Taani sadamaid mere poolt ja maa poolt blokeerisid sadamaid laevnikele sõbralikud rekkamehed. Sellele omakorda vastuseks keelustas Taani valitsus Saksa, Hollandi ja Rootsi ajaloolistele laevadele maksuvaba kütuse müügi. Ootan järgmist raundi põnevusega ja senikaua sätin ka meie laevale tulevaks aastaks musta lipu valmis. [Muide, seda musta lippu kantakse püksipriidi all.] 

Herkki Haldre



masinaga töötades tõstis meie 3-meetrise süvisega alusel aeg-ajalt vindi veest välja. Paldiskis pidime tegema hädatapupeatuse, et mõned näost eriti rohelised reisiseltsilised kaldale paigutada. Enamik seltskonda jätkas siiski tublisti teekonda ja Suursadamasse jõudes oli lusti ja nalja nabani. Üks Paldiskis deserteerunud tsiklimees tuli meile Suursadamasse vastu otsi võtma, arvas, et iga mees peaks ikka oma liistude juurde jääma ja tsiklimees ei peaks mitte merele kippuma. Aga loodan, et Siim ei ole eluks ajaks merest eemale peletatud ja järgmine kord (ehk vähe rahulikuma ilmaga) kannatab jälle proovida.

Muhumaal Kuivastus oli tähtis üritus – Kajsamoor tegi purjesõitu Muhu Uisuseltsi tegemiste kaasaaitajatele. Heategeva üritusega kogutud raha läks Uisuseltsi toetuseks ja Kajsamoor jätkas teekonda, pardal ankur uisuõllega. See on nüüd juba peaaegu samaugune lugu, nagu need hirmkallid ja ülipeened härrasrahva napsid, mida veetakse laevadega mööda maailma meresid ringi, et nad ikka kaunistest vaadis küljelt-küljele keeratud saaksid ja seeläbi parema meki omandaksid. Meie uisuõllega läks aga sedasi, et me ei lasknud tal liiga kaua laagerduda ja seeläbi hirmakalliks muutuda, vaid tühjendasime ankrut sõidu aegas ikka mehe mõõtu mööda.

Kieler Woche on üks suuremaid Euroopa

merefestivale, mida väisavad igal aastal sadakond suurt ajaloolist purjelaeva. Lisaks kümme-kond aurulaeva, mis töötavad kivisõega. Meie laeva mehhaanik Arne käis ühe auru-laeva peal sütt viskamas ja proovimas, milline on endisaegse masinamehe tunne. Nüüdsest me kutsume teda donkermaniks (tanklaeva masinameeskonna liige, kes jälgib vedellasti pumpamist ja hooldab mahu-teid – toim.).

Selleks, et sellist suur merifestivali kirjeldada, sobib kõige paremini väljend: lind ei mahu ka mitte mastimetsa ja taglase vahelt läbi lendama. Pakkusin enne Kieli sõitu Tallinna linnavalitsusele, et Eesti laev võiks üritusel Tallinna linna huvides midagi korraldada, kuid hansalinn Tallinn osales ametlikult hansalinn Kieli megaüritusel vaid marginaalselt. Seda üllatavam oli avastada suur telk sinimustvalge lipu ja suure kirjaga “Tallinn” keset linnaväljakut. Saadaval Saku õlu, kõrva ja silma rõõmustasid Eesti muusikud ja kunstnikud. Selgus, et selline Eesti “saatkond” elab Kielis iga-aastaselt oma iseiseisvat elu — nii meiegi.

Tegime siis festivali lõpuõhtul tohutu ilutulestiku ajal laeval Eesti õhtu regilauludega, mida laeval viibivad reisipileti ostnud sakslased tohutult imeks panid, milline segane laulujoru õhtuprogrammi on lülitatud.



TEISED SUVISED SÕIDUD

Eesti vanalaevade kultuuridesant koos Tartu lodja, viikingilaev Turmi, kuunar Blue Sirise ja jahta Runbjarniga naabersadamatesse kulges põnevate ettevõtmiste kaudu.

Saime teiste dessantnikega kokku Ahvenamaal Degerby sadamas. Meie tubli vabatahtlik Aleksei otsustas minna “konni veest päästma” — ta ei saanud kuidagi aru, kuidas viikingilaeva seltskond saab niiviisi hakkama lageda taeva all, ei kajutit, kambust ega kaljunit laevas. Aleksei tegi ettepaneku vaasekesed meie laeva pardale võtta kuiva kätte, kuuma ja toitvat putru kõht täis sööta. Aga konnad lähivad pärast päästmist ikkagi vette tagasi. Berliinist pärit vabatahtlik võimlemisõpetaja Sebastian jällegi oli vaimustuses lodjaseltsiliste tuleteatrist, kuid leidis siiski, et selline hipilik eluviis on eemalt jälgimiseks vahva, kuid kui see seltskond meile pardale tuleb, siis see on liig mis liig. Sellele vastuseks korraldasime Ahvenamaa saarestikus spontaanse kaljase-lodja-viikigilaeva ujumispeatuse, mille käigus sooritati Kajsamoori praamseili raanokast 16 meetri kõrguselt vettehüppeid.

Augustikuise Rostocki-Karlskrona reisi ilmselt olulisemaks märksõnaks on asumine õigel ajal õiges kohas, kui arvestada Eestit külastanud tormi, mis kirikutorne ja katuseid rüüstasid.

Sellel reisil olid meil vabatahtlikeks

MERELUMMUS ON NEED HETKED MEREKAHEKESI, KUI KALLAS KAUGEL JA SA TUNNED, KUIDAS SINU ALUS LÕIKAB USALDAVALT PÕHJALA HALLI TINASE MERE VOOGUSID.

meeskonnaliikmeteks kaasas ümbermaailmapurjetaja Hillar, saksa firma heaks töötav esimest-korda-elus-merel Kaia, raadioinsener Aleksei, lodjasepp Heiki koos oma sepipajaga ja koolipoistest jungmanid Mihkel, Tanel, Andre ja Genert. Need viimased said meie tubli esimese tüürimehe Markuse käe all selgeks hulga mere-mehetarkusi ja reisi lõpus, kui tegime põike Laoküla merelaagri laste juurde, said jungmanid omaealisi õpetada juba nagu vanad merekarud.

Tuleva aasta sõitudest tuleb tähele panna Tallinn 2011 ja Turku 2011 igasuguseid põnevaid üritusi. Võtame heameelega pardale vabatahtlike meeskonnaliikmeid. Talv on ees ja tasub mees pidada ilusat ütelist – enne lõpeb põrgus tuli kui puulaevas töö! Seega – kes tahab tuleval aastal Kajsamoori purjetusretkedest osa võtta, pange tähele — üks päev purjetamist suvel võrdub kolme päeva tööga talvel. 📌





S-MAXimeeri oma elu.

Igaüks meist ihkab elult pisut enam, sellepärast on uus Ford S-MAX varustatud Ford EONetic tehnoloogiaga. 2,0-liitrine EcoBoost STCi mootor koos PowerShift jõuülekandega pakub kuni 20% paremat kütusekulu ja 20% rohkem võimsust, nii et oled alati grupist ees.

Uus **Ford**S-MAX

Feel the difference

www.ford.ee



Keskmine kütusekulu 5,7 – 8,2 l/100 km
CO₂-pääst 152 – 191 g/km

ULTIMA THULET OTSIMAS

Juunikuus ümbermaailmareisile asunud purjetaja Uku Randmaa otsustas liikuda põhja poole, et külastada eksootilisi paiku ning üksikuid ja omanäolisi saari, kuhu tavaline inimene reeglina ei satu. Ainsaks kaaslaseks 13-meetrine purjejaht Temptation III. Toome teieni katkendeid tema reispäevikust www.uku.eu



TEKST JA FOTOD UKU RANDMAA

03.07.2010

Shetlandi saartelt Fääri saartele

100% H₂O. Point of Fethaland ja Ramna Rocks jääd minust nüüd seljataha. Võimsad asjad, mida uhaavad tuhanded lained, mis paiskuvad kurjalt urisedes kümnete meetrite kõrgusele. Ja tulevad uued ja uued lained, pörkuvad ja purustavad kildhaaval seda, mida Jumal jõi kord oma armus või vihas. Minu ees on Põhja Atlandi ookean ja Norra meri. Foroyar (Fääri saared), Strömö, Torshshavan. Olen jätkuvalt lainete lummuses. Need on nii suured. Tõesti suured. Inglise ilmaennustuse kodulehelt vaatasin et neli-viis meetrit. Mast on 22 meetrit. 18 meetrit jääb nagu laineorus olles veel näha. Nüüd aga jahi ahtris istudes kaovad Shetlandi mäemassiivid lainete taha.

Skäärides paistis mõnes kohas nii palju kalu olevat, et kajakad ei viitsinud sukelduda, vaid võtsid ujudes enda ümber olevaid. Osad neist ei suutnud enam lennata, kuna olid ennast nii täis söönud. Nagu... inimesed.

Jaht teeb mõnusat kuuesõlmelist kiirust. Õige oleks suigatada, et öösel naksis olla, aga või see uni tuleb käskimise peale.

Tegin rehknuti, et kuna ma sõitsin täna saarte vahel, ümber saarestiku põhjatipu, läks mu teekond 14 miili pikemaks. Ei kahetse! See oli tore taganttuul ja ilus sõit. Usun, et ajalist kaotust ei olnud, kuna ümber lõunaotsa minnes

oleks olnud 20 miili vastutuult.

Südaööl läksin korra alla suigatama. Esimest korda selle reisi juures julgesin. Kedagi ei olnud ümberringi ja tekil oli nii külm. Ärkasin selle peale et jaht lendas. Seda kutsutakse glisseerimiseks, kui paat sõidab laine peal tuulest kiiremini. Nagu nõelalt olin püsti, kajutist väljas ja tagakätt juba kroodi soot järgi antud. Palju ei tohi, kuna niigi purjelatid on vastu staake! Järgmise sammuga olin roolis ja võtsin *stand by* maha.

Öösel oli tuul kõvasti tõusnud. Ja lained! Lained olid hiiglaslikud! Nagu Lõunaeeesti kuppelmaastik. Kohati ei julgenud neid vaadatagi, nii suured olid nad! Rehvisin kroodi. Jälle oli teise rehvi sõlm ise lahti tulnud. Mine või kursustele! Niisiis kolm. Hiljem selgus et kolmas rehvi oli vägagi õige. Ka foka kogusin poolessaati rulli peale ja jaht kihutas ikka seitsme sõlmega, suurtes lainetes teed tehes. Miilid vähenesid, aga aeglaselt. Mitte et hoovus vastu oleks, aga tahtsin juba kuskil olla... lihtsalt olla ja mitte võidelda.

Üritasin magada, aga lained käisid üle kokpiti ja ma sain mitu laksakat krae vahele. Riided läbinisti märjad. Tegin pesa uksepaku juurde söögilaua alla. Seal sain suruda ennast kinni, et kokpitist välja ei lendaks. Siiski tärkas minus kohusetunne auto- maadi ees ja ma vahetasin ta välja. Sõita roolis ja hoida pidevalt ühe käega ennast püsti, jalgadega kaasa mängides võtab päris läbi.

Paar tundi vahis, siis pool tundi vaba. Nii ma

seal võitlesin. Samas kiirus oli ju hea ja kõige tähtsam... õiges suunas. Kuni Fääri saarteni välja. Ilma joomata, ilma söömata. Millal süüa ja juua, kui pead hoidma ennast ja jahti vertikaalis või vähemalt 50 kraadi selle lähedal! Kuni saarestiku alguseni, siis tuli selja tagant väga kuri pilv. Maailm vajus selle pilve sisse ja tuul tugevnes veelgi. Laine oli suur, nüüd veel järsk ja tihe. Tirisin foka sisse. Kuskilt oli ta katki läinud! Mõtlesin, et kas on veel maailmas rahulikku kohta minu jaoks või olen juba Krakeni juures hingekirja pandud ja pean elu lõpuni võitlema ja mööda maailma meresid sõitma..

Siiski sain ennast sadamasoppi ja kenasti naabrite kõrvale pargitud. Tegin mõnusa prae ja kobisin teki alla. Duši alla ei saanud, kuna vesi soojeneb mootoriga sõites ja minul oli mootori tunde null.

Küll on ikka hea olla kui kõik su ümber ei mölla!

04.07.2010

Fääri saared

Eile külastas mu jahti toll. Kuna oleme Shengeni lepingu liikmed, siis jäi see tore mees minu ja paberitega rahule. Kuna mul oli Vanaga jutujamine pooleli küsisin, kas temagi viskit soovib? Tema vastas ausalt, et muidu küll, aga praegu on tööaeg. Uuris muidugi igat tuba ja küsis sõbralikke, aga uurivaid küsimusi. Üks oli, miks ma üksinda sõidan. Vastasin, et mulle meeldib ja et ma olen hull.



Läbi udu paistmas Islandi esimesed kaljud



Delfinipoisid olid tihti jahti saatmas



Kuigi lunnid on looduskaitse all, käisid kohalikud neid toiduks püüdmas

Õhtul tuli politsei ja kuna ma ei ole Inglismaalt, mis ei ole Shengenis, jäi temagi minu paberitega rahule. Kuna parasjagu nõõpisin lahti õlle, küsisin, et ega ta ei sooviks? Vastus oli, et soovib küll, aga tööajal ei saa. Mulle see vastus meeldis. Vaatas muidugi igasse ruumi, et immigrante ei oleks. Küsis, et miks ma üksinda sõidan? Sama vastus.

Hommikul aga tuli tolli neljaliikmeline brigaad, kellest üks oli narkokoer nimega Tsäm ja puistamine algas. Koer oli kõige targem. Tegi oma tiiru ja nägi, et siit uut doosi ei saa, läks välja ootama. Ametnikud jätkasid kõva tunni. Aegajalt esitasid küsimusi, nagu miks ma üksinda sõidan ja kas mul on tuttavaid Islandil. Lõpptulemus oli muidugi, et minu jaht on täiesti narkovaba ja mina seadusekuulekas. Nad arvasid, et narkootikumid võivad olla peidetud ka väljapoole. Soovitasin kontrollida.

Neilt sain ka teada, et päris kindlalt pole neid saari külastanud ükski jaht, mis on Eestist pärit. Aga lippu nad tundsid. Ju koolis ikka õpetatakse või midagi.

05.07.2010
Fääri saared

Tundub et uus madal on tulemas. Üldse käib elu siin tsüklonite järgi. Madalate vahesid kutsutakse akendeks. Nende ajal käib siis sõitmine põhimõttel, kes hiljaks jääb, saab litaka silmade vahele merel.

Muuhulgas suhtlesin täna ka kohalikega. Ütlevad,

et muidugi, meil on oma riik. Kuulume ainult Taani alla. Aga ilma toetuste süsteemita ei saaks päris hakkama, kuna elu on siin niipalju kallim. Nii et Taani papid, kõhige kõbinat, et teil on kusagil pärapõrgus nii ilus saar. Nafta pumpamisega teenite tagasi.

Kui homme peaks saama foka tagasi, no ütleme lõunaks, siis sõidan siin saarte vahel ja lähen saarestiku kõige põhjapoolsemasse sadamasse, et seal juba valmis olla uueks hüppeks. Kui ei oleks kallite laste nägemise ja kaisutamise igatsust, ütleks, et elu on väga ilus.

11.07.2010

Telefoniarve eelmise kuu eest oli 3,6 tuhat krooni. Ei saa ütelda, et purjetamine väga odav oleks! Tegelikult ega siin muu peale ei kulugi. Ah jaa – purje remont ja õlivahetus olid väga kallid. Vist. Ega ma suurt sotti ei saa, kuna igal maal on oma raha ja oma kurss. Mis nad jahuvad eurost. Mina siiani eurodega maksta pole saanud. Rootsisis oma raha. Taanis oma raha, augud sees. Inglismaal oma naelad. Fääri saartel maksis jälle Taani kroon. Islandil on oma raha. Õhtusöögi eest küsiti 1600 raha.

14.07.2010
Island

Suksu astub mõnusa galopiga gennakeri all. Kiirus viis-kuus sõlme. Tuul ka kuus meetrit sekundis. Kurss endiselt Läände. 102 miili veel Loodenurgani. Sealt esimese sadamani Bolungarvik veel ca 30

miili. Nii et saan nautida polaarpäeva 24 tundi. Reykjavik jääb kursile. Kui ilma vähekegi jagub, tahaks kahe nädala pärast Põhja-Iirimaal olla. Siiani olen olnud ilma poolest sulavõi sees.

Mind hämmastab laevade, aga eriti jahtide vähesus selles kandis. Iirlased olid ainukesed, keda mul on õnnestunud kohata kogu selle aja jooksul kõigis nendes neljas sadamas. Ka jäi inglaste orgunnituid regatt millegipärast ära. Arvan, et rahapuudusel. Usun, et see maailmanurk ei meelita oma karmi iluga kedagi siia.

Eriti inimtühi. Lausa asustamata on Loode-nurk, kuhu ma hommikupoole ööd loodan jõuda. See on vastu Gröönimaad, kuhu käib külm arktiline hoovus. Ka praegu on mul kõik riided seljas, mis vähegi mahuvad. Gröönimaa, muide, peaks sealt ilusa ilma korral paistma. Omal praegu küll huvi puudub. Ka ei tea täpseid jääolusid. Tahaks juba sooja. Inimene on ikka imelik olevus küll – tahab just seda, mida parasjagu ei ole. Ka Island on väga suur lahmakas maad. Kaardi pealt vaadates hindasin teda väiksemaks. 800 kilomeetrit ühtepidi ja 800 teistpidi. Kust tuli mul see mõte ümber tema sõita? Võta nüüd tagantjärele kinni.

16.07.2010
Island

Eilne päev lõppes nagu oli plaanitud. Talkafjordur on suurte mäemassivide lõpus, väike, sõbralik kalurikülake. Hämmastav, kuidas



Grimsy – kaljune saaretükk asub Polaarjoonel Põhja-Atlandi ja Norra mere eraldusjoonel

siin kliima muutub! Merel oli tuul 13 meetrit sekundis koos värskel lainega. Siin vaikus ja rahu. Päike paistab. Õhtul käisin kohalikus söögikohas söömas ja suhtlemas. Baaripidaja oli vanem naisterahvas. Teda aitas poeg, kes ehitas terrassi ja poja viis last, kes tekitasid ümberringi segadust. Nende kohta ütles baaripidaja poeg, et kindlat naist tal ei ole, aga lapsed tulevad kõik igal suvel tema juurde. Nii nad siis sebisid ja toimetasid seal.

Ise võtsin traditsioonilise kala-kartulipudru juustuga, õlle ja kohaliku ürdinapsu. Kala rohkem kui kartulit. Kala saab ju igasuguse plekitükiga veest tõmmata ladnalt, aga katsu siin kivide vahel kartulit kasvatada!

Seda putru võib süüa nii soojalt kui paar päeva seisnult. Paaripidaja poeg ütles, et tema sai seda nooruses süüa alati ainult seisnuna, sest vana tuli alati enne ära süüa, kui uut tehti. Kuidagi mõistetav. Üldse on Island mõnusalt vaene maa. Suurimaks omapäraks on see, et sellel maal ei ole sõjaväge. Taani alt pääses ära 1944. Nüüdset iseseisvust on neil raske hoida, kuna majanduskriis raputab igast kandist. Räägiti mingist kahest kutist, kes rahvusliku panga rahad tuutu panid. Soovitati, et paari kilomeetri kaugusel on looduslik geiser kus võib mineraalvee sees sulistada, aga olin ju kaks päeva sõidus olnud ja väga väsinud. Unemati kutsus mind enda juurde.

18.07.2010
Reykjavik, Island

Naaberlaeva pealt, kes teeb tellimise peale reise, pakuti suitsukala. Päril tugeva, natuke mõrkja suitsu maitsega. Küsimus, millega siin suitsetatakse? Pole ju leppa ega kadakat... Natuke mändi, et leegi ülesse saab, aga muidu... lamba sitaga. No õelge, et pole eksootika.

22.07.2010
Islandilt Iirimaaale

660 miili järjepanu Põhja Atlandil on minu jaoks suur väljakutse. See ei ole Kanaaridelt Assooridele ja sealt pakstaagis Kariibidele. Kuigi mul selles suhetes kogemus puudub. See siin on koht, kus olen näinud kahe nädala jooksul ainult nelja jahti sõitmas. Samas, mis seal ikka. Purjeid saab võtta vähemaks, saab üldse ära võtta. Purjetada saab aga ainult tuulega, nii et tuul on purjetaja abimees. Prognoos lubab 20 meetrit sekundis, ainult kolmapäeva öösel 25 meetrit sekundis. Tuleb teha õigeid otsuseid. Seda küll. Seni kuni asjad funkavad ei ole suuri probleeme. Asjade purunemise põhjused on ainult vales käsitsemises või valedes otsustes, ehk siis kõik minus endas kinni. Ehk siis pean olema terane. See on üks põhjusi, miks ma mere peal ei joo. Õlut küll mõnikord, aga ei midagi enam.

Hulleim, mis siin juhtuda saab, on poordi taha sattumine. Seda peab kartma ja ma kardangi. Jah, ega mul kogu aeg rihmu küll peal ei ole. Tegelikult ei

saagi olla. Kui üksinda sõidad, siis tegutsemise kiirus võib olla määrava tähtsusega. Pead lahendama valupunktid kiiresti ära, muidu võib tekkida sellest määramatu hulk hullemaid asju. Päästevestist ja päästerõngast kasu ei näe, kuna pole kedagi, kes neid viskaks või tiriks. Ainult ise ja ainult.

23.07.2010
Islandilt Iirimaaale

Eile ujus mööda hulk delfiine. Need olid mustad ja suuremad, kui Islandil nähtud. Omavahel vigistades ja hullates. Nagu vallatud koolipoisid koduteel.

Täna avastasin ahtrist kala. Esimese ehmatusena arvasin, et see ongi see meriuss, mida vennad Valterid kartsid paadi peale ronivat. Tegelikult oli see iminapaga saatjakala, kes imeb ennast suurema eluka külge ja kulgeb niimoodi pikki vahemaid. Mul on üks selline kodus akvaariumis. Mõtlesin, et kougim ta välja. Läksin kahva järele aga tagasitullus oli ta juba kadund. Ehk leidis parema kaaslaste. Loodame, et talle mu põhjamürk ei maitsenud.

Selle etapi jooksul ei ühtegi laeva. Olen ikka väga maailma äärel küll!

21.09.2010.
Bristolil laht

Päev täis toredat rassimist. Õhtuks jõudsin Bristolil lahte. Jäin siia samasele nurgapeale reidile. Linna sadamasse ei hakanud minema. Kuigi oli



Reykjavíki sadam



Üritasin laste atlasesse ära märkida reisi piirjooned



Vestmannaeyjar - saar, mis elas 1973. aastal üle vulkaanipurske, õnneks inimohvriteta. Majad jäid mitmekümne meetrise vulkaanilise tuha alla

tõus ja sisse oleks saanud. Siin on nimelt nii, et paadid saavad ainult kõrge veega sadamasse. Kui vesi alanema hakkab, pannakse väravad kinni, et sadamas veetaset hoida. Välja saab jälle siis kui tõus on.

Tundub, et kohalikud lapsed käivad koolis ka tõusu ja mõõna järgi.

22.09.2010.

Päev algas raskelt. Siiski merele ma sain. Kui ma oma ankrukohast nina välja pistsin, sain suurte lainete käest vastu hambaid. Nimelt suur Atlandi ookean tuleb siia juba sisse. Siin aga hoovus ajab ta püsti. Mõlemad on tigidad ja purelevad. Korra mõtlesin isegi tagasi minna, aga siiski otsustasin, et tagasimineku on halb märk. Nii ma siis hakkasin vastu seda jama krüssama.

Lähima sadamani on 60 miili. Tuul üheksa meetrit. Kroot teises rehvis. Laine löi aegajalt üle kokpiti. Midagi meeldivat seal ei olnud. Kui ma olin mitu tundi juba jonninud ja kallas ikka veel paistis, tekkis lootusetuse tunne. Mõtlesin isegi tagasi minna. Siiski lõpuks arvasin, et kui on ette võetud, tuleb teha lõpuni. Korra tuli isegi päike välja. Olgu öeldud, et kolm päeva tagasi saadud ilmateade lubas ju õhtuks neli-viis palli. See on päris korralik torm. Nii ma siis kangutasin ja kangutasin. Korra tuli suur parv delfiinegi mulle appi. Hullasid ja mängisid jahiga, kuni kadusid. Õhtu saabudes tuli mul plaanidesse korrekture

teha. Kaugem sadam ära unustada ja võtta kurss lähema sadama poole, kuhu sai lamedas tihttuules minna. Kiirus kohe poole suurem! Kaardi järgi paistis suur sadam olevat. Vaatasin tõusumõõna tabelit. Väga kakrass! Kella kuuest kõrgveesi. Hea sisse minna. Veel parasjagu valge ka.

Sõitsingi ilusa hooga. Vaatan, kuhu silduda saab ja... algab kahtlus. Enne ju vaatasin tabelit, et kõrgvee ja madala vee vahe on ligi kümme meetrit! Siin aga sügavust näitab neli. Kui praegu on kõrgvesi, siis... madala veega on sadam ju veest tühi või kuidas? Pole kellegi käest küsida ka! Uuesti välja. Seal on üks laev. Laeva peal mees. Küsin tema käest. Tema vastab, et jah, sadam läheb mõnaga veest tühjaks. Kui tahad, mine reidile ankrule. Küsin, milline on ilmaennustus? Tema, et väga halb - neli-viis palli! Esimese hooga läksingi välja. Laine käis lahe peale. Mõtlesin, et millised ellujäämise kursused siin veel tormiga tulevad!

Ei, sees peab variant olema. Uuesti laevamehe juurde, et kas ta on nõus aitama mind kai külge haalamises. Tema, et muidugi. Nii ma sõitsingi peatänavaäärsesse kaisse ja hakkasin jahti kinnitama. Mõte selline, et kui vesi sadamast ära läheb, siis jaht jääb omaenda kiilu peale seisma, toetudes kaile. Eks loodusjõud proovisid mu usku kangutada - hakkas lahinal vihma kallama. Mõtlesin, et kas maailmas oleks mõnda kindlustusseltsi, kes praegu võtaks kindlustuslepingule alla kirjutada? Kohalikud taadid püüd-

sid õpetada... aga sain hakkama. Vesi langes ja jaht jäi kiilu peale. Tegelikult ka rooli peale ja see teeb natuke murelikuks. Pärast baarist tulles kontrollisin põhja ja tšingid ka üle. Nüüd siis ristseliti voodis. Homme on varakult äratus. Vesi tuleb sadamasse tagasi kell kuus.

23.09.2010.

Kolme ajal öösel läks uni ära. Hakkasin muretsema, et mis saab, kui sedasi rooli peale toetumine murrab baaleri ära... Muretsesin ja muretsesin. Kellegi käest ei ole küsida, omal jälle ei ole sellist kogemust. Vaatama ka ei julgenud minna - äkki olen viimane piisk karikas ja minu tõttu kaldub jaht veel rohkem tahapoole. Nii ma siis muretsesin ja muretsesin, kuni Unemati mind uuesti maha murdis. Ärkasin selle peale, et vesi hakkas kiilu limpsima. Hämmastav, kui ergud on jahi peal meeled! Jäin veel voodisse kõrv kikkis kuulama. Varsti aga tundsin, kuidas tõusulaine jahi ujuma tõstis. Nüüd läksin rooli vaatama ja otsi tsekkama. Kõik oli korras. Selle jahmerdamisega oli ainult üks vendrikate vastu kivist kaldaseina ribadeks rebenenud. Vana vander ise oli ka lai nagu pannkook, aga vastu pidas! Ajas uuesti ennast pungi nagu poleks midagi olnudki.

Tegin kohvivee soojaks ja minema! Naljakas tunne on sõita jahiga seal, kus alles tund aega tagasi inimesed käisid krabisid taga ajamas. Imelik ja võimas on see looduse värk! **N**



MÕNINGAID SEIKU TALLINNA JAHTKLUBI 100-AASTASEST AJALOOST

Tallinna jahtklubi juhatuse liige Arvet Tetsmann võtab kokku klubi 100 tegutsemisaastat.

TEKST ARVET TETSMANN FOTOD TÕNU KITS,

GERT KELU, MIHKEL MARIPUU / PM, OTT KALLAS

Esimene Eesti jahtklubi oli 1988. aastal asutatud algul Haapsalus, hiljem põhiliselt Tallinnas tegutsenud Eestimaa Merejahtklubi, kus juhtrolli mängisid kohalikud mõisnikud ja aadlikud.

8. septembril 1910. aastal tulid härra Harry Schröderi algatusel kokku Tallinna kaupmehed Heinrich Badendick, Friedrich Badendick, Julius Aberg, Leonhard Karfeldt, Otto Bachmann ja Albert Schenk ning kapten Attemann, kes otsustasid asutada Tallinna Jahtklubi, mille ülesanne pidi olema “merispordi arendamine mitte üksnes purje-, vaid ka mootorjahtide abil”. See samm astuti peamiselt sel põhjusel, et Eestimaa Merejahtklubisse kaupmehi ja muud “kodanlist elementi” heal meelel vastu ei võetud. Samal koosoleku võeti vastu ka loodava klubi põhikiri, mis esitati kinnitamiseks kuberner Korostevitsile, kes selle 3. märtsil 1911. aastal ka kinnitas.

TORMAKAD ALGUSAASTAD

Vastaval tollastele nõuetele on põhikiri koostatud nii vene kui ka saksa keeles. Põhikirja järgi tuli lipu ja mütsimärgi kavandid kinnitada Peterburis Tööstus-Kaubandusministeriumis, kuhu need ka kohe toimetati

ja jäädi peatset vastust ootama. Kui möödunud oli juba aasta, aga Peterburist polnud mingit vastust tulnud, otsustati appi võtta tutvused. Kommodoor Badendick pöördus Tallinnas Marienburgis (Maarjamäel) elava krahv Orlov-Davõdovi poole ettepanekuga saada valitud Tallinna Jahtklubi auliikmeks. Krahv, kes oli juba Eestimaa Merejahtklubi liige, soostus ettepanekuga. Tänu krahvile, kes kasutas oma sidemeid Peterburis, hakkasid ka Tallinna Jahtklubi asjad liikuma. Ahtirilipu kavand kinnitati 1912. aasta 5. aprillil ja mütsimärgi kavand 17. aprillil.

Nüüd, kui klubil oli kinnitatud põhikiri ja sümbolika, algas hoogne tegevus.

Klubiliikmetele kuuluvad kolm purjejahti ja viis mootorpaati said seisukoha Tallinna sadamas uue sadamasilla ääres, samuti klubiruumi endises tollivalve majas. Selle maja kohta leidub huvitav tähelepanek ajakirja Laevandus ja kalandus 1926. aasta esimeses numbris ilmunud artiklis “Mõnda Tallinna sadama minevikust”.

Autor kirjutab: “Umbes 50 aastat tagasi ehitati Lõuna muulile tollivalve hoone (praegu Tallinna Jahtklubi hoone), kus asus ka laevade järelevaataja oma kantseleiga. Üks purjekas on

mingil äpardusel sõitnud oma kliiverpoomiga otsekohe aknast sisse, kus laevade järelevaataja laua ääres kirjutanud. See olnud surmani hirmunud; pärast seda pole enam tolliametnikud seal asunud.” Selles majas tegutses klubi kuni 1940. aastani, mil uus võim klubi likvideeris.

Kuidas arenes klubielu järgmistel aastatel, saame teada Balti Purjetamisliidu selleaegseid aastaraamatuid sirvides. Esimene lipuheiskamine toimus 17. juunil 1912. aastal. Klubis oli siis 92 liiget ja 8 alust. Hooajal tehti 127 väljasõitu. Alustati laevajuhtide kursustega. Järgmisel aastal tegevus elavnes: liikmete arv kasvas 141, laevastik suurenes üheksa aluse võrra. Esmakordselt korraldati klubisisesed regatid nii purjejahtidele kui ka mootorpaatidele. Osaleti Tallinna Madala purjetamisvõistlustel. Alustati pikemate kaugesõitudega, käidi nii Helsingis kui ka Hangos. Tallinna sadamas saadi alaliseks kasutamiseks 40 jooksvat silda (umbes 80 meetrit) kaid idamuuli lõunapoolses otsas.

Suurte plaanidega astuti ka 1914. aastasse. Muuhulgas otsustati idamuulil üüritavale tollivalve majale ehitada uus maja. Klubielust saame ettekujutuse, kui vaatame selleagset klubi tegevuskava:



Tallinna Jahtklubi eelmise sajandi alguses

Tallinna Jahtklubi esimene
Kommodoor Heinrich Badendick**1914. aasta**

- 27. aprill lipu heiskamine
- 18. mai paadi- ja jahijuhtide eksamid
- 1. juuni paadi ja jahijuhtide eksamid
- 13. juuni osalemine Tallinna Nädala Regatil
- 15. juuni klubi väljasõit koos daamidega Aegna saarele
- 29. juuni klubi purjeregatt ja kaluripaadide regatt
- 20. juuli klubi mootorpaadide regatta
- 10. august paadi- ja jahijuhtide eksam
- 31. august Itaalia öö Pirita kloostris
- 14. september 4. aastapäeva pidu
- 28. september lipu langetamine
- detsember jõulupuu koos üllatustega

1915. aasta

- Jaauanuar väljasõit troskadel Valdekusse koos daamidega
- Veebruar maskiball
- Märts üldkoosolek
- Klubiõhtud suvel neljapäeviti, talvel kolmapäeviti
- Navigatsiooniõppused suvel teisipäeviti, talvel kolmapäeviti.

Kõik need ilusad plaanid löi segi alanud sõda. Suvehooaeg tuli lõpetada ennetähtaegselt. Klubi liikmete nimekirjast kustutati Saksa

riigi alamad, samuti keelati saksa keele kasutamine klubi asjaajamises. Paljud klubiliikmed võeti sõjaväkke. Samal ajal tekkisid ka rahalised raskused. Kõik see viis lõpuks klubi tegevuse katkemiseni. Viimane selle perioodi juhatuse koosoleku protokoll kannab 1916. aasta 6. märtsi kuupäeva.

Tegevust saadi jätkata paari aasta pärast, kui 6. mail 1918. aastal andsid selleks loa Saksa okupatsioonivõimud – tingimusel, et klubi asjaajamises kasutatakse taas saksa keelt.

Järgnevatel aastatel kasvas klubi liikmeskond eriti hoogsalt, seda mitte ainult merest ja meresõidust huvitunud inimeste arvel. Alustati jälle omavaheliste võistlustega ning sõlmiti esimesed sidemed Soome purjetajatega, sealhulgas jahtklubiga Suomalainen Pursiseura. Need sidemes katkesid, kui võimud Tallinna Jahtklubi 1940. aastal likvideerisid.

MUUTUSTE TUULTES

Murranguliseks aastaks klubi tegevuses sai 1924. aasta, kui võeti vastu uus põhikiri ja kodukord, mille tagajärjel enamik senistest liikmetest klubist välja astus.

Järgnevatel aastatel arenes klubi iga aastaga ja sai Eesti juhtivaks klubiks. Tallinna

Jahtklubi eestvedamisel loodi 1930. aastal Eesti Jahtklubide Liit, mille presidendiks valiti Tallinna Jahtklubi kommodoor August Peet.

Oma kolmekümnendasse tegevusaastasena astus Tallinna Jahtklubi lootusega, et olenevata puhkenud sõjast saab klubi edasi tegutseda. Nii ütles kommodoor Friedrich Tofer eessõnas klubi 1940. aasta aastaraamatule: “Tänavu täitub 30 aastat Tallinna Jahtklubi asutamisest. Tallinna Jahtklubi ümber on koondunud eesti rahvusliku mõtteviisiga sportlased, tänu kelle visadusele klubi on tõusnud Eesti lippu kandvate jahtklubide esirinda. Kuigi klubi 30. juubeliaasta langeb segasele sõjaajale, kus sportlikuks läbikäimiseks rahvusvahelises ulatuses on vähe lootusi, ei tohi meie jääda loiuks oma tegutsemises, vaid peame seda visamalt hoidma juba saavutatud taset, et vabamatel aegadel jälle väärikalt esineda.”

Kahjuks ei läinud need soovid täide. 1940. aastal võimu haaranute üheks esimeseks ülesandeks sai “kodanlike seltside ja ühingute likvideerimine”. Muidugi kuulusid likvideeritavate hulka ka meie jahtklubid. Lõpetati ka Tallinna Jahtklubi tegevus. Klubi vallasvara jagati laiali, jahtide kasutamine keelati. Huvitav on lugeda likvideerijate koostatud



Vanasadama jahisadam — Tallinna Jahtklubi on kodusadamas tagasi



Tallinna Jahtklubi poolt korraldatud Zoom8 klassi Maailmameistrivõistlused Lohusalus

dokumenti rüüstamisest alles jäänud vähese vara jagamise kohta. Sealt selgub, et alustuseks suurendati klubi liikmeskonda käsukorras tööliste ja komnoortega. Edasi otsustati klubi ühendada Eestimaa Merejahtklubiga ja valida sellele uutele võimudele sobiv juhatus. Senistele klubiliikmetele tehti ettepanek ”kinkida” oma alused klubile, kus need pidid olema kõigi liikmete kasutada. Ettepanekuga olevat soostunud üle 90 protsendi jahiomanikest.

Sõja puhkedes püüti osa jahte evakueerida Nõukogude Liidu tagalasse, mis suuresti küll ebaõnnestus. Suurem osa jahtidest jäi vedelema Tallinna sadama kaile. Palju klubi liikmeid represseriti, nende seas ka ekskommodoorid August Peet ja Aleksander Puhk. Sama tegevus jätkus ka pärast Eesti taasokupeerimist 1944. aastal. Kokku represseriti Tallinna Jahtklubi liikmeskonnast umbes 40 protsenti. Sama suureks võib hinnata ka läände pagenute ja sõjas langenute hulka.

Kohalejäänud klubiliikmetest tegeles hiljem võimaluste piires purjetamisega kümnekond inimest. Tuntumad neist olid Aarne Aavik, Paul Butte, Feliks Parre, Juhan Raane, Rein Kumari, Nikolai Tsutselov ja Nikolai Veksin. Viimane

arreteeriti 951. aastal ja suri vangilaagris. Kurb saatus sai osaks ka enamikule jahtidest, mis elasid küll üle sõja, kuid mida sadamas paiknenud sõjaväelased kütteks kasutasid: algul hävisid jahikelgud, hiljem osaliselt ka jahid. Üht-teist õnnestus siiski ka päästa ja hiljem taastada. Purjetajad, keda eespool mainisin, jätkasid võimaluste piires oma tegevust uute võimude loodud Vabariiklikus Jahtklubis. Sellega oli Tallinna Jahtklubi tegevus lõppenud, seda ligi viiekümneks aastaks.

JAHTKLUBI TULEB TAASTADA!

Ajal, mil Nõukogude Liidus hakkasid puhuma perestroikatuuled, tekkis võimalus ka Tallinna Jahtklubi taastamiseks. Selle ürituse eestvedaja, taastatud klubi esimene kommodoor Otto-Sven Raud meenutab: “1987. aasta septembris asusin tööle TOPi sadama ülemana ja samal ajal ka ENSV spordikomitee purjespordi osakonna juhatajana. Tollane spordikomitee esimehe asetäitja Peeter Jakovlev tõstas küsimuse, et TOPis on jahisadam, kuid ei ole veel jahtklubi. Nii hakkas arenema mõte taastada Tallinna Jahtklubi. Selleks ajaks oli vastu võetud “Kodanikeühenduste seadus”, mis lubas asutada

mittetulunduslikke spordiklubisid. Alustasin Tallinna Jahtklubi ajaloo uurimist. Ainuke säilinud trükimaterjalina olid kasutada jahtklubi aastaraamatud aastatest 1937-1940. Kuid nendes ei olnud klubi põhikirja. Pöördusin Tallinna linnaarhiivi poole, kust leiti klubi esimene põhikirja ja registreerimist puudutavad materjalid. Pärast loodava klubi põhikirja projekti koostamist kutsusin purjetamisest huvitatuid asutamiskoosolekule. 29. detsembril 1988. aastal toimunud asutamiskoosolekust võttis osa 20 huvilist, nende hulgas sõjaeelse Tallinna Jahtklubi liige akadeemik Ilmar Öpik. Koosolekul otsustati Tallinna Jahtklubi taastada, valiti juhatus ja kommodoor, kellele tehti ülesandeks põhikirja registreerimine, jahtklubi sümbolika kasutamiseõigusega seotud küsimuste lahendamine ja muude tekkivate probleemidega tegelemine. Eesti Jahtklubide Liidu liikmeks võeti meid 2. aprillil 1989. aastal. Jahtklubi põhikirja registreerimisel Tallinna linnas tekkis olukord, mis meenutas esmakordset registreerimist 1910. aastal. Nimelt üks Tallinnas tegutsev jahtklubi, VSÜ Kalevi Jahtklubi, püüdis registreerimist igati takistada. Saadeti juhatus nimel laiali kirju, kus avaldati



TJK 100 aastapäeva ball. TJK Kommodoor Andrus Poksi annab juhatuse liikmele Armin Karule üle jahtklubi teenetemärgi



TJK praegune ja endine kommodoor: Andrus Poksi ja Margus Mets



TJK liikmed Vanasadama jahisadama avamisel 2010. aasta maikuu. Vasakult: Leho Siimsen, Krista Siilats (tagapool), Armin Karu, Viktor Siilats, Margus Mets, Egon Mats koos abikaasaga



TJK kommodoor kätlemas jahtklubi uue liikmega – USA suursaadik Michael C. Pölt'iga

imestust, et klubi asutamist ei ole kooskõlastatud purjetajate üldsusega ja nii edasi. Selle tulemusena vastas tollane tollane täitevkomitee esimees meie registreerimistaotlusele, et klubil ei saa olla majanduslikku tegevust ja samuti ei saavat loodav klubi olla 1910. aastal loodud Tallinna Jahtklubi õigusjärglane. Muutsime vastavalt põhikirja ja esitasime uuesti registreerimiseks.

Sellega venitati edasi ligi kaks aastat. Alles siis, kui valiti uus linnavalitsus eesotsas linnapea Hardo Aasmäega, hakkas asi liikuma, ja 25. mail 1990. aastal registreeris linnavalitsus Tallinna Jahtklubi põhikirja. Sama aasta 27. septembril kanti klubi Eesti Vabariigi organisatsioonide registrisse. Nüüd saime tõsisemalt tegeleda ka sümbolika – kooskõlastasime kavandid ja tellisime klubi rinnamärgi, vimpolid, lipud jms. Klubis algas tõeline tegevus. Korraldasime mitmeid võistlusi, sealhulgas 8mR-klassi karikavõistlused ja Tallinna meistrivõistlused jääpurjetamises. Eraldi väärrib esiletoomist suurte purjelaevade regati (Tall Ships' Races) Sail-92 Tallinna etapi korraldamine. Kui Tallinna linna taotlus selle regati korraldamiseks 1991. aastal rahuldati, sõlmisime linnaga

lepingu, kus regati praktilise läbiviimise võttis endale Tallinna Jahtklubi. Osavõtjate hinnangul saime sellega hästi hakkama.

Edaspidi ei läinud asjad nii, nagu plaanitud oli. Avanes küll võimalus alustada oma klubi rajamist Tallinna Vanasadamas vanasse laohoonesse, mille Tallinna Sadam rekonstrueeris arvestusega, et seal võiks tegutseda jahtklubi. Hoone valmimisjärgus selgus aga, et ehitustööde eest oleks klubi pidanud maksma kaheksa miljonit krooni, mis kahjuks ei olnud võimalik. Sellega võiks Tallinna Jahtklubi taasloomise esimese etapi lõppenuks lugeda. Järgnevad “tühikäiguaastad” olid olulised klubi elushoimiseks. Seoses mittetulundusühingute registreerimise korra muutumisega registreerisime klubi vastavalt sellele. Tänu liikmemaksudele ja väikestele toetustele saime edasi tegutseda ilma võlgadeta, seaduslikult registreerituna ja oma sümbolika.”

UUED TUULED

Uus etapp klubi elus algas 1999. aastal, kui klubiga liitusid 15 endise Piritä Paadiklubi liiget, sealhulgas tänased juhatuse liikmed Toomas Luman, Jüri Käo, Egon Mats, Armin Karu

ja Margus Mets. 2000. aastal valiti üldkoosolekul uueks kommodooriks Toomas Luman. Samal ajal avanes võimalus kasutada kodusadamana Lohusalu sadamat ja alustada Tallinna Jahtklubi karikavõistluste korraldamist.

Esimeste, 2001. aastal peetud karikavõistlustel osales ainult kaks klassi: Laser Radial ja Europe. Järgmisel aastal lisandusid uute klassidena Optimist ja Zoom8. 2010. aasta juubeliregatil oli programmis juba kümme paadiklassi, kümnekordistunud on ka osavõtjate arv.

2004. aastal alustati klubis väikelaevajuhtide kursuste korraldamist, mis toimuvad edukalt siiani. Kõige tähtsamaks sündmuseks klubi elus tuleb siiski pidada Tallinna Jahtklubi Purjetamiskooli loomist 2006. aastal. Täna õpib koolis üle 40 õpilase, kelle sportlik tase paraneb iga aastaga. Võidetud on medaleid nii Eestis kui ka välismaal. Eriti väärrib märkimist Anna Pohlaku Euroopa meistri tiitel 2009. aastal klassis Zoom8.

Loodetavasti jätkub klubi areng ka edaspidi. Eeldused selleks on olemas. Lisandus ju teise kodusadamana Tallinna Vanasadam, kus lehvib Tallinna Jahtklubi lipp - nii nagu sada aastat tagasi. ■

JAAN TÄTTE – IMELIST JA ILUSAT TASUB SIITILMAST OTSIDA

Oktoobri alguses asuvad neli eesti meresõpra pooleteistaastasele rännakule maailmameredel, et sõita, nagu nad ise nimetavad, “ümber imelise ilma”. Varasemate ümber maailma purjetanud eesti jahtide Ahto, Lennuki ja Martha “kiiluvees” sõitjate aluseks on sedapuhku uhiuus katamaraanpurjekas Nordea.





Vasakul:
Nordea madrus Jaan Tätte
ja kapten Toonart Rääsk.

Vasakul all:
Reisumehed Raul Normak,
Marko Matvere, Toonart Rääsk

TEKST LAURI LINNAMÄE

FOTOD SVEN TUPITS, ANDRES TREIAL

Meestekamp ümber maailma seilamas, tuule ja vihma ja muude kapriiside käes, mida maailmameri neile pakkuda võtab. Vaimusilm kujutleb selle ettevõtmise olmet millegi... no vähemalt askeetlikuna. Väga askeetlikuna.

Ulgumere raev ja hiiekest illuminaatorit kangutamas, kitsasse kambüüsi suletud meeste mornid ilmed ja kohvipaks, mis kõrvata metallkruusi põhja sadenenud juba paar kuud tagasi. Ning laual väreleva tattnina tuhm leek valgustamas võidunud kaardipakki ja üle-eelmise aasta kuupäevaga ajalehel vedelevat kahte heeringaskeletti.

Tegelikult ei ole tõest miski kaugemal. Kuus miljonit krooni maksma läinud tuliuus katamaraan Nordea peidab enda keres lisaks kajutitele salongi, mis on – mõistagi purjekaolude kohta – avar ja isegi uhke. Peen diivan, külmikud, isegi joogiautomaat, teler ja DVD-mängija, nurgas pliit ja kokandusriistad. Olme selline, et Tallinki aluste äriklassi salongi ees ei jää Nordea millegagi häbisse.

KÕIK ALGAS SAUNAS

Selle taga, et Jaan Tätte ja Marko Matvere sel suvel palavikulise tempoga kontserte andnud, reisidõber Tiit Pruuli enam kui

aasta otsa vihast orgunnitööd teinud, kapten Toonart Rääsk ning kogenud purjetaja Raul Normak üksikasjalikult kogu reisi ära planeerinud, on tegelikult üks saunaõhtu Vilsandil.

Nagu ikka, jätkus saunalavale ja ukstelävele jutte maa ja ilm, kuid üks neist hakkas oma elu elama. Kes see täpselt enam mäletab, kes ütles esimesena välja sõna “ümbermaailmareis” ja kui tõsiselt seda üldse esmalt võeti, aga varsti oli ettevõtja Toonart Rääsk Vilsandil tagasi, pistis Tättele kataloogi nina alla ja ütles “vaata seda,” endal sõrm Lagoon-tüüpi katamaraani peal. “Vaatasimegi siis ja uurisime, hakkasime helistama ja maad kuulama, lõpuks tellisime katamaraani otse tehasest, et garantii kehtaks”.

Olgem aga ausad, kui mehed jäta- vad suhteliselt eduka karjääri, pered ja kohustused, pakivad kitarred ning ronivad purjekale, et maakerale tiir peale teha, siis kisub ikka mõte ainult ühele.

Või kui soovite veel puisemalt ja punasemalt, siis mittetulundusühing, mis lembelaulikute Jaan Tätte ja Marko Matvere ümberilmareisi asjade ajamiseks asutati, kannab konkreetselt nime MTÜ Keskeakriis.

“No kuule,” arwab lembelaulik Tätte lähema küsimise peale. “Kui sa oma keskeakriisi merele kaasa võtad, ei lähe see mitte üle, vaid võimendub. Siis on sul kriis ruudus või kriis kuubis, parem on kui selliseid asju kaasa ei vea.”

Pealegi olevat Tätte juba keskeast üle, nii et mis tal sest enam. “Matvere, tema on veel keskeas,” arwab Tätte. Ja tõele auandes oligi just Matvere see, kes kõnealus MTÜ-d registreerimas käis ja nime lahtrisse “Keskeakriis” kirjutas.

MEESTEKAMP ÜMBER
MAAILMA SEILAMAS,
TUULE JA VIHMA JA
MUUDE KAPRIISIDE KÄES,
MIDA MAAILMAMERI
NEILE PAKKUDA VÕTAB.
VAIMUSILM KUJUTLEB
SELLE ETTEVÕTMISE OLMET
MILLEGI... NO VÄHEMALT
ASKEETLIKUNA. TEGELIKULT
EI OLE TÕEST MISKI
KAUGEMAL.

PIRAATE PROOVIS VÄLTIDA

Kumbki laulev näitleja-lavastaja pole oma seilamiskirest saladust teinud, kuid nende pikemad otsad on jäänud siiski kohalike sõitude tasemele. Siit koorubki välja tööjaotus ümberilmareisil – merekarude rollis on ettevõtja Toonart Rääsk ja purjetaja Raul Normak. Nende purjetamiskogemus on päralejõudmise pandiks ka karmimates oludes, meremiilide poolest on nemad mõlemad maakerale julgelt mitu tiiru peale teinud.

“Markol oli ka oma laev, mina olen pigem regattidel ballastiks kaasas käinud.” Kui Neptun on seilajaid rohkem loksutama sattunud, on Tätte teinekord ka lubanud, et olgu see viimane kord. Ning varsti jälle merel olnud. “Pärast tormi on üleelatud väga hea tunne, see annab nii keha- kui hingejõudu,” möönab ta.

Sellega, et aga nii pikk reis võiks

PÄRAST TORMI ON
ÜLEELATUST VÄGA HEA
TUNNE, SEE ANNAB NII
KEHA- KUI HINGEJÕUDU.
JAAH TÄTTE



suisa ilma viperusteta mööduda, reisiseleksond targu ei arvesta. “Faktina ma tean, et kusagil reisi peal me ikka litaka ära saame,” tunnistab Tätte võrdlemisi muretu olekuga. “Aga ette kartka oleks ka tobe.”

Või kui järele mõelda...? Peale väikest pausi lisab laulja – tont teab miks ta selles ise nii veendunud on – et ta on siiski üle keskea mees ning seega teab, mis elus tähtis on, kelle ees ja kelle eest ta elus vastutab. “Niipalju ma oskan ette kartka, et kui miski murda võib, siis koduigatsus.”

Ja kurioosel kombel on just koduigatsust mõlemale laulumehel vaja. Reisil annavad nad küll üksjagu kontserte, seda nii sadamais kui ka jahil etapiti kaasa sõitvaile külalistele, ent mõlemad loodavad reisist ka rammusat loomelõikust. “Igatsus on hea seisund laulude kirjutamiseks,” tunnisab Tätte.

Koleduselt järgmist ohtu – Somaalia piraate – loodab kapten Toonart Rääsk vältida neist Aafrika rannikupiirkonnas mõistlikusse kaugusse hoides või ühinedes mõne laevade konvoiga, mis end ühiselt kaitsevad.

KÜLJELUU MÕISTIS MEHE KIHKU

See, et põhimeeskond ise ohtudel oma indu lahjendada ei lase, on ilmselt ümbermaailmareisi puhul loomulik.

ELADES INIMENE JU
SAGELI KURDAB, KUIDAS
ELU OLLA ÜKS SUUR
HÄDAORG! TEGELIKULT
SEE, MIS MEILE ON ANTUD,
ONGI PARADIIS: MEIL ON
PÄIKE, MAGUSAD VILJAD,
ME SÖÖME-JOOME.
JAAN TÄTTE

Kuid võib vaid arvata, mida kostab kallis küljelu, kui mees teatab, et järgmiseks pooleteiseks aastaks on tal plaanid tehtud, ja need pole koduga seotud.

Tätte kodus Vilsandil jäid kõõginõud siiski terveks. Lausa vastupidi, naine mõistis mehe soovi ja tunnistas lausa, et kannatab pigem mehe merelolekut kui mossis ja minemata jätmist kahetseva mehe kodusolekut.

“Lapsed olid kohe seda meelt, et ohsaa, äge! Ja küsisid, et kust selleks veel raha võetakse,” meenutab pereisa.

Telekast oleme näinud kaadreid astronautide ettevalmistamisest pike-mateks missioonideks. Füüsilise ja intellektuaalse valmisoleku kõrval pööratakse vähemalt sama suurt rõhku ilmaruumirändurite psüühilisele poolele: NASA teeb ulmelisi katseid ja kohanemisprogramme, mõned neist lausa vee all kosmosekapsli koopias, et kitsasse ruumi suletud mehed üksteisel labaselt öeldes juhet kokku ei ajaks.

ILMA PEALT IMELIST JA ILUSAT OTSIMA

Kui aga Tallinna tornid silmapiiri taha vajunud, mehed merel ning ees ootamas poolteist aastat reisi, siis kas see ongi nii erinev? Põhimeeskonna kogenumad purjetajad Rääsk ja Normak teavad ka pikemate reiside psüühilise finesse, kuid Tätte-Matvere jaoks on ühine 20-päevane merereis seni pikim.

“20 päevaga võib mõni inimene hakata närvidel käima küll,” tunnisab Tätte ja lisab kohe, et eieiei, ega ta sellega Matverele vihja. Nemad tunnevad üksteist 1986. aastast ja šanss, et ligi veerandsaja aasta järel suudavad poolteist aastat merel meeste vahelt musta kassi läbi ajada, on ilmselt pisike. “Aga kõik võib tulla... mõlemad oleme ikkagi nats kunstiinimesed või nii.” Märksa tõenäolisem on siiski, et merel tekib oma rutiin ja meeskond harjub tõdemusega, et mõnda aega ongi elu just niisugune. “Nõukogude

KUUS MILJONIT KROONI
MAKSMA LÄINUD TULIUUS
KATAMARAAN NORDEA
PEIDAB ENDA KERES LISAKS
KAJUTITELE SALONGI, MIS
ON AVAR JA ISEGI UHKE.
PEEN DIIVAN, KÜLMIKUD,
ISEGI JOOGIAUTOMAAT,
TELER JA DVD-MÄNGIJA,
NURGAS PLIIT JA KOKAND-
USRIISTAD. OLME SELLINE, ET
TALLINKI ALUSTE ÄRIKLASSI
SALONGI EES EI JÄÄ NORDEA
MILLEGAGI HÄBISSE.

armees sain ma aru, et hetkel ongi mu elu selline. Tuli leppida ja patja ei nutnud,” võrdleb laulja. Ning lõpuks – tegemist on ju purjetamissõbra unistusega, mida eristab üle 11 ajavööndi laiunud “kodumaa” teenimisest nii mõnigi oluline nüanss.

Näiteks ei meenu, et keegi oleks kaht aastat punaarmeres kirjeldanud kui “imelist”. Ümberilmareisile, kus tee peale jääb ilmselt nii mõnigi torm, piraatlusest nakatatud veed Aafrika idarannikul, küllap mõnigi tehniline viperus ja ehk mõni kangem sõnagi meeste vahel, on siiski juba antud nimeks “Ümber imelise ilma”.

Tätte sõnul on reisi üks eesmärk näha ja näidata, et seda imelist ja ilusat ei tasu otsida üksnes unelmatest ja teispoolsusest. “Elades inimene ju sageli kurdab, kuidas elu olla üks suur hädaorg! Piibel ajas selles mõttes paljud asjad sassi. Tegelikult see, mis meile on antud, ongi paradiis: meil on päike, magusad viljad, me sööme-joome. Me tahaks tõestada, et parimad asjad ei ole pärast surma!”



Kataraan Nordea

on alles tänava Prantsusmaal valminud 12,6 meetrine alus, millel põhipurje pinda 104 ruutmeetrit. Kui on häva pärituul, võib seda lisapurjega kasvatada enam kui kahekordseks.

Nordea pardal on suur salong ja viis kajutit, millest mugavamad ehk ahtripoossed on mõeldud n-ö maksvatele klientidele — etapiti vahetuvatele reisijatele.

Lagoon 421 tüüpi kataraan on mõeldud mugavaks avamereseilamiseks, millest annavad tunnistust kasvõi igas kajutis olev eraldi duširuum, aga ka avarad tekid ja üleüldine ergonoomiline ülesehitus.

Nordea keskmine kiirus jääb 6-7 sõlme juurde.

Tee viib esmalt üle Vaikse ookeani ja läbi Panama kanali, sealt Austraalia põhjarannikule ning läbi Suessi kanali kodu suunas tagasi.

Nordea ja selle kapteni Toonart Rääski kohta lugege täpsemalt ajakirja lõpuloost.

Jaan Tätte (46)

Laulja, lavastaja, näitekirjanik, näitleja, saarevaht.

Sündinud 24. märtsil 1964.

Peale bioloogiaõpinguid TRÜs läks TPedisse näitejuhtimist õppima.

1990 lõpetanud TRK lavakunstkateedri XIV lennu.

1997 kultuuripreemia Suur Vanker – parim laulutekstide autor, parim näitekirjanik.

2002 Eesti Näitemänguagentuuri aastapreemia; Balti Assamblee kirjanduspreemia.

Kolme kuldplaadi omanik. Eestis on lavastatud üheksa tema näidendit, neist enamik Linnateatris; näitlejana osalenud viies kodumaises filmis.

Viimastel aastatel töötanud Vilsandil saarevahina.

Abielus, kaks poega.



Marko Matvere (42)

Näitleja, laulja, lavastaja

Sündinud 4. veebruaril 1968. a.

1990 lõpetanud TRK lavakunstkateedri XIV lennu.

1990 - 2004 töötas Tallinna Linnateatris,

2004. aastast vabakutseline.

Osalenud arvukates muusikalides, filmides, seriaalides.

1992 Noore näitleja peaauhind Toruni rahvusvahelisel teatريفestivalil.

1996 Eesti Teatriliidu Ants Lauteri nimeline auhind.

Parima meesnäitleja preemia vabariiklikul teatريفestivalil Draama '97.

Purjetamisega tegelenud noorusest saadik.

Abielus, kaks last – poeg ja tütar.



Toonart Rääsk (55)

Kinnisvara- ja majutusettevõtja,

Sündinud 4. märtsil 1955. a

1978 lõpetanud Eesti Põllumajandusakadeemia maaparandusinsenerina.

Purjetamisega tegelenud kümme aastat, neist viimased viis aktiivsemalt.

Nooruses tuntust kogunud rallisõitjana, muude auhindade kõrval ka esimese Saaremaa ralli võitja 1974. aastal. Hobideks veel lauasõit nii suvel kui talvel ja paatide "parandamine".

Abielus, kaks täiskasvanud poega.



Raul Normak (55)

Ettevõtja.

Sündinud 7. detsember 1954. a.

Lõpetanud Tallinna Polütehnilise instituudi elektriinsenerina.

Purjetamisega tegelenud 30 aastat, sõitnud nii Vahemerel kui Atlandil.

Peale purjetamise on hobiks jahipidamine.



Cognac'i maakonna südamest


TRIDENS



RÉMY MARTIN
FINE CHAMPAGNE COGNAC

The Heart of Cognac

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



PAADIGA  ALBAANIASSE





Albaaniast ei tea enamik meist kuigi palju. Eesti Vabariigi peaministri äridelegatsiooni liikmena oma paadiga Albaaniat külastanud Viktor Siilats räägib Albaania kohta levinud eelarvamustest ning tegelikest oludest, mis teda sellel maal vastu võtsid.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Albaania on läbi aegade olnud niivõrd isoleeritud ja müstifitseeritud riik, et temast ei tea ka tänapäeval naljalt midagi. Albaania kurjategijad paistavad silma erakordse julmusega ning on kiirelt vallutanud Lõuna-Euroopa, kusjuures Albaaniast pärit illegaalne tööjõud kasutab sellistes riikides nagu Itaalia ja Kreeka tihtipeale oma maffioosinikutest

kaasmaalaste pakutavat “katust”.

Albaania vetes navigeerimist kirjeldavad lootsiraamatud soovitasid veel üsna hiljaaegu riiki sisenemisest loobuda ja rannikust möödumisel hoiduda umbes 20 meremiili kaugusele kaldast, et mitte piraatide küüsi sattuda. Kirjeldataud oli ka juhus, kus üks inglise abielupaarile kuluv purjejaht hõivati Albaania piraatide poolt, toimetati kuhugi koopaga lahesoppi ja rööviti paljaks. Inglise pääsesid siiski eluga, mida kahjuks ei saa öelda ühe teise inglise purjetaja kohta, kes oma vara ehk röövivate kummipaati kaitsma asus ning kes seepeale lihtsalt maha lasti.

Mistõttu oma esimest möödumist Albaania rannikust kavandasingi sellisel, et hoiduda vähemalt 20 meremiili kaldast eemale, sõita kiirelt, jälgida radariga ümbrust ja vaadata, et merekaardil tähistatud miiniväljadele ei satuks.

ALBAANIA AJALUGU ON MULJETAVALDAVALT PIKK. SEAL ON PALJU KAUNEID VANU LINNU, LOSSE, KINDLUSEID. ÜHT ANTIIKLINNA KAEVATAKSE HETKEL SÕNA OTSESES MÖTTES MUDAST VÄLJA.

Õnneks sattusin viimases Montenegro sadamas vestlema sadamakapteniga, kes ütles, et kõik see eelnev jutt on jama ning ammu aegunud. Albaania valitsus olla vastu võtnud seaduse, et ükski kohalik paat ei tohi olla varustatud võimsama mootoriga, kui 20 hobujõudu ning see oli lõiganud nii piraatidel kui ka salakaubavedajatel koheselt jalad (või kiilud või uimed)



Durrese jahtklubi



Loo autor laevaagent | lambiga juttu puhumas



Seenekujuline punker

LAEVAAGENT JULGUSTAB TURVALISUSE OSAS, ET DURRESE SADAM ON ÜLIHÄSTI VALVATUD NING TURVAFIRMAT PALGATA EI OLE MINGIT MÖTET. ISEGI KOMANDANDITUND, MILLE ITAALIA SÕJAVÄGI SELLES SADAMAS KEHTESTAS, EI OLE ENAM KEHTIV.

alt. Huvitav, miks Somaalias samasugust seadust ei kehtestata?

Ka miiniväljad olla puhastatud ning Albaania territooriumile võib vabalt siseneda, neid võib vabalt läbida, peaasi et sadamasse ei lähe või ankrusse ei jää, sest siis on tarvis koheselt tolli ja piirivalvega tegelda, siis on vaja viisat ja sisenemisformaalsuste teostamist.

Nii sisenesingi 2005. aastal rõõmsalt Albaania vetesse, möödusin rannikust hästi lähedalt ja tegin kivistest kaljudest palju pilte. Väga põnev!

TEIST KORDA ALBAANIA VETESSE – RIIGIVISIIDILE

Selleks, et teistkordselt Albaania vetesse sattuda oli tarvis ei enam kui Eesti Vabariigi peaministri riigivisiiti Albaaniale. Sest et mille muu kui oma paadiga saakiski üks peaministri äridelegatsiooni liige sinna riiki saabuda?

Ettevalmistused Albaaniasse sisenemiseks ja seekord ka tõepoolest riiki sisenemiseks algasid juba varakult. Paarkümmend miljonit maksva paadiga seda eksootilist riiki külastades tahaks ju sealt koos paadiga ka lahkuda, kas pole? Mis auto puhul polekski peaaegu õnnestunud.

Eesti riiki esindab Albaanias Eesti saatkond Kreekas, Ateenas. Selgitanud oma kavatsusi ja kurnud suursaadik Andres Talvikule ja konsul Tiina Jokstile oma muret jäi positiivne mulje, et Eesti Vabariik on valmis oma lipu all seilavat laeva ning omi kodanikke igati kaitsma. Mille tõestuseks väljastati diplomaatiline noot.

Maailmas paadiga ringireisides võib Eesti saatkondade abi tihtipeale tarvis minna. Küll ajutise liputunnistuse (ajutine

registridokument, mis on otsekui auto transiitnumber) väljastamisel, küll info hankimisel.

Ise pole ma soovinud Eesti Vabariiki oma muredega kuigivõrd koormata, aga näiteks soomlased, kellega koos, see tähendab küll eraldi paatidega, Doonaul reisisime, kasutasid oma saatkonna abi pidevalt. Küll kütuse hankimisel, küll muidu niisama. Kuna näiteks Serbias on Eesti esindatud Soome kaudu, siis ega sealt muidu polekski kütust saanud, kui Soome saatkonna kaasabil.

Aga tagasi Albaaniasse. Diplomaatiline noot käes ja viisavabadus selle riigiga saavutatud, polnud muud kui leida sobiv laevaagent, kes kõikvõimalike formaalsuste eest hoolt kannaks ja sadamakoha kindlustaks.

Ütlen ausalt, et eelnevalt sai Albaanias korra ka sellisel häbiväärsel moel käidud, nagu turismilaevaga Korfu saarelt Sarandasse ning veendunud, et tegu on siiski tsiviliseeritud maaga.

Ehkki Albaania ainus jahisadam, Vlore lähedal asuv Marina Orikum, pidi



Durrese jahtklubi

väidetavalt olema igati tasemel ning kuuluma ühele Albaania-Itaalia ühisfirmale, sai sadamaks valitud siiski Durrese kaubasadam, kui pealinn Tiranale lähim.

Laevaagendi otsinguil viitasid mitmed kanalid üheaainsale isikule nimega Llambi Papa. Ja ennäe imet, Llambi vastabki e-mailile, lubab kõik korraldada, annab adekvaatset infot ja julgustab turvalisuse osas, et Durrese sadam on ülihästi valvatud ning turvafirmat palgata ei ole mingit mõtet.

Isegi komandanditund, mille Itaalia sõjavägi selles sadamas kehtestas, ei ole enam kehtiv.

Tore, siis ei ole seda ohtu, et öhtul peale kümnet kõrtsust laeva poole suundudes maha lastakse.

Ainus, mille suhtes Llambi negatiivne oli, on kütus. Kütus olevat väga kallis ja seda on keeruline saada. Pole seal midagi keerulist, väitis üks jahtkapten Korful. Küll aga pidi kütuse kvaliteet olema nigel ja kiirelt filtrid ummistama.

Igatahes Korfult kütus paakidesse, Euroopa Liidust lahkumisformaalsused

tehtud ja kurss Albaania suunas!

“Mis lahkumisformaalsused, sõida niisama! Mitte kedagi see ei huvita,“ väitis Korfu agent, kellelt Eesti ametnike läbi karastuse saanuna nõudsin perfektset paberite vormistust. Mis lõpuks ka õnnestus.

KOHALIKUD MEREANNID JA ITAALIA VEIN

Päev otsa sõitu, otse üle miiniväljade, mööda “Drini” ja “Tarik Emir” kaubalaevadest, kelle AIS transponderid (laeva automaatne identifitseerimissüsteem, mis näitab igaühele, kel sama süsteemi vastuvõtja, et kuhu need laevad suunduvad, mis on nende kiirus, nimi jne) näitasid samuti Durrese minerkut. Siis natuke lainet, üks suur palk tüürpoordis ja juba ongi Durrese kaubasadama sissesõit.

Llambi ootab ilusti sadamakail ja osutab reserveeritud kohale, milleks on suurte kaubalaevadele mõeldud kaivendritega (kaipemendus) betoonsein.

Vendrid on musta värvi, mis tähendab et tuleb lisaks kõigele kaitsta valget paati veel ka nende vendrite endi eest. Lõppkokkuvõttes teeivad nad ka maalemineku raskeks, kuna kai ja paadi vahele jääb umbes paarimeetrine

**OLEME VÄIDETAVALT
ESIMENE EESTI LAEV,
MIS DURRESE SADAMAT
KÜLASTAB.**

vahe. Sellele olen aga juba Kreekas mõelnud ja spetsiaalse trapi konstrueerida lasknud.

Trapp potsatab küll paaril korral ja õnneks ilma inimesteta vette, aga siis teeb Llambi sinna kohalikus töökojas ühe täiustuse ja trapp jääb püsima.

Passid ja laevadokumendid ära antud ning pole mingit muret, sest et keegi ei tunne vähimatki huvi, mis või kes on pardal. Vaid sadamavärvast läbipääs on otsekuu loteriimäng: mõnikord ei küsi keegi midagi ja mõnikord tuleb turvadele ikka väga pikalt ja põhjalikult selgitada, et kes ja miks.

Oleme väidetavalt esimene Eesti laev, mis seda sadamat külastab. Kaasavõetud ja sadamaadministratsioonile üleantud Eesti lippu ei tõmmata sellegipoolest vardasse ja nii tuleb reisi lõppedes see kingitus tagasi korjata.



PARAKU EI PÄÄSE
NOOR DEMOKRAATIA
VASTAVATE APSAKUTETA
JA NII ONGI ALBAANIA
RANNAJONEL VARJUTAMAS
SAJANDITEVANUSEID KULTUURI-
MÄLESTUSI, NAGU NÄITEKS
DURRESE AMFITEATER,
KOLEDAD POOLELIOLEVATE
KORTERTORNELAMUTE
TONDILOSSID.

Õhtuse söögikohana soovib Llambi lähedalasuvat korrusmajaalust restorani, mis pidavat parim olema. Restoranis meid ilmselt juba oodati, sest et saame kohe soovitud aknaaluse koha ja ilma et oleks jõudnud midagi tellida, tuuakse hoobilt üks suur kausitüüpi keedetud rannakarpe.

Tõepoolest, tuleb meelde, et eelmise turismireisi ajal sain teada, et Albaanias on

hiiglasuured rannakarbi kasvatused, kust neid veetakse Kreekasse ja mujale. Mereannid on tõepoolest ülivärsked ja –maitvad, nõndasamuti ka Albaanias kasvatatud oliivid. Tekib meeleto soov oma elu ja tervisega riskida ning tellin seepeale toored krevetid. Ja kala *carpacchio* ehk toore kala.

Mis mõlemad, vaatamata ebamäärasele väljanägemisele, maitsevad võrratult. Ilma midagi küsimata tuuakse ka magustoit ja puuviljavaagen. Ja arve, mis on naeruväärselt väike.

Punane vein, mida võtsime klaasikaupa ehk lahtisena, oli samuti ülihea, kuigi lisaklaas osutus siiski nii hapuks, et pidime Lawrence'le, meie igaõhtusele kelnerile, ütleva, et ta enam sellist saasta kunagi ei tooks ja piirduks vaid esimese, Albaania veinimeistrite paremikuga. Hiljem, üht kohalikku veinivabrikut külastades ja selle toodangut täiesti kõlbmatuks tunnistades, pidime küll Lawrence'lt üle küsima, et kas see lahtine vein, mida tema pakub, on ikka kohalik. Selgus, et polegi ja tegu olevat hoopis Itaalia veiniga.

Lawrence polnud vaid lihtne, üliviisakas

ja sõbralik igaõhtune kelner, ta hoolitses hiljem ka Eesti lippu kandval laeval peaministri äridelegatsioonile korraldatud vastuvõtu eest, millega ta suurepäraselt toime tuli. Igaõhtuseks kelneriks osutus ta aga sellepärast, et Llambi peaaegu et keelas mujal süüa, ehkki tõele au andes seda keeldu korduvalt rikkusime. Et lõpuks siiski tõdeda: Llambi soovitatud söögikoht oli tõesti kõige kvaliteetsem.

KONTRASTIDE MAA

Ka nüüd, aastal 2010, on Albaanias erakasutuses paadid sisuliselt keelatud. Mis on ju väga kurb ja lausa topeltkurb võrreldes olukorraga, millest me ise tuleme. Kõigest kaksikümmend aastat tagasi oli meri eestlastelegi suletud ja paljudes kohtades mineeritud. Kas tõesti oleks võinud minna nii, et oleksime võinud vabaks saada ilma merelemineku õigusest? Ilmselt oli palju neid merendus-ametnikke, kes seda soovisid. Pole paati, pole probleemi.

Kurtsin seda muret ka peaminister Ansi-pile ning ta lubas teema oma Albaania kolleegide ees tõstatada: eestlastel vaja Albaaniasse ju paate müüa!

Albaania autopark on seevastu



Peaminister Andrus Ansip Albaanias riigivisiidil

muljetavaldav ning koosneb valdavalt Range Roveritest ja Mercedestest. Irvhambad väidavad, et kõik autod on Euroopast varastatud. Hästi ei usu, aga lammutustöökodasid oli küll rohkem kui ühes keskmises riigis ühe elaniku kohta olla võiks.

Teed on lausa kohutavad, kui Durrese-Tiraana vaheline maantee välja arvata.

Albaanias ringiliikudes on kõikjal näha pisikesi betoonpunkreid ehk *mushroom*'e ehk seeni. Sellised seenekujulised, laskeavaga ühemehekindlused. Neid on nii tohutult palju, väidetavalt umbes 100 tükki iga inimese kohta ja pole ühtegi head ideed, mis nendega nüüd peale hakata. Suuremad punkrid on kasutusel turismiattraksioonidena, baaridena jne. Väiksemad rohtuvad niisama.

Inimesed on seal riigis väga sõbralikud ja nende väidetav moslemireligioossus on müüt. Albaanlaste usk on nn albanism, nad usuvad oma riiki ja rahvasse.

Albaania ajalugu on muljetavaldavalt pikk. Seal on palju kauneid vanu linnu, losse, kindluseid. Üht antiiklinna kaevatakse hetkel sõna otseses mõttes

mudast välja. Mingi ammune maavärin või midagi sellist, mis mudalaviini või mudalaine tekitas.

Albaania muistseks rahvuskangelaseks on Skandeborg, kellele eluajal jäi riik türklaste poolt okupeerimata, on kirjutatud ooperisse lausa Antonio Vivaldi enda poolt.

Kui lisada veel suurepärase geograafilise asukoht Itaalia, Horvaatia ja Kreeka vahel, siis pole kahtlustki, et Albaania püüdlused päädivad kord Euroopa Liidu liikmesriigi staatusega. Seda me neile ka igal sammul kinnitasime.

Paraku ei pääse noor demokraatia vastavate apsakuteta ja nii ongi Albaania rannajoonel varjutamas sajanditevanuseid kultuurimälestusi nagu näiteks Durrese amfiteater, koledad pooleliolevate kortertornelamute tondilossid. Pooleliolevad selles mõttes, et betoon on valatud, aknad ees ja riigi toega rõõmus värv peal. Edasi aga oodatakse investorit, kellega ühisfirma luua, et tehtu lõpule viia.

Investeerima kutsuti vastaval seminaril ka eesti ärimehi, siiski selgus nagu ikka, et välismaalastele ei ole seal maa

ALBAANIA ON KONTRASTIDE MAA, KUS NII MÕNIGI ASI TUNDUB MEILE PAARI-KÜMNESAASTATAGUSE MINEVIKUNA, MÕNI ASI, NAGU NÄITEKS SHERATONI HOTELL, KUS EESTI PEAMINISTRI DELEGATSIOON PEATUS, AGA HOOPIS TULEVIKUNA.

müük lubatud. Mis sellisel juhul juhtuma hakkab, näitas Durrese jahtklubi saatus. Sakslane Wolfgang E. rentis Albaania valitsuselt Durrese-lähedase rannariba ning asus seal jahisadama tarvis loodust ümberkujundama. Akvatoorium puhastatud, kivimuulid paigas, juurdepääsuteega alustatud ja hulk raha läinud. Praegu kõik seisab, sest et Albaania valitsus muutis ühtäkki meelt ja maa pole ju sakslase oma! Eks taolist asja kohtab üsna sageli ka Eestis, kus kohaliku omavalitsuse või riigi otsused



VAHVA MAA ON SEE ALBAANIA KUI OLED SEALT TERVE NAHAGA PÄÄSENUD!

on põhimõttel “kust tuul –sealt-meel” ja igasugune vastutus investorite ees puudub. Samas aga ongi maa omandivormi küsimus oluline: ühel juhul võetakse investorilt kõik ära ja teisel, Eesti juhul, jääb talle vähe-malt maa alles.

Durrese “jahtklubi” külastades tekkis soov toetada kohalikku ettevõtlust ühe dringiga. Baaritaolisest moodustisest sadamas ei saa aga hästi aru, on ta kinni või lahti. Meie giid nimega Ylbar ehk tõlkes Vikerkaar või siis Satenkaari nagu ta oma nime soome keelde tõlgituna armastab öelda, asus baariga läbirääkimistesse, mis kestsid ebaviisakalt kaua.

No tõesti, on siis raske üks jook valada, ka sellisel juhul, kui baar ametlikult suletud? Mehed ju niikuinii seal toimetamas ja mingit silti küll väljas polnud!

Hiljem selgus, et läbirääkimiste

sisuks oli see, et kas baaripidajad julguvad ikka meile ehsat ja kodus tehtud rakit (loe:puskarit) pakkuda, mida giid kangesti nõudis või peavad leppima ametliku, poest ostetud jookide valikuga. Lõpuks siiski patriotism ja külalislahkus võitis ja Jim Beami pudelist valatud pisut hägune vedelik maitses tööpooldest ehe ja hea. Seda väljanäidata oli muidugi viga, sest et juba ülejäämisel päeval sokutas Ibar meile terve liitri plastpudelitäie seda jooki kaasa.

Tubli kolmveerand pudelit on ikka veel alles!

DŽAMP FORE!

Albaania on kontrastide maa, kus nii mõnigi asi tundub meile paarikümneaastataguse minevikuna, mõni asi, nagu näiteks Sheratoni hotell, kus Eesti peaministri delegatsioon peatus, aga hoopis tulevikuna.

Mõlema riigi peaministrid avaldasid oma ühises sõnavõtus lootust, et Albaaniast saab peatselt Euroopa Liidu riik. Seda kahtlemata, kuid enne seda peab Albaania peaminister Sali Berisha muidugi tagama,

et kuritegevus ja korruptiivsus tema maal väheneks ning et riiki sisenenud välismaise numbrimärgiga autod sealt ka igasuguste takistusteta väljuda saaksid.

Laevaga Albaanisast väljumisel ei olnud tänu Llambi ettevalmistustööle õnneks mitte-mingisuguseidki probleeme.

Hüvastijätuks hüüame Papa Llambile sulaselges albaania keeles: “Džamp fore!”. Või midagi sellist. Mis peale eelnevat inglisekeelset vestlust kõlab kui “jump far!” ehk “hüppa kaugele, eemale!”

Mille peale Llambi, eestlaste ebaviisakusest shokeerituna, hüppabki laevast eemale nii kaugele kui jaksab ning jääb solvunud ja nõutu näoga põrnitsema. Kui selgub, et me soovisime albaania keeles tänu avaldada, puhkeb Llambi südamest ja pikemaks ajaks naerma.

“Džamp fore” tähendab nii tänu kui ka seda, et kõik on kõige paremas korras. Sõnasõnalt oleks tõlge “aknad on puhtad” või “klaasid on selged” või midagi sellist.

“Džamp fore!”

Vahva maa on see Albaania kui oled sealt terve nahaga pääsenud. ▣

**ELUS ON ENAMAT KUI VOLVO. ON KAMMITSAIST
VABANEMINE. LÕA OTSAST PÄÄSEMINE. ISEENDA
VABA VOLI. SEST KUI OLED KOGU ELU NÖÖRI
MÖÖDA KÄINUD, ON NÜÜD AEG VABALT VÕTTA.
SELLEPÄRAST ONGI VALLATUD VOLVOD NÜÜD KOHAL.**



TULIUUS VOLVO S60

VALLATU.VOLVOCARS.EE



Volvo. for life

INFO-AUTO
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0020 infoauto@infoauto.ee
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee
PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

Volvo S60 keskmine kütusekulu: 5,1 - 9,9 l/100km
CO₂ sisaldus heitgaasides: 134 - 231 g/km

Külalislahkuse monumendid?

Eesti on keeruliste vetega maanurk, mille ümber on seilatud aastatuhandeid. Kui omad teavad iga kari peast, on võõramate jaoks alati vaja läinud teenäitajaid. Kohalikud osutasid kindlasti ka lootsiteenust, aga et meresõitjal oleks abi iga ilmaga käepärast, süüdati pimedal ajal kaldale märgutuled. Et tuli kaugemale paistaks, tehti see kõrgele kaldale või tõsteti hoopis torni otsa.

Nii on Eestimaa rannikiidamast–aadamast olnud tihedalt meremärke täis tiki-tud. Mõned neist on uhkemad, mõned lihtsamad. Mõned kokku löödud roigastest, mõned aga annavad arhitektuuri-teose mõõdu välja. Ja on tellitud Pariisist. Legend räägib, et mõned märgutuled on aegade vältel ka eksitamiseks ja saagi kaaperdamiseks süüdatud, mis just külalislahkusest ei räägi... Enamasti on need aga laevnikele ikka õiget sihti näidanud.

Aegade jooksul on neid soolased tuuled räsitud, neid on tekkinud ja kadunud, nii mõnegi puust torni on võtnud tuli...

Varasematel aegadel on pidanud tornide eest hoolt kandma suur hulk inimesi. Tule tornitipus hoidmine nõudis ju kunagi ohtralt küttepuid, hiljem mindi gaasi või elektri peale üle. Tänapäeval on kaugemates kohtades üle mindud päikeseparatei-toitele ja seetõttu pole hooldusmeeskonda enam peaaegu kusagil, vaid Ristnal ja Naissaarel on tornivaht veel alles.

Tornid on tänapäeval enamasti inimtühjad ja uudishimulikele suletud, vaid Hiiumaa uhkesses tuleornidesse lastakse külastajaid vaatama. On neil ju ka näidata Eesti vanim ja kõrgeim - Kõpu torn, lisaks peened prantslased Ristna ja Tahkuna. Viimase juures on hakatud isegi teatrit tegema, seal toimusid tänavu suveõhtuti Theatrumi-trupi ülipopulaarsed etendused, Marcel Pagnoli "Tuulesaared", kus torn oli vähemalt lavakujunduse peateglane.





TULE- TORNIDE KOGUJA

Fotograaf Kaido Haageni kogutud portreed tuletornidest on saanud kaante vahele. Ainulaadne formaat, pildialbumi ja teatmeteose risting, pakub imeliste vaadete ja detailide kõrval ka asjalikku ülevaadet. Pilte saadavad autori lüheldased kommentaarid, mis ahvatlevad eeskujuga järgima. "Iga tuletorni juurde viib tee," vihjab fotograaf. Ja tänu vabadusele on paljud eestlased avastanud, et ka veetee.

TEKST ANNELIIS AUNAPUU FOTOD KAIDO HAAGEN

On kombeks, et korraga ei jää inimpilgu ette enam kui üks-kaks meremärki. Kaks lähestikku märki ehk liitshid võimaldavad ohutut sadamale lähenemist - merelt vaadates tuleb vaid märgid täpselt kohakuti sihtida.

Aga tegelikult on tuletorne väga palju. Aeg-ajalt loetakse need Eestis üle ja raiutakse raamatusse, et nad omavahel segi ei läheks. Veeteede Amet on üritanud igal aastal välja anda meremärkide kataloogi täiendatud trüki. Varem illustreerimata nimekirjana, tänapäeval püütakse sinna ka pilte lisada. Kuid veelgi enam - mujalgi maailmas on avastatud, et tuletornide maailm on põnev ja mitmekesine ning pakub paljudele huvi. Viimastel aastatel on hakanud tuletornidest pildiraamatuid ilmuma ka Eestis.

Fotograaf Kaido Haagenist on viimase viieteistkümnede aasta jooksul saanud suur meremärkide asjatundja. Paistab, et tuletornil on omamoodi tõmbejõud ka fotosilma jaoks. Ajapikku on tema huvi üha süvenenud, tornipiltide kollektsioon kasvanud ja täienenud. Mõte need fotod raamatusse koguda tekkis samuti juba ammu. Tänavu õnnestus plaan siis viimaks teoks teha - kevadel nägi ilmalgust "Eesti tuletornide lugu" GO reisiraamatute sarjas.

"Mul on hea meel, et see varem ei juhtunud, sest alguses plaanisin teha pildialbumi vaid kõige ilusamate tornidest. Nüüd on aga raamatusse sattunud ka palju vähem ilusad tornid ja märgid ning seetõttu

Väike vigur. Jätke see pilt meelde, ja Rannapungerjale sattudes vaadake, kas leiata üles punkti, kust see foto tehtud on.



on raamat ise saanud hoopis “ilusam”, “räägib Kaido Haagen, viidates sellega, et nüüd on Eesti meremärkide maailma peegeldus saanud palju sisukam ja mitmepalgelisem, raamat on peaaegu teatmeteosena kasutatav.

Loogika huvides otsustas fotograaf raamatus reastada meremärgid asukoha järgi, alates Narvast ja lõpetates ringi taas Peipsiäärega. Piltide juures on märkide nimetused ja koordinaadid, siselehtedel on aga Eesti ranniku kaart. Kaardile on märgitud kõik raamatus pildistatud meremärgid, taga leheküljenumber, kust leiata selle portree ja tihti ka mõne kommentaari. Mõnest märgist on vaid üks pilt, mõnest aga mitu lehekülge, mis on tornist tehtud eri aegadel, lisaks hulgaliselt põnevaid detaile. Ahjaa, tekstid on paralleelselt nii eesti kui ka inglise keeles.

Vahel nimetatakse Kaido Haagenit arhitektuurifotograafiks, sest ta on arhitektide hulgas hinnatud kui mees, kes teeb hoonetest laitmatud esindusportreed. Tegelikult pildistab ta nii õues kui ka toas, nii maa peal kui ka vee all. Ka õhust, kui õnnestub. Tema pilte on avaldatud peaaegu kõikide Euroopa riikide arhitektuuriteemalistes väljaannetes. Mitmel pool on tal olnud näitusi, ja punktiks i peal: hiljaaegu pani ta tuletorninäituse üles Keri saarel, kus pole ühtki püsielanikku, vaatajaks on vaid tuletorn, see-eest üks Eesti tähelepanuväärsemaid.

Nagu öeldud, on Kaido Haagen oma tegemistes süsteemne. Peale selle meeldib talle välja mõelda, milleks ja kuidas asjad **TEGELIKULT** on. Nii püüab ta pildile asju, mis on kõigile vaatajaile selgelt näha, kuid lisaks on paljudel neist ka salakood, mõni fotograafi vigur, mille

Vigade parandus. Kui raamatus olevad Vaindloo tuletorni pildid olid tehtud sombusel sügispäeval, siis sellesuvine reis toimus fotograafi jaoks ideaaltingimustes - päikesepaiste ja poolpehme pilvealune.





Tornijahimehe kannatused

Küsimusele, millise tuletorni juurde pääsemine on olnud kõige keerulisem, rääkis Kaido Haagen vastuseks sellise loo.

“Eks ma vist üks hull ole. Ühel sügisel oli vaja enne tormide tulekut Harilaiul ära käia, kuna sealne valge iludus oli kollektsioonist puudu. Endal mul ühtegi ujuvõidukit pole, pidin kohalike paadimeestega kaupa tegema. Need aga küsisid sõidu eest üpris priske summa. Samal ajal oli lennupiletite sooduspakkumine ja täpselt sama raha eest oleks võinud Pariisis ära käia. Valisin aga siiski selle inimestest hüljatud tillukese saare...”

Põhjalvalgus. Kui tavaliselt peetakse selle termini all silmas põhjapoolse klaasseinaga loomuliku valguse stuudiot, siis sellel pildil on tegemist otseselt põhjakaarest tuleva valgusega. Kell kaks öösel.



Veealune arhitektuur. Lagunev ujumissild Äntu Sinijärves



Värvid. Laialt on levinud arvamus, et meie vetes midagi huvitava pole ja mis on, on hall või paremal juhul pruunikat karva. Jah, kandidul siin midagi ette ei kanta, aga kes viitsib otsida, sellel avaneb põnev veeilm. Must mudil Krassi madalal.

leidmise jätab ta vaataja tähelepanelikkuse hooleks. “Kes näeb, see näeb,” ütleb ta ise muigega.

Vahel on ta mõnesse fotosse peitnud mõõtkavatriki, mis avaldub vaid eriti tähelepanelikul süüvimisel detailidesse. Vahel on ta püüdnud pildile mõne lausa uskumatuna tunduva olukorra. Näiteks on raamatus pilt, kus on lausa kogemata, saatuse tahtel, sattunud pildile enamasti fotograafide tabamatuks jääv välgunool koos Vilsandi tuletorni tulega, mis teadupoolest ei põle kogu aeg, vaid süttib rütmiliselt... Juhus, mille võimalikkust võib arvutada vaid tuhandikes või isegi miljondikes... eeee, igatahes on see üliväike.

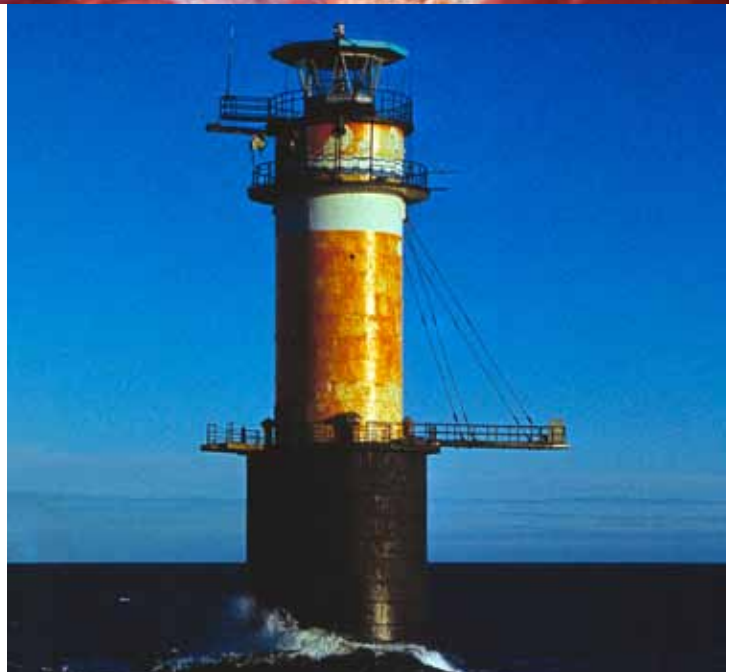
Kui pildile on õnnestunud püüda ühe meremärgi asemel kaks, on see enamasti pildi kõrval ära märgitud, kuid vahel on ta mõne korduva märgi puhul selle ka vaatajale avastamisrõõmuks jätnud. Nii et, teritage tähelepanu ja te võite rahuloluga leida mõne lisatuletorni ka kusagilt okste või konstruktsioonide vahelt...

Kuivõrd raamatu pilte on tehtud paljude aastate jooksul, on vahetunud tehnika ja tänu digiajastu saabumisele isegi terve pildilise info salvestuse põhimõte, on piltide kvaliteet üsna erinev. Siikohal ei räägi me korrektsusest, sest “Haageni foto” tähendabki enamasti ülimat korrektsust, vaid kvaliteedina tuleb mõista pildis sisalduvat “slaiditera”, seda mitte segi ajades uuemaegse “digimüraga”.

Seda tuleb aga samuti võtta kui ajalugu ja nii on see üsnagi sobiv raamatusse, mida telgjoonena läbib aja kulgemise teema.

Nii nagu arhitektuuri puhul köidab Kaido Haagenit ka see, mis peidus hoone sees, on teda juba mitmeid aastaid köitnud see, mis peidus vee all. On ju teada, et meie vetes on nähtavus viletsavõitu ja nii kasutab ta iga võimalust käia soolastes ja puhastes lõunamaa vetes elu avaldusi imetlemas. Sealne fotosaak on jõudnud mitmele näitusele.

Ka tuletornisaaga pole raamatuga veel lõppenud. Muutuvad nii aeg, tornid kui ka fotograafi pillk. Ja maailm on lai. 📷



Tuletornijahi markantne algus

Kaido Haagen jutustab tuletornisaaga meeldejäädavast algusest: “Üheksakümnendate alguses tellis NSVL-i Hüdrograafia Teenistus minult slaidi Tallinnamadala tuletornist. Minu jaoks oli hea pildistamisilma sünonüümiks päikesepaiste. Aga sadamas vaatas puksiirlaeva kapten mulle kahtlaselt pikalt otsa ja küsis, kas ma olen oma soovis ikka kindel. Mina vastu, et ilm ju ilus. Küsimusele, millisest küljest ma majakat pildistada tahan, vastasin pahaaimamatult, et teeme paar tiiru ümber majaka, eks siis vaatan. Kuni Naissareni oli kõik normaalne, seal edasi aga hakkas meri puksiiri ja minu sisikonnaga tantsu lööma. Olin kaamera toetanud kaptenisilla rõdul sobivale postile ja põiminud selle ümber ka käed-jalad. Väikese pöörderaadiusega ringe tehes tundus ajuti, et horisont jookseb kaadris diagonaalis... Tagasitee möödus klaasistunud pilgul horisonti vaadates ja lootes, et ehk jääb fotograafide mark seekord täis tegemata... Sellest seiklusest jäi mulle kahjuks ainult üks alasäraga duplikaat. Selle pildi leiata ka raamatust. Uuesti seda pildistada pole võimalik – tollal oli tuletorni ülaosale maalitud ENSV lipulained.”



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



TALLINN • TARTU • PÄRNU • RAKVERE

REISISOOVITUS: PRANTSUSE RIVIERA RANNIK ON MERE- SÕITJATE PARADIIS!



Port Crosi rahvusparki väikesadam

Puhkus purjete all pole võrreldav tavalise rannapuhkusega — lummasid miljonivaated merel, lõputu horisont ja vabaduse tunne — seda peab ise kogema, teab reisikorraldaja Tiina Kipper. Lisaks mõnus seltskond, päike, seiklused ja avastamise rõõm — see on asendamatu emotsioon talvekammitas vaevlevale “mereinimesele”. Tiina Kipper räägib Navigaatoris ilmunud reisiloost inspireeritud sellekevadisest purjetamisretkest Prantsuse Rivieras.

TEKST **TIINA KIPPER**, WWW.STIILNEPUHKUS.EE

FOTOD **TIINA KIPPERI ERAKOGU**

Meie väike seltskond käib juba paar aastat Vahemerel purjetamas, et Läänemere suvist seilamise hooaega pikendada. Oma sõidud oleme planeerinud mai algusesse ja oktoobri lõppu, kui meie kliima on ilmselgelt ebaeeldivalt külm aga Vahemerel jätkub soojust ja mõnusat ilma. Sadamates on sel perioodil piisavalt kohti ja hinnad väga soodsad, näiteks 37-jalase jahi nädalase rendi hind algab umbes 1000 eurost.

Navigeerimine Vahemerel on ülilihtne, karisid ja madalikke on vähe ning igas rendilaevas on merekaardid ning asjalik sadama-araamat koos vaatamisväärsuste infoga.

Jälgida tuleb vaid kahte kellaaega — pime ja valge — ning Poseidoni (vanakreeka mütoloogiast tuntud merejumal — toim.) “tujusid”.

Kolme reisi põhjal võime öelda, et reeglina on hommikuti ja õhtuti Vahemerel tuulevaiksem ning lõuna paiku peab Poseidon siestat tunnike-kaks. Ülejäänud ajal puhub mõõdukas tuul, mis hobipurjetajatele hästi sobib. Loomulikult oleme saanud tunda ka tormist ilma, seilasime siis rehvitud peapurje ja mootoriga vastutuult – ei olnud hullu midagi.

Nii ongi meie sõpruskond seilanud Kreekas ja Itaalias ning sel kevadel oli meie reisisihiks helesinine rannik *Cote d'Azur*. Idee Prantsuse Riviera kasuks saime Navigaatorit lugedes (Navigaator 2/2009 — toim.). Läbi kapten Siilatsi humoorika, ent samas informatiivse reisijutu tundus Prantsuse Riviera see kõige õigem valik. Pealegi avas Estonian Air käesoleva aasta mais otselennu Nizzasse, mis muutis meie kohalesõidu eriti mugavaks.





St. Tropez'i kaldapromenaad



Cap Camarat. Kummipaadiga randa



Port Cros

SEITSE PÄEVA HELESINISEL VEEL

Meie läbisime teekonna: **Bormes les Mimosas — Le Lavandou — St. Tropez — Cannes — St. Raphael — Antibes — Port Cross — Bormes Les Mimosas.** Jätsime külastamata Port Crossist 10 meremiili kaugusel asuva kauni Porquelles saare, mida hiljem kahetsesime.

Sadamatasud on siinsetes sadamates 25-40 eurot, olmetingimused täiesti rahuldavad. Eleter, vesi ja dušš (viimane küll väikese lisatasu eest) kõikjal olemas, välja arvatud Port Crossi looduspargis kus vesi ja elekter on tõeline defitsiit.

Peatun lühidalt kõigil sadamatel, mida külastasime.

Bormes Les Mimosas — sadam, kust alustasime oma mereteekonda asub Nizast umbes 140 kilomeetri kaugusel. Külalissadamana vähe kasutatav, kuigi paar poodi ja mõned restoranid on kai ääres olemas. Kesklinn jääb 1 kilomeetri

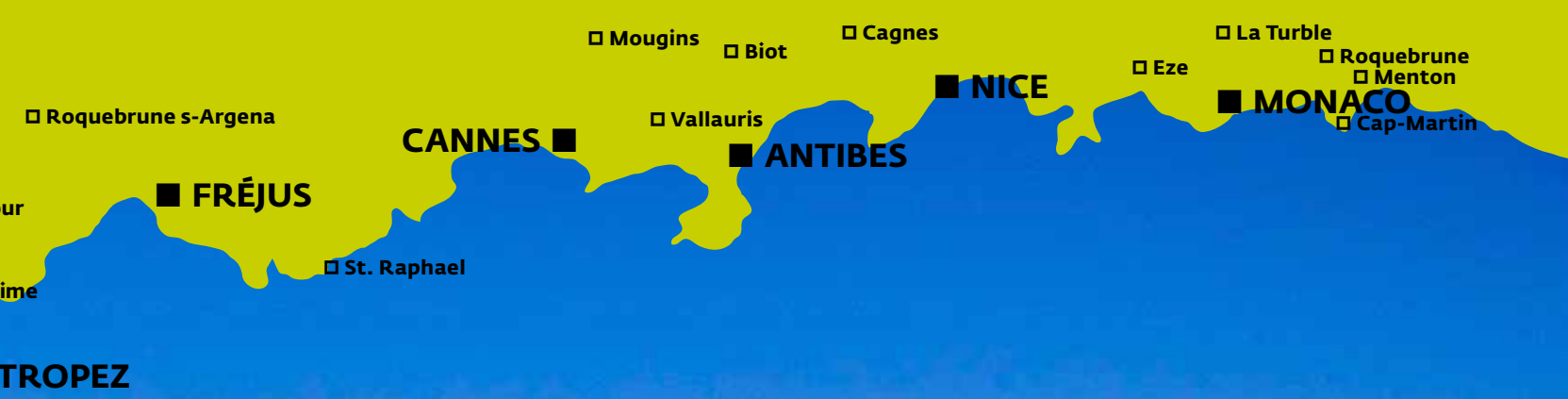
kaugusele ja supermarketini on ligi 2 kilomeetrit. Sadam ise on veidi kõle ja igav.

Le Lavandou — kõigest 3 meremiili kaugusel Bormes les Mimosast. Oleks võinud kohe esimeseks õhtuks sinna purjetada, sest Le Lavandou sadam on eelmisest palju ilusam. Sadama ümbruses käib õhtuti elu, promenaadil on kena jalutada ning kõrval asuvad ilusad liivarannad.

St. Tropez — merelt vaadates alguses ei usugi, et see pisike vana linnake ongi seesama kuulus filmidest nähtud rikkurite paradiis. Aga iseloomulik kollane kirikutorn hajutas siiski meie kahtlused. Jõudes sadama akvatooriumisse ja märgates luksusjaht, millest üks uhkem kui teine, oli pilt täiesti selge: me oleme kohal! Sadamapromenaad muutub vanalinnapoolses otsas eriti kitsaks ja prantsusepäraseks, loomulikult ei puudu tänavakunstnikud oma pastellmaalidega. Väli restoranid ja kauplused on pikas rivis vaid 6-7 meetri

kaugusel sadamakaist ning sinna vahele mahub veel kitsuke autotee, kuhu jalakäijad ja autod sõbralikult ära mahuvad! Vanalinn on armas, kitsaste tänavatega ja õdusate restoranidega. Tõeliselt paeluvaks vaatamisväärsuseks on sadamapromenaadi ääres resideeruvad luksuskatrid ja -jahid. Olen näinud Egiptuse eliitsadamas El Gounas naftašaikide luksuslaevukesi seismas uhkes vaikuses, aga siinsete iluduste ümber käis aktiivne elu. Pea igas jahis istusid salongis inimesed, kes tundsid elust mõnu... Seda lähedat atmosfääri kinnitasid ka toredad jahtide nimed, näiteks "One more toy" või "My another lady".

Cannes on kaasaegne sadam, täielik vastand St. Tropez'i kitsukesele linnasadamale. Maitsekalt haljastatud sadamapromenaadil oli mõnus jalutada, siin oli ruumi ja avarust. Sileda tartaankattega rannapromenaadil nautisin rulluisutamist hommikusel vaikuses ja



TROPEZ



Cannes'i jahisadam



Cannes, maja nagu kunstiteos



Üks paljudest luksusjahtidest nendes vetes. Taamal Antibese linn ja Alpid.

päikesetõusu kumas. Ka väike vanalinn oma rohkete poodide on olemas ja linna kohal kõrgub uhke kindlusloss.

Igal aastal mai keskel aset leidev kuulus Cannes'i filmifestival on linna-kese tipphetk. Meie kartus filmifestivali eelõhtul vaba sadamakoha leidmisel ei osutunud tõeks - kohti jäi veel ülegi. Rannapromenaad paistis eriti nägus oma valgete telkidega, kus peagi filmimaailma kuulsusi võõrustama hakati. Sadama kõrval asetsev filmimaja oli punaste vaipade ootuses turvameeste range kontrolli all. Turvaedikute külge olid ajakirjanikud lukustanud oma redelid, et neid õigel hetkel kasutada platvormiks filmidiivade filmimisel.

Õhtuseks kokteiliks valisime promenaadil White Palm hotelli võrratu vaatega katusebaari, kus nautisime Cannes'i linna panoraami ja imelist päikeseloojangut. Laht oli täis suuri luksuslaevu, mis sadamasse kuidagi ära ei mahu. Paljudel

laevade helikopterite maandumisplatsidel käis kibe töö, sest kuulsusi aina lendas kohale... Cannes'i linna ümbritsev luksuse aura oli jutkui lummus, tundus, nagu oleksime mingis filmis. Aga ei, lihtsad Läänemere lapsed olid sattunud õigel ajal õigesse kohta ning me nägime tavalisest rikaste ja ilusate elu. Me nautisime seda vaatepilti täie raha eest!

Antibes — paljukiidetud Prantsuse Riviera rannikupärl valmistas meile mõningase pettumuse. Enne reisi kuulsin mitmelt poolt, et Antibes on võrratu linn kauni vanalinna ja atraktiivse promenaadiga. Kahjuks on vahemaad liiga suured, et seda ilu nautida. Antibes sadam oli tohutult suur ja sadamapromenaad kui selline puudus. Vanalinn oli küll üsna armas aga pea 1,5 km kilomeetri kaugusel sadama külaliskaist. Suur tegu oli meelepärase tänavarestorani leidmisega, kus pikast käimisest väsinud jalgu sirutada.

Emotsionaalne üllatus tabas meid

aga järgmisel hommikul, kui sadamast väljasõites avastasime, et Antibes'i linna-kese panoraamiks on kaunid lumised tipud. Eelmisel õhtul sadamasse sisse sõidul näis, et taamal taevast paistavad mingid valged pilved, aga palun - hoopiski lumised mäed! Laevad helesinisel merel, taustaks Alpidel lumine mäeahelik - see on muljetavaldav vaatepilt!

St. Raphael — kaunis sadamalinnake laheda atmosfääriga. Hea, et reisikaaslased Alo ja Kristel viitsid bussiga sinna sõita ja hiljem meile oma muljeid jagasid. St. Raphaeli südalinna sadamat tuleks Riviera rannikul seilates kindlasti külastada.

Port Cross — armas saar ühe tillukese sadamakülaga, kokku ca 20 maja. Toredad matkarajad, vanad kindlused, kabel ja omapärane surnuaed. Vahva liivane rannapromenaad restoranide, paari poe ja mõne elumaja ees. Väike sadam, võimalus jääda ööseks poi peale. Sadamas vett ja elektrit pole.



Reisieltskond
Cannes'i sadamakail

CANNES'IS TUNDUS NAGU OLEKIME MINGIS FILMIS. AGA EI, LIHTSAD LÄÄNEMERE LAPSED OLID SATTUNUD ÕIGEL AJAL ÕIGESSE KOHTA NING ME NÄGIME TAVAPÄRAST RIKASTE JA ILUSATE ELU NING NAUTISIME SEDA VAATEPILTI TÄIE RAHA EEST!

Reisieltskonna soovitusi:

ANDRUS: Hommikul vara veele, siis jääb aega järgmise sadamaga tutvumiseks. NB! Õpi ära kohalikus keeles sõna külaline, külaliskai- siis leiad kiiremini õige sildumiskoha.

Väikelaste puhul soovitatakse kasutada tormitrakse, eriti palava ilmaga kui vest osutub tülikaks. Lapsel mõnus käia pardal, kokpitis ja salongis.

ALO: Mulle meeldis Prantsusmaa rannik oma ilusate sadamate poolest, hinnad olid Amalfi rannikuga võrreldes väga odavad! Ja sadamaolme oli tipp-topp, igal pool sai sooja dušši all käia ja elektrit tarbida, mida me Itaalias tihti ei saanud...

ELE: olin sellisel purjereisil esimest korda ja mulle jättis see väga vahva mulje. Nägin nii metsikuid saari kui Prantsuse elitaarseid sadamalinnu.

St.Tropez oli üle kõige, siin sattusime ühes pargis jälgima prantsuse filminäitlejatest

kuulsuste *pentanque'i* mängu. Ilmselt jääme ka kohalikku telepilti. **Cannes** sadamakail jalutas meile vastu Dustin Hoffman... elevust oli naiste seas küllaga...

ERKO: Sadamasse saabudes võta juba varakult VHF raadio teel ühendust sadamaga küsimaks vaba kaikohta tasku numbrit. Ise vaba kohta otsida ei tasu, pärast manööverdada jahi ikka mujale ümber. Mulle meeldis nii Kreeka kui Riviera. **Kreeka** isegi veidi rohkem, sest see oli esimene purjereis minu elus nagu ka minu kaptenist sõbral. Me saime ikka tõsise adrenaliinilaksu madalikule sõites. Rabelemist ja nuputamist jätkus paariks tunniks, aga kõik on tore mis hästi lõpeb.

KRISTEL: Mulle meeldis Riviera rohkem kui Amalfi rannik. Sadamaid oli rohkem valida ja atmosfäär oli lahedam ning ümbrus väga ilus. Kõige rohkem meeldis mulle sadamalinn **St. Raphael** – väga sümpaatne sadam asetses täpselt linna südames, kõik

Plussid:

- + palju ilusaid sadamalinnu
- + seilajate paradüüsi St.Tropezi armas vanalinn
- + atraktiivne Cannes, eriti filmifestivali aegu
- + sadamatasud normaalse hinnaga ja kõik vajalik olemas
- + armas Port Cross'i saareke oma väikesadamaga
- + suurepärase prantsuse köök
- + kallid hinnatase osutus müüdik

Miinused:

- vähe saari
- suured sadamad, kontor ja pesuruumid on sageli poole kilomeetri kaugusel
- sadamatega on enne sissesõitu raske suhelda, VHF on ülekoormatud

käe jala juures, mida näiteks ei saanud öelda paljukiidetud **Antibes'i** kohta.

Lõppkokkuvõttes jäi meie reisieltskond väga rahule ja juba teeme plaane järgmise sihtkoha valikul. Hing kraabib, sest peagi on hall sügis saabumas ning tahaks jälle avastada uusi maid, looduskauneid lahesoppe ja ahvatlevaid sadamalinnu. *Ce la vie!*

MOOTORITE HOOLDUS REMONT • VARUOSAD



**Kõik paadimootoritega
seotud mured lahendab
Balti Merekaatrite AS**

**BALTI
MEREKAATRID**

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

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



LAEVA- MUDELID “MADE IN ESTONIA” – KADUNUD MINEVIK VÕI REAALNE OLEVİK?

Kes meist ei mäletaks nõukogudeaegseid modellismiringe, kus poisid meisterdasid ise otsast lõpuni pisikesi elektri-mootoriga laevu, uhkeid purjekaid või suuri kirevaid reisilaevu. Kas laevamudelite ehitus on tänases Eestis veel tõesti alles?

TEKST GERLI RAMLER FOTOD AGO KALBERG, JÜRI ŽURBA

“Vene ajal oli laeva-, lennuki- ja automodelismi ringid ääretult populaarsed ning toetus neile riigi poolt tugev. Täna Eestis toetab mudeliehitajaid Eesti Tehnikaspordi Liit, kuid riigi ja omavalitsuste toetus on ääretult nõrk,” räägib viimased 20 aastat professionaalselt laevamodellismiga tegelev Jüri Žurba. “Sellest on ääretult kahju, sest hetkel on tugevamad modellismiga tegelejatest järele vaid mõningad vanakoolimehed Pärnus, Viljandis, Narvas ja Tallinnas ning käputäis noori.”

Ta nendib, et tänapäeva poisid ei oska sageli enam puust ragulkasidki ega vilesidki teha, rääkimata viitsimisest puutükikestest laevu meisterdada. Samas aga postistel ju ikka näpud sügelevad, kuid ala

arendamine on toppama ning tähelepanuta jäänud. Kui paljud meist näiteks teavad, et Eesti tehnikasportlased saavutasid laevamodellismi meistrivõistlustel teise ja kolmanda koha?

Laevamudelist Ago Kalbergi sõnul tegeleb täna Eestis aktiivselt võistlusmudelite ehitamisega ligi 20 täiskasvanut ja umbes 100 kooliõpilast – Tallinnas Kullas, Narvas Narva Noorte Meremeeste Klubis ja Viljandi Huvikoolis. Võistlusmodellismiga tegelejad on koondunud Eesti Laevamodellistide Liidu (ELML) alla, mis kuulub rahvusvahelisse organisatsiooni NAVIGA. Eesti on juba mitu aastat osalenud erinevate klasside EM ja MM võistlustel, parimaks saavutuseks on seni stendimudelite MM-lt 2008. aastal Rišat Kuzahmetovi saadud hõbemedal ja

Jüri Žurba pronksmedal.

NAVIGA kriteeriumid laevamudelite hindamisel on kvaliteet, sarnasus joonisega, veepeal püsimine ja raadiosaatja teel

EESTI LAEVAMODELLISTIDE LIIT

Eestis alustasid esimesed laevamodellismiringid tööd 1950-ndatel aastatel Tallinnas ALMAVÜ-s ja Pioneeride palees. Eesti Laevamodellistide Liit (ELML) moodustati 1998. aastal. Alates 2001. aastast kuulub ELML laevamodellistide rahvusvahelise organisatsiooni NAVIGA liikmete hulka. ELML liikmeteks on laevamodellismiklubi Thetis ja laevamodellismiga tegelavad eraisikud. ELML töö toimub viies sektsioonis: kestvussõidu-, kiirussõidu- ja vigursõidumudelid, raadiojuhitavad purjehid, koopiamudelid ning stendimudelid.

Kestvussõidumudelid FSR on siseõlemismootoriga varustatud raadiojuhitavad laevamudelid, milliste korpuse konstruktsioon on vaba ja mootori töömahu järgi jagunevad nelja klassi. Võistlused toimuvad läbitud ringide arvu peale. Distsants on ristkülikujuline külgedega vastavalt 50 ja 100 meetrit ning korraga lubatakse rajale kuni 12 mudelit. Poolfinaalide kestus on 20 minutit ja finaalsõit 30 minutit. Eestis toimuvad võistlused Otepää lähedal Pilkuse järvel.

Kiirus- ja vigursõidumudelid M jagunevad siseõlemis- ja elektrimootoriga varustatud raadiojuhitavateks laevamudeliteks, mille korpuse konstruktsioon on vaba. Siseõlemismootoriga varustatud kiirusmudelid jagunevad kolme klassi vastavalt mootori töömahule ning elektrimootoriga varustatud kiirusmudelid jagunevad vastavalt kaalule kahte klassi. Eestis toimuvad võistlused tavaliselt Tallinnas, Kadrioru Luigetiigil.

Kiirusmudelite võistlused toimuvad distantsi läbimisel saavutatud parimale ajale. Kiirusmudeliteks on ka elektrimootoriga varustatud **ECO** klass, kus mudeleid eristatakse nii mootori võimsuse kui akude nominaalpinge ja mahtuvuse järgi. ECO mudelite võistlus on aga kestvussõiduvõistlus, mille käigus ette antud aja jooksul tuleb läbida võimalikult suur ringide arv.

Vigursõidumudelid jagunevad samuti siseõlemis- ja elektrimootoriga varustatud laevamudeliteks, milliste võistlused toimuvad konkreetse nõ slaalomraja läbimisega ning kus lisaks kiirusele arvestatakse osavust väravatest läbisõitmisel.

Raadiojahid S on raadiojuhitavad purjehajad, millised jagunevad vastavalt tehnilistele parameetritele kolme klassi. Võistlused viiakse läbi analoogselt päris olümpiaklassi jahtidega, ainult et distants on lühem. Eestis praegu võistlusi ei korraldata.

Koopiamudelid NS on raadiojuhitavad laevamudelid, mis on konkreetsete laevade täpsed koopiad. Jagunevad klassidesse vastavalt oma suurusele, valmistamise moodusele ja tehnilistele tingimustele. Võistluste käigus hinnatakse visuaalselt mudeli teostust ning samuti distantsi läbimist vee peal (sh manööverdamist läbi väravate). Võistlused toimuvad tavaliselt Tallinnas, Kadrioru Luigetiigil.

Stendimudelid C jagunevad purje- ja mootorlaevade mudeliteks, mis on konkreetsete laevade täpsed koopiad ning täiendavalt veel eraldi klassideks vastavalt ehituslikele omapäradele. Võistluste käigus hinnatakse mudeli vastavust originaalile ja teostuse kvaliteeti. Võistlused toimuvad tavaliselt Meremuuseumis.

Basseinimudelid on noortele mõeldud laevamudelite klassid, millega võisteldakse basseinides. Raadiojuhtimiseta sõitvad koopiamudelid jaotatakse klassideks laeva otstarbe (sõja- või tsiviillaevad) ja mudeli pikkuse järgi. Võistlusi korraldatakse kevadisel koolivaheajal, maikuu Tallinnas ja juuni alguses Viljandis.



Basseinimudelite võistluse stendivoor 2009 Tallinna Järveotsa Gümnaasiumis

juhitav olemine. “Tõeline maailmaklass on hiinlased, kelle järel Peterburi maailmavõistlustel teise koha saime – see oli tõsine üllatus ka meile,” räägib Žurba, kelle sõnul jääb võistlustel käimine sageli raha taha. “Väga keerukas on 2,5 meetri pikkuseid laevu transportida teise riiki ja sponsoreid selleks on vähe leida. Kummaline on see, et samas meie tulemusi nähes kutsusid tšehhid meid oma lipu all võistlema, aga eestlased ei tee modellismi maailmameistrivõistluste edukatest tulemustest väljagi.”

EESTLASED LAEVAMODELITEST EI HOOLI

Ago Kalbergi sõnul kindlasti Eestis laevamudeleid kolleksioneeritakse, kuid lähemalt ta sellest pajatada ei oska. “Kujutan ette, et kolleksionäär soovib kindlat mudelit, kas merendusettevõtte näiteks oma laevade koopiaid, eraisikust jahi- või kaatriomanik oma laeva mudelit või soovitakse lihtsalt mingit meeldima hakanud mudelit omandada. Aga minu meelest selline traditsioon pole Eestis eriti laialt levinud.”

Traditsioonilises mõttes laevamudeleid ehk klaaskastis laeva koopiaid on teostuse järgi mitmes kvaliteedikategoorias. On olemas tehased, mis toodavad suurte seeriaena laevamudeleid ning viimasel ajal on Eesti inimesed neid ka ostma hakanud, eriti Aasia pool reisirid käies. Selliste mudelite

TÄNAPÄEVA POISID EI OSKA SAGELI ENAM PUUST RAGULKASIDKI EGA VILESIDKI TEHA, RÄÄKIMATA VIITSIMISEST PUUTÜKIKESTEST LAEVU MEISTERDADA. SAMAS AGA POISTEL JU IKKA NÄPUD SÜGELEVAD, KUID LAEVAMODELLISMI ARENDAMINE ON TÄHELEPANUTA JÄÄNUD.

hind on suhteliselt odav, aga ka kvaliteet on hinnaga võrdne. Kvaliteedilt paremad on väikeseriaatena toodetud mudelid (10-50 tk), see kajastub ka hinnas. Veel edasi minnes tellitakse hea mudeliehitaja käest konkreetse laeva mudel tellijale sobivas mõõtkaas, tellija saab kindel olla, et seda mudelit täpselt sellisel kujul maailmas teist ei ole. Mudeliehituse tipp on aga muuseumi kvaliteedimudelid (näiteks Londoni National Maritime Museum), kus esitatakse valmistatavale mudelile väga kõrged nõudmised ning meister valitakse väga hoolikalt.



Kruisilaev "Royal Princess", valmistaja Rišat Kuzahmetov, 2008 MM võistlustel Prahlas hõbemedal



Theo Kehlmann võistlusmodeliga kassis EH 1250

Paljudes muuseumides on tööl mudelimeistrid, kes siis muuseumi kolleksiooni täiendavad nagu Stockholmi meremuuseumis.

“Laias laastus jagunevad mudelid kahte sorti – on võimalik poest osta valmistükid, mis siis puslena kokku liimitakse. Aga teine variant on sulam käsitööst, ajaloost ning tehnikainseneri ajast. Mudel on see, mis näitab laeva vähendatud kujul kõigi peenemate detailideni välja,” räägib Jüri Žurba. “Kui varem peeti modellismi odavaks spordiks, siis nüüd hakkab ka see minema aina kallimaks.”

ÄHMASEST FOTOST JA PUUPULGAST SÜNNIB TÕSINE RARITEET

Vanakoolimehed alustavad laevamudeli meisterdamist ikka endiselt puupulgast, tehes algusest lõpuni kõik ise – nii laeva põhja, purjed, plastik- ja klaasiosad, värvimise ning muidugi ka joonised, mis teinekord tuleb viletsate vanade arhiivifotode järgi ise valmis projekteerida. Viimastel aastatel ongi hakanud levima koopiamudelite klass, samas kui varem oli menukas kiirusklass, kus aga läheb palju raha võimsate mootorite peale. “Korralik mudel on kunstiteos, mille hind tõuseb aastast-aastasse – eriti kui see mudel on võistlustel käinud

ning sertifikaadiga hinnatud. See tõstab kohe hinda mitu korda,” räägib Žurba. “Näiteks Poola riiklik meremuuseum ostis ära meie Tšehhis hõbeda võitnud laeva. Inglismaal võib atraktiivne mudel umbes 15 000 naela maksta.”

Üheks enda huvitavamaks projektiks peab ta 1903. aasta Ameerika haruldase 4-mastilise kuunari Atlas mudelit. Hetkel asub see laev Pärnu muuseumis.

Iga piirkond nõuab enda laevu ja nii ehitab Žurba näiteks ühele Rootsi sõbrale huvitavaid rannalaevamudeleid, mis seal kunagi on sõitnud. “Olen talle teinud valmis 15-16 mudelit ning tema hobiks on neid laevu minu tehtud mudelite järgi päriselt valmis ehitada nii, nagu need kunagi olid. Rootsis on laevade replika’d väga populaarsed,” jutustab laevapuusepa sertifikaati omav mees. “See on minu jaoks väga huvitav töö ja olen näiteks teada saanud, et paljud nipid, mida kasutan laevamodellismi juures, on ka pärislaevade ehitamisel kasutusel. Samuti oleme leidnud mitmeid vigu joonistel, kui ma enne suure laeva ehituse algust olen valmistanud nende järgi mudeli.”

Kuna kõige hirmsam vaenlane mudeli jaoks on tolm, uurib Jüri Žurba alati enne kliendilt, et kus ta plaanib mudelit hoidma

hakata. Kui laevamudel hakkab seisma avatud ruumis ning klaasi taha ei panda, siis on see raha- ja ajaraiskamine! Tolm sööbib värvi sisse ja puhastada seda on ääretult raske. Vana, tolmunud ja kannatada saanud laevamudeli taastamine maksab aga umbes poole uue mudeli hinnast.

MODELLISM ON KASULIK TEGEVUS

“Loodan väga, et modellismi populaarsus tõuseb Eesti taas! Mudelite tegemine õpetab noortele kannatlikkust, täpsust, tehnilist taiplikkust ning korrektsust – see on ju väga hea. Poisid peavad tegelema nii puidutöötlemise, jootmise kui ka elektritöödega,” loetleb Žurba. “Ja kui ükskord asi meeldima hakkab, siis tullakse kasvõi kümne aasta pärast tagasi ja küsitakse, kas saaks asjaga edasi tegeleda. Tahaksin siinkohal kiita Kullo juhti Raul Tombergi, kes on aastast-aastasse leidnud ikka meie jaoks ruume ja raha ega pole modellismiringe kinni pannud.”

Teine mure on Žurba meelest saada teiste tehnikainimeste sekka kodusnokitsejad, keda võib tema hinnangul täiesti arvestatav hulk olla. Suhtlemine ja oma teadmiste-kogemuste edasiandmine on oluline, arvab ta ja lisab, et tema teeb oma tööd puhtalt fanatismist. ☑



NIMBUS BOATS

NOVA 35 COUPÉ



SOODUSHIND
3 990 000.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



Sigtuna iidsetest kirikutest on järgi vaid varemed

KUIDAS ME SIGTUNAT VALLUTASIME

Sigtuna nimi paneb küllap iga eestlase südame veidi kiiremini tuksuma. Jutustas ju August Mälk “Läänemere isandates”, kuidas muistsed saarlased just selle Rootsi linna maatasa tegid. Tänapäeval sobib Sigtuna viisakamate merereiside sihtpunktiks. Neli saarlast võtsid teekonna ette.

TEKST JAANIS PRII FOTOD: KRISTJAN KIRSS, ÜLAR JÜRVIK

On saanud juba traditsiooniks, et jahti Casandra meeskond veedab juuni alguses ühe nädala mööda merd matkates. Sel korral olime reisil neljakesi: allakirjutanu, Alo, Kristjan ja Ülar.

Jahiks parimas eas tubli 30-jalane purjekas, kelle kodusadamaks on kirjutatud Saaremaa vana ja tuntud kaluriküla Nasva. Lisaks kalurikülale ehitati sinna ka jahisadam ja korralik jahtklubi-hotell. Sadam teenib nüüd vaid mõnda truuku jäänud alust, aga sealt saavad alguse ka paljude Saaremaal ehitatud Saare Paadi ja Baltic Workboati laevade mereteed. Viimase tootmishooned ongi otse sadama territooriumil.

ÜLE LÄÄNEMERE SÜGAVAIMA KOHA

Kuigi vana kombe kohaselt ei alustatud meresõitu kunagi reedel, teeb elu sellesegi asja omad korrektuurid – reede õhtu on pikema ülesõidu alustamiseks hea aeg, sest nii ei lähe kaotsi ainsatki väärtuslikku puhkusetundi. Plaan oli õhtul Roomassarest väljudes jõuda hommikuks Irbe väina ja pühapäeva hommikuks Rootsi rannikule.

Tuul oli mahe ja puhus pooltagant ehk pakstaagist. Kuigi alles juuni algus, oli öö soe. Ees olevast kuumast suvest ei teadnud me veel midagi. Aasta tagasi umbes samal

ajal Ahvenamaa saarestikus matkates satusime Soome juuni mitme päeva külma-rekordi tunnistajaks. Päris null kraadi ei olnud, aga soojapügalaid oli narrilt vähe.

Sellega võrreldes oli tänavuse reisi algus paljutootav. Vedus tuul tõukas meid päikesetõusuks Sørve tuletorni traaversisse. Sørve sääre otsas asuvast Vesitüki maast algav Pikasääre madal sunnib säärest üsna suure ringiga mööda minema. Taamal paistis tikuna Irbe tuletorn.

Ülesõit Läänemerest kujunes üsna rutiinseks. Tuult oli parasjagu ja see puhus ka soodsast suunast. Suuri laevu oli näha üsna vähe. Üks neist siiski möödus meist üsna lähedalt ja see oli ka omaette vaatamisväärsus. Mingil põhjusel – meie arvates jahutamiseks – uhuti sellele tekki üle ohtra mereveega.

Õhtul, kui pimenema hakkas, möödusime Gotska Sandöni saarest põhja poolt. Saar on looduskaitseala 1909. aastast, seega aasta vanem meie Vaika-Vilsandi kaitsealast, mille 100. aastapäeva just augustis tähistati. Arvasime, et saarele ei tohi üldse minna, kuid internetist asja uurides selgus, et organiseeritud külastusi piiratud ajal sinna saarele siiski tehakse. Saar kuulub Rootsile ja Gotlandi kommuuni haldusalasse.

Pühapäeva hommikuks jõudsime Landsorti majaka lähiste. Olime öösel vahe-tustega maganud ja varahommikul pani

SÕITSIME ÜLE LÄÄNEMERE SÜGAVAIMA KOHA – MEIE ALL OLI 459 MEETRIT VETT!

vahis olnud mehi imestama, et kajalood 45,9 meetri sügavusel enam põhja kätte ei saa. Kaardilt asja täpsemalt uurides selgus, et koma numbrite vahel pole ja sõitsime üle Läänemere sügavaima koha – meie all oli 459 meetrit vett!

Teine elevust tekitav hetk oli seotud meremärgiga, mille nimi oli kaardil “superpoi”. Esialgul tundus, et sellist poid pole olemas; igatahes midagi suur ja vägevat, nagu nimi seda töötas, ei olnud näha. Siis ilmus nähtavale meremärk, mis meenutas korviga suusakeppi. Kui märk ise ei ole vägev, siis olgu vähemalt nimi vägev.

Pühapäev, 6. juuni oli Rootsi rahvuspäev, mida kutsutakse ka lipupäevaks. Kuna ilm oli ilus, kohtasime merel hulganisti laevu, kes kala püüdnud, kes purjetamas.

Maamärkidest hakkas esmalt paistma Landsorti majakas.

Nüüd peab tegema esimese kõrvalepõike ajalukku. Nimelt asub Sigtuna ja Rootsi vanim keskus Birka asula Mälari järves. Mälari järve saab merest siseneda kaht teed pidi. Vanem ligipääs kulges läbi praeguse



Koduõlle ohverdamine
Vanale Mälarni järvel.



Maamärkidest hakkas esmalt
paistma Landsortsí majakas.

Södertälje kanali. See läbipääs jäi aga madalaks, kui kasutusele võeti suurema süvisega laevad. Seejärel hakati rohkem kasutama praegust Stockholmi läbivat mereteed.

Meie otsustasime kasutada vanemat, Södertälje teed, mida nüüdseks on süvendatud ja mis on ühe lüüsisiga järvest eraldatud.

Sõitsime saarte vahel mööda kanalit põhja suunas ning nautisime saarestiku vaateid. Esimene takistus oli kaabli abil liikuv praam, kuid sellest möödumine ei valmistanud suuri raskusi.

Märkasime, et kanalis puhub tuul reeglina piki kanalit, seega kas otse vastu või otse tagant. Veel mitme elektriliini ning silla alt läbi ning olimegi Södertälje lüüsis. Seal kohtusime ühe jahiga, mille kapten oli väliseestlane. Saime teada, et neil oli peetud 100 miili regatt. See selgitas ka paljude purjejahtide innukat krüsamist, mida me terve päev olime imetlenud, ise mootoriga vastutuult põristades.

Lüüsi läbimiseks olime põhjalikult ette valmistunud, kuid kõik oli väga loogiline. Tuli lihtsalt ootekai juures väravate avamist oodata. Uurisime meie ees seisvalt kaatrit, kuidas käib lüüsisasu maksmine. Vastuseks saime, et seda küsitakse lüüsis sees. Siiski ei küsinud meilt seda keegi. Olimegi Mälarni järvel.

Arutasime veel, kas sõita ööseks

muistsesse viikingite kaubakohta Birkasse Björkö saarel või kohe edasi Stäketi silla juurde, et jätkata hommikul retke otse Sigtunasse. Pärast mõningast arutelu otsustasime hoopis põigata sisse Mariefredi, kus töötas olla kena väike jahisadam kuningalossi kõrval. Seda hoolimata tõigast, et Mariefred meie teest kõrvale jäi ja seda oma kümme miili pikendas.

SIGTUNA VALLUTAJATE RADADEL

Mariefredi sadam oli tõesti väike ja vaikne. Polnud isegi sadamakaptenit, saunast rääkimata. Kogu kompleks, eriti tualetid, olid mere-sadamatega harjunule veidi vähem korras.

Esmaspäeva hommikul käisid Alo ja Ülar ujumas ning siis läksime linna. Ühesuguste meeskonnajopede tõttu tuli meie juurde kohalikust lehe ajakirjanik ning tundis huvi, kes ja kust me oleme. Saaremaad ta teadis ja palus, et teeksime pärast sadamas jahi taustal ühe foto kohaliku lehe tarvis. Nii ka läks ja saime selle pildi hiljem e-postiga ka endale.

Mariefred on romantiline Rootsi linnake, kus suvel töötab tõeline aaurong ning sõidab aurulaev. Peamine vaatamisväärsus on aga Gripsholmi loss, mis jättis meile väga sügava mulje oma maalikollektsiooniga.

Lossi hoovis nägime ka kahte lohekujutisega kaunistatud kahurit, üks neist toodud Põhjasõja ajal Narvast ja teine teiselt poolt Narva jõge Jaanilinnast.

Käisime ka kirikus ja panime sinna küünlad. Selline kohaliku kiriku, olgu suure või väikese, küllastamine ja küünalde süütamine on üks meie traditsioone.

Enne keskpäeva jätkasime sõitu Sigtuna suunas.

Stäketi sild oli ainuke, mille avamist pidime oma masti kõrguse tõttu ootama. Teistes sai kenasti alt läbi, seal tuli silla avamist pool tunnikest oodata.

Tee läks üha kitsamaks. Vahepeal kulges sõit nagu jões, mets mõlemal pool pea käega katsuda. Arutlesime, kas siin põhjas ka Sigtunast toodud varandust võib olla. Et äkki muistsed esiisad ohverdasid.

Oli toona, kuidas oli, aga ühe omalaadse ohvri tõime meie Vanale küll. Nimelt oli meil kaasas punsutäis Saaremaa koduõlut. Seda me siis ohverdasime. Võib-olla oli see koduõlleohver siinkandis 800 aasta jooksul esimene – vähemalt oli hea nii mõelda.

Sigtuna linn hakkas paistma vahetult enne päikeseloojangut. Siinne sadam oli juba veidi suurem, klubis erinevaid paate kokku 800. Sadamas oli valves eakas klubiliige, kelle



Birkas saime giidi vahendusel hea ülevaate viikingiaegsest asulast. Taamal paistab jahisadam.



Jahisadam asus otse Gripsholmi lossi külje all.

kapil märkasime ka Eestist pärit vimplit. Siiski selgitas sadamavaht, et eestlasi ta sadamast ei mäleta, vimpel on pärit meestelt, kes siin töötasid. Ilmselt satub meid siia järvesoppi merd mööda tõesti harva.

Sadamas oli jäljendamist vääriv süsteem: igal ka kohal oli oma number ja väike rippuv sildike. Sildi üks pool oli roheline, mis lubas seda kohta kasutada, punane pool aga ütles, et koht on hõivatud ja omanik saabub peagi. Grillisime ning nautisime juba veidi mugavat duširuumi.

Teispäeva hommikul läksime kohe peatänavale Storagatanile jalutama. Sealt edasi kulges tee ühe kiriku varemete juurest teise varemete juurde. Vanad Püha Peetri, Püha Larsi ja Püha Olafi kirikud olid kõik varemetes.

Ning siis tuli üks põnev hetk, Sigstuna muuseumi külastus. Tahtsime oma silmaga näha, kuidas nad oma linna mahapõletamist tõlgendavad, kelle süüks peavad ja kuidas ajast üle on saanud. Muuseumi brošüürist saime kinnitust, et “vanemate allikate kohaselt põletasid Eesti piraadid Sigstuna 1187. aastal maha ning see sai otse-seks põhjuseks uue pealinna, Stockholmi rajamisel”. Muuseumi ekspositsioon sisuliselt selle ajaga lõppeski.

MUUSEUMI BROŠÜÜRIST SAIME KINNITUST, ET “VANEMATE ALLIKATE KOHASILT PÕLETASID EESTI PIRAADID SIGSTUNA 1187. AASTAL MAHA NING SEE SAI OTSESEKS PÕHJUSEKS UUE PEALINNA, STOCKHOLMI RAJAMISEL”.

Siin tasub teha teine põige ajalukku. Kõige vanemad Rootsi allikad mainivad Sigstuna mahapõletamist 1187. aasta augustis paganate poolt. Kes need paganad olid, jääb täpsustamata. Poolteist-sada aastat hiljem kirjutatud Henriku kroonika omistab linna hävitamise karjalastele, kes olid Vene võimu all.

Osa uurijaid peab sellega küsimuse lahendamiseks, osa aga kahtlevad Henriku õigsuses. Nimelt oli just tema ajal aktuaalne karjalaste ründamine ja poliitiliselt oli kasulik näidata karjalasi kurjade vaenlastena. Ka ei kirjuta Sigstuna ründamisest ükski Vene kroonika. Nii tähtsat retke ei oleks mainimata jäetud, kui venelased seal osalenuks.

Mitmed ajaloolased peavad kõige tõenäolisemaks eestlaste ja kuralaste retke. Seda kinnitab ka Sigstuna muuseum.

Tõsi, arheoloogia ei kinnita linna täielikku mahapõletamist. Ilmselt nii

barbarsed need Eesti “mereröövlid” ei olnud. Linn kestis edasi, aga tema oitseaeg oli sellega läbi.

Kellel teema vastu sügavam huvi, soovitatakse lugeda 2007. aasta ajakirja Haridus 7.-8. numbrit www.haridus.opleht.ee/Arhiiv, kus teemat lahkab ajaloolane Enn Tarvel.

LOSSID JA LOODUSSADAMAD

Kolmapäeva hommikul asusime tagasiteele. Peatusime Rosersbergi lossi kail ning tegime lühikese jalgsimatka lahesuus nähtud ruunikivi juurde. Kivi asus otse vee ääres kaljul ja selle juurde viis sillake. Teel astusime läbi Kallhälli paaditöökodade juurest ning käisime seal päris korralikus paaditarvete poes.

Ööbima jäime Björkö saarele. Saare tipus kõrgus massiivne kivist, mis igast kandist järvele ära paistis. Björkö sadam oli sisuliselt “naturhamn”, kus tuli poi asemel ahtriankrule jääda. Saabunud Šoti laevalt



Teel Tullgarni tuli navigeerida ka kuival maal.

öeldi, et see on esimene kord, kus nad ahtriankrut kasutavad. Ilmselt seal sildumist väga mugavaks teha ei taheta, sest saarel käib niigi hordidena turiste, keda tuuakse Stockholmist kohale suurte laevadega.

Päris puhast naturhamni, kus tulnuks ots kaljunaelaga maale kinnitada, me seekord ei külastanud. Õigupoolest on paljudesse loodussadamatesse ka kaid paigaldatud. Erinevus on vaid selles, et loodussadamas ei ole kõiki mugavusi.

Õhtul grillisime ning tegime esimese tiiru saarel. Sealhulgas jalutasime läbi ka kohaliku kiriku juurest, mida parajasti remonditi. Selle ukсед oleksid võinud oma uhkuse ja iluga olla lausa legendaarsed Sigtuna väravad, kuid paraku osutusid need üsna kaasaegseks. Birka kaubakoht ja asula olid enne Sigtunat Rootsi suurimad. Seal paiknes linnus, suured külad, mida võis tinglikult juba ka linnaks kutsuda ja väga palju kalmeid. Suurem osa saart on seda muinasasulat täis ja seepärast on saar kantud ka UNESCO kultuuripärandi nimekirja. Hommikul läksime kohe muuseumi. See paistis silma oma makettide poolest. Vähendatult oli seal kujutatud kõike: hooned, elamute sisustust, iidset toidulauda ja

kõike muud. Natuke parema ülevaate saarest saime inglisekeelse giidi saatel saarel teistkordselt jalutades.

Seejärel alustasime tulnud teed tagasi läbi Södertälje lüüsi ja kanali. Tankisime Södertäljes. Olime selleks varunud sularaha, kuna sadamate atlases oli vastav märge. Tegelikult tähendas see ilmselt siiski seda, et saab tasuda kas kaardiga või sularahas, et tegemist ei ole täisautomaatse tanklaga.

Õhtuks jõudsime juba mere lähedale Trosa sadamasse. Lõpuks ometi tõeline “meresadam”, nagu me oleme neid harjunud nägema: elektri, vee, internetiühenduse ning iga päev kella kahest üheksani küdeva saunaga! Reedeks lubas kõvemat ilma vastutuulega ning kasutasime seda linnaga tutvumiseks. Trosas oli korralik Watski paaditarvete pood. Selgitasime välja ka kohaliku pagariäri ning kolasime mööda kohalikke väikseid poode. Õhtul tegime viimased grillsööd tugevale tuulele vaatamata kuumaks.

Laupäeval oli ilm endiselt küllalt vali ning jahiga merelt tulnud pere oli rõõmus, kui oma laeva silda kinni sai. Õnneks oli vihm oma sadamise ööga ära klaarinud ja meie võtsime ette 15-kilomeetrise

jalgsimatka Tullgarni lossi. Jalgratta rent oli üllatavalt kallisk, 160 Rootsi krooni kahe rattalise eest, mistõttu kaalusime ka 500 sealse krooni eest auto üürimist. Aga siis arutasime asja ja pidasime ka jalgsimatka jõukohaseks.

Matkarada oli väga nauditav ning viis läbi kaljuse Rootsi maastiku. Peamiselt läbi metsa.

Teele jäi üks viikingite asulakoht, kust kogu ümbritsev mereala näis nagu peo peal olevat. Meile meenutas see eelmisel aastal läbitud Ahvenamaa matkarada. Tullgarni jõudsime paar minutit enne kella kolme, kui algas päeva viimane ning sealjuures ingliskeelne ekskursioon. Loss oli kuni 1950. aastateni kuninga suveresidents ning ka tänapäeval käib Carl Gustav XVI seal vahel jahil.

Peale lossiekskursiooni sõime kaasa võetud võileibu ning otsustasime, et jalad on küllalt vatti saanud ja tagasi võib minna liinibussiga.

Pühapäeva varahommikuks oli ilm piisavalt leebunud ning alustasime tagasiteed koju. Kohati kiiremini kui kümme meetrit sekundis puhunud pärituul võimaldas kiiret käiku ning esmaspäeva pealelõunal olime pärast 36 tundi merel tagasi Roomassaares. 📌



SPORT 28 SPORT 30 SPORT HT 30 SPORT 34 SPORT 38 **SPORT HT 38** SPORT 42 SPORT HT 42 DEEP BLUE 46

KAUNEIM MOODUS MERESÕIDU KOGEMISEKS. SPORT HT 38.

Bavaria esitleb uut SPORT HT 38
Puhasete joontega kujustatud kõrge vabapardaga kere.
Disainitud BMW Group DesingworksUSA-s

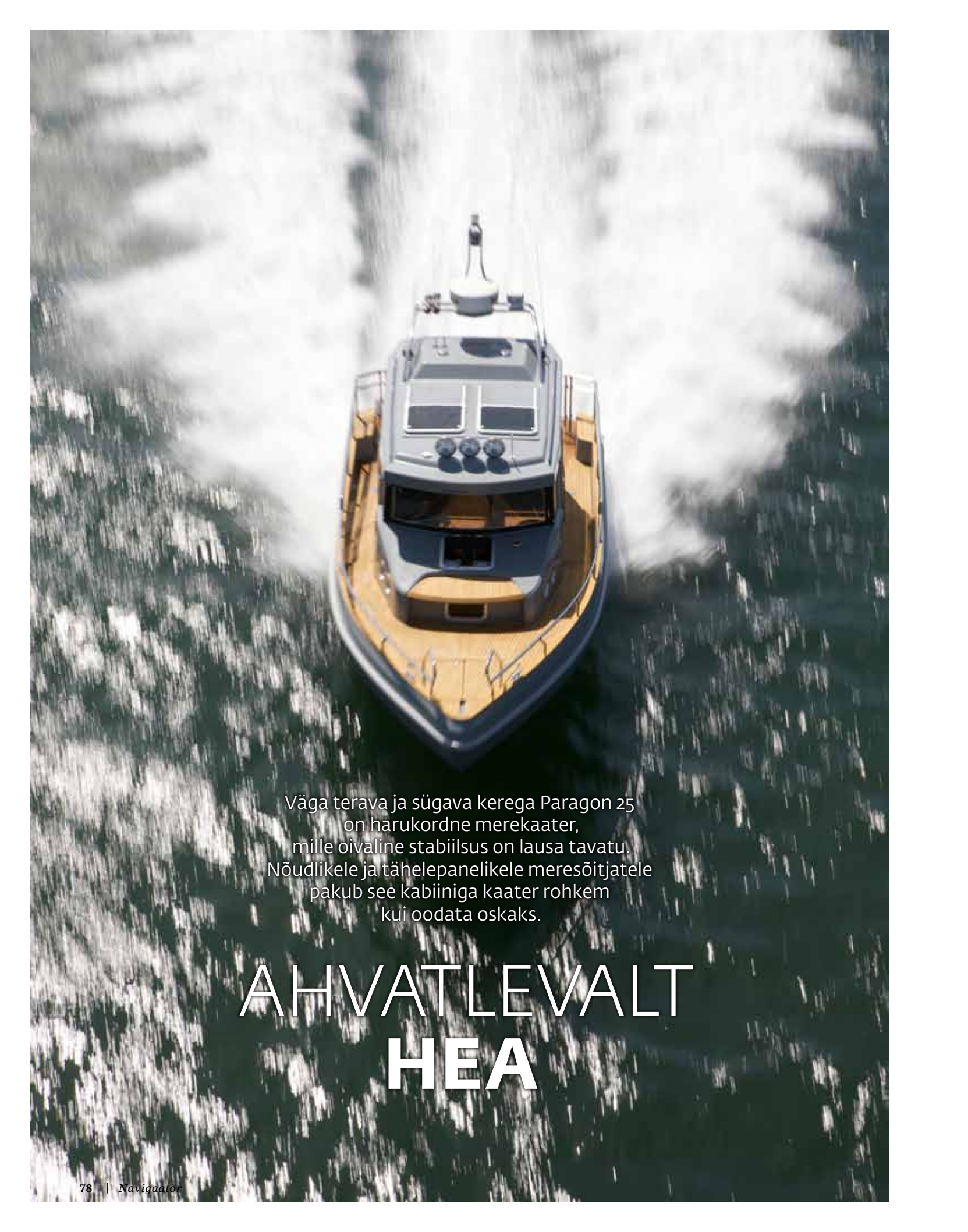
Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

**BALTI
MEREKAATRID**

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



BAVARIA
WHAT A YACHT



Väga terava ja sügava kerega Paragon 25
on harukordne merekaater,
mille oivaline stabiilsus on lausa tavatu.
Nõudlikele ja tähelepanelikele meresõitjatele
pakub see kabiiniga kaater rohkem
kui oodata oskaks.

AHVATLEVALT
HEA

TEKST **CHRISTIAN WIKLUND** FOTOD **HENRIK**

LJUNGQVIST

Mõni kaater hakkab meeldima esimesest silmapilgust. Põhjuseks võib olla idee, kuju, stiil või võluvus. Või siis kõik kokku. Täpselt nagu Paragon 25 puhul.

Kõnealune kaater on välja arendatud ehedaid omadusi nõudvatele meresõitjatele. Kõik, kes unistavad praktilisest, kena väljanägemise ja heade meresõiduomadustega vastupidavast kaunitarist, mis talub karmi sõitu ja uurimisretki, leiavad arhitekt ja kaatridisainer Sakari Mattila loomingust midagi erilist.

Kaks tõendit, et need väited ei ole pelgalt sõnad: kaatri taust ja selle omadused. Esimene on fakt, teine küll isiklik arvamus, mis aga põhineb sadu kaatreid hõlmanud testidel.

Kui alustada faktist, kuidas loodi Paragon 25, siis teadsid Sakari Mattila ja tema kaatrimaister Janne Vittala täpselt, mida nad kaatrit välja töötades ootasid.

“Olin aastate jooksul rohkesti mudeleid testinud, aga ükski ei tundunud piisavalt hea. Põhjuseks oli asjaolu, et kaatrid ehitati seestpoolt väljapoole. Esikohale oli tõstetud ruumikus, mitte aga omadused. Viimaks sai mul sellest kõrini ja ma otsustasin oma praktilise kabiiniga kaatri nullist peale ehitada,” selgitab Sakari.

Aga selle asemel, et lootes kabinetis istudes seesuguse aarde valmis teha, otsustas ta konsulteerida inimestega, kelle amet eeldab kaatrisõitu: infot omaduste ja soorituse kohta pinniti päästemeeskondadelt, teenindustöötajailt, rannavalvel, rannapolitseilt ja isegi kiirkaatrijuhtidel.

Nende asjatundlike arvamusalvade põhjal arendati välja alumiiniumist kere,



SELLE ASEMEL, ET KABINETIS ISTUDES “AARDE” VALMIS TEHA, OTSUSTAS KAATRIDISAINER SAKARI MATTILA KONSULTEERIDA INIMESTEGA, KELLE AMET EELDAB KAATRISÕITU: PÄÄSTEMEESKONDADE, TEENINDUSTÖÖTAJATE, RANNAVALVE, RANNAPOLITSEI JA KIIRKAATRIJUHTIDEGE.

plastikust kere ja kõvapõhjaline kummipaak. Asjatundjad katsetasid neid ja avaldasid arvamust. Tulemusi analüüsiti põhjalikult ning tuginedes nii neile kui ka oma ideedele täiuslikest transpordialustest saartevaheliseks manööverdamiseks, kujundas Sakari veel ühe kere – Paragon 25. Manööverdamissuutlikkusele mõeldes määrati pikkuseks 7,6 meetrit ning kabiini ülesandeks oli pakkuda kaitset ilmastikuloole eest ning majutust nädalavahetuseks.

ERILISED PONTOONID

Sakari teadis, et merel hea jooksu saavutamiseks peab kere põhi olema V-kujuline. Samas oli ta näinud, et sügavate kerede külgstabiilsus ei olnud just optimaalne, mistõttu kaater võis järskudel pööretel ümber minna.

Parima stabiilsuse saavutamiseks sai Paragon 25 endale külgpontoonid. Need ei ole siiski nii massiivsed nagu kõvapõhjalistel kummipaakidel ning nende puhul ei ole ka katkitorkamise ohtu ega täispumpamise vajadust. Seega sai Paragon 25 endale pikad, kitsad ja võrdlemisi kõrged vahtplastist pontoonid.

“Oleksime võinud teha pontoonid plastikust või siis kasutada vendreid, aga need muutuvad peagi määdunuks ja koledaks. Tahtsime ka fikseeritud kaitset, et sildumisel poleks tarvis vendreid ja poide kõrval sildumisel vaja karta külgede kriimustamist.

Paragon 25 valmistamise juures oli oluliseks põhimõtteks ka käsitsemislihtsus. Selle nõude täitmiseks varustati kajut külgeste, tagaukse, pika maabumistrepi ja madaldatud põrandaga roolikabiinis.



Viimane on eriline seetõttu, et tavaliselt on kabiiniga kaatri põrand tekiga samal tasandil. Et aga gravitatsioonikese oleks madalamal ning stabiilsus optimaalne, paigutati põrand võimalikult madalale. Põranda all asuvad akud ja kütusepaak suurendavad stabiilsust veelgi.

“Madal gravitatsioonikese garanteerib merel hea jooksu. Lisaks on kütusepaak ees, sest meie arvates töötab pikk ja kitsas kere kõige paremini siis, kui veeliin on kogu pikuses ära kasutatud. Vööriossa paigutatud raskus aitab kerel ka vett lõigata ja tagab tasakaalu,” ütleb Sakari Mattila.

Paragon 25 ühetasane tekk ei ole samuti juhus. Asjatundjate selgituste kohaselt on oluline, et tekile pritsinud vesi peab saama kohe minema voolata. Seetõttu on ahtriosa avatud, ühtki ust ega piigartit takistamas ei ole.

Kaatri madala kuju eesmärgiks on vähendada ka õhutakistust, mistõttu kaater ei kaldu triivima ning sõidab sujuvalt ka väikesel kiirusel. Just sellepärast käitubki Paragon 25 sildumiskiirusel peaaegu kiilpaadi moodi. Samas ei jäänud kaatrimestrid põhja kaldnurga juures hetkekski kõhklema – 26,5 kraadi on ekstreemne tulemus, peaaegu nagu

ookeani-võidusõidupaadil. Aga et sihiks on võetud meresõiduomadused, on kere selline teravus vajalik.

OIVALINE TESTIMISILM

Olles kaatri taustaga tutvunud, tekkis küsimus, kuidas kaater tegelikkuses töötab? Et selgust saada, läheme Paragon 25ga sügisesele testsõidule piki Rootsi Bohusläni rannikut. Ülesanne: anna minna!

Ilm oli selle vinge kaatri jaoks nagu loodud. Bohusläni sinakad paekaljused sobisid kokku hallikasmusta taevaga, värskel läänetuul löi vee fjordides lainetama ja temperatuur jäi tagasihoidliku 8°C juurde.

Aga kajutis oli soe, mugav ja küllaltki vaikne, ehkki kaater pistis rinda suurte lainetega ja 260 hobujõuline mootor töötas kolmveerand võimsusel. Testimistekond plotteril olemas ja, ülesanne värskelt meeles, ei kõhelnud me kaatrist viimast võtmast.

Esimese asjana üllatas meeldivalt see, et kuigi kaater lainetel õõtsus, ei olnud sisemusest kuulda ainsatki kriiksatust ega kääksumist. Kogenud kaatritehindaja jaoks on see märgiks, et kaater on väändekindel ja hästi ehitatud.

Nagu oodata võis, oli sõit suurepärase, ei mingit raksumist, kui 25-sõlmelisel

RAHULIK JA
ÜHTLANE JOOKS
ON HEAKS UUDISEKS
KÕIGILE, KELLELE
MEELDIB SÕIDU AJAL
PÜSTI SEISTA.

kiirusel läbi lainete lendasime. Samavõrd meeldiv oli, et paat ei kõikunud sellistes tingimustes ning külgstabiilsusele võis täiesti kindel olla.

Paragon 25 heade omaduste hulka kuulub ka tõsiasi, et paadi glisseerimise minekut peaaegu ei tunnegi, paadi mina tõuseb kogu kiirendamise hetkel kõigest paar kraadi. Ühtlasi teeb see kogu kiirusvahemikul juhitavuse väga heaks ning lausa suurepärase on juhtida kaatrit 8-10-sõlmelise kiiruse juures sest vöör ei kerki üles ega takista vaadet.

Rahulik ja ühtlane jooks on heaks uudiseks kõigile, kellele meeldib püsti seista. Sedapuhku ei tähenda tormisem meri meeskonnale ränka rappumist ega ebamugavat sõitu. Sügav kere lõikab vett hästi ja sujuvalt nagu võidusõidupaadil ning kaater käitub väga tsiviliseeritult ja on oivaliselt tasakaalus.

Alahinnata ei tohiks ka asjaolu, et Paragon 25 on ka silmale meeldiv vaadata. Isegi karmimad vennad ei ütle ära tasakaalus proportsioonidest ja ilusatest modernsest joontest. Siinkohal tabab Sakari stiil otse kümnesse. Tema idee madalamapoolsest kaatrist, mille juurde kuulub madal kere, tagasihoidliku kõrgusega kajut ja kena kaarega laevakere, mõjub ühtaegu





PARAGON 25 PARDAL EI LEIDU AINSATKI PLASTPINDA, KOGU INTERJÖÖR ON VALMISTATUD HELEDAST TIIKPUUST, KASUTAMATA SEEJUURES LIHTKINNITUSI – KÕIK SEE RÄÄGIB ILMEKSIMATULT KVALITEEDIST.

elegantselt ja asjatundlikult. Iseäranis tähelepanuväärne on kaarjas esiaken, mis lisab kaatritele ainulaadsust, vähendades samas ka pimenurka – kabiiniga kaatrite üldist nõrka kohta.

Kaatrite juures on olulisel kohal pardaletulek, mis peab sujuma lihtsalt ja ohutult. Meie testkaater seisis kõrge kai ääres ja sealt alla tekile hüppamine ei tundunud just ahvatlevana. Antud juhul oli abiks reelingule astumine. Reelinguserv on lai ja kindlalt kinnitatud. Samuti saab tuge otsida katusereelingutest.

PAINDLIK MAJUTUS

Ohutult saab pardale tulla ka ninas oleva pontooni kaudu. Tänu madalale kerele koos tagasihoidliku vöörikanali, madala reeligu ja madala esitekiaga on pardaletulek lihtne. Asjaolu, et ahtri pool on reelingud eriti laiad ning avatud osaga, teeb pardaletuleku ja maalemineku hõlpsaks ka madala kai puhul.

Külgteki liikumine on lihtne, puuduvad astmed ja tekk on ühel tasapinnal vööril ahtrini. Pole midagi, mille taha komistada, mis on eriti hea uudis neile, kel pole kombeks alati jalge ette vaadata.

Pealiskajuti keskne asetus võimaldab selle ümber liikuda. Paragon 25-l saab kabiini siseneda kolmest kohast – külgedelt ja ahtri poolt. Selline asjakorraldus lihtsustab liikumist märkimisväärselt, sest meeskond pääseb sisse ja välja, ilma et kapten peaks eest astuma. Ja kapten saab kiiresti välja lipsata, et kaater kai või rahnu külge kinnitada.

Et kabiinipõrand on tekpinnast madalamal, on hea seetõttu, et nii saab kaatrit juhtida ka seistes. Muidugi, kajutisse astumiseks tuleb pisut kummarduda, aga üks asjalik kaatriomanik ei pane sellist väikest ebamugavust ometi pahaks.

Roolikambri ülesehitus on ühtaegu nutikas ja originaalne. Tänu sügavusele on siin märkimisväärselt ruumi, mis

mahutab L-kujulist diivanit vasakparda ääres, lühikest meeskonnapiiki ahtri pool ja roolipinni paremparda ääres. Väike laest alla lastav laud võimaldab kõigil diivanile piknikku pidama koguneda.

Tänu kokkupandavale jalapingile saab kapten või kapteniabi pea laeluugist välja pista. Ja juhtumisi luuk ka valgustab ja õhutab kabiini.

Roolipinn on täpselt sama kompaktne. Rooli ja istme vaheline kitsas tühik on just nii lai, et sinna jalgu toetada. Ja rool on kindlalt kinnitatud ega rappu, kui üle mälevate lainete õõtsume.

ILUS SISEMUS

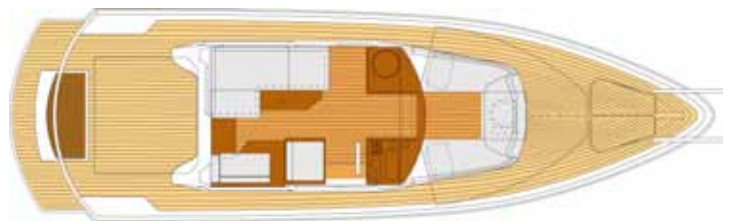
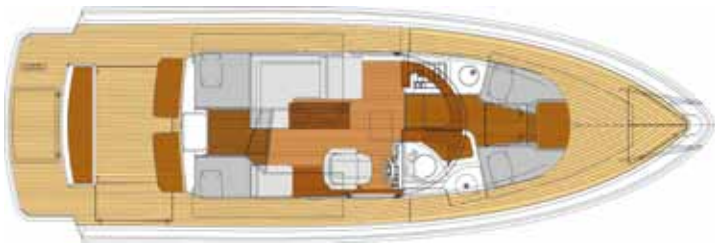
Roolipinni osa on kena ja praktiline, sisaldades kompassi ja selle taga olevat plotterit, katusepaneeli paigutatud mootorinäidikuid ja kaardilaua elektrilüliteid. Veelgi parem on kaarjas esiaken, mis vähendab pimenurka, kindlustades samas vihmavee ja lainepritsmete mahanõrgumise. Kolm võimast kojameest loputus- ja vahelduvkäidufunktsiooniga osutusid tõeliseks õnnistuseks, kui laine meist Kosterfjordis üle uhtus.

Reisijapilguga vaadates on veel üheks eeliseks ka kolm laia ja kergesti avanevat sahtlit asjade mahutamiseks ning kajutis olev kööginurk koos kattedaane sisse ehitatud pliidirõngaga. Ilus, asjalik ja kohandatav.

Vööriosa sobib oivaliselt magamiseks, nagu me testimise ajal avastasime. Ühel tasandil olevad koikud, piisavalt ruumi liikumiseks ning laiad ja pehmed asemed koos kahe koiku vahele jääva padjaga tagavad suurepärase pikutamisruumi.

Need, kes on kaatriehitamiseega tuttavad, teavad, et lõppviimistlus ei ole sugugi odav. Aga Paragon 25 juures pole kahtlustki





– töö on esmaklassiline. Põhjuseks on see, et kaatrilooja Mattila ja kaatriehitaja Vittala elavad Österbottenis, kus on ajast aega kaatreid ehitatud. Ümardatud nurgad, kõrged liistud, süvendatud luugid ja omavahel sobivates toonides puitdetailid on põhimõtte ja päriliku kultuuri küsimus.

Pardal ei leidu ainsatki plastpinda, kogu interjäär on valmistatud heledast tiikpuust, kasutamata seejuures lihtkinnitusi, ja see kõik räägib ilmeksimatult kvaliteedist. Asjaolu, et tiikpuuvineeri süü jookseb horisontaalselt, rõhutab veelgi muljet Paragon 25-st kui moodsast, elegantsest ja hoolikalt kavandatud kaatrist.

Tehnilises plaanis uhkeldab kaater oivalise käsitsi paigaldatud laminaadiga, milles tugevat alust katavad klaasikiud ja kõrgkvaliteetne kompaktno vinüülester, ning väga kõrge ja tiheda põhja ümbritseva raamiga. Viimane kindlustab kaatri tugevuse ja väändestabiilsuse.

“Paragon 25 parameetreid välja töötades

tahtsime, et kaater oleks jäik ega annaks merele järele. Seetõttu on prussid kõrged ja neid on palju ning laminaat on kõrge klaasisaldusega. Puitinterjööri lamineerimine lisab veelgi stabiilsust,” selgitab kaatriehitaja Vittala.

Paiguti päris tormiste lainetega toimunud testsõidul osutusid nii stabiilsus kui ka väändestabiilsus vägagi tänuväärseks. Kaater ei tuisanud lainetelt alla, ei kaldunud kreeni, ei pööranud ägedas lainemõllus külge ette ning pontoonid osutasid merele korralikku vastupanu ning vähendasid koguni pardale jõudvaid lainepritsmeid.

Kuna kõrvalekalle kursist oli minimaalne, riskisime sildumisega vanas lootsijaamas, Marstrandil lähistel olevas Pater Nosteris, ja kujutlesime, kuidas majakamehed vanasti oma paatidega siia sisse said. Sissepääs on kitsas ja sadam väike. Edukas maabumine eeldab nii head manööverdamisvõimet kui ka minimaalset kõrvalekallet kursist.

Paragon 25 tuli “majakapaadi” tööga väga edukalt toime, sildumine oli tänu “kiilpaadi omadustele” sujuv. Kui me ka oleksime vastu sissekäigu puidust tugi-seina põrganud, oleksid pontoonid kaatrit kaitsnud. Sellist asja katsetaksid muidugi ainult riskisõltlased, aga Paragon 25 ahvatleb tõsiselt; vähe on kaatreid, mis on sama hea juhitavusega.

Enne naasmist tegime täiskiirusel katse Styrso lähistel paiknevas saarestikus. Rahu-likesse vetesse jõudnud, lisasime kiirust, aga kaater ei hakanud jõnksuma ega rappuma. Paragon 25 pidas marsruudist suurepäraselt kinni ega kippunud ninapidi laineisse vajuma ka tippkiirusel 38,2 sõlme juures.

Seega järeldasime, et Paragon 25 on tegemist võimsa, funktsionaalse, nägusa ja mere sõiduks igati sobiva asjaliku kaatriga, millele võrdväärset ei leidu. Meie meelest on asjatundlikud seilajad nüüd kauaotsitu leidnud. Tulevikus kerkib esile ikka üks ja sama küsimus: kas Paragon 25 on parimaist parim? ■

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

UUS HIND
295.-

VANA HIND
395.-



Tollid
(paar)

UUS HIND
135.-

VANA HIND
170.-

UUS HIND
285.-



Kai ots 12m
RST karabiiniga

VANA HIND
355.-



Niiskuse koguja
"Bolaseca"

VANA HIND
105.-

UUS HIND
75.-

Ujuv sõukruvi võti

VANA HIND
195.-

UUS HIND
150.-



Aerud, 8 jalga (2,4 m)

VANA HIND
675.-

UUS HIND
599.-

TAEVAS POLE PIIRIKS

Kel väikelenduri load taskus ja lennuk omast käest võtta on pea kogu maailm valla. Lennata võib lõbu pärast või ka ülla eesmärgi nimel. Kaks Ameerikas elavat eurooplast – eestlane Keith Siilats ja rumeenlane Andrei Floroiu võtsid kuuekohalise väikelennukiga Cessna 340 ette 47 000 kilomeetrise teekonna, et külastada 30 riiki ja tõsta kaasinimeste teadlikkust haigusest nimega hulgiskreloos (*Sclerosis Multiplex*), mille käes kannatab üle 2 miljoni inimese maailmas. Teele asuti New Yorkist, ületati Atlandi ookean. Tagasi ollakse 60 päeva pärast. Toome teieni katkeid nende reispäevikust, millega saab tutvuda aadressil www.flyms.org

TEKST ANDREI FLOROIU FOTOD AUTOR I ERAKOGU

GRÖÖNIMAALT ISLANDILE

2. september 2010

Ilm on Gröönimaa kohta tavatult soe: 21 plusskraadi. Alustame hommikut Nuuki lennujaama lennujuhtimistornis, kus kuuleme värsket ilmateadet. Nuukis võib küll olla imeilus ilm, aga õhus tunduvad olud hoopis teistsugused. Tuul on jälle vastu, mis tähendab, et lendame palju aeglasemalt ja peame Gröönimaa läänerannikul Kulusukis uuesti tankima. Ja jälle on küsitav ka meie uus saabumisaeg. Anname Islandi MS (Multiplex Sclerosis) Ühingule teada, et jõuame kella kuue asemel kohale heal juhul kell pool üheksa.

Kohtume ka Chrisi koeraga, ilusa 2-aastase isase kutsuga, kes — nagu ka paljud Gröönimaal kohatud inimesed — on tulnud siia Taanist. Ta meenutab mulle Odit, kutsikat, kelle olin endale võtnud kaks nädalat enne New Yorgist lahkumist.

Sellal kui Keith lennuplaani paika paneb, lähen mina lennujaama juhataja jutule, et kütusele allahindlust kaubelda. Gröönimaal on lennukütus ilmselt kõige kallim kogu maailmas, sest 16 dollarit galloni kohta on USAga võrreldes umbes neljakordne hind. Saame 10% hinnast alla, täpselt nagu Kulusukiski. Tänu neile allahindlustele on meie 3000-ne kütusearve Gröönimaal 300 dollari võrra madalam.

Stardime ja lendame üle hämmastavate fjordide ja Nuuki lähistel paiknevate liustike. Ilm on pisut pilvine, aga vaade on vapustav!

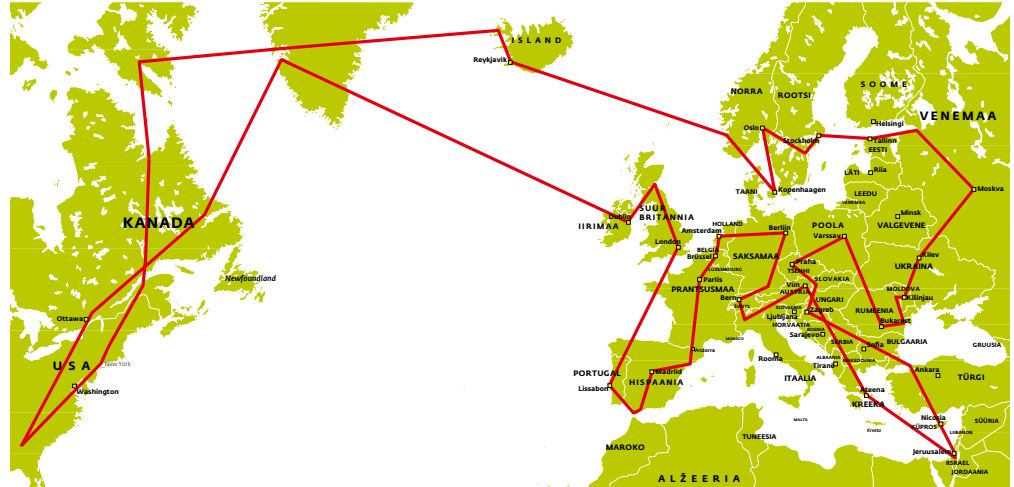
Mõne tunni möödudes läheneme Kulusukile. Ilm on tuuline, vihmane ja külm. Saarel asetsevale kruusasele maandumisrajale lähenemine on keeruline, aga Keithil õnnestub sujuvalt maanduda.

Tangime, stardime ja jõuame tunni aja möödudes Reykjaviki. Ilm on väga tuuline ja vihmane. Nii et me ikkagi ei saa täna meid ootavaid MS-i all kannatavaid inimesi sõidutada...

ISLANDIL

3. septembril 2010

Saabume Islandile paduvihmas kell 21. Sellele vaatamata oleme üldterminali jõudes keeletud: meid ootavad 10 MS diagnoosiga inimest,



Planeeritava marsruut

Mis on Fly for MS?

Fly for MS on oma 47 000 kilomeetri ja 60 päeva pikkuse teekonnaga ning peatustega 30 riigis pikim heategevuslik lend, mis iial ette võetud. Ühtlasi on see suurim üritus, mis hulgiskleroosi (Multiplex Sclerosis ehk MS) haigete heaks korraldatud.

Läbitav vahemaa on pikem kui vajalik ümbermaailmareisiks. Väikelennukiga on nii pika teekonna ette võtnud vähem kui 300 inimest - väike arv, kui võrrelda nende 4100 inimesega, kes on edukalt jõudnud Mount Everesti tippu.

New York'ist alanud heategevusliku lennu-reisi algataja, Wall Street'i investor Andrei Floroiu, puutus hulgiskleroosi ravimit väljatöötava ettevõtte heaks töötades lähedalt kokku selle haiguse käes kannatavate inimestega. Ta mõistis, kui vähe sellest haigusest tegelikult teatakse.

Inspireerituna ettevõtja Keith Siilatsi läinudaastast lennureisist väikelennukiga üle Atlandi ookeani New York'ist Eestisse, otsustati koos kasutada oma lennukirge selleks, et hulgiskleroosi olemasolu maailmas teadvustada - arvestades ettevõtmise suurusjärku, on meedia tähelepanu kogu üritusele kindlustatud.

Lisaks sõnumi levitamisele korraldatakse lennusõite haigetele, et jagada lennurõõmu ning julgustada neid igapäevasel haigusega võitlemisel osutades neile abi, näiteks transportimisel kaugealasuvatesse haiglatesse, kuhu nad muidu ei jõuaks.

Hulgiskleroos on krooniline kurnav kesknärvisüsteemi haigus, mida põeb üle 2,1 miljoni ini-

mese maailmas. 1,4 miljonit ehk 70% nendest elab USA-s ja Euroopas. Senini ei ole teada haiguse vallandajaid ega leitud ravi.

Kel tekkis soov seda heategevusüritust toetada, saab seda teha aadressil www.flyforms.org/donateforms

Heategevuslik lennureis Fly for MS algusega New York'ist

Aeg: 31.august – 31.oktoober 2010

Teekond:

- 47 000 kilomeetrit (piisav, et sõita ümber maailma)
- 150 lennutundi 60 päevaga
- 30 riiki: USA (New York), Kanada, Gröönimaa, Island, Iirimaa, Suurbritannia, Holland, Belgia, Taani, Norra, Rootsi, Poola, Eesti, Venemaa, Ukraina, Moldova, Rumeenia, Türgi, Iisrael, Kreeka, Horvaatia, Itaalia, Austria, Tšehhi, Slovakkia, Saksamaa, Šveits, Prantsusmaa, Hispaania, Portugal

Lennuk:

Kuuekohaline kahe propelleriga väikelennuk
 Mudel: Cessna 340
 Mootorid: 2 x 310hj
 Maksimumkiirus: 452 km/h
 Lennuulatus: 2603 km

MOOTORIPROBLEEMIDE KORRAL EI OLE SUURIMAKS RISKIKS SUGUGI MITTE KOKKUPÕRKEMOMENT VEEGA EGA UPPUMISVÕIMALUS, VAID HOOPIS ELUSPÜSIMINE ABI SAABUMISENI. JAHEDAMAS KUI 5-KRAADISES VEE KÜLMUB INIMENE ÄRA VÄHEM KUI 5 MINUTIGA. SELLEPÄRAST OLIDKI MEIL LENDAMISE AJAL SELJAS KUMMIÜLIKONNAD JA KÄEPÄRAST TÄISPUHUTAV KUMMIPARV KOOS 6 PÄEVA TOIDU- JA VEEVARUDEGA. AEG-AJALT EDASTASIME RAADIO TEEL SÕNUMEID OMA ASUKOHAST.

nende pereliikmed ja ajakirjanikud! Nad on nii elevelil... võtab peaaegu pisara silma.

Järgmisel päeval suundume me lennujaama ja juba saabuvad esimesed viis MS-i haiget, kes soovisid meiega lennata. Üks neist, 73-aastane vanadaam, ulatab meile paberi: see on koopia tema enda lennuloast. Ta räägib, et sai selle 1965. aastal, ammu enne minu sündimist, ja et ta lõpetas lendamise 1973. aastal. Aga ta tahab nii väga lennata. Loomulikult kinnitame me talle, et ta istub juhtpaneeli juurde.

VIIMANE JUPP ÜLE ATLANDI - KAS JÄTKUB KÜTUST?

3. september 2010.

Meie lennureisi raskeimaks osaks on siiaamaani olnud lend üle Atlandi, Islandilt Norrasse Stavangeri, pikkuseks 1600 kilomeetrit. Tavatingimustes kuluks selleks neli ja pool tundi. Orkaan Danielle'i tekitatud vastutuule tõttu pakkusime, et lendame peaaegu kuus tundi.

Nii pikk vahemaa üle ookeani, ilma et läheduses oleks ribagi maismaad, on väikese lennuki puhul loomulikult ohtlik. Mootoriprobleemide korral ei ole suurimaks riskiks sugugi mitte kokkupõrkemoment veega ega uppumisvõimalus, vaid hoopis eluspüsimine abi saabumiseni. Jahedamas kui 5-kraadises vees külmub inimene ära vähem kui 5 minutiga. Sellepärast olidki meil seljas kummiülikonnad (soojapidavuse kindlustamiseks, kui peaksimegi keset ookeani alla sadama) ja käepärast täispuhutav kummiparv koos kuue päeva toidu- ja veevarudega. Aga isegi nii oleks meie leidmine häda- maandumise korral äärmiselt ebatõenäoline. Tugevad, etteaimamatud hoovused võivad meid kõigest mõne tunniga õnnetuspaigast väga kaugele kanda. Pääsemisele kaasaaitamiseks oli meil GPS-seade ja me edastasime aeg-ajalt raadio teel sõnumeid oma asukohast.

Aga sel päeval ei teinud meile muret mitte võimalik katastroofistsenaarium, vaid hoopis küsimus, kas meil ikka jagub kütust, et

Norrasse jõuda. Üks viiest kütusepaagist osutus pumbarikke tõttu kasutuks, seega ei saanud me maksimaalset võimsust rakendada. Lisaks ütles üles üks meie kahest GPS-st ja veel juhtumisi see, mille oli kaart ja Euroopa andmebaas, mistõttu navigeerimine on edaspidi keerulisem.

Reykjavikist lahkudes me isegi ei teadnud, kas Norrani jõuame. Reisikõrgusele jõudnud, andis kütusenäidik teada, et vajalikust kogusest jääb puudu 5 minutiks vajalik kütusehulk. Andmete kohaselt pidanusime jõudma sihtkohta 45-minutilise reserviga. Meie plaan oli lennata kaks tundi ning siis vaadata, kuidas tuul puhub ja kui palju kütust veel järel on. Siis otsustame, kas pöördume tagasi Islandile või jätkame teekonda. Nii et kaks esimest tundi jälgisime koos Keithiga lakkamatult kütusemonitori. Paistis, et me siiski ei jõua kohale. Meil oli võimalik maanduda lisatankimiseks ka Fääri saartel, väikesel saarestikul keset ookeani. Aga sealne ilm oli kehv ja maandumine olnuks raske ka ideaalse ilmaga. Seega lendasime me võimalikult aeglaselt, et lennuk võimalikult vähe kütust tarbiks. Ja muudkui jõllitasime kütusenäidikut.

Me näeme saari ... lõpuks ometi! Tegemist oli Fääri saartega. Imekaunis vaade, madalad pilved armsalt maapinda embamas. Aga maandumiseks oli selline ilm kohutav. Õnneks aga hakkas just siis tunduma, et me ehk ikka jõuame Norrasse. Kütusereservi oli meie hinnangul nüüd veel enam kui 30 minutiks. Seda oli vähem kui 45 minutit, mida me vajasime, aga lootsime, et ilmasteade leebemast tuulest vastab tõele ning kütust põletades muutub ka lennuk ise kergemaks ja kiiremaks, mistõttu väheneb ka kütusekulu.

Umbes pool tundi hiljem näeme me Šoti-maa Shetlandi saarte tulesid. Ka need saared olid üks võimalikke tankimiskohti, aga samuti ebasoovitavad, sest maandumise korral oleksime pidanud läbima tolli nii Ühendatud Kuningriigis kui uuesti ka Norras.

Suurepärane, aga kütusereservi tundus selleks ajaks sihtkohas olevat 50 minutiks.

Nüüd oli probleemiks see, et olime mõlemad väsinud. Tõusime hommikul vara, lendasime mõnede MS-i põdevate inimestega ja külastasime MS keskust, nii et meil oli pikk päev seljataga juba enne Islandilt lahkumist.

Ühel hetkel tundus olukord uskumatult roosiline. Sihtpunkt paistis olevat tund aega lähemal kui oleks pidanud olema. Kuna kaardiga GPS ei töötanud, sisestasime koordinaate käsitsi. Kontrollisime Stavengeri numbreid kaks korda. Need klappisid. Mõõdusime Šoti-maast, seega olime õigel teel... no milles võis asi olla? Kolmandal kontrollimisel selgus, et olime GPS koordinaatidesse idakaare asemel läänekaare sisestanud!

Viimaks ometi maandume me Norras ja kütust on veel tunniajaseks lennuks. Ületasime Atlandi. Orkaan Danielle ei suutnud meid peatada!

EESTIS

9. september 2010

Tallinn, Eesti. Kell on kaks öösel, jõudsimme just äsja lennujaamast tagasi ja peame hommikul vara ärkama, et kohtuda teletiiimi ja ajakirjanikega, aga tänane päev oli tõeliselt fantastiline! Keith oli lihtsalt hiilgav! Tal õnnestus korraldada tõeline meediašou, pressikonverents tervishoiuministriga ning 27 MS-i põdeva inimese - eestlaste, leedukate, lätlaste ja venelaste - jaoks kuus järjestikust lendu, millele järgnes kohalik SM kongress.

Ma tunnen Keithi juba mõnda aega, aga pole teda kunagi niisugusena näinud. Mina lendasin kõigest kolm lendu ja olin pärast pikka päeva rampväsinud. Keith lendas kõik kuus ja paljudel kordadel ta sõna otseses mõttes kandis kõndimisvõimetud inimesed bussist lennukisse! Kui kõik olid lennata saanud, oli tal selline ilme, et kui kohale peaks ilmuma veel lennusooviga MS-haigeid, roniks ta otsemaid lennukisse tagasi.

10. september 2010

Hommikul viisime lendama teletiiimi koos kahe MS-haigega. Üks neist oli Pille Eesti MS Ühingust, kes oli meie siinsete ürituste organiseerimisel ääretult leidlik. Pärast lendu ütles Pille teletiiimile: "See oli meie jaoks nagu sünnipäevakingitus." Eesti televisioonis





Heategevuslikul lennul on Pedersenide pere Taanist, kelle pereema põeb *sclerosis multiplex*'i. Lennuki roolis Keith Siilats.

Linn on väike ja rahulik. Naaseme lennuki juurde ja näeme oma suureks imetuseks mehhaanikut, kes on mõned süütesead juba lahti võtnud. Astun lähemale ja ta ütleb, et ei räägi inglise keelt. Seega ma lihtsalt vaatan paar minutit pealt. Tema täpsed liigutused ja kõhkluste puudumine on ilmselged. Nii et need vennad siin tõesti teavad, mida teevad!

Lennuk on korda tehtud. Me saime uue magneeto, teine GPS töötab jälle ja väljalasketoru metalläärts on välja vahetatud. Viimased kuus tundi on olnud väga tulemusrikkad. Käivitame mootorid ... vasakpoolne kõlab suurepäraselt! Rõõmustame.

Ja nüüd valus hetk ... kui palju see kõik maksma läheb? 1100 eurot. Nojah, ma ju tean, et lennukid ei ole odav lõbu ... Mul kulub veidi aega, et arvega harjuda, vaatan summat uuesti, küsin, miks üks või teine asi nii kallis on, aga kõik paistab korras olevat. Siis teen seda, mis on mulle heategevusliikumise Fly for MS-ga ühinemisest saadik harjumuseks saanud ja küsin: "Kas allahindlust saaks?" Seekord on vastus eitav. Ja siin ei saa ka krediitkaardiga maksta. Juhataja sõidutab mind linna, kus võtan automaadist sularaha, maksan arve ja stardin.


LENDAME VENEMAALE ...

13. september 2010

Venemaal maandumisloa saamine tundus ilmvõimatu, aga pärast viit nädalat suhtlemist arvukate lennundusametnikega ja pärast lugematuid "ei"-sid ja "pole võimalikke" õnnestus meil eile lõpuks ometi luba saada. Moskvas maandumine oleks olnud lubamatult kallis – 2500 eurot (!!!), seega olime sunnitud piirduma kõigest Peterburiga, kuhu saabume täna pärastlõunal.

Teadmatus, kas me üldse saame Venemaale tulla, ei võimaldanud meie ääretult toetaval partneril, Venemaa Riiklikul Sclerosis Multiplex Organisatsioonil plaanitud üritusi korraldada. Arvestades kõiki neid probleeme, olnuks väga lihtne Venemaa lihtsalt vahele jätta. Ja tõtt-õelda meil paaril korral selline kiusatus ka oli.

Lõppeks aga keeldusime me Venemaal oma missioonist välja jätmast ja leidsime, et ebatäiuslik üritus on siiski parem kui üritus hoopis ära jätta.

Reisikiri jätkub aadressil www.flyms.org 

näidatud videoklippi saab näha aadressil www.uudised.err.ee

ROOTSI JA TURVALISUS

9. september 2010

Maandusime päev varem Tallinnas mootoriga, mis hääle järgi otsustades ei olnud päris korras. Mootorimonitor näitas, et üks silinder on teistest jahedam. Sel päeval viisime lennuki otseteed mehhaaniku juurde.

Saime teada ühe huvitava asja: Tallinna lennujaamas maksab töökoja värava avamine 50 eurot! Miks? Noh, ega see polegi oluline, kuna tegu on ühega paljudest ootamatutest ja arusaamatutest kulutustest meie reisel.

Mehhaanikud ei suutnud jahedama silindri põhjust välja selgitada. Sellised lennukid nagu meie oma on Euroopas haruldased, seega on väga raske leida mehhaanikut, kes selle mudeliga tuttav oleks. Aga probleem tundus tühine ja täna tulime koos kahe mehhaanikuga lennujaama. Päev läbi kestnud nokitsemine ei andnud erilisi tulemusi. Me ei teadnud ikka veel, milles asi.

Kell oli 18 ja ma pidin tegema väga raske otsuse. Järgmisel varahommikul oli meil ette nähtud lend Rootsimaaale Stockholmi, võtta peale kolm MS-i põdevat naist, lennata Norrköpingisse, võtta peale veel neljas MS-i põdev naine ja naasta Stockholmi, et ajakirjanikega vestelda. Kas peaksin ürituse ära jätma?

Lennunduses tuleb selliseid valikuid ikka ette ja alati on need rasked. Kohalejõudmissoov on pilootide puhul üks kõige ohtlikemaid suhtumisi. Me teeme plaanid, ilmneb mingi probleem, aga plaane tühistada on nii keeruline, et tahame ikkagi kohale jõuda, kinnitades endale sageli, et olukord ei ole nii hull. See sund mõlkus mul meeles samamoodi nagu lisavastutus nelja reisija ees.

Otsuse tegemisel oli mulle abiks Keithi

isa Viktor. Viktor on Volvo Eesti autokaupluse omanik ja ta ütles mulle: "Rootslastele on ohutus esmatähtis ja Rootsi peaksite minema vaid siis, kui lennuk on 110% töökorras. Jätke reis ära, nad on selle eest pigem tänulikud." Raske otsus tuli nüüd kuidagi palju lihtsamalt. Saatsin neljale reisijale ja Rootsi MS Ühingule e-kirja, teatades, et peame ürituse ära jätma. Seda kirja oli väga raske kirjutada.

Järgmisel päeval laskisime mehhaanikutel lennuki uuesti üle vaadata ja pärast kahe süüteküünla väljavahetamist tundus olukord pisut parem. Otsustasime, et võime viia MS-haigeid lendama lennujaamade läheduses, mistõttu saime Eestis plaanitud üritused siiski ellu viia.

Päeva jooksul helistasime läbi erinevaid töökodasid, et leida koht, kus meie lennukit tuntaks, ja leidsime kaks seesugust, ühe Rootsis, teise Soomes. Rootsi oma jäi liiga kaugemale, seega otsustasime juba järgmisel päeval Soome lennata.

SOOMLASED LENNUKITE PARANDAMISEGA HÄTTA EI JÄÄ!

10. september 2010

Pärast lendu koos Eesti teletiimiga suundusime Soome, kus leidsime töökoja, kus meie lennukit nähtavasti tunti. Me ei jõudnud ära oodata kohtumist mehhaanikuga, kelle näol ei peegelduks mootorikatet avades hämming ja uudishimu. Jutust jäi mulje, et soomlased olid sarnaste lennukitega varemgi töötanud, aga me olime õppinud skeptiliseks jääma.

Lend oli lühike, kõigest 30 minutit, ja ilm imeilus. Soome on ääretult roheline! Maandusime väikeses lennujaamas keset metsi, sõitsime töökoja ette, astusime lennukist välja ja läksime juhataja jutule. Mehhaanikutel oli parajasti lõuna, seega pakuti meile autot, et saaksime linna sõita ja keha kinnitada. Suurepärase!

GET ON. DRIVE BOATS.



Sport Console 56



Convertible 56

Ainuesindaja Eestis

**BALTI
MEREKAATRID**

Pärnu mnt 232, Tallinn Tel. 671 00 75 www.paadid.ee

DRiVE BOATS

PÕHJANAABRITE PAATE TESTIMAS

Finnboat Floating show 16-20.juuni 2010

Navigaator käis Nauvos Soome paaditootjate ujuvnäitusel meie põhjanaabrite toodangut testimas - ühtekokku üheksateistkümnet mootorpaati ja ühte purjepaati. Neist igaühe kohta on meil midagi öelda.



TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **FINNBOAT**

16.–20. juunini korraldas Soome paaditootjate liit rahvusvahelisele pressile taas oma toodangu ujuvnäituse. Ehkki ka Soome majanduses on rasked ajad, mis pole mõistagi halastanud ka lõbusõidupaatide tootjatele, oli juba 21. paadinäitusel väljas nii mõnigi uudismudel ja koguni uued firmad. Tänavune paadinäitus peeti Turu saarestikus Nauvos (rootsi keeles Nagu), mille võrratut loodust tasub uudistamas käia kõigil väikelaevaomanikel. Sisuliselt oli tegemist kolme proovisõidupäevaga, kusjuures näituse esimese päeva motoks sobinuks "Tere tulemast!" ja eelviimase päeva motoks "Jälleenägemiseni!"

Näitusel oli välja pandud 34 mootorpaati ja kuus purjede jõul liikuvat alust. Kõiki aluseid mõistagi proovida ei jõudnud, iga ajakirjanik sai tutvuda maksimaalselt 21 paadiga.

Minu väljavalituiks osutusid neljapäeval **Silver Shark DC 580**, **Marino APB27**, **Nord Star 31 Patrol Hybrid**, **Sea Star 26**, **Sea Star 720**, **Aquador 22C**, **Aquador 25CE**. Reedeaks:

Drive Sport Console 56, **Drive Convertible**, **TG-Alfa**, **Targa 25.1**, **Aquador 33 HT**, **Masmar 33 PRO** ja **Masmar 47**. Laupäeval sai sõidetud **Buster Magnum PRO**, **Buster XXL**, **Yamarin 600 Big Ride**, **Sailfish 26F** ja **Sailfish 30MC**ga ning päeva ja ka kogu ettevõtmise viimaseks maiuspalaks sai jäetud **Degerö 28 MS**, mille pardalt oli tore vaikselt käigul purjeis liikudes ümbritsevat loodust nautida.

Siinkohal tuleb tunnistada, et valik sai tehtud üsna subjektiivselt: eelistasin paate, millega vähe sõitnud olin ja mille kohta ise rohkem teada tahtsin. Lisaks jätsin kõrvale purjekad, kuna nendest – tuleb tunnistada – ei tea ma suurt midagi. Sõita on nendega vahva, kuid sõna nende kohta võtta ei tahaks.

Jätsin välja ka alused, millega juba mullusel näitusel sõidetud sai, kuid see osutus veaks: kohapeal selgus, et nii mõnigi väljapraagitu oli saanud uue kuue ja tehnilise lahenduse. Mingeid vangerdusi kahjuks enam teha ei andnud, kogu proovisõit oli korraldatud saksa täpsusega.



SILVER SHARK

Paat, millega oli ilmaolusid teadmata hea startida. Just selle mudeli vanema ven-naga heitlesin aastaid tagasi Pärnu lähel oma kõige karmima tormiga – sadamas oli tuulemõõtja näidanud tuule kiiruseks 33 meetrit sekundis ja lennuväljal puhus tuul lennukid ühte nurka kokku. Shark on saanud värvilisema lahenduse, uued konsolid-tuuleklaasid ja korraliku ukse klaasid-konsoolide vahele. Lisaks on võõris asuvate panipaikade kontseptsiooni niimoodi muudetud, et need kalastamisel ja sildumisel vähem segaks. Sõita on paadiga endiselt hea ja turvaline.



MARINO APB 27

Paat otsekui tulevikust: üles-alla liikuvad tagaseinad, elektri jõul liikuvad luugid-üksed jne. Väga läbimõeldud ja innovaatilised lahendused, kuid kas ka töökindlad? Üldplaanis jättis paat päris hea mulje, kuid soovitaks siiralt sellega vähemalt kaks korda sagedamini kui tavapaadiga hoolduses käia, sest üsna halb võib olla silduda, kui tagasein poolde vinna kinni jääb ning väljuda ei õnnestu ei uksest ega aknast.





NORD STAR 31 PATROL HYBRID

Päris huvitav – hübriidid on jõudnud ka paadimaailma. Tegelikult oli küll Nimbus esimene, kes hübriidpaadiga lagedale tuli, kuid mina sain Nord Staril esimese kokkupuute hübriidpaadiga. On päris vahva sõita kümne meetrise paadiga sisuliselt hääletult kiirusega neli sõlme. Ökonoomses režiimis kahe sõlmega sõites jätkuks 600-amprise akupaki korral elektrit suisa kümneks tunniks. 24-voldine elektrimootor on paigutatud tavamootorite vahele ja selleks on mõlemat mootorit veidi parda poole nihutatud, kuid dünaamikale see väga suurt mõju ei avalda.

Paadi katus on küll kaetud päikese-

paneelidega, kuid nende abil akude laadimine võtab nii palju aega, et kütuse lõppedes merehätta jäädes kuluks pääsemiseks nädalaid. Pigem propageerivad need paneelid rohelist mõtteviisi, ehkki kindlasti saab nende toel ka lühemaid otsi sõita ja loodust hoida. Samas nõuab hübriidpaadi tootmine looduselt ilmselt suuremat lõivu, ja mõistagi tuleb "säästliku" paadi eest rohkem raha välja käia – tervelt 20 000 euro jagu. Väiksema läbisõiduga paadiomanikud ei suuda ka kogu elu jooksul sellise summa eest fossiilset kütust ära põletada. Ent oluline on ju ikkagi tahe ja idee, nii et loodetavasti leiab taastuvenergia paatidel aina rohkem rakendust.



SEASTAR 26

Soomes üsna populaarne ahtrikajutiga paat, mida kasutatakse ennekõike nii-öelda ühenduspaadina. Samas võimaldab ruumikas kajut alust ka matkamiseks pruukida. Suhteliselt tagasihoidlikult, kuid kenasti viimistletud paadis on külmik, pliit, valamu ja tualett. Suured aknad tagavad väga hea väljavaate igas suunas ja kajutis võib vabalt ringi jalutada ka pikemat kasvu härrasmees. Sõiduomadustelt rahulik, kuid suhteliselt merekindel.



SEASTAR 720

Number on küll suurem kui eelkirjeldatud alusel, kuid tegelikult on Seastar 720 meetri võrra lühem. 720 isegi kuidagi mõnusam ja mugavam kui suurem vend – võib-olla oleks suuremalt venalt eeldanud veidi rohkem luksust. 720 oma askeetlikkuses oli aga täiesti oma klassis paat. Selle klassi paatidest ühe suurema avatud vööriosa alus mahutab nii jalgratta kui vajadusel ka näiteks lauakoorma. Lisaks saab paati mugavalt kasutada kalalkäimiseks, selleks on vööris suisa kalasump. Lühidalt: päris mõnus abimees igaks otstarbeks.





AQUADOR 22C

Ehkki tegu on väikseima kajutiga Aquadoriga, ei sõanda öelda, et selles väga vähe ruumi oleks. Samas on selge, et kõigest 6,6-meetrises paadis tuleb kompromisse teha. Proovitud on tualetti eraldada, kuid tulemuseks on ameerikalik "kempsukapp", kuhu korpu-lentsema kehaehitusega mereline kinni võib kiiluda. Kuid kõik vajalik on olemas ja Aquadorile omaselt uhkelt viimistletud. Muide: kogu Aquadori mudelivalikuga tutvudes jäid siiski silma mõned lohakasvead koostekvaliteedis. Võib-olla olid minu ootused Aquadori kui eliitbrändi suhtes liiga kõrged, kuid varem ma selliseid möödalaskmisi märganud pole. Üldmulje on siiski hea ja uhke.



TG-ALFA

Kes teab TG senised paate, võib Alfat nähes üllatuda – tegu on firma esimese *walkaround*-mudeliga. Kasutatud on väga korralikke materjale ja kõrgetasemelist sisustust. Eriti meeldiva mulje jättis juhi töökoht, kõik oli käepärane ja kenasti kujundatud, lisaks on juhi ja kaassõitja istmetel amortisaatorid. 7,2-meetrine paat käitus suhteliselt tugevas lainetuses väga hästi ja lõppkiiruski on üsna hea: 44 sõlme. Ainus, mida tuntud paadivõidusõitja Tage Gustafsoni loodud alusele ette võib heita, on väljapääs kajutist: kuna kajutil on vaid kaks külgust, meenutab sealt väljumine suuremas seltskonnas kahekselise auto tagaistmelt väljaukerdamist.



AQUADOR 25CE

Stiilipuhta *walkaround*-paadi eelised avalduvad kindlasti üksi või meeldiva kaaslan-naga sõites. *Walkaround*-kontseptsioon on asendamatu, kui teil on vaja korraga olla nii vööris kui ka ahtris.

25CE sobib suurepäraselt perekaatriks, mugavusi lisavad eraldi tualett koos valamuga vööris ja väike kööginurgake. Kiiduväärt lahendus on peaaegu kogu ulatuses avatav tagasein, mis hõlbustab pardal pikniku pidamist. Ainus ebamugavus on kajutiistmete sisse ja alla peidetud magamiskohad – mina seal küll magada ei tahaks. Võib-olla mõne karmi käega isa lapsed oleks sellega päri...



AQUADOR 33 HT

Aquadoride perekonna suurim liige on ootuspäraselt ruumikas. Alusele lisab võrtsi ahtriosas asuv väligrill, ent kui sellega jännata ei viitsi, on abi korralikust kööginurgast kambüüsis. Ööbimise muudavad mugavaks kolm kahekohalist kajutit ja täismöödmetes WC-tualetinurk.

Alus näeb hea välja, kuid silma torkavad häirivad pisiasjad koostekvaliteedis; materjalid ja nende viimistlus seevastu on suurepärased.





DRIVE SPORT CONSOLE 56

Paljudes Soome paaditoodangut tundvates inimestes tekitab see alus kindlasti imestust: mis firma see on? Sellist nime pole kuulnudki! Drive Boats loodi sel kevadel, kuid mitte tühjale kohale – kaubamärgi Drive all müüdavaid paate valmistab Inha Works Ltd. Ka see nimi võib võõras olla, kuid seesama firma kasutab ka kaubamärki Buster. Ennekõike vaba aja veetmiseks mõeldud Drive-seeria paadid on eelkõige tööpaadiks loodud Busteri mudeliperekonna täiendus. Praegu pakutavatel Drive-paatidel on Busteri mudeli XL kere, kuid sisu on midagi sootuks muud.

Drive'i paatide pealisosa on tehtud klaasplastist, mida on lihtsam voolujooneliselt vormida ja puhastada. Lisaks on sellise viimistlusega paat oluliselt vaiksem – nimelt on kogu plastikosa seestpoolt kaetud ujuvainega, mis helid summutab.

Sport Console on, nagu nimigi viitab, mõeldud veespordiharrastajatele, aluse väga ruumikas keskkonsool mahutab nii veesusad kui wakeboardi. Parema kaalujaotuse nimel istuvad juht ja kõrvalistuja paadi keskel. Alusel on ka tagumine iste, mis peidab endas kolme eraldi avatavat panipaika. Loomulikult on alus juba standardis varustatud pehmete istmete ja istmepatjadega.



DRIVE CONVERTIBLE

5,6 meetri pikkune Buster XL põhjale ehitatud pehme katusega alus on klassikaline DC ehk kahe konsooliga paat. Drive Convertible üllatab nii meeldiva väljanägemise kui ka läbimõeldud sisedisainiga. Põhivarustuses on peaaegu kõik vajalik istmepatjadest alustades ja sõidukatega lõpetades. Proovisõidul oli paadis viis inimest ja ruumi jätkus kõigile ka kohti vahetades.



TARGA 25.1

Kui mullu proovitud mudel 23 jäi meelde mõne vajakajäämisega, siis 25 kohta seda enam öelda ei saa. Alus on küll äärmiselt konservatiivne, kuid see on Targale omane ja seda ei saa puuduseks lugeda. Merd ja lainetust talub alus hästi – ei oskagi öelda, kas oli laine nõrk või paat pehme, igatahes oli mõnus hullata. 8,4-meetrise mudeli muudab omapäraseks nii-öelda flybridge – natuke lihtsakoeline küll, aga siiski olemas. Huvitav on ka tualeti paigutus. Omapäi seda leida ei õnnestunudki, alles kipri abiga sai selgeks, et WC ja valamud on peidetud armatuurilaua alla ning sinna pääseb vööri asuva luugi kaudu. Selle lahenduse tõttu pole 25.1 ehk perekatriks just kõige sobivam, aga tööpaati valides tasub seda alust kaaluda küll.



BUSTER MAGNUM PRO

Buster töö tegemiseks. Kogu paadi sisemus ja konsoolgi on kaetud alumiiniumiga, robustset muljet täiendavad roostevabast metallist toruraamid nii istmete taga kui ka konsoolil. Armatuurilauda on integreeritud 12 tolline plotter, mille kõrvalt leiab sama suure kaanega panipaiga.

Lisaks on päris huvitav keskkonsooli külgmiste liigutatavate seinte lahendus - avatult kaitsevad need tagaosa päris kenasti tuule eest. Mina aga proovisin paari tugevas vihasajus ning et täis-

katet pole (on vaid päikesevari kesk-konsoolile), tõmbasime kaitseks vihma eest ukseid koomale. Tuleb tunnistada, et seejärel tundsi end nagu Land Rover Defenderis – roolimisel ei mahu käed tuppa ära, sest küljeuks on otse sülle ehitatud.

Täiustamist vajavad ka presentkatte kinnitused, sest sel ajal, kui mina roolisin, üritas kipper armatuurilaualt merekaarte päästa, kuna klaasi ja presendi vahelt jooksis vett lausa ojadena. Kuna aga tegu oli prototüübiga, võib loota, et need vead seeriatootmise ajaks kõrvaldatakse.



YAMARIN 600 BIG RIDE

Päris hirmus oli vaadata, kui selle aluse lenduriprillidega kapten madallennul mõnest suuremast alusest mööda kihutas. Big Ride'i suurim kiirus on 52 sõlme ja 470-kilose tühimagi juures ei tundu sõit sellisel kiirusel kuigi kindlana, kuid tuleb tunnistada, et kuue meetri pikkune ja 1,95 meetri laiune alus sai kõikides oludes hakkama, kuigi kohati tundsin, kuidas sõrmed terasest käepidemesse vorpe vajutasid.

Aluse kere näib vastupidav ja talub kõikvõimalikke õhulende väga vapralt. Kuid olgem ausad: selline paat on kiiruselumardajatele tehtud ja seetõttu üsna askeetlik.



BUSTER XXL

Uuenduskuuri läbinud XXL on täis nutikaid lahendusi. Loomulikult on seegi mudel Busterile omaselt varustatud teisaldatavate istmete/panipaikade süsteemiga, kuid veel rohkem avaldas muljet tagaiste, mis sõidab vajadusel keset tuba. Lisaks sellele, et istet saab paadist välja tõsta, saab seda kasutada ka päikesetekina ja voodina. Muidu on XXL nagu Buster ikka – korralik alumiiniumpaat.



MASMAR 47

Väiksemast vennast märksa tõsisem alus tekitab tunde, nagu oleks piirivalve või merevägi näitust turvama tulnud. Samas on suurema Masmari tekk kaetud tiigiga ja muugi viimistlus igati korralik. Sees jagub ruumi nii perele kui ka ametimeestele. Juhi töökoht nägi välja nagu lennujuhtimiskeskus: kaks suurt Raymarine'i seadet, palju kõikvõimalike nuppe ja vidinaid, mootori näite kuvavad 12-tollised ekraanid lae all tuuleklaasi

kohal jne. Ennekõike aga torkas töökohtal silma klassikaline must telefonitoru, mis keset lauda troonis. Omapärane on seegi, et töökoht on paadi pikiteljel, et tagada igas suunas võimalikult hea väljavaade. 15 meetri pikkust alust liigutavad kaks 750 hj Caterpillarit ja 10,5 tonni kaaluva aluse suurimaks kiiruseks lubatakse 50 sõlme.

Seda alust pakutakse nii Jettide kui ka suunatavate sõuvõllidega, millel kasutatakse superkaviteerivaid sõukruvisid.



MASMAR 33 PRO

10,1-meetrine paat 23-kraadise põhjanurga, 47-sõlmelist kiirust arendava 600-hobujõulise mootori ja agressiivse välimusega torkab paratamatult silma. Paraku selgus proovisõidul, et minek on küll võimas, kuid alus ei pea valule vastu – kõik istmed olid plastikutolmu täis ja siit-sealt tilendas midagi. Ilmselt oli keegi paadi võimete piiri kombates liiale läinud. Üldjoontes hea väljanägemisega paat tahaks seega veel veidi lihvi saada.



DEGERÖ 28 MS

Degerö 28 MS tekitab kihu perega purjetama või suisa reisile minna. Kõik vajalik mõnusaks äraolemiseks on olemas. Viimistlus on kaunis ja klassikaline, meenutades sajanditagustelt fotodelt nähtud purjelaevade kambüüse, ning sobib hästi paadi rahuliku loomuga (suurim kiirus on nii purjede kui ka mootoriga kuue sõlme kandis). Seilata on selle alusega üsna ohutu, kuna enamasti on paat ka täispurjes masti lõhkumiseks alapurjestatud. Ja kui purjedega mässata ei viitsi, tuleb appi väike Volvo D1-30, mis kulutab paar liitrit kütust tunnis ja viib sama kiiresti kohale. Nii sõiduomadustelt kui ka viimistluselt sobiks Degerö 28 MS, mille pardal jääb aega ka looduse silmitsemiseks, oivaliselt näiteks kuldpulma tähistava paari Euroopa-reisiks.



SAILFISH 26 F


Seda nägusat 8,05-meetrist kaatrit valmistab perefirma, mille valikus ongi vaid kaks mudelit. Tundub, et kvantiteedile eelistatakse kvaliteeti – viimistlusele ega koostekvaliteedile ei saa mingeid etteheiteid teha. Kõik on konservatiivselt maitsekas, viimistlusmaterjalina domineerib ehtne puit.

Vaid müra teeb see paat palju, kuid sellestki saab jagu. Sündsalt eradiasetsev tualett koos väikese valamuga, kööginurk ja avar ahtritekk muudavad Sailfish 26F mõnuks perekaatriks. Ka kiirusenäitajad korralikud – 240-hobujõuline Volvo Penta D4 lubab paadi suurimaks kiiruseks 35 sõlme.



SAILFISH 30 MC

Eelmisest suurem, aga mitte nii ruumikas vend. Reisimugavused on selles aluses ohverdatud keskajutile, magamiskohti on vaid kaks. Seega sobib alus pigem töötegemiseks ja lühemateks sõitudeks, näiteks saarel asuvasse suvilasse pääsemiseks. Panipaiku ja lastiruumi on küll piisavalt, kuid jällegi reisijateruumi arvelt.

Viimistlus on siiski kena ja kvaliteetne, pardalt leiab nii kööginurga kui ka eraldi seisva WC. 9,3 meetri pikkuse paadi liigutamiseks saab suhteliselt hästi hakkama Volvo 330-hobujõuline D6-mootor, mis pakub suurimaks kiiruseks 38 sõlme. 



Tippkvaliteet:

- Kõrgeim töökindlus
- Kõige asjatundlikum nõustamine
- Hooldusvaba ja hooldajasõbralik
- Parim hinna ja kvaliteedi suhe
- Ülemaailmne teenindusvõrgustik

SoeAuto.ee



Helista kohe **5663 3281**

SoeAuto OÜ, Kaabli 3, Tallinn 10112, e-post: info@soeauto.ee



Lulu

Kodusadam Põhja

Tüüp, mudel Kahemastiline purjekas

Ehitusaasta 1982, renoveeritud 2005

Kere materjal teras

Pikkus, laius 19 m pikk ja 5,2 m lai

Süvis 1,8 m

Kõrgus mastidega 19 m ja 14 m

Mootor, võimsus Iveco, 220 hobujõudu

Navigatsiooniseadmed Raymarine täielik navigatsioonisüsteem

Liseseadmed Generaator, konditsioneer, inverter jne.

Kütusevaru, veevaru 5000 l kütust ja 1200 l vett

Lubatud inimeste arv pardal 14 inimest



TOONART RÄÄSK, LULU & NORDEA

Ettevõtja Toonart Rääsk on äsja ümbermaailmareisile siirdunud katamaraani Nordea kapten. Navigaator uuris, milline meresõidukogemus on mehel, kelle hooleks jääb järgneva pooleteise aasta jooksul reisijate ning meeskonna turvalisus ja heaolu Nordea pardal. Saime teada, et Toonartit jääb koju ootama veel üks alus - viimased viis aastat tema ja ta sõprade seilamiskaaslaseks olnud kahemastiline terasest kerega purjekas Lulu.

KÜSITLES HELEN RAIEND FOTOD TOONART RÄÄSK.
@NYAGA, TAAVI LAJA

■ Kuidas mere juurde jõudsid?

Poisina meeldis mulle jõgedel-järvedel ja vahel ka salaja merel paadiga sõuda. Ju piiratud võimalused tekitasid suurema igatsuse päris oma paadi järele. 1990. aastal sain esimese "tõsise" Baylainer mootorpaadi. 2002. aasta maikuisel purjekasõidul Taanist Eestisse avastas inimese purjetamise võlu.

■ Miks valisid just need paadid?

2005. aastal ehitasime sõpradega – Marko Matvere, Jaan Tätte, Margus Pettai, Ramon Lindali ja veel mitme abilise – vanast kalalaevast Lulu. See on kahemastiline 50 tonnine merekindel, ruumikas ja mõnus raudalus. Meie meres on ta hea, aga soolasemas vees kergesti roostetav ja pikemateks sõitudeks purjede all liiga aeglane. Seepärast valisime maailmamere jaoks katamaraani. Analoogsetel alustel olen viimastel aastatel palju purjetanud ja kõigis ettetulnud oludes on nad olnud mugavad ja ohutud. Prantsuse tehasest kojusõidul veendusin, et meie Lagoon 421 on hea valik.

■ Kuidas Lulu ja Nordea omale nimed said?

Kui otsustasime sõpradega laeva ehitada teadis Jaan kohe, et nimi peab olema Lulu. See

sobis kõigile.

Katamaraan sai nime meie healt toetajalt. Nordea on ilus ja sobiv nimi.

■ Kirjelda oma tavalist päeva merel.

Merel on kõik päevad erilised.

■ Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgid?

Vana saab oma lonksud ja vaikse lubaduse olla temaga aupaklik.

■ Kas merel olles kala püüad?

Kala ikka püüan, vahel saan isegi kätte. Seda eriti kaugemates vetes.

■ Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud?

Eksootilistes paikades ma oma paadiga pole käinud. Põnevaim oli vast sõit Tütarsaarele, mis on vene piiritsoon ja kuhu pääseb vaid erilubadega, mida meil polnud. Olime saarel tunde viibinud ja kohalikke sööke-jooke proovinud, kui pokri sattumise asemel olime sunnitud pagema vastu ööd tormisele merele.

■ Koht, kuhu tahaksid paadiga tagasi minna.

Ühele väikesele Soome saarele, mis on kui üks hiiglaslik kivi mõne suvila, kõigile avatud sauna ja meeldejäädvalt kauni vaatega.



Nordea

Kodusadam Pirita

Tüüp, mudel Katamarään Lagoon 421

Ehitusaasta 2010

Kere materjal plast

Pikkus, laius 12,6 m pikk ja 7,5 m lai

Süvis 1,3 m

Kõrgus mastidega 19,7 m

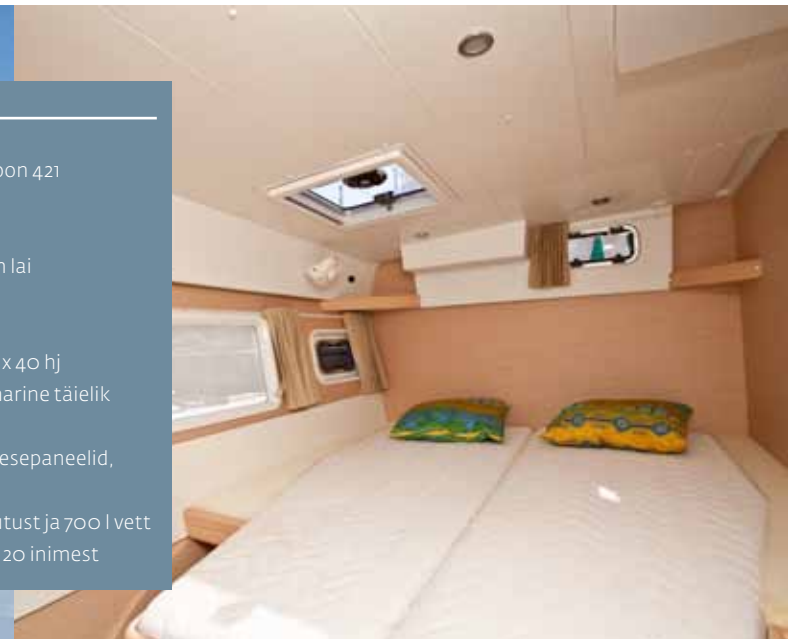
Mootor, võimsus 2x Yanmar, 2 x 40 hj

Navigatsiooniseadmed Raymarine täielik navigatsioonisüsteem

Lisaseadmed Generaator, päikesepaneelid, veemagesti, inverter jne

Kütusevaru, veevaru 600 l kütust ja 700 l vett

Lubatud inimeste arv pardal 20 inimest



■ Meeldejäävaim reis?

Eelmise suvelõpu seilamine sõpradega Läänemeres. Ilmselt andiski see tõuke eelolevaks reisiks! Olime nii Hiiu maal, Saaremaal kui Vilsandil. Aga seisime ka Stokholmi kesklinnas, uurisime sealseid saari ja kanaleid, Püüdsime kala Ahvenamaal ja peatusime mitmel pool Gotlandil.

■ Pikim merereis?

Ecuadorist üle Vaikse ookeani Tahitile. Kaks kuud ja umbes 4500 miili.

■ Tugevaim torm?

Tugeva tuule sain kord Soome ja Eesti vahel äikesepilvest! Ja see puhus üsna pikalt 25 m/s. Kuna purjed olid maas ja laev tõeliselt tormikindel, siis ohtu polnud, aga kõhe oli küll.

Küllap pagisid on tugevamaid olnud kui 25 m/m.

■ Keeruliseimad sõidutingimused ?

Kord Rotterdamist öösel möödudes oli selline udu, et ei näinud roolist oma laeva vööri, enamus navigatsiooniseadmeid ei töötanud ning meie ümber seisis ja sõitis sadakond laeva.

■ Mida oled merel olles õppinud?

Olen omal nahal tunda saanud, et merel peab kohe, kui tuleb esimene mõte purjeid rehvida, seda ka tegema! Vastasel juhul võib olla hilja ja purjede remont on tüütu ja kallis.

■ Lemmiksadam Eestis?

Pirita.

■ Lemmiksadam välismaal?

Soomes üks kalju sisse kinnitatud rõngas.

■ Unistuste paat?

Hetkel veel Nordea, aga seda annab täius-tada.

■ Unistuste reis?

Ümber imelise ilma. 

Toonart Rääsk

Vanus 55 aastat

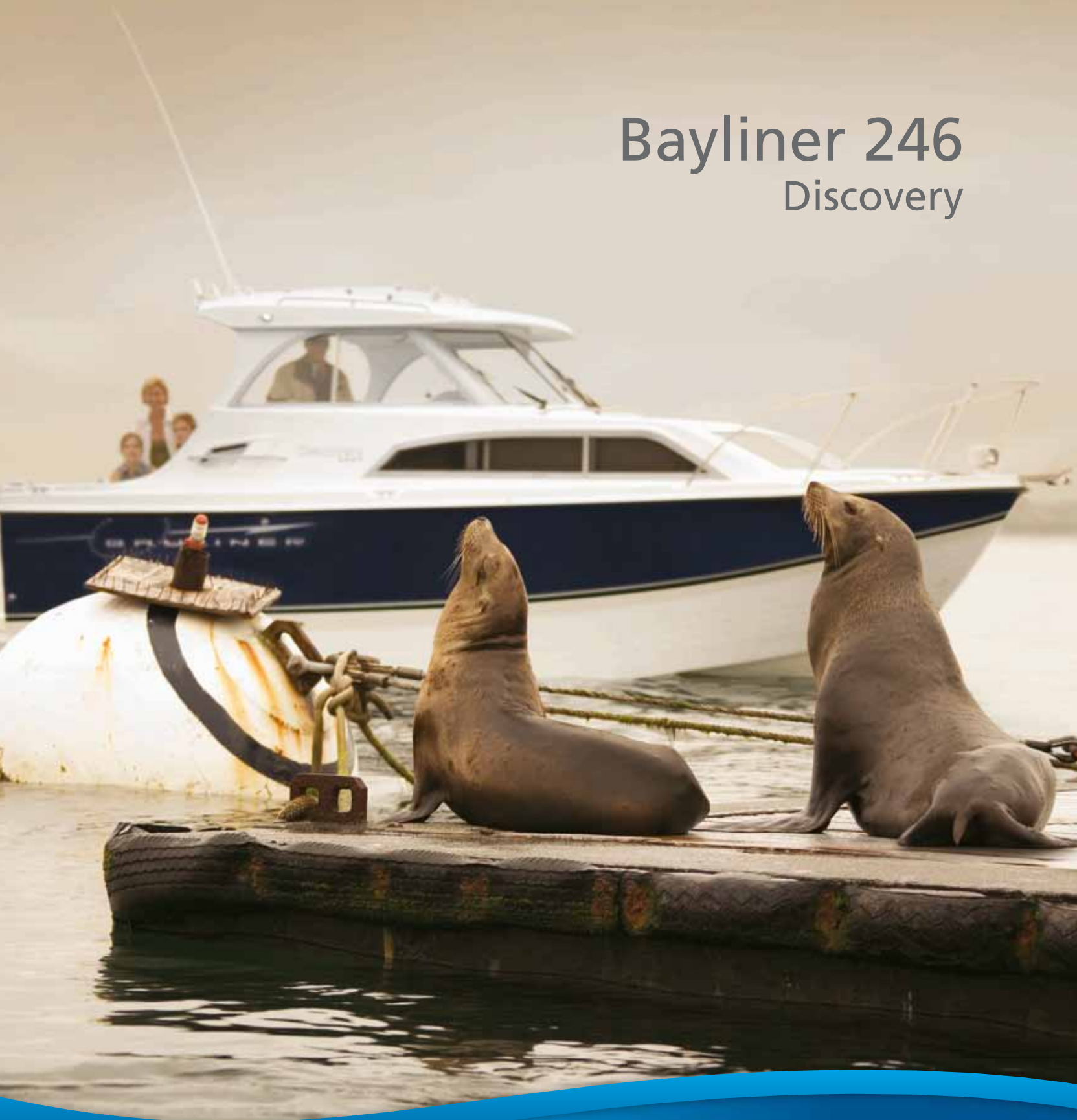
Kui pikk on meresõidukogemus

20 aastat

Viimastel aastatel seilanud keskmiselt 2000 miili aastas, korra ka 4500 miili

Bayliner 246

Discovery



Bayliner 246 on klassikaline kabiiniga mootorpaat, mille läbimõeldud disain sobib ideaalselt kruiisimiseks ning tänu kompaksetele mõõtmetele on teda mugav transportida. Rikkalik standardvarustus ning praktiline kõvakatus, muudavad Bayliner 246 eriti sobivaks põhjamaa kliimasse.

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSAALU

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

BAYLINER
where fun lives

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR

MERCURY
#1 On The Water™



5 aastat garantii

SOODUSHINNAD!



**MERCURY
F115 ELPT EFI
169 300.-**



**MERCURY
F50 ELPT EFI
95 400.-**



**MERCURY
F9.9 M
38 700.-**



**MERCURY
F8 M
35 600.-**



**MERCURY
F5 M
15 500.-**



**MERCURY
F4 M
13 990.-**



**MERCURY
F3.5 M
12 400.-**

**BALTI
MEREKAATRID**
www.paadid.ee

Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232, **Tallinn**
Tel. 671 00 75

Balti Merekaatrid
Tallinna mnt 89a, **Pärnu**
Tel. 504 95 46

Balti Merekaatrid
Turu 27, **Tartu**
Tel. 501 66 86

Wild Riders
Turu 47, **Tartu**
Tel. 730 30 45

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



Nimbus 35 Nova Coupe

Väljalaske aasta : 2008
Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •
Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti

Soodushind
3 990 000.-

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

Soodushind
1 490 000.-
tavahind 2 374 570.-



Trophy 2052 WA D

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

Soodushind
640 000.-
tavahind 798 100.-



Princess 50

Väljalaske aasta : 2003
Mootorid: 2x D12 (615 hp) • Töötunde: ca 400

Väga heas korras! Üks omanik, ostetud uuna Eestist. Pole kasutatud rendipaadina. Väga rikkalik varustus: kirsipuidust interjööör • beez nahast salong • Furuno 1933C radar • kaardiplotter • Furuno navnet display flybridgel • tiikdekk • tiikdekk flybridge! • tiik walkaround tasapinnal • passarella • ahtrikajut jne. Küsi kindlasti lisa!!

6 999 900.-

Hind sisaldab 20% käibemaksu

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



Zodiac Pro 15 man RIB

Mariner F135 Verado • Väljalaske aasta: 2006
Varustuse 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.-



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

Soodushind
399 000.-



MV-Marin 5400 MC

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

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

Soodushind
365 000.-
tavahind 401 800.-



Bayliner 652

Valmistusaasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 220 hj • Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m
Garantii. Kaater on olnud kasutuses
Balti Merekaatrite estitulajana
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind
359 000.-
tavahind 653 290.-

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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅓ lk = 1500.- +km

½ lk = 1200.- +km

¾ lk = 1000.- +km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis.
Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee

SKANO®

A J A T U E L E G A N T S



Tallinn, Pärnu mnt. 234/238, Järve keskus, avatud: E-P 10-20, tel. 672 3172, jarve@skano.ee
Pärnu, Suur-Jõe 48, avatud: E-R 9.00-17.30, tel.447 8341, parnu@skano.ee

www.skano.com

Books

by HansaWorld

Uus majandustarkvara põlvkond – lihtne kui lapsemäng!

Books by HansaWorld ärihaldustarkvara muudab Teie arusaama töötegemisest.

Excellent Business Solutions Eesti AS – ainsana Eestis aitame Teid kõiges, mis puudutab **HansaWorld majandustarkvara** ja **raamatupidamist**. Meie kogemus ei ole jäänud märkamata - oleme leidnud sobiva lahenduse ligi **5000 ettevõttele** üle Eesti ja juurutanud majandustarkvara projekte nii **Euroopas, Aasias** kui ka **Aafrikas**.



| www.excellent.ee

Excellent Business Solutions Eesti AS

Vabaõhumuuseumi tee 4, Tallinn

info@excellent.ee; tel. 669 1111