

Targaks saab see, kes oskab kuulata.

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

PRINCESS
67

Navigator

Navigator

3 / 2008

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Horvaatias
hooaega pikendamas

Volvo Ocean
Race stardib

Soomes paate
testimas

Cowes Week
regatt

Ühe sadama
kaaperdamise
lugu

DAG HARTELIUS
MEREHAIGUS MIND EI VÕTA



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

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

www.princessyachts.com

PRINCESS
POWER · PRECISION · PASSION

MINU PAAT: RAIVO KÜTT & HUNTER • TALLINNA JAHTKLUBI ESKAADRISÕIT NARVA • MERESUU SPA
MEREREIS AHVENAMAALE • VANALAEVAFESTIVAL BRESTIS • MERESÕITJA MOBIILTELEFON • SOOLOPURJETAMINE
MITMEOTSTARBELINE JÄÄMURDJAJA • UUED REGATID PIRITAL • SLIPIKOHAD • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL



SÕIT JÄTKUB. ÄRIKLASSIS.

Üheskoos on elu parem

INFO-AUTO
www.infoauto.ee

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



*Auto, milles skandinaavia
luksus on ühendatud
kaasaegse intelligentse
tehnoloogia ja tipptasemel
turvalisusega.*

VOLVO S80



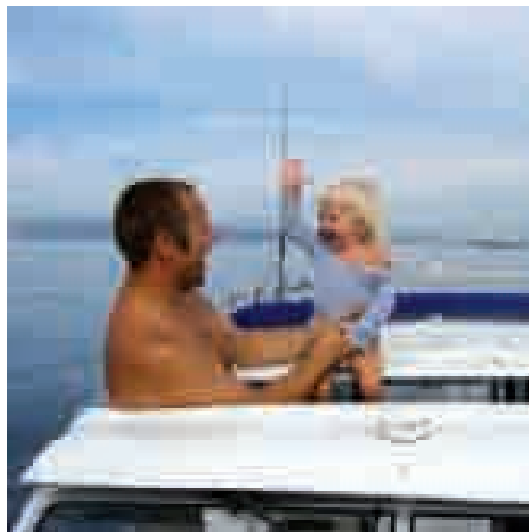
Volvo. for life

Keskmine kütusekulu 6,4 – 11,9 liitrit/100 km;
heitmed CO₂ 169 – 284 g/km

Navigaator

3 / 2008

- 8 Uudised** Kolmas Emajõe festival Tartus, SOS 100-aastane, uus Veskiviigi sadam, väikesadamad kasutavad abiraha innukalt, uue generatsiooni mitmeotstarbeline jäämurdja, purjetajate kell Seikolt
- 12 Paadiuudised** Askeladden 11 Commuter, Paragon kaatrid nüüd Eestis, Ferretti 40 aastat, Uus Princess V62
- 18 Soolopurjetamine** On the road again!
- 22 Regatt** Whitbreadist Volvo Ocean Race'ni
- 30 Kaanelugu** Dag Hartelius: armastan lihtsalt merd nautida
- 38 Reis** Horvaatias meresõiduhooaega pikendamas
- 46 Regatt** Cowes Week
- 52 Herkki Haldre** Vanalaevafestival Brestis
- 54 Sadam** Ühe sadama kaaperdamise lugu
- 62 Lõõgastus** Meresuu Spaa Narva-Jõesuus
- 66 Reis** Tallinna Jahtklubi eskaadrisõit Narva
- 72 Paaditest** Soomes paate testimas
- 82 Reis** Ahvenamaa eskaadrisõit
- 88 Nõuanne** Mobiiltelefon – merehädalise elupäästja
- 90 Alar Volmeri purjetamiskool** Õppimine ja võistlemine
- 92 Slipikohad** Lääne-Eesti
- 94 Minu paat** Raivo Kütt ja Hunter



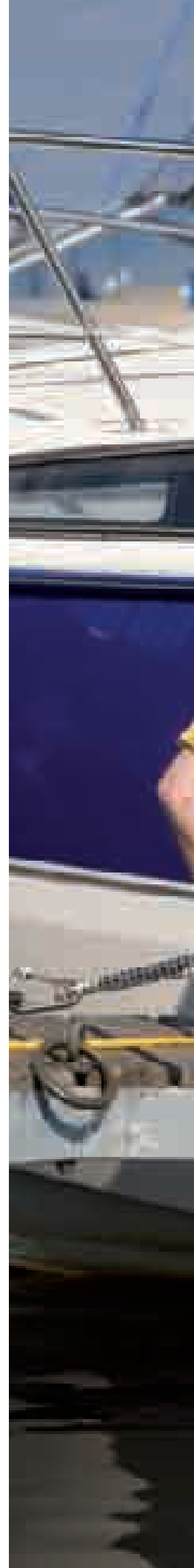
38 Horvaatias hooaega pikendamas



66 Eskaadrisõit Narva



54 Sadamalugu





30 Dag Hartelius:
armastan lihtsalt merd nautida



72 Soomes paate testimas

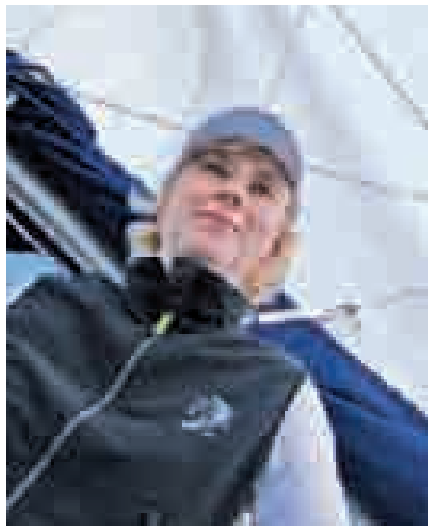


22 Volvo Ocean Race



94 Minu paat: Raivo Kütt & Hunter

KONTORIST MERELE. Pean tunnistama, et arvuti taga istudes ning Navigaatorile saadetud reisilugusid lugedes ja pilte vaadates tabab mind tihti vastupandamatu soov neid kauneid paiku oma silmaga näha, igatsus seikluste järele, tahtmine üksinda paadiga helesinises laguunis loksuda või kihavat sadamaelu uudistada. Mõned sellised reisisoovid olen juba täide viinud, suurem osa aga alles ootab oma järge.



Kuidas üldse merele jõutakse? Mõni on veesõiduga juba lapsepõlvest saati sina peal, teised jõuavad merele sõprade õhutusel, mõnda aga tabab merevaimustus täiesti kuival maal. Toon ühe näite.

Peagi läheb lahti maailma pikim, üheksa kuud vältav ja maakerale tiiru peale tegev purjeregatt Volvo Ocean Race, mida selles ajakirjanumbris pikemalt tutvustame. Lugesin hiljuti regati internetilehelt www.volvoceanrace.org Venemaa võistkonna finantseerija ja liikme Oleg Žerebtsovi pihtimust, et teda tabas merekirg neli aastat tagasi vana aasta viimasel päeval kontoris istudes ja koostööpartnerite saadetud uue aasta kalendrid sirvides. Enamikku neist pidas ta igavaks ja paljud neist lendasid koguni prügikasti, kuid siis tabas silm ühe, mis mehe pilgu otsekui enda külge naelutas – fotol kujutatud purjekas sõitis läbi vahuse lainemõllu vaataja poole; purjeka kohal paistis ere päike, kuid taamal terendas sinkjasmust meri. Jahimeeskonna liikmete poosidest õhkus pinget ja ruttu. Meeleolu, ilm ja koguni pildi värvid olid hoopis vastupidised talvise Peterburi omadele.

Sihikindla mehena asus Žerebtsov võimalusi otsima ning praeguseks on mees juba mitu aastat purjetanud – tegelenud hobiga, mis nõuab pühendumist ja teistsugust ajaplaneerimist kui varem, kuid pakub talle kirjeldamatut rahuldust.

Seekordse Navigaatori reisilugudes lähedalt ja kaugelt viime teid taas-avastatud Kirde-Eestisse, suvisele Ahvenamaale, sügissooja Horvaatiasse ja vanapaadinäitusele Prantsusmaale. Ehk tekitab mõni neist iha minna ja oma silmaga vaadata. Võib-olla õnnestub meil koguni mõni veekauge inimene “mereusku” pöörata.

Loodame seda väga, sest kui kasvab Eesti väikelaevnike arv, kasvab ka nõudlus sadamakohtade järele, ja see omakorda tekitab uusi väikesadamaid. Veesõitjate pere suurenemine aga tagab eeldatavasti, et meie veeteed on korras ja meremärgid paigas. Ning see omakorda viib meid taas sammukese lähemale Mereriigile.

Ilusat paadihooaja lõppu!
Helen Raiend



Esikaane foto **Andres Teiss**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

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

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelium.ee

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

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

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

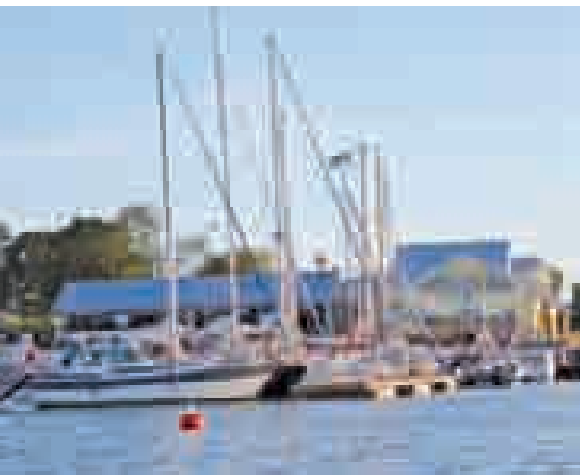
KES VIIMASENA
NAERAB, EI SAANUD
ILMSELT NALJAST ARU.



AH?



**TERAVMEELNE
ÜRDILIKÖÖR**



Uus Veski viigi sadam Haapsalus

Jaanipäeva paiku sündis Eestisse uus väikesadam, Haapsalu Veski viigi sadam.

Sadama omanikfirmaks on spetsiaalselt selleks otstarbeks loodud Haapsalu Vana Jahtklubi OÜ, mille omanikeks on omakorda AS Bellboats ja AS Volta. Sadama moodustamiseks muutis Haapsalu linn osaliselt seni vana jahtklubina tuntud kinnistu maa kasutamise sihtotstarbe ärimaast tootmismaaks. Sadamaakvatooriumi eraldas vabariigi valitsus.

Loodetavasti lõpetab nõue, et teenindatavate aluste süviste määramisel peab Veski viigi sadam arvestama juba olemasoleva Haapsalu Suur-Holmi sadamaga, eelmisel aastal Haapsalus valla pääsenud "sadamasõja".

Veski viigi sadamas asuvas jahtklubi hoones, mis on ehitatud ajal, kui Haapsalus tegutses kalurikolhoos ja nüüdseks põhjalikult remonditud, ootab Kessu baari asemel külastajaid Veski viigi trahter.

Navigaator tervitab uue sadama sündi ning avaldab lootust, et uus sadamakõrts meelitab mere äärde järjest enam Haapsalu elanikke. Loodetavasti hakkab uusi väikesadamaid Eestisse senisest kiiremini juurde tekkima.

Väikesadamad kasutavad abiraha innukalt

30 miljonist kroonist, mille riik väikesadamate toetamiseks eraldas, oli septembri alguseks nelja sadama arendamiseks välja makstud kokku 6,2 miljonit krooni. Kalevi Jahtklubi kasutab toetust sadama laiendamiseks ujuvkaidega, Kuressaare sadam üldiseks arenduseks, Kärdla külalissadam

uuringuteks ja projekteerimiseks ning Abruksa sadam väikelaevade sadama remontimiseks.

Ettevõtlike Arendamise Sihtasutuse juhatuse liikme Tarmo Leppoja sõnul on praegu läbivaatamisel veel neli projekti, milles taotletava toetuse kogusumma on 11,5 miljonit krooni.

Väikesadamate toetusprogrammi abil võib

iga sadam saada kuni kolm miljonit krooni eeldusel, et sama palju raha suudetakse ise välja käia. Väikseim võimalik toetussumma on sada tuhat krooni.

Täpsemat infot toetuse saamise tingimuste ja toetatud projektide kohta leiab EAS kodulehelt www.eas.ee



Tartus peeti juba kolmas Emajõe festival

16. ja 17. augustil Tartus peetud Emajõe festivalil osales esimest korda ka Kaitseliidu Tartu malev, mis korraldas jõe näidisforsseerimise, sõidutas jõeflotilli paatidega huvilisi ja osales jõeparaadil.

Kohaletulnud said jälgida Tartu Kalevi Veemotoklubi sõitjate, teiste hulgas ka klassi JT-250 vastse maailmameistri Sten Kalderi võidukihutamist. Wakeboard'i-sõitjad demonstreerisid lisaks tavapärasele trikitamisele tehnikat, mis võimaldab alaga tegeleda ka seal, kus kaatrisõit keelatud. Tartu suurirituste korraldustoimkonnad pidasid maha hiigelkanuude sprindivõistluse, mille võitsid rahvusvahelise puhkpillifestivali korraldajad.

Festivali külalised said uudistada mitmesuguseid veesõidukeid, millest üks huvitamaid oli mootorpurjejaht MacGregor 26.

Õhtusel jõeparaadil osales ligi kaheksakümmend alust, mille meeskonnad said preemiaks tõeliselt hea meeleolu, parimatele jagus ka auhindu.

Kalapüügile keskendunud pühapäeva lõpetanud kahetunnise püügi võistluse võitja tõmbas nii kahepäevast üritust juhtinud Vladislav Koržetsi kui ka teiste osalenute üllatuseks välja kaheksa kilose kalasaagi.

Eesti sõudjad olümpial võidukad

Jüri Jaanson ja Tõnu Endrekson tõid paarisaerulisel kahepaadil Eestile Pekingi olümpiamängudel hõbemedali, finišijoonel edestas neid vaid tervet sõitu juhtinud Austraalia. Võitjate paadis istusid Scott Brennan ning David Crawshay. Suurbritanniale tõid pronksi Matthew Wells ja Stephen Rowbothom, kes Jaansonile ja Endreksonile kaotasid vaid mõne sentimeetriga.

Jüri Jaansonile on see teiseks olümpiamedalik. Ka Ateena olümpiamängudel võitis 42-aastane vanameister hõbedat. Tõnu Endrekson astus olümpiamängudel poodiumile esmakordselt.

Eesti teisel medalilootusel Laser klassi purjetajal Deniss Karpakil olümpial nii hästi ei läinud. Veel selle hooaja alguses maailma nelja parima Laserpurjetaja seas olnud Karpaki lõpptulemuseks jäi seekord 25. koht.



TALLINN Kristine Keskus, Endla 45
Viru Keskus, Viru väljak 4/6
Viru 22

TARTU Tartu Kaubamaja Keskus, Riia mnt. 1

PÄRNU Rüütli 22

BALTMAN

Ja sina mõtlesid, et su paat on eriline?

Veeteede amet kavatseb tellida Soome firmalt Aker Arctic Technology (AARC) superjäämurdja, mis hakkab tööle soojades vetes.

Vastavalt sõlmitud lepingule valmistab AARC ette vastavad riigihankedokumentid, visandab laeva disaini ja teostab ehituse käigus järelevalvet.

Kõigest 92 miljoni EEK eest pääseb Veeteede amet ligi väidetavalt juba olemasoleva jäämurdja joonistele, kuid see kulu ei ole sugugi lõplik.

Laeva ehitamisel on vaja disaineritele veel täiendavalt tasuda 18-23 miljonit krooni iga ehitatava laeva eest, lisaks tuleb tasuda katsetuste eest jääoludes, klassifikatsiooniühingu poolt nõutavate muudatuste jms. eest. Kokku tohib ehitada kuni kaks sellist laeva.

Ehkki analoogiliste jäämurdjate hinnaks on sõltuvalt varustusest 1-1,2 miljardit krooni, läheb ekspertide hinnangul "uue generatsiooni mitmeots- tarbelise jäälõhkija" väljatöötamine ja valmistamine Eesti riigile maksma vähemalt kaks miljardit krooni. Summa sisaldab ka laeva projekti koostamist valmistajatehase poolt.

Eesti jäämurdja teeb kalliks tema mitmeotstarbelisus. Veeteede amet arvestab kliima globaalse soojenemisega ning kavandab lisaks jäämurdele ka kommertstegevust: naftapuuriplatvormide teenindamist ookeanivetes. Just viimaseks tööks vajalik varustus moodustabki väidetavalt ligi poole laeva hinnast. Alusele peaks tulema koguni naftapuurtornide töötajatele mõeldud kajutid.

Kliima soojenemisega arvestati nähtavasti ka tulevase laeva süvise

määramisel: kui käesoleva veetaseme juures võib jäämurdjalt tänu oma 8,5-meetrisele süvisele tekkida raskusi näiteks Pärnu lahte sisenemisel, siis tulevikus, kui veetase on umbes 1,5 meetri võrra kõrgem, saab võimalikuks ka hiljaaegu valminud, aga alatsa remondis oleva EVA 316 laeva asendamine Pärnu lahe jäämurdetöödel. Poilaeva EVA 316 ümberehitamine jäämurdjaks maksis veidi üle 130 miljoni krooni.

Kui majandusraskustes riik otsustab siiski jäämurdjast loobuda, jääb veeteede amet ilma nii AARCile juba makstud kümnetest miljonitest kroonidest, kui ka juurdepääsust joonistele. Lisaks võib AARC hüvitiseks nõuda 10 miljonit krooni.

Riigihanke konkursis uue jäämurdja ehitamiseks oleks pidanud toimuma hiljemalt selle aasta 1.augustil.

Eesti jäämurde arengukava järgi, mille valitsus on kinnitanud, vajab Eesti nelja, oluliselt odavamalt jäämurdjat. Esimesena tellitava jäämurdja hind peaks jääma 1,2 miljardi krooni piirsesse ning laev peaks asuma aastaringelt Eesti vetes.

Pildil on jäämurdja, mille sõsarlaeva kavatseb veeteede amet ehitada.



Velatura veesportdikellad Seikolt

Eelmisel aastal esitles Seiko uut veesportdikellade kollektsiooni Velatura. Nüüd lisandus sellesse sarja kuuluvale purjetajate stopperile ja kandja liikumisest energiat tootva Kinetic Drive-mehhanismiga kelladele uus stopper sukeldujatele ning automaatne stopper. Viimast valmistatakse vaid piiratud koguses. Lisaks on täiendatud olemasolevate mudelite disaini. Velatura 2008. aasta kollektsiooni kuulub viis erinevat tüüpi kella mitmes erinevas suuruses.

Purjetajatele mõeldud Yachting Timer (pildil) loeb minuiteid-sekundeid stardini ja hakkab alates stardist automaatselt võistlusaega arvestama. Et osuteid oleks kergem jälgida, on need sinised, punased ja valged. Käekell on disainitud spetsiaalselt purjetajatele – sellel on kerge kummilaadsest materjalist uretaanist riim, pakutakse ka terasrihma uretaanist vahepaneelidega. Kuna purjetamine tähendab aktiivset tegutsemist, lisas Seiko kellale vigastuste eest kaitsva kroomitud kaitsekilbi.

Seiko teeb koostööd olümpiapurjetamise 49. klassi sportlastega. Austraalias peetud MMil ja Hispaanias peetud EMil esikolmikusse purjetanud võistlejad said Seikolt tunnustuseks Velatura purjetajate stopperid. Eestis kinkis Seiko purjetajate kellad Eesti avamrepurjetamise meistervõistkondade kaptenitele.



SOS 100-aastane

Juulikuus möödus sada aastat SOS-signaali kasutuselevõttust.

Erinevalt palju levinud versioonidest, nagu "Päästke meie hinged" (ingl.k. Save Our Souls), "Päästke meie meremehed" (ingl.k. Save Our Sailors) või "Päästke surmast" (vene k. Спасите от смерти), ei tähenda SOS tegelikult mitte midagi. Tegu on kõige lihtsama ja selgemini mõistetava kolmetähelise kombinatsiooniga, mis on ühtmoodi arusaadav igas keeles. Vaid kreeka keeles on tal oma tähendus – kääne sõnast "päästma".

Esimesena võttis SOS-signaali 1905. aastal kasutusele Saksamaa valitsus. Pärast kolmeaasta pikkust testimist ning mitmete laevade hukku teiste, ebatäpsete signaalide pärast, kinnitati SOS 1. juulil 1908 Rahvusvahelise raadiotelegraafia konventsiooniga ametlikuks hädakutsuks.

Titanicu hukkumine sai pöördepunktiks SOSi edul. Vaid Suurbritannias jäi appikutse CQD veel mõneks aastaks püsima.

Nüüd, sada aastat hiljem, on SOS ühes morsega oma praktilise tähtsuse kaotanud. Uueks

enamlevinud rahvusvaheliseks hädakutsungiks on "Mayday, mayday, mayday", mille jaoks on VHF-raadiote süsteemis loodud eraldi merehädaliste mõeldud kanal, mis kannab numbrit 16. Võimalusel kasutatakse ka mobiilsidet või signaalarakette ja märgutulid.

Siinkohal parandame eelmises Navigaatoris artikli "Mayday!" sissejuhatusse lipsanud vea: SOS signaal on kolm lühikest – kolm pikka – kolm lühikest piiksu. Mitte vastupidi, nagu seal ekslikult väidame.

70% MAAKERA PINNAST ON KAETUD VEEGA
AVARDA OMA MAAILMA

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

merevärav 2009
sea gate



www.fair.ee/merevarav2009



Askeladden 11 Commuter

Commuter-klassi uus lipulaev on valmis. Norra paadinäitusel Sjøen for Alle Aasta paadiks 2008 valitud Askeladden 11 Commuteri edu põhineb kõrgekvaliteetsetel mootoritel, uuenduslikel tehnoloogilistel lahendustel ning kaasaegsel disainil, mida toetab põlvkondadepikkune kaatriehituskogemus. 11,2 meetri pikkune ja 3,9 meetri laiune "norrakas" on kujundatud ja ehitatud vastupidavaks, et rinda pista emakese looduse kõigi jõududega.

Kavandades 11 Commuterile roolikambri asukohta, kutsus Askeladden testimiseks kohale palju kiirkaartre ja katamaraanide kapteneid. Tulemuseks on selle klassi kaatri puhul imeks-pandav saavutus: te istute võimsal erivedrustusega tüüriistmel, mis leevendab ka kõige karmimate meretingimuste mõju; te sirutate

käe juhtimiskonsooli poole ja tõmbate seda enda poole, kuni see on mugavas kauguses. Konsoolil on kõik vajalikud juhtimisseadmed paigaldatud loogiliselt ja asuvad otse käeulatuses.

Askeladden 11 Commuter sobitub erinevate ajamisüsteemidega, kaasa arvatud Zeus Pod Drive, mis annab manööverdamisele sootuks uue tähenduse: kaater võib pöörelda ümber oma telje; seda saab hõlpsalt manööverdada külgsuunal; kaatrit saab ühendada GPS-süsteemiga ja programmeerida hoidma pidevalt sama positsiooni või liikuma ülitäpselt ettenähtud asukohta. Nii on vööripotkurid täiesti üleaarused, kere on kontrollitav tänu juhtkangile, saavutatakse suurem kiirus ja väiksem kütusekulu.

Roolikambri, mida ümbritseb väljaspool kogu ulatuses käiguplatvorm, on väga praktilised ja lukustatavad liugksed nii külgedel kui

ahtri pool. Roolikambri kaht istet saab pöörata kahte asendisse. Sõidusuunas istute kõrgel ja väljavaade on igas suunas suurepärase; vastusuunda istute aga madalamal, nii et praktilises söögilaua ääres moodustub mõnus salongiala.

Hästi varustatud kööginurgas on 120-liitrine külmik, kaks kraanikaussi, kahe gaasipõletiga pliit, praeahi ja ohtralt kapiruumi.

11 Commuter pakub ööbimiseks kahte kahekojalist magamiskajutit – vööris ja ahtris. Mõlema juures asub tualettruum, vöörikajutis ka dušš.

Üks 11 Commuteri tõelisi eeliseid on avar tekk, mida võib kasutada kalastamiseks, päevitamiseks, transpordiks ja muuks seesuguseks. Ahtriteki uks avaneb suurele suplusplatvormile. Tekil on ka mitu lukustatavat panipaika. Tugev, kogu alust ümbritsev vender pakub oivalist kaitset.



Ferretti 40 aastat

Ferretti Group'i esimene mudel, 11,6 meetri pikkune Khamsin, mis ehitati 1968. aastal, toodi rahva ette 1970. aastal Genova Boat Show'l. Itaalia tootmishiglane, kes tähistab tänava oma 40ndat tegusemiaastat, võib praeguseks uhkustada terve rea selle valdkonna suursaavutustega – Ferretti Yachts, Pershing, Itama, Bertram, Riva, Apremare, Mochi Craft, Custom Line ja CRN.

Ettevõtte, mille loojaiks olid vennad Alessandro ja Norberto Ferretti (pildil), on juubeliaastaks planeeritud mitmesuguseid üritusi üle kogu maailma, paljud neist Vahemere ümbruses.

Ferretti Group'i president Norberto ütleb: "Ma olin veel peaaegu poisike, kui isa andis järele mu härdaile palvetele ja ostis mulle mu kõige tähtsama mänguasja – väikese, kõigest 5,7-meetrise kaatri. Nii sai alguse mäng, mille eesmärk oli saada üheks kuulsaimaks nimeks Itaalia kaatritootmises." www.ferretti-yacht.com

Uus Princess V62

Inglise kaatritootja Princess esitles Southamptoni paadinäitusel uut kõvakatusega sportkaatrit V62.

19,39 meetri pikkune V62 asub mudelivalikus mudelite V65 ja V58 vahel, kuid on tänu mitmekülgsetele võimalustele sarnane pigem suuremale paadile, trumbates selle mõne lahendusega meie arvates isegi üle. Näiteks mahub V62sse lisaks peateki salongile ka avar söögiruum alumisel korrusel – lisaruum, mis peaks meeldima eelkõige just põhjapoolsetes vetes sõitjatele, sest kehva ilma korral on piisavalt ruumi, kus mugavalt aega veeta.

Klaasist liuguste abil kokpitiga ühendatud peateki salong on elegant-selt viimistletud kaasaegse mööbli ja nahast istekohtadega. Paindlik meelelahutusala pakub rikkalikult istumiskohti, baari ja grillimisevõimalusi. Päevitamismadratsite all paiknevasse garaaži mahub kõvapõhjaline kummipaad või jeti. Hüdrauliline üles-alla liikuv platvorm pakub

lisamugavust ning vajadusel mahutab varupaadi.

Alumisel tekil asuvad täislaiuses luksuslik omanikukajut, vööris külaliskajut ning paremparas ruumikas kahekohaline kajut, mille eeliseks mõne teise mudeli ees võib lugeda ühel tasapinnal (mitte üksteise kohal) paiknevad magamisasemed. Lisaks ahtris asuv kajut, mis on mõeldud ühele meeskonnaliikmele.

Söögiruumis jagub laua ääres kohti kuuele, samas kõrval asub hästi varustatud kambüüs ja ruumis paikneb suur LCD-televisior. Laevaköögi varustusse kuulub täiskõrge külmkapp, kaheosaline roostevabast terasest kraanikauss ja ruumikad panipaigad.

Täiustatud V-kere, kaks mootorit koguvõimsusega kuni 2400 hobujõudu ning Princessile omased head juhtimisomadused peaksid tegema uuest V62-st mugava ja kiire paadi pikamaasõitudeks.



Paragon kaatrid esmakordselt Eestis

Rootsi kaatritootja Nimbus ostis Soome paadiehitusfirma Paragon Yachts Oy. Selle ostuga kavatseb Nimbus kindlustada oma positsiooni Põhjamaade juhtiva kaatritootjana. Paragoni sportlikud ja praktilised paadid said suure tähelepanu osaliseks Helsingi paadinäitusel, kus Paragoni uus 25-jalane mudel valiti tiitli Boat of the Show vääriliseks. Oma unikaalse disainiga pakuvad need 25-jalased kaatrid ja ka suuremad, esialgu alles erinevates tootmisjätkudes olevad mudelid täiendust Nimbuse olemasolevale paadivalikule.



Paragoni paate hakkab Eestis turustama Nimbuse edasimüüja Balti Merekaatrid.



Vergi sadam pakub ujuvahendite talvist hoiustamist.

Lisainfo : 5556 7349
www.vergiport.eu





Põnevad purjetamispäevad Pirital

Esimest korda purjetamisvõistlust vaatama tulnu ei saa reeglina suurt millestki aru. Tugev tuul, kõrged lained ning ilusad jahid ja erksavärvilistes riietes võistlejad annavad muidugi võimsa elamuse, kuid tekib ka palju küsimusi.

Just seetõttu rõhused 6.-7. septembrini Pirital peetud võistluse A. Le Coq Eesti meistrivõistlused lühirajapurjetamises korraldajad meresõidu tutvustamisele ja populariseerimisele. Tavapärase pikkade võistlusradade asemel kasutati lühiradu, mille läbimiseks kulus kõige enam pool tundi – nii oli hea võistlust jälgida ning ühe päevaga jõuti kahes alagrupis teha kuni kümme sõitu. Esimese ehmatus vältimiseks ei tehtud pikemaid kui poolteist tundi kestvaid väljasõite. Pealtvaatajate laevadel olid kogunud võistlejatest – Mati Sepp, Alar Volmer ja teised – kommentaatorid, tänu kellele said ka purjetamisvõhikutest pealtvaatajad aru, miks miski juhtub, kes on millise paadi peal, millised on võistluse määrused ning lisaks ülevaate purjetamisajaloost, kuulda lähedaid meremehejutte ja võistlejatega juhtunud naljakaid seiku. Küllap läksid kommentaarid asja ette, sest paljud esimesel päeval kohale tulnud uudistajad elasid järgmisel päeval

ka finaali kaasa. Seetõttu kavatsevad korraldajad edaspidigi võistlust sedasi huvitavamaks muuta.

Finaal oli dramaatiline – intriigi toitis noorte Argo Vooremaa ja Kaarel Kruusmägi entusiastlik vastuhakk kogunud Peeter Saraškini supermeeskonna oskustele. Eesti meistrivõistluse omanik sai selgeks viimase sõidu viimasel allatuuleotsal, liider vahetus neli korda ja üsna vähe jäi noortel puudu Peetri meeskonna pikalilükkamisest.

Võitjate järjestus: 1. Peeter Saraškin 2. Argo Vooremaa 3. Kaarel Kruusmägi.

Nädal hiljem, 13.-14. septembrini peeti seal samas Pirital jälle esimene omataoline purjetamisvõistlus Eesti purjetamise ajaloo – A. Le Coq Estonian Open Match Race ehk Eesti lahtised meistrivõistlused kahevõitluses. Match race kui purjetamisvõistluse atraktiivsem vorm ei ole teab mis uus – America's Cupi, suurimaja tuntuima match race-võistluse ajalugu on üle 150 aasta pikk. Laiemalt on kahevõitlus levima hakanud siiski viimase kümne aasta jooksul ja praeguseks on juba loodud ka rahvusvahelise profiiliga võistlus nagu tennises või golfis. Eestis on huvi selle ala vastu üleväl hoidnud Mati Sepp, kes leidis Rootsist sobivad

vähekasutatud jahid ning tegi suuri pingutusi ka finantseerimisküsimuste lahendamiseks.

Võistlejate nimekirja ehtis lisaks juba fleet race'ist tuttavatele nimedele ka Eesti purjetamise raudvara – vennad Tõnu ja Toomas Tõniste koos Maiki Saaringu ja Marko Lilienthaliga. Kohal oli ka kaks võistkonda maailma esisajast – Sam Öhmanni juhtimisel Soomest ning Jevgeni Nikišorovi eestvedamisel Venemaalt.

Tihe rebimine heitlikus tuules eraldas terad aganatest – poolfinaalidesse pääses Eesti meestest vaid Mati Sepp. Finaalsõidus Venemaa versus Soome osales Soome meeskonnas üks eestlane – nooruke Kauri Kõrm asendas Sam Öhamni soodimeest. Kas oli see koostöövilumuste puudumine või midagi muud, aga finaali võit läks kindlalt Jevgeni Nikišorovi meeskonnale. Meie võime salamisi käsi hõõruda aga selle üle, et ainsa kaotuse eelringis sai Venemaa võistkond Peeter Saraškini käest.

Eesti meistrivõistluste järjestus: 1. Mati Sepp 2. Tõnu Tõniste 3. Argo Vooremaa.

Mõlema purjetamisvõistluse toimumisse andis oma panuse ajakiri Navigaator.

■ **Genoa 48. rahvusvaheline paadinäitus**

4.-12.oktoober 2008 • Genoa, Itaalia
www.genoaboatshow.com

■ **Paadiehitajate 18. rahvusvaheline näitus ja konverents IBEX**

6.-8.oktoober 2008 • Miami Beach, USA
www.ibexshow.com

■ **Annapolise purjepaatide näitus**

9.-13.oktoober 2008 • Annapolis, USA
www.usboat.com

■ **Annapolise mootorpaatide näitus**

16.-19.oktoober 2008 • Annapolis, USA
www.usboat.com

■ **Hanseboot 49. rahvusvaheline paadinäitus**

25.oktoober-2.november 2008 • Hamburg, Saksamaa
www.hanseboot.de

■ **Ateena 30. rahvusvaheline paadinäitus**

25.oktoober-2.november 2008 • Ateena, Kreeka
www.athensboatshow.gr

■ **Fort Lauderdale 49. rahvusvaheline paadinäitus**

30.oktoober-3.november 2008 • Fort Lauderdale, USA
www.showmanagement.com

■ **Skandinaavia 12. paadinäitus**

5.-9.november 2008 • Stockholm, Rootsi
www.scandinavianboatshow.se

■ **Barcelona 47. rahvusvaheline paadinäitus**

9.-16.november 2008 • Barcelona, Hispaania
www.salonnautico.com

■ **21. Merendusvarustuse mess METS**

18.-20.november 2008 • Amsterdam, Holland
www.metstrade.com

■ **Viini 6. paadinäitus**

20.-23.november 2008 • Viin, Austria
www.viennaboatshow.at

■ **Araabia Ühendemiraatide 1. rahvusvaheline paadinäitus**

25.-29.november 2008
Abu Dhabi, Araabia Ühendemiraadid
www.knotika.com

■ **Salon Nautique 48. rahvusvaheline paadinäitus**

5.-14.detsember 2008 • Pariis, Prantsusmaa
www.salonnautiqueparis.com



www.seikowatch.ee


SEIKO



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



Mõtle kui saaksime alustada
uuesti puhtalt lehelt.



FordKuga

Feel the difference



Keskmine kütusekulu 6,3–6,4 l/100 km
heitmed CO₂ 165–169 g/km



ON THE ROAD AGAIN!

Eelmisel aastal südamerikke tõttu soolopurjetamise võistlustesarja katkestanud Jaanus Tamme ja tema juhita jäänud ning karile jooksnud jaht Lendur (lugege Navigaatorist 2/2007) on nüüd mõlemad operatsioonist taastunud ning taas merel võistlemas.

Järgnevast loost selgub, et üksinda paadi ja merega toimetulek on karm katsumus nii füüsiliselt kui ka vaimselt.

TEKST JAANUS TAMME FOTOD JAANUS TAMME, GILDAS HEMON

Pärast eelmise aasta saatuslikku *airlifti* ja Lenduri jäänukite leidmist Bristol kanal põhjarannikult ei andnud (nüüd juba terve) süda rahu ning otsustasin paadi uuesti üles ehitada. Pool aastat hommikust öhtuni koos sõbra Ennuga ja hi kallal nokkimist kandis vilja.

Esimene võistlus sel aastal oli Marie Agnes Peron – 250-miiline *nonstop*-soolo Biskaia lahel.

TÄISKÄIGUL EDASI

Tõmbasin 15-sõlmese kiiruse pealt korralikult *broach'i*. Pagan, neid halsse on nii hirmus teha ja adrenaliin paneb mõneks ajaks ihu korralikult värisema. Poole päevaga olin Douarnezzi lahest välja jõudnud, suunaga Ile de Glenani poole, et jõuda varahommikul esimesse Birvideaux märki. Strateegia oli kimada pikalt läände, kus rohkem tuult ja kiirem lend.

Kui kriitiline taganttuule halsinurk juba ületatud, otsisin momenti, millal pöörata. Pakstaagis suurte lainetega halsi

JÄLLE PAUT, ET METSA EI PÕRUTAKS. ISE SURMVÄSINUD NING SILMI KINNI-LAHTI PIGISTADES JA ENDALE VASTU VAHTIMIST ANDES, ET ÄRKVEL PÜSIDA, PÜÜDSIN MUUDKUI ARU SAADA, KUS MA OLEN. LÕPUKS OTSUSTASIN, ET PEAN VÄHEMALT POOL TUNDI MAGAMA, MUIDU EI VEA MU AJUPROTSessor SEDA KÕIKE VÄLJA.

minnes peab kiirus olema võimalikult suur (mis vähemalt sel hetkel tundub täiesti mõistusevastasena), et spinn oleks võimalikult tuulest tühi ja paat klissis. Enne halssi, et kõik lähaks kui õlitatult, peab märgades oludes mitu korda kuiva trenni tegema. Põhimõtteliselt peab suutma korraka mitut asja teha - pakstaagid ühelt poolt järgi anda ja teiselt poolt peale tõmmata, groot õigel momendil teisele halsile, spinni poom vastassuunda ning spinn järsu ja konkreetse liigutusega üle vöörstaagi teisele halsile tõmmata; siis veel leitvaagenit jälgida, topeltpakstaagid üle käia ning vaadata, et pinnid enda ümber ühtki otsa ei haaraks jne. Ja seda kõike üksi, ilma et miski kuhugi takerduks. Kui millegagi mööda paned, oled litaki! külili.

Ja muidugi olingi ma külili, hetkega oli paat 90-kraadise nurga all ning 70-ruutmeetrine spinn üleni vees. Andsin nuga, et spinni halsinurk päästa, ning pärast kulus paar tundi, et see kolakas veest välja saada - kiirusega paar sentimeetrit sekundis kerisin rābaldunud purje vintsiga kokpitti tagasi. Mis seal ikka, uus, väiksem spinn jälle üles ja gaas põhja. Sellise kiiruse peal on mul halsside õnnestumise tõenäosus umbes 30 protsenti.

Selle mölluga olin juba päris korralikult aega kaotanud, aga öises krüssus lootsin kõik tagasi teha. Kuna 250 miili on selline distants, mis väga ei hirmuta, kavatsesin magamiseta hakkama saada. Pikkade loovimisotsadega suutsin end jälle võistlejaterivi keskele upitada. Vastutuul mulle meeldib - suur genu ning üks rehvi groodis, pidevalt leitvaageniga mängides löikab Lendur 20-sõlmeses tuules laineid nagu nuga võid.

Järgmine märk oli Ile de Seini lääneserval. Kimasin jälle mere poole, et ikka suurem kiirus oleks, kuni sattusin tsükloni keskmesse ehk totaalsesse tuulevaikusesse. Paberkaartidelt (elektroonilisi kaarte ei tohi võistlustel kasutada, kogu orienteerumine käib vaid koordinaatide järgi) juba ammu väljas, ei teadnud ma oma täpselt asukohta, kuid käsitsi kaardipikendust tehes näis punkt selge olevat. Kahtlused tekkisid alles öösel, kui olin juba üle 48 tunni järjest ärkvel olnud.

METS KESET MERD

Juba üsna märgi lähedal loksudes nägin paremal pool keset merd metsa. Näis olevat madalhaljastus; mõtlesin, et ju seal





AGA MINA MUUDKUI LUHVASIN SELLE SEINA JA METSA VAHEL KESET OOKEANI, PIDEVALT ENNU KÄEST NÕU KÜSIDES – KUI ISTUSIN SEES, SIIS HÕIKASIN MISKIT VÄLJA ENNULE, JA KUI VÄLJAS, SIIS RÄÄKISIN SEES ISTUVA MEHEGA, ISE AEG-AJALT ENDALE LIHTSALT KORRUTADES, ET TEGELIKULT OLED SA SIIN JU ÜKSI.

on mingi kalakasvatus või lobsterpark.

Enne hommikut tekkis teisele poole jälle udusein, nii läbi-paistmatu, et isegi kohalik kalalaev peatus, enne kui uttu tõmbas, ja kogu meeskond tuli välja vaatama kas see on ikka udu või betoonist sein. Tükk aega uurisid.

Aga mina muudkui luhvasin selle sein ja metsa vahel keset ookeani, pidevalt Ennu (Enn on see äge sell, kes mu Lenduri ühest küljeluust jälle üles ehitas ja kellega me enne starti 24/7 paati putitasime ja taglastasime) käest nõu küsides – kui istusin sees, siis hõikasin miskit välja Ennule, ja kui väljas, siis rääkisin sees istuva mehega, ise aeg-ajalt endale lihtsalt korrutades, et tegelikult oled sa siin ju ükski.

Ja siis see mets! Kuna saare lähedal on üsna tugev hoovus, jälgisin pidevalt, et sõna otseses mõttes puusse ei paneks. Ütle sin Liisile (mu elukaaslane) ka, et vaata kui pull, et siin mets on, aga Liisi ka polnud ju paadis. Aga ikka rääkisin ja vaatasin numbriid GPSil, logis, autopiloodil, kompassil – see kõik läks silme ees nii kirjuks, et pidin osa ekraane kinni katma, et ma unesegasena midagi sassi ei ajaks.

Jälle paut, et metsa ei põrutaks. Ise surmväsinud ning silmi kinni-lahti pigistades ja endale vastu vahtimist andes, et ärkvel püsida, püüdsin muudkui aru saada, kus ma olen. Lõpuks otsustasin, et pean vähemalt pool tundi magama, muidu ei vea mu ajuprotsessor seda kõike välja.

Mõtlesin, et tõmban metsa, puude vahele, võssa peitu, et paat jääks seisma, ei loksuks ega liiguks ja ei väntsutaks enam, ja siis keeran põõsasse korralikult magama. Mõeldud, tehtud – kui põõsasse, siis põõsasse! Ise imestasin, et vaat kui hea variant, sügavust on küllaga, nii et kiiluga millegi otsa ei põruta ja põõsad võtavad ilusti kaissu. Olles juba puude vahel, kus oksad poorti kraapisid, tundsin end turvaliselt, jäin seisma ja keerasin magama. Lihtsalt mingis krõnksasendis jahipõhjas, kogu oma varustuse otsas. Kõrv vastu paati, kuulsin, kuidas delfiinid minuga juttu puhuvad: viujuujuuuuuuuuu, viuhuiuuuuuu, viukriiiihks, kriiuks. Mina aga muudkui koputasin neile vastu ja kriuksusin kaasa.

WELCOME TO THE CLUB!

Ma ei tea, kaua ma seal delfiinidega rääkisin, aga kui silmad lahti tegin, andis päike juba täiega kuuma ja mina olin metsast väga kaugemale triivitud. Peas vasardas ainult üks mõte – nüüd olen kaotanud nii palju aega, et sellel võistlusel on viimane koht garanteeritud.

See mõte aga vaevab alati ja ka neid, kes finišeerivad esimesena, sest väsimus tapab motivatsiooni ja kuna võistluse ajal ei näe tavaliselt ühtki teist paati, on selline tunne mõistetav. Selle tundega tuleb aga võidelda.

Finišeerides nägin, et sest võitlusest oli kasu ja sain oma miilid jälle ilusti kirja. Surnuist üles äratatud paadi ja uue taglastusega võisin hooaja esimesel võistlusel oma kohaga rahule jääda. Kaldale jõudes uurisin teistelt võistlejatelt, mis mets seal Ile de Seini lähedal on. Kõik kehtasid vaid muheledes õlgu: “Pole seal mingit metsa, vaba meri, suur ookean... Aga *welcome to the club!*” 🏠

Seikle koos reisiaajakirjaga



DISCOVER

Oktoobrikuu numbris:

Seiklused Uus-Guinea mägedes
Mäkketõusuvõistlus Alpides
Nõuandeid suusavarustuse valikuks
Elu neenetside juures
Film "BAM" - Siberi lootustest ja tegelikkusest

Kuidas tellida?

1. Täites taotluse internetis
www.godiscover.ee/tellimine
2. Saates e-kirja aadressile
tellimine@godiscover.ee
3. Postkontorites üle Eesti

GO
DISCOVER



WHITBREADIST VOLVO OCEAN RACE'NI

ERICSSON RACING TEAM

Projektijuht **Richard Brisius**
Konstruktor **Juan Kouyoumdjian**
Laevatehas **Kista, Stockholm**

Ericsson on kõige stabiilsem osaleja Volvo regatil ning ka neile võistlustele on ta välja pannud kaks meeskonda.

Ericsson Racing Team 1 brasiillasest kipper Torben Grael on 1996. ja 2004. aasta olümpiavõitja jahiklassis Star, mitmekordne maailmameister ja auhinnavõitja klassides Soling, Star ja 12 meetrit. Peaaegu kõik meeskonnaliikmed on osalenud Volvo regatil mitu korda, paljud on võistelnud eri meeskondade koosseisus America's Cupil.

Ericsson Racing Team 2 rootslasest kipperile Anders Lewanderile on see esimene Volvo Ocean Race, seevastu meeskonnaliikmetel on varasemaid kogemusi küllaga. Niisamuti rootslasest vahiülem Magnus Olsson on üks kõige vanemaid ja samal ajal ka kogenumaid mehi meeskonnas. Ta on osalenud viiel regatil Whitbread/VOR erinevates meeskondades, võitis regati 1997/98 jahil EFLanguage. Regatil 2005/06 kuulus Olsson Ericssoni meeskonda, kus ta oli tehnikadirektor. America's Cupist võttis ta osa aastail 1977 ja 1980.

TEKST **TIMUR BAKUNOV** FOTOD **VOLVO OCEAN RACE**

Volvo Ocean Race on ülemaailmses purjespordis kahtlemata kõige grandioossem sündmus. On raske uskuda, et võistlus sai alguse alles 1973. aastal, kui ideele purjetada ühelt mandrilt teisele – rääkimata ümber maailma sõitmisest – vaadati üpris skeptiliselt. Regatti, mis kandis siis nime Whitbread (peasponsoriks olnud Inglise õlletootja järgi), ei saa nimetada esimeseks ümber maailma kulgenud purjespordivõistluseks, kuid võistlus kergitas ookeanipurjetamise taset.

ROMANTIKUTE AJAJÄRK

Esimese regati võib arvata romantilisse ajajärku – aega, mil kujunesid välja võistluse traditsioonid ja reeglid. Osalenud jahid olid väga erinevad, neist vanim kündis merd juba 1936. aastast, noorimat aga viimistleti veel regati ajalgi.

Paljud osavõtjad läksid ümbermaailmareisile, kaasas õlle- ja veinivarud, raamatud ja isegi lauamängud. Ent juba teisel regatil võttis hollandlane Conny

van Rietschoten oma jahile kaasa ainult sublimeeritud toiduaineid, et kehakaalu vähendada.

Volvo Ocean Race'i ajalugu on uueduste, leiutiste ja nende ellurakendamise ajalugu. Näiteks teise Whitbreadi ajal kasutati jahil Condor esmakordselt süsinikplastist masti. Tõsi küll, mitte just väga edukalt, nagu see oma aega enneta-vate uuendustega tihti juhtub.

Sai selgeks seegi, kui tähtis on jahi ettevalmistamine ja sissesõitmine enne regatti, vahel koguni aasta enne selle algust. Muutusid jahiklassi reeglid ja regati marsruut, vahetusid sponsorid, tulid ja läksid osavõtjad riigid ning kipperid. Professionaalid tõrjusid järk-järgult välja asjaarmastajad. Isegi ilm pakkus vahel hämmastavaid üllatusi. Üks jäi aga muutumatuks – ülim võistluspinge, jahide ja meeskondade vastupidavusproov ning äärmuslikud, kõiki piire ületavad koormused ja kired.

1997. aastal ühtlustus regati osalejaskond. Starti lubati ainult klassi W-60 jahid,

Kolmkümmend viis aastat tagasi alguse saanud ümbermaailma purjetamise regatt läheb sel aastal teele juba kümnendat korda. Oktoobris Hispaania sadamalinnast Alicantest startiv Volvo Ocean Race kandis algaastatel nime Whitbread. Vaatame ajas tagasi, kuidas on regatt nende aastate jooksul muutunud ning heidame pilgu uuele regatile.

mis olidki Whitebreadil osalemiseks ehitatud. Kõik meeskonnad olid ostnud treeningute ja konstruktsiooni viimistlemiseks 60-jalased jahid, mis olid osalenud eelmistel võistlustel. Sündikaat EF pani välja kaks jahti ja kaks võistkonda: mehed ja naised. Kasutusele võeti ka uus süsteem võitja selgitamiseks. Tulemusi hakati arvestama mitte etappide summaarse aja, vaid kogutud punktide järgi. Nii ei seadnud läbikukkumine ühel etapil ohtu jõupingutusi, mida meeskonnad olid mitme aasta jooksul võistluseks valmistudes teinud, ega osalemist järgmistel etappidel.

Tõenäoliselt tingis niisugused muudatused eelmise Whitebreadi tulemus: 1994. aastal võitis regati jaht Yamaha, mis tuli esimeseks vaid ühel etapil kuuest. Jaht Tokio aga, mis võitis kolm etappi, ning Instrum Justitia, mis oli liidrikohal regati kahel raskeimal Antarktika-etapil, ei saanudki võitu maitsta.

ÄÄRMUSLASTE AJASTU

2001. aastal vahetus regati peasponsor

ning vastavalt ka selle nimetus. Sellest ajast kannab võistlus nime Volvo Ocean Race. Etappide arvu suurendati üheksani, meeskondade arv aga hoopis vähenes. Esmakordselt kogu regati ajaloo jooksul ei pannud inglased välja ühtki jahti.

Hiljem muutus regatt veelgi professionaalsemaks. Kasvasid nõudmised nii jahtidele kui ka osavõtjatele. Uued tehnoloogiad võimaldasid edastada osavõtjate heitlusi jahtide pardalt televisioonieetrisse ning regati jälgijate hulk suurenes mitu korda. Sponsorid hakkasid regatti oluliselt rohkem raha investeerima, üritades oma meeskondi võidule viia. Karm konkurents tõi kaasa hilisemad muudatused regati formaadis.

2005. aastal muutusid jahiklassi reeglid. Jahtide miinimumpikkust suurendati 60 jalalt 70 jalani. Selle tagajärjel kasvas aluste veeväljasurve 70 protsenti, purjede pindala suurenes peaaegu kaks korda. Kasvasid ka kiirused ja koormused. Meeskonnaliikmete maksimumarvu väheneti kümneni. Ballastipaagid loovutasid



TELEFÓNICA

Projektijuht **Pedro Campos**. Ta oli projekti Movistar peadirektor regatil 2005/06.

Konstruktor **Farr Yacht Design**

Hispaania meeskond osaleb taas sellel regatil tänu telekommunikatsioonikompaniile Telefónica, mille tütarfirma Movistar oli hispaanlaste peasponsor võistlustel 2005/06. Telefónica saadab starti koguni kaks jahti ja kaks meeskonda.

Meeskonnaliikmete hulgas on tervelt neli olümpiavõitjat: Fernando Echavarrri võitis kulla Tornado klassis Pekingi olümpia purjeregatil, Iker Martinez ja Xabi Fernandez saavutasid kulla 2004. aasta Ateena olümpiamängudel jahiklassis 94-r. Jordi Calafat tuli kuldmedaliile 1992. aastal Barcelonas Klassis 470.

REGATT



PAATIDE ANDMED

Volvo Open 70

Mõõdud: 21.5m x 5.7m

Kaal: 14 tonni

Meeskond: 10 inimest

Tippkiirus: 40+ sõlme

Hind: ca 3.5 miljonit €



FINIŠ

PETERBURI,
VENEMAA
Finiš 27. juunil 2009.
Regati teekonna
kogupikkus 37 000
meremiili.

GÖTEBORG, ROOTSI
9. etapp
Start 14. juunil 2009.
Teekond 525 meremiili.

COCHIN, INDIA
3. etapp
Start 13. detsembril 2008.
Teekond 1950 meremiili.

SINGAPUR
4. etapp
Start 18. jaanuaril 2009.
Teekond 2500 meremiili.

QUINDAO, HIINA
5. etapp
Start 14. veebruaril 2009.
Teekond 12 300 meremiili.

Püüa kujutleda elu 21,5 meetrit pikkuses ja 5,7 meetri laiuses ruumis, mida majakõrgused lained loobivad siia-sinna, jääkülma vesi peksab sind haigettegeva jõuga ja kus pole mingeid isiklike asju, välja arvatud riided, mida sa parasjagu kannad, ja ehk ka armastatud inimese pilt nende taskus.

Kui sul on õnne, siis ahmid paar tundi und koikus, milles saad vaevalt end välja sirutada, ning kogud energiat, et vedada end tagasi tekile ja aidata lõikava tuule käes rasket purje 31,5 meetri kõrgusesse masti heisata. Ja nii nädalate kaupa.

Selline igapäevane karm reaalsus ootab 4. oktoobril Hispaania sadamalinnast Alicantest startivaid maailma rängimal pikamaa purjetamisvõistlusel Volvo Ocean Race osalejaid. Üheksa kuuga ümber maailma purjetades läbivad maailma juhtivatest purjetajatest moodustatud seitse paatkonda 37 000 meremiili (68 500 kilomeetrit), peatuvad 11 sadamas ja läbivad viis maailmajagu.

Järjekorras juba kümenda ookeanima-ratoni Volvo Ocean Race 2008-09 marsruut kulgeb India, Singapuri ja Hiina kaudu, möödudes Austraaliast ja Uus-Meremaast. Esimest korda läbib võistlus India linna Cochini, Singapuri, Hiina linna Quindao ning finišeerib meie idanaabrite juures Peterburis.

Iga päeva iga hetk piitsutavad seitsme paatkonna kümme liiget end ja oma kõrgtehnoloogilist Volvo Open 70 klassi jahti, et saavutada kiiruseks 40 sõlme (74 km/h) ja rohkem ning olla esimesena finišijoonel.

Armud ei anta ka peatuspaikades. Turgutamist vajavad nii lainetemõllus vatti saanud paat kui purjetajad ise, samas tuleb teha ettevalmistusi järgmiseks etapiks. Ja isegi siis ei saa võistlejad veel puhkust – enamikus sadamatest võistlevad meeskonnad sadamaregattidel, mida korraldatakse pealtvaatajale vaatamängu pakkumiseks.

Eelmisel ümbermaailmaregatil Volvo Ocean Race 2005-06 purustas ABN AMRO TWO meeskond ühekereliste purjekate ööpäevase läbisõidu rekordi, läbides 24 tunniga 562,96 meremiili (1042,6 kilomeetrit). Samal ajal oli movistari meeskond sunnitud oma elude päästmiseks laeva hülgama.

On selge, et põnevaid momente pakub ka eelolev võistlus. Volvo Ocean Race'i kulgu saab jälgida aadressil www.VolvoOceanRace.org. Sealt saab ka alla laadida virtuaalse pealtvaataja programmi, et jälgida jahtide võiduajamist reaajas kolmemõõtmelise graafilise pildina.



PUMA OCEAN RACING

Projektijuht **Jochen Zeitz**

Konstruktor **Botin Carkeek**

Laevatehas **Coetz Custom Boats**

Puma osaleb regatil VOR esimest korda. Ameeriklasest kipper Ken Read on kompanii North Sails asepresident. Regatil 2005/06 kuulus ta meeskonda Ericsson Racing. Ta on osalenud kolm korda ka võistlustel America's Cup, neist kahel korral Dennis Conneri meeskonnas tüürimehena. Suure kogemustepagasiga hiilgab ka tema meeskond. Kõigil meeskonnaliikmetel on ette näidata osalemine, osadel koguni võidud, varasematelt Volvo Ocean Race või America's Cup'i võistlustelt. Puma võistkonda kuulub ka üks olümpiavõitja – ameeriklasest soodimees Jonathan McKee, kes pälvis 1984. aastal olümpiakulla jahiklassis FD.

koha täispumbatavatele kiiludele, *rangout* tehti süsinikplastikust.

Muutusid ka võistluste marsruut ja punktiarvestussüsteem. Jahtidele hakati punkte andma mitte ainult ookeanietappide, vaid ka lühikeste, nn sadamavõistluste eest, lisaks arvestatakse pikkadel etappidel kontrollpunktide läbimist. Lisapunkte arvestatakse lõpptulemuse kindlaksmääramisel poole ulatuses põhipunktidest. Seega säilib pinge praktiliselt kuni viimase etapi finišini.

Regatt Whitbread / Volvo Ocean Race on algusest peale olnud tõeline meeskonnavõistlus. Iga osaleja isikuomadused tulevad esile ainult tihedas koostöös kogu ülejäänud meeskonnaga.

Meeskond aga ei saa omakorda läbi kaldateenistusest ning tiheda koostööta igas faasis – alates jahti projekteerimisest ja ehitamisest kuni viimase etapi finišini. Igalt meeskonnaliikmelt nõutakse üha suuremat spetsialiseerumist. Vaja on parimat navigaatorit, parimat tüürimeest või parimat soodimeest. Samal ajal peab igaüks traumade või vahikordade

vahetumise korral oskama oma meeskonnakaaslast asendada. Meeskonnaliikmete valik ja treeningud algavad pool aastat enne starti või varemgi. Jahil valitsevad elutingimused, päevakord ja toiduratsioonid – kõik need on allutatud ühele eesmärgile: saavutada võimalikult suur kiirus ning jõuda esimesena finišisse.

Pärast mitme tuhande miili läbimist ookeanil jõuavad jahid finišisse teineteise silme all, vahel vähem kui minutilise aja vahega. Ööpäevaga läbivad meeskonnad mõnikord üle 600 miili, mis tähendab, et ööpäeva keskmine kiirus on üle 25 sõlme! Volvo Ocean Race on peaaegu aasta kestev maraton sprinteri kiirusega.

Niisugustes tingimustes on eriti tähtis alustada jahti projekteerimist ja ehitamist enne teisi ja olla nobe ka meeskonna valimisel, sest regati veteranide ring on piiratud. Kaptenilt võetakse vahimehe, navigaatori ja meeskonna mänedžeri kohustused. Niisugune spetsialiseerumine toimib ka meeskonna juhtimises, mis tähendab mitte lihtsalt professionaalset, vaid lausa kõrgprofessionaalset suhtumist.



Võib-olla tuleb kunagi aeg, mil mainekates ärikoolides hakatakse projektijuhtide eriala kõrval õpetama ka Volvo Ocean Race'i projektijuhi ametit. Regatist osavõtjate reklaamikampaaniad algavad aegsasti enne võistluste algust, mõned meeskonnad aga kasutavad seda oma kogu maailmas paiknevate allüksuste koostöö viimistlemiseks.

UUS REGATT

Juba enne 2005/2006. aasta regati lõppu tehti teatavaks eesiseisvad muudatused võistluste reglemendis. Nagu 70-jalaste jahtidega näidati, saab kiirust suurendades võistlusmaad pikendada – kuni 37 000 miilini. Nüüd kulgeb regatt India, Singapuri ja Hiina kaudu, mis kajastab suurenenud huvi selle piirkonna vastu.

Uus marsruut toob kaasa uusi raskusi, seda peamiselt navigaatoritele. Suur osa võistlusteekonnast kulgeb läbi troopiliste alade, kus ilm on muutlik. Regati ajal ületatakse ekvaator neli, mitte kaks korda nagu varem. Üle pika aja on oma võistkonna on välja pannud Venemaa ja seetõttu

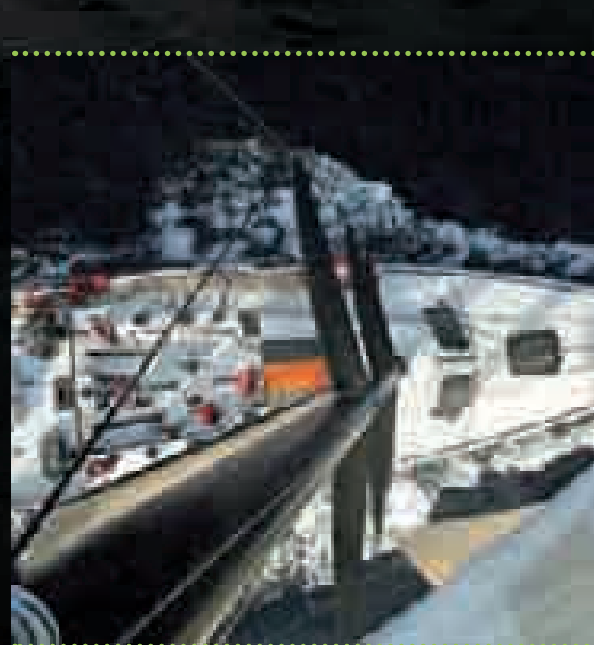
lõpeb regatt esimest korda Peterburis.

Võistluste start on viidud ajaloolisest kodumaast veelgi kaugemale. Nüüd saab ümbermaailmareis alguse Alicantest, Hispaania Vahemere-rannikult. Tänu sellele saadavad hispaanlased võistleva kaks meeskonda. Seejärel peavad võistlejad jõudma Kaplinna, kust edasi liigutakse mööda uut marsruuti. Jahid ületavad India ookeani diagonaalis ning finišeerivad India linnas Cochinis.

Järgmised sihtpunktid on Singapur ja Hiina sadam Quindao. Sellele järgneb kõige pikem ja ekstreemsem etapp – üle Vaikse ookeani, ümber Kap Hoorni Brasiiliasse, Rio de Janeirosse. Peakursi järgi on etapi pikkus 12 500 meremiili.

Lõuna-Ameerikast kulgeb marsruut Põhja-Ameerikasse, Bostonini. Põhja-Atlandi ületamine on kohati isegi raskem kui lõunameredel purjetamine. See etapp jõuab lõpule Iirimaa sadamas Galways. Seejärel sõidetakse Göteborgi, Stockholmi ning finišeeritakse Peterburis.

Kavas on 10 etappi, 7 sadamavõistlust ning uuendusena 7 prestiiživõistlust,



GREEN DRAGON TEAM

Projektijuht **Jamie Boag**

Konstruktor **Reichel Pugh**

Laevatehas **McConaghy Boats**, Hiina

Green Dragoni nime kandev investeerimisfirma on regatil oma meeskonnaga esmakordselt. Green Teami kipper Ian Walker on võitnud kaks olümpiamängude hõbemedalit: 1996. aastal jahiklassis 470 ja 2000. aastal klassis Star. Oli kipper ja tüürimees meeskonnas GBR Challenge regatil America's Cup 2003. aastal Oaklandis ning taktik Itaalia meeskonnas +39 Challenge Valencias aastal 2007. Viimased kolm aastat on ta kuulunud Iirimaa meeskonda Patches võistlustel jahiklassis TP52. Suuremal osal meeskonnaliikmetest on varasematest aastatest VOR-i kogemus, kaks võistlejat on pärit eelmise aasta regati võitjameeskonnast ABN AMRO 1.



TEAM RUSSIA

Projektijuht **Oleg Žerebtsov**

Konstruktor **Rob Humphreys**

Laevatehas **Green Marine**, Suurbritannia

Meeskonna peadirektor **Michael Woods**

Pärast ligi paarikümneaastast vaheaega osaleb Volvo Ocean Race'l Venemaa meeskond. Meenu-tagem, et regatil 1989/90 läks Plymouthis esmakordselt starti Nõukogude Liidu jaht Fazizi, mis saavutas 11. koha 23 osavõtja hulgas.

Venemaa tiimi finantseerib Peterburi oligarh – 39-aastane hüpermarketite keti Lenta direktorite nõukogu esimees Oleg Žerebtsov, kes ise osaleb võistlusel Team Russia teise võõrimehena. Kipperiks on kutsutud 41-aastane austerlane Andreas Hanakamp, kes on kahel korral osalenud olümpiamängudel jahiklassis Star. Enamus erinevatesse rahvustesse kuuluvatest meeskonnaliikmetest on varasema Volvo Ocean Race kogemusega. Meeskonnas võistlevad ka kaks ukrainlast – tüürimehena Ateena olümpiamängude hõbemedalimees jahiklassis 49-er Rodion Luka ja purjemeistrina Vladimir Kulinitšenko, kes on osalenud regattidel Whitbread 1989/90 jahil Fazisi ning 1993/94. aastal Ukraina jahtide Hetman Sagaidatšnoi ja Odessa 200 meeskonnas.

millel osalevad sponsorid. Nende võistluste eest punkte ei arvestata, kuid osalemisest keeldumise korral on korraldajatel õigus punkte maha võtta.

Kindlasti teeb asjaolu, et Volvo Ocean Race on edukas äriprojekt, regatil oma korrektiivid: alates marsruudist ning lõpetades arvukate sponsorite logode jahtidele paigutamise iseärasustega.

Eelmine regatt näitas, kui tõhusad on tänapäevased tehnilised lahendused – näiteks andmete edastamine satelliidi vahendusel. Ent meeskond pühendub kogu aeg suurima kiiruse saavutamisele ning kvaliteetsete fotode ja videosalvestiste tegemiseks ei jätku aega. Seepärast tekkis idee võtta meeskonna koosseisu spetsialist, kelle ainus ülesanne on valgustada regati kulgu jahti pardalt.

Mõistagi ei ole ajakirjanikel õigust põhimeeskonda abistada, välja arvatud erandolukorrad. Võib arvata, et järgmisel regatil paraneb foto- ja videoreportaažide kvaliteet oluliselt. Satelliitside tagavad võistlustel kolm partnerit. Juba

on teatatud, et videolõike saab edastada kvaliteetses televisiooniformaadis HDTV.

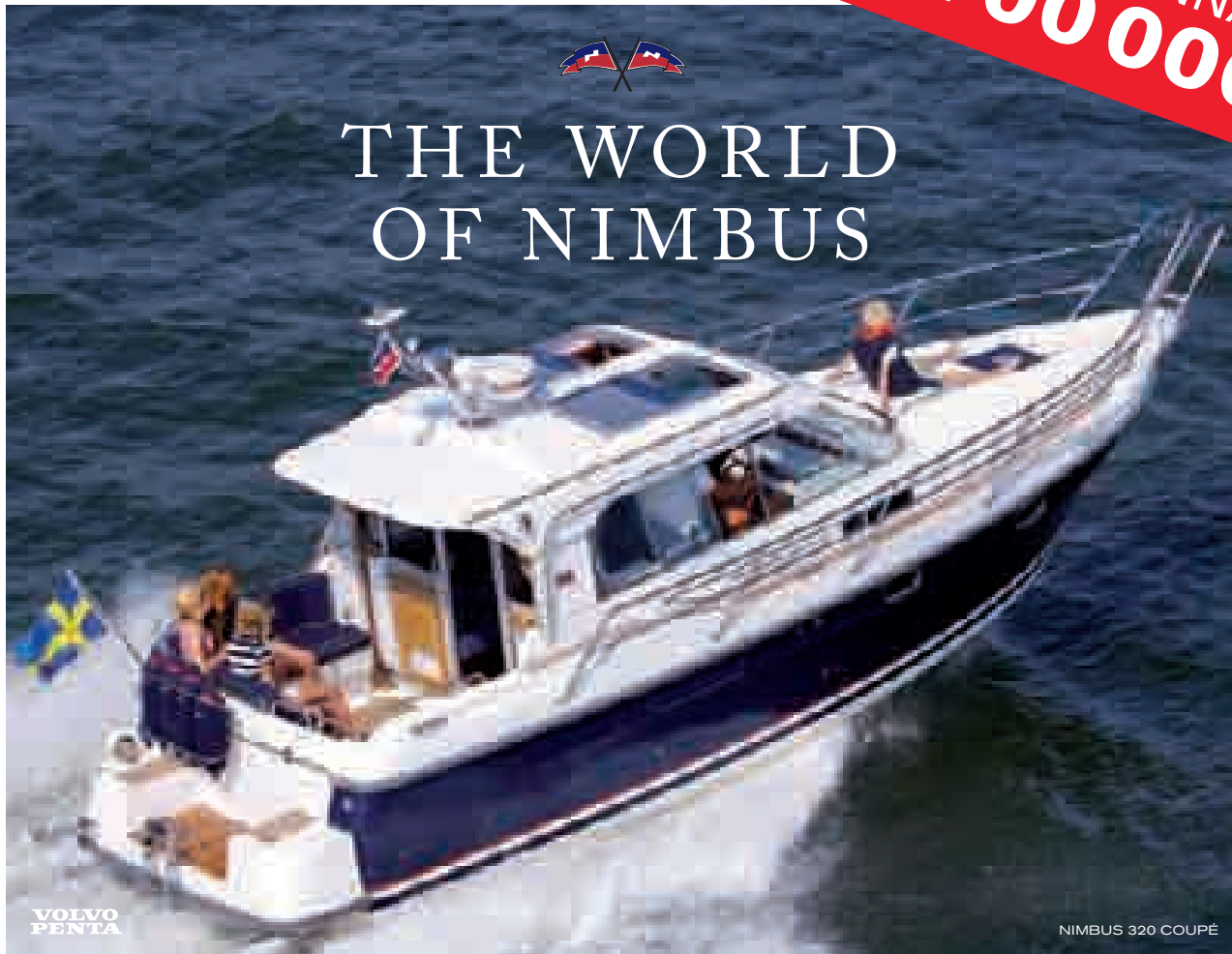
Eelseisval regatil on ilmselt kõige ebatavalisem uuendus reegel, mille järgi peavad vähemalt kolm meeskonnaliiget olema alla 30-aastased. Ühelt poolt on see suunatud noorte ja kogenud übermaailmapurjetajate põlvkonna kasvatamisele. Teiselt poolt tuleneb see ABN AMRO 2 meeskonna ehk – nagu neid kutsuvad teised osavõtjad – “poisude” tiimi osalemisest. Poisid mitte ainult ei elavdanud regatti märkimisväärselt, vaid näitasid ka oma võimeid, mis noorusele vaatamata on aukartustäratavad: neile kuulub ööpäevase sõidu rekord ning üldkokkuvõttes neljas koht.

Muid revolutsioonilisi uuendusi ei ole regatil Volvo Ocean Race 2008 ette näha. Reeglite ja ajaarvestamise muudatused või ühise logistikakompanii kaasamine kaldatiimide vedude korraldamiseks on nii-öelda evolutsioonilised muudatused. Ent nende hulk on nii suur, et eesmisev übermaailmaregatt riskib saada järjekordseks revolutsiooniks. ▣

NÜÜD ERIHINNAGA
2700 000.-

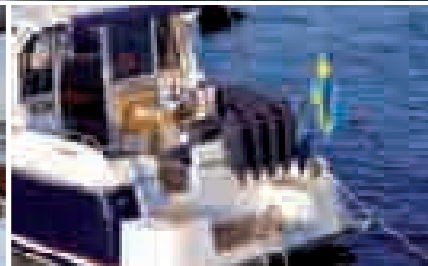
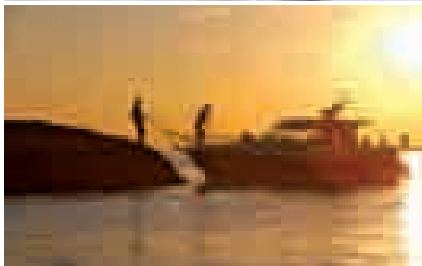


THE WORLD OF NIMBUS



VOLVO
PENTA

NIMBUS 320 COUPÉ



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 tehnoloogilisi 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





DAG HARTELIUS – ARMASTAN LIHTSALT MERD NAUTIDA

Rootsi endine suursaadik Eestis Dag Hartelius on mere ääres veetnud kogu oma lapsepõlve ja armastab merd kogu südamest. Tema uus “kodumaa” Poola pakub talle tõelise väljakutse – elada linnas, mis ei asu veekogu ääres.



TEKST GERLI RAMLER FOTOD ANDRES TEISS

“Olen põhimõtteliselt kasvanud üles merega koos – ühes väikeses Põhja-Rootsi linnakeses asub minu ema ja isa suvemaja, vaid 15 meetrit merest,” räägib Hartelius, kes sai maja oma vanematelt päranduseks.

Igal kevadel sõitis ta pärast kooliaasta lõppu suvilasse ja jäi sinna sügiseni, mil algas uus kooliaasta. Peaaegu iga päev käis Dag koos isaga kalal, ujumas ning paadiga sõitmas. “Merega seotud tegevusi on väga palju ning suhteliselt noorelt hakkasin ka iseseisvalt tegelema väikepaatide ja kalapüügiga,” jutustab Hartelius. “Loomulikult sai lapsena ehitatud endale ka mängupaat.”

Harteliuste peres meeldib meri kõigile – nii suursaadikule endale, tema abikaasale kui ka poegadele. Keskmise pojaga käiakse koos süstaga sõitmas ning noorimal pojalt on väikepaat, millega ta kala püüdkas käib. Dagile endale meeldib kala eelkõige võrguga püüda, lisaks loobib ta hea meelega lanti. “Saagi viime alati koju ja valmistame sellest oma perele süüa,” räägib ta. “Ma jumaldan mereande ning väga raske on öelda, milline neist on parim. Maitsevad hästi nii enda püütud lõhe, meriforell, heeringas, siig, ahven kui ka lest. Kõik on suurepärased, kui need on hästi tehtud.”

Ometi on Harteliuse eriline lemmik värskelt praetud räim värskete kartulitega – see pidavat olema suisa delikatess. Ahvenafilee aga maitseb talle koos köögi- ja juurviljadega.

PURJEKAS, MOOTORPAAT JA SÜSTASÕIT

Harteliusel on väike, viiemeetrine päramootoriga mootorpaat, millega ta eelkõige kalal käib. “Mootorpaat on hea stabiilne asi, mis sobibki just töö tegemiseks. Noh, et süüa hankida,” naerab mees.

Teine tema alus on 40-aastane väike purjepaat, mis on ehitatud Norras. Harteliuse sõnul on see üks väga tore väike purjepaat, kus tunnetab hästi tuult ning seda, kuidas liigutakse. Veel paremini tunnetavad aga merd ja mere tujusid süstad, mida perel on kaks. Nendega käivad sõitmas peamiselt Hartelius ja tema keskmine poeg. “Süstad on kõige uuemad meie perre tulnud alused. Mäletasin lapsepõlvest, kui mõnus oli süstaga mööda vett liuelda ja nii on see siia maani. Süstasõit on väga vaikne ning laseb loomadele, lindudele ja kaladele väga lähedale minna. Nii saab otse kui meres istudes vaikselt loodust jälgida ning see on oivaline. Mere vaatamine on just selline tegevus, millega tegelen kõige parema meelega! Lihtsalt vaatan ja



vaatan. Naudin mere lõhna ja hääli”.

Süstadega seostub ka Harteliuse kõige ekstreemsem mereelamus. Eelmisel suvel, kui isa-poega parajasti merel olid, hakkas ühtäkki puhuma üllatavalt tugev tuul. Nii tugev, et keeras süstad kaldast umbes poole kilomeetri kaugusel ümber. Kõik lõppes siiski hästi. Muide, Hartelius järgib paadisõidul alati üht põhimõtet- mitte kunagi ei tohi merele minna päästevestita.

“Tegelikult on tugeva tuulega palju huvitavam merel olla, aga siis on ka raskem navigeerida. Toredad on suured lained. Ma olen selline inimene, keda merehaigus pole tülitanud. Ju aitab see väikesest peale harjutamine, kui sai isaga ka suure tormiga merel käidud. Selles mõttes võin olla õnnelik, muidu oleks väga raske vee peal olla,” märgib Hartelius, kellele meeldib ka ujuda. Kuid nii hull nagu lapsed vee järele on, ta enda sõnul enam pole. “Lastele meeldib ikka vesi väga – olgu see kas või väga külm.”

Mujal kui Rootsis pole Hartelius suuremat paadiga sõitmas käinud. “Eestis olen käinud Pakri saartel ja Osmussaarel, kuid piirivalvealusega. Ja Soomaal käisime ka, kummipaadiga,” meenutab ta. “Perega oleme hakanud lisaks merele ka jõgedel ja järvedel kalastamas ja süstaga sõitmas käima. Need veekogud annavad üllatavalt palju

“SÜSTASÕIT ON VÄGA VAIKNE NING LASEB LOOMADELE, LINDUDELE JA KALADELE VÄGA LÄHEDALE MINNA. NII SAAB OTSE KUI MERES ISTUDES VAIKSELT LOODUST JÄLGIDA NING SEE ON OIVALINE. MERE VAATAMINE ON JUST SELLINE TEGEVUS, MILLEGA TEGELEN KÕIGE PAREMAMEE-LEGA! LIHTSALT VAATAN JA VAATAN. NAUDIN MERE LÕHNA JA HÄÄLI.”

võimalusi looduse tundmaõppimiseks, kuna Rootsis voolavad paljud jõed läbi sisuliselt asustamata kohtade, mis on väga huvitavad. On põnev sattuda tundmatutesse kohtadesse ning õppida metsikut loodust tundma.“

Paar korda on Hartelius proovinud veesuuski, mis olnud põnev kogemus. Siiski häiris teda eessõitva mootorpaadi müra, mis ei lase vaikuses vett nautida. Sporti teeb Hartelius ka jõusaalis, lisaks käib tantsimas ning sõidab suuskaadel nii murdmaad kui ka slaalomit.



“TEGELIKULT ON TUGEVA TUULEGA PALJU HUVITAVAM MEREL OLLA, AGA SIIS ON KA RASKEM NAVIGEERIDA. TOREDAD ON SUURED LAINED. MA OLEN SELLINE INIMENE, KEDA MEREHAIGUS POLE TÛLITANUD. JU AITAB SEE VÄIKESEST PEALE HARJUTAMINE, KUI SAI ISAGA KA SUURE TORMIGA MEREL KÄIDUD.”

MERERAHVA MEREARMASTUS EI KAO KUNAGI

Hartelius on tähele pannud, et eestlasedki on järk-järgult hakanud merest, jahisõidust ja veespordist aina enam lugu pidama. “Arvan, et ajalooliselt olete üks kõva mererahvas, aga kahjuks oli vahepeal nõukogude okupatsiooni aeg, mil ei lubatud omada paate ega lastud inimesi mere äärdegi. See tekitas merealade harrastamises pika pausi, kuid nüüd on siiski traditsioon tasapisi tagasi tulemas,” seletab ta. “Näeme ju kõik, kuidas järjest enam paate ja

jahte ostetakse, väikseid sadamaid ehitatakse ning jahtklubisid luuakse. Paljud noored käivad väikelaevajuhtide kursustel ja surfamine on üks populaarsemaid spordialasid. Te olete mererahvas nagu rootslased ja soomlased – see on kindel.”

Harteliusel laevnikupabereid pole, kuna Rootsis sõltub juhiloa olemasolu vajalikkus mootorpaadi suuruselt ning viiemeetrise alusega sõites luba vaja ei ole. “Loa tegemine mul mingi eesmärk pole, kuid väike unistus tekkis paar aastat tagasi Kuussaares käies, kus puupaate ehitatakse. Et kui ostaks endale ka sellise. Aga see võtab palju rohkem aega ja energiat kui praktilised klaas ja plastik. Samas on puu ikkagi elav materjal! Kunagi, kui olen vanem ja on rohkem aega sellega tegeleda, muretsen endale kindlasti puupaadi.”

Paljudes riikides elanud Harteliuse sõnul sobib puhkuseks kõige paremini ikka kodune Rootsi, mis on nii temale kui ka kogu perele väga oluline koht. “Mu lapsed, kes on üles kasvanud Inglismaal, Rootsis, USAs ja Eestis ning kolivad veel sel aastal koos minuga Poola, peavad koduks ikkagi Rootsit. Kuna oleme minu töö pärast pidanud nii palju reisisima, siis vabal ajal tahaksime ainult kodus olla.”

Hartelius, kes oskab rootsi, inglise, saksa, vene, eesti,





“MA ARMASTAN EESTIT JA TALLINN ON MINU LEMMIKLINN, EKS SELLES ON OMA OSA KA TEMA MEREÄÄRSUSES. OLEKSIN TAHTNUD JÄÄDA SIIA KAUEMAKS, KUID SEADUS EI LUBA. ÜLE VIIE AASTA ÜHES RIIGIS ELAMINE VÕIB MIND KALLUTADA PIGEM SELLE RIIGI KUI ROOTSI POOLE... TUNNEN, ET MINUGA ON SEE JUBA JUHTUNUD.”

prantsuse keelt, on asunud õppima ka poola keelt. Samuti tema abikaasa. Lapsed omandavad haridust aga inglise keeles. Poola keele õppimise juures on suursaadiku sõnul kõige raskem juba omandatud vene keele oskus, mis segab veidi, kuna vene ja poola keele grammatika on sarnane, aga paljud ühesugused sõnad täiesti erineva tähendusega.

Eestis elasid Harteliused viis aastat, Poola minnakse esialgu kolmeks. “Ma armastan Eestit ja Tallinn on minu lemmiklinn, eks selles on oma osa ka tema mereäärsuses. Oleksin tahtnud jääda siia kauemaks, kuid seadus ei luba.

Üle viie aasta ühes riigis elamine võib mind kallutada pigem selle riigi kui Rootsi poole,” ütleb ta. Lisades muigamisi: “Tunnen, et minuga on see juba juhtunud.”

Poolast võib aga saada paras katsumus, kuna Varssav ei asu mere ääres. “Minu kodulinn asub mere ääres, samuti Stockholm, Peterburi, Tallinn, New York, London peaaegu... Berliinis ja Moskvast elamisest mäletan, kuidas ma merd igatsesin, ning nüüd jälle selline linn,” nendib ta veidi õnnetult. **N**

Dag Hartelius (53)

Sündinud 8. novembril 1955. aastal;

Haridus: lõpetanud Uppsala ülikooli politoloogia erialal;

Töötanud diplomaadina Leningradis, Moskvast, Berliinis ja Londonis. Olnud Rootsi välisministeeriumi NSV Liidu osakonna, hiljem Kesk- ja Ida-Euroopa osakonna direktor ja New Yorgi East West Institute'i asedirektor. Aastail 2003-2008 Rootsi suursaadik Eestis ning alates 2008. aasta sügisest suursaadik Poolas;

Osales 2007. aastal Kanal 2 populaarses saates “Tantsud tähtedega”;

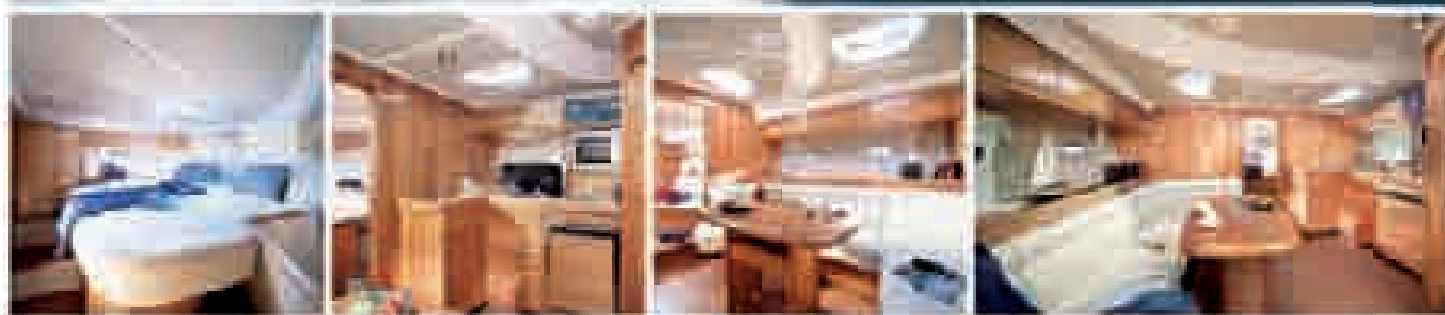
Keelteoskus: rootsi, inglise, saksa, vene, eesti ja prantsuse.

Pere: abikaasa Maria Falk, pojad Carl Fredrik (20) ning Ferdinand (15) ja Valdemar (13)

BAVARIA *sport* SERIES



Powered by
**VOLVO
PENTA**



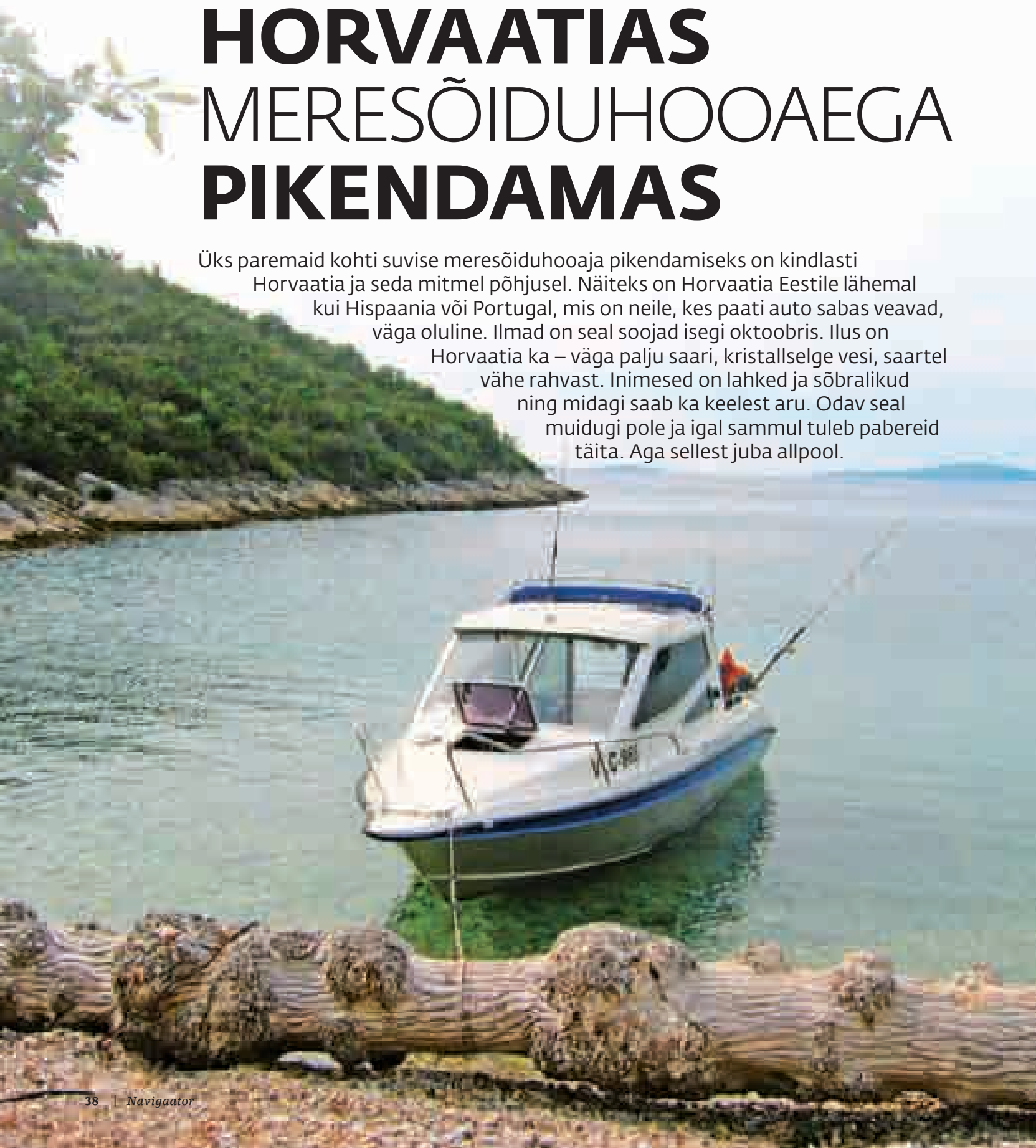
BAVARIA YACHTS

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>

HORVAATIAS MERESÕIDUHOOAEGA PIKENDAMAS

Üks paremaid kohti suvise meresõiduhooaja pikendamiseks on kindlasti Horvaatia ja seda mitmel põhjusel. Näiteks on Horvaatia Eestile lähemal kui Hispaania või Portugal, mis on neile, kes paati auto sabas veavad, väga oluline. Ilmad on seal soojad isegi oktoobris. Ilus on Horvaatia ka – väga palju saari, kristallselge vesi, saartel vähe rahvast. Inimesed on lahked ja sõbralikud ning midagi saab ka keelest aru. Odav seal muidugi pole ja igal sammul tuleb pabereid täita. Aga sellest juba allpool.



TEKST JA FOTOD ANDRES PALOTU

Plaan oli oma suve pikemaks venitada, külastades poolest septembrist poole oktoobrini Horvaatia rannikut. Meeskond koosnes kahest täiskasvanust ja ühest 1,8-aastasest poisist, kellele juba suvel Norras paadielu meeldima oli hakanud.

ENNE VEELE PÄÄSEMIST

Horvaatiasse jõudmiseks pidime, paat sleps, kaks ja pool päeva mööda igasuguseid teid kimama. Poola on oma teid remontinud ning Saksamaalt saime mööda kiirteid ruttu läbi, edasi natuke Austriat ja osa Sloveeniat ning kolmanda päeva pärastlõunal olimegi Horvaatias, mereäärse külas nimega Vodice, mille olime eelnevalt just asukoha pärast välja valinud.

Et Horvaatias paadiga sõitma pääseda, peab olema selles riigis ükskõik millisesse elamiskohta registreeritud, lisaks tuleb iga Horvaatias veedetud päeva eest maksta meie rahas umbes 20 krooni turismimaksu. Alles siis võid kohalikult sadamakaptenilt merelepääsemiseks luba nõutama minna. Luba antaksegi, aga alles pärast mitme maksu maksmist, kõikide vajalike dokumentide ja kindlustuse ette näitamist.

Vodice jahisadamas oldi lahkelt nõus meid registreerima ja tehti selgeks, kuidas paberimajandus käib. Sadamakapteni kontoris läks paberite kordaajamiseks umbes 30 minutit.

Paadi lasime sisse mereäärse kampingus, kus ööbisime; saime tasuta kasutada klientidele mõeldud slippi. Auto koos treileriga jätsime lahke vodicelase hoovi (ploki LM suitsu eest). Jahisadamas või kampingu parklas oleks parkimine maksnud 150 krooni/päev.

SISSEELAMINE

Esimene päev merel oli vaikne ja palav, nii et suurest veerõõmust kimasime kaldast natuke eemale ja olime sellest suure vaimustuses. Merel liikus väga palju jahte, reeglina mootori jõul (ka siis, kui oli piisavalt tuult), ning igas suuruses mootorpaate – alates suurtest merekaatritest ja lõpetades pisikeste kalapaatidega.

Arvestades, et Horvaatias on väga palju nudistide randu, ei olnud ka mingi ime, kui mõnel vastutuleval Saksa lipuga jahil oli terve seltskond alasti, kaasa arvatud kapten, kes uhkelt tüüri taga seistes oma kehaosi eksponeeris.

Kui esimene vaimustus möödus, võtsime suuna Šibenikule, et kalastusluba saada. Selle andis välja mingi bürookraatliku riigiasutuse kontori, mis meenutas nii välimuselt kui personali suhtumiselt väga 1980ndaid aastaid ühes teises riigis. Ametnik, kes meiega tegeles, tundus olevat oma ala tõeline "proff" – käis ühest kabinetist teise, täitis pabeleid ja näitas üldse igal moel, et aega tal on.

Šibenik on huvitava asukohaga tuhandeaastane linn, mis paikneb lahesuudmes, kuhu pääseb mööda kitsust, mille merepoolse otsas on vana Rooma-aegne kolmekorruseline kindlus. Seda on restaureeritud ja ehitus on vägagi heas korras. Säilinud on laia trepiga saal, mille seinal on kivist vapp (mida on üritatud välja muukida), kahurialused ja palju kaunistusi.

HORVAATIAS ON PALJU SAARI NING SAARTEL KÄIES ON ÜKS HEA EELIS – SEAL EI OLE KUNAGI PALJU TURISTE, MIDA EI SAA KAUGELTKI ÖELDA HORVAATIA MANDRIL ASUVATE VAATAMISVÄÄRSUSTE KOHTA.





Laskeavadest välja piiludes tekkis ettekujutus, millised sündmused siin sajandite eest aset leidsid. Lahte suubub Krka jõgi, mis jõuab sinna mööda maalilist kanjonit, mis on ülesvoolu umbes 15 kilomeetri ulatuses laevatatav.

Tutvustime linna vaatamisväärsustega ja käisime turul. Kuna otsustasime sadamates mitte ööbida, läksime õhtuks ühte lahesoppi, mis kaarti vaadates tundus kõrvalise kohana. Kohale jõudes avastasime, et me pole ainsad "targad". Ees oli juba üle kümne jahi ja kaatri. Ja see oli reegel: kui tahtsime ööbida kinnisemas liivarannaga lahes, mis kaardi peal ankurdamiskohana märgitud, pidime arvestama, et seda tuleb kellegagi jagada. Kui koht tundus liiga rahvarohke, otsisime uue. Neid omaette kohti oli küll piisavalt, eriti saartel, aga kuna öösel hakkas tavaliselt puhuma üsna tugev tuul, ei sobinud meile kõik lahesopid, sest laine loksutas meie väikest paati liiga tugevalt. Populaarsemates ankurdamiskohtades on tavaliselt ka piisavalt poisid. Kui tekib vajadus kütuse järele, siis Horvaatias see probleemiks ei ole, sest kai peal olevaid tanklaid on piisavalt isegi saartel.

MIDA KÕIKE VÕIB SEAL ETTE VÕTTA

Võtsime suuna Kornati saarestiku poole. Teel üritasime kala püüda, mis meil eriti ei õnnestunud. Tagantjäre arvame, et landivalik oli vale, sest nendele, mida meie kasutasime, jäid otsa ainult kaks tundmatut kala ja üks kajakas. Kajaka vabakspäästmine oli päris suur operatsioon, kuna lant oli paadist kaugel ja lind tõusis vahepeal õhku. Pilt kajakast, keda õhust paati keritakse, oli halekoomiline. Kõik lõppes siiski õnnelikult, saime landi linnu suust kätte ja tühiste vigastustega tormilind pages kalju otsa.

Kohalikud aga püüdsid mereande edukalt. Lisaks kala-laevadele, mida oli palju näha, püüdsid kala, kalmaare ning kaheksajalgu ka isehakanud kalurid, keda Vahemere sageli kohtab. Huvitav oli jälgida õist püüki, sest kalamehed liikusid pisikeste paatidega, millel olid väga suured veepinnale suunatud lambid. Keda täpselt nendega ligi

OTSUSTASIME SADAMATES MITTE ÖÖBIDA NING LÄKSIME ÕHTUKS ÜHTE LAHESOPPI, MIS KAARTI VAADATES TUNDUS KÕRVALISE KOHANA. KOHALE JÕUDES AVASTASIME, ET ME POLE AINSAD "TARGAD". JA SEE OLI REEGEL: KUI TAHTSIME ÖÖBIDA KINNISEMAS LIIVARANNAGA LAHES, MIS KAARDI PEAL ANKURDAMISKOHANA MÄRGITUD, PIDIME ARVESTAMA, ET SEDA TULEB KELLEGAGI JAGADA.

meelitatakse, ei õnnestunudki välja selgitada.

Liikusime saarelt saarele sõites avamere poole. Huvi-tavamaid saari külastasime ning veetsime aega päevitades, snorkeldades, küldes ja linnades ringi kolades ning militaaroobjekte uurides (neid on saartel üsna palju). Siinkohal peab mainima, et kivim, millest suurem osa saari koosneb, on väga abrasiivne ja terav. Juba esimesel päeval õnnestus meil mõlemal jalad ära lõhkuda ning edaspidi kasutasime randudes alati kalipsosusse. Ka on sealsetes vetes päris palju mürgiste okastega siilikuid, kellele ei ole soovitatav peale astuda. Samas ei kohanud me randades ega sisemaalgi usse või muid mürgisena tunduvaid elukaid.

KOHTUMINE VENNASRAHVAGA

Ühel sellistest päevadest, kui lõime aega surnuks Brači saare ühe helesinise laguuni ääres pisikesel kliburannal, tungis "meie valdustesse" ning pani end ankrusse üks jaht. Nii uskumatu kui see ka näis, aerutasid jahilt pisikesel kummipaadil just meie kõrvale kuus inimest, õlled ja fotoaparaadid kaenlas. Kui nad randudes meilt tuttava





aktsendiga inglise keeles abi palusid, oli asi selge – vene-lased. Ehmatasin neid puhtas vene keeles lausega „А вы откуда взялись“, lisades, et hea veel, et te eestlased ei ole, muidu oleks päris naljakas.

Vestluse käigus selgus, et tegu on Peterburi elanikega. Nad olid rentinud jahi koos kapteniga, millel seilasid Dubrovnikust Splitti, vahepeal huvitavaid paiku külastades. Selline puhkus tundus Horvaatias väga levinud. Meid vaatasid venelased kui hulljulgeid hipisid, kes titelegi armu ei anna. Tegelikult lap-sele see reis väga meeldis, eriti õhtune kiigutav laineloks. Ja esimene, kes iga uut kohta uurima pidi, oli ka Marvin.

Naabritega läks jutt ka poliitikale. Tegime Aljoša-tee-malist valgustustööd, et miks ja kuidas. Nende meedia oli loomulikult esitlenud oma versiooni: eestlased on südame-tud slaavlastevihkajad ja karistavad neid rahvuse pärast igal sammul. Nad kadestasid meid viisavabaduse pärast, kurtes, kuidas nad pidid Moskvast mitu korda Horvaatia saatkonnas käima. Meie arvamusele, et oleks tore, kui Venemaa astuks Euroopa Liitu ja NATOsse, vastasid nad huvitava mõtteteraga: ”kes meid seal tahab, me kardame iseennastki, rääkimata sellest, mis teised meist arvavad”.

Lahkusime sõpradena, jättes neile ”meie valdused”.

MILITAARHUVILISTELE

Nagu öeldud, on saartel palju sõjalisi objekte, enamasti kuuli-pildujapesi ja punkreid. Brači saarel avastasime sakslaste ehitat-d allveelaevade peidiku, mis oli kalju sisse raiutud. Käisime seal oma paadiga sees ära, päris kõhe tunne oli. Väljapääsud olid nii merele kui sisemaale. Lisaks olid seal paksude metal-lustega ruumid, vist laskemoona hoidmiseks. Näha oli teisigi samasuguseid suuri koopaid, kuid need oli metalluste või trel-lidega suletud. Tundus, et terve mägi on igasugu käike täis.

Saartel käies on üks hea eelis – seal ei ole kunagi palju turiste, mida ei saa kaugeltki öelda Horvaatia mandril (nt. Dubrovnikus) asuvate vaatamisväärsuste kohta. Peab siiski mainima, et ka kuival maal on palju pisikesi mereäärseid

POPULAARSEMATES ANKURDAMISKOH-TADES ON TAVALISELT KA PIISAVALT POI-SID. KUI TEKIB VAJADUS KÜTUSE JÄRELE, SIIS HORVAATIAS SEE PROBLEEMIKS EI OLE, SEST KAI PEAL OLEVAID TANKLAID ON PIISAVALT ISEGI SAARTEL.

linna, mis ei ole turistidest küllastunud, aga lausa paka-tavad väga kaugest ajaloost ja kultuurist.

Kornati saartele me ei jõudnudki. Kuna rahvuspargi territooriumil olevatel saartel tohib ankrusse jääda ja ööbida ainult selleks ettenähtud kohtades ning osadele saartele ei tohi minna lähemale kui 500 meetrit, tundus see meile liiga keerulisena ning otsustasime sinna minna järgmisel korral. Muutsime käigupealt marsruuti ja suun-dusime hoopis Žirje saarele, mis kohalike jutu järgi pidi olema kalarikaste vetega.

KALURID

Žirje juures saime osaks ühest omapärasest massiüritusest, kui mitte massipsühhoosist. Olime just üles tõusnud, otsad lahti lasknud ja lohistasime hommikukohvi juues saare avamere poolset küljel vaikselt tõristades lanti, kui meist kihutas mööda mandrilt avamerele suunduv kalastuskaater kümme-konna spinninguga katusel. Saime just arutama hakata, et kuhu tal kiire, kui sellele järgnes umbes 50(!) täpselt sama varustusega ja olekuga kaatrit.

Loomulikult ei suutnud me sellisele vaatepildile vastu panna. Kuna meie kaater oli teistega sarnane ning meilgi mõned spinningud ridvahoidjates ja kala himu suur, lii-tusime kihutajatega. Kui olime selle eskaadriga 20 minu-tit täiskäigul kimanud, saime siiski aru, et me ei tea ju, kuhu neil kiire on. Selleks ajaks olime juba kaugel avamerel,





MEID VAADATI KUI HULLJULGEID HIPISID, KES TITELEGI ARMU EI ANNA. TEGELIKULT LAPSELE SEE REIS VÄGA MEELDIS, ERITI ÕHTUNE KII-GUTAV LAINELOKS. JA ESIMENE, KES IGA UUT KOHTA UURIMA PIDI, OLI KA MARVIN.

umbes kümne miili kaugusel riigipiirist. Otsustasime loobuda. Teised aga kadusid silmapiiri taha, kuhugi Itaalia suunas. Meie diagnoosi järgi olid nad haigestunud tuunikala püüdmise palavikku.

Suundusime tagasi, et uurida pisikest, majakaga saart, mis meenutas multifilmis nähtud Kunksmoori saart. Saarele lähenedes avastasime, et seal on piirivalvekordon ja saare ümbruses patrullis piirivalvekaater. Igaks juhuks ei hakanud me sinna trügima, sest osal saartel ei tohigi randuda.

Kuna olime saarte tagant väljas avamerel, olid kalad aktiivsemad. Veest hüppasid välja tuulehaugid, keda ajasid taga tuunide ja doradode parved. Harvemini oli näha veest välja hüppavaid suuri mõõkkalaid.

Ja kus on kala liikvel, on platsis ka delfiinid. Kui meri vaikne, on neid kergem vaadelda. Nad ei lase paate endale väga lähedale, kuid siiski sedavõrd, et saab nad üle lugeda ning pojal ja emal vahet teha.

Pikapeale saime igasugu tuuniliste püügi selgeks. Kui kogu reisi vältel proovisime erinevaid poelante, siis nüüd panime tamiili otsa jaanalinnu sulgedest omatehtud landi. Ja oligi kalapüügi mõistatus lahendatud. Nüüd jäi üle ainult neid konksu otsast ära võtta, mis pole sugugi kerge, sest tuunid ei ole mitte Pärnu lahe kohad. Pigem võib neid võrrelda Norra makrellidega, ainult et tuunid on mitu korda suuremad. Neid konksu otsast ära võttes on terve paat

verd täis, sest kalad siplevad nii kõvasti, et neid on võimatu kinni hoida. Nagu kõigil merekaladel, tuleb ka tuunidel kohe veri välja lasta, sest muidu jääb liha tume. Siinkohal peaks mõne hea tuuniresepti kirja panema, aga las jääb see huviliste enda leida. Avastamisrõõmu peab ka olema.

TAGASITEEL

Meie suureks kurvastuseks möödusid kolm nädalat merel imekiiresti ja pidime paadinina tagasi Vodice poole pöörama.

Tuul oli vali ja slipp kehvake, ning kui üks saksa turist nägi, et me tahame sellise ilmaga oma paati välja võtta sama slipi pealt, kus tema oma kolmemeeetrisega hakkama ei saanud, ei osanud ta muud teha kui mööda randa ringi joosta ja “Kaputt, kaputt!” karjuda. Meie aga panime treileri rataste alla paar kivi ja tirisime paadi koos magava lapsega ilma probleemideta välja. Õhtul istusime oma paadi “terrassil”, jõime hüvastijätuks kohalikku veini ja harjusime mitteõotsuva jalgealusega.

Järgmisel varahommikul suundusime kodu poole. Teel ostsime kuuliaukudega majadega külast (millesarnaseid on palju) 50 krooni eest kümnekilose koti paprikaid ja koduveini. Sisemaal oli öökülm juba puulehed kirjuks näpistanud, merel poleks midagi sellist aimatagi osanud. Rannikul oli päevane temperatuur 22-25, öösel umbes 18 kraadi.

Tagasitee möödus seiklusteta, peamiselt arutasime, et kuhu siis järgmine kord... 

Kohad, mida külastasime: Linnad; Vodice, Šibenik, Primošten, Hvar, Novi Zagreb-istok, Rogoznica, Split. Saared; Zlarin, Brač, Šolta, Čiovo, Zmajan, Tijat, Kaprije, Žirje, Kakan, Hvar.

Lingid: www.aci-club.hr • www.croatia.hr • www.euro-agent.com/hrvatska/nautica/nautic.htm

Kõiki reisi pilte saab vaadata: picasaweb.google.com/merehuviline/Croatia2007

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



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER

where fun lives





COWES WEEK REGATT

End maailma suurimaks ja vanimaks regatiks nimetaval Cowes Week regatil osales sel aastal ligi tuhat võistlusjahti. Umbes 8500 meeskonnaliiget moodustasid niiöelda seinast-seina seltskonna, kus leidis nii olümpiavõitjaid, ümber maakera kihutanud maailmanimesid kui ka pühapäevapurjetajaid. Navigaator käis regatti uudistamas.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD AUTOR, ISHARESCUP

Skandia Cowes Week toimus 2.-9. augustini kuulsas Solenti väinas, mis asub Inglismaal, Southamptoni ja Isle of Wight saare vahel. Väin on kuulus oma ülitiheda laevaliikluse, tugeva tuule, tõusu- ja mõõnahoovuste ning tuule ja hoovuste koosmõjul tekkinud terava püstitlaine poolt.

Iga päev toimus 40 sõitu eri võistlusklassi jahtidele ja Solent kujutas endast tõelist, miilide kaugusele laiuvat purjedemerd.

Cowes Week'i traditsioon sai alguse 1826. aastal ning ta on nimetatud Isle of Wighti sadamalinnakese Cowes'i järgi, mis purjetajaid ja pealtvaatajaid nädal aega võõrustab.

VÕITLUS POIGA

“Teil on tohutult õnne, Lima 5 poi on teie päralt!” teatas Navigaatori Princess 67-le sadamakapten number 1 (HM1) raadio teel. Nädal enne hoiatas seesama sadamakapten, et Cowes'i sadamates on kohta täiesti võimatu leida, kõik ankrupoid on täis ja ankrusse

jäämine on rangelt keelatud. Ehkki L5 asus praktiliselt sadamast väljas merel, oli see siiski lahendus. Maale pääses veetaksoaga.

Õnne oli meil tõepoolest kuhjaga, sest õnneks kinnitusime poi külge kahe dubleeriva võõriotsaga, milledest üks, ehkki tuliis, oli hommikuks läbi kulunud. See-eest hoidis teine ots paati kindlalt poi peal, laskmata teda kaldakividesse triivida.

Poi püüdmine hoovuses, mille kiiruseks mõõtsime 4 sõlme, oli omaette katsumuseks. Kollast värvi metallist kobakas oli meie paadile selgeks ohuks ning talle tuules ja hoovuses otsatriivimist aitasid vältida vaid proportsionaalse kontrolliga hüdraulilised võõri- ja ahtripõtkurid. Poi oli sellise läbimõõduga, et isegi siis, kui talle kõrvale tulla, ei ulata käsitsi otsa läbi pista. Ühtegi abiseadeldist ega konksu paraku polnud ja plastmassist pootshaak ei olnud piisavalt tugev, et poid haarata. Mõõduvad kummipaadid keeldusid aitamast, üks siiski proovis, aga ei saanud hakkama. Õnneks olin paar aastat tagasi näinud, kuidas kohalikud püüavad poid tugeva hoovusega Thamesi jõel. Kahte



vööripollarisse seotud ots visatakse keskkohaga lihtsalt üle poi, nii et ta poi alt, mitte aga aasast läbi jookseb. Hoovus tõmbab otsekohe otsa pingule. Et vise õnnestuks, on seda targem teha kahekesi, otsekuu võrku visates.

PURJEKATE VORMEL 1

Hommik poi otsas algab kümnete Volkswagen Touaregi purjede sööstuga otse meie suunas. Minnakse kiirustades stardipaika, kusjuures (taas meie õnneks) on järgmise poi külge kinnitatud jaht see, kes ühe väikepurjekaga pihta saab.

Navigaatori tähelepanu keskendus ülikiirete katamaraanide Extreme 40 võistlussõitule, kus neljateistkümnest paadist kolm kuulub American Cupi meeskondadele ja üks Volvo Ocean Race omale. Navigaatori tiimi pöidlahoidjate poolehoid jagunesidki Volvo Ocean Race ja Briti Barclays pangale kuuluva investeerimisfondi iShares katamaraanide vahel.

Volvo Ocean Race kipper Herbert Dercksen oli see mees, kes Extreme 40 katamaraanide võistlusklassi 2004. aastal registreeris ja juba mitmendat aastat kannab peasponsori järgi iShares'i nime nendele katamaraanidele mõeldud võistlussari iShares Cup, mille kohta saab lähemat informatsiooni aadressilt www.isharescup.com.

Neljakümnejalane (12,19 m) Extreme 40 katamaraan on disainitud Vormel 1 disainerite poolt, kaalub 1,25 tonni ning on valmistatud süsinikkiust, mida tugevdatakse autoklaavis kuumutamise teel. Tulemuseks on vastupidav veesõiduk, mis on võimeline arendama kiirust kuni 40 sõlme.

Katamaraan koosneb kahest pontoonist, mille vahele on tõmmatud võrk. Erikonstruktsioon võimaldab transportimiseks paadi laiust, mis on 26 jalga ehk 7,92 m, sedavõrd vähendada, et ta mahub kas standardmõõtmetega merekonteinerisse või tavalaiuses trailer-järeלקarule. Nii saabki võimalikuks ookeanitaguste meeskondade osavõtt Euroopa võistlustel, aga ka terve võistlussõitule sari, mis 2008. aastal toimus ja toimub sellistes riikides nagu Šveits ja Itaalia, Prantsusmaa, Inglismaa,

Saksamaa ja Holland. Kokku viis etappi. Iga etapp koosneb kolmepäevastest võistlustest ja iga päeva pealelõunasel ajal tehakse viis umbes 20-minutilist sõitu. Iga sõidu võitmise eest saab ühe punkti, lõpupäeval peetakse lisaks ka üks kahepunktine võistlus. Ühe suve jooksul toimub seega 80 sõitu. See, kes saab kokkuvõttes rohkem punkte, see ongi võitja. Kohtunikud lahendavad proteste otse merel, seega pole mingit hilisemat protesteerimist ega esikohtade tühistamist. Ikka, kes ees, see mees!

Võistluspäevade hommikupoolikul tehakse demosõite sponsoritele ja VIP-külalistele. Kuna katamaraanide disain on niiöelda *onedesign*, ehk kõik on rangelt ühesugused, siis moodustub merel põnev võistlusrada ja mänguväljak. Võistlusi peetakse rannikulähedastes vetes ja nii saavad ka kaldalt pealtvaatajad oma adrenaliiniosa kätte. Adrenaliini jagub katamaraanide kiirsõidul aga kuhjaga, kummuliminekuud ja kokkupõrked on pea igapäevased asjad.

Extereme 40 meeskond koosneb neljast tipp-purjetajast, oma ala tõelistest proffidest. Hea tiimitöö ja perfektn oma vaheline kommunikatsioon on sellistel võistlustel üliolulised! Teatud juhtudel, kui ilm ja muud tingimused lubavad, võetakse "viies mees" (tavaliselt sponsor või VIP) pardale, kes teeb kogu võidukihutamise auga kaasa.

iShares Cup kogub kiirelt populaarsust: kui aastal 2005 oli osavõtjateks vaid viis paati, mille ülesanne oli rahvast oma kihutamise ümbermaailmaregati Volvo Ocean Race peatuskohtades lõbustada, siis aastaks 2008 on paatide arv kasvanud neljateistkümneni ja valmistajatehasel uute tellimuste täitmisel käed-jalad tööd täis, kuna sageli soovivad tiimid ka varupaate. See selgub üsna varsti, miks.

KAS KEEGI PILTI KA TEGI?

iShares Cup Skandia Cowes Week 2008 võistluste avapäev kulges väga dramaatiliselt. Puhus edelatuul kiirusega ligi 10 m sekundis, mis kohtudes vastutuleva hoovusega tekitas kõrged ja paigalseisvad püstlained. Lained, mis 67-jalast mootorpaati vaid



TEAM AQUA PAADIL LÄKS NII KEHVASTI, ET NENDE VÖÖR SUKELDUS SÜGAVALE LAINETESSE JA KATAMARAAN TEGI "KUKERPALLI". VEESÕIDUK SAI KÕVASTI VIGA, KAPTEN SAI SELJAVIGASTUSE, VAIMUSTUNUD SPONSOR EHK "VIIES MEES PARDAL" KÜSIS AGA ESIMESE ASJANA TEDA VEE ALT VÄLJA TIRINUD PÄÄSTJATELT, ET KAS KEEGI IKKA PILTI KA TEGI

paigalseistes küljelt küljele kõigutasid, mõjusid võidusõitjatele kohe alguses saatuslikult. Katamaraan TeamOrigin läks üsna peatselt ümber, kuid aidati püsti ning ta jätkas sõite. Võistlejate kannul vastulainet kihutades mõõtsime kiiruseks ca 30 sõlme, aga taganttuules tagasiteel oli piisavalt tegemist, et kiirpaatidele mitte jalgu jääda. Kiirust võis olla üle 35 sõlme.

BMW-Oracle paat purunes, kuid asendati varupaadiga, mille kaasomanikeks olid regati organisaator-ettevõtte OC Events ja legendaarse ümbermaailmapurjetaja, Dame Ellen McArthuriga seotud Tornado Sports. Nii kandiski "võistlusrajale" naasunud katamaraan oma pontoonidel Ellen McArthur'i fondi nime, aga purjedel BMW ja Oracle kaubamärke. Ellen McArthur ise juhtis British Telecomi sponsoreeritud BT Team Ellen katamaraani.

Team Aqua paadil läks nii kehvasti, et nende vöör sukeldus sügavale lainetesse ja katamaraan tegi "kukerpalli". Veesõiduk sai kõvasti viga, kapten sai seljavigastuse, vaimustunud "viies mees pardal" küsis aga esimese asjana teda vee alt välja tirinud päästjatelt, et kas keegi ikka pilti ka tegi.

Team Aqua loobus võistlustest, purunenud mastiga paati ja pettunud meeskonda kohtas Navigaatori tiim hiljem Hamble Point Marinas, Southamptoni lähistel, kuhu õhtuks kogunesid

ka kõik teised katamaraanid, et omi "haavu lakkuda" ja järgmisel päeval jälle võistlustulle asuda.

Teisel päeval pörkasid omavahel suurel kiirusel kokku Oman Sail ja Volvo Ocean Race, õnneks ei saanud keegi meeskondadest viga ja paadid tehti kiirelt korda. Kolmandal võistluspäeval läksid ümber JP Morgan ning taas BMW Oracle.

iShares Cupi võitis Cowes Week regatil Alinghi ja Team Origin kaotas talle ühe punktiga. iShares Cupi vaheseis seega: esimesel kohal endiselt Team Origin, teisel kohal Alinghi ja kolmandal Holmatro. Ees on aga veel Kieli ja Amsterdami etapid. Võitsid ka pealtvaatajad, saades kolme võistluspäeva jooksul erakordse elamuse, mille pakkumiseks Extreme 40 võistlusklass ju loodud ongi.

TEAM ELLEN

Skandia Cowes Week kulges aga oma tavapärasel rütmil, ka Open 60 klassi jahid Ecover 3 ja Aviva näitasid pealtvaatajatele oma kiilu.

Cowes'is ringijalutades õnnestus Navigaatori tegijail kohata paari korral ka kuulsat Dame Ellen McArthurit, kes nagu selgus on Cowes'i elanik. Miks Dame? Aga sellepärast, et Ellen McArthur on löödud Inglise kuninganna poolt rüütliks ja Dame on daamide puhul sama rüütli tiitel, mis Sir meeste puhul, kusjuures Dame McArthur on Inglismaa noorim rüütel.

Sündinud 1976. aastal purustas see vapper naine 2005. aastal prantslase Francis Joyoni rekordi peatusteta ja üksinda ümbermaailmapurjetamises, tehes oma trimaraaniga maakerale tiiru peale 71,5 päevaga. Tõsi, selle aasta alguses sai prantslane rekordiomaniikuks tagasi, lüües Dame Ellen McArthur'i saavutust ligi 20 päevaga. Käesolevaks ajaks on tubli naispurjetaja loonud omanimelise fondi Team Ellen, mille kaudu kogutud annetusraha eest viib ta oma võistlusvabadel päevadel merele purjetama vähihaiguste- ja leukeemiaravist taastuvaid lapsi ja noori. Igati väärt ettevõtmine andmaks tõvevoodist tõusnuile tagasi eluusku, enesekindlust ja looduslähedust. **M**

Regati lõpptulemused aadressil www.isharescup.com



Extreme 40 võistlusjaht kokkupakitult



Ellen McArthur



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 tast 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





VANALAEVAFESTIVAL BRESTIS 2008

Kas käisite suve hakul Tallinnas suursuguseid Rootsi purjelaevu vaatamas? Oli ikka uhke vaatepilt küll. Aga Tallinna reisisadamas ei saanud siiski aimu, milline võis sadam välja näha kunagi purjelaevade ajastul, kui mastimetsast lindki läbi lendama ei pääsenud.

TEKST JA FOTOD **HERKKI HALDRE**

Prantsusmaal Brestis peetakse iga nelja aasta tagant maailma suurim klassikaliste purjelaevade kogunemine, Bresti festival, mida prestiižne Prantsuse väljaanne *Le Figaro* nimetab purjepaleede kuninglikuks kogunemiseks. Vaatepilt on lummas – kümned purjelaevad, sajad purjepaadid, sadamas on sigin-sagin, mastimetsast ei pääse lindki läbi lendama. Festivalile koguneb ligi 2000 purjekat kogu maailmast. Ainuüksi üle saja-aastaste laevade nimekirjas oli sel aastal 36 alust. Meie kaljase Iris sarnaseid 60-aastaseid laevu on mitusada (nii noored ei vääri üldse eraldi märkimistki) ning omaette suure grupi moodustavad koopialaevad ehk tänapäeval mõne vana laeva järgi ehitatud alused. Tallinna väisanud Rootsi purjekadki olid koopialaevad ehk replikad.

Tänavune Bresti festival kinnitas traditsioonilise purjelaevanduse igikestvust järjekordse koopialaeva piduliku vettelaskmisega. Aluseks oli Marie Fernand, 1894. aastal Le Havre'i lootsikutriks ehitatud 24-meetrine sihvakas alus. Samal aastal võitis purjekas ka lootsilaevade võistluse, mis oli tollal kõige mainekam purjevõistlus.

Natuke taustast. Hämmastaval kombel tabas Prantsusmaa merekultuuripärandit sarnane saatus Eestiga – nimelt avastati 1970ndate aastatel, et kõik traditsioonilised purjelaevad on ootamatult otsa saanud. Nii nagu Eestis, kus nõukogude “teaduslik-tehnilisele revolutsioonile” polnud kihnujõnni-laevu enam vaja ja 1957. aastaks oli viimane purjekas utiliseeritud ehk Pirita sadamasuu kaitseks uputatud. Eestis ei huvitanud see fakt tollal muidugi kedagi.

Enamgi veel, tegelikult viimane Eesti purjelaev, merekooli õppelaev brigantiin Vega taheti tükkideks lõigata alles uue Eesti Vabariigi algusaastatel.

Prantslased seevastu, kui nad olid selle koleda avastuse teinud, kutsusid 1980ndate alguses rahvast üles oma merelist ajalugu päästma ja ajakirja *Chasse Maree* utsitusel kutsuti rannikuäärsed linnad võistu ilusaimat koopialaeva ehitama. Sellisel viisil ehitati mõne aasta jooksul ligi sada (!) traditsioonilise Prantsuse rannasõidupurjeka koopiat. Ajaloolise sardiinipüügikeskuse ja kalasadama Douarnenez' merendushuvilised olid ühed aktiivsemad ettevõtjad ning esimene vastehitatud purjelaevade kokkusaamine peetigi selles maalilises

kaljudevahelises sadamalinna. Üsna kiiresti muutus aga üritus ülemaailmseks purjelaevade kogunemiseks ning Douarnenez' sadam jäi selle võõrustamiseks kitsaks. Nii koliski festival 1992. aastal Bresti, kus asub hiiglaslik sõjasadam.

Kes ei pannud eelnevast tekstist äkki tähele – kordan igaks juhuks üle: Bresti koguneb iga nelja aasta tagant ligi 2000 purjelaeva kogu maailmast! Rahvast on murdu, hoolimata sadama suurusest tuleb endale pidevalt küünarnukkidega teed teha. (See on kõige tüütum asi selle ettevõtmise juures.)

LAEVAD PIDUSTUSTEL

Kõigepealt muidugi **suured parklaevad**. Suurematest laevadest õppelaevad Kruzenstern (Venemaa), Mircea (Rumeenia), Cisne Branco (Brasiilia), Abel Tasman (Holland) jpt. Laevad on lipuehtes, pardal mängivad orkestrid, helistatakse kellasid, lastakse aupauke, kursandid on toredates mundrites. Ääremärkusena olgu öeldud, et Brestis on tõusu-mõõna vahe kaheksa meetrit. Niisiis on ka nende suurte laevade parras vahel kaiserivaga tasa ja vahel kõrguvad pardad kai kohal.

Suured koopialaevad. La Recouvrance, Takeru, Grand Turk, Lady Washington, Matthew, Le Renard. See on kogunemine, kus saab näha nii filmidest tuttavaid kuulsusi kui ka ajaloolisi aluseid, nagu näiteks kapten James Cooki laeva Endeavour koopiat. Hansakogede või Kolumbuse karavellide koopiad on suhteliselt tavaline asi.



Nende peale pole isegi kontimurdvat järjekorda. Nii nagu Tallinna külastanud Göteborgi koopia on need laevad äärmiselt tõetruud. Mulle meeldisid muidugi kõige rohkem inglaste Grand Turk ja Endeavour – nende puhul on kopeerimisega mindud koguni nii kaugemale, meeskond räägib vana-inglise keelt ja reisijad saavad meeskonnaga vestlemiseks seletavad sõnaraamatud.

Kuni 50-meetrised töölaevad. Neid võib olla kokku paarsada, nii algupäraseid kui koopiaid. Kuna Bresti sadam on tõepoolest hiiglaslik, on festivali korraldajad organiseerinud laevade sõidugraafiku, et inimesed näeksid purjekaid ka purjede all liikumas, mitte ainult sadamas seismas. Ja kes on õnnelik, pääseb ka põgusale meresõidule kaasa.

Kogu selle tohutu sagimise juures on vahva vaadata, kuidas sadamavõimud on pannud tugevajõulised kummikaatrid puksiiridena tööle – vanad purjelaevad pole just kuigi hea manööverdusvõimega. Kuivõrd need laevad on reeglina eraomanduses ja omanikud pidevalt mures oma igapäevase sissetuleku pärast, olid ka festivalil peaaegu kõik laevad kogu aeg tšarterseltskondade pidulikes vastuvõttudeks reserveeritud. Ka ainsa osalenud Soome laeva, 100-aastase Joanna Saturna pardal olid pidevalt Soome firmade korraldatud vastuvõttud.

Suurima kogumi moodustavad **traditsioonilised purjepaadid**. Enamikus muidugi Prantsusmaalt, kuid korraldajad on igale festivalile kutsunud ka temaatilised esinejad.

Nii olid sel aastal kohal Vietnam kummaliste, punutud korvi meenutavate paatidega, Horvaatia kõikvõimalike erinevate paatidega ning Madagaskari vastutugedega piroogid.

BRESTI FESTIVALITRADITSIOONID

Bresti sadama kohal kõrgub vana maaliline merekindlus, mille juured ulatuvad juba roomlaste aega, kui siia rajati esimene kindlustus. Praegu asuvad kindluses veeteede amet ja meremuuseum. Linn ise pole eriline vaatamisväärsus, kuna sai Teises maailmasõjas tugevasti kannatada ja praegu koosneb linn suuremas osas betoonist ja klaasist.

Bresti festivalil on üks omapärane traditsioon – nimelt on läbi aastate osavõtavad laevad festivali tarbeks teinud oma laeva ja meeskonda iseloomustava puutahvlikese, *toiles de mer*. Puutahvlil on kindlad etteantud mõõdud, kõik ülejäänud tuleneb juba meeskonna fantaasiast, unelmatest ja ideaalidest. Kaunis kerge on tähele panna, et läbivateks teemadeks on torm, rumm ja kalad. Paljud nendest tahvlitest on tõelised kunstiteosed, mille kallal on kõvasti vaeva nähtud.

Väiksema väljapanekuga on festivalil mudeelite meistrid koos töötubadega, et rahvas näha saaks, kuidas nende imepisikeste detailikeste valmistamine käib. Ma ei räägi siin mitte laevukeste pudelisse ajamisest, vaid purjelaevamudelitest, millel algupärane korpusenikerdu, relvastus, mööbel, kaubalast, keerukas taglas ja koguni meremeeste kujukesed laevatöid tegemas.

EESTI LIPP BRESTIS

Ehkki ühtegi Eesti laeva festivalil polnud, lehvib Brestis ometi sinimustvalge – Arktika-ekspeditsiooni laeva Tara saalingus, tähistamaks laeval töötanud Tartu Ülikooli meest Timo Palo, kes ekspeditsiooni meeskonnas tegi kaasa Põhja-Jäämere jää sees triivimise retke. Spetsiaalselt selleks ekspeditsiooniks ehitatud, veidike lendavat taldrikut meenutava laeva retk lõppes alles tänava jaanuaris pärast kaheaastast triivimist jäässe külmununa üle Põhjanaba. Kuigi moodne uurimislaev oma kaasaegsuses on teravas vastuolus vanade purjelaevadega, tegid mehed merenduse ajalugu, korrates Amundseni jää sees triivimise retke.

MEIE LÄHIÜMBRUSE VANALAEVAFESTIVALID

Tallinna Merepäevad koguvad tasapisi hoogu, tänava oli rahvale näha rootslaste Göteborg ja Tre Kronor, soomerootslaste Alexandra ja Österstjernen ning Eesti lipu all seilav Blue Sirius. Sõru Puulaevafestivali peetakse jaanilaupäeval koos puupaatide ja -jahtidega, mida oli sel aastal kogunenud juba 20. Suurim lähiümbruse üritus on Ahvenamaa merepäevad juuli keskel, samuti Kotka merepäevad.

Ning tähelepanuväärne Silakkamarkkina nime kandev vanade laevade kogunemine on oktoobri esimesel nädalavahetusel Helsingis keskuru juures sadamas.

Nautige tõrvalõhnalist elamust ja vana taglase soolalõhnalist kääksumist. Hoirassaa! 🚩



ÜHE SADAMA KAAPERDAMISE LUGU

Seiklusjuttudest oleme lugenud, kuidas piraadid kaaperdavad laevu. Tervete sadamate kaaperdamist tuleb harvem ette. Eestlaste kuulsaim sadamakaaperdamine oli Sigtuna linna hävitamine saarlaste poolt. Seda uskumatum tundub tänapäeval võimalikuks saanud kaaperdamiskatse Haapsalus, mille tulemusena seni neli hooaega edukalt tegutsenud jahisadam oli sel suvel purjetajatele suletud. Suur Holmi sadama omanik Viktor Siilats paljastab sadamaloo telgitaguseid.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD VALDO KIVI, ...

Kõik algas ühes telefonikõnest.

“Viktor, kelle poole ma peaksin pöörduma, kui ma oma kaatriga Haapsallu tahaksin tulla?”

Helistajaks oli Tõnis Palts.

“Eks sa ikka selle jõmmi poole pead pöörduma,” vastasin.

“Millise jõmmi poole?”

“No eks ikka sellesama jõmmi poole, kellest sa nii pikalt terve Riigikogu ees lugusid rääkisid.”

“Oi, ma ei teadnudki, et sa sellest midagi kuulnud oled. No ma vabandan igatahes!”

“Eks sa tule siis pealegi ja võta enne saabumist sadamkapteni kaheteistkümnendal kanalil raadio teel ühendust!”

Vahemärkusena olgu öeldud, et kaitstes Veeteede Ameti ametnike lisateenimisvõimalusi väikelaevajuhikursuste eksamikomisjonides, seadis Palts jõmluse näitena Riigikogu ees kahtluse alla mu paadisõiduuskuse. Nii sellest kui ka Haapsalusse jahisadama loomise vaearikkast teest saab lugeda eelmistes Navigaatorites (4/2006, 3/2007, 4/2007, vt. www.ajakirinavigaator.ee), aga ka Grand Holm Marina kodulehel www.grandholm marina.ee.

PALTS JA PARTS TULEVAD KÜLLA

Igatahes peale seda kõnet muutus Paltsi jaht Karmen Suur Holmi sadama sagedaseks ja igati teretulnud külaliseks.

Ühel mullusel augustikuisel päeval seisis Paltsi kaater, majandus- ja kommunikatsiooniministri Juhan Partsi ja nende erakonnakaaslastega pardal, sadamas sellesama kai ääres, mis hiljem paljude probleemide põhjustajaks osutus. Ministri puhkehetke ei häirinud tookord aga ei olematut laevateed ega olematut piiripunkti väidetavalt blokeeriv kai ega ka asjaolu, et Suur Holmi sadam osutab teenust ministri poolt kinnitamata sadamapassiga.

“Viktor, mis sa arvad, kas riik peaks väikesadamaid rahaliselt toetama?” küsis Palts minult ministri juuresolekul.

Tol hetkel ei taibanud ma sekundikski, et tegemist on lõksuga.

Vastasin, et mina olen kõik investeeringud ise teinud, ega vaja mingit riigipoolset tuge. Kuigi tööle au andes, ega üks väikesadam ikka ots-otsaga kokku tule. Aga eks ta üks iluasi ole.

“Juhan, mida sina sellest arvad, kui riik toetaks



väikesadamaid rahaliselt?” käis Palts Partsule peale.

Minister vastas, et ta ei poolda eraettevõtluse doteerimist, sest et see pärsiks majanduse vaba arengut.

Tõenäoliselt muutis minister õhtu arenedes oma seisukohti ja Suur Holmi sadama senine külalislahkus sai tasutud poliitilise kontseptsiooniga, et jahisadam Haapsalus on üks tore koht, ainult et selle omanik on vale.

Haapsalu ekslinnapea Teet Kallasvee, kes mind viis suve tagasi Haapsalusse investeerima meelitas, selgitas seda nii: kohalike omavalitsuste valimised on tulekul ja Haapsalu on üks väheheid nende erakonna kontrolli all olevaid linnu. Väikesadamate arenguks üleöö tekkinud toetusi Haapsalusse suunates on võimalik taas saavutada valimisvõit.

Üsna peatselt teatas ka Haapsalu linnapea Ingrid Danilov, et see on igati tore, et ma olen investeerinud Haapsalus jahisadamasse ajal, mil keegi seda teha ei julgenud, aga nüüd on Haapsalu sadamanduse vastu hakanud “omad inimesed” huvi tundma ning mind on tõenäoliselt ootamas ees mitmed probleemid.

OMAD JA VÕÕRAD

“Omadeks” osutusid paadimüügiala konkurent Sulev Paakspuu (AS Bellboats) ning Partsu-Paltsi erakonnakaaslaselased Aivar Reivik ja Arvo Oorn, AS Voltast.

Eelnevalt olid minu jahisadama naaberkinnistu omanikud mind hoiatanud, et kui ma neilt endise jahtklubi hoonet ja selle kinnistut kohe ära ei osta, siis müüvad nad selle väga-väga mõjukatele isikutele, kes mu sadamaärile lõpu teevad. Vastasin, nagu väljapressimiskatsete puhul ikka, et mind see teema ei huvita. Pealegi on kunagise kalurikolhoosi jahtklubihoone esine veeala madal ja sadamaks sobimatu ning jahtklubi, kui organisatsiooni seal enam ammu ei tegutse. Oli vaid Kessu baari nimeline mahakäinud kõrts.

Mõjukust ja energiat näib aga naaberkinnistu uutel omanikel tõepoolest jätkuvat. Võidusamba rajamise sihtasutuse juhina pääseb Reivik otsustajatele nii ligi, et nii ootamatult

avanenud väikesadamate toetusprogramm kui ka uued mere-seaduste muudatused on talle otsekui rätsepaülikond selga õmmeldud ning tal on võimalik toetussummadest koguni oma kinnistu ostu ajas tagasiulatavalt finantseerida.

Edasi rakendus juba neljakümnendatel aastatel end hästi sissetöötanud stsenaarium, kus vara omanik naeruvääristati eelnevalt rahvavaenlaseks ning talt võeti vara ära. Ikka selleks, et tema vara endale himustanu ka selle omanikuks võiks saada. Küüniline demagoogia võidu ja vabaduse mõistete meelevaldsel tõlgendamisel sambasõjas osutus ühtlasi tõhusaks abivahendiks merevõõra avalikkusega manipuleerimisel.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi avalike suhete juht, Gea Otsa, sai ülesandeks korraldada massiivne meediarünnak. Kuhu mujale tal oligi pöörduda, kui oma endisesse töökohta ehk Äripäeva toimetusse, kus teda veel Gea Velthut-Sokka nime all soojalt mäletati. Äripäev, keda pole eales huvitanud tuhandete väikelaevnike probleemid, ilmutas ühtäkki kolmel täisleheküljel, liigutavate piltide ja agressiivse esikaanega loo, mille sisu väljendub lühidalt mures, et kas viis Haapsalu purjetajat pääsevad edaspidi otse Kessu baari ette või peavad tulevikus seisma seal, kus on seistud lähiminekis ja jalutama need 50 meetrit jala. Seni ausat maksumaksmist propageeriv majandusleht asus ühtäkki tuliselt kaitsma varimajandust ja maksuvaba tulu, mida naaberkinnistu omanikud oma kasutusloata kai abil ebaseaduslikult teenisid. Samal ajal suutis Gea Otsa oma ekskolleegide oskuslikult tsenseerida ja nii ei ole korruptsiooni vastu võitlevas Äripäevas siiani ilmunud silpigi sellest, et Reiviku äripartner, Arvo Oorn, on juhtumisi majandusministeeriumi ase-kantsler Eero Pärnmäe elukaaslase isa.

Haapsalu eksmees Teet Kallasvee ja tema erakonnakaaslane Andres Ammas, suutsid ära rääkida Ammase osalusega ajalehest, Lääne Elust pärit Postimehe majandustoimetaja Andrus Karnau, et too nii oma praegusesse kui ka endisesse väljaandesse hästi palju merendusala segadust külvaks.

Kogu asjale sekundeerisid netis kaasa konkurent Paakspuu



Suur-Holmi Sadama väidetavalt möödapääsmatust kaist mööduvad Veski viigi sadamast tulevad jahid.

paadikatsetaja Priit Veski (varjunimi PriitV) ja tema varustusjuht Indrek Orav (varjunimega Indrek66), kelle ülesandeks oli etendada “nördinud rahvamassi”.

Mu pea kohale kogunenud tumedatest pilvedest hakkas sadama süüdistusi: Siilats blokeeris laevatee, veetee, sadama, piiripunkti vms. Avalikkusele üritati jätta muljet, otsekui tegutseks mu jahisadama kõrval mingi teine jahisadam, mis on palju rohkem ja palju kauem jahisadam ning kus tublid Haapsalu purjetajad olla otsekui lõksu jäänud. Samuti eksitati merekaarte mitteräänitud lugejaid mingi laevatatava kanaliga, mis justkui linnapoolle edasi peaks suunduma ning et minu süül ei pääse ajalooline jaala enam Rannarootsi muuseumi ette.

Ei läinudki kaua aega, kui Reivik esitas ajakirjanduse vahendusel minu sadamale ostupakkumise, lootuses sadam odavalt endale saada.

Siiski, kus suitsu, seal tuld. Kunagi ammu süvendas Lääne Kaluri kalurikolhoos tõepoolest nii oma sadamat kui ka sissesõiduteed sadamasse, mille ma nende õigusjärglaselt ära ostsin. Paraku ei viinud see süvend ühessegi järgmisesse sadamasse ja jutt, et süvendi näol olla tegu linnarahva või purjetajate varaga ei pea tilkagi vett: kalurikolhoosi vara oli kõigile teadaolevalt kollektiivne omand ehk kolhoosiliikmete vara ning nemad on oma tasu korra juba saanud.

KATSU SA MIDAGI KIRJUTADA!

Selle aasta kevadel toimus majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) kantseri kabinetis umbkaudu alljärgnev

vestlus. Osavõtjad salvestasid selle protokollis tarvis, mida aga kunagi ei sündinud, kuna mu uue naabri “väimeespoeg” keelas protokollimise lihtsalt ära.

Nõupidamise eesmärk oli tekitada umbes pooleaastase hili-nemisega see jahisadam, mida ma otsekui eelmise aasta sügisest saadik blokeerinud olin, ehk uus Veski viigi sadam.

Arutluse all on kolm varianti: esimene ja riigile kõige kallim variant seisneks selles, et moodustada Veski viigi sadam ja vähendada minule kuuluvat ja juba olemasolevat Suur-Holmi sadamat uue kasuks. Teine variant on moodustada Veski viigi sadam ja kaevata talle nõutava sügavusega sissesõidutee ümber Suur Holmi sadama. Kolmas variant, mis oluks riigile odavam ja täiesti probleemivaba: moodustada see Veski viigi sadam ning lasta vastse sadama omanikel hoolitseda ise oma sissesõidutee eest, nii nagu Eestis siiani kombeks on olnud.

Paotame siis ukse ja vaatame, mis koosolekuruumis sünnib.

Nõupidamistelaua ümber istuvad MKM-i kantser Marika Priske, asekanter (“väimees”) Ero Pärgrmäe, osakonnajuhtaja Aivo Lind, jurist Gerli Lootus ja peaspetsialist Gerli Koppel. Veeteede ametist on kohal peadirektor Andrus Maide ja tema asetäitja meresõiduohutuse alal Rene Sirol, kes on ühtlasi ka sadamate laevaliikluseks (mitte)avamise komisjoni esimees. Eesti majandusele keerukal ajal arutavad majandusministeeriumi tippametnikud üliolulist majandusprobleemi:

Veeteede ameti peadirektor Maide alustab oma pikema sõnavõtuga, mis sisaldab kriitikat olemasoleva seadusandluse aadressil, kus iga jahisadam, suur või väike, peab endale

iseseisvat akvatooriumi taotlema. Peadirektor on ilmselgelt unustanud selle asjaolu, et kogu merendusala seadusandlik initsiatiiv lähtub veeteede ametist endast, seega kritiseerib ta veeteede ametile tüüpiliselt iseenda väljamõeldud ja tõepoolest totrat süsteemi.

Maide kasutab huvitavat, vist hiiu huumoriga pooleks kõnepruuki, mille parimad pärlid kõlavad umbes nii: “Kui meile pole midagi esitatud, siis me ei tea, mida meile pole esitatud”. Või siis: “Näe siin ongi siis see niiõelda looduslik kanal, mille kalurid kunagi kaevasid omale”.

Gerli Koppel: “Mul on veeteede ametile paar küsimust: Te nõuate neilt hüdrotehniliste tööde kooskõlastamist. Ma küsisin seda Erik Noorelt (sadamate järelvalve osakond) ja tema ütles mulle nii, et kui Siilats esitab teile nüüd selle joonise niimodi kooskõlastamiseks ja ta neid laevu siia peale ei joonista, siis teie kooskõlastate selle ära ilma märkusteta.”

Rene Sirol: “Täna see õnnestuks küll, tal on antud sinnani akvatoorium ja loomulikult kui ta selle esitab ja laevu sinna peale ei pane ja ütleb, et laevade vahe saab olema selline ja näeme, et on ohutu manööverdada, pole meil ühtegi alust mitte kooskõlastada seda.”

Gerli Koppel: “Kas te küsite temalt siis seda?”

Rene Sirol: “No, küsime jah aga tema võib öelda mida iganes, et paneb sinna 12m pikkused ja siis jääb piisavalt ruumi ja polegi midagi teha.”

Andrus Maide: “Siilats teab väga hästi, et ta peab neid laevu sealt läbi laskma! Mistõttu ei saa ka ilma laevadeta kooskõlastada! Aga kuna ma ei tööta sadamate järelvalveosakonnas, siis...”

Eero Pärjmäe (asekantsler ja väimeespoeg): “Need Andrusse argumentid, et peab akvatooriumist läbipääsu tagama, on need kuskil kirjas ka seaduses?”

Gerli Koppel: “Ei ole otseselt kirjas. On kavandatavas alles.”

Andrus Maide: “Ma ei tea kuidas see on reguleeritud... Järelikult on ta lahtikirjutamata jah...”

Ja ehkki kehtiv seadus ei nõua kaide kooskõlastamist veeteede ametiga ja sadamate järelvalve osakonnal justkui ei ole argument nende kaide mittekooskõlastamiseks, jättis veeteede amet oma peadirektori käsul Suur Holmi sadama kaid siiski kooskõlastamata, kohustades need enne mittekooskõlastamist siiski lõpuni viimistlema.

Gerli Koppel: “Palju see kanali süvendamine, see 150-200 tuhat? On see ainult süvendamine või koos muda äraveoga ja kaadamisega?”

Andrus Maide: “Me ei tea praegu seda. Kuskil vestluses Siilats väitis, et jah tema teeks selle 200 tuhandega ära. Ma ei tea millele ta tugines, aga see on spekulatiivne lähenemine. Ei tea. Pärnu süvenduspump olla seda vist pakkunud, aga me ei tea, see ei ole nii lihtne ja ei näe vajadust ka seda kaevata.”

Gerli Koppel: “Veskiviigi sadam väitis ka, et nendel ei lähe see süvendamine eriti kalliks. Küsimus on selles, et kuni juulikuuni süvendust ei saa teha nende kalade tõttu.”

Andrus Maide: “Kuidas see tulevikus käima hakkaks, Veskiviigist teeb keegi edasi akvatooriumi, kas siis riik muudkui

kaevab kanaleid? Kui tahetakse teha akvatoorium, siis igasse sadamasse sissesõidutee on iga sadamaomaniku enda asi... !!!”

Sellele järgneb pikk vaikus. Lugupeetud peadirektor ning ka kõik teised on vist ilmselgelt taibanud, et öeldud on midagi totaalset valesti. Loomulikult on uue Veskiviigi sadama sissesõidutee sadamavaldajate endi asi ja riik ei peaks sinna sekuma ega kulutusi kandma. Näib, et veeteede ameti peadirektor pakkus välja kõige mõistlikuma ja riigile odavaima variandi!

Aga ta kogub ennast ruttu.

Andrus Maide: “Aga mis siis juhtub, kui need Siilatsi koordinaadid tagasi tõmmata siis? Midagi ei juhtu ju! Kohtusse läheb niikuinii. Noh et mina ju... See ju ükskõik, millega ta kohtusse läheb. Sellega oleks see asi paigas.”

Edasi läheb jutt selle peale, et kas Suur Holmi sadama akvatooriumi vähendamiseks ja sadama sulgemiseks saaks ära kasutada reaalsuses mitteolemasoleva piiripunkti väidetava takistamise ideed.

Gerli Koppel: “Siin on küsimus selles, kas siseminister teeb üldse ametliku pöördumise või piirivalve direktor ei võta üldse otsust vastu, et seda asja ametlikuks ajada, et tagada ligipääs sellele Haapsalu jahisadamale, mis on nagu rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunkt. Aga ta on kunagi kuidagi õnnetult nimetatud Haapsalu jahisadamaks, mitte Veskiviigiks... Aga see oleks meie jaoks väga hea argument.”

Paraku juhtus nii, et ehkki Haapsalu piirivalve juht läks algul tõepoolest asjaga kaasa ja eksitas vaatamata Schengeni viisaruumile koguni siseministeri kantsleri ära, ei õnnestunud Navigaatori ajakirjanikel kõigist jõupingutustest hoolimata leida ei Haapsalu Jahisadama nimelist sadamat ega seal asuvat piiripunkti. Ka Suur Holmi naabrite juurest ei õnnestunud piiripunkti leida. Asjasse sekkus siseminister ning ei läinud kahte kuudki, kui piiripunkt kuulutati eksituseks Vabariigi valitsuse otsuses. Suve lõpupoole suleti aga Haapsalu piiripunkt kogu täiega. Piiriületajate puudumise tõttu. Haapsalu piiripungi otsimise lugu loe eelmisest Navigaatorist (2/2008) või vaata www.grandholmamarina.ee

Samas läks koosolek hoogsalt edasi.

Gerli Koppel: “Üks juriidiline küsimus: kui me teeme selle variandi nr. 1 ära ja reaalselt see, et me tal valitsuse korraldusega selle akvatooriumi jupi sealt maha lõikame. Ta ei korista kohe oma ujukaid sealt ära. Aga kas veeteede amet saab seda teha? Kas me saaks selle siis ära koristada, et tagada läbipääs teisele sadamale?”

Rene Sirol: “Otseselt jõuga ei saa, et lähed sinna ja...”

Andrus Maide: “Edasi tähendab, kui me selle (toim: uue sadama akvatooriumi) oleme teinud, siis peaks olema kahel omanikul ka asja. Siis see teine, kes enne seal omanik oli, ta ju ei protestinud midagi. Kui see (toim: uus) akvatoorium on paigale pandud, siis on see takistamine ja see on see kahe omaniku vaheline asi ja see muutub politsei asjaks.”

Eero Pärjmäe: “Peretüli!”

Andrus Maide: “Peretüli lahendamine. Ja minu meelest peakski olema see Veskiviigi nüüd aktiivne, sest kui teda

takistatakse...on see ju ilmne takistamine ja kuidas seda lahendatakse...neid lahendatakse ju kõik ühtemoodi.”

Rene Sirol: “Tal oli õigus panna seda kaid sinna, kui tal akvatoorium on, aga ta ei tohi seda kasutada!”

Gerli Koppel: “Aga tegelikkuses sadam on ju realselt tegutsenud, kuigi ta seda poleks teha tohtinud. Mis te nagu selle vastu olete ette võtnud?”

Rene Sirol: “Midagi ei ole hetkel.”

Andrus Maide: “Sa kirjutasid ju ilusti, et see lõppeks halvasti.”

Rene Sirol: “Kunagi tegutses Tallinna sadam ka sedamoodi ju. Mis me peame ette võtma siis?”

Gerli Koppel: “Ma tean, see ongi meie kõige nõrgem argument, et võrdse kohtlemise printsiip.”

Rene Sirol: “Ta peaks olema õnnelik, et ta sai niikaua tegutseda. Ta ei saa hakata sellega lahmima ju.”

Gerli Koppel: “Meie ei saa ju ka sellega lahmida.”

Gerli Koppel: “Gerli, mis sa arvad selle esimese variandi kohta, et kohtus?”

Gerli Lootus: “Kui suur see Viktor Siilatsi kahjunõue võib olla? Kuidas ta suudab selle kahjunõude ära tõendada?”

Marika Priske: “Kui tal puudub luba sadamana tegutseda ja laevu sinna panna, siis puudub tal alus kahjunõudeks. Mis saamatajäänud tulu tal siis on?”

Gerli Koppel: “Meil on väga paljud sadamad tegutsenud ilma selle sadamapassita.”

Eero Pärämäe: “Aga nad pole ka kahju nõudnud kunagi.”

Gerli Koppel: “Aga nad võiksid...”

(*itsitamine*)

Andrus Maide: “Ütleme nii, et siiani on olnud selline üldine tolerants kuna on üldine, aga kui sa tuled kahju nõudma, pole sul midagi nõuda, sest tegelikult sul ei ole ju alust tulu saada. Näidata, et seal on 16 miljonit investeringuid, vähemalt selles akvatooriumi osas neid kindlasti ei ole. Aga isegi siis, kui palju see maksab?”

Rene Sirol: “No ta blufib siin ju!”

Andrus Maide: “Isegi, kui tuleb see mingis osas kinni maksta, on see tervislikum...”

Eero Pärämäe: “...kui hakata uut kraavi kaevama.”

Andrus Maide: “Selle kaevamisega on tegu, et saad vaid ühte sadamasse. Oleks seal taga 3 või 4 sadamat veel. Võib-olla siis üldkasutatav veeteede läheks sinna edasi.”

Gerli Koppel: “Miks te sealt selle navigatsioonimärgi ära koristasite?”

Rene Sirol: “Seepärast, et üldkasutatav laevateede lõpeb ära seal.”

Andrus Maide: “Sel hetkel.”

Rene Sirol: “Sellest olukorrast tulenevalt.”

Andrus Maide (*naerab*): “Siilatsi väitel ja ajakirjanduses oli ka, et veeteede lõpeb ära seal. See lõppeski siis, kui vabariigi valitsus pani siia akvatooriumi piiri ette.”

Gerli Koppel: “Siis ei osanud keegi välja tulla sellega, et see piiripunkt seal siiski on?”

Andrus Maide: “Sel ajal need omanikud olid väga passiivsed. Nemand oleks pidanud seal ju ka midagi tegema. See kas pontoon

ära võtta või mitte pole see, et veeteede amet läheb jõuga võtma, vaid tagumine omanik ütleb, et tal on piiratud liikumine. Me võime sel juhul ainult aidata ära viia, kui selline otsus tuleb.”

Eero Pärämäe: “Ma jätkuvalt ei esinda omanikku, ma jätkuvalt olen asekancler siin, aitäh!”

(*üldine itsitamine*)

Eero Pärämäe: “Minu ainus huvi on see, et see jama lihtsalt kähku ära lõppeks.”

Gerli Koppel: “Jama veel alles algab!”

Andrus Maide: “Kolm varianti ja igal juhul läheb keegi kuskil kohtusse. Ja Siilats läheb igal juhul, ükskõik millise variandiga. Sel juhul mina võtaks ikkagi variant nr. 1-e.”

Gerli Koppel: “Mulle meeldib ka see variant 1 kõige rohkem.”

Andrus Maide: “See on kindla peale minek.”

Keegi üritab küll vastu vaielda ja prognoosib kolm aastat kohtus käimist. Et iga liigutus kaevatakse kohtusse ja taotleatakse esialgset õiguskaitsset. Kohus võib peatada määruse.

Andrus Maide: “Las ta siis peatab, sel juhul kui keegi ei esinda seal järgmist sadamat. Kas me arutame praegu järgmise sadama tegevuse alustamist või me arutame olemasoleva olukorra lahendamist? Kui ministeerium on teinud ettepaneku vähendada, siis sellel seltskonnal ei ole mingit alust riigi peale pahandada. See, kui Siilats vaidlustab selle vabariigi valitsuse otsuse... me ei saa selle vastu. Sel juhul peab astuma vaidlusse seesama. Kahe vahel... Ja riik on teinud kõik: eraldanud temale koordinaadid ja vähendanud selle koordinaate, viinud olukorra õiguslikule alusele, et kõigil oleks võrdne kohtlemine. Kui me riigi seisukohast vaatame, siis peaks olema nagu lahendatud. Kui me süvitsi lähme, kas nemad saavad midagi teha, siis see läheb juba selle laua tagant välja. Siis peame nagu eraldi...”

Gerli Koppel: “Kõigi teiste punktidega käid sa samuti kolm aastat kohut ja mis vahet seal siis on.”

Teised osavõtjad suurt ei räägi, sealhulgas ka veeteede ameti peadirektori ilmselge mõju all kannatav kancler mitte. Aga kas Veski viigi sadam ikka menetlusse kaasatakse, kui kohus Suur Holmi sadama vähendamise määruse peatab, on üldine mure.

Vahepeal otsekui ministeeriumit juhtima asunud veeteede ameti peadirektor leiab ennastunustavalt, et küll ministeerium kaasab, kui vaja on. Valitsus peab ka siis midagi vastuseks kirjutama!

Gerli Koppel: “Pagan, see Veski viigi sadam ei saa ju tegutseda hakata, kui see kai seal ees on!”

Eero Pärämäe: “Üks on see, et käid kolm aastat kohut aga teine on see, et sa ei saa tegutseda hakata.”

Andrus Maide: “Aga sa pead ju koju saama!”

Gerli Koppel: “See kai tuleb ju sealt eest ära saada!”

Andrus Maide ja Rene Sirol kooris: “No ongi siis – peretüli ja politsei.”

Andrus Maide: “Politsei veab eest ära siis selle kai. Sest kui vabariigi valitsus kehtestab uued piirid, siis need lähvad ju tagasi. Ja sel hetkel tuleb see kai sealt ära viia!”

Vahepeal avastab koosolek Haapsalu sadama nimelise akvatooriumi. See eksisteerib küll vaid paberi peal ja moodustamisest peale ei ole sadamana tegutsenud. Sealkohas on vesi



Tegija juhtub nii mõndagi! Pildil Veskiviigi jahisadama kai.

navigatsiooniks liiga madal. Aga kas ei saaks seda mitteolemasolevat sadamat ettekäändena kasutada?

“Siin on veel üks akvatoorium 1999. aastast. Sadam! Palun, koordinaadid olemas!”

“Ta ei ole sadam, ta on ainult akvatoorium. Ta pole endale nõudnud mingit teed.”

Andrus Maide: “See on madala peal, seal mingi kahtlase koha peal. See oligi ju tegelikult ka meie argument, et üks sadamakoht ja teine akvatoorium, seega veetee peaks edasi minema. Kui seal taga poleks kedagi olnud, siis meie poleks ju ka midagi teinud. Näha oli, et see areneb, aga selle akvatooriumi juurde läheb mingi põlvesügavune vesi vist, minu teada.”

Gerli Koppel: “Me peame leidma kõik võimalused, et see Veskiviigi saaks tegutsema hakata!”

Eero Pärkmäe: “Avalikus retoorikas oleks hea ju mainida ka seda kolmandat sadamat...”

Jutt põikab korraks ajaloolise jaala peale, aga koosolek leiab üksmeelselt, et ei ole vahet, kas purjuspäi katki sõidetud ajaloolist laeva nimetada jaalaks, jahtaks või ehitatavaks kogeks – need pääsevad kiilu puudumise ja madala süvise tõttu igale poole sisse, mistõttu jaalat vist argumentina ikkagi kasutada ei saa.

Eero Pärkmäe: “Otsustame nüüd midagi. Ma saan aru, et kõik on jõudnud konsensuseni. Mina kusjuures pole aga midagi otsustanud, palun mitte protokollida. Katsu sa midagi kirjutada!”

Andrus Maide: “Ta isegi ei viibinud siin!”

(itsitamine)

Eero Pärkmäe: “On jõutud konsensuseni, et siis selle variant ühega edasi minna.”

Gerli Koppel: “See korralduse eelnõu tuleb ära teha, aga mul on jälle Gerlile küsimus, mida riigikantselei mainis: kas

sa suudad ära põhjendada seda riivet põhiseadusega?”

Gerli Lootus: “Eks kohus ütleb, kui põhjendatud see motiivatsioon on. Kas on piisav või mittepiisav. Aga eks tuleb see töö ära teha ega midagi muud ei ole. Riigikantselei peab nõustuma!”

Gerli Koppel: “Riigikantselei ei võta ju muidu menetlusse. Peab ütleva, et näiteks, et läks valesti...”

Keegi ütleb, et aga see akvatoorium oli ju talle eraldatud majandustegevuseks. Ta planeeris oma majandustegevust... Aga sellele ei pöörata mingit tähelepanu.

Gerli Koppel: “Siis me olemegi lõpetanud!”

Marika Priske: “Kuulge seltsimehed, oli meeldiv! Konstruktiivne.”

Gerli Koppel: “Hakkame seda motiivatsiooni koostama. Kas teilt võib panust oodata?”

Gerli Lootus: “Korraldusega pole probleemi, vormistame selle niimoodi, et MÄÄRATA mitte ära võtta!”

Gerli Koppel: “Ja, jaa jaaa, määrata uued... tühistame esimesed ja määrame uued.”

PERETÜLI HAAPSALU MOODI

Mõne aja pärast esitabki minister Parts vabariigi valitsusele riigi jaoks kõige kahjulikum, ilmselget kahjunõuet sisaldava variandi nr 1: moodustada Veskiviigi sadama akvatoorium ja määrata (vähendada) Suur Holmi sadama akvatoorium.

Aga ennäe, vabariigi valitsus lükkas Partsi eelnõu kogu täiega tagasi.

Nädala pärast esitab Parts sisuliselt sama eelnõu uuesti, aga ka see lükatakse tagasi. Alles kolmandal katsel määratakse Veskiviigi sadamale nende akvatoorium, kuid sellise



Põhjalikult korda tehtud kalurikolhoosi-aegses jahtklubihoones tegutsenud Kessu baari asemel Veskiviigi trahter.

reservatsiooniga, et teenindatavate aluste süvise määramisel peab Veskiviigi sadam arvestama juba olemasoleva Suur Holmi sadamaga. Suur Holmi sadama akvatooriumi ei muudeta, ei võeta ära, ei vähendata ja ei “määrata” uuesti.

Otsekohe aktiveerub ka “peretüli” stsenaarium. Meile juba tuttav paadikatsetaja Priit Veski, kes mullu sügisel jäi politseile vahele Suur Holmi sadama ujuvkaide asetuse orientiirpoi sissevehkimisega, on kevadel esimene, kes lausa tuukrite abiga “avastab”, et Suur Holmi sadama ujuvkaide põhjaankrud on asetunud õige pisut väljaspoole akvatooriumi. Otsekohe toimuvad Veskiviigi sadamaga seotud tegelaste “otsasõidud” nendele ankrutele ja otse loomulikult informeeritakse sellest koheselt ka veeteede ametit, kes omakorda ülima heameelega ettekirjutuse koostab.

Ehkki vastselt loodud Veskiviigi sadam ei oma ei sadamapassi ega kaide kasutusluba, asub ta hoogsalt tegutsema ning Haapsalu linnavalitsus kutsub oma kodulehel välituriste alles ehitusjärgus olevat Veskiviigiti oma paate ohtu seades külastama.

“*This is not a safe navigation!*” (see ei ole turvaline navigatsioon) pahandavad rootsi purjetajad oma kodulehekülgedel ja Haapsalu külastatavus langeb umbes kümme korda. Samal ajal suureneb kordades madalikule sõitude arv selles piirkonnas. Mõned saksa jahid, kes Haapsalut väldivad, satuvad Voosi Kurgus madalikule, mõned meelitab madalikule Haapsalu linnavalitsuse eksitav reklaam, kus kutsutakse märgistamata sissesõiduteega Veskiviiki sisenema. Osadel lõpeb poolel teel Saaremaalt Tallinna kütus, mida varasemaltel aegadel Haapsalus tankida sai. Aga tubli piirivalve päästab kõik hädalised.

“Peretüli” huvides kajastab Lääne Elu intsidente ja Veskiviigi sadamakapteni “kangelaslikkust” nende lahendamisel. Armeenia komsomoli kombel: ise loome probleemi ja ise lahendame seda!

Juuresolevalt pildilt võib näha, kuidas kohalikud, eelmisel aastal väidetavalt “lõksujäänud” purjetajad, kellele nii Eesti avalikkus kui ka ametnikkond üksmeelselt kaasa elas ja kuidas üksikud julged välituristid rahumeeli Veskiviigi sadamat kasutavad.

“Me ei võta neilt raha. Meile antakse,” põhjendab sadamakapten sadamaseaduse rikkumist tulu mittesaamisega.

Lugejale juba tuttava Rene Siroli poolt juhitud komisjon teeb aga Suur Holmi sadamale laevaliikluseks mitteamamise akti, kuid nõustub kahe kuu pärast siiski, et seadus ei võimalda sellist otsust teha.

Seejärel venitab veeteede amet kaide kooskõlastamisega kuni suve lõpuni ja jätab need kooskõlastamata. Samal ajal kooskõlastatakse pikema jututa Veskiviigi sadama lääpas, uppunud poomidega ujuvkaid. Kiivalt jälgitakse, et Suur Holmi sadam, kus on ammuilma loodud kõik tingimused turvaliseks sildumiseks, ei osutaks sadamateenust.

Mistõttu sulgub sadam ka merehädalistele.

Spetsiaalselt purjetajatele loodud 30 uut ja sügava veega kaikohta uue ujuvkai ääres seisavad terve suve tühjalt. Pika ja sihikindla venitamise järel sünnib suve lõpuks uus, nüüd juba sadama laevaliikluseks avamist lubav akt, aga seda veeteede amet lihtsalt keeldub ministrile esitamast. Veeteede ameti peadirektori käsul jääbki sadam suletuks, ehkki kehtiv seadus, nagu koosolekul oli juba õigesti märkisid, seda eriti ei võimalda. Uus võib-olla võimaldab kord.

Samal ajal tegutseb enamik Eesti väikesadamaid vastava akti ja sadamapassita, aga see-eest on nad sõnakuulelikud ja taltsad.

Nii möödubki järjekordne suvehooaeg, kus majandusraskustes riik ja linn loobuvad kergekäeliselt nii turismirahast kui ka maksudest. Peaasi, et Suur Holmi sadam mingit tulu ei saaks ja igal juhul kahju kannaks!

Haapsalu linnavalitsus teeb ministriumile veel paar ahastavat kirja, aga sugugi mitte oma populaarse mereväe rava taasavamiseks vaid ikka Suur Holmi sadama akvatooriumi vähendamiseks “omadele” kuuluva Veskiviigi sadama kasuks. Sama sooviga esinevad ka veskiviigilased ise. Paraku vastab kogu asja algatanud ministeerium nendele palvetele nüüd juba eitavalt, jättes Haapsalu linnaeja ja volikogu väga totrasse olukorda. Vabariigi valitsus leidis, et sadamaakvatoorium antakse kauemaks kui üheks aastaks, kuna investeeringud sadamatesse väga pika tasuvusega.

Viis aastat tagasi igatses Haapsalu endale korralikku jahisadamat. Kui see sai valmis, taheti millegipärast kohe uut. Meenub vene muinasjutt kuldkalakesest, mille lõppedes istub memm lõhkise küna ees. Ahnus ajas upakile! ▣



Zodiac Pro 12 Pack

Hind 201 000.-

Turvaline ja merekindel

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



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon



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
www.paadid.ee



ZODIAC




MERE KALDAL METSAS SEES KESET LINNA

TEKST JA FOTOD TIIT LILLIPUU

Vaade. Pilt, mis avaneb Meresuu Hotel & Spa viimase — 11. korruse — akendest on see, mis tuleb esimesena silme ette kui meenutada paaripäevast sombuse suvelõpu spaasööstu end Eesti Rivieraks nimetavasse Narva-Jõesuusse. Ühelt poolt ulatub silmapiirini Läänemeri - Narva laht - lääne poolt paistmas Sillamäe korstnad ja üksikud põlevkivibasseini tuhamäed, idas Venemaa rannad. Maa poole pilku pöörates paitab silma lõputu rohelus, millest siin-seal kerkivad üle puulatvade punasest tellisest tornmajad. Pilk alla toob ekraanile hoolikalt kujundatud spaaümbruse maastiku - pügatud muruplatsid sihvakate mändidega, värskeltasfalteeritud-kiviparketistatud parklad ja neerukujulise betoonbasseini, kuhu loetud nädalate pärast paari-kolmesaja versta raadiuses vägevaim fontäänisõu rahva rõõmuks üles seatakse. Linnakesele au ja kuulust toonud jurmalalikkude liivaranda eraldab “vannimajast” kvartalijagu maad, mille hoolikalt klanitud kruntidel uhkeldavatesse lopsakavormilistesse viilkatustega individuaalelamutesse on end sisse seadnud kohalik jõukam rahvas.

KAKS KAPTENIT JA EESTIMAA VÄRSKEIM SPAA-AHVATLUS.

Uue sajandi algusega Maarjamaal Kuressaarest-Pärnust-Otepäält levimahakanud ja populaarsust võitnud kodumaine spaaturism on 2008. aasta suveks märgi maha saanud Eestimaa kirdepiiril - juuni alguses avasid purjetavad ettevõtjad Aare Kööp ja Rene Kuulmann Narva-Jõesuu esimese moodsa ja nõudliku maksujõulise kliendi maitsele sobiva *wellness*-spaa — Meresuu. Aasta ja kahe kuuga püstitati nõukaaja lõpust pärineva Kreenholmi puhkekodu punatelistest lõpetamata jäänud kiviskeletile igati viisakas 11-korruseline ja 109-numbritoaline hotellihoone ning kaasaegsed konverentsi- ja veekeskused. Meresuu suvi läbi resideerunud ning koha käimajooksmisega aktiivselt tegelenud spaaperemehe sõnade kohaselt on uus majutusasutus ilma suurema reklaamikära kiiresti omaks võetud. Aare Kööbi häälest kõlab uhkus kui ta augusti viimastel päevadel Navigaatorile räägib, et nädalavahetustel tuleb endalgi tihti peale kott pakkida ja linna peale öömaja otsima minna, et üle ilma kokkusaabuvatele spaavõrastele ruumi teha. Justnimelt “üle ilma”, sest seks ajaks on kohale jõudnud kliendid juba



järjekorras 26. riigist — Hiinast. Kirevast klientuurist moodustab senini umbes kolmveerandi kodumaine publik, idapiiritagused puhkajad on teine suurem tooniandev kliendigrupp. Mis seal salata — asub “Schengeni spaa” Piiterist-miljoonilinnast vaid pelga paaritunnise autosõidu kaugusel. 200 kilomeetrit, mis Eestimaa pealinna Narva-Jõesuust eraldab ei võta kolme tundi, sest Viitna taha viskab kahe eraldatud sõidusunnaga “bahni” mööda madallennul vaid silmapilgutusega, edasine teekond on normaalkiirusega läbitav tavaline trass. Ahjaa — merd mööda pääseb Meresuu otse läbi Jõesuu. Euroliidu abiga on Narva jõe suudmes asuv sadam-sildumiskoht saanud viisaka ujuvkai ja poimajanduse. Peatumine on vähemasti senimaani prii ja kail saab õllefirma kirjadega päikesevarjude all putkatiipi toitlustusasutusest endale tükki saatel head-paremat ninaesiseks palklauale kanda lasta. Muuseas, selsamal jõesuudme-sadamal on oma oluline roll Meresuu spaa sünnil: 11 aasta eest ellu kutsutud igasuvine “Piirist piirini” purjeregatt, mis sealtmailt traditsiooniliselt oma stardipaugu saab on aastate jooksul kohale toonud kogu meie avamerepurjetamise koorekihi. Muuhulgas ka kapten Kööbi, kes toonase uinuva



kuurorti võlud — 7,5-kilomeetrise puhta valge liivaga luitetaguse ranna, osoonirikka männimetsaõhu ja jäljed möödunud aegade hiilgusest enda jaoks avastas ning tänaseks pöördumatult nende võludega oma tööd ja tegemised sidunud on.

(TAAS)AVASTAMISVÄÄRT IDA-VIRUMAA.

Kui kord kodust juba niikaugelt tulnud, siis tahaks ümbruskonnaga veidi lähemat tutvust teha, seda enam, et suuremale osale eesti inimestest on Kirde-Eesti kant eeldatavasti üpris hele laik kaardil. Aga vaatamisväärsust jätkub mõnepäevasele spaapuhkusele tulnule siin üksjagu. Meresuu teeb asja veelgi mugavamaks, sest kui ei ole julgust või viitsimist oma sõiduvahendi ja kaardiga võõras kohas paremaid palu ostides ekselda, saab viiel päeval nädalas - kolmapäevast pühapäevani organiseeritud-gideeritud bussi- või jalgsiretkele end sättida. Menüüs on matkad maa all ja maa peal — Kohtla-Nõmme kaevandusmuuseum, Toila oru park, Kuremäe nunnaklooster, Sillamäe, Narva ja Narva-Jõesuu linnatuurid, kõik jääb taskukohase 75-295 krooni vahele per nuppi. Kui ikka kange soov on omapäi ilma uudistada, saab respost stiilse kruiser-jalgratta või hoopis

elektrijõulise Segaway-aparaadi rentida. Navigatsioonihooajal saab väiksema, kuni 10liikmelise seltskonnaga kasvõi terve purjepaadi koos meeskonnaga lõbusõidu tarvis välja ajada. Aare Kööbi punapardaline Ridas 35-tüüpi Zarah May veedab oma uut elu supelsaksu sõidutades — kui ilma on, siis Narva lähel, kui aga mereleminekuks olud karmimaks kisuvad aitab ka jõge mööda majesteetlikult päramootori toel ringi kruuisida. Eesti-Vene piirijõge mööda saab lausa 15 kilomeetrit ülesvoolu seilata.

www.meresuu.ee ...AKNA
TAGA VAIKSELT LOKSUVA
MERELAINED KANNAVAD
EEMALE ARGIMUREDEST
JA ANNAVAD UNISTUSTELE
LINNUTIIVAD

11-korruselise hotellikompleksi maitsekalt sisustatud numbritoad paiknevad spaa-atriumi ümber kuue ülemise korralla peal, pea kõik neist ka kauni merevaatega. Mis oleks mõnusaam peale rammestavat spaa-hoolitsust või sauna-veekeskusetuuri pehmeks ligunenud

keha klaasikese karastusjoogiga numbritoas turgutada. Seda saab ja täiesti tasuta — ühe vähese, kui mitte ainsa Eesti hotellina saab külmiku sisu — veed-alekokk-purgisiidrid — pruukida ilma, et pärast arve kokkulöömise juures tuleks vastata küsimusele “kas midagi ka mini-baarist pruukisite?” Toa varustusse kuuluvad froteehommikumantlid, millega saab mõnusalt numbritoa, veekeskuse ja protseduurikorruse vahet kulgeda (ilma, et respo-lobbys, restoranis või konverentsikeskuses asju ajavate küllastajate silma alla sattuda tuleks). Kaasavõetud juveelid ja sularahapakid annab meelerahu hoidmiseks turvaliselt toa seifi lukustada. Ja oma õhtust lemmiksaadet-filmi lameekraanilt nautida. Läpakaga www-avarustele pääsemiseks on soovitatav oma võrgujuhe ligi võtta. Vifit päris igale poole peale respo-lobby ei jagu.

Läbiva sisekujunduselemendina on kõikide ruumide — nii hotellitubade kui üldkasutatavate seinad kaunistatud suureformaadiliste raamitud fotodega. Vihje Aare Kööbi kui Filmari fotoäride keti omaniku vanale armastusele. Kollase-mustamustrilised vaipkatted on teine silmajäädav korruseid ja ruume läbiv ja neid kokkusiduv kujundusnipp.



www.meresuu.ee ...VEES TAJUD NII ISEENDA KUI OLEMISE TEGELIKKU KERGUST – TUNNET, MILLE KOGEMINE VÕIB SAADA HARJUMUSEKS

Vee- ja saunakeskuste minekuks tuleb läbida *check-in*, kus spaakülastaja laimirohelise saunarätiku ja pöördväravat ning kappi avava “käekellaga” varustatakse. Selle plastjublaka sihverplaadile sisestatakse ka andmed veekeskuse baarist soetatud ja lamatsitel limpsitud värskelt pressitud mahlade või margariitade kogusest, et pärastpoole rehnutt selge oleks. Eri toimega saunu loeb kokku viis, basseine kahe võrra rohkem. Suurimas neist aitab isegi tõsisema ujumisega tegeleda. Lastele (ja hingelt noortele) pakub suuremat elamust ringvooluga bassein, kus truckk nii tugev, et vastuvoolu end mööda basseini äärt vinnates on tükk tegemist ühest otsast teise jõudmiseks. Mõnus ja samas privaatne on mullimassaazhi võtta ruumikas nelinurkses basseinis kus kaks rida veelaluseid lavatseid teineteise vastas - pole seda tavapärasest piinlikusetunnet, mis tabab kitsas jacuzzi-rõngasvannis kui võõrad inimesed sulle

end ebadiskreetselt külje alla litsuvad ja oma jäsemetaga vee all varvastel talluvad. Karastatud veekeskuslased võivad volilt uksest välja terrassile kondama minna, sinnagi jätkub lamamistoole. Asja krooniks muidugi vabaõhu-mullivann, kus, tõsi-küll, tuleb hoolikalt vaadata, et tagumik vee all vajalikku õnarusse saaks sätitud. Igatsorti veeseinade, kaskaadide, dušide ja mullitajate sirina, solina ja pahina loodud *soundtrack*-i taustal ei häiri “vees iseenenda olemise tegelikku kergust” ka üksikute veenaudingutest ülemeelikuks muutunud põngerjate huiked.

Muuseas, parima soomesaunalise leili saab tegelikult hoopis riietusruumi saunas. Seal on sedasorti läbivoorivat kõike-korraga äraproovida-tahtvat kaadrit, kellest igaüks kaheminutilise lavaväisangu kulminatsiooni peab heaks kombeks omalt poolt susinal kerisele vett sahmata, oluliselt vähem. Ja ukkad võib ka duši kõrvale nagisse jätta.

www.meresuu.ee ...WELLNESS KESKUSESSE SISENEDES SULGED KOOS UKSEGA ENDA JÄREL KA AJAVOOLU. KOGENUD

JÄRKA HOOLITSEVATE KÄTE, LOODUSEST PÄRIT AROOMIDE NING VAIKUSEST LÄBIKUMAVATE MEELDIVATE HELIDE ABIL JUHA TAME SU RAHULIKU LÕOGASTUSE JA HEAOLUNI

Imposantne *wellness*-keskus annab silmad ette suuremale osale Eestimaa spaadest. Pealt 30sse hoolitsusteruumi saab heaolu-personalilt tellida kõikvõimalikke kauninimelisi ihuinspireerivaid protseduure ja rituaale. Naistele. Meestele. Paaris ja paaritutele. Kes pelgab manuaalset lähenemist võib valida automaatrežiimi - traditsioonilise “aur-infrapuna-dušitöötlus”-tervisekapsli, või armutult aga efektiivselt kogu tagumise poole läbirulliva-mudiva massaažitoolisessiooni, näiteks.

Spaa-maastiku uudisena saavad külma-kartmatud patsiendid end kaheks minutiks krüosaunakapslisse sulgeda lasta ning minus 160 kraadi juures vedela lämmastiku leili võtta. Et siis “vapustavat noorendavat efekti ja kroonilistest haigustest vabanemist” kogeda.

Mis “enda järelt ukse sulgemisega ajavoolu peatamise” puutub, siis on kodulehel kirjeldata sulatõsi. Kui vanem ja noorem navigaator



samaaegselt protseduuridele lähuvad ja vanem peale rammestavat massaaži otse- teed numbrituppa naaseb, jääb paar minutit hiljem hoolitsusest väljunud noorem heaolu- ooteruumi papagaatori ootele. Ja ei lahku enne kui tubli tunni möödudes, alles siis kui ajakirjalaua värske “Stiina” läbi loetud saab. Ema-isa muidugi veendunud, et noor navigaatorihakatis endale hea äraolemise teinud ja omal volil toa arvele veel mõne ilu- mudimise virutanud.

www.meresuu.ee ...
**TOIDUELAMUSELE PAKUB
TÄIENDUST KENA INTERJÖÖR
NING MEELDIV TEENINDUS, MIS
LUBAVAD SUL KESKENDUDA
VAID MAITSETE JA OLUSTIKU
NAUTIMISELE**

Hommikueinel buffeelauast paremaid palu taldrikule noppides teeb kalasõbra rõõmsaks kohalik *touch* — röstitud narva sil- mud tarrendis. Loomulikult — kus siis mitte veel kui siin, kustkandist need sõõrsuuli- sed parasiitoidulised kala-ussid eestimaa

gurmaanide lauale jõuavad. Libistad saia- viilaka konveierrosteri lindile, hoolikalt silmanurgast jälgides, et mõni teine hom- mikusöögiline seda valmides pihta ei pane, määrid võid ja paned silmupulgad peale – jumalik! Kohapeal valmistatud maksa- pasteet viib samamoodi maitsenasad nir- vaanasse.

Lõuna- ja õhtueinet jagatakse samuti bufee- valikus. Mis on igati tänuväär. Kellel poleks tuttav tunne südamesse jäävast okkast kui hoolikalt valitud *à la carte*’i kolm käiku tundub naaberlaua- inimestele ette kanta- vate hõrgutiste taustal järjekordne tühi loos olevat? Ja tervislikum on see bufee- värk kind- lasti ka — kui endale laud toiduvaagnatest piisavalt kaugele valida teeivad jalgsiretked hea- ja- parema maale kokkuvõttes üksjagu pika maa maha ja lasevad vastlõpetatud taldrikutäie iga kord mõnusasti allapoole vajuda. Meresuu 265-kroonise õhtusöögibu- fee täispunktid lähuvad mereahvenafillee, vokitud krevettidele ja maitsvale aurutatud köögiviljamixile, kus kokk põllu- ja peenra- viljad parasjagu krõmpsuks on jätnud. Sea- liha- kartulilootsik pälvib sooje kiidusõnu ja lisaportsjonit Navigaatori noorpere hulgas.

Mõnetise kulmukergituse põhjustab joogi- kaart. Viinuskivalikus jääb ühe käe sõrmedest väheks, vahuveini-šampanjerit on teist sama- palju ritta seatud — Odessa “šampanaskojest” viie- pooltoonise Dom Perignonini. Veine on kolm – valge, punane ja rose. Kõik majaveinid. Kmm, kuidagi slaavilike sugemetega see nap- sukapp, võimis? Aga valitud valge – Trebbiano D’Abruzzo Valle d’Oro toob kastanid tulest ja osutub igati sobivaks toidukõrvaseks rüüpeks. Käesoleva Navigaatori trükkimineku ajaks on Meresuu veinivalik kuuldavasti olulist täien- dust saanud. Ja *fine-dining*’u sõbrad saavad asja- tundlikult lapata *à la carte* menüüid, kus, nagu lubab Meresuu kodulehekülgl “saab proovida peakoka hooaja lemmiktoitude valikut.”

Teenindus käib igatahes nõõri mööda — viisakalt ja nobedasti.

Tegelikult on Meresuu ka üks igati lapse- sõbralik asutus — vajadusel saab juuniori(d) pea kogu päeva vältel avatud mängutuppa lap- sehoidja pilgu alla toimetama jätta. Ja *wellness*- keskus pakub lausa lastemenüüd — ei, mitte “lõbusaid viineripoisse” või “kartulinaeratusi ket- šupiga”. Hoopis lastemassaaž, kookospiiima või meresoola massaaživannid panevad juba noorest peast aluse elukestvaks spaasõltuvuseks. **✎**

TALLINNA JAHTKLUBI ESKAADER **KÄIS NARVAS**

Paljud veesõitjad eelistavad seilamiseks Väinamerd, ent Tallinna jahtklubi uus kommodoor Margus Mets soovib tutvuda ka Tallinnast ida poole jäävate vetega. Siit leiab piisavalt sildumiskohti, kaunist loodust, ajalugu, kultuuri, romantikat. Millise märjukesega võrdleb ta Narva-poolseid alasid, sellest lugege allpool.





Eskaader on jõudnud Viinistu sadamasse



Viinistu vaikelu

TEKST JA FOTOD MARGUS METS

8. juunil startis Tallinna Jahtklubi (TJK) kahest jahist ja kuuest kaatrist koosnev eskaader teekonnale Pirita-Viinistu-Toila-Narva-Jõesuu-Narva. TJK liikmed on teinud eskaadrisõite igal suvel. Sõidetud on Gotlandile ja Rootsi rannikule, Peterburi, Savonlinna, piki Soome rannikut. Vähemate alustega on käidud Riias ja Jurmalas, jõutud välja ka Norra rannikule, Nidasse, Saksamaale. Üksikud merehunnid on mootori jõul teinud Vahemerest oma kodumere ja rentinud kaatreid Ameerika rannikul.

Kuid miks Narva? Valdav osa mootorpaadi ja jahiomanikest pöörab Tallinnast väljudes vööri kohe kas Väinamere või Soome ranniku suunas. Vähesed ida poole sõitjad piirduvad enamasti Prangli, Kaberneeme või Vergi sadamaga. Võsu ja Käsmu on kahjuks sadamata.

Meid peibutas sihtkohana Narva ja sõit Euroopa Liidu piirijõel. Olen mitmed aastad tagasi Piirist Piirini regatiga seal käinud ja hiljem tuttavatele pidevalt Narva jõge soovitanud. Ometi on vaid vähesed selle sõidu ette võtnud.

Viinistut soovitas vahesadamana Leho Siimsen, kelle Helen III meid seal ees ootas. Tema teadis, et Viinistu uus küla-lissadama kai on valmis.

Teise põneva vahesadama, Toila, pakkus välja Viktor Siilats. Olin seda romantilist vana kalasadamat käinud maa poolt uurimas, kuid pidanud sissesõitu liiga riskantseks. Vahemere riskisadamatega harjunud Viktor ja tema abikaasa Krista väitsid aga, et Toila sadam on täiesti ohutu. Meie eskaadriga olid nad ühinenud siiski üsna ootamatu sõidukiga – Norras valmistatud Askeladen 805 Commuteriga. See napilt kaheksameetrine, kitsaste spartalike elutingimustega kaater osutus siiski heade sõiduomadustega merekindlaks aluseks.

Meie eskaadris olid ka üks kuninglik Storebro ja üks Nord Star 42, mida alles talvel Helsingi meremessil imetleti kui väga merekindlat ja kvaliteetset alust. Erinevalt eelmistest, väiksematest mudelitest, on sellel Nord Stari uuel lipulaeval ruumikad kajutid, mis sobilikud ka pikemateks reiseideks.

Eskaadrisse kuulusid veel Soomes toodetud kaatrid Flipper ja Finnmaster ning Saksamaal valmistatud Bavaria. Mõlemad

purjekad olid samuti Bavariad ning alles oma esimesel pikemal sõidul.

SUUND ITTA

Et purjekad ja mootorpaadid ühel ajal Viinistusse jõuaksid, startisid esimesed varahommikul ja teised keskpäeval. Eesti põhjarannikul kipub peaaegu alati nii olema, et kui hakkad sõitma itta, on tuul idast, kui aga läände, on ka tuul läänest. Veidi üle meetrine vastulaine oli natuke ebamugav, kuid ei sundinud meid head matkakiirust, 20 sõlme, vähendada.

Tallinnast ida poole sõites ollakse alati ebamugava valiku ees: kas sõita otse Aegna ja Kräsuli vahelt mööda kitsast ja madalat kanalit või ringi ümber Aegna. Purjekatel pole valikut, nendele see kanal ei sobi. Helistasin Eesti Lootsile, kellel on Rohuneemel sadam ning kelle lootsilaevad varem peaaegu täiskiirusel sealtkaudu Muuga lahte sõitsid. Nemad ei soovitanud Kräsuli kanalit kasutada. Mõned aastad tagasi süvendatud kanal olevat uuesti liiva täis ning tähistus vildakas.

Meie eskaadril läksid kiprite arvamused lahku. Eskaadri juhina ei hakanud ma oma



Toila külalissadam



seisukohta peale suruma ning igauks otsustas ise. Nii sõitsid kaks suuremat alust ümber Aegna ringi ning väiksemad läbi kanali.

KERI MEENUTUSED

Muuga lahest edasi on kaks võimalust. Võib minna Prangli ja Keri vahelt, avamere poolt, mis on sobiv võimalus hea ilmaga. Siis on mõtet Keri all peatus teha ning nautida seda jääst ja tormidest räsitud kivist saart, millel siiani säilinud kordon ja Peeter I ajal ehitatud paekividest majakas. Tuulevaikse ilma korral saab lõuna poolt sõita saarele täiesti külje alla, julgemad isegi randuda. See pisisaar kasvab teravikuna merest välja, juba mõnisada meetrit kaldast eemal on sügavus üle 100 meetri.

Käisin saarel mitmel korral 1990ndate keskel, kui majakat valvas majakavahirekond. Pererahvas oli alati erakordselt lahke. Kevadeti pakkusid nad külalistele merelindude mune – praetult, üleriputatud isekasvatatud roheline sibulaga. Pere-mehe oli enamasti triibulises venelaste meremehesärgis ning ei öelnud ära valgest viinast. Ainus, mida nad alati tuua palusid, oli värske leib.

Nad elasid Eestist äralõigatuna. Lauatelefoni neil ei olnud, mobiiltelefonist rääkimata. Sellepärast palusid kohe luba tulijate omaga linna sugulastele helistada. Neil polnud ka aerupaati, millega saanuks Pranglile poodi sõita. Kivide peal vedelesid vaid päevinäinud kummipaadi jäänused. Kõik, mis meile näis romantikana, oli neile rutiin. Mäletan, et küsisin, kas linnas oleks parem. Nad ei osanudki vastata, sest olid niivõrd leppinud paratamatusega, et olid ükskord nõustunud siia tulema.

Hiljem kuulsin, et mees oli õnnetult surma saanud. Hüpanud märjale raudlaeva tekile, kukkunud ning löönud pea vastu reelingut. Lesk oli pärast seda maale pääsenud.

Pärast seda abielupaari oli mõned aastad majakavahiks üksik vene mees koeraga. Koeraga sellepärast, et oleks kellegagi rääkida. Hea lihtne vene mees oli, suhtus harvadesse külalistesse rahulikult, viina ei võtnud ega tundnud ka suuremat huvi, mis linnas toimub.

Muide, Keri saar sai enne sajandivahetust tuntuks ka selle poolest, et seal veetsid ühe romantilise suve noored ajakirjanikud Astrid Kannel ja Madis Hint,

kes Keril tekkinud mõtetest kogu Eestile teada andsid. Saarele pani mälestusmärgi ka meie põhjanaabrite lennukompanii Finnair, kelle Tallinnast startinud lennuki Kaleva venelased Teise maailmasõja alguses salapärestel põhjustel alla lasid.

Nüüd on majakas automaatne ning inimese abi ei vaja. Saar ise olevat antud roheline maailmavaatega noortele kasutamiseks.

Meie valisime seekord kaldaäärse teekonna ja möödusime Pranglist lõunast. Arvestasime, et sedasi sõites on Piritalt Viinistusse umbes 50 meremiili ehk kaks ja pool tundi sõitu. Kui pole tähtis jõuda punktist A punkti B, eelistan sageli sõita täiesti kalda äärt pidi. Kui hoolikalt elektroonilist kaarti jälgida, võib sõita mööda viie meetri sügavusjoont.

Mida see annab? Avastad looduskau-neid kohti, millest autoga maanteel sõites aimugi ei saa. Imestad, kuidas mitmed paigad mere poolt vaadates hoopis teistsugused välja näevad. Kui pikem sõit kaldast kaugemal kipub tüütavaks minema, siis seiklemine mööda siselahti mitte kunagi. Sedasi sõites oleks aga teekond pikenenud oma paarikümne miili võrra.



Toila kalasadam

VIINISTU - PAIK KULTUURSELE MEREMEHELE

Viinistu sadama külaliskai on tõesti valmis ning sinna mahub oma paarkümmend alust. Ainsaks puuduseks on avatus idatuultele. Meie paadid jäid poikinnitusega esialgu üsna tugevalt õõtsuma. Viinistu oma paatide kai on oluliselt turvalisemas kohas ning väga ränga ilma korral võib sinna lainevarju minna.

Siinne sadam pakub mitmekülget meelelahutust. Otse kai serval on uus rikkaliku menüüga restoran, kus pakutakse ka kohapeal suitsutatud kala. Sellist luksust ei ole mina Eestis mujal kohanud. Jaan Manitski Viinistus eksponeeritud kunstikogu on kindlasti ainus, mida saab imetlema minna meritsi. Hea õnne korral võite sattuda ka õhtusele teatrietendusele.

Vähem elamusi ei paku ka jalutuskäik Viinistu kalurikülas. Siin on paiku, kus aeg on seisma jäänud: majad, kus pole keegi aastaid käinud; autod, mis bensiini lõhnagi unustanud. Ja sealsamas majaõued, mis lausa piinlikult korras. Ja ümberringi vaikelu, vaid mõni üksik inimene vilksatab siin-seal.

Kohaliku paadimehega saab kaubale

sõiduks Mohnile, kus tsaariaegne garnison ja tuletorn. Kuid kõige enam lummab seal väga eriliste vormidega puutumatu loodus. Kui naisterahvast saarevalvuriga ilusti rääkida, saate ta endale mõneks ajaks teejuhiks. Kuulete lähemast ja kaugemast minevikust salapäraseid jutte, millest mõnel võib ka tõepõhi all olla, kuid head on nad kõik.

Järgmisel hommikul oli tõeline mootorpaadimeeste ilm: päike paistis, tuult ei mingit. Lõunaseks vahepeatuseks olime valinud Toila. Teel sinna on mõtet hoida hästi kalda alla, eriti Ontika juures. See pikk ja kõrge paekallas ei jäta küll nii võimast muljet kui Pakri poolsaar, kuid on lähedalt vaatamist väärt. Valisime peatuspaigaks koha, kus allikas või peaaegu kosk mööda paeseljandikku merre langeb. Siin saab paadiga hästi kalda lähedale, ka vaid 100 meetri kaugusele.

TOILA - ROMANTILINE PEATUSPAIK

Toila vana kalasadam asub jõesuudmes, mida selleks tarbeks on süvendatud. Külaliskai on kõige merepoolsem veidi muuli meenutav vana kai. Põhja ja ida suunas täiesti avatud, nii et tugeva tuulega mitte just eriti

turvaline peatuspaik. Vana kalasadam paikneb suudmest paarsada meetrit ülesvoolu.

Plusspunkti sai Toila juba selle eest, et vastu tuli muhe sadamavaht, kes otsad vastu võttis. See on vana meretraditsioon, millest enamik Eesti väikesadamaid enam lugu ei pea. Ka need mitte, kellel Euroopa ühed kõrgemad kaitasud ning kõik euronormid täidetud. Siinselt sadamavahilt sai ka teada kõik vajaliku: kust saab süüa, kust paati vett, kuidas on kõige parem minna Oru lossiparki jne.

Teel Narva-Jõesuuni tasub lähemalt vaadata ka Sillamäe võimsat uussadamat. Üks kai ulatub väga pikalt merre ja on mõeldud eriti suurte aluste vastuvõtuks. Kuid sadam oli tühi, ei ainsatki laeva. Nüüd saab väga piltlikult selgeks, miks Tiit Vähi praeguse valitsuse ja pronksiöö peale nii verine on. Kui oled suure hulga iseenda ja investorite raha sõna otseses mõttes merre valanud, on raske suuremeelne olla.

SISENEME NARVA JÖKKE

Enne Narva-Jõesuusse jõudmist võtsime 16. kanalil ühendust sealse piirivalvekorooniga – ikkagi Euroopa Liidu välispiir!



Narva külalissadam pole just kiita sildumisaik



Narva Jõesuu külalissadam on palju paremas korras

ESKAADRIGA JÕEL SÕITMINE ON MUIDUGI ELAMUS NING NARVA JÕGI ON LAEVATATAV KUNI NARVA LINNANI. KAUNID LUHAD, LOPSAKAD VESIKUPUD, PALJU LOTJADEL KALAMEHI MÕLEMAL POOL PIIRI. JA MEID SILMANURGAST JÄLGIV VENEMAA RANNAVALVE.

Eelinfo oli väga erinev. Tallinna piirivalveametnikud ütlesid, et teel Narva tuleb Narva-Jõesuu piirivalvekai ääres peatuda ning esitada laeva dokumendid. Purjetajad olid öelnud, et mingit peatust tegema ei pea, sest piiri ei ületata. Tegelikult oli nii, et meie piirivalvurid seisid küll kai peal, kuid silduma meid ei sunnitud ja dokumente ei kontrollitud. Küll manitseti, et me oranžide piiripoidega tähistatud jõetelge ei ületaks.

Eskaadriga jõel sõitmine on muidugi elamus. Merega seotud laevatatavaid jõgesid Eestis rohkem polegi; Pirita jõkke

pääseb vaid mõnisada meetrit. Ka Pärnu jõel ei ole sadamast ülespoole minek eriti mõistlik. Narva jõgi on aga laevatatav kuni Narva linnani. Kaunid luhad, lopsakad vesikupud, palju lotjadel kalamehi mõlemal pool piiri. Ja meid silmanurgast jälgiv Venemaa rannavalve.

Narva külalissadam asub peaaegu Narva linnuse külje all. Vanad ujuvkaid, mille vahelt tükk puudu, mõned poid ning kiire vool, mis teeb poi peale mineku päris keeruliseks. Lõpuks tuli kasutada isegi tuukri abi, kes ühe meie alustest poi ankrutsa küljest lahti päästis. Hoiatati ka suure kivi eest, mis kuskil sealsamas kai ees olevat.

Külalistele avatud sadamahoonet ei ole, pole ka pidevat sadamavahti. Kaldavool on. Tanklat ei ole. Lähim korralik tankimisvõimalus on Pirital, hädapärane võimalus poolel teel Vergis. Mõned tsaariaegsetest sadama laohoonetest on siiani kasutusel, suurem osa aga seisab tühjadena ja aken-deta. Näib, et kunagi on siitkaudu käinud vilgas kaubavahetus Venemaaga.

Nõudlik meresõitja võib siin viriseda, et pole seda või teist, aga tuleb mõista, et suvelgi pole siin pidevalt külalisi, kellele

neid teenuseid pakkuda. Pigem jõuavad siia vaid üksikud seiklejad. Aare Kööbi korraldatav regatt Piirist Piirini, kus osaleb kuni kümme-kond alust, on ainus üritus, mis siia sadamasse hetkeks vilkama elu toob. Tallinna Jahtklubi kuueliikmelise eskaadri jõudmine Narva oli kindlalt sinne suursündmus. Ja kõik esmavajalik on tegelikult sadamas olemas.

Minu logi näitas, et Piritalt alates olime läbinud 140 meremiili. Juba tagasiteel küllastasime ka Narva-Jõesuud. Siin on korralik poordikinnitusega kai. Sadamateenuseid küll pole, kuid seda korvab väga kaunis vaade Venemaale ning suurepärase grillihavalikuga kaldapealne vabaõhurestoran. Kuna tegemist on kohalike laste populaarse supluskohta ja linlaste jalutuspaigaga, siis rahu te ei saa, kuid sõbralikke ja harivaid vestlusi kindlasti. Kes soovib, võib küllastada ka kohalikke spaasid. Neid on koguni kaks. Üks renoveeritud vana ning teine päris uus.

Julgen veelkord soovitada merereisi Narva. Kui Väinameri on kui hea vana rumm, siis siinpool on veel head, juba äraunustatud samagonni. **N**

UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



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

LOW EMISSION
2006 US EU



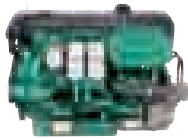
D1-13/20/30



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

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

Soome paaditootjate ühenduse Finnboat kutsel said ajakirjanikud 7-11. juunini Soomes tehtud paate proovida. Ürituse läbiviimiseks oli valitud Turu saarestik, täpsemalt väike asula Nauvo ehk kohalike soomerootslaste jaoks Nagu, kus on võrratu loodus ja imelised veed. Mereajakiri Navigaator käis Soome paaditootjate valikut uudistamas.

SOOMES PAATE TESTIMAS



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

Finnboat Floating Show on väga pika aja-looga – tänavu tähistas üritus, kus lisaks Soome paaditoodangu tutvustamisele räägitakse ka paadikultuurist laiemalt, 20. sünnipäeva. Üritus pakub võimalust uudistada Soome imekauneid saarestikke, mille vanajumal otsekui just kaatriomanikele loonud oleks, ja nende soppidesse peidetud väikesadamaid. Lühidalt pakutakse ajakirjanikele kõike seda, millega Soomet reklaamida saab, aga põhirõhk on siiski paatidel.

TASEMEL KORRALDUS

Üritus algas laupäeva õhtul piduliku õhtusöögiga ja seltskonna tutvustamisega. Ajakirjanikke, kokku sadakond, oli tõesti tulnud pea kõikjalt maailmast, nii Ameerikast kui Jaapanist. Loomulikult olid esindatud kõik arenenud Euroopa riigid ja enamused neist koguni mitme ajakirjanikuga. Eestlasi esindas Navigaator, kuid meie lõunanaabreid lätlasi-leedukaid polnudki kohal.

Korraldus oli esmaklassiline ja kõigil sajal inimesel oli selle nelja päeva jooksul tegemist hommikul kella seitsmest õhtul poole üheteistkümneni. Kogu aeg oli ära

sisustatud ja samas ei saanud kuhugi hiljaks jääda.

Proovisõiduks oli välja pandud 39 mootorpaati ja 9 purjekat, millega sõideti Nagu naabersadamatesse, kus seltskonnad aluseid vahetasid ja jälle edasi sõitsid. See muidugi tähendas, et kes hommikul hiljaks jäi, võis terve päeva Nagul paadisillal veeta – pressikeskusesse naasti alles õhtusöögiks.

Esimesel õhtul said kõik kohalviibijad nimekirja kohalolevatest alustest ja võimaluse ära märkida, millega proovisõitu teha soovitakse. Kõikidel soovidel polnud siiski määratud täituda, sest aega lihtsalt ei jätkunud. Sõideti kolmes rühmas: väikeste paatide grupp, suurte kaatrite grupp ja purjekate grupp. Marsruudid olid rühmadel erinevad, kuid lõunat ja õhtuoodet söödi mõnes sadamarestoranis koos.

Siinkohal on paslik ürituse logistikute ees müts maha võtta: määrata kõigi kolme rühma teekonnad kolme päeva jooksul niimoodi, et kõik osalejad erinevaid teid pidi ühel ajal kohale jõuavad, ilma et marsruudid ja külastatud sadamad korduks, ei ole lihtne ülesanne. Kaatrite proovisõidud olid umbes tunniajalised, nii et päeva jooksul

SADAMA VARJUST VÄLJA SAADES NING ESIMESTE LAINETEGA KOHTUDES OLIN HETKEGA LÄBIMÄRG. PÄRAST SEDA POLNUD ENAM MIDAGI KAOTADA. NAISI JA LAPSI SELLISE ILMAGA PARDALE VÕTTA EI TASUKS. RAPUTAMIST, HÜPPAMIST JA VETT OLI KOGU RAHA EEST. SELLISTES TINGIMUSTES SÕITES PEAKS MOTOKROSSIGA SINA PEAL OLEMA.

jõuti teha keskmiselt seitse sõitu. Üks ots aeglasemalt liikuvate purjekatega kestis umbes 2,5 tundi, nii et need jõudsid päevaga vaid kolm otsa teha.

PAADIVALIK

Paadid, mida mina seekord proovida tahtsin, olid järgmised. Pühapäeval **Sil-**



Silver Moreno 620



Targa 23



Silver Condor 730



ver Moreno, Targa 23, Silver Condor, Bella 570, Korsö 610 C, Buster XXL AWC ja AMT 185. Esmaspäeval Flipper 625 DC, Faster 610, Yamarin 68 Cabin, Finnmaster 68 DC, Silver Eagle Cabin, MV 5700 BR ja MV6600 FC. Teisipäeval Korsö 1100C, Minor 31 ja Targa 44 ning lõpetuseks purjehid Finngulf 46 ja Nauticat 321.

Järgmisteks kordades tuli jätta seliste aluste nagu Masmar 33, Sailfish 30 MC, Nordstar 31 ja 40, Minor 27, Finnmaster 5700, Grandezza 23 DC, 23 OC, 26CA, 28WA ja 31 OC, Yamarin 68 DC, 56CC ja 76DC, Aquador 21 WAE ja 28 HT,

Bella 765 ning Buster XXL proovimine. Ühtlasi tuli ka loobuda sõiduproovist purjehahtidel Degerö 28 ja 36 DS, Maestro 40R, Finngulf 41 Racing ja 43 ning Nauticat 351 ja 385.

Kõik soovid siiski tõeks ei saanud. Oma osa on selles ilmataadil, kotermannil ja ka minu mobiiltelefonil, mis hommikuse helisemise mingil põhjusel sootuks vahele jättis. Seega tulid minu esialgsetesse plaanidesse väikesed muudatused – lõpuks jäi mul sõitmata enam kui poolte kohale toodud alustega. Õnneks aga olid paljud alused üsna sarnased ja nii lohutan end sellega, et millestki põrutavast ma ilma ei jäänud.

LÄHEB SÕIDUKS

Proovisõite alustasin vana hea ja tuttava Silveriga, kuid samas tuleb tunnistada, et Morenoga mul sõidukogemus puudus. Paat oli varustatud Mercury 200-hobujõulise mootoriga. Sellise võimsusega liikus paat tõesti nobedalt ning kuna paat on raskem kui suurem osa lahtistest paatidest, tundus liikumine ka pehmem olevat.

Järgnev lõik õnnestus läbida Targa 23ga. Targale, mida peetakse mere 4x4 lipulaevaks, lähenesin ma juba väikese aukartusega. Kuid minu lootused osutusid petlikus. Ilmselt on pikka aega ja palju ülistatud mark jäänud loorberitele puhkama. Seest



Bella 570 DC



Korsö 610 C

ääretult konservatiivne ja võiks öelda, et lausa liiga lihtne. Ka sõiduomaduste osas oleks oodanud tiba rohkemat. Ka sai see kinnitust järgmisel lõigul Silver Condoriga Targa kõrval sõites. Täitsa kummaline oli vaadata, kuidas Targa kõrval hüppas ja vett pritsis, samal ajal kui meie lahtises paadis kõrval sõites muusikat kuulates poole gaasiga kruisisime.

Condor jättis muidugi hämmastavalt hea mulje. Sabas Verado 300-hobujõuline mootor, mis töötab imevaikselt ja mille kiirendus on mis tahes hetkel sünkroonis gaasihoova liigutamisega.

Bella 570 oli varustatud Mercruiseri

uue QSD-seeria diiselmootoriga, mis andis väga hea pöördemomendi ja sellest tulenevalt väga täpse kontrolli paadi üle. Kaater on oma olemuselt klassikaline *daycruiser* ja ette heita pole Bellale midagi.

Järgmisena tuli minule täiesti tundmatu loom nimega Korsö. Tegu on nii-öelda klassikalise paaditüübiga: taga kajut ja ees lahtine vöör. Kui kastiga traktor, kui nii võiks öelda. Suurim liikumiskiirus on umbes 22 sõlme ja mürinat teeb paat omajagu. Samas on alus loomulikult merekindel ja ääretult suure kaubaruumiga, tõeline mõrrameeste unistus. Olemuselt lihtne, jõuallikaks väike diiselmootor ja

väga hea püstivus. Tööpaati otsides tasub lähemalt uurida, aga vabaajakaarit tuleks mujalt otsida.

Järgmisena õnnestus proovida Busteri sellesuvist uut mudelit AWC. Väliselt päris huvitava kujuga paat, mis teenib plussi juhikohalt avaneva hea väljavaate eest. Kui aus olla, siis see paat oligi juhi vaatevinklist proovituist kõige mugavam. Samas asus kõrvalistuja iste pea pool meetrit juhikohast eespool ja laine tuses seal enam nii mugav istuda ei olnud. Nigeli oli ka vööri mahutatud ööbimiskoht. Samas väitis kipper, et tegu on alles prototüübiga ja tootmisse läheb mudel veidi



Buster XXL AWC



AMT 185 HT



küpsemana. Kontseptsioonilt sobiks see kaater vast mõnele ametnikule ametisõituteks, perepaadi staatusest jääb veidi puudu – paat on loodud juhile, mitte tema kaaslastele.

Päeva viimaseks paadiks jäi AMT 185, selline klassikaline ujumaskäimise paat. Midagi pörutavat ma seal ei leidnud, kuid samas ka midagi halba mitte. Sellest klassist paati valides tuleks vist põhiohk välimusele panna ja johtuda tuntud lausest “kellele ema, kellele tütar”.

Ja taas saabusime “baaslaagrisse”, kus tuli au anda soomlaste külalislahkusele – meid kostitati ainult hea ja paremaga.

TEISE PÄEVA VIPERUSED

Esmaspäeva hommikul otsustas mu telefon helisemise vahelejätta ja mind väljasõidule hiljaks jätta. Seega tuli teha plaanidesse väike korrektuur. Vahest võiks seda mittehelistemist kuidagi seostada paraja tormiga, mis vahepeal tõusnud oli.

Kui ma lõpuks sadamasse jõudsin, oli seal vaid Bella 570, millega ma eelmisel päeval sõitnud olin. Paadil oli käiguhoob seina küljest lahti tulnud ja kipper remontis teist parajasti usinalt. Pakkusin end appi ja mõnekümne minuti pärast oli paat vaatamata ligi 20 meetrit sekundis puhunud tuulele valmis merele sööstma. Seda

me tegimegi.

Kipper uuris minu meresõidukogemuste kohta ja ütles siis, et tehku ma, mida tahan, tema hoiab kinni. Soovitasin tal seda kõvasti teha. Kuna olime graafikust umbes poole tunni jagu maas, tuli meil teistega kokkusaamiseks kõva tempo üles võtta. Seda me ka tegime. Sadama varjust välja saades ning esimeste lainetega kohtudes olin hetkega läbimärg. Pärast seda polnud enam midagi kaotada. Naisi ja lapsi sellise ilmaga pardale võtta ei tasuks. Raputamist, hüppamist ja vett oli kogu raha eest. Aga kordagi ei tekkinud tunnet, et paat kuskilt järele annaks. Sellistes tingimustes sõites



Yamarin 68 Cabin



Finnmaster F68

peaks motokrossiga sina peal olema.

Grupi püüdsime kinni täpselt vahetuse ajal, seega kõigest ühe vahetusega suutisime ennast peaaegu tagasi graafikusse sõita. Kuigi mitte päris ausate võtetega, lõikasime paari saare arvelt teekonda natuke lühemaks.

Faster oli juba teele asunud, sest kuna sandi ilma tõttu ei tahtnud eelmisest vahetusest keegi lahtisesse paati minna, arvas kipper, et ka mina jätan tulemata ning pühkis minema. Minul oli läbimärjana aga üsna ükskõik, oleksin võinud ka veesuus-kadel sõita. Ka see seltskond, kes pidanuks järgmisena Bellale tulema, keeldus pärast

minu nägemist lahtisesse paati astumast ja otsis peavarju kajutiga paatidest. Seega õnnestus mul veel üks vahetus Bellaga sõita. Noore ning raputamist hästi taluva inimesena oli seal päris vahva hüpata, kuigi kipper oli kinnihoidmisest üsna väsinud ja näost lumivalge.

Pärast seda õnnestus mul Yamarin 68 Cabinisse sooja saada. Küll aga oli tegu hüperaktiivse kippariga ja koos minuga sattus kaatrisse ka Sloveenia karvavõrra veel aktiivsem ajakirjanik. Kahekesi võeti sellest paadist, mis võtta andis; ikka nii, et kipper näitas ette ja sloveen proovis järele teha. Mina üritasin justkui kaaluta olekus

lendavate patjade ja meeneteks jagatavate reklaamkotikeste vahel oma kohta leida. Paat pidas vapralt kõikidele katsumustele vastu, aga minul ei õnnestunudki sellega tutvust teha, sest pidin tegelema ringilendavate asjade kinnipüüdmise ja isenda paigalhoidmisega. Ühtlasi sain teada, mida tundis hommikul minuga Bellas istunud kipper.

Järgmisena valitud Finnmaster 68 DC oli klassikaline vööri kajutiga daycruiser. Kõik kenasti käe-jala juures ja kaater tänu oma suurusele üsna ruumikas. Samas aga koostekvaliteedilt ja viimistluselt oluliselt alla keskmise. Selle põhjuseid tuleb ilm-



Silver Eagle Cabin 650



Marlin 5700 BR



selt otsida uuest tootearenduspoliitikast ja samas meeles pidada, et Finnmaster on vaese mehe Grandezza – kui Grandezza on kvaliteedilt ja viimistluselt võrreldav enamiku teiste tootjate alustega, siis Finnmaster on ilmselgelt vaeslapse rolli jäetud.

Pärast Finnmasteriga sõitu õnnestus mul saada sooja Silver Cabinis. Sellise ilmaga oli suisa lust soojas toas klaasipuhastajate vahelt ümberringi hüppavaid paate vaadata.

Sõita oli Silver Cabiniga kuidagi kodusem ja mugavam kui tema eelmisel päeval proovitud põlise rivaali, Buster AWCga. Samas olin ma eelmisel päeval

muidugi märksa kuivem ja vähem klop-pida saanud. Ka tuleb tunnistada, et välja-vaade juhikohalt on Busteris parem, kuna puuduvad vaatevälja ahendavad esiklaasi tugipostid. Kuid vaadates kõrvalistmel muhelevat kipperit oli selge, et temal oli vähemalt sama mugav või isegi veel mugavam kõrvalistmel lösutada.

Järgmisteks valikuteks osutusid MV-Marini mudelid 5700 BR ja 6600 FC. Käesolevast aastast ka Eestis saadaolev mark on Soomes üks hinnatumaid väiketooteid. Uue ja värsket mudelina tekitas 5700 BR elevust ka soomlaste seas, ehkki selle klassi lahtised paadid on nii sõiduomadus-

telt kui ka kvaliteedilt kõik üsna võrdsed. Võrreldes hommikul proovitud Bellaga oli MV päramootor tibia vaiksem ja väristas keret vähem. 6600 FC aga, mida soomlased selles suurusklassis parimaks matkakaatriks peavad, jättis hea mulje tänu läbimõeldud kontseptsioonile, pehmele ja vaikselt olekule ning suletava ukse taha peidetud täismõõdus WCle – mida kipper kõige olulisemaks hindas. Enamasti on selle klassi kaatritel tualett kas kõrvalistuja istme all või siis hoopis vööris voodi all. Ka saab 6600 FC-I magamisasemed teineteisest eraldada ja lapsed vanematest eraldi magama sättida.



PAADITEST

Marin 6600 FC



Korsö 1100C

KOLMAS PÄEV LAINETEL

Teispäeva hommikul oli ilm samasugune kui eelmisel õhtul – tuul puhus kiirusega 10-15 meetrit sekundis, mis töötas mulle meeldivat viimast õhtut purjekate pardal. Õnneks olin valinud suured paadid, millega saab sellise tuulega üsna rahulikult sõita.

Esimene mootorpaat Korsö 1100 oli esimesel päeval proovitu kõige suurem vend ja nii kere kontseptsioonilt, sõidukiirusest kui ka müratasemelt sellega sarnane. Sellega sõita oli muidugi lausa lust, rõõmu tegid ka väga korralik juhikoht ja kvaliteetse viimistlusega kajut. Võrrelda Korsö 1100-t tema väiksemate vendadega

KOOS MINUGA SATTUS HÜPERAKTIIVSE KIPPARI KAATRISSE SLOVEENIA KARVAVÕRRA VEEL AKTIIVSEM AJAKIRJANIK. KAHEKESI VÕETI SELLEST PAADIST, MIS VÕTTA ANDIS; IKKA NII, ET KIPPER NÄITAS ETTE JA SLOVEEN PROOVIS JÄRELE TEHA. MINUL EI ÕNNESTUNUDKI PAADIGA TUTVUST TEHA, SEST PIDIN TEGELEMA RINGILENDAVATE ASJADE KINNIPÜÜDMISE JA ISEENDA PAIGALHOIDMISEGA.

on sama hea kui kõrvutada aiatraktorit pikamaa-veoautoga.

Istumine järgmisesse, pea kaks meet-

rit lühemasse ja päeva jooksul proovituist kõige väiksemasse paati oli aga üllatus.

Volvo-Penta mootoriga Minor 31 tundus



Minor Offshore 31



Targa 44 IPS



äsja proovitud Korsöga võrreldes nagu Ameerika luksusmaastur tavalise veoauto kõrval. Muidugi on ka paatide kontseptsioonid erinevad, Minorit võib pidada pigem Targa konkurendiks.

HÄMMASTAVAD VOLVO PENTA IPS-VEOJALAD

Tiitlile "4x4 of the seas" pretendeeriv Minor tundus tõesti hea, kuid oma osa sellest võib kirjutada kõikvõimaliku lisavarustuse arvele. Alustades auto-maatrimmidest ja lõpetades eriliste salongivalgustitega, mis tegid olemise salongis ääretult hubaseks. Samas on

küsitav, kas seda kõike tegelikult ka vaja on, teeb ju see paadi ääretult kalliks. Teisalt: kus tahtjaid, seal on pakkujaid. Ja tuleb tunnistada, et kogu see kupatus jättis siiski hea mulje. Ka viimistluse ja disaini poolest oli Minor kindlasti kenam ja kaasaegsem kui järgmisena proovitud Targa 44, kus kõik vajalik on küll olemas, kuid mis ometi on väga konservatiivne ja koguni askeetlik. Sellise kaatri nagu Targa 44 jaoks oli meri isegi oma vahepeal pooleteise meetri kõrguste lainetega nagu plekk – lainetusest ei saanud mingit aimu, nii et tiitel „4x4 of the seas” on ilmselt õigustatud.

Vahva kogemuse ja põneva elamuse andsid Volvo IPS-veojalad, mida esimest korda proovida sain. 44 jala pikkuse ja kahekorruselise maja kõrguse aluse manööverdamisvõime on täiesti hämmastav – hoolimata tugevast tuulest aeti alus ilma igasuguste vööri- või ahtrimootorite abita sentimeetri täpsusega paika. Kõik töötas täpselt nii, nagu kirjeldustest lugenu olin, mis tekitas mulje, et tegu on reklaamitrikiga, aga seda see polnud. Kindlasti peaks Targa end aga loorberipärgadelt püsti ajama, sest muidu tuleb teerajaja teatepulk mõnele teisele firmale loovutada.



Finngulf 46



Nauticat 321

PÄEVA LÕPUKS PURJEKAD

Proovisõitude lõpetuseks valisin kaks jahti, Finngulf 46 ja Nauticat 321. Olen purjekate osas üsna võhiklik ega hakka neid aluseid siinkohal arvustama. Minu eesmärk oli sellest meresõiduviiisist mingi ettekujutus saada, sest olen juba ammu mõelnud, et tuleks kätte võtta ning see rahu ja vaikust pakkuv ning ajaarvamist unustama panev ala endale selgemaks teha.

Nüüd oli selleks hea võimalus. Õnneks tuli minuga koos sõitma Ukraina ajakirjanik, kes tegeleb võistluspurjetamisega ja seda väga kõval tasemel. Seetõttu jäi kaptenil rohkem aega minu jaoks, kes ma kui

talvine vasikas kevadist muru nuuskisin.

Kaptenile olen ma igatahes kõvasti tänu võlgu, selliseid õppejõude oleks omal ajal kooli tahtnud. Kõik tehti puust ja punaseks ette ning lasti ka endal proovida. Vähemalt saan ma nüüd juba aru, kus on miski ots, mida see teeb ja millal seda kasutada peaks. Järgmisena astusin Nauticat 321 pardale, kus oli lisaks minule üks Norra naisajakirjanik ning meeskonnas kapten ja üks naisterahvas. Sõidu ajal õnnestus meil napilt pääseda äikesetormist.

Kuna olin just saanud oma esimese purjetamistunni, ei julgenud ma omatahtsi midagi sikutada ega vändata ja meeskondki

oli märksa vaoshoitum kui eelmisel alusel. Vaid kapten heitis mulle aeg-ajalt altkulmu pilgu, millest võis välja lugeda midagi sellist: "Näed ju, et torm tulemas, aga sina istud niisama". Lõpuks saime siiski jutule ning edaspidi ta lihtsalt hõikas, et vänta sealt või mine naisterahvale appi. Ühiste jõududega saime kenasti natuke enne tormi puhkemist sadamasse.

Igal juhul sai kogemusi ja emotsonaalset elamust imekaunist loodusest rohkem kui küllaga. Tuleb teha sügav kummadus korraldajatele ja kogu üritust vedanud tiimile. Kohtumiseni 21. Finnboat'i pressipäevadel! **N**



AHVENAMAA ESKAADRISÕIT

Juunikuu lõpul käis peamiselt purjetajatest koosnev seltskond üle mere Ahvenamaa kauni looduse ja sadamatega tutvumas. Kuidas reis läks, mis meresõitjaid enim köitis ning milliseid kogemusi saadi jutustab jahi Karmen kipper Toivo Tornius.

TEKST JA FOTOD TOIVO TORNIUS

Mõte korraldada portaali Kipper.ee liikmete ühissõit Ahvenamaale hakkas idanema juba 2007 aasta sügisel. Algselt käis purjetaja Kalle Kuus välja idee korraldada sõit Albin 57-tüüpi purjekatega, kuid hiljem muutsime plaani, kuna huvilisi näis nappivat. Lõpuks jäi ainsaks piiranguks, et alused, millega soovitakse osaleda, peavad olema Soome lahe ületamiseks piisavalt heas korras. Kalle pani paika ka marsuudi ja peamiste punktide koordinaadid. Foorumis sai jagatud veidi näpunäiteid, mida kaasa võtta ja millega arvestada.

ENNE STARTI

Kevadeks venis osaleda soovivate jahtide nimekiri juba päris pikaks. Korra oli kirjas 18 alust, kuid siis hakkasid tulema äraütlemlised. Põhjused olid erinevad: kes ei saanud puhkust, kellel jahiga probleemid.

Lõpuks jõudis starti kuus purjekat, lisaks saatealus. Ahvenamaal liikus samal ajal küll teisigi Eesti lipu all sõitjaid, kuid nemad olid seal omal käel. Stardirivi oli üsna kirju: üks Becker 27, kaks Maxi 77-t, Albin Vega, Boström 31, MacGregor 26 ning saatealus mootorjaht Princess 42.

Kavakohaselt pidanuks kõik paadid koos Lohusalu sadamast välja sõitma, aga välja kukkus teisiti. Kuna veesõidukid tulid erinevatest Eestimaa sadamatest (Pirita, Lohusalu, Roomassaare, Orjaku, Haapsalu, Pärnu), ei pidanud me nende Lohusallu koondamist mõttekaks. Lääne- ja põhjaranniku alused sõitsid üle lahe eraldi gruppidega.

Meie tahtsime jahi nädal varem Dirhami sadamasse viia, kuid Neptuni soovil jätsime selle Haapsallu (ilm läks veidi liiga karmiks, lõhkusime ühe eespurje ja otsustasime Haapsalust mitte edasi punnida). Ka Roomassaare jaht läks varem Dirhamisse valmis.

Stardipäeva eelõhtul sõitsime oma meeskonnaga Haapsallu, et jaht sõidukorda seada ja olla valmis hommikul vara startima. Seal oli meil esimene huvitav kokkupuude põhjanaabri soomlasega. Nimelt oli ühe sadamas seisva Soome jahi kipper ennast sadamakõrtsi istuma unustanud ja tarbinud pisut liiga suures koguses Eesti odavat alkoholi. Tagajärjeks oli see, et oma jahi peale ronimine ei kukkunud vanal merkarul hästi välja ja ta pudenes poolelt teelt merre. Kui meid ei oleks lähedal olnud, oleks see võinud tema jaoks väga kurvalt lõppeda. Sikutasime ta kai peale ning pärast temapoolset kalistuste ja vandumise segu lahtumist vaatasime, et ta ikka

oma aluse peale saaks. Lohutuseks mõtlesin, et Soomes on alkohol kallis ja ega kõik soomlased ehk sellised pole ka (mul oligi õigus: rohkem me purjus soomlasi ei näinud).

HANKO POOLE TEELE

Start oli laupäeva, 28. juuni hommikul erinevates sadamates erinevatel aegadel arvestusega, et kõik jõuaksid enne pimedat Hanko sadamasse. Ilm oli heitlik nagu Läänemerele ikka, oli nii tuulevaikust, parajat tuult kui ka pagi, mis, nagu tavaliselt, täpselt vastu puhus.

Kui avamerel läksid jahid üsnagi lahku, siis sadamasse jõudis enam-vähem korraga. Hanko jahisadam on suviti üsna täis ja ei olnud erand ka too õhtu. Kell oli umbes kaheksa ja koha leidmisega tõsisid raskusi. Pressisime ennast kuidagi teiste vahele ära ja sealjuures õnnestus meil iseenda ahtriots ümber vindi sõita. Selle lahiharutamiseks pidi üks meeskonnaliige vette ronima. Lõpuks olid otsad kinni ja võisime esimese päeva sõidu lõppenuks lugeda.

Hanko on suur sadam ja pakub kõiki väikelaevnikule vajalikke teenuseid. Sadamas on tankla, kaivool, elekter, saun on hinna sees – koos kaivooluga oli ööpäeva tasu 22 eurot. Kuna ilm oli vihmane, siis me linna peale uudistama ei kippunud, piirdusime sadama lähimbrusega.

Vahemärkusena lisaks, et võrreldes Eesti sadamatega on Soomes ja Ahvenamaal sadamamaksud üldiselt väiksemad. Ma ei tahaks näpuga ühegi sadama peale näidata, aga meil on mitmeidki, kus sadamamaksu küsitakse 300 EEK (ca 20 eurot) ja sadamas pole ei pesemisvõimalust ega tanklat. Sauna eest tuleb meil sageli eraldi päris kopsakat tasu maksta, aga põhjanaabritel on see valdavalt hinna sees või kui on eraldi hinnaga, on sadamamaks väiksem.

Järgmisel hommikul kell üheksa alustas kogu eskaader sõitu Jurmo saare poole. Väikeste kaotustega elavjõus – ühe jahi meeskond oli öise sadamakõrtsi külastusega ennast pisut liiga ära väsitanud ja nemad tulid hiljem järele.

Algus oli ilus, tuult parasjagu, nii et sai ikka purjed üles tõmmata. Saatealus kõige ees nagu pardimamma ja jahid nagu pardipojad järel. Kõigepealt kadus silmist saatealus, tema jaoks oli jahtide liikumiskiirus ilmselgelt liiga väike. Ja mida aeg edasi, seda vähemaks vaateväljas olevaid eskaadrisõitjaid jäi. Kuna jahid olid erinevad ja erinev ka meeskondade sõiduoskus, oli see ilmselt üsna paratamatu, et eskaader koos ei püsinud. Probleemi sellest ei tekkinud, kõik said omapead



navigeerimisega suurepäraselt hakkama.

Tuul on Ahvenamaa saarte vahel enamasti heitlik, nii ka sel päeval. Sai purjetada ja ka päris kõvasti mootoripöörinat taluda.

KAUNIS KUID RIUKALIK JURMO SAAR

Õhtul kella kaheksa ajal jõudsime Jurmo sadamasse. Jurmo saar ja maaliline sadam kaljude vahel on võrratult ilusad. Aga igal heal asjal on ka halb külge. Olin ka varem kuulnud selle saare kohta ütlemist, et tegemist on jumalast mahajäetud maanurgaga. Kogesime seda kohe omal nahal. Kaivoolu polnud – meie jaoks suur probleem, sest päevaga kurnab navigatsiooniarvuti aku nii ära, et see vajab öö läbi laadimist. Arvasime, et saame sellest üle ja panime oma generaatori käima. Nähes kõrvalseisva jahi peal parasjagu õhtustavate soomlaste pikaks venivaid nägusid, lasime selle põriseva riistapuu juurest kähku jalga. Mõningase arutelu järel otsustasime, et me ikka ei riku nii julmalt sadamarahu ja panime generaatori seisma. Laadida lootsime järgmisel päeval sõidu ajal.

Järgmine ebameeldiv üllatus oli see, et puudus ka vesi. Õnneks selgus, et kusagil lähedal mäe otsas pidi vett olema nii palju kui kulub. Võtsime oma veeanumad näpu otsa ja asusime vett otsima. Veevõtukoht ongi kohe sadama lähedal mäe otsas. Käsipumbaga puurkaev, millest viieminutilise hoolika pumpamise järel hakkas tulema lahja kohvi sarnast vedelikku. Otsustasimegi seda kasutada vaid kohvi keetmiseks (ilmselt hoidsime selle veega ka veidi kohvipuru kokku, sest värvi lisamiseks seda vaja ei läinud).

Sellega üllatused veel ei lõppenud. Kuna olime päeva

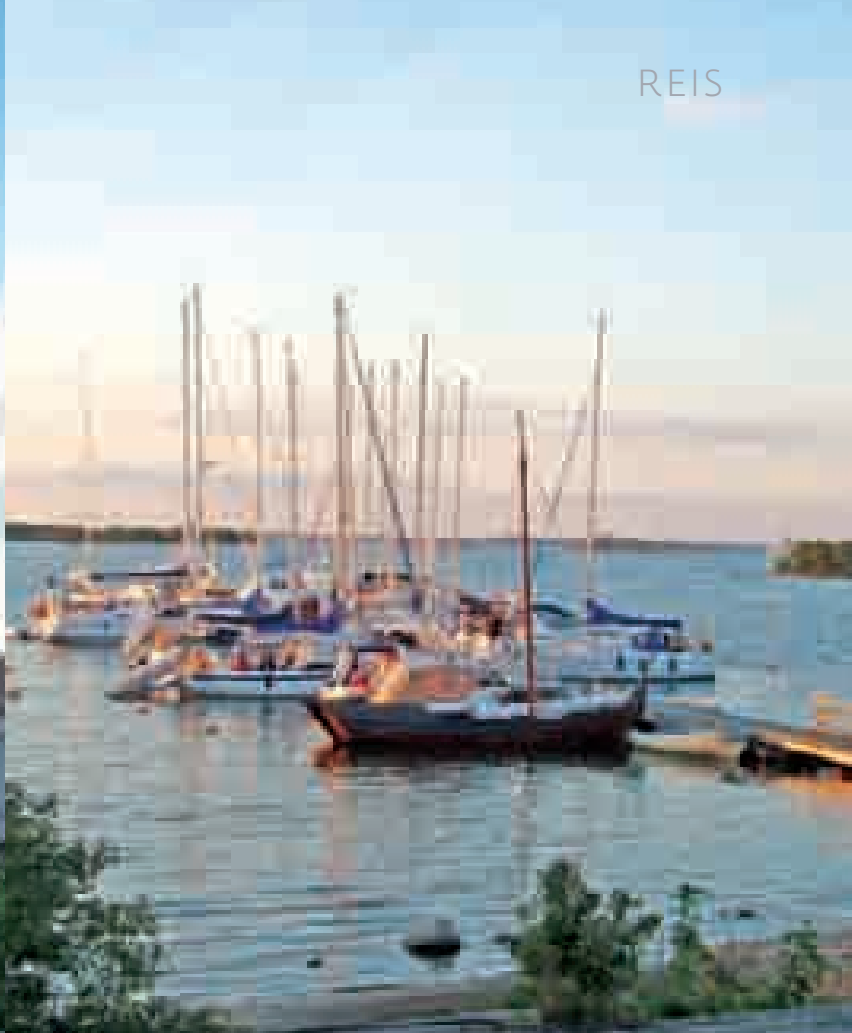
jooksul päris palju mootorit kasutanud, oli vaja täiendada kütusevarusid. Olime kodutöö teinud ja sadama tutvustusest lugenud, et seal on ka tankla. Tegelikult oli veidi teine: tanklat ei olnud ja üleüldse ei olnud sadamast võimalik mingit kütust saada. See oli halb, sest olemasolevast kütusest ei oleks kohe kuidagi piisanud järgmisse sihtpunkti jõudmiseks, kui olnuks vaja terve päev mootoriga sõita. Teha polnud aga muud kui eksitavat reklaami kiruda.

Kui oleks nende teenuste puudumisest teadlik olnud ja sellega arvestanud, oleksime seda saarekest palju rohkem nautinud. Aga ilus oli ta ikkagi, nagu üks suur kiviktaimla! Supermõnus oli ka hilisõhtune saun. Mälestused sellest saarest jäid igatahes head, ei saa ju igasugustel pisiasjadel lasta tuju rikkuda.

TILLUKE DEGERBY JA PURJETAJATE PARADIIS MARIENEHAMN

Uus nädal algas hästi. Ei olnudki vaja vähese kütuse pärast muretseda, sest tuul oli soodne ja saime peaaegu kogu tee Jurmost Degerbysse purjetada. Vaid viimases otsas oli tuul vastu ja siis tuli jälle bensiini kulutada. Sellest teekonnast on hästi meeles tiheda saarestiku vahel väga ebahühtlaselt puhunud tuul. Kohati, saare varjus, oli see päris vaikne, ja samas puhus kahe saare vahelt nagu düüsisist.

Õhtul kella 18 ajal jõudsime Degerby sadamasse. Väikelaevaladele mõnus pisike sadam, mis pakub kõiki vajalikke teenuseid (kaivooll, elekter, saun, tankla ja söögikoht), kohalikus poes on müügil ka pisut paadivarustust ja hooldusvahendeid. Kuna teispäeva hommikul oli tihe udu, ei saanud me kohe välja sõita ja



jäi veidi aega Degerbys ringi vaadata. Alles kella 11 ajal, kui udu enam-vähem hajunud oli, julgesime sõitma hakata.

Sõit pidi olema üsna lühike, umbes 20 miili. Kuna tuul oli vastu või üldse olematu, pidime jälle taluma mootoripõrinat. Sõitsime vist veidi liiga kiiresti, sest jõudsime udule järele. Istusime udus nagu kotis, igaks juhuks sai välja otsitud ka udupasun. Õnneks ei kestnud see kaua ja saime täiskiirusel edasi sõita. Enne Mariehamni jõudmist kohatasime teist Eesti alust. Tõelised merekarud sõitsid puulaevaga, õlleankur masti külge seotud. Lõbus seltskond tegi südame soojaks.

Mariehamn kui Ahvenamaa pealinn väärib pikemat peatust. Tõeline purjetajate paradiis! Sadam pakub kõiki teenuseid, on võimalik lasta ka purjeid parandada, pesu pesta ja kuivatada, linna poodides müüakse navigatsioonikaarte.

Linn ise on ilus ja vaatamist väärt, veetsime seal pool teispäeva ja terve kolmapäeva. Vaatamisväärsusi jagub, näiteks vanade puulaevade muuseum-töökoda ja vana kaubalaev Pommern. Pommerni peal soovitaksin kohe kindlasti käia. Meiesugustele merehulgustele jätkus seal vaatamist tundi-deks. See muuseum-laev annab väga hea ülevaate, kuidas käis töö ja elu omal ajal suures purjelaevas. Võimas!

KALJUNE SANDVIKI SADAM

Neljapäeva hommikul alustasime tagasiteed. Tagasisõit kulges marsruudil Mariehamn–Kökari–Rosala–Haapsalu–Pärnu.

Õhtuks jõudsime Kökari Sandviki sadamasse. Uskumatu, kui kaljune võib üks koht olla! Esmapilgul tundus, et

MARIEHAMN KUI AHVENAMAA PEALINN VÄÄRIB PIKEMAT PEATUST. TÕELINE PURJETAJATE PARADIIS! SADAM PAKUB KÕIKI TEENUSEID NING VAATAMISVÄÄRSUSI JAGUB. NÄITEKS VANA KAUBALAEV POMMERN, MIS ANNAB VÄGA HEA ÜLEVAATE, KUIDAS KÄIS TÖÖ JA ELU OMAL AJAL SUURES PURJELAEVAS.

betoonivalajad on viletsalt tööd teinud ja sadama alus on viltu vajunud. Tegelikult on tegemist puhta graniidiga, mis on aja jooksul siledaks kulunud.

Sadamas on olemas kõik rändurile vajalik ja hindki soodne – 13 eurot; sauna, tõi küll, saab eraldi tellimisel.

Sandviki sadam oli jahte täis nagu ilmselt kõik Ahvenamaa sadamad suvisel ajal ja neid tuli aina juurde. Väikese viperusega sai hakkama vanem sakslastest abielupaar, kes ei osanud sildumisel arvestada üsna tugeva taganttuulega ja oleks meile peaaegu ahtrisse sõitnud. Õnneks oli hoog väike ja suutsime halvima ära hoida, kuid manööverdades olid sakslased lisaks osanud üle mitmete ahtri kinnitusotste sõita ja need kõik ühe sõbraliku perena oma veovindi ümber keerutada. Sakslane oli kohe varmalt vees, et oma apsakas ära õiendada, kuid ei saanud ta sellega hästi hakkama. Raivo



AHVENAMAASADAMAD ON KOHANDATUD VÄIKELAEVADE TEENINDAMISEKS JA SEE ON TASE, MIDA MEIE SADAMATE OMANIKUD VÕIKSID EESKUJUKS VÕTTA.

meie meeskonnast läks talle appi ja lõpuks sai olukord lahendatud. Teenisime mõned õlled!

VIIKINGIKÜLA ROSALA

Järgmisel päeval sõitsime Rosalasse. Seal asub kuulus viikingimuseum-küla, mida meil kahjuks külastada ei õnnestunud, kuna saabusime sinna liiga hilja. Küll nägime ära viikingilaeva, mis on küla lähedal sadamas. Väga ilus ja uhke laevuke! Vaatasime ja arutasime, kuidas seda ehitatud on ja kui palju seejuures vaeva nähtud. Lahkudes lugesime infothvilt, et valmistaja on Saare Paat!

Rosala sadam on üsna uus ja paindliku teenustepaketiga, mis tähendab, et lihtsalt kaikoht on odav, aga iga lisateenus maksab. Iseenesest mugav variant sellele, kes ei soovi elektrit, sauna ega muud – maksabki ainult seismise eest odava hinna (14 eurot).

Rosala oli meie viimane peatuspaik Ahvenamaal, laupäeva hommikul alustasime sõitu Eestisse ning pühapäeva õhtuks oli meie meeskond tagasi kodusadamas Pärnus.

KOKKUVÕTTEKS

Elamusena oli see üheksapäevane sõit suurepärase, kõik osalejad jäid rahule. Saadud kogemused võtame kindlasti arvesse järgmise aasta sõidul. Kes planeerivad sarnast sõitu Ahvenamaaga tutvumiseks, võiksid arvestada järgnevaga.

Meie päevased läbisõidud olid pisut liiga pikad, 45-50 miili on aeglaselt liikuvate jahtide jaoks liig. Päevaseks läbisõiduks oleks paras umbes 30 miili.

Loodust ja merd sai nautida palju, aga saartega tutvumiseks jäi aega väga vähe (kui välja arvata Mariehamn, kus olime poolteist päeva).

Hiline sadamatesse saabumine tähendas ka seda, et vabade kohtade leidmisega oli raskusi. Sellest ei tasu küll ennast väga häirida lasta, sest purjetajad on sõbralik rahvas. Olen näinud ka pilti, kus sadamakorraldaja näitas meile kahe jaht vahel poolemeestri vahet ja ütles, et pange ennast siia. Meie hämmeldunud nägusid nähes asus ta ise tegutsema ja teisi jahte nügides ning meie oma sikutades saimegi paika. Keegi sellest nügimisest numbrit ei teinud, kuna vendrid hoiavad vigastused ära.

Arvestama peab, et õhtul kell 6-7 sureb elu küllades välja. Poed ja muuseumid on suletud, pahatihti ka tankla. Seega on igasuguse söögi- ja joogipoolise muretsemise lükatud hommikule. Vaatamisväärused jäävad samuti külastamata. Sadamad on kohandatud väikelaevade teenindamiseks ja see on tase, mida meie sadamate omanikud võiksid eeskujuks võtta.

Kindlasti ei jäänud see sõit viimaseks ja järgmisel suvel võtame ette uue reisi. Tore oleks, kui sellest kujuneks traditsioon. ▣

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR

MERCURY

#1 On The Water™



Mercury F6 M
SOODUSHIND
17 500.-

Jaehind 21 500.-



**Pakkumine kehtib
kuni kaupa jätkub.**

**BALTI
MEREKAATRID**
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
Tallinna mnt 89a, **Pärnu**
Tel. 504 95 46

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

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

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

MOBIILTELEFON – MEREHÄDALISE ELUPÄÄSTJA

Merel, niisamuti nagu kuivamaa igapäevatoimetustes, on mobiiltelefon meie väärtuslik abimees. Sellest, kuidas telefoni valida ja millist kasu toob mobiiltelefon meresõitjale, räägib Olle Uussaar.

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

Tänapäeval on pea kõigil mobiiltelefon. Seade, mis on meile nii igapäevaseks, vahest ka suisa tüütavaks saanud, on aga tihti merelolijate viimane päästerõngas. Ärge kunagi jätke telefoni koju, kui olete merele minemas. Muidugi segavad mobiilikõned sildumist, sillast lahkumist ja paadi juhutamist, samuti hajutavad tähelepanu kail viibides ning paati astudes. Ent tüütuid telefonikõnesid kartes lülitage aparaat kas või välja, kuid võtke kindlasti kaasa. Võimalus viimases hädas telefonitsi abi paluda kaalub mitmekordselt üles ka mure selle pärast, et kallis riistapuu võib merel märjaks saada.

Kuid millist telefoni üldse veesõidul eelistada? Helinad ja mängud tuleb siinkohal valikukriteeriumitena kõrvale jätta ning uurida praktilisemaid funktsioone.

VALIGE VEE- JA PÖRUTUSKINDEL TELEFON

Tõsisemal meremehel tuleb endale otsida võimalikult pritsmekindel telefon. Enamikul suurtest telefonitootjatest on mudeleid, mis kannatavad pörotust ja veeloigus vedelemist. Kui ühegi tuntud telefonivalmistaja valikust sobivat siiski ei leia, tuleks otsida firma Sonim mudelit XP1, mida võib pidada vastupidavate telefonide lipulaevaks. Tegu on väga karmides tingimustes kasutamiseks loodud telefoniga, mis juba kätte võttes oma vastupidavusest aimu annab.

MUUTKE TELEFON UJUVAKS

Paati sisenedes tuleks esimese asjana alati mobiil kindlasse kohta panna. Samuti võtmed, rahakott, dokumendid jms. Korra vette sulpsatanud telefonist kõlbab reeglina veel kasutada vaid SIM-kaart.

Kui aga peate saama ka merel kindlasti telefoni kasutada – olgu siis helistamiseks, e-kirjade vaatamiseks või kas või pildistamiseks –, tuleb hankida korralik telefonikott. Lisaks sellele, et see kaitseb õrnemaid aparaate vee eest, on kotil teinegi hea omadus – see muudab telefoni ujuvaks. Ka kõige vastupidavamast aparaadist pole tuhkagi kasu, kui see paadist kümne meetri kaugusel vee põhjas lebab või lainetes hulbib, olgugi täiesti töökorras. Enamasti saab telefonikoti kaela riputada, mis vähendab tõenäosust, et aparaat taskust välja kukub ja üle parda sulpsab.

Telefonikotte leiate kindlasti suurematel matkatarvete- ja paadipoodidest. Päril esimest ettejuhtuvat ei tasuks osta, kuna tihti määrab hind kvaliteedi ja odavamas kotis võib telefon ikkagi märjaks saada või sealt koguni välja kukkuda.

INTEGREERITUD GPS-VASTUVÕTJA

Kindlasti võib merel märjaks ära kuluda telefoni integreeritud GPS-vastuvõtja.

Kes meist poleks uduga merele sattunud või ka metsas seenel olles tabanud end kas või hetkeski mõtlemast, et pagana pihta,

kuhupoole ma nüüd minema pean?

Telefon on pea alati taskus ja kui selles on GPS-vastuvõtja, on meil paari nupuvajutusega selge, kus me oleme ning kuhu jääb põhi ja kuhu lõuna. Enamasti suudavad GPS-telefonid näidata ka asukohakaarte ja peenemad riistad koguni aerofotosid.

Siinkohal tuleks aga silmas pidada, et suurem osa telefonidest laeb kaarte mobiilsidevõrgu kaudu. See aga tähendab, et iga hetke eest, mil te kaardirakendust kasutate, tuleb teil oma sideoperaatorile mobiilse andmeside kasutamise eest maksta. Ning kui satute kohta, kuhu mobiililevi ei ulatu, pole kaardiprogrammist telefonis mingit kasu – odavamad telefonid ei suuda sellisel juhul programmi isegi käivitada.

Seega tuleks juhul, kui teil GPS-seadet ka hädalukorras vaja võib minna, eelistada telefoni, mille kaardirakenduse andmed salvestatakse mälukaardile ning mis ei vaja asukoha määramiseks ja teejuhatamiseks mobiililevi.

SÕLTUMATUD KAARDIPROGRAMMID

Enamikus uutest telefonidest töötab näiteks Garmin tarkvara Mobile 10 XT, mis on Bluetooth-andmesidega ühendatud GPS-vastuvõtjaga. Kui telefon seda programmi jooksutada suudab, pole integreeritud GPS-vastuvõtjat vajagi, samas teeb lisavidinate kaasastassimine iga asja kasutamise ebamugavamaks. Seega tuleks endale sobivaimat





ARMASTUSEGA ROOTSIST.

otsides alati müüjatega nõu pidada.

Tublisti lihtsam on pihuarvuti-tüüpi telefonide (inglise k. PDA) omanike elu. Suurem osa neist töötab operatsioonisüsteemiga Windows, Mac-arvutite omanikele sobib aga iPhone. Nende riistapuudega saab kasutada väga laia valikut tavaarvutite kaardiprogramme ning koguni omaloodud kaarte. Selleks sobivad OZI Explorer CE, kodumaise Regio ja Garmin koostöös valminud rakendused, EOMapi spetsiaalselt pihuarvutitele loodud programm ja veel paljud teised.

Pihuarvuti-telefonide eeliseks on see, et ka need ei vaja töötamiseks mobiililevi. Tuntumad seda sorti telefonide tootjad on HP, Palm, Asus ja HTC.

VIIMASES HÄDAS

Lisaks võimalusele GPSiga oma asukohta määrata saab niinimetatud nutitelefones kasutada ka GPRS-asukohamääramist – telefoni asukoha määramise aluseks on mobiilsideantennid, ning seda võimalust saavad kasutada ka päästjad, kes hädalisele appi tõttavad. Sideoperaatorite andmete järgi saavad päästjad telefoni asukoha määrata ka viimaste kõnede ja sõnumite andmete põhjal.

Kindlasti peaks enne mereleminekut telefoni mällu salvestama kõik hädaabinumbrid, halvimaks valmistudes võiks valmis kirjutada ja salvestada ka abipalvesõnumid.

ILMATEADE MOBIILTELEFONI KAUDU

Merel võib ilm kiiresti muutuda ja alati mitte paremuse suunas, seepärast on mobiiltelefon merel väärtuslik abimees ilmainfo hankimisel. Ilmateadet võib küsida tasuta infoliinile helistades, raadiofunktsiooni kasutades, veebilehtedelt vaadata või ka tellida teenuse, mis ilmainfot tekstisõnumitena saadab.

Ilmaprognoosidest ning ilmainfo hankimisest merel räägime pikemalt Navigaatori järgmises numbris.

MOBIIL KUI TÖÖVAHEND

Ent merel saab telefoni kasutada muukski kui abi kutsumiseks. Koos arvutiga (või olenevalt telefonist ka ilma selleta) saab mobiili kasutada e-kirjade lugemiseks, tarkvara (näiteks kaardiprogrammide) allalaadimiseks, internetist uudiste lugemiseks, avari korral tõestusfotode ja muul ajal reisipiltide tegemiseks, sadamakohatade broneerimiseks, pangaülekannete tegemiseks ja muuks sääraseks. Teisisõnu saab telefoni abil ära teha suurema osa igapäevatoimetusi, ilma et tuleks vahva merereis katkestada.

Loodetavasti aitavad need võimalused sügisesi merereise mõnusamaks muuta ning ärge unustage enne mereleminekut telefoni laadida. ☑



UUS VOLVO XC60
JÕULUKS EESTIS

www.infoauto.ee
www.volvocars.ee



Volvo. for life

7.osa algus Navigaatoris 1/2007

ÕPPIMINE JA VÕISTLEMINE



TEKST ALAR VOLMER FOTOD ERAKOGU

Suvi on suurepärane! Ja iga merel veedetud hetk unustamatu; iga uus sadam ja regatt toovad meie ellu uusi inimesi, suhtlemine nendega avardab maailma ja uued kontaktid loovad uusi võimalusi. Aga neid võimalusi ei teki, kui ise ei ole aktiivne ja neid ei otsi. Sageli on mängus ka juhus, aga juhus soosib neid, kes ise esimese sammu teevad.

Tuleb meelde lugu mehest, kes alati kirikus pöördus jumala poole palvega, et too annaks talle loteriivõidu. Lõpuks jumal väsis nendest palvetest ja hüüdis mehele: “Äkki ostaksid siis ka loteriipileti!”

PURJETAMINE LIIDAB

Igasugused kokkusattumised viisid mind sel suvel purjetama väga põnevatesse kohtadesse.

Juuni algul tuli telefonikõne minu kauaaegselt treenerilt, Eesti Draakon-klassi purjetamise *grand old man*’ilt Jevgeni Kazakovilt ettepanekuga osaleda Eesti meistrivõistlustel. Aega otsustamiseks oli mõni tund. Suutsin purjetamiskooli tundidesse endale asendaja leida ja hüppasin tundmatus kohas vette – esimest korda ise roolimehena Draakon klassi jahile ja kohe võistleva.

Eesti lahtistel meistrivõistlustel oli osalejad Soomest, Venemaalt ja loomulikult Eestist. Meeskond Toivo Roosma ja Lauri Tammik oli

hea ning nende jaht tasemel, nii et meie ponistusi kroonis edu – tulime Eesti meistriteks.

Olen varasemates purjetamiskooli artiklites oma arvamuse võistlemise kohta juba avaldanud – purjetamine on hea, aga võitmine veel palju parem. Aga mitte võitmisest ei taha ma rääkida, vaid hoopis inimestest, kellega see regatt mind kokku viis.

Teise koha saavutas sellel regatil Ahvenamaalt pärit Henrik Dahlman, vana hea konkurent Star-klassis, kellega esimest korda võistlesime koos 1981. aastal Kieli regatil. Kolmandale kohale tuli Venemaa meeskond Mihhail Petriga juhtimisel. Nende meeskonnas tegi kaasa Nikolai Poljakov, 1980. aasta olümpiahõbe Soling klassis, kellega koos esimest korda ühes meeskonnas rahvusvahelisel regatil just samal Kieli regatil osalesime.

Nendest kontaktidest sündisid uued plaanid ja võimalused – juunis ja juulis oli õnne pääseda juba Mihhail Petriga meeskonnas võistleva Moskvas sõidetud Bank Cupile ja Venemaa lahtistele meistrivõistlustele ning augusti algul osalesime värskes meeskonnaga Oslos sõidetud Draakon-klassi Euroopa meistrivõistlustel.

Venemaa meistriksi tuli vanameistri Boris Budnikovi ja taanlase Paul Jenseni ühendmeeskond – mõlemal mehel vanust üle kuuekümnepäevane ja nende võidetud regattide nimekiri vaevast käesoleva artikli raamidesse mahuks.

Kõrged kohad jäid meist veel kaugemale, kuid nii huvitavat purjetamissuve pole ammu olnud. Eriti värskendav oli Venemaa kogemus – olen ju üles kasvanud ja suure aja oma elust veetnud just Nõukogude Liidu avarustes võisteldes, ning nüüd viisid toredad juhused mind tagasi nende inimeste juurde, kellega koos kunagi rohkem kui puuda soola ära olen söönud.

Purjetamise üks suuremaid võlusiid ongi just inimesed, ja kuna meie ala annab võimaluse vanusest sõltumata kaasa lüüa, tekiwad väga lähedased sõprusuhted ning väga sageli näeb rahvusvahelistel võistlustel erinevatest rahvustest koosnevaid meeskondi.

HARJUTAMINE TEEB MEISTRIKSI

Aga minu purjetamisrubriigi eesmärk on siiski purjetamisoskuste ja nippide tutvustamine, nii et andke nende meenutuste eest andeks. Ometi sobivad need sissejuhatuseks mõtisklusele õppimisest ja võistlemisest.

Ma ei väsi kordamast, et tunnen end alati natukene ebamugavalt, kui satun purjetama inimestega, keda ma ei tunne, ja kes suure enesekindlusega räägivad oma varasematest võistluskogemustest purjetamises. Mõned neist on kaasa teinud mitmetel regattidel ja neid ka võitnud – tavaliselt küll mõne väga hea kapteni meeskonnas. Heasse avamerejahi meeskonda mahub alati “kaassõitjaid”,



kelle roll piirdub sageli ühest poordist teise ronimisega ja manöövrites mõne otsa peale tõmbamise või järeleandmisega.

Teatavasti on meeskonna kaal jahti tihtuule-kiiruse saavutamiseks väga oluline ja nii leiamegi igast meeskonnast tublisid “kreenureid” ehk kahuriliha, kes oma kaaluga jahil suurt kiirust saavutada aitavad. Ei taha neid purjetajaid kuidagi maha teha ega laita, aga enamasti ei saa nad aru purjetamise “suurest pildist” ja võistluse ajal ei ole paraku ei kaptenil ega teistel kogenumatel meeskonnaliikmetel aega neid uustulnukaid põhjalikumalt õpetada ega instrueerida, sest kogu tähelepanu läheb jahil trimmimisele ning strateegiliste ja taktikaliste ülesannete lahendamisele.

Ma ei taha öelda, et vähekogunud purjetajate osalemine regattidel tuleks keelata, vaid märku anda, et nad saaksid purjetamist palju enam nautida, kui pühendaksid natuke aega ka harjutamisele, mitte ainult võistlemisele. Kiire elutempo ei anna küll alati rahulikuks õppimiseks-harjutamiseks aega, aga tean isegi kahte meeskonda, kes siiski leidsid aega ja tahtmist pühendada ning praeguseks on mõlemad satsid Eesti avameeripurjetamise liidrite hulgas. Mõlema meeskonna liikmed sattusid purjetamisse küpses eas ja nende esimesed mereretked olid rohkem seotud matkamisega, aga päris kiiresti

märkasid nad, et lihtsalt mööda merd seiklemine ei paku täielikku rahuldust ning nad alustasid võistlemist kohalikel “kolmapäevakatel” ja nädalavahetusregattidel.

Vähesed oskused ei lubanud neil kõrgeid kohti saavutada ja nad asusid otsima lahendusi. Esiteks küsisid nad nõu kogunud purjetajatelt, kes soovitasid enne uue varustuse hankimist lihtsalt rohkem harjutada ja võtta meeskonda mõni kogunud purjetaja, kes aitaks paika panna meeskonnatöö, õpetaks purjede trimmimist ja võistlustaktikat.

Soov arenda viis neid meeskondi edaspidi purjetama kaks korda nädalas ja kõige olulisemaks harjutamispäevaks sai teisipäev – just selleks, et “kolmapäevakuks” paremini ette valmistatud olla.

Esimene hooaeg kulus mõlemal meeskonnal siiski põhiasjade paikapanemiseks ja tänu tublide meeskonnaliikmete pingutustele saavutati hooaja lõpuks ka kõrged kohad võistluste paremusjärjestuses.

HÜVA NÕU ON KULDA VÄÄRT

Ameerika Karika võistluste legend ja maailmakuulus purjetamiskommentaator Gary Jobson on kunagi jahimeeskondadele häid soovitusi andnud ning neid tasub kuulda võtta tänapäevalgi. Nõuanded on küll mõeldud meeskonna kaptenile, kuid päris kindlasti on need abiks ka teistele.

- Võta vastutus enda peale! Väljenda end selgelt. Järjekindlus ja selgus on kõige olulisemad faktorid. Ära ole ninatark!
- Arenda ja väljenda oma strateegiat. Vii kavandatu täpselt ellu. Jaga oma strateegiat teistega. Pane kõik ühte keelt rääkima.
- Koosolekutel kohalolek ja kaasamõtlemine on kohustuslik! Näe ette olukordi, milleks peab valmistuma. Näe välja nagu selgelt nägija.
- Säilita rahu, kui asi kisub teravaks!
- Räägi kõik välja! Selged eesmärgid, omavaheline suhtlemine ja konkreetset määratud ülesanded!
- Hoia meeskond värskel! Jäta aega puhkuseks. Väsimusest tekivad vead.
- Usalda otsustamisel sisetunnet! Kahevahel olek lõhub juhtimisstruktuuri.
- Konsulteerige teistega ainult teatud punktiini!
- Küsi strateegilist nõu enne üritust, mitte lahingu ajal!
- Ole liider, mitte lepitaja!
- Müü oma ideed, aga ära dikteeri!
- Kiida ja tee komplimente! Igaüks reageerib tunnustusele positiivselt.
- Saa aru, mis paneb süsteemi tööle, kaasa arvatud meeskonna võimed!

Soovitan ülaltoodut järgida ja jõuate kiiremini hästi töötava meeskonnani, mis on ainus võti parema, huvitavama ja tulemusrikkama purjetamiseni. Tuult ja päikest! ☀

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 ja mida võivad slipiinfo hankimiseks kasutada kõik soovijad.

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

Slipikohtade teatamiseks palume saata e-kirja aadressile navigaator@heelium.ee

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

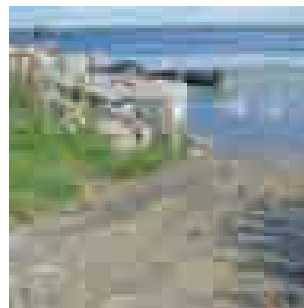
Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!



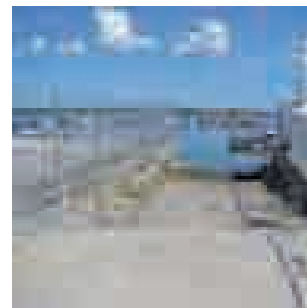
SLIPIKOHAD LÄÄNE-EESTIS



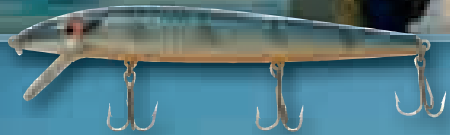
1 **Österby slipp**
 Betoonkatte ja relssidega
 58°58'32.88"N; 23°31'4.80"E



2 **Nõva-Rannaküla slipp**
 Nõva sadama territooriumil, looduslik pinnas
 59°14'48.48"N; 23°39'47.52"E



3 **Haapsalu Westmeri slipp**
 Westmeri ja Suur-Holmi sadamate vahel. Kasutamiseks vajalik luba sadamavaldajalt. Osaline asfaltkate.
 58°57'27.36"N; 23°31'28.92"E



Trophy 2152

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



**BALTI
MEREKAATRID**

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



TALLINN • TARTU • PÄRNU • RAKVERE

RAIVO KÜTT JA HUNTER

Ettevõtja ja sõiduautosid müüva Amserv Grupi juhatuse esimehe Raivo Küti esimeseks paadiks on 42-jalane Princessi mootorjaht nimega Hunter. Übermaailmareisist unistav mees leiab, et kõike on võimalik saavutada kui vaid endale eesmärk seada.

FOTOD RAIVO KÜTI ERAKOGU

■ Kuidas merele jõudsid?

Meri on mind tõmmanud eluaeg, isegi oma kodu rajasin mere äärde. Seda mõtet, et hakkaks väikelaevnikuks, aga küll tollal veel ei olnud. Eks me kõik ju tuleme ajast, kus merel ei saanudki käia, kui saartele autogagi sõiduks oli vaja karmi "propuskit". Kaudselt aitasid merearmastust ja austust tekitada ka Tallinna Polütehnilise Instituudi aegsed sõbrad ja õpingukaaslased Dag Trink ja Kaarel Lehtsalu, kellega suviti sai ikka Kihnu purjetatud. Ja kui siis veel mereakadeemias väikelaevajuhhi kursused läbitud said, siis oli selge - merele!

■ Miks oled valinud selle paadi?

See oli pikk kaalutlemine ja raske otsus. Algusest peale oli selge, et ma ei taha purjekat (vähe kogemusi ja sel sõltuksin veidi ka meeskonnast. Rääkigu purjetajad, mida tahavad!). Ja teiseks ei sobi lahtine laev meie kliimasse.

Arvestades oma iseloomu, teadsin juba ette, et ma ei piirdu Tallinna lahe peal tiirutamisega, vaid tahan ette võtta üha pikemaid reise. See aga tähendab, et laeval peab olema Läänemere lühikeste lainete ületamiseks piisavalt nii pikkust, raskust kui ka veojõudu. Ta ei tohiks olla liiga suur oma pere jaoks ega liiga väike seltskonna mahutamiseks. Nii ma Hunterini jõudsingi.

Nüüd võin öelda, et olen temaga väga rahul - suurus, merekind-

lus, mugavus ja võimsus on need märksõnad, mis Princessi iseloomustavad. Mul on hea meel, et valik ennast õigustas ja süda ei jäänud kripeldama, et miks ma küll... Ainult kahju, et see navigatsioonihooaeg meil nii lühikene on, tahaks aastaringiselt merele!

■ Kuidas paat nime sai?

Nime otsisin kaua ega leidnudki enne, kui nägin paati esimest korda vees. Vaatasin teda ja kai peal seistes tuli kuidagi iseenesest - Hunter! Lihtsalt tundsin, et see haakub kaatri iseloomuga ja loomulikult ka omaniku nimega.

■ Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgid?

Püüan nendest kõigest lugu pidada. Mul on selles mõttes vedanud, et paljus on minu õpetajaks sattunud Kalle Kuus - mees, kes on suure osa oma elust väikelaevnikuna merel veetnud. Nii oma-aegse tippjahi Tormilinnu kui ka praeguse mootorkaatri Mariell kaptenina. Tema kõrval on iga päev midagi õppida. Ning merd ja Vana (maakeeli Neptunit) ma austan! Kui aga ikka on vaja reedel merele minna, tuleb minna! Valad oma korgitäie rummi muulivahel Vanale ja lähed!

■ Kas merel kala püüad?

Vaatamata sellele, et vend on mul parandamatu ja paadunud kalamees, ei ole ma endas seda soont veel avastanud. Aga ära iial



ütle ial! Vaadates enda sisse, ei saa seda tulevikus välistada!

■ Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud?

Eksootilisemad paigad, kus ma üldse laevaga olen käinud, on olnud kindlasti nii Antarktika, Tasmaania kui ka Arktika. Oma laevaga ei ole loomulikult nii kaugele jõudnud. Kaugeim koht põhja pool (tegelikult küll loodes) on Ahvenamaa pealinn Marienhamn ja lõunas (edelas) Ruhnu Ringsu sadam Liivi lahes.

■ Koht, kuhu plaanid oma paadiga järgmisena sõita?

Järgmisel suvel on kindel plaan minna nii Turu saarestikku kui Rootsi skääridesse kolama. Usun, et see on väga nauditav.

■ Tugevaim torm?

Merel on kindel reegel, et pole põhjust teadlikult tormi otsida. Siiski on Vana mind mitu korda Soome lahe ületamisel kõvasti raputanud. Tugevaim tuul on jäänud 16 m/s peale. Ka Liivi lahes tõstis korra lained nelja meetri kõrguseks.

■ Pikim ja meeldejäävaim merereis?

Eks see oli sellesuvine eskaadrisõit Ahvenamaale, kus Hunter saatelaevana purjekaid saatis. (Ahvenamaa eskaadrisõidust lugege mõned leheküljed eespool - Toim.)

■ Keerulisimad sõidutingimused?

Kindlasti on Ahvenamaa üks ohtlik koht. Looduslikult fantastiliselt ilus, aga kodune kaarditöö peab olema korralikult tehtud. Niinimetatud hülgeid leidub seal uskumatult palju. Aga kui korralikult meremärke ja kaardiplotterit jälgid, ei juhtu midagi hullu. Kuigi jah, kiirust ei tohi liiga suureks ajada, sest siis jääb GPS oma reageeringuga hiljaks!

■ Lemmiksadam Eestis?

Praegu kindlasti Ringsu Ruhnul. Ilusasti remonditud, vesi, elekter, publi, rendijalgrattad, müstiline saar, sadamajuhtide suhtumine ja kõik muu. Ilmselt on väiksema paadi omanikul ka teistsugused lemmikud, lihtsalt laeva mõtmed määravad ka võimalused.

■ Lemmiksadam välismaal?

Ühelt poolt Jurmo – jumalast mahajäetud, nagu vanad meremehed ütlevad, aga samas nii ilusa loodusega. Teiselt poolt Marienhamn oma ajaloo ja kireva linnameeluga.

Tegelikult on siin tegemist vägagi subjektiivse arvamusega. Ühelt poolt määrab arvamuse sadama teenustepakett, kuid sama määrava tähtsusega on ka parajasti valitsenud ilm, mis loob meeleolu!

■ Unistuste paat?

Olen nüüd hoolega kodutööd teinud, õppinud tundma iseennast



ja merd ning jõudnud järeldusele, et tegelikult on minu jaoks tulevikus kaks võimalikku varianti – kas klassikaline mootorpurjekas või mootorraaler.

Esimese variandi tüüpnäiteks oleks Nauticat ja teisel puhul à la Farmont või Grand Banks. Häid tootjaid on muidugi rohkem. Mõlema tüübi eeliseks – minu iseloomu arvestades – on avarad ja mugavad elamistingimused ja suur merekindlus. Lähtuvalt oma natuurist tahan ma merel käia nii vaikse kui ka tugeva tuulega ning seda need keretüübid ka võimaldavad. Lähevad oma teed nii tuuletu kui tormise ilmaga!

Et aga merd paremini tundma õppida, võtsin nüüd käsile ka purjetamiskursused Alar Volmeri juures. Iial ei tea, millal võib erinevaid teadmisi ja oskusi vaja minna.

■ Unistuste reis?

Usun, et unistuste reisiks on ümbermaailmareis. Aga selleks tuleb veel kõvasti nii vaimu kasvatada kui kogemusi koguda. Olen eluaeg lähtunud seisukohast, et elus ei ole olemas täitmata eesmärke, vaid madalale seatud latid! 🚩

Hunter

Kodusadam Pärta

Tüüp, mudel mootorkaater Princess 42

Ehitusaasta 2007

Kere materjal plastik

Pikkus, laius 13,48 m, 4,14 m

Süvis 1,09 m

Mootor, võimsus 2x Volvo Penta D6, 435 hj

Navigatsiooniseadmed Garmin 5012 (2x), Navtex Nasa Clipper

Lisaseadmed ahtri- ja vööripõtkur, kütteseade, tuulemõõtja Raymarine ST60 Plus Wind System Rotavecta

Kütusevaru, veevaru 1636 l kütust, 586 l vett

Lubatud inimeste arv pardal 12

Raivo Kütt

Vanus 45

Sel hooajal sõitnud 1200 meremiili

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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅓ lk = 1500.- +km

½ lk = 1200.- +km

¾ lk = 1000.- +km

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



Princess 67

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

32 450 000.-

Princess 61

SOODUSHIND

11 500 000.-

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

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

Rikkalik lisavarustus

Hind ei sisalda käibemaksu.

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

www.paadid.ee



Storebro 420 Baltic

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

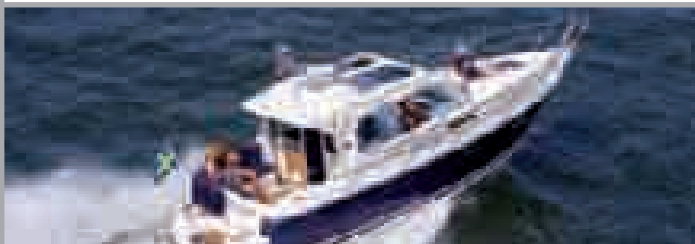
soodushind
4 700 000.-



Nimbus 35 Nova Coupe

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

soodushind
4 600 000.-



Nimbus 320 Coupe

Selle kaatri lisavarustus: Volvo Penta D4-260 mootor • võõrivint • soojaveesüsteem, 20l • ahtriteki presentkate • kaldavoolusüsteem ja akulaadija • küttesüsteem ja defroster • elektriline pilisump • prožektor • tiiktekk ujumisplatvormil • tiiktekk gaasiballooni säilituslaeka kaanel
Kontakt: Tõnu Kirs tel: 501 3997 tony@paadid.ee

soodushind
2 700 000.-



Askeladden Commuter 805

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

soodushind
2 250 000.-
tavahind 2 374 570.-



Trophy 2359 D

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

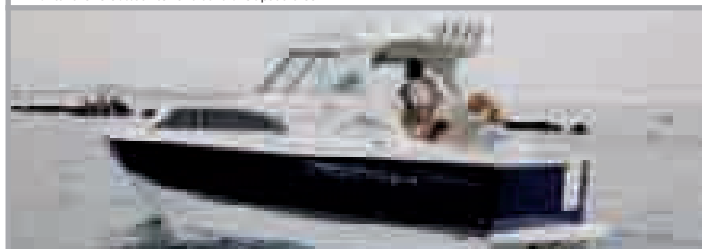
soodushind
1 033 000.-



SeaRay 240 Sundancer

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

soodushind
990 000.-

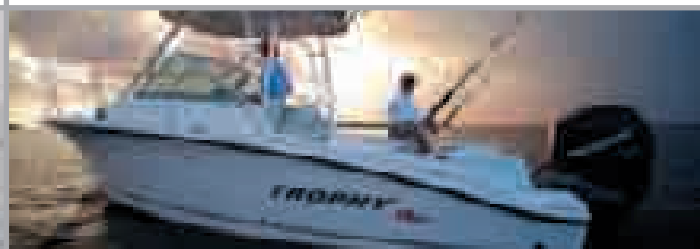


Bayliner 246

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

soodushind
955 000.-

tavahind 1 230 800.-



Trophy 2052 WA D

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

soodushind
620 000.-

tavahind 798 100.-



Zodiac Pro 15 man RIB

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

soodushind
495 000.-

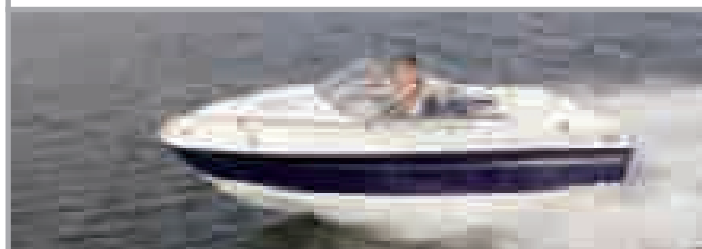
tavahind 510 500.-



MV-Marin 5400 MC

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

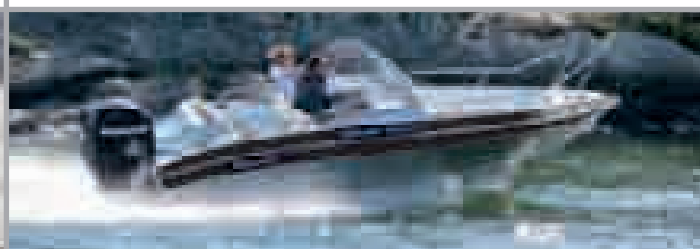
soodushind
395 300.-



Bayliner 192

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

soodushind
380 000.-

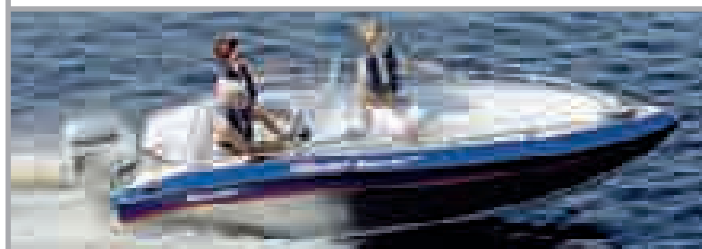


Silver Hawk 540DC

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

soodushind
341 000.-

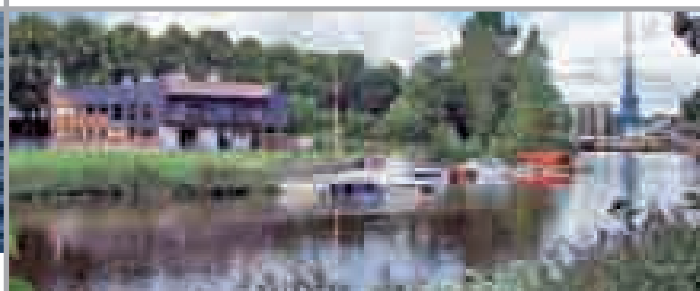
tavahind 414 300.-



Silver Beaver 450 UUS!

Mootor: Mercury F40 ELPT EFI • Pikkus: 4,50 m
 Laius: 1,81 m • Süvis: 0,24 m • Lubatud inimeste arv pardal: 5
 Mootor 40 m³, 4-taktiline. Väga praktiline ja kerge kaater väikesemale
 seltskonnale nii kalalkäigus kui ka väikesaarte avastamiseks.
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
185 800.-



Müüa Pärnu südalinnas sadama koht koos 2 toalise külaliskorteriga.
 Võimalik hoida kaatrit või jahti. Küsi lisa 5013974

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.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

Silver[®]