

# Navigator

2 / 2008

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga Türgis

Uskumatu reis  
4-meetrisel paadil  
läbi Euroopa

Paaditest:  
Vladislav Koržets  
"Hõberebasega"  
idapiiril

Noor naiskapten  
Helen Ormus

85-jalane  
Princess

## VALDO RANDPERE OOTAB MERESÕIDULT UUSI VÄLJAKUTSEID

ISSN 1736-3233

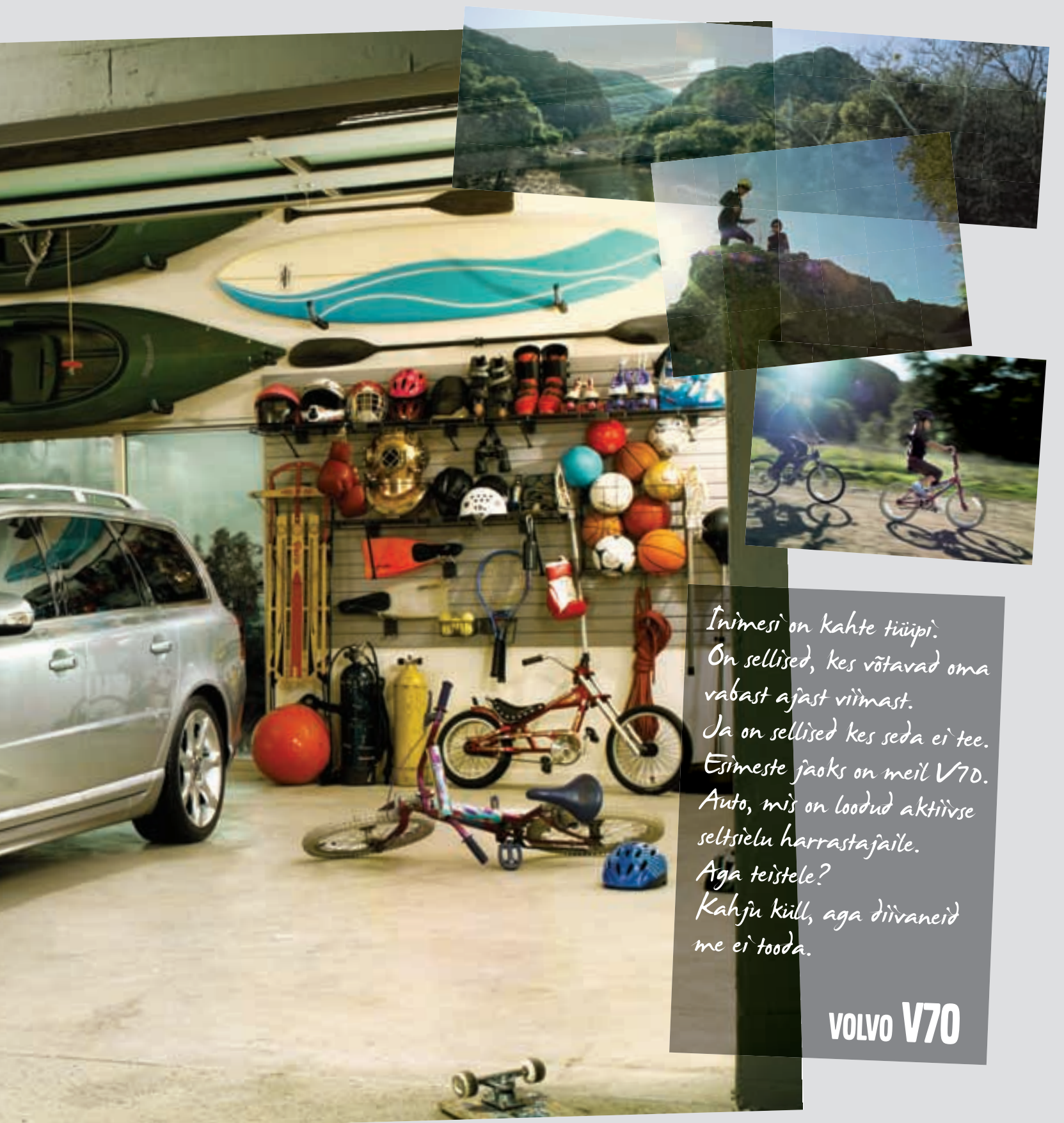


KOS MARINA • PIIRISPUNKI OTSIMAS • PÄÄSTEPAADIGA HIIUMAALT PÄRNUSSE • SINISEL SAIMAAL • VEEHOBI:  
SUKELDIMINE • SOOME SAARESTIKUS PURJETAMAS • TORMIVARJUS JURMO SAAREL • FJORD 40 OPEN  
KUIDAS KAITSTA PAATI VARASTE EEST • MAYDAY • SLIPIKOHAD NARVA JÕEL • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL

# KÜLL SA KONTORIS PUHKAD



ÜHESKOOS ON ELU PAREM



*Inimesi on kahte tüüpi.  
On sellised, kes võtavad oma  
vabast ajast viimast.  
Ja on sellised kes seda ei tee.  
Esimeste jaoks on meil V70.  
Auto, mis on loodud aktiivse  
seltsielu harrastajatele.  
Aga teistele?  
Kahju küll, aga diivaneid  
me ei tooda.*

**VOLVO V70**



Volvo. for life

# Navigaator

2 / 2008

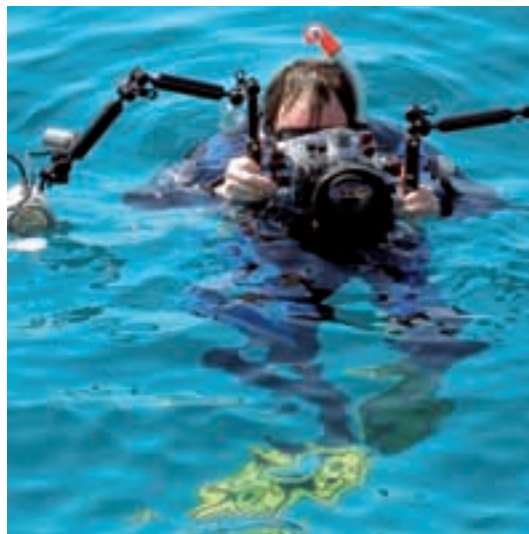
- 8 **Uudised** Väikesadamad saavad riigilt toetust, Kelnase ja Leppneeme sadamad valmimas, uus veesõidusaade Kanal 2-s, Tallinna Merepäevad võõrustavad Rootsi purjelaevu jpm.
- 12 **Järelkaja** Kas Schengeni viisarežiim toimib?
- 12 **Messikalender** Juuni - september 2008
- 14 **Pilt ja sõna** Kos Marina Kreeka väikesaarel
- 16 **Uurime asja** Piirispunkti otsimas
- 18 **Herkki Haldre kolumn** Tormivarjus Jurmo saarel
- 20 **Kaanelugu** Valdo Randpere – merele ja minema!
- 28 **Reis** Paadiga Türki
- 36 **Kapten** Helen Ormus püüdleb jahidisaineriks
- 42 **Suur paat** Princess 85 Motor Yacht
- 46 **Purjereis** Killukesel Soome saarestikust
- 50 **Merematk** Päästepaadiga Hiiumaalt Pärnusse
- 54 **Reis** Saimaa kanalit taltsutamas; Sinisel Saimaal
- 60 **Uus paat** Fjord 40 Open
- 62 **Meremehejutt** Mayday! Juhtumised merel
- 66 **Paaditest** Silver Fox R485 - Hõberebasega riigipiiril nuuskimas
- 74 **Merepraktika** Koolipingist Kariibi merele purjetama
- 78 **Nõuanne** Kuidas kaitsta oma paati varaste eest?
- 80 **Navigatsioon** Vikani ja Celia kokkupõrge
- 82 **Veehobi** Sukeldumine
- 86 **Slipikohad** Narva jõel ja veehoidlal
- 88 **Alar Volmeri purjetamiskool** Perega purjetama!
- 90 **Minu Paat** Heiki ja Andres Hanso ning V-Kindlus



28 Paadiga Türgis



36 Kapten: Helen Ormus



82 Veehobi: sukeldumine



**20 Valdo Randpere –  
ootab meresõidult uusi väljakutseid**



**66** Paaditest: Silver Fox R485



**74** Kariibi merel purjetamas



**90** Minu paat: Andres ja Heiki  
Hanso koos V-Kindlusega

**VEAD PÖÖRATA HEAKS.** Juba aasta otsa on Eesti meresõitjate meeli evelil hoidnud Haapsalu tagalahel tuuriv sadamatüli, mis päädis Suur Holmi sadama sulgemisega selleks hooajaks. Sulgemise põhjus: valitsuse komisjon ei avanud sadamat laevaliikluseks, kuna see ei võimalda oma akvatooriumi kaudu juurdepääsu kõrvalasuvale rahvusvahelisele piiripunktile.

Suur Holmi sadam aga väidab täie veendumusega, et piiripunkti naaberkiinnistul pole, mistõttu ei saa nad ka ligipääsu tagada. Seda väidet peaks olema väga lihtne kinnitada või ümber lükata. Nii küsitlemegi piirivalvet ja lappame seadusi ning tõepoolest: piiripunkti asukoht jääb segaseks ning füüsiliselt pole piiripunkti tõesti olemas, mida kinnitab ka piirivalveamet (vt. meie piiripunkti otsimiskäiku lk ...).

Linnavalitsus on astunud Suur Holmi sadamast edasipääsu tagamiseks omapoolseid samme: nad on võtnud nõuks vähendada Suur Holmi sadama akvatooriumi suurust, mille nad ise välja pakkusid ja mille vabariigi valitsus määras, põhjendades seda vea parandamise ja praktilise mõtlemisega.

Tõepoolest, rahvatarkus ütleb, et mis valesti, see uuesti. Ent ometi: kaid on juba ehitatud, kopsakad kulutused tehtud ja seda linnavalitsuse enda heakskiidul. Kas poleks siis veel kasulikum tehtud "viga" linna kasuks pöörata: jätta loodud kaikohad alles ja süvendada ühiste jõududega uus kanal?

Seda enam, et vähemalt ajaleheveergudel on linnapea näidanud valmidust sadamaid toetada. Pealegi on Suur Holmi omanik juba pool aastat tagasi jõulurahu huvides teinud ettepaneku pool kanali kaevamise kuludest omast taskust maksta – jõulurahu küll toona ei saabunud. Ehk aitaks süvendustööde kasuks otsustada ka riigi poolt väikesadamate toetuseks välja käidud 30 miljonit krooni ehk väikesadamate toetamise programm, mis lubab väikesadamale kuni kuue miljoni kroonisest investeringust kompenseerida kuni poole. Süvendamine läheks hinnanguliselt maksma mõnisada tuhat.

Loodan, et osapooled leiavad siiski lahenduse, mis on laiemas mõttes kasulik nii linnale kui riigile – meile kõigile. Selleks soovin neile väikese äratagemisrõõmu asemel suurt ettevaatavat tarkust. Sest lõppude lõpuks on ju kõigi eesmärk väike-laevandussõbralik Eesti. Ma loodan.

Helen Raiend

Veidi kergemal teemal: loosisime Mere-messil Navigaatori tellinute vahel välja hulga Navigaatori ja Volvo Ocean Race sümbollikaga auhindu. Et võitjaid on kolmekümne ringis, ei hakka me siinkohal nende nimesid välja tooma. Navigaator võtab võitjatega ise ühendust.



Esikaane foto **Andres Teiss**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

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

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



**Hennessy**  
**X.O.**  
EXTRA OLD COGNAC

Esimene ja ainus originaal



Foto: Tõnu Kivi

### Väikesadamad saavad riigilt 30 miljonit krooni toetust

30 miljonit krooni, mis riik eelmisel aastal väikelaevanduse toetuseks eraldas, kuid mis liiga karmide taotlustingimuste tõttu välja maksmata jäi, suunati sel aastal Eesti väikesadamate arendamiseks.

Märtsikuus Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuses (EAS) avanenud väikesadamate toetusprogrammi raames on võimalus saada ühe sadama kohta kuni kolm miljonit krooni toetusraha eeldusel, et omalt poolt leitakse sadama rajamiseks või arendamiseks sama palju raha. Minimaalne toetussumma on sada tuhat krooni.

Sadamatoetust võivad taotleda kohalikud omavalitsused, sihtasutused, mittetulundusühingud ning äriühingud. Toetatavate tegevuste loetelu on pikk, see hõlmab projekteerimistöid; mitmesuguseid uuringuid; mõõdistustöid; hüdrotehniliste rajatiste ehitamist ja laevasõiduteede märgistamist; akvaatoriimi ja sadama sissesõidutee süvendustöid; sadamarajatiste, kaide ja randumissildade ehitust; mere-sõiduohutuse, keskkonnakaitse ja turvalisuse nõuete tagamist ning lisateenuste väljaarendamist.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhana Parts avaldas lootust, et väikesadamate toetusprogramm leiab aktiivset kasutamist ning sadamatesse investeeritud raha aitab parandada ja tugevdada Eesti kui külalislahke ja arenenud mereriigi mainet. "Kui see toetusprogramm leiab aktiivset rakendust, saab sellele planeerida ka jätku," lubas ta.

EASile oli kahe kuu jooksul laekunud üks taotlus, mille kogumaht on 3,35 miljonit krooni ja toetust on taotletud 1,68 miljonit krooni. Tegemist on mittetulundusühingu esitatud projektiga.

Eesti riigiasutustel pole täpset infot väikesadamate arvu kohta, kuna kehtivas sadamaseaduses puudub mõiste "väikesadam".

Täpsem info toetusprogrammi kohta [www.eas.ee](http://www.eas.ee)



Foto: Tre Kronor

### Tallinn – kas tõesti merelinn?

Meie pealinna põhjapiiril mäsleb Soome laht, kuid praeguseks on avatus merele jäänud pealinlaste jaoks ihaluseks, millest on küll palju räägitud, kuid mida siiani veel pole saavutatud.

Mereteematika esiletõstmiseks ja Tallinna kui merelinna taasavastamiseks toimuvad 17.-19. juunil Tallinna linna, Tallinna Sadama, Eesti Meremuuseumi, Ajalooliste Laevade Seltsi, SA Tallinn 2011 ühisel ettevõtmisel Tallinna Merepäevad 2008. Ürituse juhtmõte on Tallinna avamine merele ja eesmärk ühendada Tallinnas toimuvad mere- ja sadamaalaga seotud üritused. Tallinna linnal on plaan muuta Tallinna Merepäevad iga-aastaseks merepeoks, mis on kõige olulisem ranna-alaga seotud sündmus Tallinnas ning mis meelitab pealinna külalisi nii mujalt Eestist kui ka kaugematest paikadest.

Tallinna Merepäevade 2008 toimumispaigaks on Admiraliteedi basseini ja Lennusadam, mida ühendab tulevase merepromenaadi ehk Kultuurikilomeetri radadele seatud kultuuriline jalutuskäik ning laevareisid kahe sadama vahel.

Lennusadamas saab külastada laevu ja näitusi, korraldatakse erinevad võistlusi, seal paikneb miniraudtee ning spetsiaalne lasteala. Lisaks pannakse püsti ka lava ning avatakse huviliste harimiseks külastusmaja. Admiraliteedi basseini ääres asuvad kaubandustänav, Rootsi küla, lasteala, Admiraliala ja suur lava, kus toimuvad kontserdid. Kõik kontserdid nii Admiraliteedi basseini ääres kui ka Lennusadamas on tasuta.

Nagu ühele tõelisele merepeole kohale, saabuvad Tallinna Merepäevadeks Tallinna ka kaks väga uhket ajaloolist Rootsi purjelaeva – Göteborg ja Tre Kronor, mis on kõigile huvilistele avatud 21.-22. juunil. Koos laevadega saabub Eestisse spetsiaalselt kokku pandud näitus.

[www.tallinn.ee/merepaevad](http://www.tallinn.ee/merepaevad)



Foto: Valeri Parhomenko

### Emajõe festival tulekul

Lõikuskuu kolmandal nädalavahetusel ehk 15.-17.augustil toimub Tartus juba kolmandat aastat järjest peetav Emajõe festival. Kolmel päeval jätkub kõikvõimalikke üritusi nii jõele, selle kohale kui kõrvale; toimuvad erinevad kontserdid. Pühapäeval on traditsiooniline Vladislav Koržetsi juhitud kalapäev. Esmakordselt osaleb üritusel Kaitseliit oma dessantpaatidega ja muu tehnikaga, demonstreerides veetõkke ületamist. Festival tipneb jõeparaadiga, kuhu on osalema oodatud ja kutsutud kõik väikelaevnikud kogu vabariigist. Eelmisel aastal osales üle 60 aluse.

Korraldaja teatab, et oma kaupu, tooteid ja teenuseid tutvustama on oodatud kõik, kellel on sellest vallast midagi pakkuda, ja seda osalustasuta Osalemissuovist saab teatada e-meilile [info@tiigi.tartu.ee](mailto:info@tiigi.tartu.ee)

Nüüdseks on valmis ka linnavalitsuse ehitatud Rebase slipp, kust on mugav paraadiks kogunemist alustada [www.tartu.ee](http://www.tartu.ee)



Alati valge. Viru Valge.



VVVR



⇒ Elav legend ⇐



**Purjespordihooaeg 2008 avati Pirital koos SEIKO kellaga**

Juba kuuekümmes Kalevi Jahtklubi purjespordi hooaeg avati Pirital 1. mail fantastilise päikesepaiste ning paraja purjedesse puhuva tuulega. Jahtklubi lipuväljakule kogunes hulganisti purjetajaid, merespordi huvilisi ning koostööpartnereid. Uue hooaja kuulutas avatuks klubi kommodoor Ain Roosma ning lipu heiskas 2008. aasta märtsis Rootsis Delleni järvel peetud jääpurjetamise Monotüüp-XV klassi MM-il hõbemedali saanud Peeter Siniväli.

Esmakordselt Eesti purjespordi ajaloos tõmmati lipuvardasse võistlusi toetava SEIKO lipp ning allkirjastati koostööleping. Koos Seiko tulekuga toetajate nimistusse avaneb purjetajatel võimalus kogu hooaja vältel mõõta oma võistlustulemusi kellaga Seiko Velatura Yachting Timer, mis on Seiko uudistoodang ja mõeldud just purjetajatele. Koostöölepe järgi ongi Seiko Velatura Yachting Timer Muhu Väina Regati peaaühind igas võistlusklassis. Sama päeva pealelõunal anti start ka avaregatile Tallinna lähel.

**Leppneeme ja Kelnase sadamad saavad peagi valmis**

Selle aasta juunis-juulis jõuavad Leppneeme ja Kelnase sadamates lõpule renoveerimistööd, mille käigus uuendati Prangli saare ja mandriga ühenduse pidamiseks vajalikud kaid, tehti süvendustöid ning ehitati nii Leppneeme kui Kelnase sadamatesse 30 uue kaikhoga huvialuste sadam.

Projektijuhi Esta Tamme sõnul on sadamates ehitustööd juba lõppemas, vaja on veel paigutada navigatsioonimärgistus mõlemas sadamas ja lõpetada Kelnase sadamas süvendustööd. Ametlikuks laevaliikluseks avatakse sadamad selle aasta augustis-septembris. Sellest alates hakatakse pakkuma ka sadamateenuseid: kaikohti, elektrit, vett, slipi kasutamise võimalust ning vastu võtma sadamas tekkivaid jäätmeid.

Sadamate sügavus on 3,5 m, kuid Esta Tamme sõnul, tuleb laevajuhil arvestada veetaseme kõikumisega.

Kahe sadama renoveerimine läks kokku maksma 47,2 miljonit krooni, millest Euroopa Liidu toetus moodustas 14,99 miljonit krooni.

Viimsi abivallavanema Endel Lepiku sõnul hakkab värskestvalminud sadamat haldama OÜ Viimsi Haldus, peagi kuulutatakse välja konkurss sadama operaatori leidmiseks. Samuti tahab Viimsi vald juunis välja kuulutada hanke liinil Leppneeme-Kelnase laevaühenduse loomiseks.

Kuigi tehtud on juba palju, ei ole sadamad veel lõplikult valmis. Viimsi Vallavalitsus on algatanud Leppneeme ja Kelnase sadamate detailplaneeringu koostamise, et ehitada juurdepääsuteed ja parkimiskohad sadamas ning selle vaheatus läheduses. Lisaks tuleb leida asukohad sadamahoonele ja kütusetanklale, mille rajamine on kavas lähiaastatel.



Saatele annab oma õnnistuse olümpialootus Denis Karpak  
Foto: Scanpix

**Uus telesaade "Navigare" tutvustab merd ja veehobisid**

Ansambli Vanilla Ninja liige Katrin Siska hakkas koos paadifirma OÜ Baltic Boat Center esindaja Rene Abneriga juhtima uut saatesarja "Navigare", mis tutvustab mere, jõgede ja järvedega seotud ettevõtmisi ja harrastusi. Lisaks saatejuhi kohustustele on Katrinil uues sarjas veel üks oluline roll – tema kirjutab ka saates kõlava muusika.

Saate projektijuht Ele-Mall Vainomäe märgib, et kindlasti ei ole "Navigare" mõeldud profisportlastele. "Püüame anda edasi meeleolu ja mõtteviisi, mis veehobidega kaasas käib," selgitab ta. "Räägime kalastamisest, allvee-kalastamisest, purjetamisest, sukeldumisest, kanuumatkamisest ja parvetamisest ning õpetame mereandidest toitu valmistama. Saade on nii neile, kes juba on merega kokku puutunud, kui ka neile, kes selleks kohtumiseks alles valmistuvad."

Oma rubriik on saates ka Eesti vanimal tegevraadioajakirjanikul, kirklikul merehuvilisel Hubert Veldermannil, kes räägib naljakatest ja põnevatest juhtumitest, millest paljud on saanud legendideks.

"Navigare" on eetris iga laupäeva hommikul kell 9.35 Kanal 2s, andes nädalavahetusele sobiva stardi, ning ehk ka ideid, mida nädalavahetusel teha. Saate kordusi näeb Kanal 11s. 26-osalise sarja esimene osa oli eetris 17. mail, viimast osa näeb novembris. Ele-Mall kinnitab aga, et tegijad tahaks saadet teha vähemalt kolm hooaega. Soomes, kust on pärit "Navigare" idee, on saade eetris olnud juba viis hooaega. Ele-Malle sõnul ei ole kavas soomlaste saadet kopeerida, küll aga võivad meeskonnad mõned saatelõigud koos teha.

# BALTMAN

TALLINN: Viru Keskus, Kristiine Keskus, Viru 22  
TARTU: Tartu Kaubamaja  
PÄRNU: Rüütli 18



## Meest sõnast, hõrga sarvest ehk Schengen toimib!

Eelmises ajakirjanumbri intervjuuerisime siseminister Jüri Pihli, kes rääkis Navigaatorile, et alates Schengeni viisaruumiga liitumisest ei pea väikelaevaga Euroopa Liidu liikmesriikide vahel liigeldes enam piirikontrolli läbima. Kas lubatu on tõeks saanud?

Oma piiriületusest räägib kauaaegne purjetaja **Kuno Peek**, kes sõidab üsna tihti Soome ja Eesti vahet nii purjeka kui ka mootorpaadiga.



## Kas olete sel aastal üle lahe Soomes käinud?

Jah. Sõitsime Tallinnast kahe kaatriga Orslandeti saarele Barösundis – ühe kaatri jätsime Soome ja teisega tulime tagasi.

## Kas Schengeni viisarežiim toimib?

Toimib! Varem läksime siit Porkkala piirivalvesse ja edasi sõitsime sisesaarestatikus, nüüd sõitsin Tallinnast otse Inkoo faarvaatritele ja seal edasi Barösundi. Kui Porkkala piiripunkti läbi sõites oli teepikkus 55 miili, siis nüüd oli see vaid 47 miili. Tegelikult kahe otsa peale on 16 miili ehk umbes 30 kilomeetrit päris suur vahe. Arvudes oleks bilanss järgmine: säästetud kütust umbes 30 liitrit (keskmine kütusekulu on 1,9 liitrit miili kohta), maksumus 600 kr; ajavõit 2x 45 minutit; pluss sõitmine vabas vees, mitte kitsal saartevahelisel faarvaatril. Ülesõiduks otse Barösundi kulus meil kaks tundi ja viis minutit. Väga mõnus oli otse minna, ajavõit poolteist tundi kahe puhkepäeva ning suhteliselt lühikesel ülesõidu kohta on märkimisväärne tulemus. Kui ilm juhtub kehva olema, jääb alati võimalus ka turvalist saartevahelist laevateed kasutada. Jahiga

kulub otse ülesõiduks umbes kaheksa tundi ja siis on ajasääst kahe ülesõidu pealt juba 4-5 tundi.

## Nii et mingisugust kokkupuudet teil piirivalvega ei olnud?

Mitte mingisugust! Läksime siit lihtsalt ära ja sama lihtsalt sisenesime Soome. Natuke naljakas oli minna, sest vanasti tuli neljas eksemplar is laeva dokument ehk munsterroll täita, mis siis mõlemal pool piirivalves üle vaadata ja vastavalt ka tembeldatud sai. Nüüd astusid laeva, keerasid võtit ja sõitsid.

## Kas jätkate ka uutest tingimustes munsterrolli täitmist?

Tegin enda jaoks otsuse, et ma täidan meeskonnalehe alati – kapten peaks ikka teadma, kes tal laevas on. See on küll vabatahtlik, kuid ma arvan, et seda traditsiooni on kasulik jätkata. Kui mingi suurem sekeldus tekib, siis on hea näidata/tõestada, kes sul tegelikult laevas on. Merel võib sada asja juhtuda: kas on tegemist mingi rutiinse kontrolliga, satud osalema mingil võidusõidul, kus meeskonna nimekirj oluline on, sõidab keegi sulle otsa, teed ise avari või mida iganes – siis on hea, kui laeval on meeskonnaleht täidetud. Pealegi on see meil väga lihtne, munsterroll on elektroonselt arvutis, ainult väljaprintimise vaev. Kõikide meeskonnaliikmete ja sõprade andmed on olemas, nii et selle kokkupanek võtab vaid mõne minuti. Selle formaalsuse täitmine tuleb ka meeskonnale meelde, et isikut tõendav dokument peab alati ikka kaasas olema.

“VÄGA MÕNUS OLI OTSE MINNA, AJAVÕIT POOLTEIST TUNDI LÜHIKESE ÜLESÕIDU KOHTA ON HEA TULEMUS.”

## Rahvusvaheline messikalender juuni-september 2008

### Sri Lanka 1. rahvusvaheline paadinäitus

8-10. juuni 2008 • Colombo 7, Sri Lanka  
[www.boatshowsri Lanka.com](http://www.boatshowsri Lanka.com)

### Club Marine 48. Melbourne'i paadinäitus

3-7. juuli 2008 • Melbourne, Austraalia  
[www.melbourneboatshow.com.au](http://www.melbourneboatshow.com.au)

### 7. Merenduskaupade mess MAATS

16-18. juuli 2008 • Las Vegas, USA  
[www.maats.net](http://www.maats.net)

### Sydney 41. rahvusvaheline paadinäitus

31. juuli-5. august 2008 • Sydney, Austraalia  
[www.sydneyboatshow.com.au](http://www.sydneyboatshow.com.au)

### LA 6. Rahvuslik paadinäitus

15-17. august 2008 • Johannesburg, Lõuna-Aafrika Vabariik  
[www.nationalboatshow.co.za](http://www.nationalboatshow.co.za)

### HISWA 25. paatide ujuvnaitus

2-7. september 2008 • IJmuiden, Holland  
[www.hiswa.nl](http://www.hiswa.nl)

### Norra 36. rahvusvaheline paatide ujuvnaitus

4-7. september 2008 • Sandvika, Norra  
[www.norboat.no](http://www.norboat.no)

### Atlantic City 24. mootorpaatide ujuvnaitus

4-7. september 2008 • Atlantic City, USA  
[www.acinwaterboatshow.com](http://www.acinwaterboatshow.com)

### Grand Pavois 36. paatide ujuvnaitus

10-15. september 2008 • La Rochelle, Prantsusmaa  
[www.grand-pavois.com](http://www.grand-pavois.com)

### Cannes'i 31. rahvusvaheline paadinäitus

10-15. september 2008 • Cannes, Prantsusmaa  
[www.salonnautiquecannes.com](http://www.salonnautiquecannes.com)

### Newporti rahvusvaheline paadinäitus

11-14. september 2008 • Newport, USA  
[www.newportboatshow.com](http://www.newportboatshow.com)

### Southamptoni 40. rahvusvaheline paadinäitus

12-21. september 2008 • Southampton, Suurbritannia  
[www.southamptonboatshow.com](http://www.southamptonboatshow.com)

### Norwalki 33. rahvusvaheline paatide ujuvnaitus

18-21. september 2008 • Norwalk, USA  
[www.boatshownorwalk.com](http://www.boatshownorwalk.com)

### 47. Rahvusvaheline veesporti mess "Interboot"

20-28. september 2008 • Friedrichshafen, Saksamaa  
[www.interboot.de](http://www.interboot.de)

### Monaco 16. paadinäitus

24-27. september 2008 • Monte Carlo, Monaco  
[www.monacoyachtshow.com](http://www.monacoyachtshow.com)

Võta kurss SEB-sse!



## Moodne merekaru seilab liisinguga.

Tule küsi pakkumist ja me leiame just sulle sobiva lahenduse.

Tel 1223 | [www.seb.ee/liising](http://www.seb.ee/liising)

**SEB**



## Vaade ühe sadama ellu

Kosi jahisadam ehk marina asub Egeuse mere kaguosas Dodekaneeside saarterühma kuuluval Kosi saarel. Kreekale kuuluv saar asub Türgi ranniku läheduses, mistõttu on sadam mugav peatuspaik merereiside tegemiseks lähedalasuvatele Kreeka saartele ja naaberriiki Türgisse – otse Kos Marina vastaskaldal asub kuuluis Bodrumi linn. 250 kaikhoga sadam pakub mitmekülgseid teenuseid 7-50 meetristele jahtidele. Jahisadam kuulub kohalikule omavalitsusele ja sellesse on ligi 20 tegutsemisaasta jooksul investeeritud üle 125 miljoni Eesti krooni, eesmärgiga luua sellest parim sadam Egeuse meres.

Arvestades külastajale rahulolevaid kommentaare, on need ambitsioonikad plaanid täide viidud.

## Kos Marina

Kosi saar, Kreeka

Sissepääs 360 53' N 270 18' E

VHF kanal 77 (kutsung KOS MARINA)

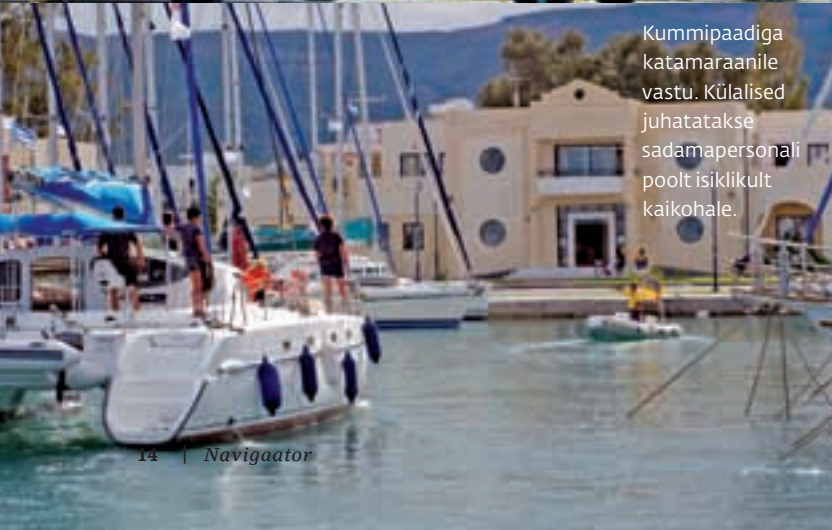
[www.kosmarina.gr](http://www.kosmarina.gr)



Travel Lift ehk jalutav kraana on võimeline tõstma sajaton-niseid aluseid.



Traditsiooniline regati lõpetamine.



Kummipaadiga katamaraanile vastu. Külalised juhatakse sadamapersonali poolt isiklikult kaikhohale.



Superjaht - ega ometi Abramovitš?



seikowatches.com

SEIKO



*Me.*

**VELATURA**

THIS IS SEIKO VELATURA. YACHTING TIMER -  
EELSEADISTATUD STARDILOENDUSTAIMER.  
STOPPER KUNI 12 TUNDI 1/5 SEKUNDILISE JUURDEKASVUGA.  
VEEKINDLUS 10 BAARI. SIIT SAAB ALGUSE REGATT.  
IS IT YOU?

MAALETOOJA: Balti Kella AS  
EDASIMÜÜJAD: [www.balticwatch.ee](http://www.balticwatch.ee)

# PIIRISPUNKKI OTSIMAS



Sel suvel Haapsallu jahi või kaatriga saabuvate külaliste jaoks on olukord üsna nutune: linna ainsa külalissadama kaidel ja kodulehel laiutavad suured punased sildid – sadam jääb selleks hooajaks suletuks. Miks nii? Allpool uurime asja.

**Eellugu** Suur Holmi sadam soovib taotleda sadamapassi ja kutsub selleks kohale valitsuse komisjoni. Komisjon käib Suur Holmi sadamat üle vaatamas ja teeb mõned ettekirjutused, mis tuleb täita enne, kui sadama saab laevaliiklusele avatuks tunnistada. Sadam täidab need ettekirjutused, peale ühe: tagada avatooriumi kaudu ligipääs rahvusvahelisele tolli ja piiripunktile. Suur Holmi raiub kui rauda: piiripunkti Suur Holmi sadamas ega naaberkinnistutel pole, ega ole olnud ning seetõttu ei saavat nad ka seda korraldust täita.

Kus peitub tõde? Navigaator asub asja uurima.

1 Leiname Vabariigi valitsuse määrusest "Rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktid" lisast 3, et Haapsalu piiripunkti asukoht on Haapsalu jahisadam (jõustunud 30.03.2008).

2 Kuna määruse lisas Haapsalu jahisadama aadressi pole antud, siis uurime sadama kohta veeteede ameti riikliku sadamaregistri aruandest, seisuga 31.03.2008. Sellise nimega sadamat Haapsalus ei ole. On kolm sadamat - Haapsalu sadam, Suur Holmi sadam ja Westmeri sadam ning meie teada on neist ainult Suur Holmi sadam jahi- ja külalissadam.

3 Kas piiripunkt asub sarnase nimega Haapsalu sadamas? Küsime Piirivalveametist ja sealt saame vastuseks, et rahvusvaheliseks laevaliikluseks avatud piiripunkt asub aadressil Holmi 14. See ei ole Haapsalu sadama aadress.

4 Meil on hoopis teised andmed. Nende kinnituseks loeme Riigi Teatajast, et aadressil Holmi 14 asub Haapsalu Veski viigi Sadam, mis on alles planeerimisjärgus ja ei saa seetõttu olla laevaliikluseks avatud. Kas tõesti asub rahvusvaheliseks laevaliikluseks avatud piiripunkt olematus sadamas?

5 Otsustame kohale minna ja veenduda piiripunkti olemasolus, sest oma silm on kuningas. Enne vaatame veel Riigipiiri seadusest järgi, milline see piiripunkt olema peab. § 10. punkt 1 alt loeme, et piiripunkt on "jõe-, järve- või meresadama ehitise ja territooriumi piiratud ja tähistatud osa kus toimub piiri- ning muu piiriületamisega seotud kontroll."

6 Läheme kohale sellist "ehitise ja territooriumi piiratud ja tähistatud osa" otsima.

7 Tühjus. Ka Aadressilt Holmi 14 ei leia me midagi, mis võiks piiripunkti meenutada. Uurime kohalikest veesõitjatelt, kes räägivad, et varasematel aastatel on piirikontrolli vormistamine toimunud piirivalve-kordonis, vaid erandjuhtudel on ametnikud sealt mujale pabereid vormistama tulnud.

8 Järelepärimine Piirivalveametist kinnitab meie muljet tühjusest. Nad selgitavad, et "[Haapsalu] Jahtklubi sadamas piirivalvel oma ruumi ei ole". Vormistamine ja piirikontroll toimub sadamasse sisetuleval või sadamast väljamineval ujuvvahendil.

Hm, kuid meie teada ei ole Haapsalu Jahtklubil ei sadamat ega jahtklubi hoonet. Mille põhjal teab piirivalve, et jahisadam on jahtklubi sadam aadressil Holmi 14, kas need on kalurikoelhoosi ajast pärit andmed?

Tekib küsimus, kas piirivalve ei tea kus on piiripunkt või ei taha tunnistada seda, kus nad aastaid piiriületust vormistavad? Põnev oleks teada millal ja millega seoses nad viimati Haapsalu jahtklubis käisid ning mitu vormistust nad Schengeni viisarežiimi tingimustes järgmise 10 aasta jooksul teha kavatsesid?

9 Kuna me piiripunkti seni ei leidnud, siis pöörame pilgud Suur Holmi sadama kui ainsa jahisadama poole... ja hoplaa! Kas tõesti on piiripunkt leitud????!!





# Soome kvaliteetkaatrid nüüd Eestis!



#### Pärämootoriga Mercury F60 ELPT EFI

Jaehind: 376 800 EEK

**Soodushind: 348 800 EEK**

#### Pärämootoriga Mercury F80 ELPT EFI

Jaehind: 422 200 EEK

**Soodushind: 389 500 EEK**

#### Pärämootoriga Mercury 75 ELPT OPTIMAX

Jaehind: 401 900 EEK

**Soodushind: 372 300 EEK**

#### Pärämootoriga Mercury 90 ELPT OPTIMAX

Jaehind: 408 100 EEK

**Soodushind: 377 000 EEK**

## MV-Marin 5400 HT

Eesrindlik HT-mudel. Ohutu ja stiilne, kokpitist otse võõritekile pääsemist võimaldav ehitus. Mudeli 5400 HT lihtne pääs võõritekile hõlbustab ankurdamist iga ilma korral. Paat sobib hästi kogu päeva kestvateks veeseiklusteks, kalapüügiks ja mereromantikaks. Avatud kajut, äärmiselt funktsionaalne ruhviosa ja paadi läbikäidav ehitus on olulised omadused, mida hindavad

kõrgelt kõik meresõitjad. Paat on varustatud jäiga roostevasest terasest reelinguga, mis lihtsustab oluliselt alusel liikumist. Lisaks avardab paadi kasutusvõimalusi ja lisab ohutust ka praktiline tentkatvus.

Tänu kerekuju omapärale iseloomustab seda paati madal glisseerimismoment, mis omakorda tingib mõistliku jõuvajaduse ja mootoritöö ökonoomia.

**Tehnilised andmed:** paadi pikkus 5,4 m • paadi laius 2,25 m • paadi kaal 700 kg

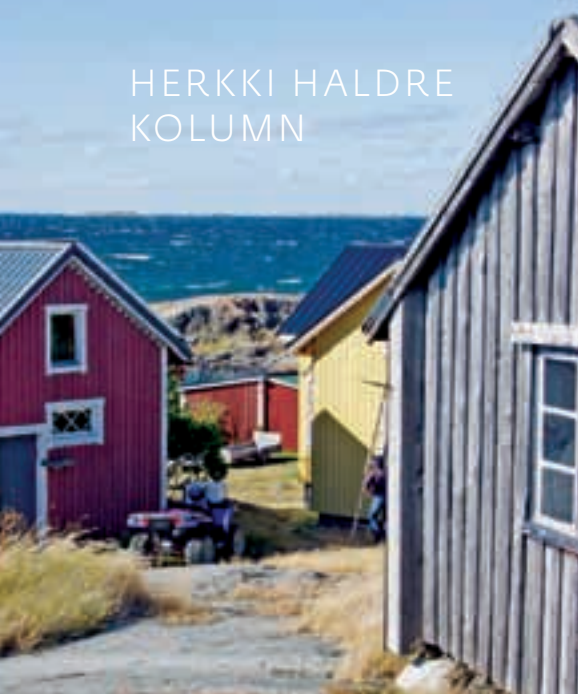


**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bmka@paadid.ee](mailto:bmka@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

 **mv•marin**



# TORMI- VARJUS JURMO SAAREL

Kas olete mõnel meresõidul näinud karkudega jooksvat meest? Kas mäletate Smuuli lugu sellest, kuidas peldik laeva pukspriidi otsa pisteti? Need on tõestisündinud merelood. Lubage mulgi üks oma meresõidulugu pajatada.

TEKST JA FOTOD HERKKI HALDRE

Olime kaljasega Iris Botnia lähel äsja Turu saarestiku kaitsvate kaljude vahelt välja saanud ja sõitsime kursiga NW Ahvenamaa suunas. Tuult oli parajalt, 19-20 meetrit sekundis, vabas vees tõstis lainet ja kurss otse silmaauku. Sellise tuulega Iris tihedalt minna ei saa, purjega oleksime läinud liiga alla ja tuule tugevnedes kaunis täbarasse olukorda sattunud.

Proovisime siis masinaga. Vaba vett oli rütsida ainult paarkümmend miili, kuid lained rammisid käigu nii kinni, et igasugune löbu kadus ära.

## KARKUDEGA MEHE KIIRE PAKKJOOKS

Meist all oli viimane üksik saareke, jumalast hüljatud Jurmo, mille kohta oli muidugi teada, et seal on hea süvisega kaitstud sadam. Oli karta, et sadam on täis tormivarjus jahte, nii et püüdsin raadio teel sadamaga ühendust saada ja asja kohta pärida. Ei mingit vastust. Proovisin telefoniga – sama lugu. (Etteruttavalt nimetan, et nagu hiljem selgus, oli sadamavaht parasjagu kibedasti ametis kalasuitsutamisega.) Kurss Jurmo sadama peale läks allatuult. Laine oli nii kõrge, et käis üle ahtri – Irise ahtritekk ulatub veepinnast kahe meetri kõrgusele – ja roolimees oli põlvini vees.

Sissesõit sadamasse oli kaljunuki taga, järsu pöördega pakpoordi vahetult enne sadamakaisid. Tulime täie vaardiga. Muidugi kartsime, et sadam võib aluseid täis olla, kuid teha polnud midagi. Pööre – ja seal see oli! Ei ainsatki vaba kohta! Vasakul umbes 15 jahti, paremal praam ja väike sadamahoone. Kuhu minna? Kuna laev on nii raske, et käiku niisama lihtsalt maha ei saa, oli tõsine oht midagi ära lõhkuda. Kiire otsus: et jahid on ilmselt kallimad kui sadamahoone, võtsime kursi sadamahoone peale.

Ja ennäe, seal kargab välja karkudega mees ja pistab jooksu! Praamikapten saab olukorrast aru ja vabastab kiiresti kai ja pisike punane sadamahoone lõhub oma astridlindgrenlikus unisuses meie ees. Ahtrist vaadates tundub, et pukspriit võtab katuse kaasa, kuid meil veab. Pukspriit läheb puhtalt üle katuse ja vaterstaagi ketid paitavad õrnalt vihmadeveerenni. Saame laeva kai äärde kenasti kinni ja nüüd on küll käes hetk trümmist rummivaat välja tuua ja vaadipõhi pidulikult sisse lüüa. Laeval viibinud reisijad muidugi arvasid, et see kõik oligi just niimoodi plaanitud ja rahva rõõmuks korraldatud.

## TILLUKE JURMO SAAR

Jurmo saar on väike kaljunukk Turu saarestiku edelapoolses tipus. Sadamakapteni suitutatud kala oli väga maitsev, sadamakõrtsi ehtisid kõiksugu huvitavad pudelid, sadamas oli väike muuseum ja – mis eriti tähtis – meeldiv saun. Olime Jurmol tormivarjus kaks päeva ja mina tegin selle vea, et käisin esimesel päeval saare otsast otsani läbi. Targemad kaaslased tatsasid esimesel päeval ainult paari kaljunuki otsas ja jätsid ülejäänud järgmiseks päevaks.

Saarel on üks väike küla pisikeste hallide võrgukuuridega, mille küljes ripuvad mitmesaja aasta vanused päästerõngad, ning pisikeste punaste talumajadega, katustel purjekakujulised tuulelipud. Külakiriku laeski ripub purjelaevamudel ja teine seisab kiriku aknal pudelis. Rahvast on saarel vähe. Praam käib paar-kolm korda nädalas. Jahid eksivad siia ainult tormivarju või et Botnia lahte ületades öömajale jääda. Loomastikus annavad tooni laamad ja sadama suveniiripoes müüakse imepehmeid laamakarvaseid karumõmme.

Kui tuul järele andis, otsustasime sõita Kasnäsisse, kuna Ahvenamaa merepäevadele õigeks ajaks enam nagunii poleks jõudnud. Kasnäsi sadamat võib purjetajatele kindlasti soovitada kui meeldivat peatuspaika. Siin korraldasime öhtul laeva pardal tantsupeo ja madrused tegelesid klassikaliste mereasjandustega. Punuti peeni käevõrusid ja rõõmutati pardal olnu tüdrukuid madrusetrikkidega. Hiljem saime teada, et meremuuseumi uurimislav Mare, kes oli samuti teel Ahvenamaa merepäevadele, veetis peaaegu terve nädala Hiiumaal Lehtma sadamas tormivarjus. Seal ei olnud kindlasti nii lõbus kui meil Soome lahe tormisel põhjakaldal. ▣

# NARGEN FESTIVAL 2008

## JUUNI

### KREEGI PÄEVAD HAAPSALUS

1. juuni kell 18 Haapsalu Toomkirikus kontsert  
CYRILLUS ja PEETER ehk kuidas Peeter Süda  
kogunud rahvaviisid Cyrillus Kreegi muusikasse  
sattusid, kontsert pühendatud Peeter Süda 125.  
sünniaastapäevale  
Tallinna Kammerorkester, Nargen Opera koor;  
dirigent Tõnu Kaljuste; Pilet 50.- kohapeal  
5. juuni kell 18 Haapsalu Toomkirikus  
Strand: Sofia Joons, Mall Ney, Meelika Hainsoo,  
Robert Jürjendal  
Kreegi rännakud Rannarootsis; Pilet 50.- kohapeal  
6. juuni kell 18.00 Haapsalu Toomkirikus  
Heinavanker, rahvakoraalide seadeid  
Pilet 50.- kohapeal

### 8. juuni kell 15.00 Keila – Joal RIPPSILDAD KONTSERT

K.A. Hermann/ R. Kangro lauleldus  
UKU ja VANEMUINE  
Esitavad Tallinna Kammerorkester, segakoor  
Noorus, segakoor Cantus ja solistid Kädy Plaas,  
Mati Turi ja Priit Volmer; dirigent Tõnu Kaljuste  
Kontsert tasuta.

7,9,10,11,12,14,15,16,17,20 juuni Tallinna  
Kultuurikatlas kell 19.00

### Tormis-Kaljuste-Jalakas EESTI MEESTE LAULUD

Nargen Opera / Von Krahl teatri ühislavastus  
Piletite eelmüük 300.- Piletilevis ja von Krahl  
kassas

### MEHED NAISSAAREL

Omari küünis, kell 19.30  
12. juuni Chalice ja Jürmo Eespere  
14. juuni Priit Pedajas ja Tõnu Tepandi  
19. juuni Lauri Saatpalu ja Peeter Rebane  
21. juuni Riho Sibul ja Tõnis Mägi 110  
26. juuni Tommyboy  
28. juuni Jaan Tärte  
Piletite eelmüük Piletilevis koos meretranspordiga  
400.- ilma meretranspordita ja kohapeal 300.-  
Meretransport ML Monica Pirita – Naissaar  
17.00-18.00 Naissaar – Pirita 22.30-23.30

## JUULI

### Nargen külas Juu Jäab festivalil Muhu saarel MÄNG MURUL

Nargen Opera koor, Tõnu Kaljuste ja Villu  
Veski  
4. juuli kell 21.00; 5. juuli kell 17.00  
Eesti rahvalaulud pillidele ja lauljatele Veljo  
Tormise ja esinejate töötlustes  
Lavastus Teet Kask

### 7-9. juuli JUMAL ON ILU

Naissaarel, Omari küünis kell 18.30  
Smeds Ensemble- Soome teater mängib Paavo  
Rintala romaani põhjal tehtud  
Kristian Smedsi lavastust. Eestikeelsed subtiitrid.  
www.smedsensemble.fi  
Piletite eelmüük Piletilevis koos meretranspordiga  
400.- ilma meretranspordita ja kohapeal 300.-  
Meretransport ML Monica Pirita–Naissaar  
16.00-17.00 Naissaar–Pirita 23.00–24.00

### 16-20. juuli; 23-27. juuli ULJAS NEITSI

LAULASMAA rannametsas, kell 20.00  
Piletite eelmüük Piletilevis 200.-, kohapeal 230.-

### NORDEA HEATEGEVUS KONTSERDID

16. juulil Rosamunde Kvartett (Saksamaa) Rootsi-  
Mihkli kirikus kell 19.00; Piletite eelmüük  
Piletilevis ja kohapeal 100.-  
17. juuli Rosamunde Kvartett Naissaarel, Omari  
küünis kell 19.30; Piletite eelmüük Piletilevis koos  
meretranspordiga 150.- ilma meretranspordita  
ja kohapeal 100.- Meretransport ML Monica  
Pirita–Naissaar 17.00-18.00 Naissaar–Pirita  
22.30–23.30

### 19. juuli MOZART - SINFONIA CONCERTANTE K 297b ja 364

Naissaarel, Omari küünis kell 19.30  
Festivali orkester ja solistid Hugo Tucciatti, Andres  
Kaljuste, Kalev Kuljus, Toomas Vavilov, Rait  
Erikson, Kristian Kungla

### 21. juuli PART "These Words" (esiettekanne Eestis) MOZART – REQUIEM

Naissaarel, Omari küünis kell 19.30  
Festivali koor ja orkester, solistid Kädy Plaas,  
Anneli Peebo, Mati Turi ja Uku Joller, dir.  
Tõnu Kaljuste; Piletite eelmüük Piletilevis koos  
meretranspordiga 250.- ilma meretranspordita  
ja kohapeal 150.- Meretransport ML Monica  
Pirita–Naissaar 17.00-18.00 Naissaar–Pirita  
22.30–23.30

### 22-27. juuli KATKUAJA LOOD

Naissaarel, Omari küünis kell 19.30  
Katkupärimusele põhinev Anne Tärnpu ja  
Eva Klemetsi lavastus. Loominguline kollektiiv:

Anne Tärnpu, Eva Klemets, Mirtel Pohla, Kaie  
Mihkelson, Mart Koldits, Airi Eras, Epp Kubu,  
Risto Kübar, Brita Vahur; Piletite eelmüük  
Piletilevis koos meretranspordiga 300.- ilma mer-  
etranspordita ja kohapeal 200.- Meretransport ML  
Monica Pirita–Naissaar 17.00-18.00 Naissaar–  
Pirita 22.30–23.30

## AUGUST

### MESSIAEN- LINDUDE KATALOOG

Naissaarel, Omari küünis 18.30  
2. august – I osa; 5. august – II osa; 9. august – III  
osa; Peep Lassmann klaver; Ville Hyvonen video  
Piletite eelmüük Piletilevis koos meretranspordiga  
150.- ilma meretranspordita ja kohapeal 100.-  
Meretransport ML Monica Pirita–Naissaar  
17.00-18.00 Naissaar–Pirita 22.30–23.30

### NAISSOO PÄEVAD NAISSAAREL

(Uno Naissoole pühendatud jazz'i päevad) 18.30  
6. august – ZOE RAHMAN kvartett (Inglismaa)  
www.zoerahman.com; Piletite eelmüük Piletilevis koos  
meretranspordiga 250.- ilma meretranspordita ja koha-  
peal 150.- Meretransport ML Monica Pirita–Naissaar  
17.00-18.00 Naissaar–Pirita 22.30–23.30  
8. august – TÕNU NAISSOO kvartett  
www.tonunaissoo.com; Piletite eelmüük Piletilevis  
koos meretranspordiga 200.- ilma meretranspordita  
ja kohapeal 100.- Meretransport ML Monica Pirita–  
Naissaar 17.00-18.00 Naissaar–Pirita 22.30–23.30  
10. august – TRIO X (Rootsi) ja Lembit Saarsalu  
www.triox.org; Piletite eelmüük Piletilevis koos  
meretranspordiga 250.- ilma meretranspordita ja  
kohapeal 150.- Meretransport ML Monica Pirita–  
Naissaar 17.00-18.00 Naissaar–Pirita 22.30–23.30

### Haydni ooper ELU KUU PEAL

21.-24. august Viinistu Kunstimuuseumis,  
Nargen Opera 19.00  
Tallinna Kammerorkester ja solistid  
dirigent Tõnu Kaljuste  
Piletite eelmüük Piletilevis ja kohapeal 250.-

### LOOMADE REQUIEM

TALLINNA LOOMAAIAS, Veskimetsa veerel  
30. august kell 19.00  
31. august kell 15.00  
Joseph Haydn – Sümfoonia KARU; Timo Steiner  
– kantaat „MUNEJA KUKK“ (esiettekanne);  
Gottfried von Einem : Loomade Requiem  
Dirigent Tõnu Kaljuste; ERSO, Ellerhein, RAM,  
Anneli Peebo  
Piletite eelmüük Piletilevis, kohapeal ja Loomaaia  
kassas 100.- kuni 150.-



# VALDO RANDPERE – MERELE JA MINEMA!

IBM Eesti juht Valdo Randpere sai tänu skandaalsele Rootsi põgenemisele kaatriomanikuks juba 80. lõpus, kui eestlased vabaajapaatidest veel unistadagi ei osanud. Nüüdseks on ta proovinud mitmeid mootorpaate, lähimad huviväärsused üle vaadanud ja ootab meresõidult uusi väljakutseid.



TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **ANDRES TEISS**, ERAKOGLU

Hilissuvel 1984 astusid Valdo Randpere ja Leila Miller Rootsi pinnale. Esialgu elatuti musitseerimisest ja ajakirjandusele kaastööde tegemisest. Kaks aastat hiljem oli mees oma elujärke sedavõrd parandanud, et võis osta umbes 200 000 Rootsi krooni maksva kaatri. Tal oli töökoht ja võimalus pangast laenu saada. Randpere meenutab, et see oli 8-9-meetrine, suure 5-liitrise V8 mootoriga paat – “kiire kui saatan. Madala põhja tõttu oli sellega lainetes sõita kehv, aga sileda merega võis oma 40 sõlme välja võtta.”

Kuigi Rootsis elamine võib igaühe paadiusku pöörata, oli Valdo Randperel ettekujutus merendusest olemas juba lapsepõlves. Tema isa töötas kaubalaeval vanemmehaanikuna ja mõnikord võttis ka poja merele kaasa.

“Laev oli Leningradis remondis olnud ja sõitsime sellega Tallinna poole. Hirmus udu oli,” jutustab Valdo. “Ema tahis kajutit koristada, aga ju vist olin tal jalus. Siis ütles isa, et mine kaptenisillale, küsi tüürimehe käest udukäärid ja mine udu lõikama. Lähen sinna, vaatan – tüürimees magab. Jooksin isa juurde tagasi ja ütlesin, et udukääre ei saanud, sest tüürimees magab. Isa läks näost valgeks, tormas kaptenisillale ja ajas tüürimehe üles. Ei tea, mis hetk hiljem oleks võinud juhtuda. Radari peal oli näha mitut laeva...”

Valdo ema on pärit Saaremaalt ja suvevaheajal maal kipus noormees ikka merele. Kui miski on keelatud, siis seda ahvatlevam see tundub. “Ühel naabril oli kalapaat ja aerud ära peidetud, et poisikesed sõitma ei läheks. Meie tädipojaga leidsime need üles. Tullid meisterdasime ise, võtsime paadi ja läksime merele. Juhtus aga see, et üks tull läks katki, aer kukkus vette ja ujus minema. Olime püsti hädas. Ei mäletagi, kuidas me lõpuks kaldasse tagasi saime. Naabrimees oli kaldal vastas ja kodus ootas korralik keretäis.”

#### **MERELE VÕI MINEMA**

Mehe noorpõlve unistus oli minna merekooli, aga Eestis ei andnud merekool kõrgharidust. Nii otsustas ta Tartu Ülikooli juuraõpingute kasuks, et omandada teadmised mereõigusest ja minna laevandusse tööle. Tänu heale õppe- edukusele ja peale mitmete erioõiguste väljakauplemist ülikoolis õnnestus Randperel õppida mereõigust, mis muudu eeldas merekooli lõputunnistust ning kaitsta sellel alal ka diplomitöö. Töökoht laevanduses oli käeulatuses, kuid kellegi kuri käsi tõmbas noormehe unistustele kriipsu peale. “Tagantjärele mõeldes ma ei teagi, kas tahtsin

KUIGI ROOTSIS ELAMINE VÕIB IGAÜHE PAADIUSKU PÖÖRATA, OLI VALDO RANDPEREL ETTEKUJUTUS MERENDUSEST OLEMAS JUBA LAPSEPÕLVES. TEMA ISA TÖÖTAS KAUBALAEVAL VANEMMEHAANIKUNA JA MÕNIKORD VÕTTIS KA POJA MERELE KAASA.

merelaevandusse tööle selleks, et välismaale põgeneda või põgenesin sellepärast, et olin pettunud, kuna ei saanud laevandusse tööle,” ütleb Randpere täna.

Isikliku kaatriga tegi Valdo esimesed retked Stockholmi saarestikku. Rootsi seaduste järgi ei ole kuni 12-meetrise veesõiduki juhtimiseks lube tarvis. Seetõttu ostetaksegi seal valdavalt alla 12-meetriseid paate. “Mina olin siis ka nagu teised rootslased,” ütleb mees ise. “Lube vaja ei olnud, aga oskusi mul ju ka ei olnud. Erinevalt minust on rootslased merel käies üles kasvanud.” Noorel eestlasel ei olnud mingit ettekujutust ei navigeerimisest ega kaardi lugemisest, aga ega seda endale kohe tunnista.

#### **RISTSED STOCKHOLMI SAARESTIKUS**

“Ostsin merekaardi ja panin ajama. Varsti märkasin, et kuna saartel ei ole viitasid kohanimedega, on kogenematul meremehel kaardi järgi peaaegu võimatu orienteeruda. Järsku sattusin kohta, kus meri sai otsa – tupik. Piinlik lugu. Silmasin vees surfajat, kes oli just ümber läinud. Sõitsin aeglase käiguga tema juurde, ta tuli paati ja näitas mulle kaardi pealt, kus ma olen. Tagasisõit õigele faarvaatrile oli tunduvalt pikaldasem ja kõhedust tekitavam, sest siis ma hakkasin juba mõotkavaga harjuma.”

Nii võib ju kütus keset merd otsa saada? “Sel korral ei saanud, küll aga teisel väljasõidul,” meenutab Randpere. “Bensiin lõppes otsa ühes kitsas kanalis. Õnneks on Stockholmi saarestikus tihe liiklus, keegi võttis mu sleppi ja tõi kai äärde, kus mul läks korda kütust hankida.” Eestlase paat seisis tol ajal veel müüja kai ääres ja võtmedki seal. Tõenäoliselt oli müüja käinud lõbusõitu tegemas ja kütuse ära kulutanud. Sellele viitas ka paadist leitud võõras naiste käekott.

Vahepealse kahekümne aasta jooksul on Randperel



“TORE ON SOOMES VAADATA, KUIDAS PEREISA SÕIDAB EES SUURE PAADIGA JA 5-6-AASTANE POEG OMA PISIKESE MOOTORPAADIGA TALLE JÄRELE. KUS SA EESTIS SELLIST PILTI NÄED?! MEIL OLEKS SEE SEADUSERIKKUMINE.”

olnud erinevaid kaatreid: Flipper, Aquador, Buster, Nimbus. Viimane oli 12-meetrine Nimbus, mis leidis uue omaniku kaks aastat tagasi.

Põhjus, miks ühel esimestest Eesti kaatriomanikest juba teist aastat oma paati ei ole, seisneb tema enda sõnul selles, et “siin on paadiga jõle vähe teha. Kui sul ei õnnestu perekonda või sõpru Stockholmi või Turu saarestikku kaasa meelitada, siis on paadi omamine nagu vastu tuult sülitamine. Kui ükskord kuldsest kolmnurgast Prangli-Aegna-Naissaar ära tüdined, polegi midagi peale hakata.”

Kuid see on vaid üks põhjus. Oma noorusaja Rootsis mööda saatnud mees tunneb puudust võimalustest, mida Eesti rannikumeri ei paku.

“Mida kauem ma Rootsist eemal olen, seda ilusam see tundub,” tõdeb ärimees nostalgiliselt. Tema sõnavõttudesse lipsab sageli sisse mõni võrdlus Rootsiga. Merenduses on meil Rootsist nii mõndagi õppida, kuid Randpere arvates on kuningriigil ka looduslikke eeliseid vabaajalaevanduse arenguks.

#### TUJUKAD EESTI VEED

Rootsi idaranniku suureks eeliseks on saarestik – 10 000 saart meie mõnekümne vastu. Saarte vahel seigeldes jätkub avastamisrõõmu tükiks ajaks, kuid see pole kõik. Saarestik annab ka kliimaatilise eelise. “Meil Eestis oli möödunud aasta kolmest suvekuust umbes 30 päeval tuule kiirus 15 m/s ja rohkem,” meenutab Randpere. “Peaaegu alati puhub läänetuul ja siis ei ole väikese paadiga merel midagi teha. Seevastu, kui Rootsi idarannikul on läänetuul, siis saarte vahel ei takista see paadiliiklust.”

Avatus läänetuulele põhjustab probleeme ka sadamatele. Võtame kasvõi Aegna sadama kai, mida räsivad nii läänetuuled kui kiirlaevade lained. Randpere leiab, et sadamakoha võiks teha Kräsuli vastu, kus see oleks tuulte eest kaitstud, selle asemel et olemasolevat pidevalt lappida.

“Looduslikke sadamakohti meil ka ei ole, nii et Eesti mereriigina on üks kuradi õnnetu koht,” nendib ärimees nukralt. Võrdlus Rootsiga on tal taas varnast võtta: võid paadininaga vastu kaljusaart sõita, ankrusse jääda ja kiilu all on veel mitu meetrit vett. Eestis paraku on ranna ääres meri hästi pikalt madal.

#### PÄRSSIV MERENDUSPOLIITIKA

Lisaks sellele, et viiskümmend aastat okupatsiooni on eestlased merest võõrutanud, kipub ka praegune seadusandlus Randpere hinnangul huvilised laevandusest eemale peletama. Tema arvates võiks ka Eestis alla 12-meetrist paati juhtida ilma loa ja registreerimise kohustuseta. “Rootslastele on merele minek viimane vabaduse ja anonüümsuse





kants. Samas pole seal mingeid jamasid. Suve jooksul sõidab kaks-kolm inimest purjus peaga – seda ei ole ju palju niisuguse paatide hulga kohta.” Stockholmi saarestikus on hinnanguliselt miljon vabaajapaati.

Et mitte piirduda Rootsiga – ka meie põhjanaabrid soomlased ei nõua väikese paadi juhtimiseks lube. “Tore on vaadata, kuidas pereisa sõidab ees suure paadiga ja 5-6-aastane poeg oma pisikese mootorpaadiga talle järele. Kus sa Eestis sellist pilti näed?! Meil oleks see seaduserikkumine.”

Aga võibolla on eestlaste käitumisharjumused teistsugused? Seda Randpere ei usu: “Meil on ka paate palju vähem.” Tema meelest võiks Eestis olla vähem keeldusid ja nõudmisi, et suurendada merenduse populaarsust ja taastada traditsioon merel käia.

Paatide tehniline ülevaatus, nagu kaatriomanik seda paar aastat tagasi koges, on naljanumber. Turvavarustust, mida ülevaatusel nõutakse, on võimalik poest laenata. “Paned selle kompsu auto pakiruumi, sõidate Hundipeale veeteede ameti sadamasse ja näitad, et sul on see kola olemas. Kas laeval on põhjas auk, see ei huvita kedagi.”

#### KAALUTUD VALIK

Kuigi praegu vedab ärimees suurema osa oma vabast ajast koduõue rajatud tenniseväljakul, pole ta uue paadi soetamise mõtet maha matnud. “Paus tekkis sellest, et peret merele kaasa saada oli jube keeruline. Lapsed (10-aastane poeg Martin ja 12-aastane tütar Linda, toim.) kasvavad suuremaks ja enam neid paati ei kamanda.”

“MINU UUT KAATRIT PEAKS OLEMA LIHTNE AUTO TAHA TREILERI PEALE PANNA, ET SÕITA KUHUGI JA SEE SEAL VETTE LASTA. TEISEKS PEAKS SELLE JÄREL SAAMA VEDADA VEESUUSKI VMS, ET OLEKS VEE PEAL MIDAGI TEHA. KOLMANDAKS PEAKS PAAT OLEMA MADALA SÜVISEGA, KUNA EESTIS ON KALDA LÄHEDAL VESI MADAL.”

Uut kaatrit peaks olema lihtne auto taha treileri peale panna, et sõita kuhugi mujale ja see seal vette lasta. Teiseks peaks selle järel saama vedada veesuuski vms, et oleks vee peal midagi teha. See võiks ka lastele huvi pakkuda. Kolmandaks peaks paat olema madala süviseega, kuna Eestis on kalda lähedal vesi hästi madal.

Meresõitu on firmajuht propageerinud ka oma töökojas. IBM Eesti käib kord aastas koos oma klientidega mõnd majakat avastamas. Kohale jõudmiseks on saavutatud kokkuleppeid nii piirivalve, postipaadi kapteni kui Veeteede Ametiga. “Veeteede ametiga on hea koostööd teha, kui valida aeg, mil nad käivad majakaid hooldamas,” räägib Randpere, “siis pääsed ka tuletorni sisse ja kuuled mõndagi huvitavat”. Mälestuseks käidud kohtadest jääb osalejatele



raamitud seeria Eesti Posti markidest, kus need samad tuletornid peal. Vallutatud on juba Mohni, Keri, Pakri ja Vaindloo. Majakatest, mis margiseeriasse pole jõudnud, on üle vaadatud Naissaare, Osmussaare.

#### VABADUS JA VASTUTUS

Vaatamata seiklusterohkele noorusel, on Valdo Randpere töökaik olnud üsna sirgjooneline. Enne IBM Eesti juhi kohale asumist oli tal ette näidata üheksa aastat Rootsi firmas Nordic Data Distribution ning areng müügimehest tegevjuhiks. Ent veel suurema üldistusega võiks tema karjääri iseloomustada kulunud väljendiga – ajalehepoisist miljonäriks. Mehe esimene päris töökoht Rootsis oli ühe IT-alase ajalehe toimetuses ja ülesandeks kuulutuste müük. Seeläbi tekkisid huvi arvutimaailma vastu ning arusaam, et kuulutusi müüa on palju lihtsam, kui sa ise asja jagad, samuti kontaktid IT-ala inimestega. Randpere avab taustasid: “Kuna see oli valdkond, mis kiiresti kasvas, siis seal oli uusi inimesi vaja. Minu ajal töötas seal hästi palju välismaalasi.”

Vastupidiselt levinud kujutelmale suurtest rahvusvahelistest firmadest, ei käi IBMi töötajad mööda nõõri. Juhi liberaalsed tõekspidamised, mida iseloomustab seisukoht, et eestlased võiksid Rootsi eeskujul üksteisele “sina” öelda, teevad ettevõttest Randpere sõnul “suure sõbraliku pere”.

“Mulle ei meeldi inimestel üle öla passida ja uurida, mida ja millal täpselt keegi teeb. Nii kaua kui inimesed on nõus vastutust võtma, annan mina neile vabaduse. Kui asjad lähevad nii nagu on kokku lepitud, siis tehku mis tahavad.”

Ka Eesti poliitika eelistaks ärimees näha rohkem vastutustunnet. “See ei ole ainult sõnakõlks, et Eesti poliitikud on rahvast võõrdunud. Kogu see jutt, mis käib riigikogu palkade ja kuluhüvitiste ümber on selle kinnituseks,” toob

ta näite. Samas on Eesti tugevaks küljeks võrreldes Rootsiiga väiksus ja dünaamilisus: “Siin on võimalik panna toimuma muutusi, mis Rootsis võtaksid aega aastakümneid. Eesti ja Rootsi kokku annaksid ideaalühiskonna.”

Valdo Randpere on veendunud, et just teises ühiskonnas elamine õpetas teda maailmas toimuvast aru saama. Ta näeks meeleldi, et ka tema lapsed veedaksid mõned aastad, kasvõi ülikooliaja, kusagil mujal. “Kõige suurem teene, mis noored Eestile teha saavad, on siit mõneks ajaks ära minna ja pärast tagasi tulla. Ma ei kujuta ette, kes ma oleksin, kui ma poleks ära käinud...”

#### PENSION PALMI ALL

Ärimees on varemgi mõista andnud, et eelistaks elada soojemas kliimas ning kui lapsed suureks kasvatatud, on temal aeg teenitud puhkuseks. Nüüdseks on tema pensioniplaan ajas ja ruumis kuju võtmas – Tais. “Ma ei tee nalja, kui ütlen, et ehitan sinna endale maja,” nihutab ta saladusloori. “Kõige suurem ostime sinna krundi, ehitame kaheksa maja, millest kuus müüme maha.” Ühe akvamaariinsinise mere ja lõputu liivarannal piiril on Valdo Randperel kauges tulevikus veel üks paat. 🏠

#### CV Valdo Randpere

Sündinud aastal 1958.

Lõpetanud Tartu Ülikooli õigusteaduskonna *cum laude* 1982. aastal.

Töötanud Rootsi firmas Nordic Data Distribution tootejuhina ja tegevjuhina aastatel 1989–1998.

IBM Eesti tegevdirektor alates 1998.

Tal on 3 last.

Huvialad: tennis ja meresõit.



**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE



**UUS HPX**

## Ookeanil sündinud



“Musto HPX varustus oli meie jaoks iseenesestmõistetav valik 2005/06 Volvo Ocean Race’il. Varustuse uuendused kindlustasid meeskonna maksimaalse mugavuse kõige ekstreemsemates tingimustes. Minu jaoks on HPX tormirõivastus olnud alati parim võimalik valik. Ja nüüd on see veel parem.”

Mike Sanderson  
ABN AMRO ONE kapten  
Volvo Ocean Race 2005/06 võitja



**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

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



# PAADIGA TÜRKI

Türgit võib vabalt nimetada paadinduse paradiisiks. Mind seob selle maaga lisaks paljudele jumalikele paadisõitudele ka see asjaolu, et oma esimesed paadijuhtimisoskused omandasin just Türgis ja esimene jahisadam, mis minu jaoks oma kvaliteediga lati ülikõrgele ajas, oli Marmarise Netzel Marina.



TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Türki võib sattuda väga mitmel moel: kas tšarterlennuga, et nädalaks või paariks jaht rentida või siis oma paadiga Kreeka saarestiku või Bosporuse väina ja Dardanellide kaudu. Olles teinud nii seda kui teist võin julgelt soovitada sellised jahisadamaid nagu Ataköy Marina Istanbulis, Cesme ja Kusadasi sadamad ning minu vaieldamatute lemmikute hulka kuuluvad Bodrumi, Marmarise ja Fethie *marinad*.

Lisaks kõrgekvaliteedilistele ja ülihea teenindusega jahisadamatele paeluvad Türgis seilajat arvukad kaitstud lahesopid, kuhu tihtipeale maadmööda ei pääsegi ning kus reeglina pole muud kui üks tilluke, aga ülimaltsva toiduga restoran kaldal, kipakas maabumissild või siis kaldal kasvav männipuu, mille külge oma ankrus seisva paadi ahtrit pika otsaga siduda.

**VAHEMERE RANNIKUL**

Ehkki türklaste Musta mere äärne rannik pakub hulgaliselt eksootikat ning Bosporuse väina läbimine on tõeline elamus, kus Aasia jääb pakpoordi ja Euroopa tüürpoordi, on siiski Türgi Vahemerepoolsel edela- ja lõunarannikul väljakujunenud mõned üldlevinud kruisialad, mis Türgimaa eriliseks teevad. Nendeks on kaks ligi viiekümne miilist lahesoppi Bodrumi

lähedal (Gökova Körfezi ja Hisarönü Körfezi), Marmarise ümbrus ja arvukate saarekestega kaitstud meri Göceki ja Fethie lähistel (Skoepa Limani), mis võimaldab iga ilmaga lahesopist lahesoppi liikuda, aga ka vajadusel kindlalt ankrus püsida.

Kreeka poolt tulijad jõuavad Türki kas Kusadasi, Cesme, Bodrumi või Marmarise kaudu. Kusadasi on hea ja odav paadi talvesäilituskoht, ehkki ringi seilata pole seal suurt kuhugi peale selle, et Kreekasse, Samose saarele tagasi. Kogu Türgi Vahemereäärne rannik on kunagi olnud põline roolaste ja kreeklaste ala, mistõttu leidub seal arvukalt arheoloogilisi väärtusi. Just Kusadasi lähistel paiknes antiikne Ephesuse (Efesose) linn, mille algusaeg ulatub kuni 1000 aastani e.m.a ning mille varemed paeluvad arvukaid kruisilaevadega saabuvaid turiste. Sealsamas lähedal on alles ka üks marmorsammas, mis kunagi ammu kaunistas seitsme maailmailme hulka kuuluvat Artemise templit.

Õelu on Kusadasis mõõdukalt kirev: turist satub tavaliselt lõksu nimega *barstreet* ehk baaride tänav, aga kohalikega sadama staapelplatsil Viru valget jaganud ja värsket kala grillinud meeskond viiakse linlaste seas populaarsetesse söögi- ja joogikohtadesse. Ühes neist laulab ülikoloriitne, kuuekümnendates eluaastates *gay*-staar ja türgi isiksus lõhestub ja kahestub sellist

LISAKS ÜLIHEA TEENINDUSEGA JAHISADAMATELE PAELUVAD TÜRGIS SEILAJAT ARVUKAD KAITSTUD LAHESOPID, KUHU TIHTIPEALE MAADMÖÖDA EI PÄÄSEGI NING KUS POLE MUUD KUI ÜKS TILLUKE, AGA ÜLIMAITSVA TOIDUGA RESTORAN KALDAL, KIPAKAS MAABUMISSILD VÕI SIIS KALDAL KASVAV MÄNNIPUU, MILLE KÜLGE OMA PAAT SIDUDA.

fenomeni vaadates-kuulates. Ühelt poolt totaalne *macho*-suhtumine ja iroonilisorvedad pilked, aga teiselt poolt austus ja lugupidamine. Ikkagi staar!

Niipea aga kui kohalik kuulsus armub temast hulka nooremasse eestlasest meesmeeskonnaliikmesse, muutuvad tema laulud südantlõhestavalt haledaks ja samas on meie türgi sõpradel taas nalja nabani.

Teenindus, mida türklased on võimelised nii merel kui ka kaldal pakkuma, on suisa fantastiline ja nende meisterlikkuse tippnäidiseks võib lugeda kaheksakümnejalase Ferretti mootorjahi viimase mudeli elusuuruses koopiat, mis alles väga



## KAHEKSJALG VÕI LOBSTER PÜÜTAKSE VÄLJA SEALTSAMAST PUIITSILLA ÄÄREST JA VALMISTATAKSE OTSE SÖÖJA SILME ALL. VAHEPEAL VÕIB KÖRTSIPEREMEHEGA VAHELDUSEKS KA KAARTE MÄNGIDA.

lähisel vaatlusel osutub puidust valmistatud võltsinguks.

Väikelinnakeses Cesmes tasuks külastada kohaliku viietärnihotelli külge poogitud termaalvetebasseini ja türgi sauna ehk *hammami*. Tervis lausa voogab lõhnava ja küllusliku rauasisaldusega loodusliku vee kaudu organismi.

### BODRUMI ÜMBRUSES

Bodrum on linn, kus keeb kirev idamaine aga ka boheemlaslik tänapäevane elu ning kus kohalik jahtklubi ja jahisadam on arvukate auhindadega pärjatud. Külalistele seal kohta tavaliselt pole, aga kui olla kohaliku sadamajahtkonna hea tuttav, siis midagi ikka leitakse. Näiteks tehakse vabaks sadamaomaniku superjahi sildumiskoht.

Alternatiiviks on minna poolsaare taha Turgutreise, kus paari aastaga on otsekui võluvael kerkinud fantastiliselt suur ja üli-moderne jahisadam, mida merekaartidel ja teatmikes öieti polegi.

Hommikune tervitus, põselt põsele musid ja väike hommikukohv oma türgi sõpradega tasuvad alati sel moel ära, et reisile kaasa saab kõige paremad juhised ja soovitusel. Nii soovitas meile Husseyin Bodrumist kätte suurepärase marsruudi Gökova ja Hisaronu lahes.

Kõigepealt Cökertme küla ning seal ilmingimata Rose Mary kõrtsi sild. Mereröövliisarnases rõivastuses kõrtsi peremees tuleb isiklikult otsi vastu võtma ja saadab rändurid teele spetsiaalse pasunahüüu saatel.

Toit on muidugi oivaline, nii nagu on oivaline ka õunatee naabruses asuvas türgi kunstnikele kuuluvast vaibakudumisworkshopi kohvikus.

Järgmine sihtkoht on Kleopatra saar. Kuuldavasti varjus Kleopatra seal võõraste pilkude eest, et oma Antoniussega takitamatult aega veeta. Et aeg kulgeks aga mõnusalt, siis telliti Aafrikast laevatäied liiva ning sellest moodustus nn Kleopatra rand. Oli see nüüd nii või ei olnud, aga need eraldusnöörid, mis turismirajalt kõrvale ei luba astuda, hoiatussildid, mis liiva kaasa ei luba võtta ja rannas asetsevad dušid, mis kogu ujumisjärgse liiva kohustuslikus

korras maha pesevad; kõik see jätab piisavalt karmi mulje, et seda legendi uskuda. Saarel on pisike maabumissild, mille ääres on mõnus ööd veeta ja kohalike kalurite ostmisprotseduuri käigus kingiks saadud kala grillida.

Vees pesitseb arvukalt sinakat värvi krabisid, lühike ekskursioon saarel tõestab, et Kleopatra võttis oma armastust vägagi tõsiselt: pisisaarele olid rajatud mitmed kirikud ja kabelid, aga ka amfiteater, milledest nüüd muidugi vaid varemed alles.

Lühikese sõidu kaugusel Kleopatra saarest asub Inglise sadam, mis on oma nime saanud selle järgi, et sealses looduslikus lahesopis pesitsesid Teise maailmasõja ajal inglise luurajad, kes kasutasid oma luureretkedel türgi kalapaate ning olid ise maskeerunud kaluriteks. Inglise sadam on ülimalt hästi kaitstud koht, mida valvab näkineiu kuju, kus on väga hea toit ning kus õnnestub arvukalt kaheksajalgu püüda.

Edasi viib teekond kohta nimega Amazone Creek. Pärale jõudes selgub, et nimel on tõepoolest ka veidi sisu: loodus on seal piisavalt ürgne ja lopsakas. Ning et asi veelgi põnevam oleks aitab loodus omalt poolt veel tormituule ja tugeva äikesega kaasa. Sildumisvõimalused Amazone Creek'is on sellised, et neid praktiliselt pole. Meetrisügavuses vees



on üks kokkuklopsitud sillajupats, millel vaevalt kahekesi peal seista saab. Selle kohal on ilmselt mingist laste mänguasjast ringitehtud kommunikatsiooniseade, mille nupule vajutades läheb signaal lähedalasuvasse kámpingusse, kust siis vajadusel transpordi või toiduabi osutatakse. Seega tuleb jääda ankrusse ja vedada pikk ujuv ots kaldasse. Operatsioon võtab tublisti aega, sest reisiks valmistudes ostetud 70-meetrine plastköis osutub hoopiski 120-meetriseks keerdus puntraks. Positiivne on aga asja juures see, et kui see pundar lõpuks lahti harutada, siis saab kaks otsa, mida kaldalasuvate määndide külge siduda. Edasi jääb vaid kuulata tuule vihinat ja imetleda mägede kohal välkuvat äikest ja tähistaevast. Hommikuse jalutuskäigu ajal selgub, et kámpingusse viib ka midagi jõesarnast, mida mööda kummipaadiga rännata saaks.

Järgmiseks sihiks on antiikne Knidos, mis asub Datca Yarimadasi (Doriana) poolsaare tipus ja moodustub kahest sadamast ja kahest linnaosast. Sadamaid ühendas kunagi omavahel kitsuke kanal ja linnu ühendas omavahel sild üle selle kanali. Täna on muidugi kogu kanal kinni vajunud ja silda pole enam tarvis. Knidos on varemets, aga tema võimsusest annab märku kasvõi see, et linnas oli kolm

amfiteatrit, arvukatest templitest rääkimata. Knidos oli kuulus oma Aphrodite kuju tõttu, Kreeka geomeetria isa Eudoxose ja järjekordse maailmaime, Aleksandria tuletorni rajaja, arhitekt Sostratose tõttu.

Türgis seilamine on väga populaarne ka meie idanaabrite hulgas, mistõttu õhtuks saabub Knidose sadamasse hulgaliselt valge-sini-punase trikolooriga rendijahte ja -katamaraane. Pidukohalikus sadamakõrtsus tõuseb väga valjuks ning oma identiteeti ja keeleoskust paljastamata on seda päris naljakas pealt vaadata-kuulata. Kui lärmakas seltskond lõpuks jahtidesse magama lahkub, otsustab üks neist, ilmselt ärganud südametunnistuse ajal, ka eestlaste laua juurde tulla ja vabandada: *“We are very sorry, we are very sorry for all of this!”* Kui ta vaid vaene vend teaks, kellega tegu on või kui ta vaid viitsiks me lippu vaadata ja sadamanime lugeda...

Kui meeskonnas leidub naisliikmeid, kes päevitavad võõris topless, siis on üsna suur šanss kohata tähelepanu otsivaid delfiine. Meid saatsid nad teel Knidosest kuni Datchani umbes tunni aja vältel, hüpates korduvalt kavala naeratuse saatel veest välja ning teostades paadi võõri all kujundujumist. Kogu ilu ja võlu rikutakse minu poolt, kes ma samuti tahaks delfiine lähemalt näha ja pildistada. Minu igavat kuju võõris nähes kaovad delfiinid hoobilt...

SILDUMISVÕIMALUSED  
AMAZONE CREEK'IS  
ON SELLISED, ET NEID  
PRAKTILISELT POLE.  
MEETRISÜGAVUSES VEES  
ON ÜKS KOKKUKLOPSITUD  
SILLAJUPATS, MILLEL  
VAEVALT KAHEKESI  
PEAL SEISTA SAAB.  
SELLE KOHAL ON  
ILMSELT MINGIST  
LASTE MÄNGUASJAST  
RINGITEHTUD  
KOMMUNIKATSIOONISEADE,  
MILLE NUPULE  
VAJUTADES  
LÄHEB SIGNAAL  
LÄHEDALASUVASSE  
KÁMPINGUSSE,  
KUST SIIS  
VAJADUSEL  
TRANSPORDI  
VÕI TOIDUABI  
OSUTATAKSE.

#### KODUNE ÕHTUSÖÖK

Hisarönü lahe lõpupoole, kohas mida nimetatakse Bencikuks, asub üks meteoroloogide päikeseuurimisjaam. Väidetavalt sellest päikesesjaamast eralduva sooja



## HINNAD TÜRGI JAHISADAMATES ON ÜÜRATUD, AGA TEENUSED JA PUHTUS ON HINNALE VASTAVAD. KUSJUURES REEGLITE, ERITI AGA PUHTUSE VASTU EKSINUID OOTAB KARM KARISTUS JA REOVEE KOGUMISPAAGITA RINGISÖITMIST SEAL MAAL EI SALLITA. PARADIISIS PEABKI KÕIK ILUS JA PUHAS OLEMA!

vee tõttu kogunevad sinna lahesoppi haid poegima. Tõsijutt või mitte, aga igal juhul vajab see kohalike käest ülekontrollimist. Kaldal asuva graniitkalju ümber on ehitatud suur puidust päevitusrõdu, millelt ujumisredelid alla vette ulatuvad. Hulk kohalikke noori on parasjagu päikest võtmas ja jookse nautimas, kui paadiga läheneme ja ankrusse jääme. Vesi on läbi-paistmatult rohekas, seal võib olla haisid peidus küll. Kui teen noortega haiteemadel juttu, siis nad ainult naeravad vastuseks. Keegi pole kunagi sealkandis haisid näinud

ja ujumine olevat täiesti ohutu.

Aga kuidas söögiga lood on? Selgub, et tegu on kohaliku suvilakooperatiiviga ja hooaeg juba lõppenud. Üks kõrts on, aga see on kinni. Juba olimegi otsustanud, et ei ole hullu midagi, kui üks noormees pakkus ühtäkki välja, et ta võib kõrtsu lahti teha ja selle kala, mis ta hetk tagasi sealtsamast püüdis, ära grillida.

Sobib suurepäraselt ja lepime kella kaheksaks kokku. Kuna suvilakooperatiivi keskele viib samasugune tilluke ja metsik jõgi, mis Amazone Creek'iski oli, siis otsustame seikluse kasuks ja liigume ööpimeduses taskulambiga teed valgustades kummipaadiga merelt kitsasse jõesängi. Paar korda kaldasse pörutamist ja peatselt jõuamegi mudastena kohta, kust enam paadiga edasi minna ei saa. Suvilakooperatiivini jääb vaid lühike jalgsimatk, paarile suvilauksele pimeduses koputamine, et kus pagana kohas teil see kõrts siin on ja siis juba leiabki kõrtsmik ise meid üles. Ta on nimelt otsustanud, et kuna restoranis võib olla pisut liiga kõle, siis ehk sobiks meile tema kodus serveeritud õhtusöök paremini. Loomulikult sobib!

Ja nii me siis isutumeegi türgi suvekoodus, peremees serveerimas enda püütud ja grillitud kala. Tomati- ja kurgisalat on nii värske ja maitsev, et ühe kolleegi sõnu kasutades, meenutab lapsepõlve. Naabrinaise

juurest, kelleks osutub üks nendestsamadest päevitajatest noortest, tuuakse vein ja varsti on naabrinaise ise samuti seltsiks, kuna erinevalt lahkest majaperemehest oskab ta ka inglise keelt.

Peatselt ilmub ka naabrinaise õde, kes on otsustanud kaugelt maalt tulijatele kooki küpsetada ja varsti on seltskonnas ka majaomaniku nõbu koos oma tüdruksõbraga, mistõttu juttu jätkub hiliste õhtutundideni, mil kogu seltskond meid pidulikult kummipaadini saadab ja mitu korda üle küsib, et kas me oleme ikka kindlad, et SELLEGA pimedas metsas liigelda kavatseme.

Bencik on selles mõttes huvitav paik, et ligi saja kilomeetri pikkune ja kümne kilomeetri laiune poolsaar muutub seal vaid 800 meetrit kitsaks. Kuna poolsaare tipus asuv Knidos oli rikas linn, siis oli knidoslastel kavas kaevata kanal ja eraldada poolsaar maismaast. Olles selle tööga hoogsalt pihta hakanud tuli kellelgi järsku mõte, et äkki peaks Delfi oraaklitelt nõu küsima, kuidas seda kanalit kõige paremini sättida. Pealegi kimbutasid kanalikaevajaid mitmesugused hädad ja silmahaigus.

Oraakel olla vastanud nii nagu knidoslased seda arvatavasti ka soovisid, et tööst pääseda: kui Zeus oleks soovinud, et Doriani poolsaar on saar, siis oleks ta ka saareks loonud. Kuna aga tegu on poolsaarega, siis on see tõenäoliselt jumala tahe,





mille vastu astudes tababki kaevajaid needus ning seega tuleks töö ruttu pooleli jätta. Mida ka tehti. Mõned aastad hiljem okupeerisidki pärslased kogu poolsaare ja me võime vaid arvata, mida knidoslased oraaklist sel hetkel arvasid.

Hommik Benciku lahesopis on vaikne, ilus ja päikesepaisteline, täis rohkete ujumist. Mingi hetk ilmuvad kaldale ka eileõhtused noored ning loomulikult on nad teretunud pardale ehk Eesti pinnale väikesele hommikukohvile. Mõne aja pärast ujub kohale ka õdede isa, tekstiilitööstur Veysel, kellele tootame Eesti riigi tugevat poolehoidu Türgi Euroopa Liidu liikmeks astumisel.

#### MARMARISE JA FETHIE ÜMBRUSES

Selimiye on Marmarisele suhteliselt lähedal asuv küla, mis on täis arvukaid laevaehitustehaseid. Tehas ise näeb välja nii, et on üks paarisajaruutmeetrine lahtine krunt, mille keskele on pooleliolev puitlaevakere püsti pandud ja ootab lõpetamist. Sealsamas presentkatte all on ka tilluke puidutöökoda ja "office" ning ilmselt elab ka tehaseomanik ise kusagil läheduses. Valmis laevad transportatakse spetsiaalse kelgu peal vette ja nii siin kui seal võib leida nii uut kui ka pruugitud valmistoodangut ehk türgi gulleteid müügiks. Tasub vaid helistada.

Selimiye restoran Sardunya on

ülipopulaarne veeäärne söögikoht, kuhu tullakse nii Marmarisest, Bodrumist, Izmirist kui ka Istanbulist. Populaarsust saab hinnata selle järgi, et naaberrestoranide sillad on praktiliselt tühjad, samal ajal kui Sardunya silda pressitakse viimaseid paate teiste vahele nii, et sõna otseses mõttes pilpad lendavad või õigemini kõik paadi kerest väljaulatuvad plastosad eralduvad. Hea, et ikkagi sisse mahtus, on hiljem kõik asjaosalised rahul.

Marmarise sadamat pole tema headuse tõttu mõtet kirjeldama hakatagi ja Marmarise linn on küllap paljudele juba tuttav ja köitev.

Edasi lõunapoole tuleb põnev ala nimega Köcegiz Limani. Kuna sealne puhas ja ilus Delikada (Dalyan) liivarand on merekilpkonnadele munemispaiagaks, siis on tegu looduskaitsealaga, kus paatidega liiklemine keelatud. Mis on omakorda andnud tõuke kohalikule "paaditaksondusele". Mõõduka hinna eest võib rentida paadimehe, kes viib mööda Köyzegeze jõe poolepäevasele ekskursioonile, mille sisse mahub õunatee joomine veeäärse traditsioonilises kohvikus, antiikse Caunose linna varemed, ajaloolise mäekoobaslinna külastus, ravimuda- ja termaalveebasseinid, kus saab näha ka mudasena ringisklava Dustin Hoffmanni pilte.

Veelgi rohkem lõunasse minnes satub

SELIMIYE RESTORANI POPULAARSUST SAAB HINNATA SELLE JÄRGI, ET KUI NAABERRESTORANIDE SILLAD ON PRAKTISELT TÜHJAD, SIIS SARDUNYIA SILDA PRESSITAKSE VIIMASEID PAATE TEISTE VAHELE NII, ET SÕNA OTSESES MÕTTES PILPAD LENDAVAD VÕI ÕIGEMINI KÕIK PAADI KEREST VÄLJAUATUVAD PLASTOSAD ERALDUVAD. HEA, ET IKKAGI SISSE MAHTUS, ON HILJEM KÕIK ASJAOSALISED RAHUL.

paika nimega Skopea Limani. Väikesaartest ümbritsetuna on kogu veeala kõikvõimalike tuulte eest hästi kaitstud ning praktiliselt iga meremiili järel tuleb uus laheke, uus sild ja uus restoran, vahel sekka ka juuksur ja "massaazhisalong" mererannal. Mõned lahekeste nimed: Varemete laht, Kleopatra laht, Seina laht, Sügav laht, Koobaste laht, Fathomi laht ja Ümmargune laht.



## KLEOPATRA LAHES PAIKNEB KOGU "SADAMA INFRASTRUKTUUR" PUITSILLAL: PAAR SÖGILAUDA JA ÜKS TILLUKE LETT. SADAMAKÖÖK ASUB KAIÄÄRSES PAADIS JA TEISE PAADIGA KÄIB PEREMEES AEG- AJALT KALAL JA LINNAS, SEST ET AUTOGA SELLE JUMALIKU KOHA LÄHEDUSSE EI PÄÄSEGI.

Kaheksajalg või lobster püütakse välja sealt samast puitsilla äärest ja valmistatakse otse sööja silme all. Vahepeal võib kõrtsiperemehega vahelduseks ka kaarte mängida.

Kleopatra lahes, kus on vee all väidetavalt Kleopatra sauna või *hammami* varemed, paikneb kogu "sadama infrastruktuur" puitsillal: paar söögilauda ja üks tilluke lett, mille ääres peretütar vabal ajal oma käsitsitehtud ehteid müügiks eksponeerib. Sadamaköök asub kaiäärses paadis ja teise paadiga käib peremees aeg-ajalt kalal ja

linnas, sest et autoga selle jumaliku koha lähedusse ei pääsegi. Õhtuti küsitleb pereema kõiki sillast seisjaid, et kas nad söövad kala või liha ja ühtlasi nimetab ka, et mis on tänane kala ja mis on tänane liha. "Võtke kindlasti liha, see tuleb tal erakordselt hästi välja," soovib päevinäinud moega jahist väljunud eakas sakslane. Tal on õigus, liha on tööpoolest erakordselt hea ja miks ei peakski sakslane seda teadma, elab ta ju oma paadis selle silla külge seotuna juba pea viiendat aastat. Õhtusöök möödub lageda taeva all hubases meeleolus ja kogu sildunud internatsionaalne meeskond tunneb südamest kaasa nende õnnetutele nokastunud olekus soomlastele, kelle jahi rendiperiood järgmise päeva hommikul lõpeb ning keda tagsilend Helsingisse ees ootamas.

Tagasi tsivilisatsiooni jõuab suurepäraselt Fethie marinas, kus taas kõikvõimalikud teenused alates paadipesust ja septitangi väljapumpamisest kuni kütuse tankimiseni ja laudlinadega söögikohani.

Hinnad Türgi jahisadamates on üüratud, aga teenused ja puhtus on ka hinnale vastavad. Kusjuures reeglite, eriti aga puhuse vastu eksinuid ootab karm karistus ja reovee kogumispaagita ringisõitmist seal maal ei sallita. Paradiisis peabki kõik ilus ja puhas olema! **■**

### Tilk tõrva Türgi meepotti

Kui reeglina on mereäärse Türgi elanikud sõbralikud, üliviisakad ja töökad, siis aeg-ajalt võib juhtuda siiski ka midagi kummalist, millest üldist meeleolu siiski häirida ei tohiks lasta.

Marmara meres, Marmara saarel, pärast suurepäraselt õhtusööki kohalikus mereäärses kõrtsus varjume paati. Mõne aja pärast näeme külgakende vastu pimeduses surutud nägusid. Kohalikud lapsed otsustasid veidi uudishimutseda. Natukese aja pärast koputavad nad aknale ja üritavad paadi pardale pääseda. Sellist asja üldjuhul ei sallita! Andke raha, andke raha, võib nende liigutustest ühemõtteliselt aru saada.

Kalapüügist elatuval väikesaarel ei tohiks lapsed puudust tunda, mistõttu ei võta me sellist "pommimist" kuigi tõsiselt. Otsime välja mõned Kalevi šokolaadid ja jaotame need lärماجate vahel laiali. Lastel paistab sellest nii hea meel olevat, et nad otsustavad ka pisut juttu teha. Keset sõbralikku vestlust lendab aga ühtäkki paadi pardale toores kanamuna. Ja seda veel linnugripi ajastu! Kaaslaste hukkamõistu saatel ronib süüdlane ahtritekile, saab harja ja kühvli ning asub oma paha-tegu heastama. Olukord on nii naljakas, et ka järgmine nagamann otsustab ühe muna paati visata ja see on mulle juba liig mis liig. Nüüd lähme sinu isa juurde, teatan kutile teda algul kõrvast ja hiljem siiski käest kinni küla poole tirides. Kuna kambast pole keegi nõus teed juhatama, siis valin ainsa mulle teadaoleva koha ehk kõrtsu ja suundun sinna, kohalik laps ümbritsevale rahvale midagi türgi keeles meeletult karjumas. Riskeerides lapseröövi või pedofiiliaahtlustusega pealtvaatajate kivirahe alla või koguni kuuli ette sattuda, toimetan poisikese inglise keelt kõneleva kõrtsmiku kätte ja palun poisile tõlkida minu seisukoht: minu paat on minu kodu ja ma olen nende maal külaline. Nii nagu ei käi mina nende kodu uksest tooreid mune sisse loopimas, nii ei tohi ka tema seda teha. Kui ma aga pole külalisena sellel saarel teretunud, siis tuleb seda mulle teisel moel selgeks teha. Kõrtsmik, kes veel suurepäraselt mäletab äsja tasutud arvet, tegi poisile asja valutult aga kiirelt selgeks.

Mõne aja pärast kostis paadi aknale taas koputus. Kogu kamp, silmad maas, tuli vabandama ja varsti olime taas lõbusas jutuhoos...

# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by  
**VOLVO  
PENTA**



**BAVARIA YACHTS**

**Balti Merekaatrid** Pärnu mnt 232 – Tallinn  
Tel 6 710 075  
www.paadid.ee – e-mail: bmk@paadid.ee

BAVARIA YACHTBAU GmbH – D-97232 Giebelstadt – Bavariastr. 1  
Phone +49 (0) 93 34 / 94 2-0 – Telefax +49 (0) 93 34 / 94 2-116  
info@bavaria-yachtbau.com – <http://www.bavaria-yachtbau.com>

# MEREL KASVANUD **TÜDRUK** PÜÜDLEB JAHIDISAINERIKS

Eesti väikelaevatööstus saab lähiaastail esimese kodumaise tipptasemel jahidisaineri. Helen Ormus (20) õpib Inglismaa jahinduspealinnas Southamptonis, kuidas kiiremaid, kergemaid ja ilusamaid purjekaid ehitada. Vaatamata noorele eale on tüdruk läbi purjetanud pea terve Euroopa, täitnud kaptenikohuseid ja võistleb regattidel alati vaid esikoha nimel.





TEKST MALLE KOIDO FOTOD HELEN ORMUSE ERAKOJU

“Olen merel peaaegu üles kasvanud,” ütleb Helen Ormus, ning tõest kaugel see väide pole. Ta polnud veel aastanegi, kui vanemad ta purjetama kaasa võtsid. Heleni isa, jahikapten Margus Zahharov on kirklik purjetaja ning koos abikaasaga hakkas võistlema ka Heleni ema, kes enam küll nii tihti merel ei käi. Heleni noorem õde pole aga sugugi nii merelembene – tema kirk on hoopis ratsutamine ning avamerepurjetamisega hakkas ta tegelema alles ülemöödunud suvel. “Ma ei teagi, kuidas saavad kaks õde nii erinevad olla!” naerab Helen.

Perekonnalegendid räägivad, et plikatirtsuna oli tulevane jahidisainer eriti elavaloomuline ning merel kulus suur osa meeskonna tähelepanust tema järele valvamisele. “Mulle on igasuguseid lugusid räägitud, näiteks et mind on tulnud kord masti külge kinni siduda, et ma ise üle parda ei eksiks,” jutustab Helen. Lisades, et päris tõe pähe kõiki neid pajatusi ehk võtta ei tasu, aga oma tõetera on neis kindlasti.

Sügisest elab Helen Lõuna-Inglismaal Southamptonis, õppides sealses ülikoolis Eesti kõrgkoolide õppekavade taustal eksootilist jahidisaini eriala. Albioni lõunaranniku suurim linn oli legendaarse Titanicu kodusadam, praegu väljub sealt hulk üle Atlandi seilavaid luksuslikke ristluslaevu ning jahisõbrad võivad jahisadamais – neid on lähikonnas mitu – uhkeid võistluspurjekaid imetleda.

Sinna suundume ka Heleniga, kes vaatamata varakevadi- sele ilmale näeb välja õnnelik ning päevitunud. “Kliima on siin ideaalne, 300 päeva aastas paistab päike – täna on meie mõistes halb ilm –, ning elan merele nii lähendal. No mida veel tahta?” küsib ta retooriliselt.

Heleni peast ei ole kunagi läbi käinud mõtet hakata arstiks või advokaadiks, sest tema senine elu ja purjetamine on praktiliselt sünonüümid. Enne Inglismaale tulekut tudeeris ta Tallinna Tehnikaülikoolis aastakese laevaehitust, ent päris rahule kodulinna pakutavaga ei jäänud.

#### LÄBI KARMI KONKURSI TÄIUSLIKU ÜLIKOOLI

“Magistrikraad oleks tulnud välismaal teha, ja siis mõtlesin, et

“KUI MEREPISIK KÜLGE JÄÄB, SIIS SELLEST ENAM LAHTI EI SAA. MÕNIKORD MÕTLEN KAKS KORDA, ENNE KUI KEDAGI MEIEGA PURJETAMA KUTSUN, SEST SEE VÕIB INIMESE ELU JÄÄDAVALT MUUTA.”

kui juba nagunii mujale minna tuleb, siis miks mitte lubada endale seda kõige paremat,” põhjendab neiu otsust. Southamptoni ülikool on mere-erialadel üle maailma tuntud ja tunnustatud ning kuulub ka üldise akadeemilise taseme poolest Inglismaa parimate sekka. Lisaks on sealt võrsunud palju tuntud laevadisainereid, mis karmistas ka võistlust õppekohade nimel – ühele kohale konkureeris 13 soovijat ehk kokku üle 1300 inimese.

“Siiani olen väga rahul, mingeid miinuseid ei leiagi,” kinnitab Helen rahuoleva näoga. Kursusel on pea saja inimese seas lisaks temale veel kaks tüdrukut ning esialgu kulgeb kõik praktilises insenerivaimus – šampanjajahutaja ja diivanite asukohale palju tähelepanu ei pöörata. “Meid hoiatati juba varakult ette, et järgmiseks sügiseks peame valmistama tõetruu jahimudeli, mis suudab teha kõiki neid asju, mida pärislaevgi. Mõnikord poisid ikka aasivad, et mis see tüdruk ikka teab, aga kui nad näevad, et olen nii mõneski asjas neist targem, siis jätavad rahule,” räägib Helen.

Sama kehtib ka merel – mõnikord tekitavad end asjatundjana näidata üritavad purjetamisvõhikuist noormehed noorele naiskaptenile probleeme, kuid hierarhia loksus paika üsna ruttu. “Mõnikord masendab ikka küll, et pean taas ennast tõestama, aga ega see kaua ei kesta,” teab Helen. “Olen merel iga-sugu asju teinud – näiteks kapteni peahaava õmmelnud, kuna arst oli merehaige. Kui vähegi midagi naiselikumat teha on vaja, näitab meeskond minu poole, et las tüdruk tee!” Teda see aga väga ei morjenda.



“JAHITÄEB VÄÄRTUSLIKUKS KOMPAKTSUS. MINGEID ERITI REVOLUTSIOONILISI TUULI JAHIDISAINIS EI PUHU, IKKA ÜRITAME TEHA KERGEMOID, KIIREMAID JA ILUSAMAID JAHTE – NEID KOLME ELEMENTI TULEBKI IDEAALSES JAHIS ÕIGESTI KOMBINEERIDA.”

Heleni unistus ei ole disainida lõbusõidujahte, millega seilavad meredel oligarhid ja kuulsused. “Mind paelub ikkagi sportjahi disain. Need suured jahid ei olegi nagu päris – vajutad nupule ja kõik tehakse automaatselt sinu eest ära,” põhjendab ta. “Jahitääb väärtuslikuks kompaktsus. Sul peab näiteks kaheteistmeetrisele purjekale hulk kohustuslikke asju ära mahtuma, lisaks inimesed. Kui ühele jahile mahub neli, teisele aga kuus meeskonnaliiget, siis kumma hind on kõrgem? Mingeid eriti revolutsioonilisi tuuli jahidisainis ei puhu, ikka üritame teha kergemaid, kiiremaid ja ilusamaid jahte – neid kolme elementi tulebki ideaalses jahis õigesti kombineerida.”

Nelja aasta pärast, kui magistrikraad taskus, kavatseb Helen esmalt mõne suure paaditootja juurde kogemusi hankima minna. “Ja kuna Eestis neid pole, siis ikkagi välismaal,” lausub ta. “Seejärel tahaksin aga oma oskusi ikka Eestis rakendada. Meilgi ju toodetakse purjekaid. Tõsi küll, oma teha püsti panna oleks keeruline, sest hinna poolest väiketootja suurte, rahvusvaheliste konkurentidega võistelda ei suuda. Kvaliteedi poolest küll. Aga oma konstrueerimisbüroo peale võiks ometi mõelda. Eks näeb, kuidas asjad lähevad,” jääb ta optimistlikuks.

#### INGLISE PURJETAMISMEESKONNAD UKSE TAGA SABAS

Loomulikult mööduvad kõik Heleni vabad tunnid merel. Teda üllatas kohalike purjetajate elav huvi tema vastu. “Sain siin ootamatult kergelt purjetama, arvasin ikka, et siin on see kõrgklassi hobi ja meeskonda pääseb onupojapoliitika abil. Kõhutunde järgi valisin siiski mõned jahid välja ja saatsin neile oma “purjetaja CV”. Uskumatu, aga nad kõik tahtsid mind oma meeskonda!” meenutab Helen tänagi rõõmsalt.

Meeskond hindab eestlannat kõrgelt. “Ega kapten pole otse mulle muidugi midagi öelnud, aga teistelt meeskonnaliikmetelt olen kuulnud, et ega ta kedagi teist ikka tüüri taha ei lase. Mina olen seal mitu korda seisnud,” poeab Helen uhkelt. Uute sõpradega pole näiteks õhtul Cherbourg’i klaasile veinile sõitmine utoopia. Prantsusmaa pole ju kaugel – õhtuks jõuad kohale, siis väike õhtusöök, ööbimine laeval ning järgmisel päeval tagasi. Ehkki inglased üritavat värsket meeskonnaliiget ka suvel endaga võistleva meelitada, eelistab neiu siiski koju käima tulla.

“Sõidame perega juba mitmendat aastat tšarterit. Mõnel suvel oleme ligi kolm kuud merel. Siiski pole vanemate töö otsest merega seotud,” räägib ta. Heleni lemmiksihid on Soome, Rootsi saarestikud ja Norra skäärid oma karges ilus ning Põhjameri ja Hispaania rannik. Muidugi on südamelähedased ka kodused Eesti saared. Kindlasti tahaks ta aga seilata purjetamise mekas Austraalias ja Uus-Meremaal. “Seal on äärmiselt kõrge purjetamiskultuur. Eestis juhtub ju mõnikord ka nii, et seltskond läheb merele end ainult purupurju jooma – see viib väikelaevanduse mainet tohutult alla”

Merel kehtib reeglina täiesti kuiv seadus ja see on Heleni hinnangul ka põhjus, miks meremehed sadamasse jõudes alati korraliku peo maha peavad. “Alati, kui regatiga mõnes sadamas maabume, läheb suuremat sorti peoks. Regattidel on alati kõik jahtkonnad nagu üks pere. Kui kellelgi on mingi mure, otsivad kõik sadakond kaptenit ja ohvitseri (mõne tuhande osaleja hulgast), kuidas teist aidata. Ise olen suur korraldaja ning viimasel suvel kutsusin kõiki pärast Tall Ships regati



esimese etapi lõppu Tallinna. Nii juhtuski, et kui tagasi koju sõitma hakkasime, siis umbes neljakümnepurjekalise kaaskonnaga. Tallinnas ei olnud neile kõigile kohe kohtigi, pidime eri sadamatega läbi rääkima – lõppude lõpuks tõime kaasa ju ka maailma suurimaid purjelaevu,” meenutab Helen paanika korraldamist pealinna sadamais.

#### 19-AASTANE NAIKAPTEN ON HARULDUS

Mõnikord satuvad Heleniga merele päris algajad, kes pärast esimest päeva merehaigusest muserdatuna töötavad vihaga enam iialgi mitte mere lähedalegi minna. Heleni ei tea aga kedagi, kes sõna pidanud oleks. “Kui merepisik külge jääb, siis sellest enam lahti ei saa. Mõnikord mõtlen kaks korda, enne kui kedagi meiega purjetama kutsun, sest see võib inimese elu jäädavalt muuta. Üks sõber näiteks polnud enne kordagi merel käinud, pärast meiega purjetamist otsustas aga, et tema ainus tee on hakata laevamadrukseks. Praegu purjetabki ta kuskil Austraalia kandis lihtsa madrusena ringi ja on jube õnnelik,” naerab Helen.

2003. aastast on Helen koos isaga purjekal St Iv vanemabina tõsistel võistlustel käinud. Ka Southamptoni jahisadamas jalutades kannab ta uhkelt Eesti meeskonnapusa. Eelmisel aastal arvas isa, et nüüd oleks õige aeg ka Helenil kaptenina kätt proovida. “Alguses arvasin, et ega seal eriti vahet ei ole, olen ju nii kaua vanemabi olnud ja merel käinud. Aga mõnes karmimas olukorras jõudis ikka kohale küll, milline vastutusekoorem nüüd mu õlgadele laotud on,” naeratab tüdruk. “Igatahes kihvt tunne oli! See on tohutu tunnus, et oled juba nii kogunud, et väärivad kapteni tiitlit.”

Siiski on kaptenitöö endiselt pea eranditult meeste pärusmaa ning vanad habetunud merekarud on pisikest Helenit kaptenina nähes mõnikord päris üllatunud. “Neil on mõnikord selline suhtumine, et “noh, plikatirts!” Aga kui nad näevad, et ma midagi tean ja oskan, tekib ka austus. Isegi suurte regattide kaptenite briifingutel on naisi mõni üksik, tavaliselt paar-kolm. Muidugi võiks rohkem olla, aga hästi palju on oskustes ja tahtmises kinni,” hindab ta.

#### Mereharidus Eestis ja Suurbritannias

► Eestis õpetab laevaehitust bakalaureusetasemel Tallinna Ülikool, õppeaeg on kolm aastat. Kursuse rõhk on hüdro- ja aeromehaanikal, laevade ehituse ja ehitamise üldpõhimõtetel ning keevitusel. Lähim koht magistriskraadi omandamiseks on Helsingi.

► Suurbritannia parematest ülikoolidest õpetavad mereerialasid Southamptoni, Plymouthi, Portsmouthi ja Liverpooli John Moores'i ülikoolid. Spetsialiseeruda võib mereteadusele, laevateadusele, navigatsioonile, mereõpingutele, meretehnoloogiale, mereinseneriteadusele ja mitmele muule merega seotud erialale. Bakalaureusekraadi saab kolme aastaga, magistristaatusse jõudmiseks tuleb õppida neli viis aastat. Merealast haridust pakuvad ka kolledžid, mis aga ei anna akadeemilist kraadi.

► Sarnased õppekavad on ülikoolidel ka mujal Euroopas ja maailmas, parimad merenduskoolid asuvad loomulikult tuntud sadamalinnades.

Võistlustel võitleb Heleni meeskond esikohast madalamat suursaavutuseks ei pea. “2003. aastal jäi võistlusel esikohast puudu kolm minutit. Meist järgmised saabusid 24 tundi hiljem. Purjeregatt pole ju vormel, kolm minutit on olematu vahe. Siis hakkasime küll mõtlema, et no kuhu see paar minutit jääda võis. Me ei ole seni kunagi esikohakonkurentstist välja jäänud,” lausub ta hillitsetud uhkusega.

#### ROHKEM RIIGI TUGE

Osalemine regatil Tall Ships' Races, mis mullu tõi suured ja vanad purjelaevad Läänemerele, on St Ivi meeskonnale juba traditsioon. Oma klassis toodi koju kolmas koht, ka varasematel aastatel on sellel võistlusel esimeste seas olnud. Tall Ships Races' annab hea võimaluse saada purjetamiskogemusi eelkõige noortele, kuna pool meeskonnast peab olema vanuses 15-25 ning tere- tulnud on ka päris algajad.

Kõige kaugem võistlussiht on Helenile seni olnud Lissabon



KAPTENITÖÖ ON ENDISELT PEA ERANDITULT MEESTE PÄRUSMAA. VANAD HABETUNUD MEREKARUD ON PISIKEST HELENIT KAPTENINA NÄHES MÕNIKORD PÄRIS ÜLLATUNUD. "NEIL ON MÕNIKORD SUHTUMINE, ET "NOH, PLIKATIRTSI!" AGA KUI NAD NÄEVAD, ET MA MIDAGI TEAN JA OSKAN, TEKIB KA AUSTUS," ON NOOR NAISKAPTEN KOGENUD.

ning pikim järjest merel veedetud aeg 13 päeva. Pärast tookordse võistluse esimest etappi seilas St Ivi meeskond Cadiz' ja Aafrika manner oli merelt näha "Piirideta vabaduse tunne on see, mis mind kõige enam merele kisub," ütleb Helen.

"Meeletuid torme on ikka ette tulnud, ka eluohtlikke olukordi, kuid tänu meeskonna koostööle ja kogemustele oleme neist osavalt ja ohutult välja tulnud," nendib Helen. Siiski üritab noor kapten märjakssaamist vältida, puhtpraktilistel põhjustel: "Kui ikka vihma kallab, laine käib üle pea ning oled juba läbimärjaks saanud, siis kuivatamisvõimalust ei teki tihtipeale enne kui järgmise sadamas. Aga perspektiiv, et oled järmised kolm ööpäeva läbimärj, ei tundu sugugi meeldiv. Seega on targem ikka ilusa ilma poole purjetada, kui just võistlust pole. Võistlustel anname endast parima, aga alati ei ole kõige mõistlikum tormata tormi keskele – tuleb läbi kaaluda teised võimalused ja kindlasti silmas pidada nii meeskonna kui ka jahi ohutust."

Eelmise suve ekstreemseim seiklus oli karmi ilmaga mastis käimine. "Enne regati teise etapi starti purunes meil esipurje fall. Mastis olen loomulikult ennegi käinud, aga suurema lainega on see hoopis teistsugune kogemus ning alla vaadata ei maksa. Eks siis meeskond tõmbas mind üles ning sain kõik

korda, aga vahepeal oli pool regatirahvast meie jahi juurde kogenenud, et uurida, mis mureks. Kui lõpuks alla sain, kostis kõva aplaus," meenutab Helen.

Kuid miks sõidab St Ivi Rootsi lipu all? "Ostsime ta Rootsi lipu all. Peame tähtsaks kõrgeid turvanõudeid ja korralikke kindlustusvõimalusi. Eestis pole purjehindus paraku nii hästi reguleeritud ja ametlikult ei ole tšarterjahtide registrit olemas. Ka riik võiks avamerepurjetamisele ja eriti noorte purjetamisele rohkem tuge ja tunnustust pakkuda. Lõppude lõpuks oleme koos Eesti noortest koosneva meeskonnaga läbi aastate suurtel rahvusvahelistel regattidel hästi esinenud." ■

#### **Helen Ormus CV**

Sündinud 30.05.1988 Tallinnas

#### **Haridus**

2006/07 Tallinna Tehnikaülikool – laevaehitus

2007 – ... Southamptoni ülikool – laevateadus, jahidisain

#### **Purjetamine**

2002 – tšarterpurjetamine ja avamereregatid

2007 – ... jahi St Ivi kaaskapten

**Meremiidid** 35 000+

#### **Avamereregatid**

*Cutty Sark Tall Ships Race* 2003 (St Ivi) • Gdynia-Turu-Riia-Lübeck • etappidel 2. ja 4. koht

*Tall Ships Race* 2004 (Sparta ja Akela) • Antwerpen-Aalborg-Stavanger-Cuxhavi • etapil 3. koht

*Tall Ships Race* 2006 (St Ivi) • St. Malo- Lissabon-Cadiz-La Coruna-Antwerpen • etappidel 3. ja 7. koht

*Tall Ships Race* 2007 (St Ivi) • Arhus-Kotka, Stockholm – Szczecin • etappidel 3. ja 4. koht

*Garmin Winter Series* 2007 (Hamble, UK) • üldvõitja klassis Sigma

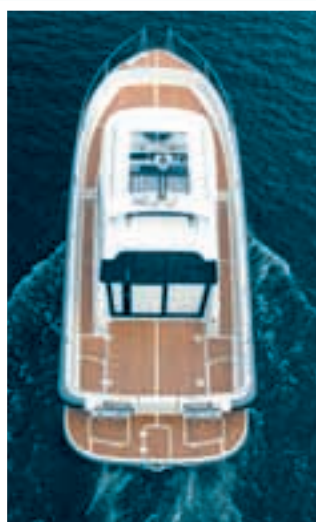
**Võõrkeeled** inglise, vene, hispaania, soome

**Hobid** mäesuusatamine (instruktor), lumelauasõit, muusika, rulluisutamine





Askeladden **805** COMMUTER



### **Askeladden 805 Commuter - turvalisus ennekõike**

Askeladden 805 Commuter on uue põlvkonna reisikaater nõudlikesse tingimustesse. Võimas, aga ökonoomne 320 hj. Cummins MerCruiser diisel pakub suurepärast minekut. Kaatri erakordselt avarad tekipinnad ja praktilised siseruumid teevad tást mitmekülgsest mugava ja turvalise aluse vee peal reisimiseks aga ka professionaalseks kasutamiseks. Ruumikas kaheinimesevoodi, WC ja duširuum võimaldavad vaevatud elu pardal pikkadel vahemaadel.

**Hind alates 2 189 000 krooni**



# UUS PRINCESS 85MY

Princessi uusim mootorjaht tabab  
kõikide naelapeade pihta: 1800 hobujõudu,  
32 sõlme ja tohutult palju ruumi.

TEKST BRAD MILLS FOTOD PRINCESS

Eelmisel kevadel valmis Princessil mudel 95MY – 29 meetri pikkune 95 tonni kaaluv alus, mis teeks au igale kaatrivalmistajale. Et kõigest aasta hiljem on firma valmis saanud pea sama suure mudeli 85MY, näib aga lausa uskumatu saavutusena.

Nii suurte kaatrite ehitamine nõuab tavaliselt aastatepikkust disaini- ja arendustööd, enne kui esialgsest visandist sünnivad kolmemõõtmelised mudelid ja tehnilised joonised. Hoolikalt tuleb läbi mõelda ka mootorivalik – võib-olla sobib mõni olemasolevatest jõuallikatest, aga kaaluda võib ka uue mootori konstrueerimist. Ja kõige lõpuks ehitatakse – või vähemalt Princess ehitab, sest mitte kõik kaatritootjad ei lihvi oma aluste viimistlust nii piinliku hoolega – laevaruumide täismõõtmetes üksikasjalikumud mudelid, et kontrollida, kas arvutiekraanil sündinud lahendused ka tegelikkuses sobivad.

Mõistagi töötasid Princess 95 ja 85 disainimeeskonnad suurema osa arendusperioodist paralleelselt. Nii said paadimeistrid mudelite väljalaskmise vahele jäänud napi aja kiuste ära kasutada vähemalt ühe eelise: mõned ühe aluse ehitamisel tekkinud head ideed sai ära kasutada teise juures. Nii et kuigi kaatrid pole rangelt võttes kaksikud, on neil ühine DNA, nagu ütleb Princessi müügijuhi abi Will Green. "85 Motor Yacht on inspireeritud 95st," selgitab ta.

Mõlemas kaatris on roolikamber nihutatud ettepoole, mistõttu peatekile jääb rohkem siseruumi. "Ka ühendab

## NEED, KES PRINCESSI KAATREID TUNNEVAD, MÄRKAVAD SALONGI RUUMIKUST. LAIENDADES TEKIEHITIST ÕNNESTUS DISAINERITEL KAJUTITE-OSA TUBLISTI LAIEMAKS TEHA, ILMA ET TULNUKS KÜLGTEKKE KITSAMAKS MUUTA.

neid kogu kaatri tekiehitist ümbritsev tuuleklaas, üks Princessi kaatrite tunnusjooni. Ja mõlema kaatri kambüüsi võib kujundada maamaja kööki meenutavaks." See võimalus on osutunud väga populaarseks ning enamikul Princessi 29-meetristest lipulaevadest ongi sellise kujundusega kambüüs. Mõlemal mudelil asub köök vasakpardal ning on avatud nii roolikambri kui ka väikese söögitoa suunas, nii et söömisnurk on küll privaatne, aga siiski ruumikas. Küll aga nõuavad MCA eeskirjad – mille täitmine on kohustuslik, kui alust saab kasutada ka kaubaveoks –, et kambüüsi ja roolikambri vahel peab olema sein.

Erinev on roolipinni asukoht: mudelil 85 on see rohkem paremparda poole nihutatud, et istmete kõrval jääks piisavalt ruumi alumisele tekile viiva klaasseintega trepile. Standardkujunduses on peateki salongiistmed paigutatud nii, et kohvilaua ümber moodustub kaks L-kujulist diivanit –

85MY avar ja valgusküllane omanikukajut aluse keskosas.





## KUIGI PRINCESS 95MY JA 85MY POLE KAKSIKUD, ON NEIL ÜHINE DNA, ÜTLEB PRINCESSI MÜÜGIJUHI ABI WILL GREEN. "85 MOTOR YACHT ON INSPIREERITUD 95ST."

Green nimetab seda omamoodi klubikujunduseks. Kuid istmeid saab oma maitse järgi ümber paigutada, näiteks tekitada kohvilaua ümber kaks sirget diivanit ja kaks tugi-tooli. Koppitti aga saab tellida baari.

Sellal kui kaks Princessi mootorjaht: 25M ja uus 85MY kuuluvad disani ja tehnoloogiliste näitajate poolest samasse põlvkonda, on 85MY 20 cm pikem kui eelmine sama tooteklassi lipulaev 25M, lisaks veel märkimisväärsed 20 cm laiemi. Need, kes Princessi kaatreid tunnevad, märkavad kohe, et 85MY salong näib palju ruumikam ja see ei tulene mitte üksnes laiusele lisatud sentimeetritest. Laiendades tekiehitist ning kasutades ära sedasi võidetud lisasentimeetreid, õnnestus disainimeeskonnal kajutiteosa tublisti laiendada, ilma et tulnuks külgetekke kitsamaks muuta. Ruumikus ei ole Princessi puhul sugugi mitte illusioon.

Seest tundub uus 85MY samuti laiem kui 25M – ja jällegi põhjendatult. Kui 95MY suurus ja veeväljasurve nõuavad võimsust, mida suudavad pakkuda vaid V16-mootorid, siis edusammud mootoriehituses võimaldavad 85l kasutada palju väiksemaid V12-mootoreid, mida 25M valmistamise ajal veel ei toodetud. Väiksema mootoriruumi arvelt sai teised ruumid suuremaks ehitada.

Esimesele valmivale jahile, mis lastakse välja sel kevadel, on kavandatud kolm luksuslikku kajutit: hiiglaslike akendega omanikukajut keskel, VIP-kajut eesotsas ja kolmas, kahele inimesele mõeldud vannitoaga kajut vasakparda pool. Avarate tualett- ja duširuumide ning suurte riidekappide paigutamine kajuti ja mootoriruumide vahele tagab omanikukajutis, kus vasakparda poole jäävad ka peeglilaud ja sööginurk, oivalise heliisolatsiooni. Ruumikas VIP-kajutis on samuti mahukas riidekapp, avarad tualettruumid ning kajuti keskele paigutatud kaheinimesevoodi, lisaks veel ohtralt panipaiku. Ka kahe voodiga külalistekajutis vasakpardal on oma vannituba.

Kellele selline ruumijaotus aga ei meeldi, võib tellida

kaks luksuskajutit vööri- ja ahtripoolele ning kaks kahekohalist külalistekajutit.

Tähelepanuväärsed on ka 85MY meeskonnaruumid, mis koosnevad ühe- ja kahekohalistest kajutitest, ühisest tualett- ja duširuumist ning söögitoast – võrreldes mudeli 25M meeskonnakoidega vööriosas on see tohutu samm edasi. Nagu ütleb Princessi tegevjuht David King: "Kui oled kokku saanud hea meeskonna, jäävad nad sinu juurde vaid siis, kui nende eest hästi hoolitsed."

Ülakorruse hiiglasliku flybridge'i baar jääb paremparda küljele ning laud ja suur istumisala vasakpardale, nagu ka mudelil 95MY. Ruumi on ka üsna suurele paadile, mida tõstatatakse hüdraulilise vintsiga, ning basseini. Võõritekilt leiab suurepärase istumisala, mis on paigutatud katusele – lahendus, mida esimest korda kasutati mudelil V85.

Kaks 1800-hobujõulist V12-mootorit annavad kaatri tippkiiruseks 28-31 sõlme. Samas võib 85MY varustada ka 95MY-l kasutatavate väga võimsate, 1820-hobujõuliste mootoritega Cat C32A, millega 85MY tippkiirus jääb 30 ja 32 sõlme vahele. Et 85MY veeväljasurve on tubli 20 tonni väiksem kui 95MY-l, liigutavad võimsad mootorid uut kaatrit viis-kuus sõlme kiiremini kui hiiglaslikku 95MY.

Kuigi Princess on viimasel ajal investeerinud ennekõike suuremate kaatrite tootmisse, näib ikkagi uskumatu, et niivõrd keerukas kaater ehitatakse valmis teiste projektide kõrvalt.

Ja ometi on 95MY tootmine täies hoos, uhiuut V85-t esitleti 2008 jaanuaris Londoni näitusel ning valmimis- ja testimisjärgus Princess 85 Motor Yacht ootab väljalaskmist kevadel. Üllatav? Hämmastav. Aga võib-olla peaksime sellega harjuma. [M](#)

Puhas, moderne ja ruumikas – 85MY salong, vaatega ettepoole.

### PRINCESS 85 MY

**Kogupikkus** 25,93 meetrit

**laius** 6,30 meetrit

**süvis** 1,65 meetrit

**veeväljasurve** u. 70 tonni

**kütusepaakide maht** 8400 liitrit

**veepaakide maht** 1500 liitrit

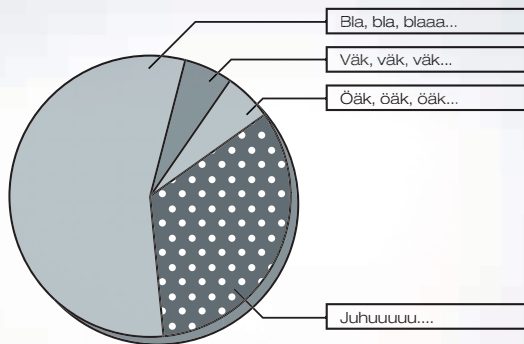
**mootorid** kaks 1675-hobujõulist Caterpillar C32

kaks 1800-hobujõulist MTU V12 2000 M93

kaks 1820-hobujõulist Caterpillar C32A

**tippkiirus** 28-32 sõlme

Edasimüüja Eestis AS Balti Merekaatrid



**132 vaba päeva igal aastal.  
S-Maximeeri need.**



Nüüd on Info-Autos valik täisvarustuses  
Ford S-MAXe eriti soodsa hinnaga.

**Hinnavõit 40 000 - 60 000 krooni.**

Vaata täpsemalt [www.ford.ee](http://www.ford.ee)

**FordS-MAX**

Feel the difference





# KILLUKESI SOOME SAARESTIKUST

TEKST JA FOTOD MAIROLD VAIK

## Paraad

Kotka Merepäevad seljataga, trügisime paraadil sajakonna laeva, jahi ja kaatri vahel avamere poole. Ilm oli tuuline ja päiksepaiselteline. Rannikut palistasid pealtvaatajad ja päris paljud hulpisid veesõidukiga laevatee ääres. Endal oli nii palju tegemist, et ei osanudki melusse sisse elada. St. Iv-i kapten Margus Zahharov muutis vahepeal kursi paraadi vastassuunda, et saaksime ka kõige ilusamad laevad täies purjes ära näha. Mingil hetkel ei olnud ümbritsev enam oluline, sest pagi koos ähvardava pilvega mobiliseeris tegutsema.

## Purjekas

St. Iv oli üks maailmaregatil osalejatest. Kuigi liitusin nendega vaid lühikeseks vaheetapiks, oli põhimeeskond juba Taanist peale teistega võidu sõitnud. The Tall Ships' Races 2008 Baltic'u esimene etapp läks neil hästi, kuigi oma koduvetes kaotasid nad mõnikümmend miili enne finišijoont tuule.

St. Iv on 12 meetri pikkune bermudapurjustusega luup 17,5-meetrise masti ja 12-tonnise veeväljasurvega jahiga võib iga ilmaga merele minna ja ookeani ületada. Minule kui kaldarotile olid muidugi mugavused olulised.

## Meeskond

St. Iv meeskonna moodustavad Margus Zahharov ning tema tütre Helen ja Linda Marie. Väga kogunud sõitjad – ega nad juhuslikult regatil esikolmikus figureerinud. Kogunud meeskonnaliikmena oli kaasas ka Anni Korts-Laur, kes jätkas teistega kuni Poolani ja tagasi. Mina olin kaasas algaja purjetajana, möllisin end meeskonda Kotkas. Tallinna-külastusest oli pardal Inga Käär, kes arvas, et võiks suvise puhkuse kuidagi teistmoodi veeta. Seitsmes liige kosmopoliit Thomas, kelle perenime ei mäletagi, oli regatiga juba pikalt kaasa sõitnud ja St. Iv ei olnud esimene, mille pardal sadamate vahesid võttis. Lahe seltskond oli.

## Reisisiht

Mina olin pardal Kotkast Tallinnani. Nii palju vähe kui see ka ei olnud... Pigem ikka vähe. Soome lahes osalesid regatilised vabagraafikuga, pärast esimese etapi finišit Suurupi poolsaare juures külastati ümberkaudseid sadamaid, sealhulgas merepäevi pidanud Kotkat. Teine etapp algas Stockholmis, mina aga olin siis taas maarott.

## Soome saarestik

Illus, kaunis, hoomamatu – sõnadest jääb selle kirjeldamiseks väheks. Ei ole koduvetega võr-

reldav. Saari on seal hästi palju, kitsusi jagub, laevateed tähistatud, militaaralused hoiavad silma peal, väikesadamad on hästi mõnusad ja muidugi ilmaga meil vedas. Helen sõitis vahepeal Felicity pardal kaasa ja tegi meist head fotod.

Kaardil tuli pidevalt silma peal hoida, jungad märkisid pidevalt asukohti ja võrdlesid meremärke kaardil olevatega. Kaardiplotter oli ka, aga mina ei saanud selle pisikesest pildist tuhkagi aru. Müts maha meeskonna ees, et suutsid väikeselt ekraanilt kõik välja lugeda.

Vahepeal tekkis küsimus, et millise saare juures me nüüd õieti oleme. Kaartidelt pidasime nimedeljärge peal, aga pidevalt läks see käest. Kapten arvas, et soomlased peaks iga saare juurde panema kaugelenähtava nimesildi. Arvasin, et kui linnades on tänavatel nimed üleval, siis miks ei võiks ka saartel siidid püsti olla.

## Esimesed vitsad

Kui juba suund lääne poole võetud, hakkasid paraadilised hajuma – suuremad laevad avamerele, väiksemad saarte vahele. Ühel hetkel märkasin otsi vaadates, et genua (eespurje) üks sootidest oli kuidagi teistsuguse sõlmega kinnitatud. Ei mõelnud selle üle sügavamalt,



aga varsti selgus, et kahtluse puhul tuleb kontrollida – eriti merel. Järgmise pautimise ajal soodiots lahti tuligi. Mina – loll ja agar – kargasin kohe püsti, et purjest kinni krabada. Oma võimete ülehindamise eest sain kohe karistada – samal ajal, kui Margus hüüdis, et ma ei puutuks, sain purjega vastu pead. Ja päris korraliku vopsu.

#### PAN-PAN

Keskpäeval oli ilm taas ilus, päikest palju, paraku tuul soikus. Jätkasime mootori jõul. Mereraadiojaam oli meil kogu aeg sisse lülitatud, pidasime teistega sidet ja kuulasime ilmateadet. Korraga kuulsin, et keegi annab välja kiirteate signaali PAN-PAN. Kuulama jäädesselgus, et jahil Chaser oli mootoriga probleeme ja ta hoiatas teisi, et ei ole juhitav. Meie teda ei näinud, aga teates sisalduvate koordinaatide kaudu saime teada, kus ta asus.

Mõne aja pärast kuulsin, kuidas Chaseri meeskond püüdis Soome rannavalvega ühendust saada. Pärast mitmendat kutset, kui soomlased ei vastanud, võtsin nendega ise ühendust ja küsisin, millist abi nad vajavad. Sain teada, et soovivad sadamasse pukseerimist, aga rannavalvet ei saa kätte. Samal ajal osutas Anni ühe eemalseisva laeva poole ja ütles, et üks neist on meie lähedal. Kutsusin

siis ise rannavalve välja, kuna meid nad kuulsid. Seletasin neile mure ära ja kaater suundus abivajajate poole. Varsti kuulsin, et nad said ka omavahel sisses.

Järgmisel päeval oli regati ametlikul veebileheküljel uudis:

Rachel Pain (22), kes liitus jahti Chaser meeskonnaga Kotkas, on reisi tõeliselt nautinud, kuigi nende jahil ilmsesid vahepeal tehnilised probleemid. “Väljusime just Kotkast, kui mootoritükid lendasid sõna otseses mõttes mootoriruumist välja,” räägib Rachel. Appi tõttas Soome rannavalve ja pukseeris nad ühte väikesesse sadamasse. “Minu meelest oli linna nimi Valköum”, ütles ta. “Meid aidati sadamas palju, inimesed olid seal väga lahked, masinahädale saadi ruttu jälile ja parandati ära. Õhtul läksime linna ainsasse kõrtsi ja alles siis sain ma aru, kui väike see linnake on.” Tundus, et kogu linna rahvas on kõrtsis koos meiega klaasikest joomas. Meie sealolek oli suurim sündmus nädala jooksul ja ma nautisin seda tähelepanu väga.”

#### Bockhamn

Esimese reispäeva õhtu otsustas Margus veeta Bockhamni väikesadamas. See oli St. Ivi meeskonnale juba tuttav sadam, ka Helen ja Linda Marie teadsid sinna täpselt teed. Meie

sappa kogunesid Felicity, Akela, Hebe III ja Flora. Algul vaatasin küll, et sõidame täitsa võssa, teised jahidki tulid kõhklevalt kaasa, aga kitsuse lõpus avanes täielik oas. Sisenesime justkui järve, lahesopp oli kõrgete kallaste ja metsaga ümbritsetud. Helen ja Linda Marie ronisid mööda valle üles kui oravad ja tõstsid tervituseks käedki üles – mina ei saanud aru, kuidas neil õnnestus üles ronida ja lahtiste kätega seal lehitada, aga seal nad olid.

“Järve” ääres oli väike sadamake, kus mõned olid juba kohad hõivanud. Felicity ja Hebe III jäid keskele ankrusse, ülejäänud kolm randusid ninapidi kaldasse tihedalt üksteise kõrvale. Graniitkalluse oli võimalike sildujate jaoks metallkonksud kinnitatud. Ka oli kõik kaldal sedasi korraldatud, et randujad saaksid seal sekeldustele aega raiskamata ööbida.

Õhtu ja öö möödus seltskondlikus melus. Püüdsime kala (mina elus teist korda), küpsetasime seda lõkkel, grillisime vorstikesi, suhtlesime venelaste, belglaste, soomlaste, poolakate ja kelle kõigiga veel. Vahepeal lisandus veel üks jaht, kust õnnelik rootslane tuli kaasmaalasi otsima, aga mida polnud, seda polnud – meil oli vaid Rootsli lipp ahtris. Nalja kui palju.

Naersime ja möllasime, riidlesime ja riisime, semmisime ja flirtisime...



### Ilusaim hommik

Hommikuks oli meie jaht ainsana sadamasse jäänud. Mereakadeemiade meeskonnad olid varavalges teele läinud, eks nendel oli kord rangem. Meil kiiret ei olnud. Inga võttis kummpipaadil päikest, Thomas luges raamatut ja näitas teistele oma ekstrasaapaid; Anni, Helen ja Linda Marie koristasid, mind pandi nõusid pesema. Margus, kellele oli väike külmetustõbi kallale tulnud, tegi nirule olemisele vaatamata ettevalmistusi reisi jätkamiseks.

### Esimene ristimine

Selge taevast ja kiiskav päike saatsid meid ka järgmisel päeval. Mingil hetkel avastati, et mina olin meeskonnas ainus, kes pole veel purjelaearivistimist läbi teinud. Meeskonnaliikmed hakkasid kohe arusaamatult sebima: grootpurje poom lükati poordi, ahtrist visati pika liiniga poi vette, mind kooriti ujumispuks-teni paljaks ja aeti poomile.

Ega seal aega kõhelda polnud, lasin käed ja jalad lahti. Kuna poomist tõukamisel abi ei olnud, see liikus alt ära, sain veepinnaga kohtudes koleda kõhulitaka. Kui pinnale sain, avastasin, et olen ahtriga kohakuti ja jahil kiirus päris suur. Kroolisin nii hästi kui oskasin poiliinini ning tõmbasin end ahtri ligi ja trepile. Käed roolile, põlvili, talla alla "joonistati" rist ja alla tuli neelata väga rasvane makaronivorm. Pärast seda võisin juba kaptenile silma vaadata kui täieõiguslik jahimeeskonna liige.

### Peatused

Pärastlõunal peatusime veel ühes väikesadamas, et Helen Felicity pardalt meie juurde tagasi saaks tulla. Romantiline sadam oli. Sadama lähedal kasvasid maasikad... Fotografeerisin sadamasse saabuvat peret, kaatrist hüppasid välja koer ja väike laps, päästevestid seljas. Koerast jäi vaid saba pildile ja laps tegi väga virila näo, et pidi poseerima.

Järgmine peatus oli Helsingi lähedal mingi silla juures, mis läbipääsuks üles tõsteti. Päris uhke tunne, et meie pärast pidi mitu autot seisma jääma. Kustaanmieka kitsuse juures jäime liiga kauaks merekindluse müüre imetlema, ei märganudki, et parvlaev Rosella oli meile otsekui taevast selja taha sadanud. Igaks juhuks anti meile tõrts udupasunat, et meid üles äratada. Olemine tundus päris kitsas, õlgadest hakkas lausa pigistama.

Helsingis klaarisime end piiripunkti välja ja õhtuvidevikus alustasime teed üle Soome lahe Tallinna poole.

### Viimased vitsad

Magasin küllili, ülemise koi ja lae vahel, et laine- tel kõigutamise uinumist ei segaks. Lae alla oli veidi kondensvett kogunenud, aga see mind ei häirinud, jäin kui kott magama. Kaua und näha ei saanudki, kolme tunni pärast raputas Linda Marie mind üles, et vaja taas vahti minna. Esimese ehmatusena saajatasin uimaselt krõbeda sõimusõna, mille peale Linda Marie kahtlaselt

õelalt naerda kihistas. Päris kõhedaks võttis.

Tekil jätkasin ärkamist, aga sellest sain kohe aru, kustpoolt tuul puhub. Inga, see vap- per abilise, tõi taas kuuma kakao lagedale ja soe hakkas soontesse valguma.

Kuna tuul pöördus, tuli tihedalt pautima hakata ja unerammestus oli varsti kontidest läinud.

Varahommik oli ilus. Tallinna lahte sissesõit on alati ülev vaade, ükskõik, kui palju ei ole ka tuttavat siluetti näinud. Pirita piiripunkti jõud- sime kella viie paiku hommikul, aga piirivalvu- rid alles magasid ja meil tuli paar tundi oodata. Pärast piirimõllimist põrutasime Lennusadama poole, kus meid juba kail oodati. Minu, Inga ja Thomase jaoks oli see reisi lõpp.

### Talvel mõtetes tagasi

Loomulikult jättis Soome saarestik unustamatu mulje. Kuigi olen ka kaubalaevadega Turu ja Hel- sinki saarestikus seilanud, olin jahil merele lähemal ja see kogemus oli midagi muud.

Mälestuskilde on palju, sain omad vitsad ja kiitused, rakud kätele ja muhud pähe. Kuid eelkõige meenub meeskonnavaim. Olgugi et liitusin meeskonnaga vaid mõneks päevaks, jõudsid need inimesed mulle nii südamesse pugeda, nagu tunneksin neid juba aastaid. Küllap on meri see, mis inimesi rohkem liidab, ja pardal ei ole aega tühja-tähja jaoks. Olime meeskond, ühe asja eest väljas.

Teen juba järgmise suve plaane. Soome pole ju kaugel. 📍



# ÖRNVIK



## 580 pilothouse



#### **tehnilised andmed**

Paadi pikkus **5,95 m**  
Paadi laius **2,54 m**  
Paadi kaal **950 kg**  
Mootor **Mercury F80 ELPT EFI**  
Mootori võimsus **80 hj**

#### **mugavus**

polstrid kajutis ja avar kokpit

#### **varustus**

piknikulaud, pliit, keemiline WC ja pollar, õngeridvahoidikud ja standardne päramootori kinnitusklamber, juhtimist lihtsustav hüdrauliline roolisüsteem

#### **soodushind**

**378 000.-**

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

# PÄÄSTE- PAADIGA HIIUMAALT PÄRNUSSE

Pärnu merenduskeskus on sisse viinud tänuväärse igaastase traditsiooni: keskuse käsutuses oleva Estonialt pärit päästepaadiga tehakse igal aastal retk Eesti laidude ja saarte vahel. Merenduskeskuse direktor Arno Maidla jagab allpool juhiseid neile, kes soovivad sama teekonna ette võtta.



*Das Boot*

TEKST JA FOTOD **ARNO MAIDLA**, EESTI MEREAKADEEMIA PÄRNU MERENDUSKESKUS.

Pärnu merenduskeskus on merealase koolituskeskusena tegutsenud juba viisteist aastat, mille jooksul on tulnud üle elada kõik uue alguse loomise juurde kuuluvad vaevad ja raskused.

Oleme aru saanud, et kõige tähtsam on õpetada meremehed ja merel seilajad merelt maad nägema, mitte maalt merd. Maalt mere vaatamine võib olla romantiline ja kaunis, kuid vastupidine vaatepilt, kui silmapiir on kohati täiesti kadunud ning parda taga möllab hägune ja võimas veteväli, pole enam sugugi romantika moodi.

Meresõidu teine aspekt on, et tihti tuleb pikaajakselt lävida ja läbi saada eri rahvustest koosneva väikesearvulise kaaskonnaga, harjuma kriisisituatsioonides ühtse meeskonnana tegutsema ja teistega arvestama.

Oleme koolitustegevuses sisse viinud teatud traditsioonid, mis on kujunenud kogu meresõidukogemuste varalaeka sissejuhatajaks peatükiks: igasuvised merematkad sõudepaatidega koos purjede kasutamise ja Pärnust Hiiumaale ja tagasi.

Matk kestab 10 päeva ja kätkeb endas alati küllaga üllatusi. Ei ole olnud ühtegi merereisi – ja oleme neid teinud 13 – kus ei oleks midagi juhtunud. Allpool kirjeldan meie rännakut ja annan nõuandeid neile, kes soovivad seda järgi teha.

## STARDIME SALINÖMMELT

Väljasõit Hiiumaa Salinõmme väikesadamast saare kaguosas Õunaku lahe ääres on üsna kivine ja kindlasti tuleks kohalikel küsida, millist kurssi hoida, et vint terveks jääks. Eriti valvas tuleb olla läänetuultega.

Hoiduda tuleks lahe laidudepoolsele küljele, kus näeb väga ilusaid Eesti laide: esimene on Saarnaki, siis Hanikatsi, Vareselaid, Kõrgelaid, Hanerahu ja Ahelaid.

Kui reisisiht on Orissaare sadam ja suunanäitajaks saab Orissaare telemast, tuleb eriti tähelepanelik olla: Õunaku lahest välja jõudmise hetkel, kursil Väikeväina suudmesse võib keset lahte sattuda kivi pihta – minul on see “täpsuslask” üks kord õnnestunud.

Väikeväinas on targem hoiduda kaardil näidatud laevateele, sest väin tikub vetikaid täis kasvama ja vint võib neid täis kerida. Kindlasti pakub Illiku sadam head tormivarju ja meeldivaid puhkeelamusi kenadel suvepäevadel. Sildumiskohti peaks jätkuma.

Kõrvalpõige Illikule tehtud ja edasi või õieti tagasi ümber Kõinastu, sest laidude vahelt ei ole võimalik läbi minna – olen proovinud. Kõinastu laiust möödudes tasub hoiduda laevatee lähedusse, sest laht on üsna madala veega ja edasi viib sõit ümber ilusa ja koduse Muhu saare.

## KESSULAIK

Muhust läände jääb Kessulaid. Matkajat ei peaks see laid küll külmaks jätma, sest siin on kõike: elavat ajalugu, kaunist loodust, mägironimisvõimalusi, pankrannikut ja unustamatuid päikseloojanguid otse merre. Kõigele sellele paneb punkti vaade kõrgest vaatetornist.

Suviti on Kessul palju muulukaid ja silma rõõmustavad võimsad kadakatihnikud, kust läbipääsu suudavad leida ainult

KÕIGE TÄHTSAM ON ÕPETADA MEREMEHED JA MEREL SEILAJAD MERELT MAAD NÄGEMA, MITTE MAALT MERD. MAALT MERE VAATAMINE VÕIB OLLA ROMANTILINE JA KAUNIS, KUID VASTUPIDINE VAATEPILT, KUI SILMAPIIR ON KOHATI TÄIESTI KADUNUD NING PARDA TAGA MÖLLAB HÄGUNE JA VÕIMAS VETEVALI, POLE ENAM SUGUGI ROMANTIKA MOODI.

metssead. Elektrit saarel ei ole ja ka joogiveega on raskusi. Matkajal peaks toidu-, veevaru ja lõkkematerjal kindlasti kaasas olema. Saarel heakorra eest vastutav saarevaht on tore ja valmis teid abistama, tänutäheks jäta talle ka endast midagi meeldivat (korras saar) maha, selline hea tava.

Kessulaiule saab sõita ainult väga madala süvisega paadiga, kusjuures maale minnes tuleb tavaliselt jalad märjaks teha ja varustus seljas maale tassida. Sisenedes väikesesse abajasse, mis on põhja poolt kivimuuliga kaitstud, tasuks hoiduda muulile lähemale, jälgida hoolega põhja ja jääda saarevahi paadi juurde ankrusse, põhi on savi-mudane.

#### JÄRGMISE SIHPUNKT – KIHNU SAAR

Reisisihi järgmine peatus võiks olla Virtsu, kus kindlasti on vaja täiendada oma reisivarustust, sest edasine matk venib päevapikuseks kui arvestada järgmiseks sihtpunktiks Kihnu saar.

Tuleb ületada lai ja pikk veeväli, kus teid ootavad ees suured avamerelained, eriti edelatuultega, ja sildumiskohti me Pöörilaiu majakani küll ei leia, kaldad on madalad ja kivised.

Järgmine maamärk, mis paistma hakkab, on Sõmeri majakas - oled poole mereteest läbinud ja aeg kehakinnituseks küps. Soovi korral on võimalik külastada Matsiranda, sest siin on omanikud korda teinud endise paadisadama ja saab silduda, selleks tuleb paremalt poolt lautrisse minna. Kindlasti ära mine majaka lähedalt, kalda läheduses on suured kivid.

Puhatud (võimalik telkida) ning ihuhädad rahuldatud, võib suuna võtta kauni reisisihi poole - Kihnu! Tervelt 12 meremiili võib üsna rahulikult seilata ja taga loojuma seadva päikese valguses valendab sinu ees Manilaiu majakas. Nõnda hoida, kõlaks kapteni käsk

Liigume kindlasti majaka suunal, kuni märkame paremast pardast mustjat triipu ja murdlainetust. See on kurikuulus Kakra säär, kui siin kursiga mööda paned, oled omadega kindlasti kivil. Kõige paremad hoiatajad ongi kormoranid, kes oma ronkmusta sulestikuga kaugelt paistavad. Möödunud Kakra otsapoist 200-300



*Dessant*



*Fiüsiline kontakt saarlastega*



*Hommik Orissaares*



Mayday välja



Selle jätame taha suuskadele



Tsüklon



Valja & Poots

meetri kauguselt, tee 90-kraadine pööre paremale ja sõida mööda tähistatud laevateed sadamasuudmesse. Sadamakapten soovib teid tavapäraselt sisse möllida ning teil on õigus osa saada kõikidest tsivilisatsiooni hüvedest. Kihnu on muidugi võtnud võhmale ka kõige kangemad mere sõitjad, nii et jõudu teile! Järgmine hommik leiab nii mõnegi mehepoja õotsuval paadisillal puhkamas.

#### PAADININA PÄRNU POOLE

Kiire hommikutualett ja lõunaoode (sest varem lihtsalt ei saa käima) ja edasi Pärnu poole. Enne muidugi klaarid oma arved sadamavõimudega ja roolivahti asub kapten isiklikult.

Pärnu-suunal on kaks valikut: kas ümber Sorgu saare või Sorgu ja Manilaiu vahelt. Esimese variandi kasuks otsustades saab külastada Sorgu saart, sinna saab ainult läänepoolsest küljest valge triibuga suure kivimüraka juurest, mujal on maabumine väga ohtlik. Esimest korda minnes peaks olema hästi tuulevaikne ilm.

Tunduvalt lühem tee viib Manija ja Sorgu vahelt läbi. Saarte vahel tuleks Sorgu saarest eemale hoiduda, siin on abiks laevateed tähistavad poid, mis paremal pool pardas on rohelised ja vasakul punased. Sorgu ja Liu majaka vahelise joone keskel on tuntud Kerese madal, millest tuleks mööduda paremalt. Liu sadamasse on esimest korda väga raske sisse saada, kuigi see on väga ahvatlev. Sissesõidu suunaks peaks jääma suund, mis jätkaks Sorgu saare otse ahtrisse, aga enne tuleb Kerese madalast mööda saada.

Siinkohal jätkaks ikkagi Pärnu poole purj(u)etamist, sest sealt paisab linna kõrge telemast. Liu ninast möödudes ja üldse lahel liikudes tuleb olla väga tähepanelik, sest Pärnu laht on täis kalavörke, mis on küll kõik tähistatud võrguvaiadele kinnitatud lipukestega, kus kahe lipuline võrgutähis on tavaliselt lähimast kaldast kaugemal ja üheli-puline on kaldapoolne.

Lähenedes Pärnule, hakka pikksilmaga otsima esimest liitsiht. Selle tuvastanud, on asi juba kergem ja Pärnusse jõudmine käkitegu. "Bellpoi" kohalt lähed üle teisele liitsihile ja jõe keskel leiad kolmandagi. Pärnus on kaikohtadega suvel üsna kitsas, soovitada võiks Jahtsadamat (kus võib kohti nappida), Vallikäärü ja linnakaid silla otsas.

Otsad kinni, mehed maale. Reisisulemus: kõikuv maapind jalgade all, päikesest punaseks põlenud keha ja rahulolev tunne uue sõbra MERE üle. Reisil nähtud Hiiumaa, Saaremaa, Muhumaa, Kessulaid, Kihnumaa ja Eestimaa - no mida veel! 📌

NÜÜD SUUR VALIK PAATE KOHE KÄTTE  
SOODUSHIND ALATES 244 800.-



**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

**BAYLINER**

where fun lives

# SAIMAA KANALIT TALTSUTAMAS

Viis aastat oli unistatud ja plaane peetud. Julgusepuudus, võib-olla ka kogenumatus paadijuhina, hoidis unistuse eelmise suveni aga tagaplaanil. Unistuseks oli sõita mööda Saimaa kanalit oma paadiga Saimaale ja veeta puhkus seal matkates. Selgus, et õudusjutud Venemaa territoriaalvetest, tolliformaalsustest ja muidugi kanali läbimise keerukusest osutusid ülepakutuks. Allpool saate lugeda kahe soomlasest sõbra reisimuljeid Saimaalt.

TEKST JA FOTOD ANTERO KUJALA

Olime kuulnud “kogenud” paadijuhtide jutte raskustest kanali läbimisel ja Venemaa territoriaalvetes liikumisel. Loataotlemise protseduurist ja ametnike omavolist oli loodud pilt, mille paikapidavust tahtsime ise kontrollida. Reisi moto oli, et kanal võib olla küll väljakutse, aga mitte ületamatu. Niipalju olime juttude mõjul siiski mures, et otsustasime sõita koos sõpradega. Kas poleks julgem minna kahe paatkonnaga – kui midagi peaks siiski juhtuma?

Läks aga teisiti. Sõprade paadi mootor ütles üles juba Helsingi ja Kotka vahel. Pärast Sapokka külalissadamas tehtud remonti sõitsime koos edasi, aga järgmise öö pidime nende masina ülekuumenemise tõttu veetma Haminas. Sõbrapaar sõitis mööda “kummikanalit” Lappeenrantsse, mina läksin koos elukaaslasega Venemaa territoriaalvesi, tolli ja rannavalvet kaifima. Maadlesime lüüsikambritega ja kohe pärast Mälkiä lüüsi pörkasime kokku uppunud palginotiga. Pool tundi pärast vahejuhtumit Mälkiäs ja 13 tundi pärast väljasõitu Haminast kinnitasime otsad Lappeenranta külalissadamas, kus ootasid ees taaskohtumine sõpradega ja jaanituli.

HAMINAST SANTIO KAUDU KANALISSE

Mööda kanalit on Haminast Lappeenrantsse umbes 160 kilomeetrit, nii et sadamast välja sõites tasub paagid pilgeni täis panna.

Äratuskell Hamina külalissadama kai ääres kukkus helisema kell 5,30. Asusime kohe teele mõttega, et sööme Santios hommikust ja ühtlasi anname endast teada merepiirivalvele ja tollile.

Paberisõjast veel niipalju, et Saimaa kanalis minekust tuleb kanali haldusnõukogule vähemalt nädal aega ette teatada. Selleks tuleb kasutada spetsiaalset blanketti, mille saab haldusnõukogult. Haldusnõukogu saadab postiga lisaks blanketile Saimaa kanali liikluseeskirja. Eeskirja saab küll ka netist, visates näiteks Google'isse otsisõnaks “Saimaan kanavan hoitokunta” (Saimaa kanali haldusnõukogu). Ka Soome mereameti saidilt [www.fma.fi](http://www.fma.fi) leiab selle eeskirja ja muid juhiseid, mis võivad reisijale huvi pakkuda.

Faksisime täidetud blanketi haldusnõukogule täpselt nädal enne reisi. Samal plangil teatasime ka arvatava tagasisõidupäeva. See info ei kohusta millekski. Kui paberid on enne



tagasisõitu korras, piisab sellest, kui võtta umbes tund aega enne kanalisse jõudmist Mälkiä lüüsi juures ühendust kanali liiklust reguleeriva VTSi kontoriga. Seal saab infot ka liiklustiheduse kohta.

Teatamiskohustused jätkuvad reisi ajal. Vähemalt kaks tundi enne Venemaa piirile jõudmist tuleb sellest telefoni teel inglise või vene keeles Inflatile teatada. Teatada tuleb paadi värv, mark, pikkus ja sõidukiirus.

Reeglite järgi ei ole lühemal kui 24-meetrisel alusel Venemaa territoriaalvetes tähistatud sissesõiduteedel vaja lootsi, kui aluse juht oskab inglise või vene keelt ja pardal on mere-VHF-aparatuur. Kui keeleoskajat juhti ega aparatuuri pole, tuleb 24 tundi enne Venemaa territoriaalvetesse sisenemist tellida lootsikaater. Juhised ja kontaktandmed lootsi tellimiseks leiab Saimaa kanali liikluseeskirjast. Soovitav on kasutada uusimat väljaannet, sest liikluskorraldus ja asjaajamise kord võivad muutuda.

Santio piiripunkti saabumisest tuleb teatada hiljemalt tund aega ette kas VHF-telefoni või tavalise mobiiliga, vajalikud kontaktandmed leiab Saimaa kanali haldusnõukogu koostatud liikluseeskirjast.

Santios kontrollib piirivalve reisidokumente (munsterroll peab olema täidetud ja seda peab kaasas olema kuus eksemplari), passe ja aluse registriväljavõtet. Pärast piirivalvurit tuleb tolliametnik, kes koostab tollinimekirja, näiteks kaasas oleva alkoholi kohta. Tollimees palub täpselt deklareerida, kui palju jooke on, ja hoida koostatud dokumendi kindlalt alles Nuijamaani. Ei või iial teada, mida vastaspoole toll pähe võtab, nii et hea on asjad Soome poolel dokumenteerida, kinnitab tollimees, ning soovib head ja ohutut reisi.

Saimaa kanali haldusnõukogu eeskiri toonitab, et aluse pardal peab olema ingliskeelne dokument, mis tõendab veesõiduki omandi- ja/või kasutusõigust. Sellist paberit

meil kaasas ei olnud ja keegi meilt seda ei küsinud. See-eest oli meil kaasas paadi ostu-müügileping ja mitu eksemplari registriväljavõtet. Neidki ei küsinud keegi.

#### SANTIOST KANALI SUUDMENI

Niisiis olime pärast hommikueinet valmis hakkama liikuma mööda merekaardile kantud Viiburi sissesõiduteed. Piirivalvur ütles, et Vene merepiirivalve võib tulijaid kontrollida kohe Santio reidil või Võssotski piiripunkti külje all. Sageli piirduvad nad ainult ligisõitmisega, vahel teevad lõbusõidulaeva ümber paar tiiru, mõnikord paluvad isegi seisma jääda ja kontrollivad pabereid. Järgige lihtsalt juhisid, siis läheb kõik hästi, soovitas piirivalvur.

Teeolud olid soodsad. Kiirus oli umbes 13 sõlme, edela tuul puhus kuus meetrit sekundis ja nähtavus oli suurepärane – suur suvi oli käes.

Kõigepealt möödusime Santios ööbinud Saksa purjetahtest. Pärast seda me ei näinud, kohanud ega jätnud seljataha Venemaa territoriaalvetes ainsatki paati või laeva. Alles Viiburile liginedes – pärast Võssotski piiripunkti – lähenes meile suure hooga võõrustajamaa piirivalvelaev. Valvelaev tegi tiiru ümber meie paadi, laskis õhku punaseid “hädarakette”, uuris laeva nime ja lahkus meid peatamata. Ärevuses unustasime täiesti, et eeskirja järgi oleksime pidanud Võssotski piiripunktis peatuma ja riiki sisenemisest teatama.

Jõudsime kaljuste kallastega Viiburi lahele. Laevateed olid hästi tähistatud ja navigatsiooniprobleeme polnud ollagi. Et liiklus oli jaaniõhtu eel nullilähedane, liikusime plaanipärase kiirusega kanali esimese lüüsi Brusnitšnoje poole.

Alles natuke aega enne kanalisse sisenemist turgatas pähe tõsiasi, et umbes poolteist tundi varem oleksime pidanud end registreerima. Nüüd olime tõsiselt ärevil. Otsa ringi keeramine ei tulnud kõne alla, sest päev kaldus



õhtusse ja me kahtlesime, kas lisakilomeetriteks kütust jätkub. Otsustasime sõita otse kanali suudmesse ja võtta vastu kõik, mis tulema peab.

Kanali suudmes astus pardale piirivalvur. Ta kontrollis paati põhjalikult, kopsis vastu seinu, otsis valemaheseinu, heitis pilgu koiku ja istmete alla hoiulaegastesse.

Paberite kontroll. Piirimees purssis natuke inglisi, lõi paberitele pitsati alla ja soovis head reisi. Ütles veel, et kanalis on vähe liiklust, nii et õhtuks jõuame vabalt Lappeenrantsse.

#### KOONDRIVI KANALIL

Sõbrad olid meile rääkinud, et sõit läbi Saimaa kanali on raske väljakutse, mis paneb sageli paarisuhte proovile. Esimeseks lüüsiks valmistumiseks jäi aega väheks, sest paadi kontrollimise kohas oli päris kiire vool. Paat keeraskülje ette ja pidime temaga nii kaua mässama, et lüüsiväravad olid juba tükk aega lahti, enne kui paadi kontrolli alla saime. Selles segadikus jäi kõis kinni sidumata, nii et esimese lüüsimise ajal hoidsime seda kõigest väest käsitsi paigal.

Õnneks pääsesime esimese lüüsi üksi, nii et lüüsimise ajal saime hooletusvigu parandada. Märkasime, et kõige tähtsam on säilitada rahu ja kui on vaja meeskonnale käske anda, tuleb seda teha asjalikult ja ühemõtteliselt.

Alles kanalis lõin lahti kanali kaardi, millel on täpselt kirjades tähtsad andmed iga lüüsi kohta: kummal pool tuleb lüüsi sisselaskmist oodata, kummale poole kõis kinnitada - kaarti jälgides saab meeskond juba palju asju ette näha. Seega tuleb lüüsi sõites ise otsustada ainult seda, kus lüüsis seisma jääda: kas sõita kõige esimesse kinnituskohta, jääda keskele või kõige kaugemasse kohta.

Paaris esimeses lüüsis ei saanud me eriti kohta valida, jäime sinna, kus meil õnnestus paat seisma jätta. Kanalis on alati õrn vool. Kui sa ei malda pärast väravate avamist voolu

lõppemist oodata, on väikese süvisega või võõrikruvita paat tuule või pöörise meelevaldas. Kolmandas lüüsis oli meil juba kogemusi, pärastpoole valisime alati keskmise koha.

Alguses oli meie kõis liiga pingul, aga juba teises lüüsis õnnestus see niimoodi kinnitada, et võõr püsis täielikult kontrolli all. Alguses tassisime kõit ühelt pardalt teisele, aga hiljem kinnitasime kõied mõlemale poole valmis, nii et ettevalmistustööd oli jälle vähem. Vendrid said lüüsidest kõvasti vatti. Enne lüüsi sisenemist tasub kaitsekotid täiesti ära võtta. Kui tahad vendreid hõõrdumise eest kaitsta, võid panna nende peale kõl-kuma laauajupi, mis hõõrdub vastu kanali kivist äärt.

Soome poolel on toll Nuijamaal kohe Soome poolele sisenemisel. Paat sildub külaliskai äärde, kapten võtab passid ja tollideklaratsiooni ühes ja läheb piiripunkti. Seal tuleb temaga kaasa piirivalvur, kes kontrollib peamiselt paadi nime ja seda, et paadis on passidele ja munsterrollile vastav arv isikuid.

Lüüs-lüüsil kogusime tarkust ja kui jõudsime viimasesse, Mälkiä lüüsi, oskasime juba päris hästi tegutseda. Siis see juhtus. Olime sõitnud lüüsi "rohelistes laines". Nüüd pidime ette laskma ristluslaeva. Kui see meist möödus, hüüdis laeva kapten, et sõitku me tema kannul lüüsi ja hoidku kinni natuke kõvemini kui tavaliselt, sest tema jätab lüüsimise ajaks masinad käima. Täitsime käsu. Sõitsime lüüsi suure ristluslaeva kiiluvees. Laeva kruvi tekitas tugeva veevoolu ja mootorite heitgaas löi näkku nagu märg kalts. Meie paat ei püsinud tavalises asendis otse, vaid keeraskülje ette. Kui lüüsimine lõppes, põletas piimhape käsivarsi ja pea valutab heitgaasist. Olime nüüd siiski juba Saimaa kanali ülemjooksul.

Jäänud oli veel viimane formaalsus ehk käik lüüsi juures asuvasse VTSi kontorisse pabereid täitma ja arve koostamiseks andmeid esitama, et kanalimaks - 16,80 eurot üks ots - ja Inflatot teenustasu - 10 dollarit lõbusõidulaeva pealt - hilissügisel koju saadetak. ▣

#### Saimaa kanal

Saimaa kanali Soome-poolse osa pikkus on 23,3, Venemaa-poolse osa pikkus 19,6 kilomeetrit. Kanali Soome-poolne osa asub tervenisti Lappeenranta regioonis. Saimaa ja Soome lahe veetaseme vahe on keskmiselt 75,7 meetrit. Kanalis on kaheksa lüüsi, mille veetasemete vahed ulatuvad 5,5 meetrist 12,4 meetrini. Üle kanali viib seitse avatavat ja kuus mitteavatavat silda.

**Lisateave** Saimaa veeliikluskeskus VTS • telefon +358 204483 170

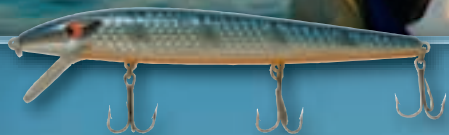
**Inflat** telefonid +7 81378 21735, +7 81378 24818 ja +7 812 9591483

**Saimaa kanali haldusnõukogu** telefon +358 5 4585 170

Eeskirjad ja teateblanketi leiab Soome mereameti koduleheküljelt [www.fma.fi](http://www.fma.fi) needsaabtellida ka e-postiga: [saimaankanava.hoitokunta@fma.fi](mailto:saimaankanava.hoitokunta@fma.fi)







## 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](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)



TALLINN • TARTU • PÄRNU • RAKVERE

# SINISEL SAIMAAL

Pärast aastatepikkust ootamist oli ees see suvi. Suvi, mil me võime pääseda nendesse Saimaa soppidesse, kuhu purjepaadiga sõita ei saa. Noh, see soov läkski osaliselt täide ja selles ei olnud süüdi Saimaa.

TEKST JA FOTOD MARKKU KURONEN

Kõik algas kenasti - ilusa ilmaga kerges pärituules laabus reis ladusalt. Kotkas ootasid meid teise paadiga sõbrad, kellega koos pidime jõudma kanali kaudu Saimaale. Ometi olid meil sipelgad kõhus, sest vaatamata remontidele võivad masina temperatuuriprobleemid korduda.

Mussalo juures see juhtuski. Temperatuur kargas lakke ja olime sunnitud peatuma. "Lonkasime" siiski Sapokkasse, kus püüdsime sõprade abiga viga leida. Uus termostaat näis pärast katsetamist töötavat ja startisime Hamina poole. Kui masin oli soojenenud, tõusis temperatuur jälle. Õnneks ei olnud enam palju sõita jäänud, nii et jõudsime randuda.

Remondimeest oli enne jaaniõhtut võimatu leida. Optimumistina arvasin, et küllap me ikka leiame ja puhkus jätkub. Otsustasime siiski liikuda kummiratastel Lappeenrantsse ja teha remondi seal.

Sõbrad asusid teele kanali suunas, meie sõudsime paadi kaldtee äärde küüti ootama. Kell kaheksa tuli auto ja 20 minutit hiljem olime koos paadiga teel Lappeenranta poole. Tubli tunni aja pärast loksusime juba Lappeenranta külalissadama kai ääres. Trehvasin vana tuttavat, veemotosportlast Hälströmi Juhat, kes oli nõus meie mootori kallal pead murdma. Et jaaniõhtul ei saa tööst niikuinii asja, pidasime maha ägeda peo kohale saabunud kanalisõitjate ja juhuslikult kohatud sõprade seltsis.

## LOOTUSETUS

Kui te tahate kunagi mootori ära lõhkuda, siis valige mootor, mis pole kuigi vana, ja tehke seda talvel. Varuosade otsimine 1970. aasta mootorile on tühi töö ja vaimu närimine. Vähemalt maaletoojal neid ei ole. Plokikaane tihendi jaht lõppes sellega, et lasksime Mäntyharjus uue teha. Sealt leidsime mehe, kes tegi näidise järgi uue. Niisamuti sai loomulikult tehtud klappide remont ja kaas, mis läbis edukalt katse, nii et kõik algas paljutootavalt. Masin kokku ja käima. Töötas hästi, kuni läks soojaks ja kuumenes üle.

Nüüd tekkis nõudlus juba kannatlikkuse järele. Kaane sees oli ilmselt varjatud lõhe, mis ei ilmnunud katse ajal, vaid avanes alles siis, kui masin oli soojenenud. See laskis rõhu vee ruumi ja takistas jahutusvee ringlust.

Algas kaanejaht. Nädalapäevad hiljem tuli käed üles tõsta. Kuskil ei leidunud õiget kaant. Interneti abil sõelusime läbi lammutustöökodad Põhjamaades ja Suurbritannias. Üks kaas jõudis koguni Lappeenrantsse, aga ei sobinud. Ainus lahendus oli otsida uuem vähekasutatud mootor. Leidsime selle Helsingist Top-Boatist, mis tegutseb Jollase linnaosas kilomeetri kaugusel meie kodust! Tegime kaupa ja ma vedasin mootori päaraküru peal paadi juurde. Juha tegi paigaldustöö ja mina aitasin teda, kui juhtusin kohal olema. Seitse nädalat hiljem, kui puhkused olid juba läbi, liikus paat jälle omal jõul. Aega, raha ja pentsu kulus mööda Soomet ringi sõites kõvasti.



**VETELE!**

Kogu suvi siiski nii vilets polnud. Tegelikult oli kõik, mida me paadisõitudel kogesime, lihtsalt võrratu.

Sõbrad, kes olid jõudnud juba Kuopiosse, helistasid ja kutsusid meid mõneks päevaks kaasa. Ilmselt oli neil meist kahju hakanud. Nüüd oli meil auto omast käest võtta, nii et kähku hääled sisse ja Kuopiosse. Lõpuks sai mõnest päevast terve nädal.

Kui sa ei ole mõnes kohas aastaid käinud, tunduvad need kõik nagu uued. Näis, nagu oleks Kuopio elanike arv kümne aastaga mitmekordistunud. Soomes suvel elu küll!

Merel liikuma harjununa olime abikaasaga maastikest täiesti lummatud. Kuopiost suundusime Juankoski poole – pidi ju ära nägema koha, kus suur laulutegija (Juankoskil on sündinud Juice Leskinen – toim.) on üles kasvanud. Teel ööbisime ühel Muuruvesi saarel. Kiitsas veetee Juankoskisse ja selle sadam olid omaette kogemus. Seal on kiire vool ja paati juhtides tuleb olla ettevaatlik. Uuemapoolsed lüüsid töötasid siin, nagu mujalgi, suurepäraselt ja kergesti. Automaatlüüs on oivaline leiutis. Kogu puhkuse ajal ei pidanud me kuskil ootama kauem kui paar minutit. Erandiks oli Varistaipale, sest seal oli üks lüüsivärav rikkis ja remont võttis paar tundi. Sõit on rahulik, kui jääda üles minnes lüüsikambri tagumisse ossa, kus vesi keerleb kõige vähem.

**KAUNID PAIGAD SAIMAAL**

Kui sõita Juankoskist Syvärnisse ja Nilsiä poole, muutub loodus viljatumaks ja kõledamaks. Tekib kübeke kõnnumaameeleolu. Veetsime päeva Nilsiäs ja otsustasime Tahkovoori vahele jätta, sest siin oli eelmise suve paar kõige külmemat päeva.

Levälahti kandis ööbisime uhke saare peal. Saimaa kubiseb sellistest kohtadest – ilus loodus, lõkkeplats, käimla ja mitte ühtegi teist paati. Laskusime allavett ja käisime Heinävesis, sest väike haav minu jalal vajab arstiabi. Tohtri otsus tõi siiski kergendust, sestap otsustasime käia

Uus-Valamo kloostris hinge kosutamas. Varistaipale mitu järjestikust lüüsi ja suur tõus oli tore kogemus, aga Valamo valmistab pettumuse. Sellest on saanud laadaplats. Mõtlesin, et mungad ootavad kindlasti pikisilmi suve lõppu – kui nad seda ei tee, on nendest saanud kaupmehed. Mediteerimiseks tuleb sinna minna pärast turismihooaega. Nüüd oli klooster puupüsti rahvast täis. Paadisillal oli küll rahulik – ainult viis paatkonda. Järgmine kord peaks minema Lintula nunnakloostri, kus on kuuldavasti rahulikum.

Heinävesi veetee on uskumatult ilus. Suvilapiirkonnad vahelduvad puutumatu loodusega. Tee lookleb kiira-käära, vahel sõitsime läbi kanalite, aga kogu aeg nautisime. Siin on kerge sõita. Kogu Saimaal on faarvaatrid suurepäraselt tähistatud ja karile sõitmise ohtu eriti ei ole. Vahel, kui päike paistis otse näkku, tuli teemärkide värvi mõistatada, aga see on igal pool nii.

Triivides veetsime rahuliku öö ja maitsesime hommikukohvi kõrvale ahjusooje kukleid. Sõitsime edasi Savonlinna poole ja käisime Oravis tankimas. Oravi oli reisirail külastatud väiksematest kohtadest kõige ruttavam. Sadam oli tihedalt täis ja mööda kaisid tormamine võttis võhmale, muidu oli tuju hea. Üldiselt oli igal pool lähedalt ruumi. Paate ei olnud meie marsruudil kuigi palju liikvel ja isegi suvilates oli rahvast vähevõitu, kuigi oli parim puhkuseaeg. Suurtes linnades olid külalissadamad seevastu päris täis või lausa puupüsti täis nagu Kasinonranta Savonlinnas. Meie saime vist viimase vaba koha. Õhtusel jalutuskäigul tegime kindlaks, et linna teises otsas olevas sadamas oli kohti jalaga segada.

Tegin koos abikaasaga veel mõnepäevase reisi Suur-Saimaal Puumalast Ristiinasse. Kolasime mööda Saimaa lõunaosa külalissadamaid ja meie arvamus ei muutunud. Siin jätkub avastamiseks toredaid paiku veel aastateks. Kõikjal oli sõbralikke inimesi, kes tulid appi, kui vaja.

Järgmisel suvel läheme sinna tagasi. Loodetavasti on meil siis rohkem õnne. ▣

# SUPERLAHE

## FJORD 40

### OPEN



Kes on teie arvates tänapäeval kõige mõjukam kaatridisainer? Ehk tasuks panustada kaatrimaailma väga tugevalt mõjutanud mehele, Luca Bassanile, kelle disainitud suured, lihtsad ja odavad, aga siiski jahmatavalt kaunite joontega Wally jahid on kaatrikujundusse toonud täiesti uued suunad?

Praegu pole Wallyde mõju kaatrimaailmas veel kuigi silmatorkav. Tõsi, paljud kaatridisainerid on tekipinnast allapoole jäävate osade kujundamisel kasutanud lihtsamat stiili. Ent siiani polnud keegi sõandanud häbematuult imiteerida wallylikult ülilihtsat stiili nii all- kui pealpool tekki. Nüüd on see aga tehtud.

Kahtlemata on uus Fjord 40 Open sügav kumardus Lucale ja Wally lihtsale kontseptsioonile. Järele on aimatud isegi erilist vertikaalset vööri. Kas halastamatu püüdlus lihtsuse poole on Fjord 40 kasutusmugavust kärpinud? Üllataval kombel on asi kompromissidest kaugel ja lihtsust tuleb 40 Openile kasuks. Lihtsad geomeetrilised kujundid, näiteks nelinurksed diivanid, jätavad märksa rohkem istumisruumi ja vaba pinda kui kaarjad istekohad. Ka lihtsatest lampaneelidest koosnevad armatuurilauad on otstarbekamad kui suurejoonelised kaared ja looked.

Fjord keeldus tiigipuust reelingukatte rikkumi-

sest, seega on kasutusel kiirkinnitusega vendrid ja suured väljatõstetavad pollarid. Võib ju väita, et viimased nõuavad ülearu palju pusimist, aga tegelikult kulub nende väljatõstmisele vaid mõni lisasekund ja kui neid ei kasutata, pole reelingu küljes midagi, mille taha riided või päästevestid takerduda võiks.

Kaatri lihtne ja jõuline stiil paelub kindlasti tähelepanu ja seetõttu võib märkamata jääda üks tähtis asjaolu: sellel pea 12-meetrisel sportkaatril ei ole tekiatlast kambüüsi. Täiendatud 40 Open'il jääb roolipinni alla teinigi väike kajut, aga magamiskajut vööris jääb täpselt selleks, mis ta on, ega võimalda end sööginurgaks muuta. See asjaolu sobib suurepäraselt krediitkaart- ja hambahari-reisifilosoofiaga – milleks vaevata end pardal söögitegemisega, kui maailmas on nii palju toreid köitse ja restorane?

Kui vajate tõepoolest suuremat kambüüsi või niiskes kliimas tarvilikku katust, sobib teile 40 Cruiser, mis aga ei suuda parimagi tahtmise korral pakkuda sellist tõelise vabaduse tunnet nagu Open. Ka tuleb Cruiseril loobuda liikumismugavusest, mille tagavad külkäigud. See oluline pluss kipub sageli kahe silma vahele jääma, sest just tänu külkäikudega tekile, juhtkangiga juhitava-

tele IPS500-dieselmootoritele ja kõrgetele reelingutele on seda kaatrit ka üksinda üllatavalt kerge juhtida. Sõpru merele viies on kokpitis istekohti rohkem kui küllalt ja tekil jagub ruumi piisavalt, et mitte kogu aeg üksteise otsa põrgata.

Kõige hämmastavam on 40 Openi tekikuju juures siiski see, kui palju ruumi jääb allapoole tekki. Nii kajut kui ka tualettruum on küllaltki ruumikad ning panipaikade arvu ja mahuga ei suuda võistelda enamik 14-meetristest sportkaatritest. Kahekohalise voodiga ruumi kõrgus on 1,88 meetrit – kaks inimest mahuvad siin lähedalt toimetama. Näiteks nädalavahetusekaatriks on 40 Open lihtsalt võrratu. [www.fjordboats.com](http://www.fjordboats.com)

**Kogupikkus** 11,99 meetrit

**kere pikkus** 11,33 meetrit

**laius** 3,99 meetrit

**veeväljasurve** 8,8 tonni (täislastis)

**süvis** 1,02 meetrit

**veepealne osa** 2,95 meetrit

**kütusepaakide maht** 1000 liitrit

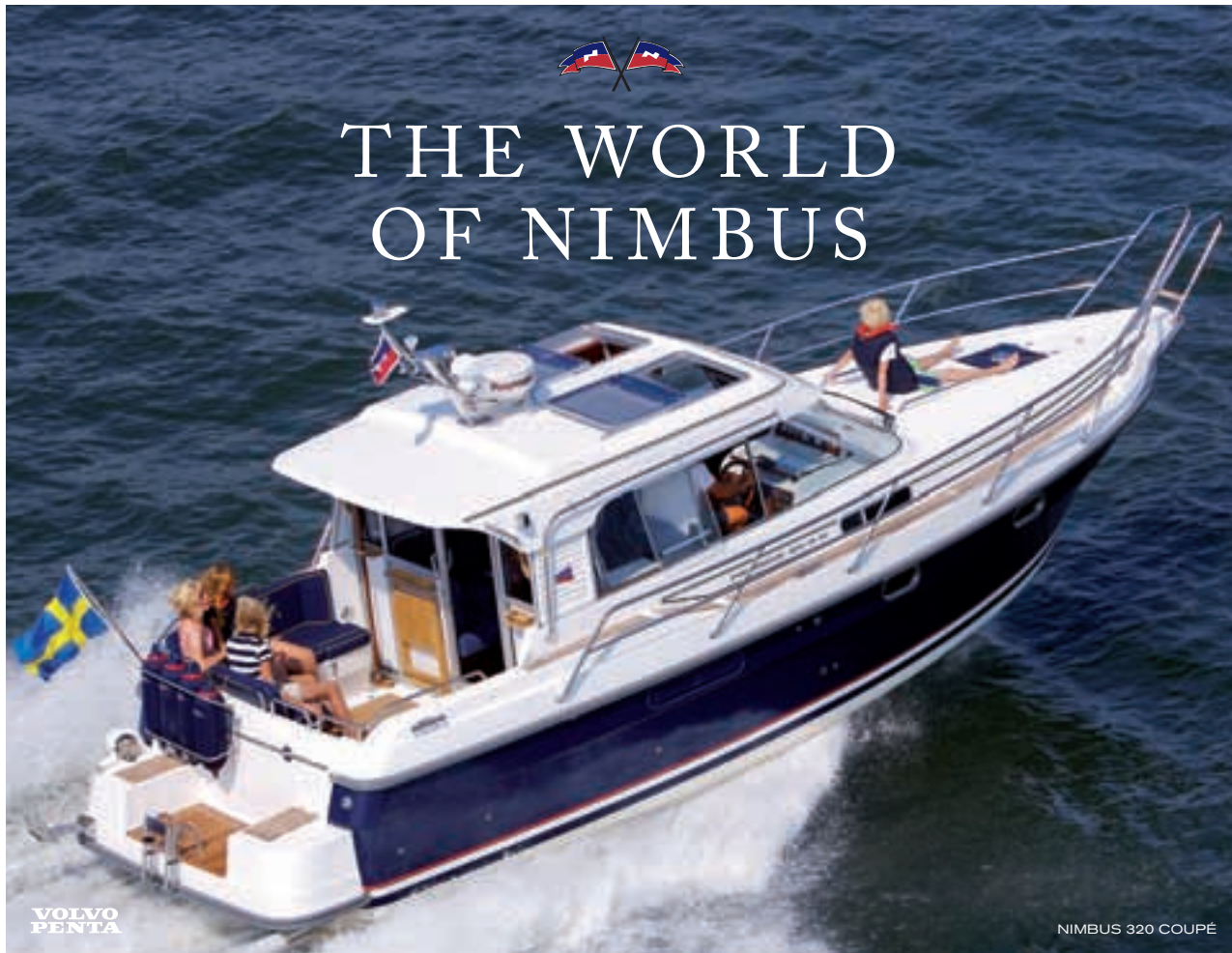
**veepaakide maht** 300 liitrit

**disainerid** Allseas Design & Design Unlimited,

**RCD kategooria** B (12 inimesele)



# THE WORLD OF NIMBUS



## TÕEKS SAANUD UNISTUS

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

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

See on tunne mida ainult Nimbuse Omanikud oskavad kirjeldada.



DNV SERTIFIKAADIGA



**NIMBUS BOATS**

**BALTI MEREKAATRID**

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



# MAYDAY!

Mayday, mayday, mayday! See on appihüüd, mida kõik meresõitjad tõsiselt pelgavad. Täpselt samamoodi kui SOS signaali kolm pikka - kolm lühikest - kolm pikka piiksu. Päästke meie hinged!

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ERAKOGU

Ütlen siinkohal kohe alguses ära, et minu senise meresõidukogemuse juures pole seda kutsungit veel vaja läinud ja seda öeldes sülitatan koheselt kolm korda üle vasaku õla ja koputan vastu puud.

Merel tekib keeruline olukord tihtipeale üsna ootamatult. Näiteks võib olla väljas imeilus ja harvaesinev Eestimaa suvi, peegelsile vesi, millele olematu tuul otsekui ämblikuvõrku peale joonistab ja taamal loojub päike. Paat lendab sahilal 22-sõlmese kiirusega Voosi kurgu suunas Läänemaal, sügavust on piisavalt, nähtavus hea, ees on puhas ja selge vesi...

Korraga kostub pakpoordist üks krõps ja miskit hakkab vööris taguma otsekui kaikaga vastu paadikeret. Kõik vöidiseb ja väriseb kohutavast vibratsioonist.

Mootorid kohe seisma ja asja uurima!

Lähemal uurimisel selgub, et mootorid töötavad ilusti, aga kui vasakpoolsel mootoril käik sisse lülitada, siis aeglasel käigul on lihtsalt tunda midagi imelikku, kiiremal käigul aga tekib tagumist meenutav vibratsioon, mis kõlakojaefekti tõttu kandub kummalisel kombel vööri. Parempoolse mootoriga on kõik korras ja käiku saab anda probleemivabalt. Egas siis midagi, tuleb ühe mootoriga edasi Haapsaluni sõita.

Aga ei lähe kuigi kaua aega, kui pilsialarmid hakkavad üksteise järel tööle. Vesi tuleb paati sisse ja pilsipumbad on asunud seda välja pumpama. Olukord muutub üha tõsisemaks. Mootoriruumi ahtriosas on umbes 30 sentimeetrit vett ja seda tuleb pidevalt juurde. Kusjuures vett tuleb sisse sellisest kohast, mida sulgeda ei saa: vibreeriv propellerivõll on lõõnud võllitoega paadipõhja prao ja sealt seda vett immitsebki.

Egas midagi, ämbrid kätte ja käsipump samuti tööle ning vett välja viskama. Veidi aja pärast selgub selle töö

täielik mõtetus. Vesi ei vähene, teda tuleb aina juurde. Meeskonnaliikmetele tuleb korraldus tõmmata selga päästeülikonnad ja päästevestid ning pakkida kõik väärtuslikud isiklikud asjad veekindlatesse kottidesse. Meil tuleb võib-olla alus maha jätta!

Samas on mõistlik kasutada viimsetki võimalust paat lähimasse sadamasse või randa juhtida, niikaua kuni ta veel veepinnal püsib. Lähim sadam on aga Vabariigi Presidendi suveresidents Paslepas, kusjuures lähimat randa pole ja ümberringi on vaid kivid.

Paslepas on ju ennegi käidud, sissesõit ei tohiks olla problem, kui leiaks vaid need esimesed sissesõidupoid, mis kanalit tähistavad. Kaardil neid paraku ei ole ja väljas on vahepeal läinud parasjagu hämaraks, mistõttu poisid näha pole. Ei palja silma ega binokliga.

Olgu pealegi. Teen raadiokõne Eesti Piirivalvele. Piirivalve kuulab mure ära ja palub jääda ootele. Vahepeal on õnnestunud leida presidendi kantselei telefoninumber, veenda Paslepa suveresidendi turvajaid ja leppida sadamaga kokku sissesõidu osas. Paslepa sadam lubab jääda ootele.

Mõne aja pärast vastab Eesti Piirivalve ja küsib üle, et mis see mure õieti oli.

Vastan, et paati tuleb vett sisse ja tõenäoliselt me kaua veepinnal ei püsi, mistõttu tahaks siseneda Pasleppa. Kas piirivalve saaks raadio teel juhustust anda, kuidas esimesed poid üles leida. Järgneb pikk diskussioon teemal, et kas sinna Pasleppa iga surelik ikka võib siseneda või mitte. Väljun vestlusest võitjana, olles piirivalvele selgeks teinud, et presidendi luba sisenemiseks on olemas.

Jälle palutakse oodata.

Muudkui kõlgume siis seal ja ootame, vett tuleb aina sisse ja aeg-ajalt loobime seda ämbritega välja. Meeskond on selga tõmmanud neopreenist ülikonnad ehk kalipsod, mis peaksid



keha jahedas vees soojas hoidma ja meeskonnaliige Kärt Siilats on veekindlasse kilekotti pakkinud oma kõige kallima vara: naelkingad. Passid, autojuhiloa, krediitkaardid, raha ja muu mittevajalik kraam vedeleb niisama lahtiselt laual.

Mõne aja pärast kostubki raadiost kauaoodatud kutsung: “Laev, kes asub Paslepa lähistel ja kutsus Eesti Piirivalvet! Eesti Piirivalvet kutsu! Vastuvõtt.”

Vastan, et oleme kuuldel.

“Nonii, mis teil seal siis on? Ahhaa, tahate minna Pasleppa?”  
“Nojah!”

“See on ju seal Vormsi lähedal, kas pole? Ei ole hullu midagi! Mina kutsun teid praegu siit Hiiumaalt, Hiiumaa kordonist. Mina istun siin valves. See on teile kõige lähem kordon. Ma katsun teid siis nüüd sinna sisse juhatada. Ega ma tõtt öelda pole ise eal Paslepas kunagi käinud, räägitakse et on ilus, aga kohe vaatame, et mis seal siis on. Kuidas muidu olukord, kas kõik on kontrolli all?”

Vastan, et jah, kõik on seni veel kontrolli all, aga kardan, et mitte kauaks, mistõttu oleksin väga tänulik, kui mind Paslepa esimeste poideni juhatataks, edasi oskan ise minna.

“Noh, vaatame siis, et mis teil seal on. See on siis seal teisel pool Vormsit. See on siit Hiiumaalt päris pikk maa. Saaremaalt oleks tegelikult veelgi pikem maa. Aga mina olen praegu Hiiumaal. Olen jah siin Hiiumaal, aga tegelikult ma muidugi Hiiumaa mees ei ole. Ma olen tegelikult hoopis Saaremaa mees. Hiiumaal lihtsalt tööülesannete täitmisel, kui nii võib öelda. Siin Hiiumaal on muidugi kõik hoopis teistmoodi, kui Saaremaal. Mitte et oleks hullem! Seda kindlasti ei, aga lihtsalt kõik on teine... Saaremaal on ikka hoopis teistmoodi see elu! Mitte et ta kuidagi parem ega halvem oleks, vaid lihtsalt teistsugune... Eks ma varsti loodan ikka sinna Saaremaale tagasi pääseda, palju pole enam jäänud, lihtsalt mõnda aega pean veel siin Hiiumaal olema...”

“Kuule, meil on siin tegelikult ju peaaegu et väikese Maydayga tegemist. Mis oleks kui prooviks nüüd sinna Pasleppa pääseda,” pistan ärevalt vahele.

“Ah Pasleppa?” kostab ilmselgelt pettunud hää vastu-seks. “No see peaks ju üsna lihtne olema! Kas sa enda ees kaldal neid punaseid tulukesi näed?”

“Näen.”

“Noh, võta nad siis ilusti liinile ja mine aga nende suunas edasi. Siis jõuadki Paslepa poideni välja! Edasi oskad vististi ise ka minna?”

“Oled sa selles ikka kindel?”, küsin igaks juhuks üle.

“Jaa, jaa. Võta aga punased tuled liinile ja mine julgelt!”

Võtan ma siis punased tuled liinile, see tähendab, et üks vilkuv tuluke asetseb otse teise tulukesega all aga mitte kõrval ja hakkab tasakesi minema. Vee sügavus muudkui väheneb ja väheneb. Vahepeal on saabunud öö ja väljas on pime. Loojuv päike on asendunud täiskuuga ja kuuvalguse hõbedane peegeldus vees näitab otseteed punaste tulukeste suunas. Vaikuses kostab vaid mootori tasane tuksumine ja pilisipumpade alarmi nõrk vile. Kallas tuleb aina lähemale ja lähemale ja tunne kõhus läheb aina jahedamaks ja jahedamaks kuni ongi külm mis külm. Ehk siiski mitte ainult kõhutunne vaid ka kuuvalguse õhkõrn värelus vees oli see, mis sundis mind tagasi pöörama. Kaart ei näidanud ees muud kui kive ja ju seal need kivid ikka olidki.

Hästi ettevaatlikult ja täpselt tulnud teed mööda tagasi sinna, kus juba pikemat aega kõlkunud olime.

“Laev, kes soovis minna Pasleppa, Eesti Piirivalvet kutsu!”  
“Kuuldel.”

“Nii. No kuidas teil seal siis läheb ka?”

“Siiani hästi.”

“Kas läksite nende punaste tulukeste suunas?”



“Jah, läksin.”

“Ja kuidas oli?”

“Ei julgenud edasi minna ja pöörasin otsa tagas.”

“Vot õige, just seda ma sulle tahtsingi öelda, et ärge te jumala eest sinna punaste tulede suunas edasi minge, seal on kivid!”

Teen kõne Paslepa sadamavahile ja küsin, et kas nemad ei oskaks meid sadamasse sisse juhatada. Võivad juhatada küll, nad näevad meie tulesid ja tulevad kohe meile paadiga (presidendi luksuskaatriga) vastu.

Kuid kuna me kogu selle aja olime edukalt veepinnal püsinud, siis tekkis mõte, et ehk me ei upugi, ehk polegi see asi nii hull. Vett tuli küll pidevalt sisse, aga pilsipumbad löid selle kohe ka välja, nii et see oli üks pidev ja katkematu protsess ja veetase paadis sees oli ilusti stabiliseerunud. Paslepa meestele meeldis isegi paremini meie uus idee, et ehk eskordivad nad meid turvalisuse mõttes hoopis Haapsallu. Südaööl Haapsallu saabudes paigutasime paadi hästi madalasse vette, et tal kuhugi enam vajuda poleks ja järgmine päev tõi ka selguse: vasakpoolisel propelleril oli üks laba lihtviisil ära lennanud. Ilma et miskit ette oleks jäänud või millelegi otsa oleks sõitnud.

Valuviga? Ei tea, võib olla! Veealune palk? Kõik võib olla.

Igatahes kümne järgneva meresõiduaasta jooksul pole midagi sarnast ette tulnud.

Ptüi, ptüi ptüi ja kolm korda vastu puud kah veel lisaks.

Aga mayday kutsungiga ei pea ilmtingimata kaasnema oht iseendale.

Võib juhtuda ka nii, et sõidad näiteks Pärnust Haapsalu suunas ja aasta on umbes 2000 ning ligi kahe tunni jooksul kuulad raadiost, kuidas keegi Sarnita nimeline Soome väikelaev karjub eetrisse ahastavalt “Mayday!” ja kutsub

Haapsalu Piirivalvet appi. Haapsalule lähedale jõudnuna saadan vastukutse “Jenny kutsus Sarnitat” ning küsin, kas abi jõudis kohale. Selgub, et “Sarnita” on juba kaks tundi madalikul kinni, naised ja lapsed pardal paanikas, aga keegi appi pole tulnud.

Mis seal siis ikka, küsin Sarnita koordinaate ja teatan, et abi on teel. Selleks ajaks kui Sarnitani jõuan, on sinna-poolle lõpuks suundunud ka tilluke piirivalvekaater.

Soomlaste ligi 15 meetri pikkune mootorpurjekas on jooksnud madalikule Vormsist põhjapool ja talle käib lahtine meri peale tehes olukorra kui mitte just ohtlikuks, siis ebamugavaks. Lähedale tulla ja inimesi evakueerima hakata ei saa, sest vesi on alla meetri. Valmistun juba vendriga allatuult pukseerimisotsa saatma, kui jõuabki kohale piirivalve. Tillukesest kaatrist on niipalju abi, et oma madala süvisega pääseb ta ilusti Sarnita poordi. Kuna tol ajal Eesti Piirivalve keeli suurt ei rääkinud, siis saab Jennyst päästetööde staap, kust raadio kaudu koordineerin tegevust. Piirivalve asub Sarnitat lahti tõmbama, aga jõudu jääb napiks. Siis viib piirivalvekaater minu pukseerimisotsa soomlasteni. Manitsen tütar Kärti, kelle abikäed tekil otstega mässavad, et ta hoolikalt oma käsi ja jalgu jälgiks ning tõmbamise ajaks varju poeks. Õigetpidi tõmmata ei õnnestu, mistõttu tõmban tagurpidi riskides sellega, et mõni Sarnitalt lahtipääsev metalloosa mulle esiklaasi lendab. Aga Sarnita on kinni mis kinni! Siis tekitame aheliku: mina tõmban piirivalvet ja piirivalve tõmbab Sarnitat. Sellisel muinasjutulisel moel pääseb raske alus lõpuks liikuma. Vigastusi pole ja laev suudab omal jõul liikuda, seega pole rahvast evakueerida tarvis ja piirivalveeskordi saatel jõuabki Sarnita turvaliselt Haapsallu.

Hiljem on soomlasest kapten kuuldavasti käinud mind korra viskipudeliga otsimas, aga sinna see jäigi. ■



# UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



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

LOW EMISSION  
2006 US EU



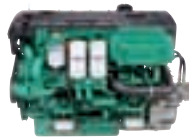
D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

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

**VOLVO  
PENTA**

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

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

# PAADITEST



## Silver Fox R485

Pikkus **4,85 m**

Veeliini pikkus **3,91 m**

Laius **1,95 m**

Maks kõrgus **1,60 m**

Tühikaal **430 kg**

Vabaparda kõrgus **0,62 m**

Süvis **0,25 m**

Põhja nurk **18°**

CE kategooria **C**

Isetühjenev kokpit

Lubatud inimeste arv **5**

Maksimum kiirus **35 sõlme**

Maksimaalne mootori võimsus **60 hj**

Testil kasutatud mootor

**Mercury F60ELPT EFI**

Jaehinnad alates: **279 770.-**

Testipaadi jaehind koos mootoriga:

**303 240.-**

# HÕBEREBASEGA RIIGIPIIRIL NUUSKIMAS

Navigaator kutsus Eesti esikalastaja Vladislav Koržetsi Narva veehoidlale kala püüdma ja paati proovima. Sõiduvahendiks alumiiniumkerega ja plastiksisuga pealt lahtine Silver Fox. Mida meie idapiiril kogeti, kuidas testipaati kalastamiseks sobis ja kas ka kalaõnne jätkus?

TEKST VLADISLAV KORŽETS FOTOD LENNART SAIDLA

Pühapäev, 19. mai. Tallinnas ladistab. On jahe. Pähe tikuvad loobumismõtted, kuid korduvalt kogetud tõsiasi, et paarisaja kilomeetri kaugusel võib ilmal olla sootuks teine nägu, ei luba nii lihtsalt alla anda.

Piritalt võtame sappa tuttu Silver Foxi, mille sõidukorda seadmise lõpetas mu tänane kalastuskaaslane ja tüürimees Olle Uussaar alles eile hilisõhtul. Lipuvarde alus on veel puudu, aga viie minutiga saab seegi külge kruvitud ja me võtame suuna itta, meie mõlema jaoks seni äranägemata ning järeleproovimata Narva veehoidlale.

Narvas sajab paraku samamoodi ning meil ei jää muud üle kui väisata kohalikku kalastuskauplust, et end paremini vihma ja tuule eest kaitsta: mina ostan kaheosalise vihmaülrikonna, Olle aga saabastega kahlamispuksid – Navigaatori lugejate nimel oleme me ju küll paljaks valmis, aga seejuures oleks mõislik ka ise ellu jääda.

Et meil pole halli aimugi, kus saaksime paadi vette lasta,

helistame piirivalvesse. Ega me niisama ka ülba, ajakirja peatoimetaja on piirivalvuritega juba ette kokku leppinud, et meid kui kohalikes oludes võhikuid nõu ja jõuga abistaks. Piirivalve vanemveebel Alik Pärna näitabki meile teed Kulgu sadamasse, kus on korralik slipp, ning räägib meile seal riigipiiri ning akvatooriumi iseärasustest.

## PIIR JA PUHA

Riigipiiri on küll märgitud ka GPS-kaardile, kuid see ei lange tegelikuga täpselt kokku ning juhinduda tuleb siiski poidega maha märgitud piirist. Suuremate piirimärkide vahekaugus on neli kilomeetrit, ent paremaks orienteerumiseks on nende vahel iga kilomeetri tagant ka pisemad erepunased poid.

Ometigi on tihedama vihma ja/või kõrgema lainega liigagi hõlbus tahtmatult piiririkkujaks saada. Asja soodustab ka see, et Narva jõe algne säng, mille veealustel nõlvadel ihaldatud haugid ja kohad viibida eelistavad, ei jookse piki riigipiiri, vaid käärdub kord siia-, kord sinnapoole. Veehoidlal



peab kalastaja jääma riigipiirist vähemalt 50 meetri kaugusele, aga püügituhinas ja kehvema nähtavuse korral tuleb piiririkumisi siiski üksjagu ette.

Uurin Alik Pärnalt, palju üldse kalamehi vee peal on ja saan teada, et nädala eest, kui lõppes haugipüügi keeluaeg, sõitis välja paarsada paatkonda, nüüd aga on esimene tuhin vaibunud ja ilm kehvem ning vee peal kõigest 80 paadi ringis. Riigipiiri rikkumise kõrval on veehoidlal märkimisväärseks ohuks veealused kändud, mis pärinevad veehoidla rajamise eel liiga kõrgelt maha võetud või hoopis maha võtmata jäänud puudelt ning varitsevad siin-seal liigjulgeid kihutajaid. Asja teeb keerulisemaks ka see, et talviti tassib rüüsi jää mõne kändu või põhja takerdunud puunoti uude kohta varitsema. Kohalikud kalamehed, kellele sügavamad veealad teada, sõitvat veehoidlal siiski "täie lauluga", kuid meil soovitatakse madalamas vees olla hästi ettevaatlikud.

"On meil tagavara-sõukruvi kaasas?" uurin Ollelt.

"Ei ole," nendib tema.

"Küll me ära toome, kui peaks juhtuma," lubab piirivalve.

Et me soovime ära käia ka mõnes veehoidlasse suubivas kanal, helistab Alik piirivalvekaatrile ning seejärel otsustab meid täie pidulikkusega kohale eskortida.

Kell on saanud nii palju, et kalameeste paadid tulevad juba vee pealt ära. Teen juttu.

"Jõle külm hakkas," kurdab korralikes veeriietes, kuid ikkagi lõdisev kalamees, kellel on koos kaaslasega kahe peale ette näidata kolm umbes kilost haugi. Landiks valge silikoonvõdik.

Vaatan meie fotograafi, kes on vahepeal kohale jõudnud ning tõmmanud päästevesti kena, kuid hõredavõitu pusa peale, otsin kotist välja vee- ja tuulekindla varujope ning ulatan talle.

"Oh, mis te nüüd, küll ma saan," on piltnik na tagasihoidlik.

"Pane aga selga!" pigem käsin kui soovitan. "Muidu hakkad sedasi plagisema, et ühegi fotoka stabilisaator ei suuda seda vappumist tasandada ja tulemuseks on udukogud."

#### VEELE!

Olle on paadi vette lükanud, Alik Pärna näitab meile kursi kätte ning me sööstamegi uutele avarustele. Ja oh imet! Kohe-maid jääb vihm üsna hõredaks ning varsti lakkab hoopis. Küll ainult mõneks ajaks.

Istun paadis tuuleklaasidest eespool ning hoian mütsinokast kinni, aga ühel hetkel lendab müts ikkagi peast. Pole ka ime, sest 60 hobujõudu annavad paadile sõidukiiruseks 75 kilomeetrit tunnis. Võtame sujuvalt hoo vaiksemaks, pöörame tagasi ning saame mütsi kätte. Hea müts ju, kalale.ee logoga. Paat manööverdab mütsipäästmisel väga kiiresti ning mugavalt, juhitud on suurepärase.

Kui hoo jälle üles võtame, nendin, et glisseerimisel ei käi kolakaid ega mütakaid, vaid kihutamine on sujuv. Tõsi, ka laine on õige madal ja kuivõrd klopiks paat kõrgema lainetusega, jääbki sedapuhku teadmata.

ISTUN PAADIS TUULEKLAASIDEST EESPOOL NING HOIAN MÜTSINOKAST KINNI, AGA ÜHEL HETKEL LENDAB MÜTS IKKAGI PEAST. POLE KA IME, SEST 60 HOBUJÕUDU ANNAVAD PAADILE SÕIDUKIIRUSEKS 75 KILOMEETRIT TUNNIS. PAAT MANÖÖVERDAB MÜTSIPÄÄSTMISEL VÄGA KIIRESTI NING MUGAVALT, JUHITAVUS ON SUUREPÄRANE.

Piirivalveaev ootab meid paigas, kus piir teeb üsna järsu jõnksu ning seda oleks teadmatusest liigilhtne rikkuda. Suundume koos kanali suudmesse. Ka piirivalveaeva järellainel sõites liigub meie Silver Fox väga stabiilselt ja turvaliselt. Siseneme laeva järel kanalis ning randume kanali paremkaldal umbes kilomeetri kaugusel suudmest, et tutvuda ühe kohaliku vaatamisväärsusega.

#### ALEKSEI JUURES

Põõsastikust ilmub nähtavale minust pikem, kõhnem ja veel punasema näoga meesterahvas, Aleksei. Teeme tutvust ning Aleksei on nõus meile näitama oma elamist, mis asub kanalist sadakonna meetri kaugusel. Juriidiliselt kuulub tema eluase omavoliliselt püstitatud osmikute kategooriasse ning tuleks seadusetahte järgides ilmselt lammutada kui detailplaneeringu olemasoluga ning kooskõlastusteta püstitatud rajatis, kuid õnneks pole naabrid Aleksei peale kaevanud – tal lihtsalt pole neid. Mehe elamist-olemist on kunagi telekastki näidatud: ta müüs Narvas korteri maha ja kolis metsa, et pääseda viina küüsis. Maja lähedal on hunnik kooritud palke ning paari palki nägime kaldalgi, kõik jämedamast otsast kooniliseks näritud – kobraste langetatud puud.

"Tahan sauna ehitada," selgitab Aleksei. "Eile vedasimegi kalameestega palgid kaldalt siia – oh, liiter viina läks üles. Üldse, kalamehed käivad üsna tihti siin minu juures ja pakuvad."

"Ja kuidas sa ütled ära," ütlen mina.

"Jah, kuidas sa ütled ära," nõustub Aleksei.

Aleksei rõhutab korduvalt, et ta on kutseline kalur, kuid praegu ta võrke ei pane, sest võrguluba hakkab kehtima alles 1. juunist. Kui me osmikusse läheme, lükkab ta jalaga eemale keskpõrandal lebava kalavõrgu ning põrand selle all on märg.

Toas on kaks nari, malmahi, külmkapp ja kaks televiisorit. Elektrit teeb varjualuses paiknev generaator.

"Värsket kala tahate?" küsib Aleksei, kui elamust välja tuleme, ja osutab kausile, milles on koger ja kaks nurgu.

"Gusteritsa," meenutan nuru venekeelset nime.

"Njet, podleštšik," parandab Aleksei.

PAADI VÖÖRIOSA KOKPIT ON KALAPÜÜGIKS MUGAV. SIIN ON KOLMISTET JA IGA ISTME ALL RUUMIKAS PANIPAİK – KALAKOLA JAOKS RUUMI LAIALT. NELJAS PANIPAİK ASUB AHTRIISTME ALL. REELING ON MADAL NING EI SEGA LANDILOOPIMISEL RAASUGI, SAMAS ON PAADI KIIREMATE PÖÖRAMISTE AJAL HEA SELLEST KINNI HOIDA.

Eks Aleksei teab muidugi paremini ja mina ei hakka talle tunnistama, et niisugust kalaliiki nagu podleštšik pole ihtüoloogid oma rumaluses veel avastanudki, vaid määratlevad kõiki podleštšikuid (tõlkes alamlatikaid) kas suurte nurgude või väikeste latikatena. Tegemist on rahvusliku omapäraga: vene kalamehed tunnevad podleštšikut, eesti ihtüoloogid mitte.

Kala me ei taha ning ka teed ei jää jooma, kuigi Aleksei lahkelt pakub. Vene etiketi järgi oleks nüüd lahke ja viisakas pakkuda Alekseile peaparanduseks napsu, aga mida pole, seda pole. Ka pole me veel lantegi märjaks saanud, ehkki keskpäev juba käes – kalamehed või midagi...

## KANALIL

Meie eskortijad sõidavad tagasi riigipiirile karauulima, meie aga tõuseme kanalit pidi veel kõrgemale, suurte tuhamägedeni. Siin on veetemperatuur praegu 20,1 kraadi, 5-6 kraadi rohkem kui veehoidlas. Siin-seal on kaldal kalameeste istumispaiku ja tonkakarhe, silma jäävad ka paar koormakatetest ja vineerist tehtud varjualust. Mu süda hõiskab, sest kanal näib olevat õngemeeste paradisi.

Paraku olen ma õngitsemisvarustuse nimme maha jätnud, sest õngitsemine on paikne tegevus, aga meie ülesanne on täna paadiga palju liikuda, et hinnata paadi sobilikkust kalapüügiks. Karpkalad ja valgeamuurid, keda selles soojaveelises kanalil konksu otsa meelitada, jäävad sedapuhku õrritamata. Valgeamuur (*Ctenopharyngodon idella*) sööb peaaegu eranditult ja suures koguses veetaimi, päevas umbes kolm korda rohkem kui ise kaalub. Narva Soojuselektrijaama kanalitesse asustati see Kaug-Idast pärinev kalaliik just selleks, et kanalid taimi täis ei kasvaks. 2004. aastal püüti Võrtsjärvest 20 kilo kaalunud valgeamuur ja see on läbi aegade suurim Võrtsust püütud kala. Selle kohta, kas valgeamuur suudab eriti soojadel suvedel Eesti vetes looduslikult sigida, puuduvad andmed. Kui see siiski teoks saab, siis tõenäoliselt just siin, selles kanalil. Kudemiseks vajab ta 29-kraadist vett.

Amuurid amuurideks, hakkame hoopis lanti loopima.

Vesi küll elab – pisikalad näitavad ennast siin ja seal, aga lanti ei haara keegi. Kui oleme tunnikese vett piitsutanud, tõdeme kahetsusega, et ehkki kanalil on mõnus olla, jääb meil seetõttu palju muud nägemata.

Kanali suudme juures on paat vanema mehe ja naiseaga. Uurime kalavärki: kõrgemal kanalil on nende kogemusel haugipüük lootusetu, sest veehunnid on just suudme juures, ja üldse on nad kala saanud peamiselt mujal lanti vedades – nüüd sõidavad nad aga hoopiski Narva jõkke, kuhu soovivad meilgi minna, sest eelmisel kevadel said nad seal ühe päevaga kätte 17 haugi. Tuleb tunnistada, et teavet Narva veehoidlal ei varjata, vaid jagatakse lahkelt suisa võhivõõrastele.

## VANAJÕE PÕHJA KOHAL

Narva veehoidla keskmine sügavus on 1,8 meetrit. Kalamehetarkus ütleb, et kala tasub otsida sealt, kus põhjareljeef muutub, seega kunagise Narva jõe nõlvadelt. Kuidas need nõlvad üles leida? Suureks abiks on kajalood, aga veelgi lihtsam on leida püügipiirkond üles kalameeste paatide järgi. Parasjagu ongi riigipiirile üsna lähedal ja enam-vähem ühel joonel 5-6 paati. Et ühte neist tõstetakse kahvaga kala, jääme meiegi sinnakanti tuuletriivi.

Loobime, kerime, ei-miskit. Siis tuvastame, et teistest paatidest niisama vett ei piitsutata, vaid kõik veavad lanti tasasel käigul järgi. Näen binokliga ära ka selle, et kasutatakse justnagu vabinalante. Veel ühes paadis talitatakse kahvaga, aga meie vaatame kella ja otsustame, et kui üldse tahame Narva jõeni jõuda, tuleb seda teha kohe. Gaas põhja! Enne Narva jõge teeb riigipiir taas järsu käänu ja ei jää palju puudu, et rikuksime piiri ära.

## NARVA JÕEL

Jõe peal peab hoiduma piirist vähemalt 20 meetri kaugusele ja eelistatult vasemkalda poole. Teeme metsapeatuse ning seejärel vee peal mõned poosed pöörded, et fotograaf saaks kaldalt paati pildistada. Küll lõikab kurvis hästi vett!

Ilusas jõesopis summutame mootori, ujume allavoolu ja teeme heitepüüki. Ollel äkki haug otsas! Nii kilo kanti või väheke alla, söömiseks parim purikamõõt. Tuli klassikalise plekklandiga. Minu moodsat sööstulanti ei puuduta keegi, ju ei tunne veel siinkandi kalad kõige uuemaid trende. Kohtame taas kanalil nähtud paari – nad on ühe kätte saanud, üks on otsast läinud. Püüavad pöördlantidega.

Et pikemalt Narva jõge näha, hakkame lante järel vedama. Valin sinise seljaga sabatantsija, Rapala Tail Dancer 'i, mis jookseb vees sügavalt ning tekitab üsna tihedaid-tugevaid võnkeid. Varsti käib naksakas, ritv kooldub ja ma tunnen, et kala istub otsas. Toon ta pinnale ning saan kahva märjaks teha. Kala on sama suur kui oli Ollel, kuid tähtis pole kala ise, vaid tõsiasi, et ma kaaslaste ees häbisse ei jäänud.

Varsti käib uus naksakas ja otsas tundub olevat suur kala, aga kui ta paati tõstan, pean tunnistama, et üsna nolgike teine, vaevu mõõdus. Lasen ta tagasi kosuma. Kolmas







PAADI VOORUSTE HULKA KUU-  
LUVAD KA SUUREPÄRASED LUSTI-  
SÕIDUOMADUSED, SEST EKS TULE  
PAATI OSTES ARVESTADA KA NENDE  
PERELIIKMETEGA, KES EI OLE KA-  
LAMEHED, KUID SOOVIVAD OMETI  
PAADIST RÕÖMU TUNDA.

naksakas toob paati nii 1,5-2 kilo kaaluva haugi. Pole paha!

Aga sellega on meie püügiõnn otsas. Veame veel tunni-  
kese lanti, kuid ühtegi võttu enam ei ole. Taevas on vahepeal  
taas tumedaks muutunud ja ülevalt tuleb märga. Asutame  
tagasiteele. Muidugi ei suuda me veehoidlal veel korra “kat-  
sumata” jätta vana jõesängi serva, aga tulemusi see ei too,  
hoopis viib minult ühe lanti. Et me tahame veel pilgu heita  
Kulgu suudmes olevatele iseäralikele paadikuuridele ning  
enam-vähem valgel ajal Tallinna poole vurada, surume gaasi  
põhja. Kahju on ära minna, sest palju jääb nägemata ja ka vee-  
hoidlale kõige paremini passivad püügivõtted pole kaugeltki  
klaarid, kuid ega head asja peagi korraga palju saada.

#### “REBASEST” KA

Silver Fox R485 on niisuguse veekogu jaoks väga mugav. Pik-  
kadel vahemaadel on sõidukiiruse osatähtsus tavapärasest  
suurem, sest kalamehe hing ihkab ikka jõuda rutem püügi-  
paigale ning seal ka kauem viibida. Omaenese paadiga ja selle  
18 hobujõulise pürvõõruga oleksin samade vahemaade  
läbimisele kulutanud 2-3 tundi rohkem.

Paadi vööriosa kokpit on kalapüügiks mugav. Siin on  
kolm istet ja iga istme all ruumikas panipaik – kalakola jaoks  
ruumi laialt. Neljas panipaik asub ahtriistme all. Reeling on  
madal ning ei sega landiloopimisel raasugi, samas on paadi  
kiiremate pööramiste ajal hea sellest kinni hoida.

Kaks seljatoega ja polstriga istet on pööratavad ning või-  
maldavad kalastamiseks valida kõige mugavama asendi. Nende  
istmete ees on tuuleklaasid kehvemate ilmade puhuks.

Suurepärase on see paadimudel kalastamiseks kahele  
mehele, kuid ka kolm kalameest tulevad selles enam-vähem  
kenasti toime. Neljale kalastajale jääb see tõenäoliselt kitsaks,  
kui ei kalastata just lühikeste pardaritvadega.

Paadil on üksjagu kaalu, 430 kilo, kuid piisava vilumuse  
korral tuleb selle vettelaskmise ja väljavõtmisega toime ka  
üks mees. Olle tagurdas mõlemal juhul paadikäru nii süga-  
vale vette, et peaaegu sai paadi kärult maha ja hiljem tagasi  
peale ujutada. Paat mahub veel sellesse suurusklassi, et selle  
vedamiseks piisab B-kategooria juhiloast.

Paadi vooruste hulka kuuluvad ka suurepäraseid lusti-  
sõidumadused, sest üks tule paati ostes arvestada ka nende  
pereliikmetega, kes ei ole kalamehed, kuid soovivad ometi  
paadist rõõmu tunda.

#### SUMMA SUMMARUM

Kena ja huvitav päev oli, märjale ja külmale vaatamata. Narva  
veehoidla on veekogu, mis väärrib kalamehe poolt avastamist  
või taasavastamist. Sinna tahaksin tagasi. Ja kui võimalik  
oleks, siis just Silver Fox'iga. **N**

*Kes soovib ise Narva jõele või veehoidlale paaditama minna, leiab juhised  
piiriveekogule sõitminekuks leheküljel 86.*

*Tänane Narva piirivalvureid paaditesti osutatud lahke abi eest!*





## Zodiac Pro 12 Pack

Hind 201 000.-

### Turvaline ja merekindel

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



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon



## Zodiac Medline SunDream

Hind 166 300.-

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)



**ZODIAC**



# KOOLIPINGIST KARIIBI MERELE PURJETAMA

Et kõik ausalt ära rääkida, ütlen kohe, et kõigest ma ei räägi. Räägin aga üldse seepärast, et Navigaatori eelmises numbris jutustas Alar Volmer oma kahest õpilasest, kes pärast neljapäevast kursust iseseisvalt maakera teisel poolel purjetamas käisid. Ja täiesti ausalt – Alar ei valetanud! Mina kaptenina ja Kersti soodimehena(naisena) need olimegi, kes sellise reisi ette võtsid.

TEKST JA FOTOD **HENN RUUBEL**

Olen ammu purjetajate peale kade olnud. Üle-eelmise aasta suvel ei pidanud enam vastu ning tuttavate ja interneti abil leidsin, et purjetamiskursused Alar Volmeri juhendamisel võiks olla just sobiv viis purjetamise alustamiseks. Kursustelemineku eesmärk oligi teada saada, kas minust võiks saada purjetaja või jään kuni elu lõpuni pelgalt merereisijaks.

## **HELISTAGE, KUI ELUGA TAGASI OLETE!**

Kursused läksid edukalt. Ilmselt tänu heale õpetajale, mõnusale seltskonnale ja süvenevale merearmastusele tundsin ennast purjekal väga hästi. Eriti õnnelik olin, kui hakkasin aru saama purjede ja rooli koostööst.

Kuna kõik näis väga lihtne, otsustasin sama hooga ka väikelaeva juhtimiseks vajaliku loa hankida. Sedasi saigi minust umbes nelja kuuga justkui valmis meremees. Loomulikult vaatasin mõnda aega ka jahtide müügikuulutusi, kuid meie kliimavöötmes on alati kasulikum rendipurjekat kasutada. Mõnevõrra üllatuslikult soovis ka minu elukaaslane Kersti purjetama õppida,

kuid selle otsuse ratsionaalsus selgus alles pisut hiljem. Siis, kui olime otsustanud kümme päeva külmast veebruarist veeta mõnusal Kariibi merel purjetades.

Andsin endale loomulikult aru, et tõenäoliselt on asju, mida ma ei oska, rohkem kui neid, mida ma oskan. Selle tunde leevendamiseks mõllisin ennast Mereakadeemia raamatukogu lugejaks ning töötasin läbi Alari soovitatud raamatu “Purjetamine vähikutele”. Väga kasulik raamat! Minu arust on vähemalt poole sellest raamatust Alar ise kirjutanud, kuigi (ilmselt oma tagasihoidlikkusest) tituleerib ta end vaid tõlkijaks.

Tahtsin Alarilt veel nõu küsida, aga tal oli kiire. “Praegu ei ole aega kokku saada, arutame seda plaani hiljem. Ah et teil on minek juba mõne päeva pärast!? No helistage, kui [eluga] tagasi olete” - umbes sellised olid meie purjetamisõpetaja viimased telefonitsi antud nõuanded.

## **PABERID VERSUS KOGEMUS**

Purjetamishooaeg algab Kariibi merel pärast sügistormide lõppu ning kestab kuni hilissuveni. Tänu kõrghooajale oli lühikese,

“PRAEGU EI OLE AEGA KOKKU SAADA, ARUTAME SEDA PLAANI HILJEM. AH ET TEIL ON MINEK JUBA MÕNE PÄEVA PÄRAST!? NO HELISTAGE, KUI [ELUGA] TAGASI OLETE”  
- UMBES SELLESED OLID MEIE PURJETAMISÕPETAJA VIIMASED TELEFONITSI ANTUD NÕUANDED.

umbes ühekuulise etteteatamisajaga ka sobivat jahti pisut raske leida. Õnneks leidis üks Beneteau 363 (kaheksa päeva rent koos vajalike lisadega oli umbes 2400 dollarit), mis tundus meile sobiv olevat, kuna enamasti pakuti katamaraane või veel suuremaid jahte. Rendilepingu sõlmimine oli samuti põnev. Sealpool maa-kerka võib inimene iseseisvalt rentida purjeka juhul, kui tal on kodus oma jaht või on tal eelnev kogemus purjeka rentimisel ja juhtimisel kaptenina. Väikelaeva juhi tunnistus ei huvita seal kedagi. Minule jäi aga segaseks, kuidas see eelnev kogemus saadakse (kui oma purjekat kodus ei ole), kui ka selle eelneva kogemuse saamiseks on vaja eelnevat kogemust?!

Ega ma kokkuvõttes väga palju valetanudki. Panin oma ankeeti eelneva kogemuseks kirja neli päeva merel (Alar Volmeri kursuses), ning kuna kursustel sai pisut proovitud ka kapteniametit (rooli hoitud ja meeskonnale pautimiskäsklusi jagatud), siis ütlesin ka, et olen ühe päeva kaptenina sõitnud. Lisasin igaks juhuks ka lingi väikelaevajuhi kursuste programmile.

Õnneks ja juhuslikult jõudsim rendifirmaga samale arusaamisele, et proovigu ma algul purjetamist koos kohaliku



kapteniga, ning kui tema mu oskused heaks kiidab, võin üksi jätkata. See variant sobis mulle, kas või seepärast, et üks, mida kindlasti kartsin, oli sadamast väljasõit ja sildumine. Ei olnud mul ju mingit eelnevat kogemust mootoriga aluse juhtimisel (välja arvatud väikelaevajuhi tunnistuse saamiseks tehtud sõidueksam simulaatoril). Tagantjärele võin kinnitada, et ka simulaatori abil on võimalik aru saada laeva juhtimisest.

Oluline oli veel meelde jätta, et lateraalmärgid on seal vastu- pidiste värvidega, või nagu kohalikud kõigile eurooplastele kor- rutasid – RRR ehk *Red Right Return*.

#### RENDIFIRMA HOOLITSEB KÕIGE EEST

Ja nii see algas. Rendifirma tegevus algab juba sellest, et nad saavad oma auto õigele reisile lennujaama vastu – tõsi küll, meie autojuht tegi samal ajal ilmselt midagi muud. Samuti korraldavad nad vajadusel majutuse hotellis (saabumis- ja lahkumispäeval) ja kõik muu vajaliku. Kuna meie saabusime päris hilja ja tahtsime järgmisel päeval kohe purjetama hakata, valisime hoopis võimaluse ööbida sellesama laeva pardal (60 dollarit).



## VÄIKELAEVAJUHI TUNNISTUS EI HUVITA SEAL KEDAGI. MINULE JÄI AGA SEGASEKS, KUIDAS SEE EELNEV KOGEMUS SAADAKSE (KUI OMA PURJEKAT KODUS EI OLE), KUI KA SELLE EELNEVA KOGEMUSE SAAMISEKS ON VAJA EELNEVAT KOGEMUST?!

Briti Neitsisaarte suurim saar – Tortola – on kodu nii purjetamishuvilistele kui ka paljudele *offshore*-firmadele. Sealsed kümned rendifirmad ja muud agentuurid teevad purjetajate elu väga lihtsaks. Merekaardid, vajalikud telefoninumbrid, kõikvõimalikud tugiteenused – kõik tundub väga loogiline ja mugav. Ka looduslikud tingimused on purjetamiseks head, madalikke peaaegu pole ja vähesed takistused on väga hästi märgistatud.

Kui endal üldse viitsimist mõelda ei ole, võib kõige vajaliku korraldamise jätta rendifirma hooleks ning nädal pärast kojusaabumist tunnevad nad ka huvi, kuidas sa koju jõudsid ning pakuvad järgmiseks hooajaks kümneprotsendilist hinnaalandust. Meie valisime algajatena pisut keerulisema tee ja üritasime ise võimalikult palju avastada. Tulemus oli tõdemus, et rendifirmat tasub usaldada küll – hoiad palju aega ja kokkuvõttes ka raha kokku. Vahest proviandi ostmisega võib ise tegeleda.

### NÄDAL TÄIS PURJETAMIST JA PÄIKESELOOJANGUID

Nädala marsruudi panime paika esimesel päeval, kui kohaliku kapteniga saare ühest otsast teise seilasime. Otsustasime jääda Sir Francis Drake'i kanalisse ning vaadata üle Normani, Cooperi ja Virgin Gorda saared. Olgu siinkohal ka mainitud, et juba pooltel teel kutsus kapten oma naise endale sadamasse vastu, mis tähendas, et võisime järgmisel päeval juba omapäi jätkata. Olin ikka natuke uhke ka enda üle! Lisaks päevatasule (120 dollarit) on kombeks reisi lõppedes kaptenile korralik jootraha jätta või kaldal restoranilõuna välja teha. Ma tegin igaks juhuks mõlemat.

Teine päev – sõit Normani saarele – oligi reisi raskeim. Tuult oli meie jaoks sedavõrd palju, et pidime sõitma rehvitud grootpurjega. Koostöö ja üldse laevajuhtimise harjutamiseks oleks soovinud tegelikult pisut vähem tuult. Esimesed paudid läksid üle kivide ja kändude. Jaht jäi lihtsalt keset pauti seisma ja vajus kole viltu. Et külilikalduvuse vältimist oleks leevendanud groodi järeleandmine, taipasin alles õhtul. Harjutasime siis pautimist töötava mootoriga.

Võib öelda, et päris purjetamine algas meie jaoks alles

kolmandal päeval, kui kõik juba kenasti ja loomulikult välja tuli. Neljas ja viies päev Virgin Gordal olid aga reisi tipphetked. Olime selleks ajaks juba igasuguste tuultega purjetanud, sõitnud üle kalavõrgu ja omandanud olulised teadmised purjetamisetiketist.

Seitse päeva merel möödusid märkamatult. Eks seda soosis ka meie suhteliselt üksluine päevakava. Kuna loksuvahis jääb öine uni tihti lünklikuks, ärkasime hilja. Valmistasin soodimehele (naisele) hommikusöögi ja kella 11 paiku alustasime seilamist.

Olime oma marsruudi koostanud nii, et hiljemalt kella kolmeks pidime järgmisse sildumiskohta jõudma. Selleks olid spetsiaalsed poidega lahesopid (25 dollarit öö). Hiljem ei pruukinud enam vabu poisid olla ja ankrussejäämist olime otsustanud oskuste puudumisel tõttu mitte proovida. Ka ei olnud igal saarel oma sadamat, ja nagu juba mainitud, oli kai äärde sildumine üks neid asju, mida ma samuti üritasin vältida (jätsime sel põhusel isegi tankimise rendifirma hooleks).

Pärast sildumist leidis rakendus pidevalt meie järel lohisenud julla (väike kummist püramootoriga kummipaad). Tavaliselt sõitsime sellega saarele lähemale ja otsisime kas mõnusa ranna või lihtsalt snorkeldasime või kolasime niisama saarel ringi.

Kella kuue paiku hakkas juba hämaruma. Siis oli aeg (pärast pesemist ja kreemitamist) "linnariided" selga panna ning jullaga kaldale sööma sõita. Vajadusel sai 16. kanalil kenasti peenematesse restoranidesse kohti kinni panna. Päikeseloojang Kariibidel, hõrgud road, kohalik muusika ja muu juurdekuuluv ei ole aga kahjuks selle ajakirja ega selle artikli temaatika.

### LÕPETUSEKS

Kuigi mälestus sellest reisist on vaimustav, anname endale aru, et purjetasime ju ikkagi kaunis rahulikes tingimustes. Õiged avamere- ja ookeanilained käiksid meile praeguste oskuste juures kindlasti üle jõu. Seda suurem on aga soov juurde õppida ja uuesti merele minna. Proovin järgmiseks selgeks saada



ankrussejäämise ja taganttuulega seilamise (Alar lubas lahkelt õpetust jagada). Samuti sooviksin pisut raskemates oludes meeskonnaliikmena mõne kogenud kapteni käe all seilata. Selgeks sai ka see, et kui üldse endale jaht soetada, siis asugu selle kodukai ikka mõne Läänemerest soojema veekogu sadamas.

Ilmselt on purjetamise õppimiseks erinevaid viise. Tagantjäreletarkusega arvan küll, et meie senine tee purjetamise juurde pole olnud midagi ebatavalist. Ka mäesuusatamine algab umbes samamoodi – pärast harjutusmäl pööramise ja pidurdamise äraõppimist algab mäetipust iseseisev laskumine. Oluline on, et esimene mägi oleks võimetekohane ja ohutu ning et pealehakkamisest ja julgusest puudu ei tuleks!

Artiklit kirjutama hakates meenus mulle ka üks sarnane lugu kaugest minevikust, aastast 1989.

Leidsin Tartu Ülikoolis õppides nii palju vaba aega, et ALMAVÜ autokool läbida ning juhiload saada. Paar aastat hiljem tekkis hirmus soov Prahasse sõpradele külla minna ning praktiliselt ilma mingite sõidukogemusteta (Nõukogude Liidus pedagoogide peres tavaliselt autot ei olnud) laenasime koos sõbraga tuttavatelt korraliku Lada o6 ning läbisime nädala ajaga kordamööda roolides kumbki oma elu esimesed 4000 kilomeetrit

ARVAN, ET MEIE SENINE TEE PURJETAMISE JUURDE POLE OLNUD MIDAGI EBATAVALIST. KA MÄESUUSATAMINE ALGAB UMBES SAMAMOODI – PÄRAST HARJUTUSMÄEL PÖÖRAMISE JA PIDURDAMISE ÄRAÕPPIMIST ALGAB MÄETIPUST ISESEISEV LASKUMINE. OLULINE ON, ET ESIMENE MÄGI OLEKS VÕIMETEKOHANE JA OHUTU NING ET PEALEHAKKAMISEST JA JULGUSEST PUUDU EI TULEKS!

Ida-Euroopa maanteedel.

Julgen lõpetuseks kirja panna ka vastulause tuntud ütluksel "naine laevas, laev põhjas". Eks see ikka kaptenist sõltub, kuidas laev edasi liigub ja meeskond rahul on. *Nothing is impossible!* 🇳🇵

**MAREMARK**  
SUKELDUMISKESKUS

- ♦ PADI Sukeldumiskoolitus algajatele, edasijõudnutele
- ♦ sukeldumisinstruktorite koolitus PADI ja DAN
- ♦ erinevad esmaabi koolitused PADI ja DAN
- ♦ väljasõidud sukeldamiskohtadesse Eestis
- ♦ sukeldumisreisid välismaal
- ♦ eestikeelne teenindus sukeldumisvallas Egiptuses ja Tais
- ♦ sukeldumisvarustuse müük, rent ja hooldus

Asula 4C, A Le Coq Arena, Tallinn • Telefon: 6 013 446 • [www.maremark.ee](http://www.maremark.ee)

75%  
maailmast  
on vesi,  
naudi seda koos meiega!





# KUIDAS KAITSTA OMA PAATI VARASTE EEST

Me kõik me oleme kuulnud lugusid, kuidas on "kaduma" läinud mõni päramootor, pihta pandud paat või osa varustusest. Mis seal salata: õnnetuseks on paljud meist seda ka ise kogunud. Olle Uussaar tuletab meelde igapäevaseid tarkusi, nippe ja vahendeid, millega ebameeldivaid üllatusi ennetada.

TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **TOOTJAD**

Esmalt räägin kõige likviidsemast kaubast ehk päramootorist. Enne paadi omapead jätmist või päramootori paadi külge kruvimist tuleks kindlasti üles tähendada mootori number. Sellega aga ei pruugi palju abi olla, kuna uuematele mootoritele on number peale kleebitud. Seetõttu soovitan mootorile oma märgi peale teha, kas või toksida kärniga oma nimetähed kuhugi, kus need kohe silma ei torka. Olemas on ka eriline, paljale silmale nähtamatu värv, millega kirjutatu on nähtav vaid erilise luge-misseadmega. Kui selle värviga mootorile oma nimi kirjutada, võib kurikael mootori ka üle värvida, kuid õige omaniku nimi jääb luge-misseadmele ikka nähtavaks. Samasugust võimalust pakuvad kindlustusseltsid luksusautode märgistamiseks ning mõnes riigis on see lausa kohustuslik.

## TEHKE MOOTORIVARGUS VÕIMALIKULT TÛLIKAKS

Aga mida teha, et varas mootorit pärapeeglit üldse kättegi ei saaks? On küll vana tõde, et lukk on looma jaoks, aga siiski: mida keerulisemaks me varastamise teeme, seda väiksem on tõenäosus oma varast ilma jääda. Võib väita,

et 90 protsenti väiksematest mootoritest langeb varaste küüsi just seetõttu, et pätid vaatavad: ahaa, see tuleb nii lihtsalt lahti, et selle võiks ju kaasa võtta. Seega tuleks väikestel liblikinnitusega mootoritel kindlasti lukku kasutada, kas või selleks, et liblikad omavahel kinnitada. Veel parem ja kindlam on aga spetsiaalne päramootori lukk, mis takistab ligipääsu liblikatele ja kinnituskruvidele nende all. Neid lukke pakuvad kõik suuremad paadipoed ning paremad neist on tehtud sulamitest, millest iga rauasaaga jagu ei saa.

Kuid tihti peale on päralaud pehmest materjalist kui mis tahes turvalukk ja seetõttu pole haruldased ka juhtumid, mil korralikult kinnitatud mootorid koos pärapeegli minema viiakse. Seetõttu oleks kõige kindlam paati omapäi jättes mootor kaasa võtta või jätta alus valvega sadamasse.

Ka suurematele päramootoritele, mis kinnituvad poltidega läbi ahtri peegli, pakutakse spetsiaalseid mutrilukke, mis takistavad ligipääsu läbi korpuse paigaldatud kinnituspoltidele. Kuid kaabakad on sellegi luku vastu lahenduse leidnud: paadi juurde tullakse nurklihvijaga, millega ahtri pool asuvad poldipead lihtsalt maha lõigatakse. Ka on üsna lihtne roostevabast materja-

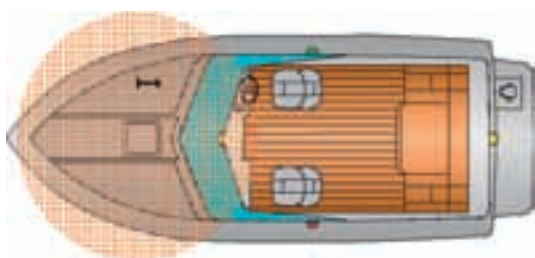
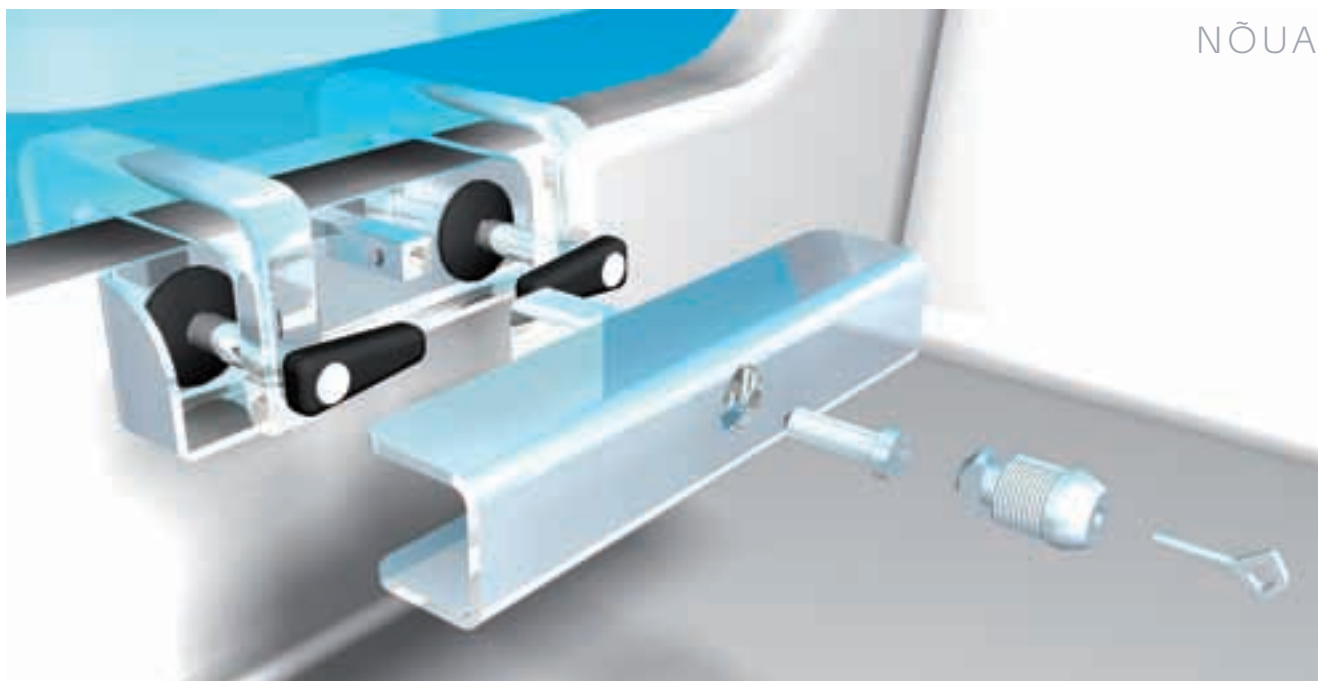
list poldid pooleks keerata.

Selle vastu on küll väike nipp, mis aga eeldab, et kui kunagi ise tahate mootorit maha võtta, peate samuti nurklihvija abi kasutama. Nipp ise on selline: ülemistesse poldiaukudesse pannakse lisaks üks polt, millel on vahetult ahtri peegli juurest keeret natuke maha lihvitud. See tagab, et mutter hakkab poldi peal ringi käima. Ja kui teda seal piisavalt kaua üle keerata, keeldub ta lahti tulemast. Sedasi ei saa vähemalt tavaliste mutrivõtmete abil mootorit maha võtta. Ka ei saa ringi käiva mutriga polti pooleks keerata.

## KÄIVITUSBLOKEERING

Elektroonilistest abivahenditest on levinuim immobilaiser ehk käivitusblokeering. See seade nõuab lisaks süütevõtmele veel üht võtit – olgu siis mingisugust pulka, kiipkaarti vms –, mis käivitusahela aktiveerib. Blokaatori võib peita peaaegu kuhu iganes, nii et isegi kui võti pättide kätte satub, ei pruugi nad nii-öelda lukuauku üles leida. Immobilaiser sobib kõige paremini väikestele lahtistele kaatritele, mida hoitakse suures ja rahvarikas sadamas.

Õnneks on kaatrivargused viimastel aas-



tatel Eestis peaaegu lakanud. Kui mõni paat ka ära varastatakse, on ilmselt tegu olnud täiesti laokile jäetud alusega. Seetõttu tasuks kaatri käivitamine teha võõrale nii keeruliseks kui võimalik, sest enamasti minnakse ärandatud paadiga lihtsalt lõbusõidule, mis võib aga hõlpsasti lõppeda kaatri purukssõitmisega mõnes kivises lahesopis.

#### SIGNALISATSIOON

Kindlasti tasub paadile paigaldada signaalsatsioon. Kuigi väiksemas ja valveta sadamas pole tihtipeale kedagi, kes hädapasuna undamist kuulda võiks ja asja uurima läheks, mõjub iga undav asi pätile psühholoogiliselt vastikult ja sellest aspektist on alarm igal juhul kasulik.

Kuna paat kõigub ja rapub ka kai ääres seistes, ei sobi sellele iga signaalsiooniseade. Signaalsiooni puhul oluline ka alternatiivne aku. Nimelt lülitatakse kaatritelt lahkudes enamasti mass välja ja seetõttu jääb toiteta ka signaalsiooniseade. Kui aga signaalsioon otse aku külge ühendada, võib vihmasel suvel, kui paati harva kasutatakse, üle pika aja sõitma minnes aku nii tühi olla, et mootor ei käivitu. Samas võib ka

alternatiivse aku korral juhtuda, et pärast häire andmist on aku nii tühi, et järgmised kolm-neli nädalat ei tee signaalsioon piiksugi. Seetõttu on siiski kõige mõistlikum paigaldada paadile immobilaiser, kuna see ei tarvita jõudeolekus voolu. Küll võiks signaalsiooni panna kaatritele, millel on topelta-ku ja võimalus kasutada kaldavoolu.

Inimestele, kes hoiavad paati kodu lähedal, pakutakse ka juhtpulti ehk peileriga signaalsiooni. Juhtpult töötab kuni kilomeetri kaugusel paadist ja annab piiksumisega märku, kui paadi akus pinge langeb, mõni luuk avatakse või mootor käivitatakse. Uhkemate juhtpuldiga signaalsioonidega saab kasutada automaatset käivitust, et näiteks sügiseste öökülmade saabudes mootoriruumis plusskraade hoida.

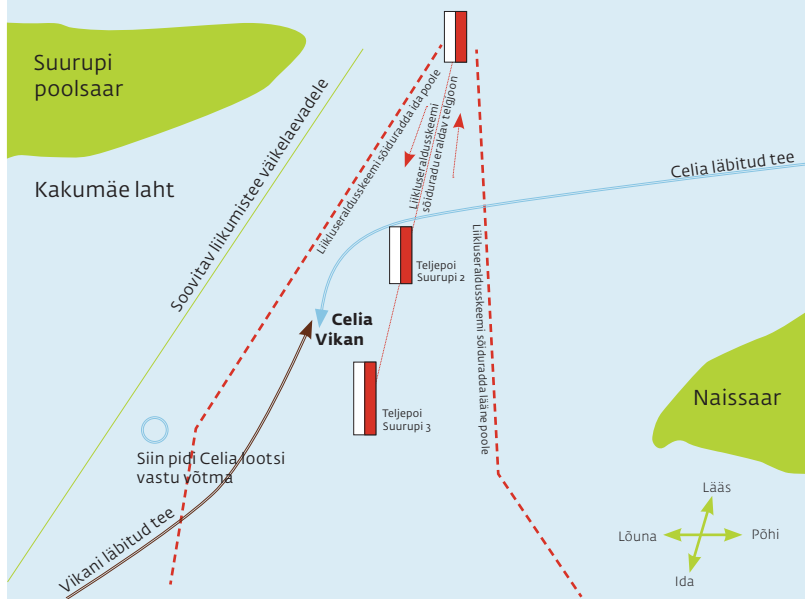
#### PAADI JÄLGIMINE MOBIILTELEFONIGA

Viimane ja suurematel kaatritel vast enimlevinud vargavastane seade on nn MobiKIT, mis kogub populaarsust ka väikeste paatide omanike seas. Süsteemi eelise on, et see annab kõikjal, kuhu mobiililevi ulatub, täpse ülevaate, mis teie paadiga parajasti toimub ning kus see asub. Nimelt on süsteemiga ühendatud GPS-

## KÕIGE KINDLAM PAATI OMAPÄI JÄTTES ON PÄRAMOOTOR KAASA VÕTTA VÕI JÄTTA ALUS VALVEGA SADAMASSE.

seade, mis on ühenduses satelliitidega ja teatab omanikule kaatri täpse asukoha. Mõned seadmed võimaldavad kasutada ka koordinaadikontrolli: kui paat suudetakse varastada nii, et sinna sisse ei murta, seda ei kõigutata ega raputata, annab paat omanikule ikkagi märku, kui tema asukoht muutub rohkem kui eelnevalt määratud lubatud kõikumine. Häiret annab süsteem ka siis, kui paadi side satelliidiga katkeb. Niisiis saate alati, kui teie mobiiltelefon on sisse lülitatud, oma paadil silma peal hoida. Lisaks saab mobiiltelefoniga juhtida kõikvõimalikke lisavõimalusi, näiteks valvesüsteeme või kaugkäivitust.

Lõpetuseks aga tasub korrata vanu tõdesid: väikesed mootorid tuleks paadist pikemaks ajaks lahkudes võimaluse korral alati kaasa võtta, lahtine varustus ja elektroonika-seadmed ära peita ja kajutiga kaatrites kardinaid ette tõmmata. Ehk maakeeli öeldes: ärge jätke läikivaid asju harakate silmade alla! **N**



### Celia ja Vikani andmed

Nimi	Celia	Vikan
varasem nimi	Heron	– (ajaloolise Ruhnu jaala koopia)
tüüp	kaubalaev	purjejaht, väikelaev
lipuriik	Soome	Eesti
omanik	Sal Ship OY AB	Rannarootsi muuseum
ehitusaasta ja -koht	1986, Holland	2002, Eesti
laevakere põhimaterjal	teras	puit
peamasina võimsus	570 kilovatti	17 kilovatti
laeva mõõdud:		
DW, kandevõime	1300 tonni	4 tonni
pikkus	64,2 meetrit	10,2 meetrit
laius	10,5 meetrit	3,3 meetrit
parda kõrgus	4,0 meetrit	alla meetri
süvis	3,39 meetrit	1 meetri
järelevalve	Bureau Veritas	Veeteede Amet

# VIKANI JA CELIA KOKKUPÕRGE

Väikelaevaga navigeerimine laevateedel nõuab häid oskusi ja selget pead Eelmise aasta juulis põrkasid Naissaarest lõuna pool Suurupi laevateel kokku kaks laeva, millest väiksem vrakistus. Õnnetust uurinud veeteede amet jõudis järeldusele, et õnnetuse põhjustasid eelkõige inimlikud eksimused – mõlemal alusel jäeti enne kokkupõrget midagi tegemata. TEKST MAIOLD VAIK FOTOD VEETEDE AMET

### VIKANI MEESKOND ASUS MURETULT TEELE

16. juulil 2007 kell 22.15 väljus Pirita sadamast suunaga Haapsalu poole jahtlaev Vikan, pardal kaks inimest. Sõideti mootori jõul, purjedeta. Puhus läänetuul kiirusega 6-8 meetrit sekundis, laine kõrgus oli alla ühe meetri. Jaala kiirus oli umbes 3,5 sõlme, tänu heale nähtavusele kasutati navigeerimisel eelkõige visuaalseid orientiire.

Pärast keskööd siseneti liikluseraldusskeemi läände suunduvasse alasse. Vahemadala tuletornile lähenedes muudeti kurss läände, visuaalselt võeti suund Suurupi tuletorni ja liikluseraldusskeemi sõiduradu eraldava 3. teljepoi vahele. Pardalolnute sõnul muudeti poist lõuna pool kurssi loodesse, et vältida eespool oleva Suurupi poolsaare karisid.

Mõni minut enne kella ühte asuti liikluseraldusskeemil Suurupi teljepoide 2 ja 3 vahel vastassuunavööndialas.

Juurdluskokkuvõtte järgi jälgis väikelaevajuht kaubalaeva lähenemist. Kui lõpuks aduti, et paremalt lähenev laev kokkupõrke vältimiseks midagi ette ei võta, satuti segadusse ja omalt poolt õnnetuse ärahoidmiseks mingit manöövrit ei tehtud.

### CELIA VALMISTUS LOOTSI PARDALE VÕTMA

Soome kaubalaev Celia lahkus Soomest Insäsi sadamast samal päeval kell 14.50, viieliikmelise meeskonnaga laeva sihtsadam oli Kopli. Kell 22.00 asus navigatsioonivahti kapten. Veidi pärast keskööd oli Celia jõudnud Naissaarest lääne poole, kell 00.35 muutis laev kurssi Suurupi 2. teljepoile, et mõne aja pärast siseneda liikluseraldusskeemi itta suunduvale sõidurajale. Kiirus oli 9,5 sõlme. Üksinda sillast olnud kapten märkas küll enne kursi muutmist radariekraanil umbes kolme miili kaugusel liikluseraldusskeemi kohal mingisugust objekti, aga seda vaid korra. Tõenäoliselt pidas kapten seda radarihäireks; liiati ei märganud ta visuaalsel vaatlusel ka binokli abil ühtegi teist veesõidukit.

Suurupi laevate 2. teljepoi juures muutis Celia kapten laeva kursi itta (sisenedes liikluseraldusskeemi lõunapoolse sõiduraja alale), 3. teljepoi juures oodanud lootsikaatri suunas Juurdluskokkuvõtte järgi märkas kapten vasakus pardas kokkupõrkekursil laeva rohelist pardatuld, mispeale ta andis kohe täiskäigu tagasi ja pööras rooli paremasse pardasse. Kuid kokkupõrget vältida ei õnnestunud.





#### KOKKUPÕRGE

Laevad põrkasid kokku kell 00.58. Celia sõitis tüürpoodi vööripoolse osaga vastu Vikani parema parda ahtripoolset osa, purustades jaala neli kaart, reelingulati, pardastringeri ja plangutuse. Jaala täitus veega, kuid jäi ujuvile, meeskonnaliikmed kukkusid vette. Kell 01.00 teatas Celia kapten Tallinna vrsile kokkupõrkest koordinaatidel 59° 29,56' N ja 024° 31,53' E.

#### TAGAJÄRJED

Kokkupõrke tagajärjel Vikan vrakistus, vigastused ulatusid reelingust umbes 20 sentimeetri jagu allapoole veeliini. Kere küljest rebenesid nelja kaare ülemised osad ja viis pardalauda umbes 3,5 meetri laiuselt. Murdusid reelingulatt ja pardastringer, mis rebisid kaasa ahterpeegli tüürpoodi ülemise osa kuni leivangini. Ahtertäävi ja -peegli ühenduskohal läksid lahti pardaplangutuse kruviühendused. Celia pääses kokkupõrkest värvikahjustustega ning umbes viie meetri ulatuses sissepoole kaldu vajunud parempoolse parda reelinguga. Kokkupõrke tugevusest annab aga tunnistust suur mõlk umbreelingul.

#### ÕNNETUSE PÕHJUSED

Laevaõnnetuse põhjustas asjaolu, et nii väikelaevajuht kui ka Celia kapten rikkusid rahvusvahelist laevakokkupõrgete vältimise eeskirja (COLREG). Jaala liikus liikluseralduskeemil itta suundudel sõidurajal üldsuunale vastu, takistades Celia ohutut läbipääsu (alla 20-meetrine laev ei tohi segada sõidurajal liikuvat laeva), väikelaeval ei võetud kokkupõrke vältimiseks midagi ette ja ei hinnatud kokkupõrkeohtu adekvaatselt.

Ka Celia kapten ei hinnanud kokkupõrkeohtu korrektelt, jättis olulise info kontrollimata ja navigatsioonisillas polnud nõuetekohast vaatlust, millega rikuti ka Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW koodeksi) reegleid (laevajuht võib üksi

navigatsioonivahis olla vaid valgel ajal).

Lisaks oli Vikani juht purjus – poolteist tundi pärast õnnetust tehtud test näitas 1,7-promillist joovet – ja vähese meresõidukogemusega, väikelaevajuhi eksami oli ta teinud alles aasta varem. Vikani käigutuled töötasid, pardal olid nii passiivne radaripeegeldi (aga ilmselt liiga madalal) kui ka GPS; raadiojaama ei kasutatud. Juurdluskokkuvõtte osaliste seletuskirjade põhjal võib arvata, et Vikanil ei olnud ülevaadet täpsest asukohast ja seda ei peetud oluliseks – arvati, et piisab meremärkide vaatlusest.

Kui jaalamehed ei teadnud, kas nad asuvad liikluseralduskeemis või mitte ning võivad teisi veesõidukeid ohustada, tulnuks ühendust võtta Tallinn vrsiga ja asukohta määramisel abi paluda. Kuigi jaalalt nähti Celiat, ei osatud ilmselt õigesti hinnata selle lähenemist (kuigi võidi jälgida peilikut teise laeva suhtes, ei osatud ette näha kaubalaeva üsnagi ilmset kursimuutust itta).

Celia kaptenit võisid segada Tallinna tuled; ilmselt ei arvestanud kapten ka, kolm miili võib alla 12-meetrise laeva tuled nägemiseks olla liiga pikk vahemaa.

Kuid miks ei teinud jaala kursi muutmiseks ühtegi manöövrit, kui paremalt lähenevat kaubalaeva märgati? Või kas tegelikult Celiat üldse õigel ajal märgati? Kas miski hajutas pardalolijate tähelepanu või lahkusid nad triivi jäädes vales ajal korraks tekilt? Kas GPS-infot ikka kanti kaardile?

Juurdluskokkuvõttes järgi sattusid jaalal olnud paanikasse ega suutnud suure kaubalaeva lähenedes adekvaatselt reageerida. Ilmselt eeldasid mehed ka, et suure laeva sillast neid nähakse. Teiseks ei olnud neil ettekujutust, kuhu kaubalaev võib suunduda, ja nad ei teadnud oma täpset asukohta. Sellisel juhul võis kaubalaeva pööre nende suunas olla tõesti üllatus, mille võib panna vähese meresõidukogemuse vägijookide arvele – naps teeb tihti jungast tihti kapteni ja meri on siis igal pool põlvini. ▣



# ELU ALLPOOL VEEPINDA

Kas olete märganud, et oleme õppinud oma vaba aega ja puhkusi planeerima? Möödugu puhkus Eestis või välismaal, ikka kiputakse seda veekogu lähedal veetma. Aga miks piirduda vee lähedal või peal olemisega? Miks mitte minna ka vee alla?

TEKST **ANGELIKA SOMELAR**, MAREMARK 5° IDC SUKELDUMISKESKUS, PADI IDC  
STAFF INSTRUKTOR FOTOD **MARKKO JUNOLAINEN**

Veealune maailm on koht, kus ununevad argimured ja telefonihelin; üht-pidi meile nii tuttav ja samas nii palju üllatusi ja rõõme pakkuv paik.

Sukeldumisel on lapsevanemad järeltulijatega võrdsed ning isegi teismelistel maailmaparandajatel läheb silm särama, kui nad saavad nähtavat-kogetavat vanematega jagada.

Sukeldumine on ka seltskondlik tegevus, mis lisaks harrastajate silmaringi avardamisele neid ka ühtseks sõpruskonnaks liidab. Tõesõna: seltsielu muutub palju meeleolukamaks ja värvikamaks, kui ei pea pärast järjekordset grilliorgiat ülesõõmise pärast süümepeinades vaevlema, kõrvus kumisemas vanade sõprade jutud, mida juba kümmekond aastat kuulatud.

Ning kui esimesest vee alla tungimisest tekkiv vaimustus lahtuma hakkab ja tekib kihk veealust maailma veel põhjalikumalt tundma õppida, tuleb lihtsalt sügavamale sukelduda.

Aga et veealuse maailmaga tutvust teha, võiks auto pagasiruumis suvisel ajal lisaks magamiskotile leida ka sukeldumismaski, hingamistoru ja ujumislestad.

## KUIDAS SAADA SUKELDUJAKS?

Vetevalda tungimiseks ei pea olema supervormis, ei tohi vaid vee ees hirmu tunda ja vanust peaks olema rohkem kui kümme aastat. Vanuse ülempiiri seevastu pole seatud. Alustajad leiavad ehk innustust ka teadmisest, et sukeldumine on harrastus, milles ei võistelda. Kui mägironijad pürgivad aina kõrgemale, siis sukeldujate jaoks pole esmatähtis mitte sügavus (hobisukeldujad laskuvad harva sügavamale kui 40 meetrit), vaid eelkõige vaatamisväärsused, mis tihtilugu neid otse veepiiri all tervitavad.

Sukeldumine ei ole keeruline ala, aga nagu kõik muudki seda sorti harrastused, nõuab selle selgekssaamine veidi aega ja vaeva. Õppimise hõlbustamiseks on rahvusvahelisel hobisukeldujate ühendusel PADI terve rida sukeldumisprogramme, mille hulgast iga huviline kindlasti endale sobiva leiab.

**Prooviprogramm** (*Discover Scuba Diving*) koosneb ühest teoorialoengust ja ühest sukeldumispäevast. Lühike kursus annab aimu, kuidas ikkagi vee all hingata saab, ja instruktori juhendamisel proovitakse järele nii kaaluta olek kui ka esimesed nipid veealusteks toimetusteks.



Terve **sukelduja algõppekursus** (PADI *Open Water Diver*), mis on sukeldujaks saamise ABC, koosneb kolmest osast: viis teoorialoengut (kolmel õhtul), viis harjutuskorda basseinis (tavaliselt kahel päeval) ja neli avaveesukeldumist (Eestis sõltuvalt ilmast kahel-kolmel päeval). Lõunamaa meredes kulub aga kogu kursusele kõigest kolm-neli päeva!

Kuna tegemist on rahvusvahelistele nõuetele vastava kursusega, tasub neil, kes kavatsevad puhkusereisi sihtkohas sukelduma hakata, aja kokkuhoidmiseks juba kodus läbi teha pool kursust ehk teooriaõpe ning basseinipraktika. Sedasi jääb kauaoodatud puhkusel veemõnude nautimiseks rohkem aega. Kursuse läbinud saavad rahvusvahelise tunnistuse, mis avab kõikide sukeldumiskeskuste uksed ja annab võimaluse teha tutvust veelaluse floora ja faunaga kõikjal maailmas.

**Algõppekursuse lühendatud variant** (PADI *Scuba Diver*) koosneb kolmest teoorialoengust, kolmest basseinisukeldumisest ja kahest avaveesukeldumisest (kahel päeval).

PADI OWD kursus ei ole sukeldujakarjääri tipp. Kui sukeldumine huvi pakub ja on tahtmist ennast edasi arendada, saab lisa õppida ja kogemusi hankida **edasijõudnute kursusel** PADI *Advanced Open Water Diver* (viis praktilist sukeldumist, vastavalt piirkonna võimalustele saab valida fotografeerimise, kalade tundmise, vrakile sukeldumise, navigeerimise, sügavsukeldumise, öösukeldumise jms. vahel).

Et kursusel omandatu mööda külgi maha ei jookseks ega piirduks tõdemusega, et sukeldujatunnistus on lihtsalt üks plastkaart rahakotis, püüavad sukeldumiskeskused nii Eestis kui ka välismaal harrastajaid igal moel aidata. Renditakse varustust, pakutakse paaditransporti, antakse nõu varustuse soetamiseks ning soovitatakse kogemustele ja ilmale vastavaid sukeldumiskohti.

#### KÕIGE ILUSAMAD SUKELDUMISKOHAD

Oleme harjunud ütleva, et ilu on vaataja silmades, ja nii see ongi. Igas meres-veekogus on midagi sellist, mida mujal pole, ja kunagi ei tea me ette, millises veekogus meile kuldkala vastu ujub ja kolme soovi täitmist pakub.

Avastamisrõõmu jätkub igaks puhkusereisiks. Enne reisi-leminekut saab kodus järele uurida, mis ühes või teises veekogus erilist võiks olla ja millised vaatamisväärsused ees ootavad. Infot leiab nii teemaportalidest (nt. [www.maremark.ee](http://www.maremark.ee)) või kas või Google'i otsingumootori abiga. Tänapäeval leiab juba enamiku huvitavatest sukeldumiskohtadest ja veelalustest vaatamisväärsustest vähese vaevaga netist üles. Ning muidugi ei tohi unustada, et paljudes välisriikides tervitavad vee alla ihkajaid eesti keelt kõnelevad instruktorid, näiteks on Maremarkil esindused Egiptuses ja Tais.

Paljud arvavad, et Eesti merepõhi on kõle ja kole ning vaadata pole seal midagi. Tegelikult aga leiab Eesti vetest vaatamisväärsusi igale maitsele, olgu selleks siis ajalugu meenutavad laevavrakid, paeastangud, liivarifid või vilkalt toimetavad kalad. Kauneimad kohad on saarte ümbruses ja pankrannikute all, kus vesi on tavaliselt selgem. Ka pole sukeldumine isegi Eestis enam ammu pelgalt suvine hobi, vaid sellega saab tegelda aastaringselt. Algajale sukeldujale sobivad kõik sukeldumiskohad, mis pole sügavamad kui 18 meetrit, sügavamale tungimisest peetakse hobisukelduja jaoks juba sügavsukeldumiseks. See aga eeldab juba suuremaid kogemusi, paremat ettevalmistust ja väljaõpet.

Paljud väga huvitavad vrakid ja veelalused vaatamisväärsused on Eestis muinsuskaitse all ning nendele sukeldumiseks tuleb muinsuskaitseametilt taotleda eriluba.

Allpool on ära toodud sukeldujate meelispaigad Eestis ja



välismaal, nende hulgast leiavad sobivaid paiku nii algajad kui ka edasijõudnud. Tuletan meelde, et sügavamad kui 18-meetrised kohad eeldavad vähemalt AOWD koolitustaset.

#### SUKELDUMISPAIGAD EESTIS

**Tallinn ja selle ümbrus.** **Vrakk Bungsberg** – sügavus 38 meetrit; **vrakk Jaen Teär** – sügavus 39 meetrit NB! Muinsuskaitsealune vrakk - sukeldumine erilubadega!; **vrakk Christine** – sügavus 27 meetrit; **vrakk Raa/Polaris** – sügavus 26 meetrit; **vrakk Heino** – sügavus 15 meetrit; **vrakk Tutti** – sügavus 16 meetrit; **vrakk Vanja** – sügavus 18 meetrit; **vrakk Iljuša** – sügavus 15 meetrit; **vrakk Aegna** – sügavus kuni 6 meetrit; **nn. Kuulimuna** – sügavus kuni 9 meetrit; **Merivälja muul** – koht, kus on mugav pärast algõpet basseinis harjutada

**Lohusalu ja Paldiski ümbruses** on looduskaunid kohad ning piirkond sobib suurepäraselt ka algajatele sukeldujatele.

**Vrakk Jossif Stalin; Nabe saare ümbrus; Lohusalu madal; Suurupi madal; Pakri paeastangud**

**Looderannik.** Osmussaare saarelt sukeldudes on huvitav umbes kuni 20 meetri sügavuseni. Kindlasti põnev koht nii algajale kui ka kogenumale sukeldujale. **Neugrundi meteoriidikraater** – eeldab vähemalt AOWD sukeldumistaset; **vrakk Schleswig-Holstein** – NB! Muinsuskaitsealune vrakk, sukeldumine erilubadega!; **vrakk Dago** – NB! Muinsuskaitsealune vrakk, sukeldumine erilubadega!

**Põhjarannik. Mohni saar ja selle ümbrus,** sügavused vahemikus 4-30 meetrit; **vrakk Rasma** – lebab 4-10 meetri sügavusel

**Saaremaa.** On järske merre langevaid panku (eriti Saaremaa ja Muhu põhjarannikul); madalaid puhtaid liivarandu (Sõrves, Soela väina ääres) ja kõrgeid, otse vette laskuvaid luiteid (järvel). **Panga pank ja vrakk Stag**

**Hiiumaa.** Hiiumaa ümbruses on palju vrakke, millele muinsuskaitse

sukelduda ei luba, kuid ka kaldast sukelduma minnes saab näha palju põnevat ja ilusat, mis kindlasti iga sukeldujat rõõmustab.

**Siseveekogud.** Sobivad kindlasti ka algajatele sukeldujatele ja on suurepäraseks vahelduseks merele. **Äntu järved; Paukjärv; Porkuni järv; Saadjärv; Koorküla Valgjärv**

#### SUKELDUMISPAIGAD VÄLISMAAL

Sukeldumist tasub proovida kõikjal maailmas, sest igas riigis on midagi ainulaadset ja põnevat. Tihtipeale sätivadki sukeldujad reisiplaanega nii, et lühikese ajaga võimalikult palju näha jõuaks. Alljärgnevalt väike ülevaade sukeldujate lemmikkohadest välismaal.

**Egiptus** - Punane meri kuulub maailma atraktiivsemate sukeldumiskohtade hulka. Fauna liigirikkus ja kristallselged veed on peamised trumbid, mis sukeldujaid sinna ikka ja jälle tagasi viivad. Punane meri sobib suurepäraselt nii algajatele veemõnude avastajatele kui ka juba kogunud sukeldujatele.

**Zanzibar e. Paradiisisaar** – asub India ookeanis Aafrika idarannikul 35 kilomeetri kaugusel mandrist. Lummavad värvid, maaliline maastik ja põnev elu allpool veepinda pakuvad võrratuid elamusi. Tänavu novembri lõpus peetakse seal esimest korda veealust karnevali, kus Eesti, Soome, Läti ja Leedu võistkonnad üksteist põneva sukeldumisriietusega üle trumbata üritavad.

**Indoneesia** - maapealne paradiis loodusesõpradele, sukeldujatele, pildistajatele-filmijatele vee all ja vee peal! Bunakeni rahvusparki ümbrust loetakse maailma viie parima sukeldumiskoha hulka tänu selle geograafilisele asendile Aasia ja Austraalia vahel. Siin leidub mitmeid endeemilisi looma-, taime- ja kalaliike, keda ei leidu mitte kusagil mujal maailmas.

**Filipiinid** – 7107 saarega eksootiline mereriik Filipiinid asub Vaikse ookeani lääneosas, ekvaatorist vaid veidi põhja pool. Näiteks Tubbataha Reef Marine Park on haruldane atoll, kus allpool merepinda on ligi 11 000 ruutkilomeetrit korallriffe ülimalt mitmekesise mereelustikuga. Korallide ja kirevate rifikalade ilu nautida, seeptiiaid ja merikilpkonni ning hiidkarpe



saab vaadelda ka Dimakya ümbruses snorgeldades.

**Tai** - Nii nagu pealpool veepinda on Tai mitu nägu, nii on mitmekesine ka selle kandi veeilm. Sukelduda võib seal paljudes kohtades, kuid kahtlemata on tõelised pärlid Similani saared. Sukeldujate seas on see paik arvatud tippkümne hulka, ja igati teenitult.

**Malta** - Malta on päikesesse uppunud saar, mis asub kesk Vahemerd ja on kuulnud oma veealuste koobaste, tunnelite ja ülihea nähtavuse poolest.

**Türgi** - Vahemere selge vesi, kaljused seinad ning väikesed koopad on algajale sukeldujale väga heaks stardipunktiks, kus kogemusi hankima asuda.

#### VARUSTUS

Hobisukeldujate varustus on kergesti käsitletav ja koolitusel saab selle kasutamise põhjalikult selgeks. Nii nagu riideidki, tuleks ka sukeldumisvarustust valida mugavuse järgi. Kindlasti tasub spetsialistiga nõu pidada, et varustus ka anatoomiliselt sobiks, enne kui see ilusa värvi pärast ära osta.

Põhiline varustus, mida vee alla pääsemiseks vaja läheb:

**Mask** - nii nagu inimeste näotüüpe, on ka maske väga erinevaid tüüpe ja mudeleid. Pead vaid proovima ja leidma endale anatoomiliselt sobiva maski.

**Snorgeldamise toru** - toruga on mugav ka veepinnal ujuda, ühtlasi kaitseb toru veepritsmete eest, mis suhu võivad sattuda.

**Sukeldumisülikond** - kaitseb meie keha soojuskao eest. Eestis praktiline ka lihtsalt ujumas käimiseks.

**Saapad** - spetsiaalsed sukeldumissaapad, millega mugav veekoguni jõuda ja samas alajahtumise eest kaitsevad.



**Lestad** - lestad aitavad meil nii veepinnal kui ka vee all kergemini ja kiiremini edasi liikuda. Kuna vee all käte jõul ei liiguta, on lestad suureks abiks.



**Reduktor** - teisisõnu hingamisaparaat, mis on ühendatud akvalangi ja sukeldumisvestiga. Üks ots kinnitub ballooni, teised otsad on hingamisotsad. Üks eredavärviline otsik on kaaslase jaoks, kui tal mingil ebatõenäolisel põhjusel õhk otsa saama peaks.

**Mööteriistad** - on ühendatud ühisesse konsooli. On hea, kui vee all on kaasas kell või stopper, sügavusmõõtja, manomeeter (mis näitab, kui palju balloonis õhku on) ja kompass.




**Sukeldumisvest** - õhuga täidetav vest, millega saab nii vee peal kui ka veel all oma ujuvust reguleerida.

**Raskused** - et vee alla sukelduda, vajame lisaraskust. Kasutatakse nii vöö kantavaid kui ka vesti sisse peidetud raskustaskuid.

**Balloon e. akvalang** - suruõhuga täidetud balloon. Sukeldumiseks kuni 40 meetri sügavusele kasutatakse tavaliselt puhast õhku, milles on 21 protsenti hapnikku ja 79 protsenti lämmastikku.



**Sukeldumiskompuuter** - kompuuter aitab sukeldumisi planeerida ja jälgida näitajaid, mis muudavad sukeldumisinfo kättesaadavuse mugavamaks. Kompuutreid on tänapäeval nii kelladena kui ka eraldi.

Lisaks on olemas hulga igapäevaselt sukeldumistel kasutatavat lisavarustust nagu noad, lambid jne. 



Jätkame Eesti slipikohtade kaardistamist ning kutsume jätkuvalt kõiki asjast huvitatuid üles teatama meile veeskamiskohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel. Ajakiri Navigaator täiendab saadud info põhjal internetipõhist andmepanka, mis asub aadressil [www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee) ja mida võivad slipiinfo hankimiseks kasutada kõik soovijad.

Ajakirja Navigaator väljaandja OÜ Heelium jätab endale õiguse avaldada slippide kohta saadatud infot internetis ja enda poolt väljaantavates trükiväljaannetes.

Slipikohast teatamiseks palume saata e-kirja aadressile [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)

**Kirja tuleks panna:** • slipi asukoht • slipi GPS-koordinaadid • slipi kirjeldus • teretulnud on ka fotod.

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



# SLIPIKOHAD NARVA JÕEL JA VEEHOIDLAL



**1 Narva Jõesuu 1**  
Betoonkate osaliselt.  
N 59°27'38.5" E 028°03'08.0"



**2 Narva Jõesuu 2**  
Looduslik pinnas.  
N 59°27'40.5" E 028°03'03.7"



**3 Permisküla käämping**  
Vasknarva ligil. Looduslik pinnas, väikesemetele paatidele.  
N 59°05'16.8" E 027°47'10.1"



**4 Kulgu sadam.** Slipp asub kuulsate vesigaraažide läheduses. Kruusale valatud betoonkate, lähed vee all üle kruusaks. Järsk slipp, slipi taga sügav vesi. NB! Slipist mõnekümne meetri kaugusel garaažide pool on vee all betoonplokid mille otsa võib paadi madalama veeseisu korral puruks sõita.  
N 59°20'43" ja E 28°10'24"

**Tasub teada!** Narva jõgi ja veehoidla on piiritsoon, seepärast on nendel paadiga liikumiseks vaja taotleda eriluba. Paadiga veele minek ja sealt tagasitulek tuleb registreerida lähimas piirivalve allüksuses. Veel tohib olla vaid päevasel ajal: pool tundi enne päikese tõusu kuni pool tundi pärast päikese loojumist. Veehoidlal liikudes tuleb olla ettevaatlik kuna siin seal leidub veeluseid puu kände mis liiguvad ringi suuremate tuulte ja jää liikumisega. Soovitatakse liikuda mööda vana jõe sängi mis asub piiri lähedal ning on piisavalt sügav. Kindlasti tuleks jälgida hoolega piiri, veehoidlal hoida sellest 50 meetri kaugusele, jõel 20 meetri kaugusele ja mitte mingil juhul piiri kogemata ületada.

**Enne piiritsooni veekogule minekut tuleks kindlasti tutvuda piirirežiimi eeskirjaga, mille leiab [www.riigiteataja.ee](http://www.riigiteataja.ee)**

**Vajalikud kontaktid:** Piiriveekogudele paadiga minekuks eriloo taotlemine Kirde Piirivalvepiirkonna telefonil **3395761** või e-mailil **kirde@kirde.pv.ee** Paadiga veele mineku ja sealt tuleku registreerimine Narva piirivalvekordoni telefonil **3599480**

# Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite uus esindaja Eestis!



**Silver Hawk DC**  
+ Mercury F80 ELPT EFI

**379 900.-**



**Silver Beaver**  
+ Mercury F40 ELPT EFI

**220 310.-**



**Silver Fox R**  
+ Mercury F50 ELPT EFI

**279 770.-**



**Eagle Cabin**  
+ Mercury F115 ELPT EFI


**672 500.-**

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn  
telefon 6 710 075 • e-mail [bm@paadid.ee](mailto:bm@paadid.ee)  
[www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

**Silver**®



6. osa (algus Navigaatoris 1/2007)

# PEREGA PURJETAMA!

TEKST **ALAR VOLMER**

Tervitused purjetamishooaja alguse puhul!

Kevad võttis võimust varem kui teda ootasime, jahid on juba vees ja esimesed regatidki lõppenud. On väga hea meel tõdeda, et mere sõpru vaevavat kroonilist sadamakohtade nappust on tänavu natuke leevendatud – nii Tallinna Olümpiapurjespordikeskus kui ka Tallinna Kalevi Jahtklubi on teinud head tööd ja mõlemas neist on sadamakohtade arv suurenenud. Suurepärane sõnum paadiomanikele!

Hooaja alguseks lisandus Eesti jahilaevastikku umbes kolmkümmend alust, neist ehk märkimisväärseimaks on avamere võidusõidujaht Grand Soleil 42 Race, mis hakkab võistlema Audi Sailing Sport Teami nime all kapten Juss Ojala juhtimisel. Meeskonna ambitsioonikate plaanide hulka kuulub kõige kõrgemate kohtade ründamine Läänemere suurimal avamereregatil Gotland Runt. Meeskonna tegemiste kohta leiab informatsiooni veebipäevikust aadressil [www.puhastuul.blogspot.com](http://www.puhastuul.blogspot.com).

Suur samm purjetamisvõistluste huvitavamaks muutmisel on ka esmakordselt Eestis käivituv Match Race, üks huvitavamaid ja vaatamisväärsemaid purjetamisvõistluste formaate kogu maailmas. Dramaatiliseks teeb asja see, et korraga on võistlustules ainult kaks jahti – võita saab vaid üks, teine on juba viimane. Vähem purjetamisasjadega kursis olevatele seletuseks – maailma vanim paadivõistlus ja auväärseim võidukihutamine Ameerika Karika regatt peetakse just Match Race formaadis.

Entusiastliku Finn-klassi purjetaja Harles Liivi eestvedamisel ja toel on Pirital nüüd kuus Itaalia päritolu Blusail 24-tüüpi purjekat, mis

suvel lähenedes esimesed sõidud teevad. Jahid on väga lihtsad, universaalsed ja leiavad kasutust ka täiskasvanute purjetamiskoolitusel.

Kaks sõna purjetamisest kui spordialast veel – Pekingi olümpiaregatile on pääsme lunastanud viimastel aastatel pidevalt meid kõrgete kohtadega rõõmistanud Deniss Karpak klassis Laser ja purjelauaklassis RS:X Johannes Ahun.

## PURJETAMINE KUI KOGU PERE HOBI

Heade uudiste juurest on mõnus pöörduda purjetamise argipäevasemate asjade juurde. Tuletan meelde, et purjetamine ei ole ainult sport, vaid rohkem siiski põnevaid elamusi pakkuv pidevalt muutuvates tingimustes viljeletav harrastus.

Purjetamiskooli seekordseks teemaks valisingi perepurjetamise. Oleme Eestis korraldanud olümpiaregati ja mitmeid rahvusvahelisi suurvõistlusi, tuntud on nii Muhu Väina regatt kui ka kolmapäevaõhtused võidusõidud Tallinnas ja Pärnus. Nii võibki jääda mulje, et purjetamine on üks pidev võidukihutamise vorm. Ka minu jaoks oli võidusõitmine pikka aega ainus mõeldav purjetamise vorm, kuid kaheksakümnendate alguses viis saatust mind võistlema Soome, Kotka merepäevadele. Seal, suhteliselt väikeses ja rahulikus merelinnas, nägin midagi, mida varem ei olnud kogunud – väga paljude jahtide meeskonnad koosnesid pereliikmetest – isad, pojad, emad, tütreid – ja kuigi nad võistlustel meesugustele päevast päeva harjutajatele alla jäid, pidin tõdema, et nende purjetamisoskused ja merekuultuur olid väga kõrgel tasemel. Tagasi vaadates ei ole see ju mingi ime – Soome oli tollal majanduslikult

väga heas olukorras, inimestel jagus raha, et jahte osta, ja aega, et nendega sõita. Lisaks suurepärased jahtklubid saunade, restoranide ja muu vajalikuga. Oleme Eestis ilmselt jõudnud samasuguste võimaluste lähedale ja on väga südantsoojendav näha sadamates uusi jahte, mille meeskonnaliikmed on mulle täiesti võõrad ehk siis uue laine purjetajad. Paljud neist esialgu kõrgeid eesmärke ei sea ja piirduvad rahulike päevapurjetamiste ning paaripäevaste merematkadega.

Vaba aega on meil kõigil vähe ning seda tahaksime veeta pere ja sõprade seltsis. Samas ei saa inimene ka harrastusteta hakkama. Kui su hobiks on purjetamine ja ka su pere seda naudib, oled tabanud kaks kärbest ühe hoobiga – pääsed merele palju rohkem ja sinu rõõmust võib saada ühine rõõm. Perega purjetamisel on veel üks oluline aspekt – koos veedetud aeg ja ühine tegevus toovad teid üksteisele lähemale, teie perest saab meeskond.

## MINU KOGEMUSED

Rääkides lastega purjetamisest ei pea ma piirduma ainult raamatutest loetuga, vaid võin jagada ka oma kogemusi – kõik mu neli last on purjede all merele pääsenud väga noores eas, noorim neist lausa ühekuusena. Keegi neist ei ole küll tuntud võistlussportlane, kuid hakkama saavad nad vee peal väga hästi. Teismelised tütreid Maria ja Helena on sageli meeskonnaliikmetena abilisteks suurtel jahtidel, kahekümne kolme aastasel pojalt Rayl endal väikelaevajahi paberid taskus ja ametiks 15-meetrise lõbusõidujahi kapten. Mai algul jõudis ta tagasi oma esimeselt Biskaia lahe ületamiselt. Kaheksakuune Robin peab





### Tasub meeles pidada!

Enne laste purjetamise juurde toomist tasub mõnele asjale tähelepanu pöörata:

- õpetage lapsed ujuma, et nad vett ei kardaks;
- tutvustage lastele paadis kehtivaid ohutusreegleid;
- valige õige suurusega paat, millest laste jõud üle käiks;
- esimesed reisirid tehke lühikesed – lapsed tüdinevad kiiresti;
- muutke jaht lapsekindlaks – paigaldage reelingutrosside vahele võrgud; ärge lubage üle reelingu kumardada; ärge lubage sõidu ajal tekil joosta;
- andke lastele õige suurusega päästevestid. Päästevest tasub selga panna juba sadamasse jõudes, sest kõige sagedamini kukuvad väikesed vette mitte merel vaid sadamas ja jahtide vahelt ei ole neid sugugi kerge välja õngitseda.
- Kindlasti lubage lastel abiks olla kõikides töodes, mis pardal ette tulevad.

küll põhiliselt piirduma sülerolliga ja lainetel loksudes mõnusat und nautima.

Nad kõik on mereasjanduses kodus, oskavad soote sikutada, mootorit käivitada ja loomulikult ka roolida. Ma ei ole neid spetsiaalselt õpetanud – kogu aeg asja sees olles on need oskused iseenesest külge jäänud. Oleme nendega ka kõikvõimalikke raskusi kohanud. Aastaid tagasi oli meil tava käia igal sügisel Soomes; mina võistlemas, nemad Serena veeparki külastamas ja Helsingiga tutvumas. Kahel korral jäime tõsiste tormide kätte – kord öösel Tallinnast Helsingisse sõites oli tuul nii tugev ja lained nii kõrged, mitme maja kõrgused, et endalgi tuli hirm nahka.

Teatavasti pole tormiga kajutis viibimine mingi meelelakkumine – kõigutab nii metsikult, et ka parimatel merehüntidel võib merehaigus külge tulla. Nii me siis kottpimedas öös kihutasime – kogu lastekari, paar sõpra lisaks, kümne meetrise matkajahi kokpits, päästevestid seljas ning küünte ning hammastega kinni hoides. Hommikuks jõudsime Helsingisse: päike taas väljas, tuul vaibunud. Kartsin, et äkki on see viimane kord, kui nad minuga merele tulevad, aga ei – torm tegi neist veel julgemad ja enesekindlamad. Ülelahesõidud on ju suhteliselt lihtsad: avameri, vett kiilu all piisavalt, navigeerimisele väga suurt tähelepanu pöörama ei pea.

Raskemasse olukorda sattusime X-99-tüüpi jahti Seaporting Pärnust Tallinna tuues. Sõit oli jälle õine, sest Tallinnas ootasid võistlused ja kohalejõudmisega oli enam kui kiire. Meeskond oli neljaliikmeline – mina, Nikolai Korjatškin, kuulus Finnklasi purjetaja ja Nõukogude Liidu tšempion

ning minu tütre Maria ja Helena.

Muhu kandis hakkas tuult andma ja mitte ainult: ka taevaluugid avanesid ning vihma kallas. Lained ei kasva meie saarte vahel küll hirmsuurteks, aga siiski täiesti korralikeks. Liiati olime teele asudes olnud natuke hooletud: ei märganud lastele korralikke tormirii- deid kaasa võtta – suveaeg, soe ju. Aga öösel ei ole tormiga kunagi soe, eriti vihmasajus. Vihmapiisad olid nagu püssikuulid, silmi oli nii raske lahti hoida, et pidime ööpimedaski päikesepillile kandma. Oli väga külm ja hirmus. Eriti vastik oli loomulikult kajutis, kuhu korralike riieteta lapsed varju pugema pidid.

Vastu hommikut jõudsime Rohuküla sadama lähedale ja ilma pikema arupidamiseta oli selge, et läheme sadamasse tormivarju. Mis liig, see liig! Noorem tütar hääletas end kiiresti Tallinna suunduvale autole. Päeva peale andis tuul järele ja me pääsesime edasi, järgmiseks hommikuks olimegi Tallinnas ning hakkasime tormis räsitud jahti võistlusteks korrastama. Olime kõik kogemuse võrra rikkamad ja meie peremeeskond tugevam kui enne.

Koos vanema pojaga oleme natuke ka võistluspurjetamist proovinud ja lisaks haaravatele regatikogemustele oleme võitnud nii Eesti kui ka Soome meistrivõistlused.

Tagantjärele on tore neist seiklustest rääkida ja juhtunut arutada, aga kõige olulisem on tegelikult ühiselt veedetud aeg, mis meid lähendas ja ühendas.

Suures maailmas võetakse aga ette suuremaid asju. 3. jaanuaril 2007 randus Kariibi meres Antigua saarel 14-aastane Michael Pelham, kes oli 8,4-meetrisel jahil ihuüksinda 46 päevaga üle Atlandi purjetanud. Esimest

korda proovis vapper noormees purjetamist seitsmeaastaselt ning hulljulgeks reisiks sai ta innustust 15-aastaselt poisilt, kes veidi varem samasuguse teekonna läbi oli teinud. Michaelit saatis tema teel isa, kes teise samasuguse jahiga poisi järel sõitis. Täpsema ülevaate noormehe seiklustest leiab veebilehelt [www.sailmike.com](http://www.sailmike.com).

### EESTI PURJETAMISPEREKONNAD

Kuid ka Eestis on kuulsaid purjetamispe- rekondi, neist mitme liikmed askeldavad purjede all juba kolmandat põlve. Näiteks Haapsalu Vooremaad – Endel, Vaiko ja Argo, medalimehed nii jääpurjetamises kui ka vee peal purjetamises, lisaks veel tuntud paadi- meistrid. Või Jüri ja Peeter Šaraskinid, mehed, kelle käest saab väga palju teada purjedest. Ja paljud teised, kõiki ei jõua kirja pannagi.

Rein Ottossoni purjetamiskooli õpilaste nimekiri on nagu koopia Eesti purjetamis- koondise liikmetest paarkümmend aastat tagasi, ainult eesnimed ei klapi hästi – Pome- rants, Kööp, Nõgisto, Väinsalu, Rammo...

Ka meie olümpialootuse Deniss Karpaki isa ja treener Igor Trofimov kuulus aastaid Nõukogude Liidu purjetamiskoondisse, sealt kogutud teadmised leiavad nüüd rakendust poja treenimisel. Purjetamine ei ole tuu- mafüüsika – igapäev saab sellega hakkama ja keegi ei ole selleks liiga vana. Ärgu olgu lap- sed mereleminekul takistuseks, tehke neist meeskond!

Tuult ja päikest! ■

Eelmisel aastal üllatasid Eesti üldsust Saaremaa mehed, isa-poeg Andres ja Heiki Hanso, kes võtsid napilt neljameetrise, kuuehobujõulise mootoriga plastpaadiga V-Kindlus ette 3100 kilomeetri pikkuse teekonna Inglismaalt Eestisse. Seni kohalikes rannavetes ja järvedel seilanud meestel polnud varasemaid kogemusi suurte lainete, tõusude ja mõõnade ning hoovustega. Ometi ei hirmutanud reisiraskused teelisi ning matkasellidest noorem on seadnud endale juba uue sihi – maailmareis selsamal neljameetrisel V-Kindlusel.

# HEIKI JA ANDRES HANSO NING **V-KINDLUS**





**Teekond**

Andres ja Heiki Hanso teekond V-Kindlusel algas 17. juulil 2007 Põhja-Inglismaalt Adlingtonist (53° 36.756 N ja 002° 36.422 W), mis asub Manchesterist sadakond kilomeetrit põhja pool. 11 päevaga jõudsid isa-poega kanaleid pidi Londonisse ja liitusid Thamesi jõega. Selle suudmes peatuti Queensboroughs ja edasi viis tee Ramsgate'i sadamasse. La Manche'i väin ületati 31. juulil kaheksa tunniga, teekond algas Ramsgate'ist ja lõppes Dunkerque'i sadamas Graveline'is. Edasi viis mereteed mehed mööda rannikut Nieuwpoorti ja Zeebrugesse. Seal otsustati edasi liikuda mööda siseveekanaleid, kuna väikesel paadil suurtes lainetes said rändurid kõvasti raputada.

Edasi suundusid rännumehed kanaleid pidi Belgia sisemaale läbi Brugge linnakese Genti. Läbiti huvitavad ja hapnikuvaesed Hollandi sisemereid Ijmeer, Gooimeer ja Eemmeer. Amsterdamist suunduti taas põhja poole, linna nimega Swolle, seejärel Groningeni, kuni oldi taas Põhjamere ääres sadamalinnas Delfzijl.

Saksamaa algas linnaga Emden. Järgnesid Wilhelmhaven, Bremerhaven ning 16. augustil jõudsid mehed Elbe jõe suudmes asuvasse väikesadamasse Ottendorf. Seejärel läbiti Hamburg, Lübeck ja Travemünde.

19. augustil jõuti Läänemerre. Edasi Rostock, Greifswald. Sealt edasi sõideti läbi Saksa ja Poola vahelise sisemere Nowe Warpno Kamień Pomorskisse. Mööda suurepäraselt liivast rannikuäärt läbi Mielno, Ustka, Rowy, Gdynia. Venemaa ei lubanud rannikuvetes seilata ja seetõttu pidid paadimatkajad autoga ümber Kalingradi oblasti Klaipėdasse sõitma. Sealt mindi Liepajasse, kus oli mitu päeva nii tormine, et väikese paadiga olnuks ohtlik edasi sõita. Paat tõsteti treilerile ja sõideti Ventspilsist hooaja viimase praamireisiga Sõrve, Mõntu sadamasse. Edasi võeti vett mööda Kuressaare, Kõrkvere ja 50. päeval jõuti Orissaare kodusadamasse.

50 päevaga läbisid mehed üheksa riiki. Umbes 2300 kilomeetrit sõideti mööda vett ja ca 800 kilomeetrit maad mööda.



KÜSITLES HELEN RAIEND VASTAS HEIKI HANSO FOTOD ERAKOGU

### ■ Kuidas tekkis mõte selline reis ette võtta?

Neli aastat tagasi sattusin tööle Põhja-Inglismaale, Windermere'i järve ääres asuvasse veesportikeskusesse. Neil olid väikesed üüripaadid Honda kuuehobujõuliste päramootorigega. Pärast iga suvehooaega vahetati mootorid välja. Ostsin ühe sellise mootori, mille tahtsin Saaremaale saata. Paraku tundus postikulu liig suur ja mootor jäi terveks aastaks voodi alla tolmu koguma. Elu edenes ja soetasin pisikese paadi, millega siin järvel väga tihti kalal käisin. Siis tuligi mõte, et milleks postiga mässata – hoopis sõidan sellega Eestisse.

### ■ Mille poolest oli see reis eriline?

Kaks tavalist ja sel alal suhteliselt kogenematut Saaremaa meest, isa ja poeg, panid sellesse reisi oma hinge ja palju kannatlikkust. Tegemist oli ju väikese, siseveekogudele mõeldud alusega. Ruumi oli meil kahe peale ainult paar ruutmeetrit ja keskmine kiirus 10 kilomeetrit tunnis.

Tunnen uhkust, et hoolimata suurtest raskustest ja katsumustest jõudsin kodusadamasse ega jätnud ettevõtet pooleni. Suur saavutus oli ka see, et isa ja poeg viiekümneks päevaks samasse paati mahtusid ja seni veel räägivad.

Kuna jäime reisi alustamisega 17 päeva hiljaks, saime augusti lõpus Läänemeres korralikult nüpeldada. Loodetavasti tegime au kodusaares ja selle inimestele, kes lahkesti aitasid, kui hädas olime. Teatavasti pole varem keegi nii väikesel alusel Inglismaalt Saaremaale sõitnud!

### ■ Miks valisite just selle paadi?

Kuna mootor oli ainult kuuehobujõuline, polnud võimalik suuremat paati kasutada. Alus tundus küllaltki stabiilne, laiuse ja pikkuse suhe oli hea. Laiusega muidugi kiiruses kaotasime, aga turvalisus oli tähtsam kui paar lisasõidupäeva.

### ■ Kas paat vajab reisi ettevalmistamist?

Jah. Ehitust alustasime klaasplasti paikamisega. Ilmad oli sel ajal tõeliselt kehvad – pidev vihm ja tuul. Üritasime minu elamise kõrvale teha kilest varjualust, et saaks kuivas kohas nokitseda, aga tuul lõhkus jälle ja jälle kõik me vaeva. Lõpuks leidsime lahke puusepa, kes lubas paadiehitust jätkata oma ruumides. Siis hakkas töö edenema.

Niinimetatud salongi ehitamiseks kasutasime kõige odavaid materjale kohalikust ehituspoest – mitteveekindlat malaisia vineeri ja immutamata kuuseplanku, tavalist värvi ja silikoone. See oli meie esimene paadiehitus, seega me ei teadnud, kuidas ja miks – lihtsalt hakkasime pihta ja pusisime. Paat sai kitsas ja madal, aga hästi tasakaalus.

Mootorilt saab laadida 12-voldist autoakut, millelt omakorda saab voolumuunduriga võtta elektrit mobiili, sülearvuti ja pata-

reide laadimiseks. Lisasime ka navigatsioonituled. Rooli- ja käiguhoovastiku ostisime kasutatutena. Kõik võimalikult odav.

Täislastis alus liikus kõige efektiivsemalt ja ökonoomsemalt kolmveerandi gaasiga.

### ■ Kuidas paat omale nime sai?

Nimepanek on alati raske. Mõtlesime kaua ja variante oli kümneid, enamus ikka mere ja merelindude-loomadega seotud. Ka kaalusime eesti naisenimesid. Lõpuks vaatasime sõnaraamatust, et ehk hakkab miskit vahvat silma. Sõna "veekindlus" juurde jõudes oli kohe asi selge – ilus ja kahetähenduslik sõna. Võtab kokku, et oleme veekindlad ja oma kindluses. Kuna meie väike lootsik nägi üpris hale välja, ajas selline suur ja võimas nimi kõigil näo naerule ja suunurgad ülespoole.

### ■ Kuidas ennast reisi ette valmistasite?

Pöörasime suurt tähelepanu turva- ja päästevarustusele: päästevestid, signaalraketid, päästerõngas, esmaabikomplekt, aerud. Enamuse neist saime aitähhi eest minu tuttavate ja klientide käest. Käsiraadio ja merekaardid andsid meile lahked inimesed Thamesi suudmes asuvast Thurrocki jahtklubist, kes soovitasid paigaldada ka radaridetektorit.

Meil oli kaasa võetud ka palju tööriistu ja tagavaramaterjale, millest paljudest reisi jooksul loobusime, kuna üleliigne kaal oli mõttetu.

Eeluringuid me eriti ei teinud. Uuris inimesi Eestist, kas sellistes tingimustes on üldse seadusega lubatud rännata. Samuti küsisin Doveri rannavalvelt, kas nelja meetri pikkuse kuuehobujõulise mootoriga alusel on lubatud La Manche'i väina ületada.

V-Kindluse kindlustasime Navigators & General all 600 naelase kolme miljoni naelase kahjuhüvitisega Euroopa sise- ja rannikuveetes. La Manche'i väinas meie kindlustus ei kehtinud.

### ■ Milline oli tavaline reispäev?

Sõit algas sageli varahommikul, kui telk pakitud ja hommikusöök hinge taga. Kuna kiirus oli väike, pidime keskenduma edasilükkumisele.

Inglismaal oli kõvasti tööd lüüside avamise ja sulgemisega. Edaspidi aga suurt muud teha polnudki kui lobiseda ja ringi vaadata.

Sõitsime kordamööda. Riideid pesime vanade tavade järgi – nõor sappa ja üle parda. Soolases merevees on see meetod väga efektiivne, kuid näiteks Friisimaa turbakanalites sai valgust T-särgist pruun. Paadi paremaks tasakaalustamiseks oli kasulik, kui teine mees pikutas salongis, sellega võitis paar kilomeetrit kiiruses juurde. Klaipedas olime aerodünaamika juba nii peensusteni läbi mõtelnud, et tuuletakistuse vähendamiseks käisime isegi juuksuris.

Eriti igavad olid Belgia ja Hollandi kuni 15 kilomeetri pikkused sirged kanalid, mille ääres kasvas ainult mais. Võimalusel uurisime vastutulijatelt eesootavate katsumuste kohta. Õhtu saabudes hakkasime otsima sobivat ööbimispaika mõne silla all või kai ääres.



### ■ Kas kala ka püüdsite?

Loomulikult, me ju kaks saarlast! Meil oli kaasas kaks spinningut ja kaks keskmise silmaga võrku juhuks, kui päris nälga jääme. Inglismaa kanalitest sai õnnega latikat ja särge ning ussiga õngitsedes isegi ühe jõevähi. Thamesi jõest ja hiljem ka Hollandi ning Saksa kanalitest sai tonkaga angerjat. Spinninguloopimine oli päris mõtetu.

Võrku jäi ainult latikas. Neid oli igal pool ja eriti koledad olid nad Hollandi sisemeres, soojas ja hapnikuvaeses vees – valgete silmadega ja poolsurnud. Eriti ei isutanud selliseid laipu süüa, aga ohtra soolaga pettis täitsa ära. Tegime äkist (saare keeli toores kala soolaga) ja vahel keetsime. Elbe jões oli ka siiga.

Meie kõige suurem unistus ja soov oli võtta Põhjamerele vaba päev just kalapüüdmiseks. Belgiast Nieuwpoorti sadamast saime koguni spetsiaalse sardiinipüüdmise varustuse ja õpetussõnu, et kui näete merel kajakaparve vette sööstmas, siis just sealt tuleb püüda! Aga tuul oli nii vali ja paat tilluke. Kuidas sa ikka kalapüüki naudid, kui laine üle laevalae lajab ning suu ja silmad soolast vett täis on? Pole neid kajakaid aega nii vahtidagi!

### ■ Kas teie reis äratas suurt huvi?

Meie laevuke tekitas alati suurt elevust, kuhu sadamasse iganes ka sisenesime, üllatades inimesi just oma väiksusega. Kõrvaltvaatajale tundus muidugi kogu plaan väga hullu ja võimatu.

Pea igal maal helistas keegi ja andis vihje ajakirjanikele. Friismaal ja Rostockis veeti kohale terve teleuudiste tiim, et meie reisi kajastada. Ka andsime raadiotele intervjuusid. Eriti ilus nägi välja Belgia suurima meresportiajakirja Varen lugu, mis tehti Nieuwpoorti sadamas, ajakiri saadeti meile paar kuud hiljem koju. Meile kulutati selles kallil ajakirjas tervelt kolm lehekülge. Sellest võib järeldada, et tegime midagi eriskummalist ja huvitavat. Kõige enam huvi oli muidugi meie kohalikul Saaremaa väljaandel Meie Maa, mis oli ka meie suurim sponsor. Aitäh!

Reaktsioone oli muidugi erinevaid – paljud naersid ja soovitasid pikkade varrukatega valgeid särke, aga teised olid siiralt mures meie elude pärast. Väga üllatunud olid inimesed just Nieuwpoorti sadamas, kui sõitsime sisse kuivanud soolast kestendavate nägudega ja päikesest põlenutena. Ühe 12-meetrise jahi omanikud ütlesid, et on juba kaks päeva paremat ilma oodanud, et edasi sõita, ja tundsid vast veidi häbigi, kui meid tulemas nägid.

Jätsime huvilistele numbrid ja helistati tihti. Paljudega suhtleme siiani.

### ■ Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgite?

Saaremaa vanarahvas teadis, et maailmas on ainult kaks tõelist mere-sõitjate riiki – Saaremaa ja Inglismaa! Seda püüdsimegi tõestada.

Selgus ka uuemaid tõdesid, näiteks “ära jäta pestud pükse laevalaele kuivama, sest tuul puhub need vette”. Nii kaotas isa oma

ainsad teksad. Või “kui ehitad madala laega laeva, lööd pea mitu korda ära”.

### ■ Eksootilisim paik, kus oma paadiga käisite?

Vägevaid kohti jäi teele palju. Eksootilisim ja soojem oli Prantsusmaa sadam Gravelines, seal kasvasid palmid. Hollandi sisemered olid huvitavad ja omapärased. Eriti meeldis Poola rannaäär. Kas teadsite, et Poolal on üle 550 kilomeetri ilusat ja puhast liivaranda, igal kilomeetril paar õlletelki?

V-Kindlus oli paar korda ka autotreileril ja korra isegi reisiparvlaeva Scania kõhus.

### ■ Kas kogesite järske ilmamuutusi merel?

Ilmaennustust uurisime järjekindlalt ja erili üllatusi ei tulnud. Saksamaa ja Poola vahel leidsime end ühtäkki väga paksust udust. Nähtavus oli kohati 3-4 meetrit ja liikuda saime ainult tänu GPSile. Läänemeres sõitsime juba tuulisel augusti teisel poolel ja tihti pidime sadamates mõneks päevaks peatuma, et leebemat ilma oodata.

### ■ Keeruliseimad sõidutingimused, teravaim elamus?

Suurima ehmatuse saime Inglismaal kanalitest Thamesile jõudes. Viimane lüüs Limehouse oli hirmuäratavalt suur ja hüdrauliline. Lüüsiivaht küsis mitu korda, kas me ikka kindlasti soovime Thamesi minna. Alles kui väravad avanesid, saime aru, miks! Meid ootas ees kohutav prügivall, mis oli väravasoppi tiirlema jäänud, ja suured mäslavad lained. Kiirest voolust rääkimata. Isal oli unistus sõita mööda jõge kesklinna - pildistada Big Beni ja vaadata Tower Bridge'i alt üles. Ka ehk lehvitada suurt Eesti lippu. Suured ja kiired reisikatamaraanid aga tekitasid järske ja kurje laineid, mis kallastelt tagasi pörkusid ning olid kohati kõrgemad kui meie paat. See kohutas päris ära ja otsustasime sealt kiiresti allavoolu sõita. Kiirus oli 16-17 kilomeetrit tunnis, mis viis meid kesklinna möllust kiiresti eemale. Siis mõistsime, kui hea aluse olime ehitanud.

Keerulised kohad olid ka Thamesi suudmeala, Ida-Kenti nurk enne Margate'i, kus kohtusid hoovused, tõusud, mõõnad ja tuuled ning veealused karid. Tiheda liiklusega La Manche oli ka raske. Saksamaa-äärsed alad, mis jäid Emdeni, Wilhelmhaveni ja Bremerhaveni vahele, olid väga tugevate hoovustega ja ohtlikud. Kõige ohtlikum oli eelviimasel päeval Ida-Saaremaa all Suures Väinas, kus tugev lõunatuul tekitas madalas meres väga tugevad paarimeetrised lained. Väga napilt vedas, et ümber ei läinud. Sellises olukorras, kus kõrge laine paati tagant lükkab, hakkab alus justkui lainel surfima ja mootor undab täispööretel. Sel hetkel liigub paat kiiremini kui mootor lükata suudab, mistõttu kaotab alus juhitud. Kuna mootoril oli ainult kuus hobujõudu, ei jätkunud võimsust, et tagantlainest kiiremini liikuda. Kui lõpuks alus lainest maha jäi, vajusime tagasi järgmise laine põhja, mis meid hetkeks peaaegu peatas ja siis uuesti tipkiirusele tõukas.



### ■ Lemmiksadam Eestis?

Kindlasti pole ma väga paljudes Eestimaa sadamates käinudki, aga võin öelda, et minu lemmiksadam on Orissaare sadam Saaremaal. Seal õppisin ujuma ja purjetama. Sai vanadelt ja kogunud kalameestelt kuulda vahvaid meremehelugusi ning piiluda päevitavaid saarepiigasid.

### ■ Lemmiksadam välismaal?

Nieuwpoort Belgias oli väga korralikult välja ehitatud ja üüratult suur. Sinna mahub üle 2000 jahti. Oli puhas ja sõbralik ning seal lehvib meie reisil esimene Eesti lipp. Lahedad sadamad oli Poolas, kus umbes 30 meetri kaugusel kaldast oli suur betooni valatud metallpost. Maal asuvast vintsist läheb jäme terastross läbi posti külge kinnitatud ploki, millega lohistatakse laevad üle liiva vette. Sama vintsiga tiritakse laevad ka liivale tagasi.

### ■ Unistuste paat?

Olen suur veespordifänn, eriti meeldib veelauasõit. Unistan korralikust, võimsast Mastercraftist, midagi X-seeriast. Aga unistustega on ikka nii, et isegi kui ma kunagi peaksin suutma selle osta, siis lainelaua trikitada ma vaevalt enam jaksan. Siis unistan juba suurest ja rahulikust jahist.

### ■ Unistuste reis?

Arvan, et kõigil inimestel, kes sedalaadi seiklemisest lugu peavad, tekib varem või hiljem mõte maakerale tiir peale teha. Võimalikult eriskummalisel kombel! See on kindlasti ka minu elu suurim unistus.

Hea meelega V-Kindlusel, sest usun, et nelja meetri ja kuue hobujõuga sellist tempu tehes läheksin ajalukku! Olen sellele palju mõelnud ja kui keegi on sellise projekti toetamisest huvitatud, siis olen kohe hakkamas. Mootor peab olema Honda ja lisajõuna kasutaksin merenduses üha enam populaarsust koguvat tuulelohet. Aega on mul terve elu ja kuna armastan merd, võib seda võtta kui väljakutset! 🏠

Heiki Hanso reisiblogi lugege aadressil:

[www.2meest6hobust4meetrit.spaces.live.com](http://www.2meest6hobust4meetrit.spaces.live.com)

## KAKS MEEST, KUUS HOBUST, NELI MEETRIT

Paat **V-Kindlus**

Kodusadam **Orissaare**

Tüüp, mudel **Orkney Spinner Inglismaa**

Ehitusaasta **1995**

Kere materjal **klaasplast**

Süvis **0,3 m**

Kõrgus **lagi 1,3 m, radaridetektor 2 m veepiirist**

Mootor **Honda 6 hj päramootor, 4,4kW**

Navigatsiooniseadmed **käsi-GPS Magellan Explorer XL**

Lisaseadmed voolumuundur **12V >220V, 12V aku,**

**navigatsioonituled**

Kütusevaru, veevaru **50l ja 10l**

Lubatud inimeste arv pardal **4**

Juhid **Heiki Hanso (29)** ja **Andres Hanso (58)**

Andres on bioloog ja elupõline pedagoog, tegi enne reisi väikelaevajuhi tunnistuse saamiseks vajalikud eksamid.

Heiki on Inglismaal kõrghaljastaja ning metsamees. Ta on varemgi purjetanud ning tal on veesuusatamisinstruktori oskused. Heikil on rahvusvaheline lõbusõidupaadijuhi tunnistus, veesuusapaadijuhi tunnistus ning Suurbritannia South Lakelandi ringkonnakoostöökoogu luba juhtida sealsel suurimal järvel Windermere igasugust rendipaati, mis mahutab kuni 12 reisijat.

Varasemad veesõidukogemused said mehed Saaremaa rannaveses ja kalapüügil järvedes. Suure mere kogemust polnud kummalgi.



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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅓ lk = 1500.- +km

½ lk = 1200.- +km

¾ lk = 1000.- +km

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



### Princess 67

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

**32 450 000.-**

### Princess 61

SOODUSHIND

**11 500 000.-**

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

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

Hind ei sisalda käibemaksu.

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

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



### Storebro 420 Baltic

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

soodushind  
**6 260 000.-**



### Nimbus 35 Nova Coupe

Väljalaske aasta : 2007  
Mootor: 2 x Volvo Penta D4-260/DP •  
Võimsus: 2 x 260 hj • Asukoht: Eesti  
Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

soodushind  
**4 600 000.-**



### Nimbus 320 Coupe

Selle kaatri lisavarustus: Volvo Penta D4-260 mootor • võõrivint • sooja-  
veesüsteem, 20 • ahtritriki presentkate • kaldavoolusüsteem ja akulaadija  
• küttesüsteem ja defroster • elektriline püsipump • prožektor • tiiktek-  
ujumislavormil • tiiktek gaasiballooni säilituslaeka kaanel  
Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

soodushind  
**3 318 000.-**



### Askeladden Commuter 805

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

soodushind  
**2 250 000.-**

tavahind 2 374 570.-



### SeaRay 240 Sundancer

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

**soodushind**  
**990 000.-**



**TEST-DRIVE**  
 +372 5650 3083

### Lema Clon

Pikkus 6.65 m, laius 2.50 m, bensiinimootor Volvo Penta 135 hj, ehitusaasta 2008. Kajut 4 magamiskohaga, elektriline pilsivee pump, suur 8-istmeline kokpit. Mootori näidukud, spidomeeter, tunniõendur jms. Anodeeritud alumiiniumist reeling. NB! Hind diiselmootoriga Volvo Penta 130 hj - 845 300 eek. Kontakt: tel. 5650 0083, info@bestboats.ee

**648 110.-**



### Silver Eagle Star Family 650

Mootor: Mercury F115 EFI • Pikkus: 6,50 m  
 Laius: 2,40 m • Süvis: 0,32 m • Lubatud inimeste arv pardal: 6  
 Mootor 115 hj, 4-taktiline. Alumiinium korpusega. Suurepärase pere ja matkakaater ka madalamas vees julgemaks kolimiseks  
 Kontakt: Olle Uusaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**646 400.-**



**TEST-DRIVE**  
 +372 5650 3083

### Shiren 23 Fisher

Pikkus 6.88 m, laius 2.50 m, mootor Evinrude 90 hj, ehitusaasta 2008. Kajut kolme magamiskohaga, jääkappid, roostevaba terasest reelingud, elektriline pilsivee pump. WC võimalus. Võimalik teelda ka sisemootoriga ja tagaustega. Baasumudeli hind mootoriga 356 960 EEK  
 Kontakt: tel. 5650 0083, info@bestboats.ee

**505 760.-**



### Zodiac Pro 15 man RIB

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

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



### MV-Marin 5400 MC

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

**soodushind**  
**395 300.-**



**TEST-DRIVE**  
 +372 5650 3083

### Lema Expression

Pikkus 5.55 m, laius 2.30 m, mootor Evinrude 60 hj, ehitusaasta 2008. Lubatud inimeste arv pardal: 6. Päevitustoolideks kohandatavad ahtristmed, armeeritud klaasist tuuleklaas alumiiniumraamis, kajut 2 magamiskohaga, Integreeritud tugi abimootorile, Isetühenev piiss.  
 Baasumudeli hind mootoriga 254 620 EEK  
 Kontakt: tel. 5650 0083, info@bestboats.ee

**hind mootoriga**  
**361 585.-**



### Silver Hawk 540 DC

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: Honda BF 90 • Pikkus: 5,40 m  
 Laius: 2,17 m • Süvis: 0,28 m • Lubatud inimeste arv pardal: 7  
 Kasutatud kaatrikomplekt mootori, haagise, sõidukatte, kajaloodi, GPS ja muu varustusega, sõitnud ühe hooaja, väga heas korras  
 Kontakt: Olle Uusaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**299 990.-**



### Silver Beaver 450 UUS!

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

**soodushind**  
**205 000.-**



### Silver Fox 470

Valmistusaasta 2000 • Pikkus 4,70 • Laius 1,95 • Kaal 305 kg  
 Lubatud inimesi 5  
 Komplektis treiler, kajalood, GPS, sõidukate, ankur, otsad.  
 Paat on väga hästi hoitud, teostatud regulaarselt hooldused.  
 Kontakt: Olle Uusaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**145 000.-**

**MERCURY**

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



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

**Balti Merekaatrid AS**  
www.paadid.ee

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

Balti Merekaatrid  
Regati pst. 1, **Tallinn**  
Tel. 639 67 87

Balti Merekaatrid  
Westmeri 3, **Haapsalu**  
Tel. 565 28 87

Balti Merekaatrid  
Lootsi 6, **Pärnu**  
Tel. 504 95 46

Balti Merekaatrid  
Tallinna mnt. 89a, **Pärnu**  
Tel. 447 27 77

Balti Merekaatrid  
Turu 1, **Tartu**  
Tel. 501 66 86

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

Soodushinnad kehtivad  
kuni kaupa jätkub

Travel at the speed of life



V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V48 V53 V58 V65 V70 V85 FLYBRIDGE KAATRID: 42 45 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY

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

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

  
POWER · PRECISION · PASSION