

# Navigator

2 / 2009

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Paadiga  
Prantsusmaale

Peterburis Volvo  
Ocean Race'i  
vaatamas

Isehakanud  
purjetajad  
Egeuse merel

Imre Sooäär  
ja Laura

## ÜMBERMAAILMAPURJETAJA HILLAR KUKK TAGASI KODUS

ISSN 1736-3233



771736 323015

PRINCESS 85MY • VABATAHTLIK MEREPÄASTE EESTIS • MATCH RACE REGATT PÄRNUS • VEEMOTO EESTIS • PAAT TALVEKORDA • OLUKORRAST HAAPSALUS • AJALOOLISTE LAEVADE EHITAJAD • LOHESURF • SÜVEMEENUTUSED • PAADIUUDISED • TITANICU NÄITUS STOCKHOLMIS • PAADIBÖRS

UUS VIRU VALGE.  
ELAV LEGEND  
UUES KUUES.



Täiustatud kvaliteet ja veelgi puhtam maitse  
uues, unikaalse disainiga pudelis.

**VIRU VALGE**<sup>®</sup>  
VODKA  
—◆—  
*Anno 1898*



## 26 Ümbermaailma-purjetaja Hillar Kukk tagasi kodus

# Navigaator

- 4 Toimetaja veerg**
- 6 Uudised:** Muhemaal avati Lõunaranna sadam, Eesti merepäästeühingud saavad uued kaatrid, toimus Merenduskonverents, Titanicu näitus Stockholmis, purjetamisuudised 2009.
- 8 Paadiuudised:** Nimbus 335, Bavaria Sport 28, uued 100-jalased Princessid jm,
- 12 Suvesündmused:** Tallinna merepäevad, Muinastulede öö, Laulu- ja tantsupeo tuletoomine veeteid pidi, Emajõe Festival Tartus.
- 18 Probleem:** Olukorrrast Haapsalus
- 20 Pilt ja sõna:** koduõuel valmib uhke purjekas
- 22 Herkki Haldre kolumn:** Paadimeistrid
- 24 Kokkusattumus:** Maaailm on ikka väike!
- 26 Kaanelugu:** Kapten Hillar Kukk ja jaht Martha tagasi Eestis
- 36 Merepääste:** Vabatahtliku merepäästesüsteemi arendamine Eestis
- 40 Reis:** Isehakanud purjetajad Egeuse merel
- 48 Regatt:** Match Race Eesti meistrivõistlused Pärnus
- 52 Reis:** Paadiga Prantsusmaale
- 64 Paadituvustus:** Princess 85MY
- 68 Regatt:** Peterburis Volvo Ocean Race vaatamas
- 78 Kommentaar:** Alar Volmer regatist Volvo Ocean Race
- 80 Veehobi:** Lohesurf
- 88 Veemoto:** Mäng, mis käib võidu peale
- 91 Nõuanne:** Paat talvekorda
- 94 Minu paat:** Imre Sooäär ja Laura



52 Paadiga Prantsusmaale



64 Princess 85MY



68 VOR Peterburis



40 Egeuse merel



48 Match Race Pärnus



94 Minu paat: Imre Sooäär ja Laura

## MERERAHVAS, MERERIIK

Tänavune suvi oli rikas mereteemaliste ürituste poolest. Toimus merepäevi, konverentse, loodi uusi jahtklubisid ning rannarahva ühendusi, viidi läbi mereranna koristustalguid ning korraldati veesõiduvõistlusi nii purje kui mootori jõul liikuvatele veesõidukitele. Ka suve suur-sündmus meie rahva jaoks, laulu- ja tantsupidu, kandis läbiva teemana meretemaatikat. Peotuli toodi laulupeo sünnilinnast Tartust peopaika Tallinnasse erinevaid Eestimaa veeteid pidi põnevate ajalooliste veesõidukitega. Augustikuu viimase laupäeva õhtul aga kogunesid inimesed veekogude äärde, et süüdata koos teiste Läänemereäärsete rahvastega lõkkesid ning anda teada, et me hoolime Läänemere ja oma veekogudest, me oleme mererahvas.

Kuid kas oleme ka mereriik? Kas Eesti lipu all sõidab arvestatav laevastik? Kas meie sadamad on korras ja rannakülad elavad? Kas meil toimib korralik merereostuse tõrje- ja merepääste süsteem? Milline on Eesti merenduse suur plaan ehk arengukava?

Neid küsimusi on veel ja veel ning peame tõdema, et kõige sellega pole asjad veel kaugelki korras. Eesti lipu alt lahkub laevu, kes võiksid olla meie uhkuseks ja majanduse toeks, väikesadamaid on liialt vähe ja olemasolevaidki lastakse laguneda ning parem, kui merereostust ei tuleks, sest ega me selle likvideerimiseks päris valmis ole. Navigaatori poolt ühinen hiljutise Merendusnõukoja pöördumisega Riigikogu poole, milles nenditakse kibedalt, et merendust ei käsitleta meil eraldi tähelepanu nõudva majandusharuna ning selles osas tuleb kiiresti midagi ette võtta.

Tõepoolest, meil puudub isegi merenduse eest tervikuna vastutav ametkond. Veeteede Ametil on pelgalt järelevalvefunktsioon kitsa otsustusvõimega, merenduse juhtimine, kohustused ja vastutus merendusküsimustes on hajutatud vähemalt kaheksa ministriumini vahel. Kuidas sellises olukorras saakski teistega sammu pidada?

Ent tilk tilga järel langev vesi kulutab kivisse augu, siiras usk ja tahe liigutavad mägesid. Kui meil jätkub sellist siirast tegutsemistahet, siis pole ka mereriik meist kaugel. Tõenäoliselt mitte viieteist aasta pärast viie Euroopa parima seas, aga selline, mis meile endile meeldib.

Helen Raiend  
Navigaatori peatoimetaja



Esikaane foto **Sven Tupits**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

Reklaamijuht **Katrin Rosse**  
katrin.rosse@heelum.ee




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

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

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

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

# Mina. Ma olen ettevõtja. Kill kulud, win tulud.



Võtsin firmale  
MinuEMT. Arve  
suuruse määrän  
ise. Kvaliteedi  
tagab EMT.



## Muhumaal avati Lõunaranna jahisadam

Muhumaa lõunakaldal, Kaistu lahe ääres avati 22.augustil pidulikult vanast kalasadamast taastatud Lõunaranna jahisadam, mis on tegutsenud juba terve hooaja. Vastavatud jahisadamasse pääsevad kuni 1,8 meetrise süvisega laevad, suurema süvisega aluste jaoks on väljaspoole sadama akvatooriumi paigutatud kolm ankrupoid. Kaide äärde mahub 55 alust, külaliskohtade arv suurematele jahtidele on 15. Kai peal on saadaval elekter ja magevesi, pakutakse pesupesemisvõimalust, sauna ning tasuta WiFi. Sadamahoonen on avatud puhvet. Saare vaatamisväärsustega tutvumiseks saab rentida jalgratast, rollerit või autot. Pakutakse talvesäilitust mootor-

paatidele ja väiksematele jahtidele.

Sadamakaptenina tegutseva sadama omaniku Olaf Orgse sõnul on hooaeg olnud intensiivne ja vahva. Vaatama reklaami puudumisele on jahisadam paate täis olnud – juulis ei mahtunud kõik alused koguni kai äärde ja tuli pooldipidi üksteise külge kinnitada.

Sadama taastamine läks Orgsele maksma 9 miljonit krooni, 2,46 miljonit toetust sai ta EAS-ist. Sadamas on plaanis veel süvendustöid teha ning põhi kividest puhastada. Veidi kaugemas tulevikus näeb omanik ette veel ühe kai rajamist, sadamakõrtsi ning hotelli ehitamist.

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

**S**uus sadamaseadus väljas Käesoleva aasta juunis muudeti põhjalikult Sadamaseadust ja selle katte varjus ka Meresõiduohutuse seadust. Nende muudatuste tulemusena sai Veeteede Amet lõpuks teada mis on veetee.

Ühtlasi kaotati sadamatele sadamapassi nõue, mis muutis võimalikuks suvehooajal avada nii mõnigi väikesadam, mille sadamapassi kinnitamisega Veeteede Amet ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium pahatahtlikult venitasid.

Nii Sadamaseadust kui ka Meresõiduohutuse seadust muudeti Veeteede Ameti initsiatiivil ja keset käimasolevaid kohtuvaidlusi, et amet neis vaidlustes kaotajaks ei osutuks. Vaideldi veeteede mõiste üle, mis seadustes seni puudus. [www.riigiteataja.ee](http://www.riigiteataja.ee)

Fotod: Tõnu Kits



Olaf Orgse



## Meresõit on vajalik!

24. septembril toimus Tallinnas Maailma merepäevale pühendatud V Rahvusvaheline Merenduskonverents "Navigare necesse est" ("Meresõit on vajalik"), kus esinesid sadama- ja merendustegelased nii Eestist kui lähiriikidest. Konverentsi kokkus oli Eesti Laevaomanike Liit.

Avakõne pidanud Riigikogu esimees Ene Ergma sõnul on arvamus, et Eestil kui väikeriigil ei ole üldse vajagi nii kapitalimahukat ala nagu laevandus, ilmselgelt väär. "Piisab vaid vaatamisest laevanduse suurriigi Ahvenamaa poole," tõi ta näite meie naabrite edust. Et riigi roll laevanduses ja merenduses Eesti majanduses tõuseks lubas ta võtta merenduspoliitika Riigikokku arutlusele.

See, et merendus on väikeriigile oluline majandusharu kinnitas ka Taani Laevaomanike Assotsiatsiooni tegevdirektor Peter

Bjerregaard, kes rääkis, et pikaajaliste merenduskogemustega Taani suurima eksporditootusena andis merendustegevus Taanis riigile mullu umbes 200 miljardit Taani krooni ehk kolm protsenti sisemajanduse koguproduktist.

Eesti Laevajuhtide Liidu poolt kõnelnud AS Tallink Grupp nõukogu esimees Toivo Niinas heitis riigitüüri hoidjatele ette, et võrreldes teiste Euroopa Liidu mereriikidega ei käsitleta Eestis merendust eraldi tähelepanu nõudva majandusharuna. Puudub mõistmine, et merenduses ei konkureeri enam pelgalt ettevõtted, vaid sisuliselt riigid. Statistika on puudulik, meremajandust kui sellist ametlikes dokumentides ei esine, juhtimine on killustatud erinevate ministeeriumide vahele.

Üheks oluliseks teemaks konverentsil oli meresõidu ohutus – nii inimeste, aluste kui ka keskkonna jaoks. Soome Välisministeeriumi

suusaadik Jari Luoto tutvustas Euroopa Liidu Läänemere strateegiat, kus tähtsal kohal on saasteainete õhkupaiksumise vähendamine laevatranspordis.

Rootsi Laevaomanike Assotsiatsiooni tegevdirektor Hakan Friberg tõi seevastu välja väävlidirektiivi negatiivsed mõjud laevandusele – keskkonnasõbralikum kütus on paraku senisest kallim, selle kasutamiseks on vaja teha laevas ümberehitustöid, mis kokku kasvatab meretranspordi kulusid 50-80% võrra. Selliste summade juures võib hakata meretransport maismaale liikuma, mistõttu võivad laevafirmad ja sadamad kannatada suuri kahjusid.

Päeva lõpetas merendusteemaline ümarlaud (pildil).

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



**Neli Eesti merepäästeühingut saavad omale päästekaatrid**

21.-23.septembril toimus Soomes Bogaskäri merepääste koolituskeskuses väljaõpe Vihula, Toila, Mustvee ja Lohusuu merepäästeühingutele, millel osales Eestist kokku 14 vabatahtlikku merepäästjat. Soome Merepäästeseltsi poolt korraldatud koolitusel õpiti tundma 6,4 meetri pikkuseid RIB tüüpi päästekaatreid, mis antakse oktoobrikuus nelja Eesti merepäästeseltsi käsutusse.

Peagi Eestisse jõudvad 90-140 hobujõuliste mootoritega kõvapõhjalised kummipaadid arendavad kiirust 30-35 sõlme ning võtavad peale 2-3 meeskonnaliiget ja 5 päästetavat. Paadid on varustatud mittestatsionaarse tulekustutus-pumba, täiendava esmaabivarus-tuse, kandraami ja muu päästetöödeks vajalikuga. Väljaõppe käigus õpiti paatidega manööverdama ning varustusega töötama. Paati-dega käidi ka öisel tormisel merel, mis oli eestlastest osalejate sõnul ekstreemne elamus.

Koolitus toimus Euroopa Liidu poolt rahastatava 4-aastase programmi VOMARE raames, mis aitab Eesti merepäästeühinguid päästevahendite muretsemisel, kursuste korraldamisel ja mille lõpuks peaks päästeühingud tegema aktiivset koostööd piirivalve ja päästeametiga.

Neli päästepaati antakse Soome Merepäästeseltsi poolt neljale Eesti merepäästeühingule ametlikult üle 14.oktoobril Käsmus. Lisaks saavad päästjad spetsiaalse veekindla riietuse, päästevestid ja kiivrid.



Foto: Mehis Luus

- ▶ **Argentiina paadinäitus** 2.-22.oktoober 2009 • Argentiina, Buenos Aires [www.cacel.com.ar](http://www.cacel.com.ar)
- ▶ **Genoa 49. rahvusvaheline paadinäitus** 3.-11.oktoober 2009 • Genoa, Itaalia [www.genoaboatshow.com](http://www.genoaboatshow.com)
- ▶ **USA 40. purjepaatide näitus** 8.-12.oktoober 2009 • Annapolis, USA [www.usboat.com](http://www.usboat.com)
- ▶ **Paadiehitajate 19. rahvusvaheline näitus ja konverents IBEX** 12.-14.oktoober 2009 • Miami Beach, USA [www.ibexshow.com](http://www.ibexshow.com)
- ▶ **USA 38. mootorpaatide näitus** 15.-18.oktoober 2009 • Annapolis, USA [www.usboat.com](http://www.usboat.com)
- ▶ **Türgi 28. rahvusvaheline paadinäitus** 21.-26.oktoober 2009 • Istanbul, Türgi [www.boatshow.com.tr](http://www.boatshow.com.tr)
- ▶ **Hanseboot 50. rahvusvaheline paadinäitus** 24.oktoober-1.november 2009 • Hamburg, Saksamaa [www.hanseboot.de](http://www.hanseboot.de)
- ▶ **Ateena 30. rahvusvaheline paadinäitus** 31.oktoober-8.november 2009 • Ateena, Kreeka [www.athensboatshow.gr](http://www.athensboatshow.gr)
- ▶ **Fort Lauderdale 50. rahvusvaheline paadinäitus** 29.oktoober-2.november 2009 • Fort Lauderdale, USA [www.showmanagement.com](http://www.showmanagement.com)
- ▶ **Skandinaavia 13. paadinäitus** 12.-15.november 2009 • Stockholm, Rootsi [www.scandinavianboatshow.se](http://www.scandinavianboatshow.se)
- ▶ **Hiina 3. rahvusvaheline paadinäitus** 12.-15.november 2009 • Shenzhen, Hiina [www.sibex.net.cn](http://www.sibex.net.cn)
- ▶ **Barcelona 48. rahvusvaheline paadinäitus** 7.-15.november 2009 • Barcelona, Hispaania [www.salonnautico.com](http://www.salonnautico.com)
- ▶ **22. Merendusvarustuse mess METS** 17.-19.november 2008 • Amsterdam, Holland [www.metstrade.com](http://www.metstrade.com)
- ▶ **Viini 7. paadinäitus** 19.-22.november 2009 • Viin, Austria [www.viennaboatshow.at](http://www.viennaboatshow.at)
- ▶ **Araabia Ühendemiraatide 2. rahvusvaheline paadinäitus** 24.-28.november 2009 • Abu Dhabi, Araabia Ühendemiraadid [www.knotika.com](http://www.knotika.com)
- ▶ **Paadi ja veespordi näitus** 25.-29.november 2009 • London, Inglismaa [www.earlscourt2009.com](http://www.earlscourt2009.com)
- ▶ **Phuketi rahvusvaheline meremess** 3.-6.detsember 2009 • Phuket, Taimaa [www.phuketboatshow.com](http://www.phuketboatshow.com)
- ▶ **Salon Nautique 49. rahvusvaheline paadinäitus** 4.-13.detsember 2009 • Pariis, Prantsusmaa [www.salonnautiqueparis.com](http://www.salonnautiqueparis.com)
- ▶ **Londoni rahvusvaheline paadinäitus** 9.-17.jaanuar 2010 • London, Suurbritannia [www.londonboatshow.com](http://www.londonboatshow.com)
- ▶ **New York'i paadinäitus** 20.-24.jaanuar 2010 • New York, USA [www.nyboatshow.com](http://www.nyboatshow.com)
- ▶ **Düsseldorfi paadinäitus** 23.-31.jaanuar 2010 • Düsseldorf, Saksamaa [www.boot.de](http://www.boot.de)
- ▶ **Lissaboni paadinäitus** 3.-7.veebruar 2010 • Lissabon, Portugal [www.nauticampo.fl.pt](http://www.nauticampo.fl.pt)
- ▶ **Seatec paadinäitus** 10.-12.veebruar 2010 • Carrara, Itaalia [www.sea-tec.it](http://www.sea-tec.it)
- ▶ **Budapesti paadinäitus** 11.-14.veebruar 2010 • Budapest, Ungari [www.boatshow.hu](http://www.boatshow.hu)
- ▶ **Göteborgi paadinäitus** 5.-14.veebruar 2010 • Göteborg, Rootsi [www.batmassan.se](http://www.batmassan.se)
- ▶ **Belgia paadinäitus** 6.-14.veebruar 2010 • Gent, Belgia [www.belgianboatshow.be](http://www.belgianboatshow.be)
- ▶ **Miami rahvusvaheline paadinäitus** 11.-15.veebruar 2010 • Miami, USA [www.miamiboatshow.com](http://www.miamiboatshow.com)
- ▶ **Helsingi 10. rahvusvaheline paadinäitus** 12.-21.veebruar 2010 • Helsingi, Soome [www.venemessut.fi](http://www.venemessut.fi)
- ▶ **Zagrebi paadinäitus** 24.-28.veebruar 2010 • Zagreb, Horvaatia [www.zv.hr](http://www.zv.hr)

Rahvusvaheline messikalender  
oktoober 2009 - veebruar 2010

### Kimi Räikkönen käis Kuussaares?

Augusti algul seisis Kuussaare jahisadamas imeiline 21-meetrine ja vähemalt 30 miljonit krooni maksev Soome lippu kandev jaht Princess V70. Eesti ajakirjandus on varasemalt välja uurinud, et kõnealune Princessi mudel kuulub Soome vormeliässale Kimi Räikkönenile. Kas Räikkönen käis Saaremaal? On teada, et selline jaht kuulub ka Teemu Selänne'le, kes on kuulus Soome hokimängija.

Samal ajal pidas Soome pankur Johan Linder Kuussaare linnuses oma 50ndat sünnipäeva, auväärsete 120 kutsutu hulgas võisid olla mõlemad luksuskaatri kaks eelpool nimetatud omanikku. Lisaks erajahtidele saabuti erinevate liiklusvahenditega - nii eralennukiga kui helikopteritega.



### Uued 100-jalased Princessid

Inglise luksuskaatritootja Princess teatas, et toob 2010. aastal turule oma esimese üle saja jala pikkuse kaatri. Uus ruumikas flybridge Princess 105 Motor Yacht mahutab mugavalt 10 reisijat ja 6 meeskonnaliiget. Laeva peatekil asub avar omanikukajut, külaliste käsutuses on täislaiuses VIP-sviit ning mitu kahekojalist kajutit alumisel tekil.

Aasta hiljem peaks Princessil valmima esimene kolmetekiline, veelgi suurem ja luksuslikum Princess 130 Motor Yacht. 40-meetrine mootorjaht majutab 12 külalist ja 8 meeskonnaliiget.

Mõlema uustulnuka läbimõeldud ehitus pakub eraldi asetsevat külaliste-ala ja meeskonnaruume, mis tagab tootja sõnul külaliste jaoks suurema privaatsuse. Laevad valmivad uues, just selleks otstarbeks ehitatud Plymouthi tehases Inglismaal.

### Megajaht Mayan Queen IV Tallinnas

Tallinna reisisadamas Admiraliteedi basseini juures võis juuni alguses näha kai ääres seismas maailma ühte luksuslikumat jahti Mayan Queen IV. 93-meetrine megajaht valmis 2008. aasta mais Saksamaal Hamburgis laevatehases Blohm&Voss.

Mayan Queen IV kuulub Alberto Baillèresile, kes asub Forbesi andmeil Mehhiko rikkaste edetabelis teisel kohal. Talle kuuluvad mitmed kauplusteketid, finants- ja põllumajandusettevõtted ning kaevandusfirma.

Imelise megajahi tehnilised andmed on avalikkuse ees jäänud saladuseks. Teada on ainult, et aluse veeväljasurve sõidu ajal on kuni 4200 tonni.





**Uus Nimbus 335**

Nimbus tuli välja uue 335-ga, mis on 365-l järel teine kaater uuest tootesarjast. 10,3 meetri pikkuse ja 3,2 meetri laiuse väikeõe puhul on järgitud samu põhimõtteid nagu 365gi juures, ainult et seekord kümne meetris keses. Disain on varasemate kaatritega võrreldes kaasaegsem ja kere sügavama kiiluga ning lisaks on alles jäänud ka imepäraselt lai parempardatekk, mis 365 juures sümpaatse mulje jättis. Kujundus on täpselt samasugune nagu 365-l, kaasa arvatud L-kujuline istmete paigutus kokpitis, suur sööginurk roolikambris ja suurepärase

varustusega kambüüs paremparda poolel, kuigi 365 ruumikusest jääb siin puudu. Olemas on ka lennukistiilis külguks – üks peamisi põhjuseid, mis teeb 365-st ka üksinda kergesti käsitsetava kaatri. Tänu avanevatele katuselukkidele on välistatud ka liigne umbsus. Nelja magamis- asemega kajut on kuldseks keskteeks võõris paikneva hiiglasliku kaheinimesekajuti ja kaatri keskosas paigutatud üsnagi kitsa kahe asemega kajuti vahel, tualettruumid aga on piisavalt avarad ning kauniste puitdetailide ja korraliku dušiga. Üksainuke Volvo D4 mootor peaks oma 300 hj juures kindlustama kena 25 sõlme. [www.nimbus.se](http://www.nimbus.se)



**Uus Bavaria Sport 28**

Saksa paaditootja Bavaria Yachts on laineid löönud alates mootorjahi Deep Blue 46 turulettoomisest käesoleva aasta alguses. Koostöös ettevõttega BMW Designworks USA väljatootatud uue disainiga Bavariad demonstreerivad selgeid jooni säilitades samas funktsionaalsuse ja ohutuse.

Septembrikuus esitles Bavaria avalikkusele oma uut mootorpaati Sport 28, millelt loodetakse suurt edu 28-jalaste turuosas. Walk-around tekiga Bavaria 28 Sport on ideaalne spordi- ja perekaater. Uus mootorpaat sarnaneb oma suurema õe Deep Blue 46-ga kuid ei jää temast maha ei oma sportliku dünaamika ja jõuliste proportsioonide poolest. Paadi ehitusest leiab detaile, mida võib tavaliselt kohata suuremate laevade juures. Laeval on näiteks ruumikas päikesetekk, viie istekohaga puhkeala kokpitis, eraldiasetsev kaheinimesevoodiga ahtrikajut, avar köök, märgatavalt täiustatud vannituba ja mahukas kergesti ligipääsetav hoiuruum ahtris päevituskohtade all.

Uus Sport 28 vahetab välja praeguse Bavaria 27 Spordi. [www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)





Anna Pohlak



Deniss Karpak



Vaiko Vooremaa

**2009. aasta purjetamishooaeg valmistub otsi kokku sõlmima**

Aasta lõpukuud on sobiv aeg vaadata tagasi möödunud aastale, teha kokkuvõtteid ning vaadata tulevikku. Nii ka purjetamises.

Olympiaklassides viis põnevuse uuele tasemele tänava esimest korda toimunud seitsmest etapist koosnev ISAF Maailma Karikas, kus eestlastel avanes võimalus tippspordi tasemel purjetamises end süsteemselt proovile panna. Maailmataset tõestas Deniss Karpak, kes alles esimest aastat Finnpaadil sõites noppis EM-il ja kõrgeima kategooria regattidel korduvalt esikümnekohti ning sai maailma karikasarja kokkuvõttes 9. koha. Head minekut näitasid ka õed Marjaliisa ja Elise Umb, kes võtsid 470 klassis 18. koha. Samuti õnnestus maailmakarikasarjas punkte koguda Argo Vooremaal, kellele kuulus osavõtjaterohkeimas Laser Standard klassis kokkuvõttes 43. koht.

Laineid löid ka nooremad purjetajad. Karl-Martin Rammo saatis Laser Standard klassi juunioride EM-i neljanda kohaga konkurentidele tugeva tormihoiatuse. Lauri Väinsalu võttis Finn klassi EM-il juunioride arvestuses samuti tubli neljanda koha. Noorteklassis Zoom 8 krooniti Euroopa meistriks Anna Pohlak, pronksmedaliga naasis Aksel Artus.

Aktiivselt kees purjetamismelu ka koduvetes. EJL Olümpiapurjetamise Eesti Karikas tõi purjetajad kokku koguni viiel etapil: Roomassaare regatil Kuressaare külje all, Viimsi valla meistrivõistlustel Tallinnas, Tallinna Jahtklubi Karikavõistlustel Lohusalus, Pärnu Sügisregatil Pärnus ning Tallinna Nädalal Tallinnas. EJL Avamerepurjetamise Eesti Karikas jätkas kolme etapiga: Watergate regatt Pärnus, legendaarne Muhu Väina regatt marsruudil Pärnu-Kihnu-Roomassaare-Sõru-Lehtma-Dirhami ning põhjanaabritega

koostöös korraldatud Keisari Baltic Offshore Week Hankos Soomes. Eesti Jahtklubide Liidu read sai täienduse kahe uue liikme näol: vastloodud Otemarina Jahtklubi, mis Tilgu sadamas tegutsedes loob Harjumaa noorte ja täiskasvanutele uusi võimalusi purjespordi ja vabaajapurjetamisega tegelemiseks, ning matšvõistluse purjetajaid ühendav Eesti Match Race Liit.

Juba mõne kuu pärast lähevad uuele hooajale vastu jääpurjetajad, kelle eesmärk on hoida jätkuvalt kõrgel Eesti lippu. Latt on seega kõrgel, eriti arvestades tänavusi tulemusi – DN klassis Vaiko Vooremaa Euroopa meistrititel, Monotüüp-XV klassis Peeter Siniväli ja Rein Leitmaa hõbemedal MM-ilt ja Toivo Sahtel – Paavo Püvi pronksmedal MM-ilt. Alla ei jäänud ka noored – Jaan Akermann, Rando Randmaa ja Karl-Hannes Tagu võtsid DN-klassi juunioride MM-il koguni kolmikvõidu. [www.puri.ee](http://www.puri.ee)

Fotod: EJL



Kalev Vapper



Fotod: Tõnu Kits

### Liviko regatt "Suured väikestel" startis juba kümnendat korda

26.septembril nägi Pirita jõel lõbusat vaatepilti, kus väikestel "purjega plastkünadel" püüdsid tasakaalu hoides üksteist kiiruses üle trumbata juba täiseas mehed. Juubelsõidu tegi Liviko regatt "Suured väikestel",

kus lastele mõeldud Optimisti klassi purjekatel võistlevad täiskasvanud purjetajad. Regati peakorraldaja, Kalevi jahtklubi purjespordikooli juhataja Mart Meieli sõnul on kümne aasta jooksul osalenud võistlustel üle 120 veesõitja, võistlejate nimekirjast leiab kümneid nimekaid eesti purjetajaid eesotsas

vendade Tõnistetega. Autasustamine toimus Olümpic Casinos. Raskemas kaalukategoorias sai võidu Timo Erich, kergemas kaalus tuli esikohale Roman Polikarpov, kes saavutas ka finaaliveidu. Staažikama osaleja tiitli teenis Kalev Vapper, kes on alates 2000.aastast kaasa teinud kõik sõidud.



3. klassi kajut



### Titanicu näitus Stockholmis

Titanicu uppumise lugu on vaieldamatult tuntuim laevahuku lugu kogu maailmas. Kuni 30.oktoobrini saab Rootsi pealinnas Stockholmis vaadata kõige laiahaardelisemat Titanicu näitust, mis seni Põhjamaades toimunud. Näituse on koostanud Hispaania firma Musealia, materjali kokkupanekus osales üks maailma juhtivaid Titanicu eksperte, rootsi laevaajaloolane Claes-Göran Wetterholm.

Titanicut peeti uppumatuks laevaks, mis pidi olema tõendiks, et tehnoloogia areng on seljatanud ookeeni ohud. Kuid vaikne tähine öö 1912. aasta 14. ja 15.aprilli vahel nägi seda veendumust aeglaselt kuid kindlalt ookeani põhja vajumas. Laev viis endaga kaasa üle tuhande inimese - 2207 laeval olnud inimesest õnnesus pääseda vaid 712-l. Titanicu hukku peetakse "täiuslikuks" katastroofiks, sest laev uppus aeglaselt ja seda said jälgida sajad silmapaariid. Laeva reisijateks olid, ning üheskoos hukkusid või päästeti, maailma rikkaimad inimesed, kui ka vaesed väljarändajad,

kes olid müünud oma kodud, et sõita ookeani taha paremat elu otsima. Titanicu hukku võib lugeda ka oma-moodi teetähiseks - laeva huku järgsetest aastatest pärineb kaasaegne mereohutusala seadusandlus.

Audiogiidide abil saavad näitusekülastajad eelkõige aimu inimestest, kes reisid Titanicul, nende eludest ja unistustest, millest paljudele saabus järsk lõpp. Näitus räägib ühtlasi laeva lühikeseksjäänud ajaloost alates tema ehitamisest kuni selleni, milline näeb välja laevavakk praegu. Välja on pandud hulk fotosid ning rohkem kui sada laeval olnud esemetejärgi valmistatud koopiat. Vaid tükike sütt on päästetud laevalt. Näituse külastaja saab aimu elust Titanicul, taastatud on kajuteid ning luksuslike laeva interjööre. Katsuma saab koguni jäämäge tajumaks, millised olid ilmastikuolud tol kargel ööl kui Titanic uppus.

Näitusehall asub Stockholmis kesklinnas, üsna Vasa muuseumi lähedal. Kel veel käimata soovitame külastada mõlemat näitust.

[www.sjohistoriska.se](http://www.sjohistoriska.se)

## Tuli tuli mööda vett

Tänavune laulu- ja tantsupidu oli mitmes mõttes eriline. Veeteid pidi erinevate ajalooliste veesõidukitega toodud peotuli ja mereteemaline tantsupidu jäävad meresõpradele ilmselt kauaks meelde.

## Jaan Tätte, Tantsupeo tunnuslaulu "Tuulevaiksel ööl" autor, osales tuletoomisel Kuivastust Tallinnani jahtal Runbjarn.

### ■ Mida tähendas tuletoomine tuletoojatele?

Tuletoomise idee oli tohutu hästi välja mõeldud, sest see kõik muutus niivõrd pühalikuks, aatelisteks. Kõik mängis kokku: ilm, mis oli suurepärase ja igal õhtul, kui me sadamasse jõudsimel olid seal suured üritused vastas: tantsupeod ja laulupeod. See oli justkui hiidlaine, mis lähenes tantsupeole, juba terve Eesti oli tasapisi varem sellesse kaasatud ja paljud isegi ütlesid, et mõne koha peal saadi sealt isegi suurem emotsioon kätte kui päris tantsu- või laulupeolt.

### ■ Millised olid tuletoomise kõige meeldejäävamad hetked?

Need, mida Eestimaal tänapäeval väga harva leidub, need absoluutselt tuulevaiksed ööd.

Tuli lahkus sadamast alati päikeseloojangul. Ja seda juhtus palju, et kui me saime tule oma laeva ja hakkasime liikuma mööda peegsiledat vett loojuvas päikeses ja kaldale jäi tuhandeid inimesi lehitama ning kaasa laulma võttis see ka kõige karmimal mere-

mehel silma märjaks.

Meil vaheldus iga päev mingi kollektiiv ja ühel ööl olid meiega puhkpilliorkestrite esindajad. Neil kõigil olid pillid kaasas ja nii kui me sadamast ära sõitsime, sättisid nad ennast laeva vööri üles ning mängisid kuni hommikuni. See öö läbi meie puulaeval kestnud puhkpillikontsert oli nii võimas, et laevad, kes meid saatsid, kogunesid nagu herilased meie ümber ja siis me liikusime mööda merd paljude laevade keskjärgi ja puhkpillimuusika käis üle mere ja küll see oli ilus.

### ■ Mitu laeva tulelaeva saatis?

Kolm-neli saatelaeva oli meil kogu aeg sabas. Aga sadamatel lahkudes ja sadamatesse sisse sõites lugesime, et kolmkümmend-nelikümmend purjekat tuleb meie järel. Selline ühes-tegemise jõud on merel väga suur, palju laevu, nagu regattidel - see on väga ilus ja võimas.

### ■ Kuidas jahta Ruhnu Karu ehk Runbjarn sobis selleks teekonnaks?

Hästi, ma usun, et see oli parim valik, mis tantsupeo või tuletoomise korraldajad said välja mõelda. Tal oli ruumi, inimesed käisid tuld vaatamas, laeva vaatamas ja ta nagises nagu puulaev peab nagisema. Ühe korra, kui me Pärnule lähenesime, sai Ruhnu Karu kõvat tihedat tuult 20 meetrit sekundis, ta oli vahepeal nina püsti, aga ta oli nii kindel, et mingit tunnet ka ei olnud, et temaga võiks midagi juhtuda - väga hästi ehitatud laev.

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



Fotod: Ants Liigus



### Tallinna merepäevad läksid täie ette

Juuli keskel toimunud Tallinna Merepäevi külastas seekord rekordarv rahvast, üle 50 000 inimese. Korraldajad olid kohale meelitanud kümme konda haruldast purjelaeva, mis on uudistajate jaoks avatud Admiraliteedi basseinis, Lennusadamas ning Vanasadamas. Regatil Tall Ship Races 2009 osalevad ajaloolised purjelaevad külastasid Merepäevi kahe võistlusetapi vahel.

Kõige haruldasemad laevad, mida huvilised seestpoolt ka näha said olid Norras 1927. aastal ehitatud Sorlandet ning 1937. aastal ehitatud Christian Radich. Tõeliseks pärliks võib pidada 1901. aastal ehitatud 69 meetri pikkust kolme mastiga Saksa päritolu Grossherzogin Elizabetti.

Peale välismaiste laevade sai külastada ka Eesti laevu: jäämurdjat Suur Tõll, allveelaeva Lembit, miiniraalerit Kalev, viikingilaeva Turm, kuunarit Blue Sirius, jahtat Rubjarn ning lotja Jõmmu. Toimusid mootorpaadisõidud Lennusadama ja Vanasadama vahel.

Tegevust jätkus ka kuivale maale – sai kuulata muusikat, valida head ja paremat merepäevadeks püsti pandud kalaturult, õppida meretarkusi, pere noorematele jätkus huvitavaid tegevusi lastealastel. Ka sel aastal oli inimesi lõbustamas Ain Mäeotsa lavastatud merepromenaaditeater lavastusega "Danneborg, Pitka ja keisrid".

Juba on paika pandud ka järgmiste merepäevade toimumise aeg – 16.-18. juuli 2010. Ajalooliste laevade huvilistel jääb loota, et kunagi jõuab regatt Tall Ships Race ka ametlikult Tallinna ning toob endaga kaasa veelgi rohkem majesteetlikke purjelaevu kui tänavu.

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



Fotod: Tõnu Kits

Fotod: Tõnu Kits

### Muinastulede öö liidab rannarahvaid

Augustikuu viimasel laupäeva õhtul kell 21.30 süüdati kõikjal Läänemere kallastel ja ka siseveekogude ääres lõkked. Tulede süütamisega teadete edastamise komme on pärit viikingiajast, mil Rootsi ja Soome ranniku laevateede ääres toimus ühtne ulgumerelt kuni sisemaani ulatuv valve-süsteem. Arvatakse, et sama korraldus võis kasutusel olla ka Eesti rannikul.

Muistsete märgutulede taaselustamise algatas Soome, 1992. aastal süüdati seal esimesed muinastuled. Tänapäevase tulesüütamine tähistab Läänemere rahvaste ühtekuuluvustunnet, soovi, et meie kultuuritraditsioonid jääksid kestma ning hea koostöö mererahvaste vahel säiliks ja edeneks.

Meri kui Läänemere rahvaid ühendav sild oli ka samal õhtul Toila jahisadamas

toimunud üritusel "Meri, muusika ja muinastuled" korraldatud tuleskulptuuride võistluse võidutöö teema. Takkudest ja plankudest tuleskulptuur kujutas vastvalminud Tartu Vabaduse silda ja selle autor oli Lõuna Politseiprefektuur. Võistluse hindamiskomisjonis kaasa teinud Navigaatorile avaldas muljet kala luustikku kujutav skulptuur "Gaasitoru", sest üks oleju Läänemere puhtus meie kõigi südameasjaks.





## Emajõe Festivali peeti juba neljandat korda

Veelamus pakkuvast suveüritusest teeb kokkuvõtteid Sisevete jahtklubi liige Agnes Nõu.

TEKST AGNES NÕU FOTOD VALERI PARHOMENKO

30. juulist kuni 1. augustini toimus Tartus neljas, seega juba traditsiooniks kujunenud Emajõe Festival, mille juhatas sisse Tartu uue silla pidulik avatseremoonia.

Meeleolukale avaüritusele oli kogunenud palju linnarahvast, esinesid puhkpilliorkestrid Popsid ja Tartu ning naiskoor Emajõe Laulikud ja meeskoor Akadeemiline Emajõgi. Sillale sai nimeks Vabaduse sild ning selle õnnistas sisse Tartu praost Joel Luhamets. Esimestena said silla ületamiseks õiguse vanad autod, mis väärikalt üle värskel asfaldil vurasid ning tseremooniat uudistama tulnud rahvahulgale oma retrohõnuga palju uudistamist pakkusid.

Festivali esimene päev oli sportlik noortepäev, mille puhul tegevused jagunesid Tartu linna ujula ning tartlaste seas populaarse Lodjakoja vahel. Sai osaleda vesiaeroobikas, sildadejooksul ning õppida tõsisemat meistritööd Lodjakoja meistrite käe all. Õhtul toimusid Jõemissi ja Jõemisteri valimised ning seejärel viis rongkäik peorahva festivalipaika Tartu linna keskmesse Atlantise ja Võidu silla vahelisele haljasalale. Õhtul aitasid sisustada nii Kinobuss kinoprogrammiga kui DJ-d.

Emajõe Festivali põhipäevaks on aastatega kujunenud laupäev, mil toimuvad erinevad üritused Emajõel, Atlantise restorani ümbruses ja sadamakail. Festivalitegemised algasid juba

kell kümme hommikul, kui päeva juht Vladislav Koržets kuulutas avatuks kalapüügivõistluse "Heade võtete jõgi". Kalahasart tõi Tartu kesklinnas Emajõe kallastele lisaks kalameestele ka hulgaliselt kaasaelajaid. Võitjaks osutus 1,4 kilose latika püüdnud Stanislav Pesjukov.

Jõel pakkusid ekstreemspordihuvilistele närvikõdi wakeboardi harrastajad, jõe kaldal aga silmailu ajaloolised tantsuseaded. Toimus purjetamisvõistlus Saadjärve Jahtklubi noorte purjetajate osavõtul, näha sai noori uljaspäid Kalevi Veemotoklubist väga väikestel kuid võimsatel kiirpaatidel. kihutamas.

Neid vormelitest võrreldavaid paate tehakse suisa käsitsi siinsamas Emajõe ääres. Poisid nendes paatides on aga nähtavasti rauast. Sellel päeval oli stardis värskel maailmameister klassis T-550 Art Raudva, kes näitas rahvale Emajõe kiiremaid paadisõiduaegu. Poiste treeneri Üllar Põvvati sõnul liiguvad koos sõitjaga vaid 160 kilo kaaluvad paadid kiirusga kuni 75 km/h.

Vees ja vee peal näitasid oma päästeoskusi nii newfoundlandest vetelpäästekoerad kui Eesti Piirivalve ja Kaitseliidu laevad.

Üks meeldejäävamaid hetki sisutihedas päevas oli sõjaväelastest langevarjurite ülitäpne maandumine otse Atlantise sadamasilla ette jõkke. See pani hinge kinni hoidma nähtavasti igaihe, kes meie väikest Maarjamaad lennukiaknast kaenud on. Enne keerulist maandumist

vette tuli neil julgetel meestel läbida pilverünkaid, mis kindlasti ei lihtsustanud suunavõttu maandumispaiga poole, aga kõik langevarjurid maandusid just sinna kuhu lubatud.

Jõeparaad on Emajõe Festivali tippsündmus, mis tähendab sisuliselt Tartu südalinnas toimuvat veesõidukite eskaadrisõitu. Igal aastal lisandub paraadile ikka rohkem osalejaid - sellel aastal osales koguni 120 alust. Paraadijuhtis lodi ja turvas veepolitsei.

Oli väikeseid ühemehepaate, oli suuri kaatreid ja kindlasti kõige huvipakkumad olid erilisel paraadil tarbeks ümberkujundatud alused ning omapärsed meeskonnad. Aukartust äratav number veesõiduleid ühtses rivis Emajõel Tartu linna läbimas oli ehe näide meie kasvavast huvist veeliikluse vastu.

Kui paraad olid jõudnud peoplatsi lava alla, alustas ansambel Untsakad koos rahvaga uut Emajõe laulu, millele on sõnad kirjutanud Contra. Lauldi nii laval kui lava ees ja kindlasti ka vee peal. Ilus oli.

Järgmisel aastal on festivalil juba viies kord Emajõe äärset rahvast rõõmustada. Oleks väga tore, kui Taru linna veepeoga saaks liita ka kaugema jõekääraku taga olijaid, sest Emajõgi ei voola ju ainult Tartus, vaid algab Võrtsjärvest ja suubub Peipsi järve. Sinna vahele aga jääb pea sada kilomeetrit käänulist jõge, mis alati pakub midagi uut ja huvitavat. **N**

# KUTSUME KANDIDEERIMA AUHINNALE AASTA SEIKLUS 2009!

Go Reisiajakiri ja ajakiri Navigaator annavad 2009. aasta detsembris välja auhinna aasta kõige väljapaistvamale seiklusele.

Auhinnavääriline seiklus peab kandma endas avastamise kirge ning nihutama piire, arvestades sealjuures ümbritseva keskkonnaga. Žürii ei piira seikluse geograafilist toimumiskohta - see võib toimuda kodu lähedal või kodust kaugel. Seiklus on meie jaoks sõna, mis tähistab rännakut, matka või avastusretke.

Aasta auhinna kandidaeriva seikluse toimimine peab jääma ajavahemikku 15. november 2008 kuni 15. november 2009. Seikluste kirjeldusi ja tõendeid ootame hiljemalt 15. novembriks 2009. Võitja kuulutame välja ajakirja 2010. aasta alguses.

**Aasta seikluse valimisel peame oluliseks rõhutada järgmist:**

- Hindame erakordseid ja julgeid matku ja rännakuid.
- Seiklus kannab endaga pingutust, mille kestel seikleja toetub oma vaimu ja keha jõule ega kasuta tarbetult kõrvalisi abivahendeid.
- Seiklus on viis näha maailma teistmoodi, püüd jõuda kaugemale, tunnetada uut ja jagada seiklust teistega.
- Tõeline seiklus pakub lisaks seikleja enda sisemiste piiride nihutamisele väärtust ka kaasaelajatele.
- Seiklus arvestab vajadusega hoida loodust ja keskkonda, ei riiva seal elavate inimeste tavasid ja õigusi.

Võitjale seiklusvarustust  
**10 000.-**  
krooni väärtuses  
MATKASPORTIST!

**MATKASPORT**  
www.malkasport.ee

Veematka  
**ERIPREEMIA**  
Navigaatorilt!  
BALTI MERE AJAKIRI

**Navigaator**  
BALTI MERE AJAKIRI





**INFO-AUTO**  
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 infoauto@infoauto.ee  
TALLINN Kadaka Kassi 6 tel. 671 0062 kadaka@ford.ee  
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee  
PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee



**Paistab justkui liiguks. Isegi seistes.  
Fordi kineetiline disain.**

Igaüks meist vajab pisut põnevust. Seepärast paistab, justkui liiguks iga Ford, mida näed. Isegi kui see seisab.

**Ford**Kuga

Feel the difference

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



# OLUKORRAST HAAPSALUS

Kaks aastat tagasi lahvatanud ning veesõitjate meeli ärevil hoidnud "sadamatüli" Haapsalus on näitamas vaibumise märke. Muutunud sadamaseadus andis võimaluse opereerida sadamaid ilma sadamapassita ja nii on Haapsalus sel suvel kõrvuti veesõitjaid teenindanud kaks jahisadamat – Suur-Holmi ja Veskiiviigi sadam.

**Kas olukord on siiski lõplikult rahunenud või hõõguvad tuha all söed? Navigaator küsitles augusti lõpul naabersadamate omanikke.**



Suur-Holmi sadam

Veskiiviigi sadam



■ **Aivar Reivik, kuidas on Veskiiviigi sadamal sel hooajal läinud?**

Ei kurda.

■ **Mida on sel hooajal sadamas põnevat juhtunud, millised on tähtsündmused?**

Laulupeo tule võtsime vastu, saatsime ära. Hanko regati võtsime vastu, saatsime ära. Selliseid väiksemaid asju on ikka veel olnud. Kohalikud purjetajad organiseerivad seal koguaeg midagi. Hooaeg ei ole nende jaoks veel lõppenud – paar regatti on veel tulemas. (Intervjuu toimus augusti lõpus -toim.)

■ **Hanko regatt oli ilmselt suursündmus, palju jahte regati ajal sadamas seisis?**

Paarikümne ringis, ma täpset arvu ei mäletagi, see on kuskil kirjas. Nad tulid üle mitme aasta niimoodi ettevaatlikult vaatama, mis siis tegelikult toimub. Järgmine aasta lubati juba poole rohkem jahte kaasa võtta.

■ **Sadamavaldajana olete suurepäraselt tähistanud oma sissesõidutee, millised edasised plaanid on teil seoses sissesõiduteega ja sadamaga üldse? Kuidas plaanite sadamat arendada?**

Eks me peaks süvendama siin oma akvaatooriumi. See jäi teatud põhjustel tegemata kevadel. Jää käis pikalt ja mõned mehed siin kaebasid ja asi venis. Vaatame, ehk sügisel saab midagi tehtud.

■ **Plaanite süvendada akvaatooriumi, aga sissesõidutee...?**

Meie sissesõidutee on meil, teate ise ju, blokeeritud naabrimehe poolt.

■ **Kas plaanite ka sissesõiduteed süvendada?**

Meie seda ei saa süvendada, sest see ei ole meie akvaatoorium seal. Riigi valduses olev meri.



Veskiviigi jahisadam. Suur-Holmi sadama ujuvkaist on mööda pääsenud terve Hanko - Haapsalu regatt

### ■ Aga plaanid sadamaga üldisemalt? Mis on toimunud ja mis on veel plaanis?

Mis seal ikka on toimunud – kõik jahid ja kaatrid oleme vastu võtnud, kes on tahtnud tulla ja keegi ei ole millegi üle kurtanud, nii et mis seal ikka, eks siis plaanid paneme sügisel paika.

### ■ Ehituslikud plaanid?

Ega me midagi suurt seal ehitama ei hakka, kaid on sees ja süvendamine on kõige suurem asi, mis ära tuleks teha. Aga eks see paistab. Teeme kokkuvõtteid siis, kui hooaeg lõppenud on. Sinna läheb veel natuke aega.

### ■ Haapsalus on ainulaadne olukord, et kõrvuti asetsevad kaks jahisadamat. Kaks aastat tagasi kerkis siin üles sadamatüli, millised on praegu suhted naabriga?

Meil ei ole mingeid suhteid naabriga. Naaber tahab tüli kergitada, siis tülitseb, ega meie küll ei viitsi tülitseada. Aktiivne naaber.

### ■ Mis konkreetselt häirib?

Häirib see sissesõidutee blokeerimine, millele igasugu juriidilisi põhjendusi otsitakse, aga ükski pole vettpidav. Terminoloogia üle võib müidugi vaielda, aga need ebaseaduslikud ehitised, mis on sinna sisse pandud, mis ei ole kuskil kooskõlastatud, selge seaduse rikkumine, millele ei reageerita.

### ■ Milliseid ettepanekuid ise olete teinud, milliseid samme astunud?

Minu ettepanek on lihtne: kui need kaid on koristatud, võime maha istuda, enne ei ole meil millestki rääkida. Niikaua toimetame omaette.



### ■ Viktor Siilats, kuidas on Suur-Holmi sadamal sel hooajal läinud, mida huvitavat on sadamas toimunud?

Selle hooaja kõige tähtsamaks sündmuseks on olnud see, et vaatamata naabri, Aivar Reiviku, tugevale

vastuseisule on sadam taasavatud! Kuna eelmisel hooajal kukkus sadama suletuse tõttu Haapsalu külalastatavus ligi viis korda, siis oleme rakendanud tõsised püüdlusi, et mereturiste tagasi võita. Selleks oleme võimaldanud 1-3 päeva peatuvatele väikelaevnikele sildumist tasuta.

### ■ Millised on edasised plaanid sadamaga, kuidas on kavas seda edasi arendada?

Suur Holmi sadama puhul on tegu endise Haapsalu jahisadamaga, nii et sadam on sisuliselt juba pikemat aega valmis ja töös. Sadama sulgemise põhjus, justkui asuks naaberkinnistul mingi rahvusvaheline piiripunkt, mida meie sadam justkui segavat, osutus järjekordseks haledaks valesks.

Suur Holmi sadamas vajavad tegemist veel sadamaga seotud maatükk ja seal paiknev tööstushoone, aga selleks peab Haapsalus õiguskindlus, investeerimiskliima ja turvalisus oluliselt paranema. Turvalisus selles mõttes, et maaomanikuna pean olukorral pidevalt silma peal hoidma, et linnapead Teet Kallasvee ja Ingrid Danilov ei paigutaks minule kuuluvale kinnistule ilma minu loata oma koolivenna korterelamut. Samuti, et sadamat ennast ega selle kaisid ei kaaperdataks, tänavaid ei blokeeritaks.

### ■ Millised on suhted naabriga? Mis häirib ja mis on hästi?

Põhjapoolse naabriga on suhted konstruktiivsed ja tõised. Lõunapoolse naabriga, Aivar Reivikuga on suhted keerulised. Häirib see, et Reivik ei julge tunnustada, et ta on eksinud või et teda on eksit

tatud, mistõttu on ta oma valed nii suureks paistunud, et tal polegi enam muud võimalust kui need veelgi suuremaks puhuda, nii et juba jutu algus ja jutu lõpp on omavahel vastuolus.

Samuti häirib asjaolu, et Reivik ei oska kohe üldse ilma riigi või kohaliku omavalitsuse susserdusteta äri ajada. Küll on tal vaja Vabadussamba materjaliks klaas valida, et oma erafirmale valgustustellimusi saada. Küll on vaja Tallinna aselinnapea toolil istuda, et samal ajal Volta kvartalit arendada, küll on vaja Eesti Energia nõukogus olla ja samal ajal ka tuuleenergia assotsiatsioonis Volta huve kaitsta. Sadamatüli seisnebki selles, et selle asemel, et kinnistuost, sellega kaasnev probleem ja võimalused endale selgeks teha on ta poliitikutelt suurtoetajana teenuse "ostnud" ja nõuab nüüd seda teenust iga hinna eest ehkki saaks ka tunduvalt lihtsamalt ja väiksema kahjuga hakkama.

Positiivne on aga see, et naaberkinnistud hakkavad korda saama ja kogu sadamapiirkond areneb. Andsime selleks esimestena tugeva impulsi. Kui nüüd Reivik veel selle lagunenuid puitrõdu meie akvatooriumi kohalt koristaks... Kukub teine veel kokku nagu Koluvere sild.

### ■ Veskiviigi sadama omanik Aivar Reivik süüdistab Suur-Holmi sadamat oma sadama sissesõidutee blokeerimises. Kuidas vastate sellele süüdistusele?

See niiõelda süüdistus pärineb aastast 2007, samast ajast kui Veskiviigi sadam loodi, koos piirangu ja kohustusega arvestada Suur Holmi sadama akvatooriumi piire. Sissesõidutee korras hoid on sadamavaldaja kohustus, Reivik on minu andmetel selleks kasutanud nagu ikka avalikku ressursi. 2007. ja 2008. aastal kehtinud Meresõiduohutuseseadus ei võimaldanud sadama sissesõidutee ja sadamaakvatooriumi kattumist. Täna on see seadus muudetud, et kord juba lendu lastud valet põlistada saaks. ▣

# KODUÕUEL VALMIB PURJEKAS



Pilt aastast 2002



Kõik, isegi puidust laua-rosett, on oma kätetöö



Lõuna-Eestis Värskal lähedal valmib otse erama ja õuel 11-meetrine puust purjekas. Paadi ehitaja Heino Noormetsa sõnul on oma kätega paadi ehitamine olnud tema ammune unistus, mis nüüd lõpuks teoks hakkab saama. Kahe-astiline puust kaunitar on 78-aastase mehe käe all valminud otsast lõpuni kuival maal ja käsitööna – ise on painutatud plangutus, valmistatud metallreelingud, välja ehitatud kajutid. Pisikesel diiselmootoriga varustatud purjekas jagub magamiskohti 6-le inimesele, välja on ehitatud kambüüs, tualett ja dušš. Valmis on ka Noormetsa venna tehtud uhkelt nikerdatud rooliratas. Hoolikalt viimistletud kaunitar ei jää välimuses milleski alla kogenud paadiehitajate tehtud purjekatele, kuigi tegemist on mehe esimese paadiga.

11 aastat ehitatud purjekas saab varsti valmis. Paadiehitaja sõnul on jäänud veel siseviimistlustööd ja kevadel võib paadi vette lasta.

Heino Noormetsa sõnul minnakse esialgu kodusele Peipsile, küll siis elu näitab, kas õnnestub ka pikema (mere)sõite ette võtta.

Navigaator loodab paadi vettelaskmist ja edasist käekäiku oma lugejatele vahendada juba järgmistes ajakirja numbrites. **N**

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



#1 On The Water™



  
**5** aastat  
garantii

**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



# PAADIMEISTRID

Oma suvemuljetest räägib vanalaevnik, 1945.aastal ehitatud kaljase Iris reeder Herkki Haldre.

TEKST JA FOTOD **HERKKI HALDRE**

See suvi oli põnev! Masu-aeg andis võimaluse rohkem ringi vaadata ning põnevate inimeste ja tegemistega kohtuda. Ja samuti võimaluse vanalaevade maailmast rikkalikumat pilti kokku saada.

## **PETROZAVODSK**

Vapustav, et maailmas on 21. sajandil olemas laevatehas, mis on spetsialiseerunud ajalooliste laevade koopiade ehitamisele. Ja sellel tehasel on töö järjekorras ootamas, nii et meestel pole aega tattigi pühkida. Petrozavodski tehastest Varyag olin tegelikult teadlik juba palju aastaid, nüüd tekkis esimest korda võimalus sinna tehase tegemisi uudistama sõita.

Petrozavodsk on Karjala pealinn, oma olemuselt tõeline Nõukogudemaa. Selline kooperatiivide ajastust. Putkaärid ja roostes trollibussid, ainsa uue joonena hiinlastest illegaaliid, keda jagub tänapäeva Venemaale igale poole ja keda miilitsad usinasti püüavad. Vanas kalalaevade remonditehases tegutseb ettevõtte Varyag, mis ehitab tellimustöödena ajalooliste laevade koopiaid, või lihtsalt ajaloolise väljanägemisega puulaevu. Põhiliselt tellitakse 17. sajandi stiilis laevu. Peaaegu kõik nende ehitatud laevad on aastate jooksul teel Lääne omanike juurde Tallinnas vahepeatus teinud. Esimest korda nägin mina Varyagi toodangut 2003. aastal Kotkas, kus seisis kaks Peeter I laevastiku koopialaeva, seejä-

rel tulid nad korra Piritale ja siis läksid Inglismaale, kus seilavad kapten Cooki laevastiku koopiade nime all.

Leedulasedki on Petrozavodskist laeva tellinud. Klaipedas seilab hansa karavelli koopia. Ka see laev tegi peatuse Tallinnas, kus teda vaatamas käisin. Imeilusad puunikerdused, laev merekõlblik ja hästi ehitatud.

Sel ajal, kui ma suvel tehases käisin, valmisid seal parasjagu suur viikingilaev (pikkus 25 meetrit), Vana-Rooma galeeri ja paar pismat aimamisi 16.-17. sajandi purjepaati. Vahepealt varem oli vette lastud järjekordne Peeter I-aegse laeva koopia, mis külastas koos meie lodjaga Novgorodi hansapäevi. Tehase konstruktorbüroo inimestega juteldes selgus, et enamasti esitab klient soovi saada "ajalooline laev" ja kuna Vene admiraliteedis on säilinud väga korrektsed Peetri-aegsed laevade joonised, siis on kõige lihtsam selleaegset toodangut pakkuda.

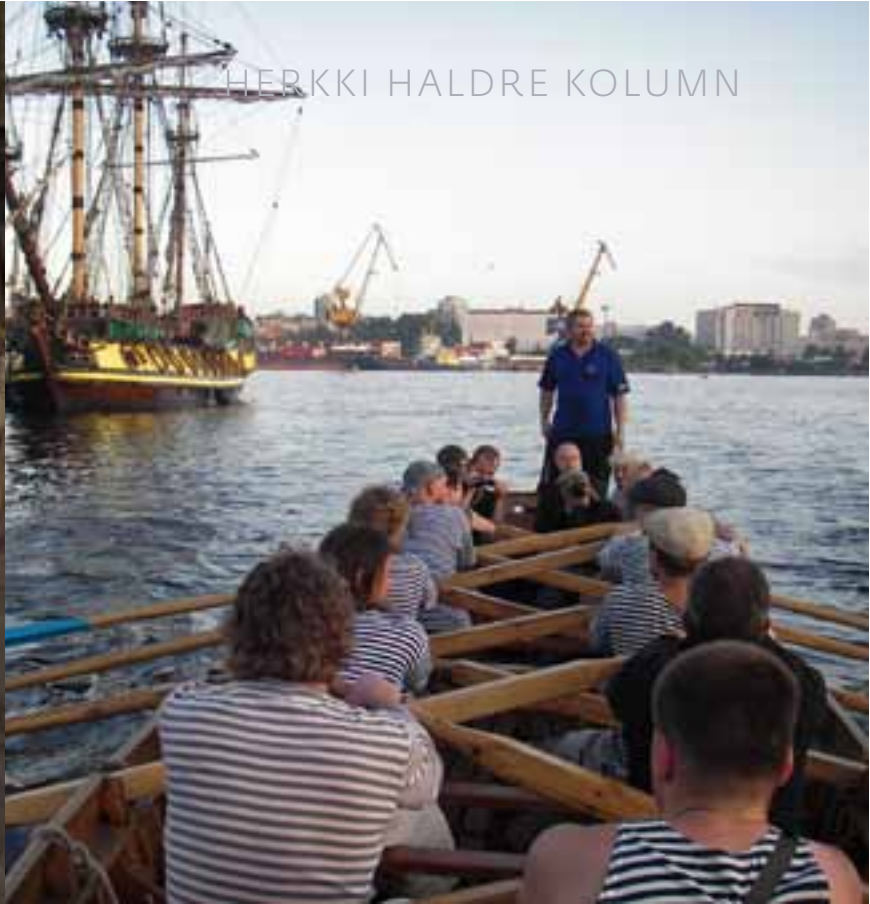
Eelmisel aastal tellis Läti ettevõtja omale laeva, mille kodusadamaks on praegu Liepaja. See laev on kuulsalt Kuramaa hertsog Jakobi laevastiku koopia (samuti 17. saj). Kui praegu Tallink nimetab ennast Läänemere isandaks, siis hertsog Jakobit nad ületada ei suuda. Hertsog Jakobile (Jakob Kettler 28. oktoober 1610 – 1. jaanuar 1682) kuulus kuni 400-st laevast koosnev laevastik ja ta vallutas omale kolooniad nii Aafrikas kui Kesk-Ameerikas. Kõige kuulsam tema kolooniatest oli Tobago saar Kariibi meres, kus tolle aja mälestuseni on siamaani

linn nimega Jakobstadt. Kuid nagu tugevate isevalitsejatega tihti juhtub, tema surma järel samasuguse haardega järglast ei leidunud ja üle mere ülatav hertsogiriik lagunes.

## **LODI JÕMMU JA ŠTANDART**

Samuti on Petrozavodskis ehitatud maailma kuulus, jällegi Peeter I sõjalaevastiku fregati koopia Štandart, mis valmis 10 aastat tagasi. Laev on vapustav 3-mastiline täislaev, pardal 26 kahurit, millest 23 on mularaamid, kuid 3 täiesti töökooblikku eestlaetavat, mida on katsetatud Vene sõjalaevastiku polügoonil. Tulemuseks aukartust äratav kahekilomeetrine raudkuuli laskeulatus. Štandart on oodatud atraktsioon enamikel Euroopa merefestivalidel. Me oleme Eesti Ajalooliste Laevade Seltsi eestvõtmisel toimuvatele Tallinna Merepäevadele seda laeva samuti kutsunud, kuid sadamakülastuse eest küsitav "sõbrahind" 10 000 euri on meile pisut soolane tundunud. Lisaks veel piletiraha laeva külastuse eest. Aga enesekriitiliselt tunnistas peaksin mina olema tegelikult viimane, kes sellisel teemal viriseb, sest puust purjelaeva ülalpidamine ei ole tõepoolest majanduslikult kergete ettevõtmiste killast. Štandart on MTÜ ja riigilt saab abi minimaalselt.

Mul oli au ja suurepärase võimaluse kaasa teha Tartu lodja Jõmmu ajalooline esimene merereis. Lodi, mis tõele au andes ei ole just parimate meresõiduomadustega alus, pidi tänu Vene bürokraatia eripärale



Novgorodi hansapäevadele tingimata kulgema läbi Piiteri sadama – läbi Pihkva, mis on ajalooline meretee Novgorodi, oli sissepääs Venemaale keelatud. Nii tegidki lodjapoisid esialgu ulmelisena tunduva projekti, kus lodi purjetas Mustveesse, seal tõsteti kraanaga treileri peale ja toimetati Loksasadamasse. Loksalt kulges merereis esialgu Vergi sadamasse ja sealt juba otse Peterburi. Kaljase Iris pealt olid lodja meeskonda kaasa haaratud lisaks minule kapten Ain Raie, kes sõitis lodjaga kaasa kogu reisi Novgorodi ja tagasi. Venemaa on muidugi paik, mille ime- tabastest juhtumitest võiks terve ajakirja tihkelt täis kirjutada, kuid ilus ja stiilne seik oli meie kohtumine fregatt Štandarti meeskonnaga. Olime ennast vastavalt Vene piirivalve käsule sisse seadnud Peterburi Tsentralnõj Jahtklub'is, kui kuulsime jõe pealt imelikke sõjaväelise tooniga käsklusi ja rütmilisi sulpsatusi. Vaatame, eemalt läheneb stiilne laevastiku aerupaat, ahtris seisab tikksirge ohvitser, kes annab käsklusi. Paadi kohale jõudes selgub, ohvitser on fregati Štandart kapten ja laeva idee looja Vladimir Martus ning aerude taga galeeriorjadena vabatahtlikud meeskonnaliikmed. Lodjarahvas võeti aerupaadile ja viidi fregatile külla (täiesti tasuta ja lisaks valati messiruumis lodjaseltskonnale ka ohtralt Russkii Standarti). Üks meie lodjaseltsilise, Mattias "Mesikeel" Suuman mangus ennast ka masti ronima, kuhu ta läks vapralt nagu päris purjelaevnik, mitte

maaroti kombel läbi mastikorvi argade augu. Hoolimata külaliste saabumisest käis laeval usin töö ja küürimine. Štandart teeb igal aastal konkursi vabatahtlike meeskonna koostamiseks. Talvel on aeg laevatööl ennast tõestada, kevadel valitakse välja need, kes pääsevad merele. Tavaliselt koguneb ligi 200 noort huvilist, kelle hulgast 40 saavad laeva. Ohvitserid on palgalised, nende hulgas ka laeva puusepp. Samas ei ole elu 21. sajandi bürokraatiamaailmas lihtne – eelmisel aastal oli Štandart Venemaa võimude korraldusel aresti all, kuna ei suutnud täita tänapäevaseid reisijateveo nõudeid. Štandart pöördus abipalvega asjade lahendamiseks president Medvedjevi poole ja viimasel ajal ongi asjad hakanud liikuma paremuse poole. Ääremärkusena – samade SOLAS-e (eesti k. inimeste meresõiduohutuse rahvusvaheline konventsioon – toim.) probleemidega maadleme ka meie siin Eestis, kuid tuleb au anda, et Eesti Veeteede Ametis teevad tööd südamega meremehed ja Hundipea sadamas lähene-takse asjadele sisuliselt.

#### **RUHNU KARU JA TEISED PUULAEVAD**

Aasta suursündmuseks tuleb lugeda Ruhnu Karu neitsisõitu. Noarootsi jaala seltskond väärrib absoluutset austust hoolimata piinlikust mereõnnetusest oma alusega. Ruhnu jahta on aus, töö on tubli ja meeskond on kange. Leidsin pardal kaptenitest vennak-sed Saarsod, stoilised nagu karud.

Aivar Ruukel Soomaalt tuli Tallinna Merepäevadele välja enneolematu 12 inimest mahutava haabjaga (s.o. ühepuulootsikuga). Minu ignorantsus iseenda suhtes paneb mind siimaani häbiga punastama, kuna selgus, et käisin ise Karuskosel seda hiigelhaabjat lõkkel paisutamas, teadmata, kus ja milleks käisin... Arvasin, et mehed teevad lihtsalt ühte järjekodset haabjat.

Jaanilaupäeval kogunes Sõru sadamasse Hiiumaal Puulaevafestivalile erinevaid, kuid südame ja armastusega hoitud ja tehtud puupaate. See on ainus sellelaadiline üritus Eestimaal. Festival on aasta-aastalt kasvanud ja sellel suvel oli osalejaid juba üle 30-ne paadi! Ja siinkohal ma tahaks öelda: "Mees, ma tean, et Sul on puupaat lautris. Mis too loeb, et ta pole just kõige paremas korras ja ilusasti tõrvatud. Tule Sõrule! Tule meiega!"

100-aastane vana purjelaev Blue Sirius, mille kodusadam on Tapurla, sai kevadel jagu masina probleemidest ning on vapralt seilanud Lahemaal ja Tallinnas kapten Kaido Vagiströmi käe all.

Kaljasel Iris on jätkuvalt kõht kuival Sõru sadamas, laevaehitusmaterjal on ladustatud riita Ollimaa kuivatis. Sõru legendaarne pootsman Tõnu "Tümps" Tärk kõpitseb laeva pisitoid ja katsume sättida masu lõpptähtajaks laeva vettelaskmise.

Ja näkineid sosistavad, et mõni vana purjelaev tuleb lähiajal veel Eesti lipu alla. Aga saladusi ei tohi välja lobiseda. ▣





# MAAILM ON IKKA VÄIKE!

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Inglise ajakirja Motorboat and Yachting andunud lugejana märkas in ma ühes väljaandes huvitavat lugu, kus kirjeldati inglise mootorjahi teekonda üle Biskaia lahe Vahemerele. Kuna olin ise just hiljuti ja teistkordselt selle teekonna läbinud, siis hakkasin artiklit huviga uurima. Üllatus-üllatus, mis selgus! Inglise startisid oma saareriihist kolm päeva varem kui meie, kusjuures täpselt samasuguse ja peaaegu samanimelise paadiga. Meie Princess 67 nimeks on Jenny 7 ja inglase Princess 67 nimeks on Jenny Wren.

Koheselt kirjutasin Motorboat and Yachtingule alljärgneva kirja: “Söör, see maailm on ikka tõesti väike! Kolm päeva pärast seda, kui Princess 67, “Jenny Wren” startis pikale teekonnale üle Biskaia lahe, startis samale teekonnale ka üks teine sarnase nimega Princess 67 — “Jenny 7”. Hüva, see polnud just täpselt sama reis, kuna Biskaiaat ületasime pikemalt ja maabusime mitte Gijonis vaid La Coronas. Aga edasi kulges teekond sisuliselt Jenny Wreni jälgedes. Me külastasime kõiki neisamu sadamaid: Bayona, Cascais, Vilamoura, Gibraltar, Duquesa ja Puerto Banus. Aga ka mitmeid muid sadamaid. See oli meile teine kord ületada Biskaia lahe, 2001. aastal tegime seda 45-jalase Princessi, “Jenny V” pardal, kuid toona sõitsime piki rannikut. Siiaamaani jaanunen Gijoni cideriate (väga autentsed siidribaarid) järele! Aasta varem rändasime me Vahemerele läbi Prantsusmaa kanalite ja 2005 aastal sõitsime taas sinna mööda Reini ja Doonau jõgesid, üle Musta mere, Bosporuse ja Dardanellide. Kuna maailm on tõepoolest nii väike, siis ehk ühel kenal päeval kohtuvad Jenny Wren ja Jenny 7 kas Hispaanias või Maltal?”

Mike Rothary, Jenny Wreni kapten, vastas mulle üsna varsti ja tema reisi kohta võib lugeda internetist: [www.ybw.com/forums/showthread.php?t=174931](http://www.ybw.com/forums/showthread.php?t=174931)

Sellest ajast peale oleme Mikega pidevas kirjavahetuses. See inglise härrasmees on tõsine tehnikahull, tema paadi arvutisüsteem on korraldatud selliselt, et elektroonika mitte ainult ei täida logiraamatut vaid loeb selle ka inimhäälega ette. “Jenny Wren” räägib oma kapteniga! Jenny Wren on saanud oma nime Mike ja Mary tütre järgi ja Jenny 7 nimi on sündinud tänu Forrest Gumpi filmile. Me oleme vahetanud infot propellerite mürgitamisest mootorite hoolduseni. Kevade saabudes, kui hooldused tehtud, liikusid mõlemad Jennyd teineteise suunas ja meie teed ristusid Menorcal. Üks Jennydest suundus Prantsusmaale koguma ainet Navigaatori loo “Paadiga Prantsusmaale, tarvis ja teine Jenny suundus Maltale. Motorboat and

Yachting avaldas oma aprillinumbris selle haruldase kokkusattumuse märgiks mu kirja ja Tallinna Jahtklubi lipu all sõitva Jenny 7 foto. Juulikuises Motorboat and Yachtingus on kirjeldatud Jenny Wreni dramaatiline teekond Maltale ning on põgusalt nimetatud ka meie kohtumine Menorcal. Mike on nimelt Motorboat and Yachtingu kirjasaatja, tema Jenny kuulub nõ MBY armaadasse. Kas Jenny 7 kuulub Navigaatori armaadasse? Küllap vist! Kuidas me baarist tulles oma paadid ära tunneme? Väga lihtne: Jenny 7 ahtrikate on sinine ja Jenny Wrenil valge.

Kuna Jenny 7 teekond mööda Atlandi rannikut kulges rahulikus tempos, külastasime me märksa rohkem sadamaid kui inglase sõsarlaev.

Meie reisist üle Biskaia ja Portugali võib lugeda ajakirjast Navigaator. [www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee) “Diagonaalis üle Biskaia!” Ja “Paadiga Portugali!”

Menorcale, kohtumispäika sättisime end juba päev varem valmis. Jenny Wreni peatsest tuleksust andis juba varakult teada kohalik inglase Gary, kes Menorcal väike-laevajuhtide koolitust korraldab ja Mike Rotheryga veebifoorumis tihti suhtleb. Eelnevalt olime Mikega omavahel vahetanud oma raadiosaatejaamade MMSI nubrid, et ei peaks teineteist 16 kanalil kutsuma vaid saaks individuaalse digikõne korraldada. Samuti on Jenny Wren varustatud AIS-saatjaga (laevade automaatne tuvastamissüsteem) ja nii ta meie kaardiplooteril varsti paistiski. Gary oli korraldanud paatidele kõrvuti kohad ja saabudes võtsime Jenny Wreni oma poordi. Inglise tulid Menorcale otse Barcelona lähiselt ja pika sõidu järel maitsesid neile “Kalevi” šokolaadikommid suurepäraselt. Mike oli pardale võtnud netifoorumi seltskonna, kõik paadiomanikud, kes soovisid temaga pika Malta reisi ette võtta. Selleks puhuks oli Jenny Wreni pardaarvuti ühendatud salongi TV-ga, mille ümber pääses kogu teekond arutama ilma, kuna Jenny Wren soovis teostada pika ülesõidiprognooosi muutumist ajas, et kas nad ikka jõuavad tormi eest läbi lipsata või ei. Kuna Jenny Wrenil oli kavas sõita nonstop Menorcal Tuneesiasse, mis on suhteliselt pikk reis, siis jagasin neile pisut oma Biskaia kogemusi, kus vaid aeglasel käigul, umbes 10 sõlmega sõites saab säästa nii palju kütust, et teda jätkub üle kolmesajamiilise distantsi ületamiseks. Inglise sõitsidki esimese osa teekonnast aeglaselt, et kütust säästa ja viimase kütusevaruga kaetud osa kiirelt. Said ikkagi oma tormi kätte, aga pääsesid turvaliselt. Esialgu Tuneesia bürokraatide turvalisse rüppe ning seejärel Maltale. Jenny 7 jõudis aga oma teisel katsel Prantsusmaale, millest räägib selles Navigaatoris juba omaette lugu. ■



A photograph of a sailboat with white sails sailing on blue water. In the background, a city is visible at the base of a large, prominent mountain. The text is overlaid on the right side of the image.

# **KAPTEN HILLAR KUKK**

## JA JAHT MARTHA TAGASI EESTIS



Kolmanda Eesti lipu all seilanud aluse kaptenina ümbermaailmareisi läbi teinud Hillar Kukk nendib pärast õnnelikku tagasijõudmist Hiiumaale, et retk andis palju häid emotsioone, võimaluse iseenast nii heas kui halvas paremini tundma õppida ning aega elu üle rahulikult järele mõelda.

TEKST GERLI RAMLER, FOTOD SVEN TUPITS,  
HILLAR KUKKE ERAKOGU

Tartus ehk merest kaugel sündinud ja kasvanud Kukk hakkas mere ja laevade vastu suuremat huvi tundma alles pärast abiellumist, mõjutatuna Saaremaa juurtega äiast, kelle elus on purjetamine alati olnud tähtsal kohal. Pisik, mis esimesest merelkäimisest sisse jäi, tugevnes aina ning pärast reisi *folkboat*’iga Kuressaarest Tallinna tegi Kukk ära II järgu roolimehe paberid. Ja Kukke ümber maailma sõidutanud Marthagi sai nime äia ema järgi.

Kaks aastat kestnud reisilt juunis tagasi jõudnud Kuke päevi täidab praegu Martha värskendamise. “Et minu rännak otsa sai, ei tähenda, et temal neid veel ei tuleks! Kas siis minu või kellegi teisega,” ütleb mees. Kuigi Marthat sai kōpitsetud ja uuendatud ka reisi vältel ning paljude sõnul nägi laev pärast kaheaastast merereisi välja samasugune nagu enne, on Kuke sõnul aluse kallal tegemist küll. Meresool, päike ja karmid ilmastikuolud lihtsalt jätavad oma jälje.

Kuidas mandrimees ja ehitusinsener Kukk just Hiiumaale elama sattus, on puhas juhus. 2003. aastal koostas ta koos Mart Saarsooga harrastusmeresõitjatele raamatut Eesti väikesadamatest. “Nii sai läbi sõidetud kõik

sadamad – mina Marthaga ning Mart pisema laevaga. Orjaku sadamas vaatasin, et oi, kui kena paik ning küsisin naljatamisi, et äkki on mõni koht siin müüa. Selgus, et vana kalasadama krunt koos kalapakkimistsehhiga seisabki niisama,” jutustab Kukk. “Mul oli peas kiiks, et koduõuele pean saama nii laeva kui autoga ning et kindlasti peab mul olema ka suur töökoda. Mõlemad tingimused olid siin täidetud ning kauba peale saime ka elumaja.”

Tööd oli sadama süvendamisega enam kui küll, ent Kukk ei kahetse hetkegi, et Hiiumaale kolis. “Käisin üksipäev Tallinnas ja pidin südamera-banduse saama. Nii palju sagimist, nii tihe liiklus – kohutav.”

#### Regatiga ühendatud reis

Otsus ümber maailma purjetada sündis äkki. Mõtte algatajaks peab Kukk oma sõpra Simmu Sillamaad, kel endal reis saatuse tahtel küll kahjuks pooleli jäi. “Olen oma parimates aastates, laps on täiskasvanud ja tagantjärelegi tundub, et oli õige aeg minna,” nendib Kukk. Ka abikaasa Katil polnud mehe kavatsuse vastu midagi, ta ise sõitis sel reisil meeskonnaliikmena Madeiralt Kanaaridele. Ka Kati on kogenud purjetaja, aastatel 2001-2002 seilasid nad koos Hillariga üle Atlandi ookeani Kariibi merele ja tagasi. Sõit kestis

MARTHA LÄBIS KAHEAASTASEL REISIL 36 000 MEREMIILI – KÕVADEKS PURJETAJATEKS PEETAVALD SKANDINAAVLASED SÕIDAVAD AASTAGA LÄBI KESKMISELT TUHAT MIILI.

aasta ja kaks kuud.

Ümbermaailmareisi ajagraafik sai Kuke sõnul koostatud ookeaniregati Atlantic Rally for Cruisers 2008-2009 ajakava kiigates, kuigi kuupäevadest end kammitseda ei lastud – lõpuks said määravaks tujud ja ilmaennustused.

Marsruut pandi paika merendus-alaste teatmike ja kaartide põhjal, välditi tornaadode piirkondi ja aegu. “Loota sai ainult iseenda ja Looja peale, kuid ütlen ausalt – meil ei jäänud midagi vajaka. Küllap oli abi eelmiselt Atlandi-reisilt saadud kogemusest,” usub Kukk.

Nii seilati sadamast sadamasse üsna vaba ajagraafikuga, milles olid paika pandud vaid mõned pidepunktid. Üks neist oli idee osaleda üle Atlandi sõidetaval regatil Atlantic Rally for Cruisers 2007, kus Martha meeskonnal läks väga hästi – 239 jahi seas saavutati



**s/y Ahto**

2.11.1938 — 2.5.1940



**s/y Lennuk**

16.10.1999 — 19.3.2001



**s/y Martha**

24.6.2007 — 24.6.2009



Niue saarel



Hea Lootuse neem



“NEID KOHTI, MIS VÄGA MEEDISID OLI MITU, KUIGI EKS SELLES MEELDIVUSES ON OLULISED JU HETKEEMOTSIOONID. ÄÄRETULT TOREDA PAIGANA MEELDE JÄÄNUD KOHT VÕIB JÄRGMISEL KORRAL TUNDUDA ABSOLUUTSELT MÖTTETU.”



Bali Safari ja Marine Park

#### **Eestlaste ümbermaailmareisid**

Martha on kolmas Eesti lipu all ümber maailma seilanud purjekas: esimene ümber palli reis sai teoks 2.11.1938 – 2.5.1940 jahiga Ahto, kapteniks Ahto Valter.

Kapten Mart Saarsoo juhtimisel purjetasid 16. oktoobrist 1999 kuni 19. märtsini 2001 jahiga Lennuk ümber maailma Meelis Saar laid, Tiit Riisalo, Margus Kastehein, Tiit Pruuli ja Kaido Kama.

Hillar Kuke sõnul on juba kuulda, et plaanitakse järgmist ümbermaailmareisi ja lisab, et kui keegi on valmis kuulama, siis tema on alati valmis nõu andma.



Öiest arenevad "kandikud"



Delfiinide eskort



## Viis küsimust Lennuki kaptenile Mart Saarso'le:

### ■ Kas jälgisite Martha reisi pidevalt ja elasite kaasa?

Ütlen ausalt, et ei jälginud, vaid lihtsalt hoidsin ennast kursis reisi kulgemisega. Niisugune tõsimeelne jälgimine selle sõna õiges tähenduses ei ole mulle lihtsalt loomuline.

### ■ Mis on Martha sõidus teistmoodi Lennukiga võrreldes ja mis sarnane?

Teistmoodi oli, et Martha meeskond oli väike ja see nõudis kõigilt palju rohkem vaeva. Puhtfüüsiliselt oli see neile kindlasti raskem. Eriti väsitav on minu kujutluses nii väikese meeskonnaga purjetada just kaptenil. Sarnane on aga see, et mõlemad alused järgisid ajaloolist purjelaevade läänesuunalist marsruuti. Erinevalt Lennukist, jättis Martha vahele purjetamise ümber Lõuna-Ameerika ja seega ka kurikuulsa Kap Hoorni neeme.

### ■ Mida ütlesite Hillar Kukele Martha randudes?

Ütlesin, et arvan teadvat, mida tunneb praegusel hetkel kapten Hillar Kukk. Avaldasin oma heameelt ning lugupidamist. Rääkisin kohalolijatele, et ainult need, kes pikal reisil käinud, saavad teada, mis tunne on jõuda koju tagasi. Ühtlasi palusin teha ühe tõsise aplausi kapteni abikaasale, proua Kati Kukele, sest ilma tugeva tagalata on niisugune reis vist liiga ränk.

### ■ Mida Teile selline reis andis?

Ainulaadse kogemuse kogu eluks ja teistsuguse planeedi tunnetamise.

### ■ Mida soovite ning soovitate teistele ümbermaailmareisi huvilistele?

Valmistuge hoolikalt, see ei tohi olla seiklus, vaid hästi planeeritud ning ette valmistatud reis. Auväärsete kaptenite esimene kohustus on viia eelseisva reisi riskid miinimumi.



Kapten Kukk koos abikaasa Katiga



Mahi-Mahi, 10kg



handicap-arvestuses seitsmes koht. Muide, teise kohagi sai Eesti alus – jaht Bossa Nova.

Hispaaniast Las Palmasest Gran Canaria saareltalanud võistluse startdiliin oli küll üle miili pikk, aga sõit läks väga rahulikult. “Kui me 2001. aastal samal üritusel osalesime, oli stardis võidusõidupisikust nakatunud siblijaid päris palju, seekord aga loeti karmid sõnad peale ja osalejad mõistsid, et stardipositsioon ei mängi 2700-miilisel võistlusel absoluutselt mingit rolli,” räägib Kukk. “Seekord juhtus ookeaniületusel äpardus kolme laevaga: kellel kadus roolileht, kellel kukkus mast kaela ja kes lekkis. Regatist osavõtjad abistasid neid ja see andis turvatunde teistele, mis taolisel pikal retkel, paljudele veel esimesel, on vägagi oluline.”

Teine pidepunkt, millega tuli arvestada, oli meeskonna vahetusliikmete saabumine-lahkumine. Äärmuslikke elamusi reisilt ei otsitud, pigem seilati pisikese ajaloksuga ning kaunimates kohtades veedeti rohkem aega. Kõige pikemalt ehk ligi kaks kuud olidi Lõuna-Aafrika Vabariigis, kus purjetati mööda ida- ja lõunaranikut Durbanist Kaplinnani, tehes vahepeatused Port Elizabethis ja Mossel Bays.

Et mereviisakus nõuab sadamasse jõudes paremas saalingus vastava riigi lipu heiskamist, oli Martha meeskonnal kaasas ligi 40 riigi lippud. Ent kuna paljud sadamad on Prantsusmaa või Hollandi lipu all, ei läinudki kõiki lippe vaja, ehkki sadamaid sai läbi sõidetud rohkemgi.

Martha läbis sel reisil 36 000 (vee suhtes või lihtsalt meremiili???) – võrdluseks olgu öeldud, et kõvadeks purjetajateks peetavad skandinaavlased sõidavad aastaga läbi keskmiselt tuhat miili.

#### IDEAALNE MEESKOND EI PEA

##### OLEMA SUUR MEESKOND

Kodusadamast teele asudes oli Martha meeskond kolmeliikmeline – kapten Hillar Kukk, tüürimees Simmu Sillamaa ja pootsman Jaanus Kirs. Reisi jooksul meeskonnaliikmed vahetusid ning kõige rohkem oli korruga pardal kuus inimest. “Üldreeglina sai pike-mad otsad neljakesi sõidetud ning kui aus olla, siis palju suuremat meeskonda ei tahagi. See pole kinni laeva suuruses, aga kõik algab pisi-asjadest – näiteks pastapakist jätkub toitu neljale, mida rohkem inimesi, seda suurem on veekulu, seda suuremaid potte ja panne on vaja..”

Ka vahikorrad jagunevad nelja liikme vahel hästi – kolm tundi on kergem vastu pidada kui neli. Ja kuigi ookean võib tunduda tühjana, tuleb silmad lahti hoida – kaubalaevade kiirus on suur ning pisikene täpp horisondil võib paarikümne minutiga sinuni jõuda. Ehkki Martha meeskond sõitis peamiselt autopiloodiga, tuli kurssi ikkagi jälgida, sest mingid seletamatud jõud suutsid autopiloodi elektroonilise aju aeg-ajalt segi ajada.

Kahe aasta jooksul sõitis Marthal 27 inimest, kellest vaid Kukk reisi otsast lõpuni läbi tegi.

Meeskonnaliikmete vahetumise toob Kukk esile ka siis, kui jutt läheb reisi meeldivamatele hetkedele ja seikadele.

Kaks aastat on merel väga pikk aeg ning tutvusi tekib nii uute meeskonnaliikmete kui ka teiste meremeeste näol. Suhtlusvaeguse üle kurta ei saa, arvab Kukk – pigem oli sadamast merele minnes hetki, kus igäüks toimetas omaette ja ei öelnud pikka aega sõnakestki.

“Vapustav oli Kookossaar, kus tekkis tunne, et siia helesinise mere ja valge liivaga paradiisi võikski elama jääda. Saarel on jahtklubi ja telefongi, kuid keegi ei ela seal. Jahtklubi maja on nelja teiba

“MAAILMAREISI  
MARSRUUDI PANIME  
PAIKA MERENDUSALASTE  
TEATMIKE JA KAARTIDE  
PÕHJAL, VÄLTISIME  
TORNAADODE PIIRKONDI  
JA AEGU. LOOTA SAI  
AINULT ISEENDA JA LOOJA  
PEALE, KUID ÜTLEN  
AUSALT – MEIL EI JÄÄNUD  
MIDAGI VAJAKA.”

peal katusealune, laevade toodud rekvisiite täis,” jutustab kapten Kukk. “Ka Lõuna-Aafrika Vabariik meeldis mulle väga, ja üks neid kohti oli veel, kuigi eks selles meeldivuses on olulised ju hetke-motsioonid. Ääretult tore paigana meelde jäänud koht võib järgmisel korral tunduda absoluutselt mõttetu.”

Ebameeldivaim seik oli kindlasti karile sattumine, kui pärast vette tagasitõmbamist pidi laev purjetama veel 1100 miili, enne kui saadi see välja tõsta. Õnneks tuli teha vaid kosmeetilist laadi parandusi, kuid Kukk tunnistab, et sai šoki, kui nägi päästjaid appi tulemas jalgsi, läbi poolde sääarde ulatuva vee, ning kummipaata, millega evakueeritavat varustust veeti, kraapis lihtsalt merepõhja.

#### IGAÜHELE OMA MEREMIIL

Kaheaastast reisi rahastasid Kukk ja tema meeskonnakaaslased ise, rahalisi toetajaid neil polnud. Abilisteks oli firma Transas, kelle käest saadi kaheks aastaks kasutada maailma elektronkaardid, firmad Event Masters ja Frukt Kubbis hoolitsesid kodulehe eest, XTREME Computing laenas karmide olude jaoks valmistatud arvuti. “Meil oli idee



## KAHE AASTA JOOKSUL SÕITIS MARTHAL 27 INIMEST, KELLEST VAID HILLAR KUKK REISI OTSAST LÕPUNI LÄBI TEGI.

teenida reisi ajal raha meremiilide müügiga: iga inimene võis endale osta omanimelise miili. Paraku ei läinud see projekt käima, aga nüüd on idee teha see mäng uues kuues. Meremiilide ost on nagu unistuses reisimine – kui paljud meist teavad, et Lõuna-Aafrika Vabariik ja Eesti on samal pikkuskraadil või kuhu tema kodukoha pikkuskraad välja ulatub?” räägib Kukk.

Ümber maailma purjetamine andis kapten Kukele aega iseennast paremini tundma õppida. “Nii heas kui halvas, ja üldse sai elu üle järele mõelda,” sedastab Kukk. “Meri on selleks väga hea koht. Eks see reis oli omal moel palverännak ning olen rahul, et selle läbi tegin. Kindlasti ei tasu reisi pidada aga mingiks eneseületamiseks või millegi

tõestamiseks – tegemist oli lihtsalt minu rännakuga.”

Kodusadamasse jõudmise tunne oli Kuke sõnul väga hea. “Vastu oli tulnud palju inimesi ning tundus, et paljud polnudki vahepealse kahe aasta jooksul ära käinud! Peab ütleva, et Looja soosis meie sõitu – ilus oli nii minekupäev kui ka tulekupäev. Saime reisi jooksul ühe nelja-viietunnise korraliku tormi Hollandi rannikul ja rohkem õieti polnudki hullu vintsutust,” kõneleb ta. “Eks Neptunile sai ka õige mitu pudelitäit üle parda valatud, et ta ikka leplik oleks. Olen äialt saanud palju tarkusi mere kohta ja ringi liitudes ju ka lollimaks ei jää. Reedel pikka sõitu ei alustata, 13. kuupäevast rääkimata, vihmavarju laevale ei võeta ning merel ei vilistata. Reisi jooksul tõesin, et inimesed suhtuvad meresse kõikjal aukartusega, keegi ei ülitse ega ole suureline.”

Martha ümbermaailmareisi kohta saab täpsemalt lugeda reisi koduleheküljelt [www.marthaworldcruise.com](http://www.marthaworldcruise.com)

### Hillar Kukk CV

**Sünniaeg:** 11.9.1958

**Haridus:** kõrgem (TPI tööstus- ja tsiviilehitus, lõpet. 1981)

Purjetanud aastast 1980. Esimesed kogemused omandas jahtkapten Ilmar Vabamägi käe all purjekal Ahto. Tuttavaks said Väinameri ja Riia laht. Seejärel kuulus kümme aastat jahtkapten Olev Roosmaa juhitud Kalev meeskonda. Sõidud ulatusid Tallinna lähelt Kotka-, Kieli- ja Stavangerini. Mitmete rendijahtide ja 1997. aastal valminud Emerald'i kaptenina on Hillar Kukk seilanud Balti mere lahtedel, väinades ja Soome saarestikus. Martha kaptenina on rännutee viinud kaugemale – Põhjamererele, Atlandi ookeanile ja Kariibi merele.

Ta on osalenud allpool loetletud rahvusvahelistel purjeregattidel:

- Salty Seas Shetland Race 2000
- Atlantic Rally for Cruisers (ARC) 2001
- ARC Europe 2002
- Classic Malts Scotland Cruise 2005
- ARC 2007, 7.koht *handicap* arvestuses

Ümbermaaimareisi jahtlaeval Martha 2007-2009

KÕIK ALGAS ▶ 380N<sub>ms</sub> PUHTAST JÕULISEST PÖÖRDEMOMENDIST, mis veaks ära 3 TONNI

# IND REAL MAN'S ADVENTURE

ÄÄRENI TÄIS  
PÄHAST SEIKLUST!

A FORD RANGER PRODUCTION

VÕITLUS LOODUSJÕUDUDEGA  
KÕIGE  
EBASÕBRALIKUMAL MAASTIKUL

*Maailma lõppu  
ja sealt EDASI!!!*

Igal mehel peaks see olema!

3.0 L



FordRanger

Feel the difference



INFO-AUTO  
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 infoauto@infoauto.ee  
TALLINN Kadaka Kassi 6 tel. 671 0062 kadaka@ford.ee  
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee  
PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee



# VABATAHTLIKU MEREPEÄSTESÜSTEEMI ARENDAMINE EESTIS

Mida tihedam on veeteedel liiklus, seda suurema tõenäosusega juhtub nendega seal ka õnnetusi. Juba praegu näeme, et sadamad – mida on küll kahetsusväärset vähe – on pilgeni veesõidualuseid täis. Aga kas saame rääkida ka inimestest, kes oleksid valmis ohu või häda korral teistele appi minema? Ja tegema seda vabatahtlikult, tasuta?

TEKST JA FOTOD **MEHIS LUUS** (MTÜ TOILA MEREPÄASTE)

Vabatahtliku merepäästega on Eestis tegeletud aegade algusest peale - rannakülades on ikka naabreid, sõpru ja tuttavaid merel abistamas käidud. Süsteemne vabatahtlik merepääste aga siinmail tänini puudub. On tehtud algatusi ja loodud koguni merepäästeühinguid, kuid ühel või teisel põhjusel on nende tegevus liiva jooksanud. Nüüd on Eesti ja Soome maakondade ühistöö tulemusena asjad taas liikuma hakanud.

Kolm Eesti maakonda - Ida- ja Lääne-Viru, Jõgeva - ning kolm Soome maakonda - Päijät-Häme, Itä-Uusimaa, Kymenlaakso - on koostööd teinud juba 15 aastat. Idee vabatahtliku mere- ja järvepäästeüsteemi loomiseks Eestis sündis neil 2006. aastal,

mõtte elluviimiseks alustati koostööd Soome Merepäästeseltsiga. Ühiselt selgitati välja vetelpääste võimalused ja tegelikud vajadused, tutvuti Soome merepäästesüsteemiga ning loodi Vihulas, Toilas, Mustveel ja Lohusuus esimesed vabatahtlikud merepäästeühingud. See töö oli ettevalmistus, et arendada vabatahtlikke mere- ja järvepäästeühinguid, mis suudaks oma varustuse ja teadmistega aidata piiri- ja rannavalvet.

2008. aastal taotlesid neli eelnimetatud Eesti omaavalitsust ja Soome Merepäästeselts Euroopa Liidult raha vabatahtlikele päästeühingutele päästepatide ning esmaabi- ja päästevahendite ostmiseks, vetelpääste-, esmaabi-, meresõidu- ja päästekursuste korraldamiseks ning piirivalve ja päästeametiga koostöö arendamiseks. Taotluse koostas täiendõppekeskus Teave, projekti "Vabatahtlik merepääste 2008-2011" (i.k. *Voluntary Maritime Rescue* ehk VOMARE) juhtivpartner on Soome Merepäästeselts ja koordinaator Eestis Vihula vallvalitsus.

VOMARE sätestab, et aastaks 2011 peavad Eesti vabatahtlikud päästeühingud tegema pidevat koostööd piirivalve ja päästeametiga, vabatahtlikele päästjatele peaks kehtima samasugused sotsiaalsed tagatised kui abipolitseinikele ning riik peaks aitama

päästeühingutel kulusid kanda. Lisaks peab olema välja töötatud koolitus- ja arendusprogramm. Soomes selline mudel töötab, eeskujuks sobib aga ka Eesti vabatahtlike tuletõrjajate ja päästeameti koostöö. Soomes täidavad vabatahtlikud umbes neljandiku kõikidest mere- ja järvepäästeülesannetest ning riik säästab sellega ligikaudu 40 miljonit eurot (625 miljonit krooni) aastas.

Mõistagi on Soome ja Eesti suuruselt võrdeldamatud, kuid väikelaevade liiklus Soome lähel tiheneb ja ohutus muutub järjest olulisemaks. Mida kindlamalt end Eesti vetes tunda võib, seda rohkem tuleb siia ka turiste, mis mõistagi mõjub positiivselt meie majandusele.

Kuldaväärt on koolitusvõimalused, mida projekt Eesti vabatahtlikele mere- ja järvepäästeühingutele pakub. Nelja aasta jooksul korraldatavad mitmesugused kursused toovad Soome merepäästjate 110 aasta jooksul saadud kogemused vähemalt nelja pilootsadamasse, kus praegu tegutseb kokku üle 30 vabatahtliku. Nõuga on aidanud ka Eesti piirivalve, mille abil on korraldatud kaks väga head ja väärtuslikku päästekoolitust.

Neljas pilootsadamasse tegutsevad vabatahtlikud päästeühingud on endale Soomest koostööpartnerid leidnud, ja päästesüsteemi arendatakse ühiste jõududega.



### Merepääste Soomes

Merepääste ajalugu Soomes ulatub 150 aasta taha, kui 1857. aastal asutati Suursaarel esimene vabatahtlik merepäästejaam. Soome Merepäästeselts (Suomen Meripelastusseura) loodi 40 aastat hiljem selleks, et arendada vabatahtlikke merepäästeühinguid.

Nüüdseks on Soome Merepäästeseltsist kujunenud üleriigiline organisatsioon, kuhu kuulub 59 vabatahtlikku päästeühingut, neist 29 rannikul ja 30 Soomejärvede ääres. Veekogudel päästab ja abistab hätta sattunud inimesi üle 2000 vabatahtliku, kelle käsutuses on 150 päästealust. Lihtliikmeid on seltsis üle 14 000. Igal aastal korraldatakse päästjate koolitusi, et suurendada tööohutust, arendada päästeoskusi ja koostöövalmidust. Koolitused toimuvad Soome Piirivalve poolt merepäästeseltsi käsutusse antud Soome lõunapoolseimas saarestikus asuvas Bogskäri koolituskeskuses, mis toimib ühtlasi päästeseltsi operatiivtöö keskusena ja veesõitjate turvasadamana. Vabatahtlikelt päästjatelt saab Soomes aastas abi umbes 2000 inimest.

Kui inimelu päästmine veekogudel on alati tasuta, siis aluse päästmine toob endaga kaasa kulutusi, mis võivad mõnikord üsna suureks osutuda. Selle vastu on välja mõeldud Trossi süsteem, millega ühinenu saab veesõidu katkemisel oma paadile tasuta abi. Appi ruttab vabatahtlikest koosnev päästesalk, laeva rike püütakse likvideerida kohapeal või pukseeritakse paat lähimasse sadamasse ja otsitakse sellele parandaja.

Trossi liikmemaks on ühele paadile ligi 1000 krooni aastas, sama omaniku teistele paatidele juba 600 krooni. Liitunu saab paadikleebise, mis kinnitab liikmestaatus. Liikmemaks aitab üleval pidada vabatahtlikku merepäästesüsteemi ja liikmelisus on lisaks kindlustunde saamisele ka auasi. Trossi süsteem toimib lisaks Soomele veel Ahvenamaal, Rootsis, Norras ja Taanis. Süsteemiga liitunu saab abi kõigi nende riikide veekogudel. [www.meripelastus.fi](http://www.meripelastus.fi)

MTÜ Toila Merepääste partner Soomes on Kotka Merepäästeühing, kes on saanud tugiorganisatsiooniks merepääste arendamisel Toila vallas ja lähipiirkonnas. Juunis, jaanipäeva paiku, külastasid kaks Toila vabatahtlikku Kotka Merepäästeühingut, kus osaleti neljapäevases patrullvahetuses. Praktika andis selge ülevaate, kui põhjaliku süsteemiga on Soomes tegu. Kogemustega tagasi tulles tõdeti, et meil on veel pikk tee käia.

Ilmselt on kahe riigi vabatahtlik merepääste võrreldamatu, kuna Eestis alles luuakse süsteemi tekkeks vastavaid eeldusi, kuid Soomes on seda tehtud juba ligi 110 aastat. Eesti isehakanud ja vabatahtlikult tegusevad "päästjad" ei ole mõne aastaga suutnud meie riigi silmis oma usaldusväarsust tõestada, kuid töö selle nimel käib.

Augusti lõpus külastas Kotka Merepäästeühing omakorda Toilat, kus peeti üritust "Meri, muusika ja muinastuled", mis sel korral kandis alapealkirja "Pääste merel, maal ja õhus". Üritusest võtsid lisaks Toila ja Kotka päästeühingutele osa ka Ida politseiprefektuur, Ida-Eesti päästekeskus ning Kirde piirivalvepiirkond koos piirivalve lennusalgaga. Üheskoos viidi läbi demonstratsioonipäästmisi nii maal kui ka merel. Ladusat koostööd näitasid piirivalve, Kotka Merepäästeühing

ning Toila päästeühing, kes demonstreerisid laevahukust päästmist ning kannatanutele esmaabi andmist. Tõelisteks vaatamisväärsusteks kujunesid lennusalga päästekopter ja Kotka Merepäästeühingu päästelaev PV Kotka. Põhjanaanabritel tuli tõdeda, et Soomes peetavatel mereteemalistel üritustel ei ole nende uuest päästelaevast huvitatuid sugugi nii palju olnud kui Toilas.

Vabatahtlike päästeühingute loojate ees terendab pikk ja pime tunnel, kuid valguskiir selle lõpus annab julgust. Nagu ka head partnerid Soomest, kes on tihti kui suure venna eest. On ju ka soomlased huvitatud, et Eesti veeteed oleks ohutud ja hättasattunud kiiresti abi saaks. Kui Eesti sadamavõrgustik kunagi korda saab, tuleb siia ilmselt rohkem Soome mereturiste kui keegi praegu ennustada oskab. Kindlasti mängib siinkohal olulist rolli veesõidu ohutus, ja kahe rannarahva pingutused selle nimel on kiiduväärne.

VOMARE üks oluline eesmärk on, et vajalikud teadmised omandanud vabatahtlikud päästjad oma oskusi edasi annaksid. Loodetavasti viib kogemuste vahetamine ja levitamine nii kaugele, et mõne aasta pärast saame rääkida juba rahvusvahelistele nõudmistele vastavast Eesti vabatahtlikust mere- ja järvepäästesüsteemist. ■



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

INFO-AUTO TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0020 [infoauto@infoauto.ee](mailto:infoauto@infoauto.ee) [www.infoauto.ee](http://www.infoauto.ee)  
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 [tartu@infoauto.ee](mailto:tartu@infoauto.ee) PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 [parnu@infoauto.ee](mailto:parnu@infoauto.ee)

**ELUS ON ENAMAT KUI VOLVO. NEED ON HOBUJÕUD  
MILLE OLEMASOLU EI PEA SA TÕESTAMA. MÕISTES,  
ET PARIMA MULJE JÄTAD SIIS, KUI EI TUNNE ENAM  
VAJADUST MULJET AVALDADA. JA TEADES, ET SINU  
UUS S80 RÄÄGIB NII MÕNDAGI SELLEST, MIS SULLE  
TÕELISELT MEELDIB. SELLEPÄRAST SÕIDADKI VOLVOGA.**



CO<sub>2</sub> heitmed: 155–284 g/km Kütusekulu: 4,7–18,0 l/100km. Kampania tingimustega tutv. veebis.

**UUS VOLVO S80.  
NÜÜD KUNI 100 000 KROONI EEST TASUTA LISAVARUSTUST.**

Volvo. for life





# ISEHAKANUD PURJETAJAD EGEUSE MEREL

Järgnevalt saate lugeda, kuidas seltskond algajaid veesõitjaid tegi läbi vahva purjereisi Kreeka saarestikus.

Vaade Spiridhonese kalju tipust meie rendijahile, taamal tükikene Paros





TEKST **ELEN MITT** FOTOD **LEINO SCHNUR, KATI VESKIMÄGI**

Tunnistan kohe üles, et purjetamisest ma kuigi palju ei tea. Esimest korda sattusin jahi pardale – kui mitte arvestada paari lustisõitu, kus olulised sõbrad ja pidu, mitte meri ja purjed – aasta enne seda reisi ühel Tallinna kolmapäevakul. Hoolimata varest kostüümist võlus purjetamine mind tookord täielikult ning peagi leidsingi end Lady-Birdi B-meeskonnast – sellest, kes abiks jahi ülevõttel ja võistlustelgi, kui A-tiimi kokku ei saa. Kui marsruut Tallinna majakast Helsingi majakani oli mõned korrad läbitud, tekkis mõte minna purjeid proovima ka kusagile kaugemale. Sihtkoha otsustas meie eest ära see, et parasjagu jagati poolmuidu Ateena-pileteid – kaardi pealt paistis, et rannajoont ja saari seal jagub. Kogunud purjetajad jäid koduvesesse seilama, mina läksin reisile koos hea sõbraga, kes küll paberite järgi kapten, aga kel tegelikult polnud purjede all sõitmise kogemust. Et meil igav ei hakkaks, kutsusime kaasa veel viis eestimaalast, kes varem

polnud üldse purjetamisega kokku puutunud. Enne reisileminekut jõudsime võtta purjetamiskoolis mõned tunnid, millela poleks Kreekas meile jahti usaldatud. Nimelt nõutakse jahi rentimisel, et vähemalt ühel meeskonnaliikmel oleks kaptenitunnistus ning vähemalt ühel piisavalt sõidukogemust – mõlema kohta nõutakse paberit, millest tehakse koopia. Kui Alar Volmer poleks mulle läbitud tundide ja miilide kohta tõendit kirjutanud, oleksime pidanud rentima jahi koos kapteniga, mis olnuks mõttetu lisakulu ja -tüli. Rendijahi leidmine on Ateenas lihtne. Soovijaid on palju, pakkujaid veel rohkem. Jahte leiab lahedalt ka kohapealt, aga kuna me ei tahtnud raisata päeva sadamast jahti otsides, tegime bronni ära internetis. Selle sammu miinus on muidugi see, et kõik, kellega ühendust võtta, jätavad su meiliaadressi kenasti oma andmebaasi ja hakkava hiljem pommitama kõikvõimalike super- ja hüperpakkumiste ning pühadetervitustega. Ateena sadamas teatas rendifirma kapten Ioanis

Esimene hommiku-söök, teel Aeginalt Porosele (nb, Paros ja Poros on erinevad saared)

## ESIMESE PAANIKAHOO TÕI AVASTUS, ET JAHIL PUUDUB GPS. EGA'S MUUD KUI RULLISIME LAUALE LAHTI PABERKAARDID. HEA, ET TAGATASKUS OLİ KOGEMUS EESTI METSADES ORIENTEERUMISEST!

Makridakis, et jahti, mille broneerisime, ta meile siiski ei anna. Selle asemele saime mõne jala pikema, mugavama (ja lollikindlama?) sõiduki – 40-jalase Benetau Oceanisi ehitatud Caryanda. Meie uues kodus oli kolm magamiskajutit, kambüüs, kaks dušiga vannituba. Transpordi- ja majutusvahendi nädalase kasutamise eest tuli kamba peale maksta tuhat eurot – tehing näis soodsana. Heas hinnas oli süüdi septembri lõpp, mis tähistab Kreekas purjetamishooaja lõppu.

### ILMA SOOJENDUSRINGITA OTSE MERELE

Kujutasin ette, et jahiga tutvumiseks teeme rendifirma esindajaga merel prooviringi, et kõik nupud ja nipid selgeks saada. Aga meile näidati hoopis sadamas kiiresti ära, kuidas purjed üles-alla käivad, kust august käib sisse kütus, kust vesi, kus on nõud ja kus päästevestid – ja tee!

Aga kuhu siis õigupoolest? Polnud aimugi, kui palju suudame läbida, millised on tuuled jne. Kapten Makridakis soovitas meil sügise muutliku mere ja karmi põhjatuule ehk meltemi ohu tõttu hoida ranniku lähedale, käia ära Hydral ja sama teed tagasi tulla, aga avamerest eemale hoida – meltemi ei mõistvat nalja. Paraku meile huumor meeldib ning seega tekkis kindel soov ära käia ka Küklaatidel. Soojenduseks võtsime suuna Ateenast edelasse – Egina saarekesele.

Esimese paanikahoo tõi avastus, et jahil puudub GPS. Vähemalt selline, millega meie olime kokku puutunud ja mis näitab pärast sihtkoha sisestamist ekraanil joonekest, mille järgi sõita. Kuna roolimehe parim abimees ekraan puudus,

polnud ka täpset infot selle kohta, kus on karid ja vrakid. Läänemeres õnnestus mul neile pihta saada – ja seda hoolimata ekraanist! Ega's muud kui rullisime lauale lahti paberkaardid. Hea, et tagataskus oli kogemus Eesti metsades orienteerumisest! Veidi segav oli ka asjaolu, et jahil olnud kaardid olid eri mõõtkava, märgistuse ja täpsusega – näiteks tuli vahepeal sõita Kreeka-Türgi kaardi järgi, mis tõesti ei näi kõige detailsem. Kergendusega avastame, et paberkaardil tähistavad karisid mustad ristikesed. Aga mitte kõiki – hiljem nägime korduvalt veest välja küünitavaid kivimügarikke, millest kaart vaikus. Sadamate ja kitsaste-keeruliste läbipääsude jaoks oli jahil siiski atlas koos kirjeldustega, millest oli palju abi. Teist korda sattusime ärevusse kohe pärast sadamast välja jõudmist, kui leidsime end keset kõige tihedamat kaubalaevaliiklust. Oot-oot, kuidas need reeglid nüüd olidki, kes keda läbi laseb... Võtsin purjetamisõpikus ette vastava peatüki ja ajasin näpuga järge. Sõit Ateenast Egina saarele jäigi kogu reisi ainsaks tiheda liiklusega etapiks, kogu ülejäänud Egeuse meri oli üle ootuste laevavaene.

Ka kolmas ehmatus ei laskud end kaua oodata: Kreeka sadamates ei ole “parkimine” sama lihtne kui Pirita, Pärnu ja Helsingi sadamas. Jahid kinnitatakse küljetsi üksteise külge ning maale saamiseks tuleb jalutada üle kolme-nelja teki. Aga kuidas rihtida end kallite kaunitaride vahele, kui pole kunagi varem sellise riistapuuga sildunud?

Leidsime kai nurgal ühe vaba koha. Meie rõõm jäi aga üürikeseks, kuna selgus, et jääme seal ette ühele peagi lahkuma hakkavale suurele laevale. Järgmisest samasugusest vabast august ajas meid minema politsei (tegelikult püüdis seda eelnevalt teha ka üks temperamentne kreeklane, aga me lihtsalt ei mõistnud teda). Lõpuks hakkas ühel kohalikul meist hale ning ta kutsus meid randuma otse tänava äärde.

Kohamure lahendatud, tekkis kohe järgmine – nimelt tuleb sildumisel kasutada meie jaoks täiesti tundmatut riista – ankrut. Spikerdasime teiste pealt, millal on õige hetk hakata seda alla laskma ja kuidas teha seda nii, et ankrukett teistele ette ei jääks ning me ise vees olevatesse kettidesse ei takerduks. Tituleerisime ühe oma “madrustest” ankrupoisiks





Paros.. Naoussa linnakese sadam

Poseidoni tempel mandril, Sounioni abajas





Paros.. Naoussa linna-  
kese sadam, kalameeste  
hommikune noos

Kalavaliik Hydra saare  
sadamatavernas



Esimene hommik, esimene vahetus, esimene roolimees. Teel Aeginalt Porosele

ning ta sai sel õhul hea mitu korda ankrut üles-alla lasta. Meie kaikoht oli lõppkokkuvõttes superluks – 30 sammu kalaturuni, 20 kõrtsini. Ette rutates olgu öeldud, et iga päevaga õppisime aina paremini “parkima”/silduma. Kasvasid kogemused ja tavaliselt oli ka kail ikka vastas mõni lahke meremees, kes oli valmis otsi siduma. Ja harva juhtus ta olema kreeklane – purjetajate seas andsid tooni skandinaavlased, palju oli ka sakslasi.

#### SAARELT SAARELE SÕITES KOGUME MIILE, MULJEID JA KOGEMUSI

Järgmisel hommikul hakkasime piki rannikut liikuma Hydra saare poole. Soe ilm surus selga bikiinid. Päeva naelaks kujunes Parose väina läbimine – silma järgi näib see lai, kuid Peloponnose poolsaare servas on suur madalik, nii et purjetada saab vaid Parose saare lähedal. Paralleelselt seilamisribaga kulgeb tänav – tekkis tunne, nagu oleks meie jaht hõivanud tänaval sõitvate autode kõrval kolmanda rea, lisaks võisime lõunalauas istuvate inimeste koduakendest sisse kiigata. Sõidule lisas vürtsi tõik, et kitsast väina tuli jagada teiste jahtide, tiiburite ja ühe majakõrguse reisi-laevaga, meil olid aga purjed “liblikas” ja sekka sattus nii ootuspäraseid kui ka ootamatuid halsse. Hydra on mäginne, suhteliselt hiljuti asustatud saarelahmakas, kus pole autoliiklust ja mida tuntakse boheemlaste mekana. Sealne sadam on imepisikene ning tippahooajal purjetades peaks sinna mahtumiseks saabuma ilmselt juba ennelõunal.

Väikestes sadamates randudes sõltub hommikune väljumisaeg sellest, millal “pealmiste” kihide jahid otsustavad liikuma hakata. Meile see muret ei teinud, kuna tavaliselt jõudsime sadamasse õhtul viimaste hulgas ja lahkusime koos päikesetõusuga – hommikust sõime alati merel. Edasi Küklaatidele! Pidime läbima rekordpalju miile. Meid ümbritses peegelsile ja täiesti tühi Egeuse meri – pika päeva jooksul nägime horisondil vaid paari jahti ja laeva. Meid oli hoiatatud, et siinkandis võivad tuuled olla karmid. Takajärgi on isegi kahju, et meil ei õnnestunud meltemit kohata – neile, kes on sügisel Läänemerel purjetama õppinud, oleks seda au võinud osutada. Kuna tuult ei tulnud isegi palumise peale, sõitsime terve päeva mootoriga. Täpselt

## PAROSE SAAR ON KÜLL KAUNI LOODUSE JA KREEKALE OMASTE IIDSETE VAATAMISVÄÄRSUSTEGA, KUID MERELE MAISMAA SIISKI KONKURENTSI PAKKUDA EI SUUDA!

keskpäeval pakkusid rutiinsele sõidule efektset vaheldust jahti ümber hüplevad delfiinid.

Võtsime esialgu sihiks Serifose saare, aga kuna Sifnos tundus kirjelduse järgi atraktiivsem, pöörasime sinna. Mitte kaugele ei jäänud ka Milos, kuid tahtmata riskida ilmajäämisega õhtusöögist mõnes mõnuses tavernas, jäime truuks Sifnosele. Kreeka tavernad on võrratud, siinsed road eesotsas värskete mereandidega ja kohalike veinidega tõesti maitsvad.

Eelinfo põhjal peaks Kreeka sadamates olema sadamamaks mõnest eurost saja euroniks luksuslikes erasadamates. Süsteem olevat selline, et pärast maabumist tuleb sadamavaht ise raha küsima. Meil ei õnnestunud kusagil sadamamaksu tasuda – oli see nüüd seetõttu, et purjetamishooaeg oli eelmisel nädalal lõppenud, või seetõttu, et väljusime sadamatest varahommikul. Meie kapten otsis paaris kohas sadama kontorit, aga leidmata jäi seegi. Riiklike sadamate miinus on see, et pesemisvõimalused on viletsad või puuduvad hoopis (õnneks töötasid meie jahti dušid isegi tugevas kreenis), mõnedes sadamates pole isegi tualetti.

#### MAISMAA MERELE KONKURENTSI PAKKUDA EI SUUDA

Meie reisi kaugeim sihtpunkt oli Parose saar. Anti-Parose lähistel saime esimest korda tunda tugevat tuult ja tubli kreeni. Kulgedes piki väina Parose ja Anti-Parose vahel, palistab “teed” kaunis kubistlik Küklaatidele iseloomulik arhitektuur. Väina väikseim sügavus on kolm meetrit, mis tegi meid veidi ärevaks – kaks madrust valvas võõris, et kiil mõnda suuremat kivi ei riivaks.

Lõunapausi tegime piraatide laguunina tuntud



Täispurjedes Porose väinast läbisõit

MEID ÜMBRITSES PEEGELSILE JA TÄIESTI TÜHI EGEUSE MERI. TAKKAJÄRGI ON ISEGI KAHJU, ET MEIL EI ÖNNESTUNUD KARMI PÕHJATUULT MELTEMIT KOHATA – NEILE, KES ON SÜGISESEL LÄÄNEMEREL PURJETAMA ÕPPINUD, OLEKS SEDA AU VÕINUD OSUTADA.

Ormos Dhespoticose lahesopis. Kuna kaid seal pole, ankurdasime jahi ning sõitsime kummipaadiga kaldale. Kaldal peesitades märkasime järsku oma kummipaati hoogsas tempos eemaldumas. Õnneks on Eesti mehed väledamad kui tuul ja saime oma paadi tagasi. Hea, et jaht omapäi kolama ei läinud! Aga õppetunni saime küll ja järgmises peatuspaigas, kus vallutasime võrratu merest kõrguva kalju, jätsime jahi mehitatuks. Parosel peatusime pikemalt ja rentisime auto. Saar on küll kauni looduse ja Kreekale omaste iidsete vaatamisväärsustega, kuid merele maismaa siiski konkurentsi pakkuda ei suuda.

Kuna päeva veetsime maal, pidime seekord merel olema öösel. Öine märgistus on Egeusel suhteliselt kehv, Läänemere omaga võrrelda ei saa! Mõnes jahtsadamas puuduvad tuled

täiesti (õnneks on see sadamate atlas kirjas). Väiksemates sadamates on märgistus väga tagasihoidlik; traditsiooniline roheline tuli paremal ja punane vasakul on liigne luksus – hea, kui ükski nendest tuledest olemas on.

Võtsime appi käsi-GPSi, mis meie geopeitusemängijast madrusel alati kaasas, ning tundsin end päris turvaliselt – kuni öisel merel hakkasid sähvima piksenoored. Õnneks kuulub Kea saarel asuv Korissia hea märgistusega sadamate hulka (kuna seal käivad ka suured laevad), ning maabusime öösel suuremate probleemideta. Tunnike hiljem jõudsid kohale ka äike ja torm.

Tagasiteel Ateenasse tegime peatuse mandril asuva Sounioni Poseidoni templi juures. Jahtsadamat seal pole, jaht tuleb ankurdata keset lahte. Kuna tempel on püha paik, ei tohi üksildase mereeluga harjunu sinna poolpaljalt siseneda. Aga vaade on lummas, jättes sügavama mulje kui Ateena akropol – põhjuseks vast see, et ümberringi laiub vaid meri, meri ja meri. Ateena sadamasse sisenemine on paras pätkel. Päris keeruline oli kahe ja poole tuhande jahi vahelt oma koht üles leida. Kuna manööverdamisruumi polnud, tuli viimane “koridor” läbida tagurpidi. Üritust kroonis tugev tuul kõige ebasoodsamast suunast. Õnneks oli meie kapten nädalaga hea kooli saanud ja kõik laabus suurepäraselt.

Usun, et reisikaaslased on minuga päri: Kreeka kaunis loodus, hea kliima, värsked mereannid ja muidugi mõista purjetamine annavad kokku ideaalse puhkuse! Soovitan seda kõigile, kel reisiplaanid meeles mölguvad. ■

# Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite ainuesindaja Eestis!

Küsi SOODSAID  
pakkumisi laopaatidele!



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

**379 900.-**



**Silver Beaver**  
+ Mercury F40 ELPT EFI

**220 310.-**



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

**279 770.-**

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

**Silver**<sup>®</sup>



Mati Sepa meeskond



# ÜKS OMAPÄRANE REGATT

Kaks algajat ja kaks kogenud purjetajat valisid oma esimeseks ühiseks Match Race võistluseks Eesti lahtised meistrivõistlused augusti lõpus Pärnus - ja tulid kohalikus arvestuses hõbemedalile. Kõigest räägib täpsemalt Alar Volmer.

TEKST ALAR VOLMER FOTOD PILLE KASK

Augustis sõideti Tallinnas Baltic Match Race Touri kolmas osavõistlus, millel osales neli meeskonda maailma esikahekümnest, lisaks lootustandvad purjetajad Soomest, Rootsi, Taanist ja Monacost. Kaugeimad külalised olid ilmselt Lõuna-Aafrika võistlejad Ian Ainslie juhtimisel, aga ehk hoopis Monaco meeskonnas võistlevad Uus-Meremaa mehed. Ent pole ju vahet, kust võistlejad pärit on, loevad nende kogemused ja oskused.

Kohtunike tööd juhtis Rolf "Zacca" Zachariassen, *match race* võitluste legend Soomest, teda abistasid teist suve purjetamist harjutanud Pille Kask ja mina. Kolme päevaga andsime 88 starti ning saime väga lähedalt jälgida ja õppida *match race* purjetamist väga kõrgel tasemel.

Purjetamisajadega vähem kursis olevatele selgituseks nii palju, et *match race* on purjetamisvõistlus, kus korraka võistlusrajal ainult kaks meeskonda ja heitlus paremuse pärast julmemast julmem – teist kohta ei saa kuidagi pidada võitmiseks, vaid see on selge kaotus. Tavaliselt osaleb *match race* võistlustel 12 meeskonda, kes eelringis *round robin* kõik omavahel kohtuvad. Edasi pääsevad neli paremat, kusjuures *round robin*is enim võite saanu võib valida poolfinaali vastase. Poolfinaalide võitjad kohtuvad finaalis ja kaotajad *petit final*is.

Tallinna osavõistlusega sai lõpule kolmest osavõistlusest koosnenud Baltic Match Race Tour ja võitjana väljus kolmiküritusest Rootsi meeskond Björn Hanseni juhtimisel. Tallinna võistluse võit läks Venemaa vanameistrile Andrei Arbuzovile. Eestist osales kõikidel osavõistlustel Mati Sepa meeskond ja Tallinnas sai esmakordselt tõsist rahvusvahelist konkurentsi nautida Piret Pomerantsi meeskond.

OMA SILM ON KUNINGAS

Tore on ju vaadata, kuidas teised sporti teevad, aga palju parem on ise proovida. *Match race* võistluste spetsiifika eeldab aga väga hästi kokkutöötanud meeskonda, mis ei saa sündida kiiresti. Ometi on alati entusiasmil tohutu jõud ja nii juhtuski, et teise aasta purjetamisõpilased Jaanus Talp ja Pille Kask rääkisid mulle, kes ma küll juba nelikümmend aastat purjetanud, aga *match race*'i vaid kaks korda nuusutanud, nii suure augu pähe, et leidsin ka endas julguse proovida. Mõeldud, tehtud: esimeseks võistluseks valisime täiesti juhuslikult Eesti lahtised meistrivõistlused augusti lõpus Pärnus. Panime oma ajagraafikud klappima ja hakkasime harjutama – neljas meeskonnaliige siiski veel puudu.

Kuna võistlus oli kavandatud suhteliselt keeruliste tuuletingimustega Pärnu jõele, jõudsime kiiresti arusaamisele, et meil on hädasti vaja kohalikku asjatundjat. Tegime ettepaneku Pärnu Jahtklubi ühele lootustandvamale noorele, jääpurjetamisejuunioride maailmameistrile Jaan Akermannile, aga paraku oli tema end juba teise väga tugeva noorema põlvkonna mehe Kaarel Kruusmäe meeskonda munsterdanud. Jätkasime Pärnu parimate tegijatega läbirääkimisi ja meie õnneks saime nõusoleku Jaani isalt Alari Akermannilt, suurte kogemustega avamerepurjetajalt.

Treeninguaega kahjuks nappis ja esimesed ühised sõidud saime teha alles võistluseelsetel päevadel. Minu varasemad suurepärased koospurjetamised Alariga andsid lootust, et napp harjutamisaeg ei tohiks olla liiga suur probleem. Küll aga kerkis meie ette uus mure: nimelt on *match race* võistlustel paika pandud meeskonna suurim lubatud kaal ja Pärnu võistlusel oli kaalunormiks 350 kilo. Meie kaal otsuse tegemise ajal – 362 kilol! Optimistlikult arvasime, et nädalaga



Mati Sepa meeskond (Eesti MV 1.koht; üldarvestuses 3.koht)

võtame igaüks alla neli kilo. Koos harjutamisega algas dieet: laualt kadusid leib, sai ja igasugune rasv, pärast kella 18 söömine lõppes ja igal hommikul vahetasime e-kirju kaalulangetamise edusammude kohta. Igaks juhaks sai apteegist varutud lahtisteid ja diureetilisi ravimeid. Kaaluprobleemist saime jagu, aga väga düstroofilise oleku hinnaga – käed, jalad ja ka mõistus eriti kiiresti enam ei liikunud. Lohutasime end sellega, et kaalutakse enne võistlust ja pärast seda on lubatud ka väike ülekaal, kuni kümme kilo.

#### VIPERUSTE KIUSTE ASUME TREENIMA

Reedel vurasime Tallinnast minema kell 10, et Pärnus kaks ühistreeningut teha. Umbes poolteist tundi hiljem aga helises telefon ja Alaril oli meile kurb uudis: nimelt ei lubanud töösjad teda Pärnusse enne järgmist hommikut. Ent on ju Pärnus palju väga häid purjetajaid – mis muud kui telefoni ja arvuti andmebaasid lahti ning helistama. Otsisime algul nooremaid ja aktiivselt tippsporti harrastavaid, aga pidime pettuma – noortel just samal ajal Tallinnas tähtsad võistlused.

Hakkasime helistama vähemkogenenumatele ja varsti saime aru, et mees, keda tahame ja kes võiks ka vaba olla, on Sven Feofanov. Kogenud avamerevõistleja, mitmekordne igasuguste tähtsate regattide võitja ja ehkki tema nimi on laiemale avalikkusele tundmatu, siis jaht, mille peal ta sageli mehetegusid teeb, on kindlasti teada: Lady Bird.

Saime Sveni toru otsa ja juba varsti ka nõusse, lahendada jäi vaid üks väike probleem – tuli leida lapsehoidja. Kelle Sven leidis ja kuidas ta sellega hakkama sai, me ei tea, aga kell 13 oli ta Pärnu Jahtklubis ja me heiskasime purjed, pardal kaks algajat ja kaks *match race* formaadis mitte väga kogenut.

MATCH RACE VÕISTLUSTEL ON PAIKA PANDUD MEESKONNA SUURIM LUBATUD KAAL JA PÄRNU VÕISTLUSEL OLI KAALUNORMIKS 350 KILO. MEIE KAAL – 362 KILO! OPTIMISTLIKULT ARVASIME, ET NÄDALAGA VÕTAME IGAÜKS ALLA NELI KILO. KOOS HARJUTAMISEGA ALGAS DIEET: LAUALT KADUSID LEIB, SAI JA IGASUGUNE RASV, PÄRAST KELLA 18 SÖÖMINE LÕPPES.

Reedel harjutasime kuus tundi ja jaht hakkas meile juba alluma. Keerasime rampväsinult magama hea sõbra Alari avamerejahil Merepärl. Ja olime väga rõõmsad, sest olime õhtul saanud süüa kõike, mida hing ihkas – Sven oli Alarist tunduvalt kergem ja hommikune kaalumine ei tekitanud meile enam muret.

#### VÕITLEMES LÕPUNI

Laupäevaks oli jumal Pärnusse korraldanud paraja, vaat et kohati veel liiga tugevagi tuule, aga mis kõige olulisem – tuul puhus pikki jõge. On ju Pärnu jõgi küll lai, vähemalt Eesti mõistes, aga 7,5-meetrisele jahtidele jääb see siiski natuke ahtaks.

Hommikusel võistlejate koosolekul loositati jahid paardesse ja regatt algas. Seadsime sihiks võita neid, kes meie arust vähem kogenud, aga nii hästi paraku ei läinud. Juba esimese sõidu stardis tehtud näpukas keeras kaalukausi Kaarel Kruusmäe kasuks. Esimene päev läks üldse suhteliselt õnnelt, hoolimata enda arust täitsa heast purjetamisest õnnestus saada vaid üks võit, see aga just suhteliselt tugevateks peetud sakslastelt. Paremini tundus meil minevat Monaco meeskonna vastu, kuid stardi eel tehtud määrusterikkumise heastamiseks sooritatud trahviring jättis meid kaotajaks. Õhtu poole tuul vaibus ja kohtunikud otsustasid eelsõitudega jätkata järgmisel hommikul. See andis meile vähe mõtlemis- ja analüüsiaega. Viimased kaks sõitu õnnestus võita ja üheks kaotajaks ka hilisem finalist, Robert Nybergi meeskond Soomest. Paraku olid sellega ka purjetamised otsas, sest edasi me ei pääsenud.

Ent ei ole halba ilma heata! Minu lemmik võistlusjahiks on olnud läbi aegade olümpiaklass Star, mida Eestis enam



Michele Perrise meeskond (üldarvestuses 1.koht)



Vladimir Lipavski meeskond

sageli ei kohta. Üks aga on ja just Pärnus; küll mitte väga uus, aga siiski heas purjetamiskorras, ja mul õnnestus üle mitme aasta pääseda oma lemmikalusele. Pärnu Star-klassi entusiast on hiljuti vaikselt Finn-purjetamisest eemale tõmbunud Dag Trink. Kas ta ka suisa olümpiaplaane haub, ei tea, aga järgmisel aastal tahab ta vähemalt Soome meistrivõistlustel ära käia. Pärituult talle ja tänud vanade asjade ülessoojendamise eest!

Pärast lõunapausi kohtusid poolfinaalides Michele Perris Monacost ja Vladimir Lipavski Venemaalt. Riikidest rääkimine on siinkohal küll ehk kohatu, sest Perris küll elab Monacos, aga on itaallane, soodimehed Uus-Meremaalt ja Itaaliast. Mõningase üllatusena Eesti purjetajatele olid aga Lipavski kaks soodimeest Eestist.


Teises poolfinaalis kohtus Mati Sepa (*match race* elluärataja ja eestvedaja Eestis) juhitud võistkond koosseisus Janno Hool, Indrek Lepp ja Raul Grigorjev soomlase Robert Nybergi meeskonnaga.

Poolfinaalid pakkusid üllatusi. Juba üsna kindla võitjana paistnud Michele Perris sõitis liidrikohal olles jahi Pärnu jõe mutta nii kõvasti kinni sõita, et alus tuli mootorpaadiga välja sikutada. Viimases sõidus pani Perris siiski kogemused maksma ja pääses finaali.

Nii hästi ei läinud aga Mati Sepal, kes varasematel regattidel pea alati Nybergi võitnud. Seekord ei tahtnud miski klappida; võimalik, et suur koormus võistluse korraldajana oli meest väsitanud ja finaali pääsemiseks ei jätkunud enam püssirohtu.

Finaali oli äge, aga lihtne – need, kes võitma pidid, seda ka tegid. Hoolimata Nybergi heast sõidust suutis Perrise kogunud meeskond kogu aeg olla vaid natuke, aga piisavalt kiirem. 3.-4. koha heitluses võttis Mati Sepp oma.

Kuna tegemist oli Eesti lahtiste meistrivõistlustega, jagati medaleid ka kohalikus arvestuses ja suur oli meie rõõm, kui kolme võidu ja kuuenda kohaga Eesti arvestuses hõbemedalid kaela saime. Ühtlasi saime meeletu adrenaliinisüsti, vaevanägemine oli vilja kandnud – kaotasime parematele, aga mitte liiga palju, ja teine koht avas ukseid oktoobris Tallinnas peetavatele Põhjamaade meistrivõistlustele. Voilà!

Ja Pärnu! Vastuvõtt, suhtumine, korraldus! Suurepärase, suurepärase, suurepärase! Sinna tahaks tagasi! Ja kindlasti lähemegi, oli see võistlus ju Mati Sepa esimene pääsuke, mis aitas *match race*'i tutvustada ja Tallinnast kaugemale viia. Sama eesmärki teenivad Mati toetus ja näpunäited Piret Pomerantsile, kes tahab Eesti esimese naispurjetajana Londoni olümpiaregati *match race*'il osaleda. 

**Võistluste tulemused [www.sailingcenter.ee](http://www.sailingcenter.ee)**

Robert Nybergi meeskond (üldarvestuses 2.koht) ja Michele Perrise meeskond



Pühendatud Esta Kübarsepa mälestusele.

# PAADIGA PRANTSUSMAALE

Viktor Siilats toob Navigaatori lugejani muljed  
Prantsuse lõunarannikult, Cote d'Azur'ilt ja Rivierast.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Prantsusmaale pääseb paadiga La Manche väina läbides või siis mööda jõgesid ja kanaleid Saksamaa kaudu. Aastal 1999 kirjeldas Kroonika ajakirjanik Esta Kübarsepp minu esimesi seiklusi paadiga Euroopas, konkreetsemalt Prantsuse kanalites. Seda lugu saab lugeda Navigaatori võrguväljaandes [www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee), täpsemalt [www.ajakirinavigaator.ee/artiklid/uskumatudseiklusedvesiselteel](http://www.ajakirinavigaator.ee/artiklid/uskumatudseiklusedvesiselteel) ning tegu on esimese ilmunud reisikirjeldusega tänaseks päevaks üle kümne aasta kestnud odüsseiast, mida jõudumööda Navigaatori lugejatega jaganud olen.

Prantsusmaale pääseb ka Atlandi ookeani kaudu seilates. Neid reise olen kirjeldanud lugudes Paadiga Biskaia lahel ja Diagonaalis üle Biskaia ([www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee))

Tõelist maiuspala, Prantsuse lõunarannikut, hoidsin aga selleks suvehooajaks. Pisut kõheldes ja kaheldes. Kahtlusi tekitasid need ilmateated, mida olin harjunud Navtexist lugema. Navtex on spetsiaalne aparaat, mis võtab kaldajaamadelt vastu ilmateateid ja navigatsiooni- alast infot.

Kui mujal Vahemerel oli ilm jumalik, siis Prantsuse lõunarannikul ning eriti Lyoni lahes, möllas alati torm. Kui mitte põhjast siis lõunast. Kui mitte idast, siis läänest. Olin ju kümme aastat tagasi Lyoni lahes tormi saanud ja teadsin täpselt mida see tähendab. Kõhklusi tekitas ka teave, et Prantsuse Riviera sadamates on praktiliselt võimatu kai-kohta saada ja kui see osutubki võimalikuks, siis hirmsa hinna või altkäemaksu eest.

Jutte liikus igasuguseid. Näiteks selliseid, et 5000 USA dollarit altkäe andes saab sadamakoha küll, kuid mõne aja pärast tuleb sadamaka-  
pten rääkima, et see koht oli tegelikult kellegi teise oma. Uue koha saab siis taas 5000 dollari eest, kusjuures selle koha pealt siirdatakse teine paadiomanik, ilmselt siis samuti 5000 dollari eest, äsja vabaks tehtud kohale. Seega 10 000 dollari eest toimub lihtsalt kohtade vahetus.

Olgu etterutates öeldud, et ehkki St Tropez, Cannes ja Nizza kuuluvad tõepoolest selliste sadamate hulka, et kui sind pole seal siis pole sind olemas, ei ületanud mais-juunis makstud sadamatasu kordagi 100 eurot ja kohti jagus aeg-ajalt vabalt.

Teine lugu jutustas sellest, et õhtul väikelinna sadamakai äärde saabudes tuleb kohe maksta kohalikule tuukrile tasu, sest et sildumine toimub ankrumeetodil: kõigepealt võõri kinnihoidmiseks ankur sisse ja siis ahtriotsad kai külge kinni. Üks hiline saabuja olla selle nõude peale villistanud, sest et viimasena tulles ja varahommikul esimesena lahkudes ei ole mingit ohtu, et keegi on oma ankru või ankruketi omakorda sinu ankru peale asetanud või et mõni eelnev lahkuja tõmbab su ankru lahti. Suur olnud siis selle kapteni imestus, kui ta varahommikul oma paadi ankru lahtiharutama hakkas. Kett olnud otsekui sõlmes teiste ankrute ümber. Kusjuures tuuker saabunud väljakutse peale alles peale lõunat, porisenud pikalt ja näidanud igati välja, et

KUI MUJAL VAHEMEREL OLI  
ILM JUMALIK, SIIS PRANTSUSE  
LÕUNARANNIKUL NING ERITI  
LYONI LAHES MÖLLAS ALATI TORM.  
ILMAENNUSTUSTES ONGI ERALDI  
VÄGA SELGEPiIRILINE ALA VAHEMEREL,  
LYONI LAHT, MIS TÄHENDAB, ET KUI  
LIIKUDA VÄLJASPOOL NEID PIIRE, SIIS  
ON TORM NAGU NOAGA LÕIGATUD.

kui hoolimatu on selline kapten, kes omi asju õhtul ei klaari, enne kui lõpuks tööle asus.

Ka see jutt tundub väga kahtlane. Kuigi mine sa tea. Räägitakse, et ka Tartu Riiklikus Ülikoolis olnud kunagi üks õppejõud, kes kollektio-  
neeris rinna- ja kellele meeldis, et eksamineeritavad kinnitavad oma kuuerevääri-  
le nii palju märke kui vähegi võimalik. Üks tarkpea otsustanud, et see on jama ja õppinud aine hästi hoolega selgeks. Ühe märgi siiski pani. Õppejõud olla teda seepeale küll niipidi küll naapidi küsitlenud ja lõpuks, kuna kõik küsimused vastati õigesti ja eksamil





läbikukutada kohe kuidagi ei saanud, hinnanud õppejõud hambaid krigistades tudengi teadmised eeskujuliku hinde asemel rahuldavaga. “Ja märke on teil ka vähevõitu ...”, pigistanud ta hammaste vahelt.

#### POOLELIJÄÄNUD TEEKOND VIIS SIISKI LYONI LAHTE

Aga tagasi Prantsuse lõunaranniku juurde. Teekond sinna pidi saama muljetavaldav. Baleaaride saarestikus asuvalt Menorcalt otse Marseille või Touluni, mis teeb umbes 200 meremiili. Selleks tuli hoolikalt valida ilma ja võtta sisse ankrupositsioon Menorca põhjakaldal Fornelli lahes, et miski ei takistaks varahommikust kiiret starti. Kuna oleme pootsmaniga kahekesi ja öiseid vahimadruseid pole, siis peame selle distantsi päevalguses läbima.

Ilmaennustuseks on ideaalne veebilehekülg [www.windfinder.com](http://www.windfinder.com), mis näitab nii tuult kui laineid graafiliselt ja võimaldab vaadelda kogu teekonna vältel tuule suuna ja tugevuse muutumist. Siit leidis kinnitust ka varasem arusaam, et Lyoni laht on tõepoolest alati tormine, tõenäoliselt mägede ja Rhone jõe oru koosmõjust tingituna. Ilmaennustustes ongi eraldi väga selgepiiriline ala Vahemerel, Lyoni laht, mis tähendab, et kui liikuda väljaspool neid piire, siis on torm nagu noaga lõigatud. Kui liikuda seespool, siis on kuri kohe karjas.

Teine fenomen, mis Windfinderi leheküljelt nähtub on see, mis ilmselt Rivierast Riviera ehk ihaldusväärse puhkekoha teeb: mäed varjavad praktiliselt täiesti kõik põhjatuuled ja lõunatuuli on harva. Mis kokkuvõttes tähendab, et sel ajal kui Lyoni lahes käib möll, on Toulonist idasuunas täiesti tuulevaikne, päikeseline ja soe.

Nende teadmistega varustatuna asumegi aprillikuusel varahommikul tee. Kuna plaanis on õhtuks enne pimedat kohale jõuda, siis saab kiiruseks valitud 22 sõlme ja ETA (*estimated time of arrival* ehk päralejõudmis-aeg) planeeritud kella üheksaks õhtul. Selleks ajaks on küll Marseille ja Touluni vahelisel alal tuult ja lainetust oodata, aga hommik Menorcal on igatahes imeilus ja meri vaikne ja rahulik.

Paat lendab üle peegelsileda vee, autopiloot hoidmas kindlalt kurssi, kui ühtäkki rikub kogu idüllil võigas alarm. Appi! Kütus lekitab!

Hmm, nii võib ju keset pikka teekonda veel õhku lennata! Kiire pilk mootoriruumi kaamerale näitab, et seal on siiski kõik rahulik. Ka töötavate mootorite vahele ronides ei õnnestu mingit leket ega isegi lõhna avastada. Lähima kaldani on 60 meremiili, Menorcale tagasi on 80 meremiili ja Prantsusmaani vastavalt 120 meremiili. Raske südamega langetan häbiväärse otsuse: muudame kurssi ja siirdume lähima kalda poole, milleks on Hispaania Costa Brava rannik. Ega ikka ei julge ebakindla mootoriga eesootavasse prantsuse lainetusse siseneda küll.

Hädad käivad alati paarikaupa. Nimelt ei õnnestunud keset Vaahemerde, GSM levalast väljas, satelliittelefoni käivitada, muidu oleks ehk juba merel olles saanud õpetust tublidelt MTU-Eesti tehnikaspetsidelt, kes õhtul, kui juba turvaliselt Hispaania Palamosse sadamasse jõudsimel viga umbes sellisena kirjeldasid: sakslased, kes MTU mootoreid valmistavad, soovisid olla eriti pedantsed ja ehtasid mootori kütusetorude ümber ühe metallsärgi, mis vähimagi kütuselekke ühte imepisikesse kanistrisse kogub. See pidi olema üleüldine viga, et see kanister üsna ruttu täis saab ning alarm tööle rakendub. Ohtu polevat karta kõigevähematki, teistel mootoritel aurab see kütusetilk lihtsalt ära.

Kui teavitasin Menorcal kohatud ja meile põialt hoidvaid inglasi sellest, mis meid kurssi muutma sundis, ütles Mike veel enne kui ma põhjuseni jõudsin: “Oh muidugi! See on ju see väike kanister seal. Nad just rääkisid sellest kursustel.”

Mike nimelt veetis talve Saksamaal, MTU kursustel ja õppis seal kõiki mootori vigureid tundma.

Hispaanias garantiiremont tehtud, suundusime taas Prantsusmaa poole, aga seekord juba paraku üle kardetud Lyoni lahe. Ilmal polnud justkui viga, aga niipea kui Cape de Creuzi tagant välja saime, hakkas pihta. Sedapuhku siis läänest.

Üks võimalus oluaks ranniku lähedalt minna, et tuult vähem oleks, teine võimalus keerata laine paadi ahtrisse ja siirduda Marseille'sse. Otsustasime siiski, et nii pikka maad me peale mootoriremonti siiski ette ei võta ja tugevas külglainetuses planeerides (suurel kiirusel tõuseb paat osaliselt veest välja ja sellist liuglemist



lainete kohal nimetatakse ka glisseerimiseks ehk glissiks) jätkasime teekonda Port Camarque suunas.

Aga prantslastel on ikka igal pool silmad!

Biscaia lahte omal ajal ületades kutsus rannavalve me laeva lausa nimepidi. Nii ka nüüd! Kõigepealt lendas hästi lähedalt mööda üks helikopter, siis kutsuti raadio teel Eesti lippu kandvat laeva ja seejärel küsiti, et kas me oleme ikka kindlad et soovime teekonda selliste oludes jätkata. Niipalju andis lainete rappimine küll aega vastata, et jah oleme kindlad!

Tugevas tuules ja üleni soolastena jõudisime seiklusteta Port Camarque sadamasse, kus vägagi abivalmis sadamateenistus oma kummipaadiga meile sildumiskoha kätte näitas ja suurte postide külge võõriotsad kinnitada aitas. Madalasse Rhone jõe deltasse ehitatud kunstlinnake Camarque meenutab oma kanalitega Veneetsiat, ehkki samatüübilised Hispaania Port Amburiabrava ja Prantsuse Port Grimaud meenutavad seda veelgi rohkem.

Järgmisel hommikul tuldi ütlema, et see kaikoht, kus me seisame, on kellegi teise oma ja omanik on kohe-kohe saabumas. Aga ei, ilma igasuguse tagamõtteta! Pealegi olime niikuinii lahkumas, kusjuures naljast nõrkemas. Nali seisnes selles, et just äsja nägime ühe hästi karvase koera omanikku sadamakail hommikust jalutuskäiku tegemas. Vähe sellest, et see meesterahvas korjas jalutuskäigu tulemuse hoolikalt kilekotti, pühkis ta lõpuks koera tagumiku taskust võetud tualettpaberiga puhtaks ka! Oh neid peenutsejaid prantslasi, mõtlesime hetkeks. Enne kui aru saime, et koer pärineb ju naabrite purjepaadist. Ega see koeraomanikest paadisõitjate elu kerge pole...

#### KÜMME AASTAT VAHEMEREL

Ilm on ilus ja meri vaikne, kui siirdume Port Camarquest Marseille poole. Pisar tuleb peaaegu silma, kui möödume Rhone jõe suudmest ja Port St Louis sadamast kus kümne aasta eest kolm päeva tormivangis viibisime ja kust esmakordselt Vahemerele väljusime.

Kas te ikka juba lugesite Navigaatori netileheküljelt seda lugu?

KINDLUSVANGLA ILE D'IF SAAREL  
INSPIREERIS ALEXANDRE DUMAS'I  
KIRJELDAMA KRAHV MONTE CRISTO  
SEIKLUSI, OLGUGI, ET KRAHVI  
PROTOTÜÜP ISTUS TEGELIKULT  
ÜHEL TEISEL SAAREL. MIS AGA  
EI SEGA SUGUGI ILE D'IF SAARE  
VANGLAMUUSEUMI VALVURITEL  
EDMOND DANTES'I KONGI NÄITAMAST.





Tehke nüüd palun üks paus ja lugege kohe! [www.ajakirinavigaator.ee/artiklid/uskumatudseiklusedvesiselteel](http://www.ajakirinavigaator.ee/artiklid/uskumatudseiklusedvesiselteel)

Pisara pühime šampusega ja varsti olemegi sildumas Marseillel esisel väikesaarel nimega Ile du Frioul.

Frioul on endine militaarsaar, mis lõpuks marseillaste kätte antud ja temalt avaneb suurepärase vaade naabersaare chateau'le, kindlusvanglale Ile d'If saarel, mis inspireeris Alexandre Dumas'i kirjeldama krahvi Monte Cristo seiklusi. Olgu siiski öeldud, et krahvi prototüüp istus tegelikult ühel teisel saarel, millest peatselt ka juttu tuleb, ja Ile d'If i saar figureerib krahvi Monte Cristo kinnipidamiskohana vaid Dumas fantaasias. Mis aga ei sega sugugi selle vanglamuuseumi valvuritel Edmond Dantes'i kongi näitamast.

Marseille'sse saabume keset palavat päeva ja keset tohutut veeliiklust. Esimese asjana teatab meile sadamakapten, et kohti pole, kuna ta ootab ühte 20-meetrist laeva Eestist. Kui teatame, et meie olemegi see laev, siis saame auväärt koha otse raekoja ees. Kui Marseille ümbrus ei oleks pidevalt tuuline ja tormine, siis võiksin seda linna peaaegu oma lemmikuks lugeda. Elu on koodunud seal paljuski sadama lähisteles ning on täiesti ehe ja täiesti vaba sellest võltspaatosest mida noorte mereriikide merenduse ümber luuakse. Marseillased on omapärane, vabameelne ja vabadust ihkav rahvas, kes algatasid revolutsiooni ning seejärel võitlesid selle revolutsiooni vastu. Nad on paradoksiks nii iseendale kui teistele.

Kõik need omadused avanevad marseillastel pisut teistsugusel kujul kui muidu tavaliselt reserveeritud ja uhketel prantslastel. Näiteks võib romantilist õhtusööki nautiv noormees kallata oma kallist rose veini lisaks oma südamedaami klaasile ka naaberlauda, täiesti võhivõraste eestlaste klaasi. Silmagi pilgutamata ja luba küsimata. Meie kohmetuse peale õlgu kehitades: "Kas teile ei maitse või?"

Marseille ja Touloni vahele jääv ala on täis mitmeid looduslikke fjorditaolisi lahtesid, kuhu nädalavahetustel rohkesti rahvast koguneb. Ümbritsevad kaljud on päevitajaid täis ja lahtedesse on moodustunud looduslikud sadamad, kus seistakse kas vabalt ankrud ümber pööreldes

või siis ahtriotsi kalju külge kinnitades. Samas on ka tilluke saarestik ning algab sügavsinise veega rannikuala, mida kutsutakse Cote d'Azur iks.

Ka Touloni broneeritud sadamakoht on sealse raekoja ees. Ankrud abil sildudes tuleb koheselt meelde see tuukrilugu. Aga ei midagi, järgmisel päeval lahkudes on ankrud täiesti vaba!

Touloni raekoda on muidugi tinglik mõiste, sest et selle külge on poogitud mingi kortermaja. Üleüldse näib kogu sadam olevat täisehitatud mingisuguseid karpmajade, mida ei suuda ka nende kirev värvigamma kuigi rõõmsamaks muuta. Kas masueelse Eesti tulevik?

Toulonis tuleb pardale tütar Kärt ja sõit jätkub Touloni ja St Tropezi vahele jäävale Porqueroli saarele. Saar, mis on kenasti hoitud ja kuulub oma pikkade loodusradade poolest. Ehkki väljas tuuline, valitseb vaikus nii sadamas kui ka arvukates lahtedes-ankurdamiskohtades.

Päris kahju kohe, et sadamakoha võtsime! Jäätiseostule siirdunud ja ootamatult 14-kilomeetrisele jalutusrajale sattunud seltskonda lohutab lõpuks miljonidollariline päikeseloojang sadamas.

#### **COTE D'AZUR EHK HELESININE RANNIK**

St Tropez ja tema lähiümbrus on rikkaste ja ilusate koht. Ehkki räägitakse ka, et need päris rikkad ja ilusad olla hoopis Nizza ja Mentoni vahelisel alal. Igatahes vastab St Tropezi sadam neti kaudu tehtud reservatsioonile positiivselt. Samas, kui proovime esimese hooga sadamasse siseneda, tuleb väravate vahelt kähku taas tagurpidi väljuda, sest et üks suurem purjekas, aga ka tilluke reisilaev on samal ajal väljumal.

Selgub, et sadama ees lähel tiirutajad polegi seal lihtsalt löbu pärast vaid ootavad oma sisenemise korda. Meil kulub selleks umbes tund aega tiirutamist, et lõpuks sadamasse sisse saada ja koht leida.

St Tropez on üllatavalt väike, aga hästi hoitud nukulinnake, kus klassikalise skeemi kohaselt paiknevad mitmed söögikohad vee ääres, ümber sõõrja sadamabasseini. Oma hinna poolest on St Tropez üks lõunaranniku kalleimaid, kuhu aga sellegipoolest võib paadiga julgelt suunduda, sest St Tropez esine laht pakub rohkelt ankrudumisvõimalusi





ja lähedal on Veneetsiasarnane Port Grimaud ja teised väikesadamad.

Antibes'iga tutvume lõunapausi ajal, sest et sadamas pole kohti. Prantsusmaal kehtib süsteem, mida kutsutakse frantsiisiks: päevasel ajal võib kuni 2 tundi seista sadamas tasuta. Praktikas see süsteem siiski kuigi sageli ei realiseeru ja üsna tihti kuuleb, et sadam ei võta vastu, kuigi koht isegi oleks. Antibes'i reidil seisame ankrus ja kasutame ühe spordiklubi pontoonsilda selleks et jettkummipaadiga maabuda. Põgus jalutuskäik vanalinnas ei võimalda saada täit ja õiget ettekujutust sellest linnast, sest et mõte on alatasa ankrus seisva paadi juures.

Cannes on see linn, mis räägib laevnikega ainult sadama kodulehekülje ja e-maili teel. E-mailiga tuleb reserveerimistaotlusele lühike vastus: “no”. Sama vastust kuuleb tavaliselt ka siis, kui küsida prantslaselt “Do You speak English?” Kavalam on küsida, “may I speak English with You”, mille peale tuleb juba viisakam vastus : “a little”.

Siiski, Cannes'ist möödudes kutsume sadamat igaks juhuks ka raadio teel ja küsime kaikohta uuesti. “Please, stanby!” annab piisavalt lootust ja varsti sildumegi otse filmifestivalipalee taha.

Tõsi väikese äpardusega. See vööriots, mida Vahemere sadamates kailt ulatatakse ja mis vööri vedada ja siduda tuleb, olla kaipoisi sõnutsi meie propelleris ehk peenemalt öeldes sõukruvis kinni. Sikutab teine ja näitab, et näe, kinni on. Egas midagi, juhtub ikka. Pikemalt mõtlemata riietun sukeldumisülikonda, balloon selga ja vee alla. Kaldal õhtust jalutuskäiku tegev festivalirahvas on elevel, kas siin tehakse James Bondi filmi? Eriti piinlik on see, et see vööriots on hoopis naaberlaeva taga ning hästi kergelt kinni ja üldsegi mitte meie propelleris. Kaipoiss selle peale kah väga siiralt rõõmustab!

Ehh, oleksin võinud kõigepealt ikka veealuse kaameraga vaadata, enne kui vette ronisin

James Bondi mainimine toob aga meelde ühe ammuse loo, Prantsuse kanalites sõitmise päevilt. Esimest kanalilugu ikka lugesite juba?

Nimelt, kui Cape'd Age poolt Vahemerelt Canale du Rhone a Sete kanalisse siseneda, siis tuleb üsna pikalt ühe silla avamist oodata. Nii pikalt, et õhtuks ei jõua lüüsi, kui kiirusepiirangust 5 km/h kinni pidada.

Kui aga lüüsi läbi ei jõua ja parasjagu on lihavõttepühad või mai-pühad, siis on kolmeks päevaks keset pärapõrgust metsa, söögita-joo-gita olek kindlustatud. Mistõttu tuleb lüüsi vahile ette helistada ja pisut kiirustada, sest ka lüüsi vaht on inimene ja tahab pühade-eelsel õhtul varem koju saada. Aga kus sa kiirustad, kui suured pargased ees ja kanal nii kitsas, et mööda ei pääse. Möödasõidul käiku andes satub paat pargase ahtrilainesse ja sõit toimub peaaegu et kaldal. Millimeetritäpsusega tuleb jälgida, et pargas möödujat enda külge ei tõmbaks või siis tõepoolest kaldale kuivale ei jäta.

Järgmiseks ohuks on VNF kirjaga (*Voiet Navigation du France* ehk vee-teede amet) väike valge pirukakäru, mille juht oma koera kanali veerel jalutab. Märkan ja võtan kiiruse maha, aga on juba hilja. Mõne aja





pärast jõuab järele meie oma ahtrilaine ja õnnetu koer pressitakse lainega sisse ühte truupi, mida ta parasjagu uudistamas on.

Koer pääses vaid ehmatusega, aga tulivihane koeraomanik sõidab seejärel oma VNF autoga ligi tunda aega meiega kõrvuti (meie kanal ja tema kanaliäärset teed mööda), kirjutab midagi üles ja pobiseb omaette. Lehvitan talle sõbralikult käega, aga ta muutub sellest veelgi mornimaks. Mis kõik kokku tähendab seda, et lüüsi ei ole mingit lootust õigeks ajaks jõuda. Helistan taas lüüsi vahile, ta lubab tunda aega kauem olla, aga hoiatab, et mitte minutitki kauem. Läheb pimedaks ja lüüsi vaid mõni kilomeeter, kui kell täis tiksus. Lülitan selle peale navigatsioonituled välja ja pilkses pimeduses sööstame 25-sõlmese (45 km/h) tunnikirusega läbi öö. Kuupaistel on ahtris näha, kuidas betoonvann, mida kanaliks nimetatakse, veest tühjaks valgub.

Lüüsi vaht premeerib meid õigeaegse päralejõudmise eest pudeli veini ja omaküpsetatud õunapirukaga ning mis kõige tähtsam, teeb lüüsi värvavad lahti. Üks pardal olnud eestlastest helistab seepeale koju ja püüab me seiklusi kuidagi kirjeldada. Lõpuks loobub ja toob lihtsa näite: “Noh, kas sa James Bondi filme oled näinud? Vot umbes nii oligi.”

#### FILMIFESTIVAL JA VORMEL 1

Cannes on sadamakohtadega õhtusel ajal lahke siiski vaid väljaspool festivaliaega, sest et filmifestivaliks on rikkad ja ilusad vaad et aasta aega ette oma kohad broneerinud. Nii mitmedki töötod, vastuvõttud, esitlused toimuvad ju otse paatide pardal.

Nizza jällegi vastas reserveerimistaotlusele positiivselt. Kuid ainult üheks ööks, mis ei jätnud ju erilist võimalust linnaga tutvuda, kui just õhtusöök kohalike eestlastega välja arvata. Kus häda kõige suurem, seal abi kõige lähem. Prantsuse Riviera suurim avastus seisnebki Nizza sadamast ümber nurga itta jäävas pikerguses Villefranchi lahes, millest avaneb ühelt poolt vaade Villefranchi maalilisele külakesele ja teiselt poolt kuulsale St Jean-Cap Ferrat neemele, kus paikneb ka kuulus Beaulieu-Sur-Mer sadam.

Ei ole lootustki üheski nendest sadamatest kohta leida. Aga

Villefranche laht ise on kahe neeme poolt kõikide tuulte eest nii hästi kaitsud, et seal võib kasvõi nädal aega ankrus püsida ja ümbruskonnaga tutvuda. Lisaks veel Port Villefranche wi-fi, mida pika antenni ja antennivõimendi olemasolul edukalt püüda ja kasutada õnnestub.

Kuna Cannesi filmifestival on alanud ja ilm imeilus, siis otsustame tagasi Cannesi minna. Varasemalt valmisvaadatud sadamaesises rannas võtame ankrusse, olles täiesti paraadpositsioonil, kohe esimeses reas. Kogu laht on laevu paksult täis ja meeleolu on festivalile kohaselt ülev. Väga pikalt siiski ei julge maal jalutamas käia, aga kuna mitmed lavad ja vastuvõttud on organiseeritud kas mere äärde või otse merre, siis väikese paadiga pääseb mere poolt ligi “punase vaiba” sündmustele, mida maa poolt turvavad tursked “riidekapid” spiraaljuhe kõrvas.

Igaks juhuks tasub teada, et Cannesi lähedal on kaks saarekest, üks vanglaga ja teine kloostriaga.

Ile Ste-Marguerite saare vanglas olla istunud mees raudses maskis. Või velvetmaskis nagu mõned ajaloolased arvavad. Samas vanglas istus ka krahv Monte Cristo prototüüp. Mõlemad vangid on Dumas’le kirjanuslikku ainet pakkunud.

Kloostri saare, Ile St-Honorat lähistel on aga väga kombeks ankrus seista ja naaberpaatidega sotsialiseeruda. Mis sellisel elul viga, kus jäätis tuuakse spetsiaalse jäätisepaadiga kohale, mis ankrusseisjate vahel vingerdab.

Mis aga kõige tähtsam, mõlemad saared kaitsevad lõunatuulte eest, mis Nizza ja Cannesi lähistel ankrus seismise võimatuks võivad muuta.

Monacosse ei olnud meil esialgselt plaanis siseneda, aga senine edu, lihtsus ja mõistusepärane hind tiivustasid, mille tõttu otsustasime F1 Grand Prix ettevalmistustööd oma silmaga üle vaadata. Megajahtide vahele sildudes saime niigi aru, et oleme ikka oma kahekümne meetriga liiga väikesed küll.

Ehkki naaberpaatidest, õieti laevadest oldi väga sõbralikud ja abistati igati. Üks unine neiu oskas siiski öelda, et oh ma ei saanud ärgates arugi, et mingi paat tuli. Mõtlesin, et meie pesumasin läks käima.

Monacos tasub käia vaid tõsisel vormelihullul. Etapi ajaks on



võimalik osta hingehinna eest rajaäärne kaikoht ning siis otse paadist võidukihutamist vaadata. Vahetult enne Vormel-1 etappi saab küll otse raja äärde mõistliku hinnaga silduda, aga see on ka kõik. Tore on muidugi vaadata kõiki neid abijõude, kes oma uhked laagrid raja äärde püsti asetanud, aga muidu on kogu linn metalltõkkeid täis, rajaäärsed väikesed poed ja söögikohad on suletud ja koledate tribüünidega asendatud. Metalltõkkeid jagub isegi kuulsale Monaco kasiino ümber. Mööda neist ju pääseb, aga igasugusegi pildi rikuva küll ära.

Monaco külastamiseks on sobivaim aeg kas siis tõesti otse F1 Grand Prix toimumise ajal või siis selgelt väljaspool seda ning ka siis tasub mõelda, et kas mitte valida kesklinna sadama Port de Monaco asemel hoopis Fontvielle, kus ka vürst Rainieri jaht seisab.

#### PRANTSUSE TOLL EHK DOUANE

Prantsusmaal paadiga, aga ka autoga ringi sõites tasub silmas pidada ja arvestada Prantsuse tolli ülimalt aktiivsusega. Nii ookeanirannikul kui ka Vahemerel. Mõnikord tulevad nad kambakesi otse paati ja asuvad sõnagi lausumata seinapaneele lahti kruvima. Kusjuures väga viisakalt ja sõbralikult. Siis päästab vaid vastastikune viisakus ja sõbralikkus. Või näiteks mõne sellise suletud peidupaiga ettenäitamine, kuhu viis aafriklast sisse mahub. Et nad oma töö mõttetusest võimalikult ruttu aru saaksid, niikaua kuni paat veel terve. Mõnikord piirduvad nad ainult dokumentide kontrolliga ja küsimusega, kas teil on kaasas sularaha üle 10 000 euro? Olgu igale kartlikule eestlasele kohe teada, et Euroopa Liidu kodanikuna võib ta Euroopa Liidu piires vedada riikide vahelisi piire ületades niipalju sularaha kui ta vähegi soovib. Väidetavalt tuleb aga summat üle 10 000 euro lihtsalt deklareerida, sellise summa omamine või kaasaskandmine ei ole keelatud. Samas, veelgi lihtsam on vastata, et ei ole sellist sularaha kaasas, on krediitkaartide aeg.

Taibukam rändaja teab, et vahel tasub peale tollikontrolli lõppemist, kui tolliametnikud rahulikult neile pakutavat kokat või konjakit juba maitsevad, küsida paberit nimega *fische*. See on tõend läbiviidud tollikontrolli ja avastatud või avastamata puuduste kohta, mida siis

CANNES'IST TULEB KAIKOHA RESERVEERIMISTAOTLUSELE E-MAILIGA LÜHIKE VASTUS: "NO". SAMA VASTUST KUULEB TAVALISELT KA SIIS, KUI KÜSIDA PRANTSLASELT "DO YOU SPEAK ENGLISH?" KAVALAM ON KÜSIDA, "MAY I SPEAK ENGLISH WITH YOU", MILLE PEALE TULEB JUBA VIISAKAM VASTUS: "A LITTLE".



REIS





järgmise tollikontrolli ajal ametnikele näidata, et esimese hooga kohe seinapaneelide kallale ei mindaks. Samas ei soovi toll sellist tõendit iga kord väljastada. Näiteks Nizza toll ulatas küll viisakalt kahvaga (selline liblikavõrgutaoline asi) püütud dokumendid tagasi, aga *fischet* keeldus kirjutamast.

“Aga kas ma järgmisele tollile tohin öelda, et te juba kontrollisite?”

“Jah, loomulikult! Öelge, et Nizza toll kontrollis!”

Nii juhtuski. Parool toimis! Niipea kui Prantsuse ja Itaalia piiril Mentoni sadama ees ankrusse jäime, et ilusa vanalinnaga tutvuda, nii oli toll kohe pika kahvaga jälle platsis. Aga küll ikka venis nägu pikaks, kui kuulis et Nizza omad on ette jõudnud! Ei vaadatud dokumente ega midagi. Need Nizza omad on ikka ühed ... küll!

#### KORSIKA

Prantsusmaal paadiga seigeldes ei saa kohe kuidagi jätta Korsikale sisse põikamata.

Ehkki Korsika separatistid üritavad seda saart Prantsusmaa küljest lahti kangutada ja ega polegi täpselt aru saanud, mis suunas ja kuhu, kas Itaaliale anda või siis iseseisvaks kuulutada, on tegu ikkagi Prantsusmaa mis Prantsusmaaga. Kusjuures väga ilusa saarega, kus dramaatiline loodus varieerub lagendikest kaljudeni ja soolajärvedest ja soodest kõrgete ja järskude liivakallasteni, millede merrekukkunud tikid imepäraseid skulptuure ja koopaid moodustavad.

Ehkki Korsika põhjatipus olev Bastia on oma rõngakujulise antiikse sadama ja kõrgete kindlusemüüridega väga ilus ja sinna paadiga saabunu avastab end otse keset vanaaegset kesklinna, on tõeline elu käimas siiski Korsika lõunakalda minisaarestikus. Ida poolt tulnule avaneb Porto Vecchia nimeline linn ja lääne poolt tulnule Bonifacio. Viimane on saanud oma nime või andnud oma nime Korsika ja Sardiinia vahelisele kitsale väinale, kuhu tuuled end alatasa sisse pressivad, oma tugevust mitmekordistavad ja nii kõrge laine tekitavad, et aluspesuni läbimärjaks saamine on garanteeritud.

Bonifacio lähistel on ka samanimeline looduskaitseala ja saarestik,

#### KORSIKLASED ON OLNUD KANGED TEISI RÜNDAMA. KUST MUJALT PÄRINEB SIIS NIMI KORSAAER EHK MERERÖÖVEL?

eravalduses olevate Cavallo ja Lavazzi saartega. Palju ei puudunud, et oleksin ühinenud Greenpeace protestiaktisiooniga Bonifacio lahe reostamise vastu. Selgus et isegi mootorpaadid on keemiatankerite vastu suunatud protestimarsile oodatud! Nimelt on Itaalia ja Prantsusmaa ühinenud lepinguga, et nende maade lippude all sõitvad laevad läbi





Bonifacio väina mürkaineid ei vea. Teiste riikide laevad aga sellist lepingut ei tunnista ja teevad mida tahavad! Leidsin lõpuks siiski, et saaks Eestiski merendusega asjad korda, oleks suur asi. Bonifacio väina mureni jõuame ehk kunagi teine kord.

Bonifacio vanalinn ripub väga dramaatiliselt kõrgel kaldal ja mere kohal, kusjuures meri on liivakalda linna alt praktiliselt ära uhanud. Linnake ise on täis tüüpilist prantsuse sarmi ja sügavale maa sisse tunginud kitsasse fjordi rajatud sadam on täis elu ja ilu. Igal õhtul saabuvad sadamasse üha uued ja uued superjahid ja nende tulede sära muudab õhtuse sadamapromenaadi veelgi värvikirevamaks.

Ise oleksin sellest toredusest peaaegu ilma jäänud, sest et sadamakohta oli võimatu saada. Siiski, kui sisenessin sadamasse lõunapausi ajal, et kasutada seda kahetunnist frantsiisiõigust, millest alguses juttu oli, õnnestus tipi ehk jootraha järel kaipoistele oma muret kurta.

Saanud alguses loa kaheks tunniks jääda pikematigi seda varsti ööpäevani, vaatamata asjaolule et just samal õhtul oli käimas Bonifacio festival rohkete artistide ja tulevargiga kindlusetornist ja sadam pilgeni paate täis.

Bonifacio kindlus ehk tsitadell on läbi aegade paljudele ründajatele vapralt vastu pannud. Kõige suurema ja ägedama rünnaku korraldas Aragoni kuningas Alfonso V aastal 1420.

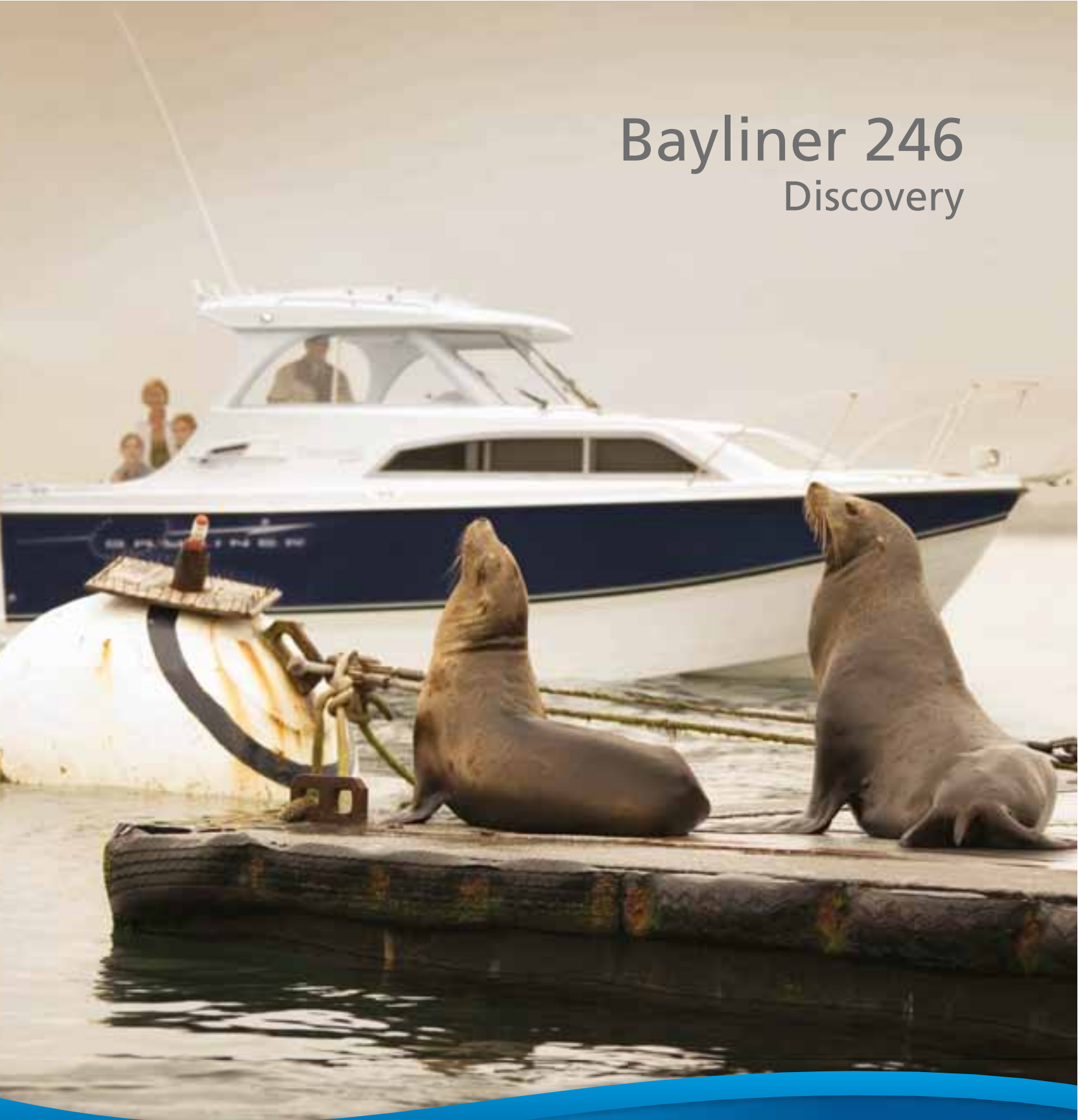
Tema väed raiusid väidetavalt ühe ööga kõrgesse järsakusse püstise trepi, et kindlust hoopis mere poolt vallutada. Bonifacio allus Itaalia Genoale, kuid itaallaste vägesid linnas polnud. Olid vaid linlased,

kes rünnaku vapralt tagasi löid. Kolmekuisest piiramisest kurnatuna õnnestus Bonifacio linlastel väljakaubelda 40 lisapäeva enne kui linn loovutatakse. Kaubal oli ülikõrge hind. Kuningas Alfonsole anti pantvangiks 32 last. Sellisel moel võidetud päevade jooksul Genoast siiski abiväge ei saabunud, kuid linlased kauplesid veel paar päeva lisaks. Naised riietati öösel raudrüüdesse ja Alfonsole jäeti mulje, et abivägi saabus ja lahing jätkus. Seitse Genoast saabunud laeva murdsid sadamablokaadist läbi vaid abisaadetise mahapanekuks ja lahkusid taas. Ehkki sellega midagi suurt jõudude vahekorras ei muutunud, lõi Aragoni vägede meelekindlus kõikuma. Pettunud kuningas Alfonso purjetaski peatselt minema, pantvangidest lapsed pardal...

Aga ka korsiklased ise on olnud kanged teisi ründama. Kust mujalt pärineb siis nimi korsaar ehk mereröövel? Alles aasta tagasi rünnati Porto Vecchio lähedases lahes seisvat luksuslikku purjejahti Tiara, mille seif ja reisijate taskud tühjendati. Ründajateks olid maskides mehed mustal kummipaadil ja nähtus ise Vahemerel ennekuulmatu. Samas ei tahaks rahumeelsetest prantslastest ikkagi sellist asja uskuda. Prantslased võivad küll oma kalakvootide või mõne muu asja kaitseks omi sadamaid nii blokeerida, et üks Eesti lipu all olev jaht ei pääsenud tormiselt Atlandilt mitme päeva jookul varju ja mõne tugeva meeskonnaliikme ainus palve pardal oli, et tahaks võimalikult ruttu ära surra. Piraadid ja röövlid on aga viimastele uudistele toetudes siiski pigem Sardiinia tegelased, aga sellest juba järgmises loos, järgmises Navigaatoris. 📖

# Bayliner 246

## Discovery



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

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

**BAYLINER**  
where fun lives

# MÕNUS SEILAJA

Olgu kiirus 12 sõlme või kaks korda rohkem,  
Princess 85MY näitab ennast tõhusa kaasaja seilajana.





TEKST BRAD MILLS FOTOD PRINCESS YACHTS

Praegustes majanduslikult kitsastes oludes, kus kütusekulud on võib-olla suuremaks probleemiks kui vanasti, õpitakse kõrgemalt hindama ka võimalust merel aega veeta.

Uuel Princess 85-l on üheks olulisimaks komponendiks American Bowthruster TracStar, integreeritud hüdrauliline süsteem, mis kontrollib nii vööriinte kui stabilisaatorit. Tegemist pole odava võimalusega – hinnakirja kohaselt on maksumuseks 1,7 miljonit krooni, aga Princessi tootjate sõnul pole see intelligentne stabiliseerimisvahend mitte pelgalt lahe lisand, vaid midagi nii tõhusat, et muuta põhjalikult sedasorti kaatrite kasutamist üldse.

Rahulikes augustioludes polnud muudugi võimalik süsteemi võimsust täielikult proovile panna, aga selle tõhusus oli siiski selgesti tajutav.

Üks omadus, mille poolest suuremad Princessid on oma Vahemere-päritolu rivaidel üldjuhul üle, on juhitud, sest laevaarhitekt Bernard Olesinski mitte ei arva üksnes, et kaatrid peaksid suunduma sinna, kuhu soovitakse, vaid et nende suunamine peaks olema samas ka lõbus või vähemasti rahuldav kogemus. Ja tõepoolest, täiskiiirusel seilates ilmutas see ligi 26-meetrine mootorjaht ootuspäraselt väikest pöörde- ja seda tuleb mainitud suuruses aluste puhul harva ette –, kaldumata seejuures kreeni. Jaht ei kaldunud ei pöörde suunas ega ka väljapoole, nagu veeväljasurvega alustel kombeks. See lihtsalt sooritas pöörde vilunud seilaja rahulikkusega. Mõjus veidi ootamatult, kuid näitas selgesti, et TracStarisub end ära – ja kui mõni hooletu külaline oleks sel hetkel oma kokteiliklaasi lauale unustanud, poleks see sentimeetritki paigast nihkunud.

TracStari süsteem on loodud vähendama kõikumist märkimisväärselt ka puhkeolekus, mistõttu lõunasöögid ja ööseks ankrusse heitmine on nüüd palju mugavamad. Samuti välistab süsteem väidetavalt igasuguse õõtsutamise 12-sõlmelise ja ka suurema kiiruse puhul – ja testsõidu põhjal on põhjust seda uskuda.

12 sõlme on oluline suurus. Ükski laevakere ei tundu selle kiiruse rakendamisel



ülearu mugav ja kui tegemist pole just peegsileda veepinnaga, võib seilamine külalistele koguni väsitavalt mõjuda – rääkimata omaniku rahakoti kurnamisest. Vaikne ja säästlik sõit 12-sõlmelisel kiirusel, ilma et alus seejuures vähimatki kõiguks, avab Princessi tootjate sõnul mitmeid uusi võimalusi. Sellised jahid võimaldavad näiteks serveerida lõunasööki merel, ilma et külalistele tunduks, nagu oleksid nad sattunud otse märulifilmi. Meeskond võib jahi juba ehatundidel merele suunata, sõidu pealt õhtusööki pakkuda ja seilata kogu öö, sellal kui omanik ja külalised oma kajutites rahulikku und magavad, ning heita koidu ajal ankrusse juba 150 miili kaugusel.

Võib koguni väita, et selline tõhus stabiliseerimissüsteem pakub parimat kombinatsiooni – vajadusel kiiret alust ja samas ka kindlat, rahulikku veeväljasurvega mootorjahti puhkehetkedeks. Ja kui nii mõelda, peaks TracStar kuuluma pigem meresõidul esmatähtsate vahendite, mitte valikuvõimaluste hulka.

TracStaril on loomulikult ka oma varjukül ja selleks on sõidu aeglustamine. Kaks suurt vette ulatuvat laba, olgu need nii andekad kui tahes, ei tule kiirusele kuidagi

kasuks. Disainerite sõnul lähevad need jahile maksma umbes poolteist sõlme. Testkaatri raske kõvakatus – samuti valikvarustuses – mõjub tippkiirusele juhtumisi täpselt samamoodi. Kiiruskatseid sooritades olid nii kütuse- kui veemahutid täis, lisades alusele veel umbkaudu seitse tonni. Lisaks oli garaažis veel ka 3,85-meetrine mootorpaat (veel 340 kg). Kogu selle lisakaalu juures tundus isegi pisut üleliigne testlehele märkida, et pardal viibis seitse inimest.

Antud olusid arvesse võttes on meie saavutatud tippkiirus – pisut alla 25 sõlme – üsnagi muljetavaldav. Kõigest põhivajalikku kandva kergema aluse juures võiks oodata 28 sõlme või rohkemgi. Oluline on ka märkida, et 85 pakub laia seilamiskiiruste valikut alates 16 sõlmest.

Sellise seilamissuutlikkuse juures mängib olulist rolli ka mugavus. 85 allkorruse kujundus järgib väljakujunenud tavaid, kus omanikukajut on jahi keskosas, kasutades ära jahi märkimisväärselt laiust, mis muuhulgas tähendab rohkelt põrandapinda, sööginurka, peeglilauda ja garderoobi, lisaks veel avarat tualettruumi ja dušinurka. VIP-kajut jääb jahi etteotsa, keskkoridorist kaks astet kõrgemale, ning siingi on suur

SELLISED JAHID VÕIMALDAVAD NÄITEKS SERVEERIDA LÕUNASÖÖKI MEREL, ILMA ET KÜLALISTELE TUNDUKS, NAGU OLEKSID NAD SATTUNUD OTSE MÄRULIFILMI.



garderoob ja rohkelt panipaiku, samuti ka täispikk peegel.

Nende kahe luksusliku kajuti vahele mahuvad veel ka paremparda-poolne kajut kaheinimesevoodiga ja vasakparda-poolne kajut kahe eraldi voodiga – nagu meie testjahil – või kaks ühesugust kahe eraldi voodiga kajutit. Väikest kolmekohalist vasakparda-kajutit on võimalik ümber teha ka kabinetiks või puhkeruumiks ning valikuvõimaluste hulka kuulub ka avatava voodi lisamine.

Sisekujundus selles 85-s rõhus tagasihoidlike tumedate ornamentidega valge tamme ja roostevaba terase kooslusele, samas kui lagesid ilmestavad hele seemisnahk ja lakitud puitdetailid.

Meeskond majutub ahtriosas paiknevates kaheinimese- ja kahe eraldi voodiga kajutites, kuhu pääseb kokpiti või ahtri peegli kaudu. Veekindla uksega mootoriruumis asusid meie testjahi kaks V12 MTU mootorit, üks kummalgi pool astmelaudu, ning kõrgust oli siin tubli 1,83 meetrit. Masinavärkide paigutus oli hästi läbi mõeldud, kliimaseadmekompressorid vasakparda poolel, märkimisväärsed hüdraulikaseadmed parempardas ja kütusefiltreerimisadmed – kaasa arvatud standardvarustusse kuuluv puhastusseade – ahtripoolses seinas.

Väljas viivad kaks laia ja turvalist kõrvaltekki oivalise istumiskohani esitekil, kuhu on soovi korral võimalik paigaldada ka bimini-tüüpi kokkukäiv katus. Meie jahi omanik oli otsustanud *flybridge*'i kumblusbasseiniga mitte koormata, mistõttu kogu

ülaosa koos baari, tohutu tiikpuust laua ja massiivse diivaniga näis veelgi suurem. 600-kilogrammise kandevõimega *flybridge*'i kraanaga on võimalik üles tõsta ka lisapaati ning liigutada ka kuni 500 kilogrammi kandvat hüdraulilist supelplatvormi.

Kuigi välispinnad pakuvad tavatut mugavust ja praktilisi lahendusi ning ka siseruumidele pole midagi ette heita, üllatab Princess kõige rohkem peatekil. Valguskülalastest ja ruumikast salongist ja sööginurgast ettepoole jäävad kambüüs, roolikamber ja eesruum on meisterliku paigutusega. Disaini keskmesse jääb trepp, mille ümber paigutub kõik muu. Kambüüs jääb külaliste pilgu eest varjule, kuid on roolikambrile avatud, võimaldades meeskonnaliikmetele mugavat suhtlust, olles samas söögilauast siiski vaid mõne sammu kaugusel.

Roolikambris on lisaks ruumikusele ja läbimõeldud kujundusega roolipinnile suurepärase sööginurgake, mis ei jää kambüüsist kaugemale ja pakub samas oivalist vaadet. Uksed mõlemas küljes võimaldavad meeskonnaliikmetel ilma külalisi segamata ringi liikuda. Selline paigutus töötab suurepäraselt, aga kui külalised selle kord avastavad, tahavad nemadki just siin olla. Ja seda rohkem on meeskonnaliikmetel põhjust hinnata neid pikki, stabiilseid õiseid sõite, millega Princessi jaht peaks ülihästi toime tulema. Kui külalised all norskavad, võib meeskond pühenduda mugavale meresõidule, mis on harilikult kaks korda suuremate aluste pärusmaaks. **W**



## Princess 85MY tehnilised andmed

<b>Kogupikkus</b>	25,93 meetrit
<b>Laius</b>	6,30 meetrit
<b>Veeväljasurve</b>	70 tonni kergena, 79 tonni täislastis
<b>Süvis</b>	1,65 meetrit
<b>Kütusemahutavus</b>	8400 liitrit
<b>Veemahutavus</b>	1500 liitrit
<b>Mootorid</b>	Kaks MTU V12, 1800 hj 2350 pöörde juures, 5 labaga Veem 1041mm x 1067mm Nibral propellerid, ZF 2060A 2.467:1 käigukastid
<b>Tippkiirus</b>	24,8 sõlme, 252 miili 2370 pöörde juures
<b>Hind</b>	62,1 miljonit krooni
<b>Disain</b>	Bernard Olesinski/ Princess Yachts
<b>Maaletooja</b>	Balti Merekaatrid



**NIMBUS BOATS**

NOVA 35 COUPÉ



**SOODUSHIND**  
**3 990 000.-**

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



# VOLVO OCEAN RACE'GA PETERBURISSE

Tänavuse suve 25. juuni õhtul startis Tallinnast Peterburi poole jaht Galateia, millel segameeskond Kalevi, Tallinna ja Pärnu Jahtklubidest. Jahtkapten Vjatseslav Seimari juhtimisel loodeti hea õnne korral kohata merel Volvo Ocean Race võistlusjahte.

**TEKST MARGUS METS FOTOD MARGUS METS, AHTI REBANE, LAURI LUSTI, VOR**

Ümbermaailmapurjetajate 2008-2009 viimane etapp Stockholmist Peterburisse pidi lõppema auhinnatseremooniaga Neeva kaldapealsel 28. juunil. Nead startisid meist 4 tundi varem. Nead pidid läbima 400 meremiili, meie pool sellest vahemaast.

Aasta tagasi käis Peterburis Eesti jaht Emerald ning reisikiri ilmus selle aasta esimeses Navigaatoris (1/2009 - toim.). Meile oli see väärt alginfo, aga mitmed asjad kulgesid meil teisiti. Sellepärast kirjutan veidi ka reisist, mitte ainult kokupuudetest Volvo Ocean Race-ga. Ja ei saa välistada, et kui keegi peaks minema Neevalinna järgmisel aastal, on või näivad mitmed asjad taas teisiti.

## **KURSS 90 KRAADI - ITTA**

Vaatamata sellele, et Neptunile sai Pirita muuli otsas sorts kõige paremat antud, tuli Aegna tipust itta keerates puri maha võtta ja mootor käima panna. Tuul oli täpselt idast ning vaibus ööks täiesti maha. Nii juhtus aasta tagasi ka jahiga Emerald.

Õhtu oli soe ning päikeseloojangust sai ilus vaatemäng. Olgu või suve valgeim öö, kuid tunni jooksul riietusime kõik sooja pesusse ning täielikku mereriietusse. Merevesi oli vaid 13 kraadi ning kui päike enam ei soojendanud, pugese niiske külm kõikjale. Põrisev mootor, soe pesu ja villane müts ei kõla juuniku lõpus eriti romantiliselt.

Järgmiseks hommikuks polnud midagi muutunud. Mootor põrises endiselt, kuid järk-järgult võis talveriietest loobuma hakata. Ennelõunal kohtusime pärast riigipiiri ületamist Vene



kaubalaevaga Lotos, mis oli mingil täiesti arusaamatul põhjusel väikesele kivisele ja suure majakaga saarele (Rodger) madalikule sõitnud. See võis juhtuda mõned kuud tagasi, sest laev oli värskest värvitud, antennid püsti, vaid mõned konteinerite katted olid puruks löigatud.

Lõunaks jõudsime Suursaare (ka Kotkasaar, Kõrgesaar; soome k. Suursaari, vene k. Гогланд, rootsi k. Hogland) alla.

VAATAMATA KÕRGTEHNOLOOGIALE ON SEE JAHT ASKEETLIKUM KUI VANGLA. KAJUTITES POLE MINGIT SISEVIIMISTLUST, TUALETTRUUMIL ISEGI MITTE UST. KANDERAAME MEENUTAVAD KOISID ON NELI, SEST KÕIK KORRAGA MAGADA EI SAA. MAGAMISEKS ON ÕHUKESED VEEKINDLAD MAGAMISKOTID. SÜÜA SAAB KAKS KORDA 24 TUNNI JOOKSUL. MENÜÜS ON VAID KUIVTOIDUD, MILLELE LISATAKSE KUUM VESI.



See kaljune mändide ja kuuskedega kaetud saar on etendanud mitmel korral ajaloos olulist rolli. 1788.a. kohusid siin Vene-Rootsi sõja ajal merelahingus 15 Rootsi lahingulaeva ja kaheksa fregatti ning Vene laevastiku 17 lahingulaeva ja kaheksa fregatti. Kuigi kumbki pool kaotas vaid ühe laeva, jäi pärast lahingut ülemvõim Soome lahel venelaste kätte.

Kuni Talvesõja lõpuni 1940.aastal elasid saarel soomlased. On teada, et enne sõda oli seal 695 soomlast, kes tegelesid kalapüügiga. Pärast sõda tuli saar loovutada Nõukogude Liidule, kes sinna enam elanikke ei lubanud ning kasutas saart oma merepiiri tugipunktina.

Tänaasel päeval on kogu Venemaale suunduv laevaliiklus suunatud Suursaare kalda alla, kus seda kontrollib tipptehnoloogiline radar. Vanad kasarmud tuletorni ümbruses näivad tühjad. Ka ei silmanud me ainsatki sõjalaeva. Nii ületasimegi Venemaa piiri näiliselt märkamata, tajumatagi seda õiget hetke. Alles paar tundi hiljem võetakse meiega raadio kaudu vene keeles ühendust ja tuntakse huvi, kuidas laeva nimetada, kuhu minek ja mitu inimest laevas.

Raadioside kvaliteet on halb. Nii jääbki meil märkamata, et paar tunni pärast kutsutakse meid taas eetrisse. Saame selle eest hiljem noomida ning uuritakse põhjust, miks me seda ei teinud. Kapten vastab, et kuuldavus oli halb. Vene piirivalve otsib raadio teel pidevalt aluseid ja need ei vasta väga sageli. Kui üks alus ei olnud vaatamata korduvatele kutsetele vastanud, üritati inglise keeles ja alus vastas kohe.

Oletasime, et radarilt jälgides on neil suured laevad tänu AIS-süsteemile koheselt identifitseeritud, väikelaevad, kellel vastavat seadet pole aga mitte. Niinimetatud tundmatuid laevu kutsutakse asukoha ja kursi järgi.

Ainus, mille eest sind raadio teel hoiatatakse, on kursist kõrvalekaldu mine. Laevatee kõrvale on alates Suursaarest märgitud hiiglaslik keeluala, kuhu siseneda ei tohi. Just seetõttu aasta tagasi Vene piirivalve jahti Emerald helgiheitjatega ründaski. Meil jäid teravad elamused saamata ja ka kollase vilkuriga allveelaev nägemata. Kuid adrenaliinilaeng ei jäänud tulemata.

#### ÄKKI OLIME KESET MERIVORMELITE RADA

Kell 7 õhtul märkame silmapiirilt meile kiirelt lähenevaid purjesid. Vaid tund hiljem loovisid meie ahtrist ja vöörist mõnesaja meetri kauguselt mööda Volvo Ocean Race liidrid Puma ja Telefonica. Nende kiirus oli uskumatu - 12 sõlme vaid 4-5 m/s puhuva tuulega. Kuna tuul oli nõrk, istusid meeskonnad rahulikult tuulepealsel poordil, ei mingit sagimist.

Nende jahtide nimetamine merivormeliteks pole liialdus. Jahid liiguvad tänu väga suurele purjepinnale kiiremini kui tuul. Neil on võimalik kasutada 24 erinevat purje kogupinnaga 750 m<sup>2</sup>. Nende kiil kaalub 7,4 tonni ning on kahe hüdraulilise silindri abil võimeline muutma paadi suhtes nurka 40 kraadi.



Stabiilsust lisavad kaks ülestõstetavat sverti ja kaks roolilehte.

Vaatamata kõrgtehnoloogiale on see jaht askeetlikum kui vangla. Kajutites pole mingit siseviimistlust, ei punast puitu, värvitud plastikut, tualettruumil isegi mitte ust. Pigem kanderäume meenutavaid koisid on neli, sest kõik korraga magada ei saa. Magamiseks on õhukesed veekindlad magamiskotid. Süüa saab kaks korda 24 tunni jooksul. Menüüs on vaid kuivtoidud, millele lisatakse kuum vesi. Kogu tarbevesi valmistatakse mereveest.

Stockholm - Peterburi etapp oli kõige lühem, 400 meremiili ja kestis vähem kui kaks ööpäeva. Kuidas aga peavad mehed vastu nädalaid, näiteks kui sõideti tormis 12 300 meremiili Hiinast Brasiliasse? Üheksa kuu jooksul läbiti 37 000 meremiili. Peatuti 11 sadamas 10 riigis ja viiel kontinendil.

Lootsime neid purjekaid merel näha, kuid sellist õnne ei osanud isegi tahta. Olime ainsad pealtvaatajad keset võistlust umbes 35 meremiili enne Neeva suuet. Meile jätkus vaatemängu ligemale tunniks. Alles varahommikuks oli reisilaev Georg Ots VIP-idega ning jahid-kaatrid kutsutud vaatama ametlikku finišit. Hiljem selgus, et võistlejad olid ajast ees ning läksid lisaringile, et finiš ikka tegelikult ka vene bojaride ees toimuks.

#### KROONLINN KUI MERE KATEDRAAL

Kell seitse hommikul lähenesime Neeva iidsetele merevärvatele, kus meri ühineb Neeva suudmega. Lai suudmeala on erinevatel aegadel ehitatud rajatistega kitsendatud hästikontrollitud laevateeks.

Juba paistab Kroonlinn (vene k. Кронштадт) Kotlandi

# VÖISTLUSJAHT VOLVO OPEN 70 II VERSIOON

Sateliitkommunikaatori kuppel

Kallutatav roolimisplatvorm

Vintsi vändasüsteem ehk vintsi "kohviveski"

Sootide panipaik tekil

Vintsid purjede (sootide) reguleerimiseks

Dehüdreeritud  
toiduainete panipaik

Navigatsiooni  
transponderi  
platvorm

Päästeparv

Hädavälja-  
pääsu luuk

Tagumine  
ballastvee paak

Navigatsioonikeskus

Magamiskott

Tagumine vahesein  
ja veekindel luuk

Soodid ja otsad (kõied)

Meeskonna kott  
(kõik meeskonnaliikmete  
isiklikud asjad peavad  
sinna mahtuma)

Generaator

Magamiskoi

Purjekotid

Peamootor

## Volvo Ocean Race 2008-2009 tulemusjärjestus:

Ericsson 4	114,5 punkti
Puma Ocean Racing	105,5
Telefonica Blue	98,0
Ericsson 3	78,5
Green Dragon	67,0
Telefonica Black	58,0
Delta Lloyd	41,5
Team Russia	10,5

**ERICSSON**  
RACING TEAM

*puma ocean racing*





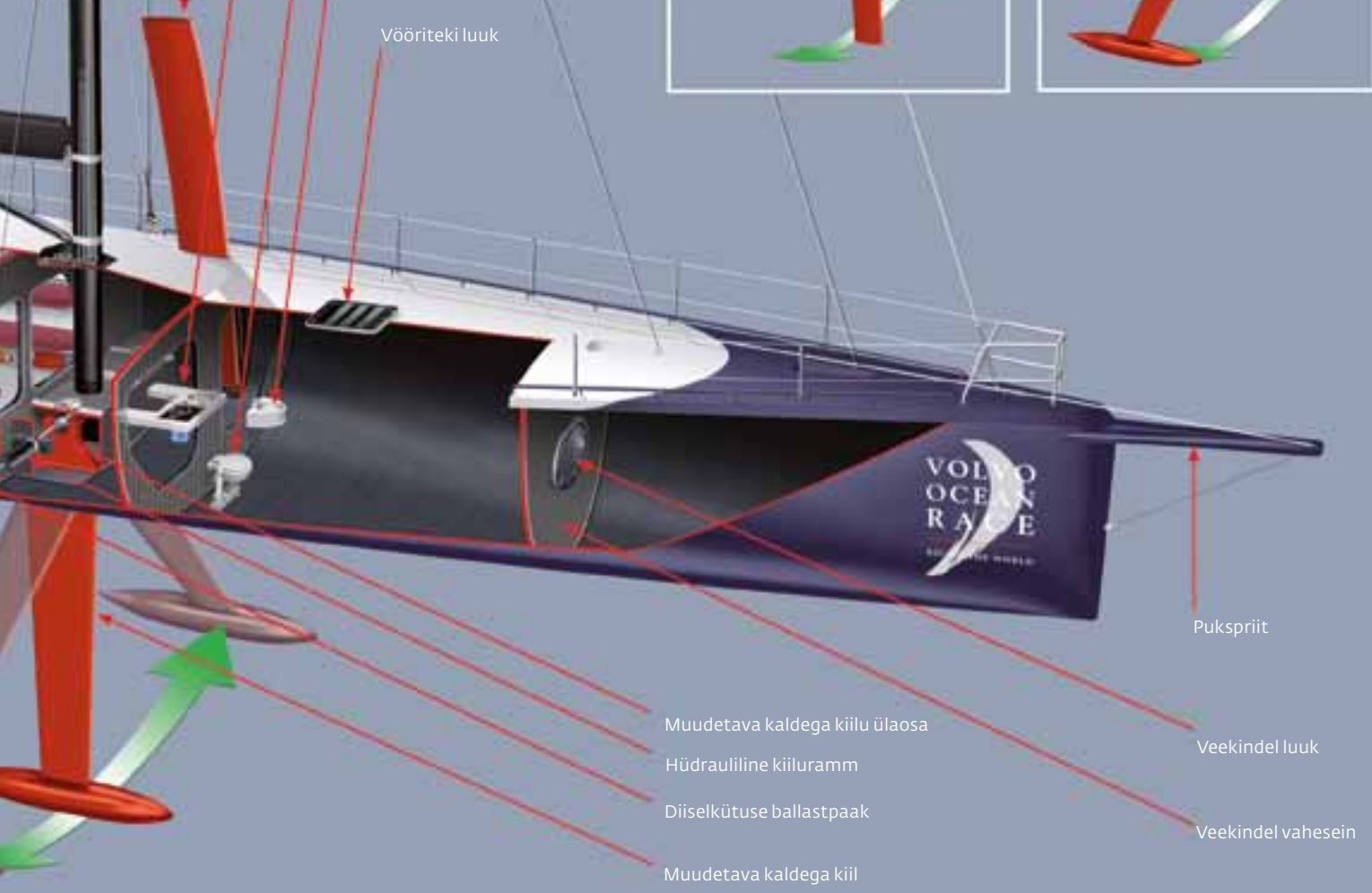
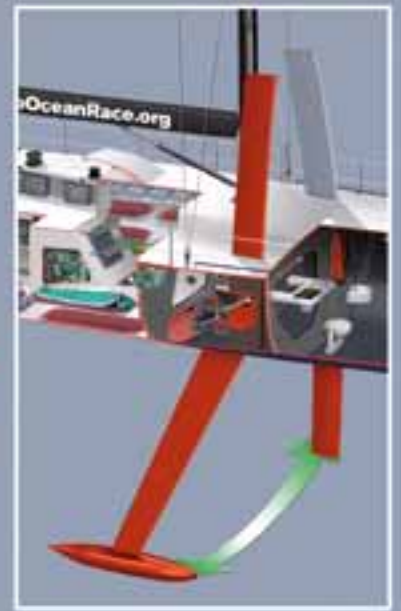
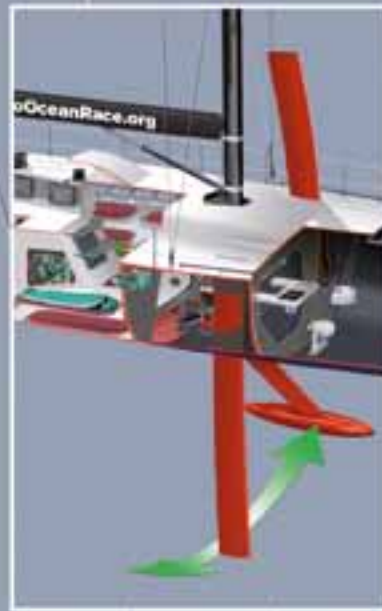
Sissetõmmatav svert

Köök, kambüüs

WC

Kraanikauss

Vööriteki luuk



Pukspriit

Muudetava kaldega kiilu ülaosa

Veekindel luuk

Hüdrauliline kiiluramm

Diiselmootori ballastpaak

Veekindel vahesein

Muudetava kaldega kiil





saarel. Peeter I poolt rajatud sõjasadam on veel tänagi ümbritsetud valdavalt omaaegsete müüridega. Siin suri Lydia Koidula, kavandas oma merereise admiral Bellinghausen, siit võetakse Kroonlinna null... Omaaegne bütsantslik Mere Katedraal muutus nõukogude ajal tsitatelliks, kuhu igaüks ei pääsenud. Uuel sajandil on kunagist hiilgust veidi taastatud ja lagunemine peatatud. Ja siiski näib ta jõelt pigem kraanade ja korstendega räämas tööstusala kui meremeest peibutav ajaloosadam. Meie jaoks polegi vahet, sest juba ammu oleme saanud raadio teel korralduse silduda mitte kusagil mujal kui ja ainult Morskoi Vaksalis, kuhu on siit, Neeva delta algusest ülesvoolu üle 20 miili. Aasta tagasi pidi jaht Emerald läbima ka piirivalve eelpunkti Kroonlinnas, kus tuli kirjutada esimesed kirillitsas seletuskirjad oma kavatsuste kohta.

Raymarini E80 kaardiplooter jääb sisenemisel Neevasse hätta. Kaardi järgi siseneme mitukümmend meetrit veeteest eemalt läbi ajaloolise meretammi. Ka esimesi navigeerimisotsuseid pole jõel kerge vastu võtta. Märkide süsteem on veidi eripärane ning erineb oluliselt sellest, mis elektroonilisel kaardil. Eelistame sõita seal kus teised ees.

Liiklus on üpris tihe. Huvilaevu on vähe, kaupa vedavaid jõepraame palju. Need liiguvad harjumatult kiiresti, kuni 15 sõlme ja selge, et vaid 5 sõlme liikuv jaht segab neid, kuid ohtlikke olukordi ei teki.

#### SAABUMINE PETERBURI

Morskoi Vaksali kai on mõeldud suurte reisilaevade vastuvõtmiseks. Huvialusel tuleb hiidvendritest küünte ja hammastega kinni hoida. Meeldiva üllatusena ütleb piirivalve

KELL 7 ÕHTUL MÄRKAME SILMAPIIRILT MEILE KIIRELT LÄHENEVAID PURJESID. VAID TUND HILJEM LOOVISID MEIE AHTRIST JA VÖÖRIST MÕNESAJA MEETRI KAUGUSELT MÖÖDA VOR LIIDRID PUMA JA TELEFONICA. NENDE KIIRUS OLI USKUMATU - 12 SÕLME VAID 4-5 M/S PUHUVA TUULEGA.

mundris vene kaunitar ülevalt kai pealt “tere tulemast” ning hästiviksitud kingades ja viigipükstes piirivalvenoormees palub luba laeva tulla. Tema visiit on lühike, vaatab vaid igast kajuti uksest korraks sisse. Siis palutakse kaptenil kaasa tulla. Tavaliselt viiakse kapten ära 2-4 tunniks niinimetatud klassiruumi pabereid täitma ning seletusi jagama. Meie kapten tuleb tagasi juba 45 minuti pärast nägu naerul ja imestus suur. Alles hiljem saame teada, et Volvo Ocean Race ajaks oli antud Morskoi Vaksalile erikorraldused. Need võikski kehtima jääda.

Meile ei antud valida, millises jahtklubis soovime Peterburis peatuda. Saime korralduse minna Retsnoi (Jõe) Jahtklubisse Väiksel Neeval. See 1860. aastal asutatud jahtklubi Petrovski saarel olevat Venemaa üks suuremaid ja kuulub endiselt ametühingutele. Sildumise hetkeks olime kokku sõitnud 208 meremiili. Varasematel aastatel võis peatuda ka Morskoi (Mere) Jahtklubis.

Jõe Jahtklubis näib olevat äsja lõppenud põhjalik remont. Ilmselt Volvo Ocean Race külaliste vastuvõtuks. Paigaldatud on kümnekond uut, igati euroopalikku ujuvkaid valgustite, voolupistikute ja veevoolikutega. Kail laius mitmekorruselise nõukogudeaegne betoonist suurehitis, mille esimest korrust oli hakatud renoveerima. Suurte klaasakendega luksuslik restoran juba töötas ning teine oli valmimas peaaegu jõe peale. Tankla oli korralik ning paiknes ujuvplatvormil.

Pesemisvõimalused olid aga kasinad. Keldris paiknevad dussikabiinid olid ilmselt pärand nõukogude ajast. Lõhnas nagu vanasti. Must vesi läks ära väga vaevaliselt ning eesruumi määratud diivanile ei julgenud istuda.

Me ei näinud seal küll rohkelt külalisjahte, kuid vaatamist väärt olid ka kohalikud alused. Eriti kohalikes laevatehastes valminud luksuskaatrid, kus äratuntav näpatud Itaalia disain, bojaarilikud täiendused ning veidi soovida jättev töövaliteet. Oli ka neid laevaomanikke, kes eelistasid originaale. Kohalikud jahid olid kõik alla 10 meetri ja mootorlaevad üle 10 meetri pikad. Seega eelistab vene rikas selgelt mootori jõul liikuvat alust.



Lodi Jõmmu peatumas  
Peterburis Jõe jahtklubis teel  
Novgorodi Hansapäevadele





#### PIDUSTUSED PETERBURI KESKLINNAS

VOR võistlusjahtidele oli paigaldatud Peeter-Pauli kindluse ette ajutine ujuvkai, mis oli kaetud erkpunase vaibaga. Teisel pool Neevat ilutses Ermitaaž. Peeter-Pauli kindluse müüride ja veepiiri vahele jääb mitmekümne meetrine liivariba, kuhu oli paigaldatud lava, telkkino, võistlusatraksioone, infotahvleid ning müügikioske. Näis, et suurem osa rannaliivast oli pidustuste puhuks uue vastu vahetatud.

Võistlusjahte seiseis kai ääres kaheksa: kaks Ericssoni, kaks Telefonicat, Puma, Green Dragon, Delta Lloyd ja Team Russia. Teatavasti katkestas Venemaa võistkond juba mitu etappi tagasi rahapuudusel võistlemise, kuid olnuks mõeldamatu, et ta Peterburi etapil ei sõidaks. Nii tehti talle erand ning Team Russia sõitis kaasa mitteametlikult.

Pidustused kestsid kolm päeva. Esimesel päeval toimus ametlik lõpetamine, kuhu pääses vaid kutsetega. Suurtelt ekraanidelt oli auhindade kätteandmist võimalik jälgida ka teiselt poolt Neevat. Järgmistel päevadel oli kogu ala avatud kõigile soovijaile. Kontserdid kestsid hommikust hilisõhtuni. Kinotelgis võis vaadata kokkuvõtet viimasest võistlussarjast. Avanes võimalus aja peale keerutada võistlusjahtide vintse, uurida võistlusriietust jne. Puma oli toonud Neeva kaldale ka spetsiaalsed erepunased merekonteinerid, milles müüs oma firmariideid. Ja muidugi olid rannaliivale aetud Volvo autode kõige eksklusiivsemad mudelid.

Ning ometi tundus, et Peterburi suuruse linna kohta oli publikut vähe. Mõistetakse, et VOR on venelaste jaoks tundmatu kuulsus.

VOR JAHTIDE NIMETAMINE MERIVORMELITEKS POLE LIIALDUS. JAHID LIIGUVAD TÄNU VÄGA SUURELE PURJEPINNALE KIIREMINI KUI TUUL. NEIL ON VÕIMALIK KASUTADA 24 ERINEVAT PURJE KOGUPINNAGA 750 M<sup>2</sup>. NENDE KIIL KAALUB 7,4 TONNI NING ON KAHE HÜDRAULILISE SILINDRI ABIL VÕIMELINE MUUTMA PAADI SUHTES NURKA 40 KRAADI. STABIILSUST LISAVAD KAKS ÜLESTÖSTETAVAT SVERTI JA KAKS ROOLILEHTE.

Kuid miks ei peibutanud piiterlasi tasuta kontserdid? Neil, kes kohale tulid, muidugi vedas. Jätkus ruumi vabalt ringi liikuda. Kuskil polnud pikki järjekordi. Oli õhku ennast hästi tunda.

Ainus koht, kuhu ei lastud, oli jahtide ujuvkai. Seega ei saanud keegi paati ronida ega midagi näpuga puutada. See jäi vaid valitud VIP-ide privileegiks. Teisel ja kolmandal päeval ei olnud jahtide juures enam ka ei võistkondi ega kaldameeskondi. Need paigutati Peterburi parimatesse hotellidesse, kus naudit kas perekondade või lähedaste seltskonda või võimalusi, mida Vene suurlinn pakub üksikule elunautlejale.

Juhuse läbi sattusime hotelli Pribaltiiskaja, mis nõukogude ajal oli kinnine Inturisti hotell. VOR oli siia toonud Telefonica võistkonnad, nende rohkearvulise kaldameeskonna ning hulgaliselt kaasasõitnud sugulasi, tuttavaid. Hotell tegi kõik, et külalised millestki puudust ei tunneks. Häid sööke-juoke ei ole mõtet kirjeldada. Küll aga üht nahkdiivanit, millele oli kogutud lohutust neile, kes ennast võõras linnas üksikuna võiksid tunda. 10 verinoort vene kaunitari olid nõus täitma kõik sinu soovid. Mõistagi teatud hüvitise eest, mis polnudki väga väike. Vanemalt härralt küsiti 300 eurot, nooremalt ja elujõulisemalt 400-500 eurot tunnis.

Kolmanda päeva õhtul suundus Telefonica meeskond mustades ülikondades ja pikkades tualettides saatjatega linna pidulikule õhtusöögile. Tagasi tuldi kaugelt pärast südaööd küllaltki erilise väljanägemisega. Võis tunduda, et oli toimunud äge lööming. Meeste kallid ülikonnad ja lumivalged särgid olid lõhki, kannatada olid saanud ka mitmed daamide tualetid. Ainus, mida polnud, olid veri ja paistes kulmud. Selgus, et just sellisel viisil tähistab Telefonica meeskond sarja lõppu, juba traditsiooniliselt. ■



Galateia kapten  
Vjatseslav Seimar



# KIIRUSE NIMEL

Volvo Ocean Race'i eelkäijal Whitbread Round the World'il 1989-1990 osalenud Alar Volmer saab vaadata ookeanide sõidule teise pilguga kui enamus meist. Mis on aastatega muutunud?

## ■ Alar Volmer, kuidas võrdleksid toonaseid võistlustingimusi praegustega?

Inimeste soov teisi üle trumbata on läbi aegade olnud arengu mootor ja nii ka ümbermaailmapurjetamises. Võidu ümber maailma purjetamine algas kaugetel läinud sajandi 70. aastatel, mil peaaegu keegi ei konstrueerinud ega ehitanud spetsiaalseid võidusõidujahte. Toonaseid paate iseloomustanud võtmesõnad merekindlus, vastupidavus ja mugavus on ammu ajaloo hämarusse kadunud. Võidusõit arenes, Minul oli õnn osaleda Volvo Ocean Race'i eelkäijal, regatil Whitbread Round the World aastatel 1989-1990. See oli aeg, mil nii jahtide disainis kui ka meeskondade koostamisel astuti otsustav samm professionaalsuse poole. Näiteks jäeti toonane võitja jaht Steinlager seest värvimata, et vähendada kaalu. Ent meeskonnaliikmed võisid siiski veel mõned oma asjad kaasa võtta – paar raamatut, muusikakassette ja hambapastatuubi. Ma ei saa seda küll kindlalt väita, ent usun siiski, et viimasel Volvo Ocean Race'il oli igal mehel küll oma hambahari, kuid pastatuub ilmselt ühine. Kui mängus on suured panused ja maksjateks rahvusvahelised korporatsioonid, muutuvad reeglid vägukiirul.

Suurim muutus jahtide juures on muudetava nurgaga kiil ehk *canting keel*, nagu see laiemalt tuntud on – hüdraulika abil kallutatakse raskuskiil jahti tuulepoole külje suunas ja nii tagatakse palju suurem püstikallutamise efekt, mis omakorda lubab kanda rohkem purjepinda. Lihtne – suurem puri, suurem kiirus.

Mina olen loomult konservatiiv ega usu räsugi nendesse mehhanismidesse, millega seda kiilu ühele ja teisele poolele kallutatakse. Viimasel Volvo Ocean Race'il nendega enam väga suuri probleeme ei olnud, aga neli aastat tagasi oli kiiluliigutajate ühine probleem lagunemine ja üks jahtidest tuligi keset ookeani maha jätta. Aga ega me täiuslikkuseihaluse eest kuhugi pääse



– mis täna Volvo Ocean Race'i jahil, see juba homme seeriatoodangus ostjat meelitamas.

Mugavusi kärbitakse jahtidel muidugi pidevalt, minu osalemise ajal võis leida jahtidelt külmutuskappe ja söögilaudu, WC-l oli üks ja meie jahil ka riietekuivati. Nüüdseks on see kõik kadunud – kõõgi aset täidab jahti keskel asuv priimus, millega vett soojendatakse. Avatud WC on kusa-gil kajutinurgas, nii et oma asja tuleb sageli ajada suhteliselt avalikult.

Eespurjed on suuremad, koos sellega on mastid liikunud tahapoolle. Asümmeetrilised spinnakerid on toonud kaasa pükspriidid ja info-tehnoloogia läbimurre on lisanud kiirust, suuren-danud ohutust ja täiendanud sidevõimalusi. Mäletan, kuidas läbi suurte raskuste saime vahel harva raadiosidevõimaluse kodustega, kord isegi Kap Hoorni tagant otse ETV eetrisse. Praegu jookseb otsepilt ja tekst nii eetrisse kui ka omaste juurde ja teeb äraoleku talumise meeldivamaks.

Volvo Ocean ei sarnane matkapurjetamisele sõprade seltsis ega ka kodusele Muhu Väina regatile, kus vahel ühepäevase etapi eel mõne jahti pardale kümme kasti õlut laaditakse. Volvo Ocean on nagu vormel 1 ja nende autodega juba midagi liigset ei veeta, isegi kütust ei raatsita terve võidusõidu jaoks tankida. Purjetaja kütus on tuul ja see on õnneks priilt käes. Kiilu kallutamiseks, merevee magestamiseks ja sidepidamiseks on aga vaja elektrit, ja seda saab ikka ainult vanamoodsa generaatoriga, mis kogu aeg diisli järelejanutab. Aga küllap näeme lähemal ajal ka selles osas arenguid!

## ■ Kellele hoidsid selle sõidu ajal põialt?

Minu jaoks ei ole viimase Volvo Ocean Race'i kõige põnevam osaleja mitte võitjameeskonna olümpiamedalitega pärjatud kapten Torben Grael, vaid hoopis regati ajal kapteniseisusesse kerkinud Magnus "Magne" Olsson, kellele lõppenud regatt oli kuues võiduajamine ümber palli.

Kordade loetlemine ei tee kedagi vägevamaks, aga Magne on selline positiivne energia ja vitaa-lsus, mida võiksid kadestada 20-aastased, kuid Magne sai juba 60! Võimalik, et kadestan teda ja põen siiani, et kaotasin talle 20 aastat tagasi peetud meeskondadevahelisel tenniseturniiril.

Maailm on väike ja Ericsson 3 sümpatiseeris mulle mitte ainult Magne, vaid ka palju muu tõttu. Nagu kõigil, tuli ka neil taluda purunemisi ja eba-õnne, aga nende olek oli väga lahe. Sellel jahil sõitis ka üks peaaegu meie mees ehk soomlane Thomas Johansson, Sydney olümpiavõitja 49 klassis.

Äärmiselt võimsa esituse tegi ka Ken Read – varasema ümbermaailmaregati kogemuse ta suutis ta oma meeskonnaga Puma Ocean Racing pjedestaalile pääseda.

Imetlusväärne on ka kuuendat korda võistelnud Bouwe Bekkingu koostöö hispaanlasest olümpiavõitja Iker Marineziga. Eelmisel regatil jahti kaotanud kapten andis väga tõsise lahingu ja vaid õnnejumalanna kapriisi ei lasknud tal oma unistust teoks teha – tundub, mees peab seitsmendatki korda üritama. Piraatide käe läbi hukkunud legendaarsel Sir Peter Blake'il oli vaja viis korda osaleda, et jõuda ümbermaailmaregati võiduni, mõni nii kergelt ei pääse.

Ent võitjate üle kohut ei mõisteta – kõige tublim oli seekord võistkond Ericsson Racing Team 4 Torben Graeli juhtimisel. Selle mehe teevad ainulaadseks ja teistele püüdmatuks viiel olümpial saadetud medalid, millest kaks kuldseid ja neli saavutatud minu lemmikklassis STAR.

## ■ Mis muudaks VOR-i eestlaste jaoks olulisemaks?

Eestlastele omaseks ja tähtsaks saaks Volvo Ocean Race siis, kui keegi meie hulgast võtaks kokku julguse minna maailmamerere purjetama ja suudaks selle nimel lahti lüüa mõne suure meeskonna ukse. Seni peame teistele tublidele meestele kaasa elama. ☒

# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by  
**VOLVO  
PENTA**



**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>

# LOHE- LENNUTAJAD

Tuuliste ilmadega täitub taevas Eestimaa randades värviliste lohedega. Navigaator käis kohesurfamisega tutvumas Tallinnast paarikümne kilomeetri kaugusel Vääna-Jõesuu rannas.

TEKST **HELEN RAIEND** FOTOD **TÖNU KITS**

Juuliõhtul Vääna-Jõesuu randa jõudes seletab silm mere kohal helesinise taeva taustal üheksat erivärvilist tuules õõtsuvat lohepurje. Vaatepilt missugune! Kuid nädal varem oli neid Kakumäe rannas koguni 30 ning Roosta surfilaagris 50 ringis, selgitavad õhinal rannas kohatud harrastussurfariid, äsja lainetemõllust kaldale tulnud Mario Pauskar ja fotokaameraga paremaid hetki püüdev Marko Uustalu. Lohesurf on maailmas populaarne spordiala, mis Eestiski iga päeva ja nädalaga harrastajaid kogub – sellest annavad tunnitust tuuliste ilmadega üha hoogsamalt lohedega täituvad rannad.



**SURFAR SÖLTUB ILMAST**

Ilmad on meil muutlikud ja seetõttu peab surfar olema valmis head ilma kiiresti ära kasutama. Hea ilma all ei mõelda siin päikesest sillerdavat, päeva, mil vaevumärgatav tuuleke palgeid paitab. Ei. Surfari jaoks sobib koerailm, mil hea peremees ei aja oma penigi uksest välja, kui puuladavad on tuulest lookas ning pilved taevas üksteist taga ajavad. Koguni vihm pole takistuseks, et koguneda mõnda Eestimaa randa ja seal üheskoos laineid nautida. Peaasi, et tuult oleks.

Tuult passides kipub töö hobiga tegelemist segama. “Õnneks on aeg praegu soosiv ja hiljuti võtsingi ennast töötuna arvele,” räägib Marko särasilmil. Mario kellani töö mereleminekuks suurt spontaansust ei võimalda, jäävad vaid õhtupoolikud ja puhkepäevad. “Õhtuks tuul tihti vaibub,” nendib ta nukralt.

Kui kõva tuul on lohega sõitmiseks paras? Lohesurfi koolitaja Jane Aluve räägib, et õige surfamine saab alata, kui tuul puhub 5-6 meetrist sekundis. Sõltuvalt rannast on aga kõige mõnusam sõita ja trikke teha tuulega, mis puhub umbes 8-12 meetrit sekundis. Näiteks Vääna-Jõesuus on tänu lainetele vaja veidi tugevamat tuult kui mõnes teises rannas. Ülempiiriks loeb ta tuule kiirust 25 meetrit sekundis, mis on juba tõsine torm ja toob surfari liiga kiiresti kaldale tagasi.

Meretuul ongi lohepurjega mereleminekuks üks tähtsamaid tingimusi, sest kes see ikka tahaks end ühtäkki avastada ulgumerel reisilaevadega võidu Helsingi poole kihutamas ja mõtisklemas, mis saab, kui tuul pöörab või hoopis kaob. Õbluke lainelaud pole ju paat. Seda riski ei tasuks võtta, olgugi, et püsivalt õiges suunas puhuva tuule (üsnagi haruldane) ja õnnelike kokkulangevuste puhul võiks lohega Vääna-Jõesuust Helsingisse jõuda nii umbes tunniga. On ju Eestis lohesurfi kiirusrekordiks mõõdetud 70 kilomeetrit tunnis, maailma kiireim lohesurfaja on saavutanud koguni ligi 100 kilomeetrit tunnis.



## MERETUUL ON LOHEPURJEGA MERELEMINEKUKS ÜKS TÄHTSAMAID TINGIMUSI, SEST KES SEE IKKA TAHAKS END ÜHTÄKKI AVASTADA ULGUMEREL REISILAEVADEGA VÕIDU HELSINGI POOLE KIHUTAMAS JA MÕTISKLEMAS, MIS SAAB, KUI TUUL PÖÖRAB VÕI HOOPIS KAOB. ÕBLUKE LAINELAUD POLE JU PAAT.

Vähem tähtis ei ole ka ranna valik. Eestimaal on lohesõiduks sobivaid randu palju, näiteks Salmistu, Kakumäe, Vääna-Jõesuu, Laulasmaa, Roosta, Pärnu ning Hiiumaal Paradiisiranna nime all tuntud Ristna rand; Ida-Virumaa harrastajad käivad Narva-Jõesuus sõitmas, Lõuna-Eesti omad aga Peipsi- ja Võrtsjärvel. Rannal peab olema lai takistusteta liivariba, et oleks piisavalt ruumi purjega toimetada – seda üles tõmmata või alla lasta.

### VARUSTUS MAHUB SELJAKOTTI

Lohesurfari põhivarustusse kuulub neli eset: kalipso ehk kummiülrikond, lainelaud, trapets ning lohe koos liinide ja poomiga. Mario tutvustab mulle oma surfivarustust, mis on sellest loetelust märksa rikkalikum. Selleks on kaks kalipsot – märguv sooja ja ja keha kuivana hoidev külma ilma tarbeks; lainelaud; hiiglaslik klaaskiudriide sarnasest materjalist puri ning keha ümber kinnitav laia vööd meenutav trapets, mille külge kinnitatakse liiniga lohepuri juhuks, kui käte jõud peaks raugema. Trapetseid on kahte liiki: ümber kere seotav vöötrapets või jalgade vahelt rihmadega kinnitav istetrapets. Seljas kannab Mario ohuvesti, mis aitab vette kukkudes veepinnal püsida. Kogu tema varustus mahub ühte keskmise suurusega seljakotti, sest suurt purje vormis hoidvad ja katsumisel kivikõvadena tunduvad pontoonid on tegelikult õhku täis pumbatud, selleks on vaja tavaliselt ka pumpa kaasas kanda. Varustuse hulka peaks kuuluma ka kiiver, mille kandmine on eriti soovitatav algajatele ja trikimeistritele, et kokkupõrgete või kukkumiste korral pead kaitsta. Võistlustel on kiivri ja ohuvesti kandmine kohustuslik.

Kirjeldatud varustuse saab uuena kätte umbes paarikümne tuhande krooniga. Jane Aluve sõnul algavadki korraliku varustuse hinnad 25 000 kroonist, kasutatud varustuse hinnaks hindab ta 10 000 krooni ja üle selle. Uus varustus on tema sõnul kahtlemata parem, sest iga tootja arendab oma tooteid edasi, näiteks trikilojede



puhul püütakse lohele anda rohkem veojõudu, et ta paremini sõitjat kannaks ja kiirem oleks. Algajate lohedel arendatakse samuti veojõudu, kuid ka seda, et lohe tuleks kergesti veest välja ja sellega saaks kiiresti edasi sõita, ning lohe tasakaalukust, et see ei oleks väga kiire. Algaja ja edasijõudnu lohede vahel on suur vahe. Neli aastat tagasi toodetud lohe ei ole kindlasti võrreldav kaasaegse mudeliga.

### ENNE KOOLI, SIIS MERELE

Kui lainetega maadlejaid on korraga lahel palju, on oht üksteisele otsa sõita, nõõridesse – või nagu lohetajad ise ütlevad: liinidesse – takerduda: “sõlmeminekud” ei pidavatki kuigi harvad olema. Ohtlikud võivad olla ka rannakivid, elektriliinid kaldal, betoon- ja metallkonstruktsioonid, tornid ja mastid, millesse suure hooga merelt tulles takerduda võib. Statistika näitab, et lohesurfiritega juhtuvad lõppevad õnnetused peamiselt kaldal, mitte vees, sest vesi pehmedab kukkumist.

“Neid nähtamatuid ohte, mida algaja ei tea ega oska karta, on lohesurfis päris palju,” räägib ligi kümme aastat alaga tegelenud sportlane Heikki Gross, kes on ühtlasi ka surfiiinstruktor. “See spordiala on ikka väga-väga atraktiivne ja üks paremaid alasid üldse, aga seda tuleb terve mõistusega harrastada. Iga paari kuu tagant saab maailmas surma mõni lohesurfi harrastaja, kes ei tea, mida ta teeb, või teeb midagi valesti,” räägib ta. Eesti ekstreemseim näide on üle Pirita Rannahoone hüppamine, harvad pole juhtumid, kus keegi avastab ennast lohega puu otsas – kergemal juhul murtakse mõni luu, millega on kriips peal hooajal. Seda kõike saab Heikki sõnul ära hoida, kui inimene koolituse algusest lõpuni läbi teeb ja õpib sõitma.

Koolitus, mis maksab umbes 3000 krooni ringis, võtab Jane Aluve sõnul aega kaheksa tundi, aga võib ka kauem minna. Õpitav jaotatakse kahte ossa, mis võetakse läbi eripäevadel. “Alguses teen ma inimesega



Ilmakanalid, mida surfarid jälgivad:

**windguru.com, surf.paper.ee**

Omavahel suheldakse aktiivselt lehekülgedel

**kitezone.ee** ja **kite.surf.ee**

Eestis koondab surfareid MTÜ Lohesurfi Liit

**www.lohesurf.ee**

**Trikid** Kõige lihtsam trikk on instruktor Jane Aluve tema sõnul see, et sõidetakse varvas-  
tel (inglise keeles *toe side*). Trikk seisneb selles, et kui tavaliselt sõidetakse kannad vee poole, siis sõidu ajal muudetakse asendit ning hüpatakse (*switch*) varbad vee poole. Järgmine, veidi keerulisem trikk on *hang time* ehk rippumine ja *basic jump* ehk tavaline hüpe – sõidu ajal tõmatakse ennast veepinnast kõrgemale.

Samm edasi on hüppe ajal lauast kinni võtmine. *Back roll* või *front roll* kujutab endast täispöört ümber kere algusega tagant või eest. *Railey* on hüpe, mida saab teha kahte moodi: kas lohe on trapetsi konksu otsas (*hooked*) või selle küljest lahti (*unhooked*), kantides ülestuult, tõmbad ennast hüppesse ja hüppamise ajal sirutad ennast välja, jalad tagantpoolt ülespoole peaaegu pea kohale ja tagasi; trapetsist lahti on seda oluliselt raskem teha. Enamikku trikkidest saab teha veidi keerukamaks, näiteks ühe pöörde asemel ümber kere võib teha kaks. Lisaks siinmainitutele on trikke veel ja veel.

**Lohesõidu reeglid** Lihtsaim ja peamine reegel:

■ kõige nõrgemal on eesõigus. Kui vees on surfar ja ujuja, peab surfar ujuja heaolu eest seisma.

Reeglid, mis on seotud sõiduga ja vetteminekuga:

- lohega rannast merele minejal on eesõigus lohega merelt randa tulija ees;
- laine peal sõitjal on eesõigus selle suhtes, kes tahab lainesse tulla;
- Kui vees sõidavad ühel sirgel kaks surfarit, mõlemad vasakult paremale ning üks on kaldale lähemal ja teine ülevalpool tuult, ei tohi allpool olijale sisse sõita, kuna tema on nõrgemal positsioonil (ei näe selja taha);
- Kui sõidavad üks paremalt, teine vasakult, ühel sirgel, on eesõigus sellele, kes tuleb vasakult ja hoiab paremat kätt ees. Teiselt poolt tulija peab vaatama, kas paremal käel sõitja saab minna alt- või ülevaltpoolt tuult ja peab vastavalt sellele reageerima.



tutvust, uurin, mida ta varem teinud on ja kui suur on tema tahe lohesurfiga tegelema hakata. Siis räägime üle veidi teooriat, et kuidas randa valida – kuhu minna, millised ohud rannas valitsevad ja kuidas ennast nende eest hoida, kuidas vaadata, milline liiklus merel on ja millised ohud meres endas on,” räägib ta. Vee peal liiklemiseks kehtivad reeglid, mida iga endast ja teistest lugu pidav lohesurfar teab ja täidab (vt. lisakast).

Eialgu proovitakse tuulelohetamist kaldal. Madratsitaolise õppelohega saab õpilasele selgeks teha, missugune on tuuleaken ja kuidas lohe selles käitub. Tuuleakna servas on staatiline ala, kus lohe tahab paigal püsida, kus on võimalik teda hoida – ülejäänud tuuleaknas on lohe liikumises. Õpitakse lohe käitumist ja tunnetust – kustal on rohkem ja kus vähem jõudu. Seejärel minnakse juba suure lohega vette.

Kui õpilane suudab lohet ja lauda kontrollida, oskab veestarti teha, lohet veest välja saada, kui see vette kukub, on ta iseseisvaks harjutamiseks valmis. Loomulikult on võimalik veel lisatunde võtta, räägib instruktor.

Koolitus on ka Jane Aluve sõnul äärmiselt vajalik, sest lohesurf on ikkagi ekstreemspordiala ja suurel lohel on päris suur jõud taga – kui sellega käituda ei oska, võib väga kergesti endale või teistele viga teha. “Pole mõtet riskida asjaga, mida on võimalik vältida,” ütleb ta.

Instruktori leidmisega Eestis tõenäoliselt raskusi pole – rahvusvahelise instruktooreid sertifitseeriva lohesurfi organisatsiooni IKO (International Kiteboarding Organisation) koduleheküljelt leiab üsna palju eestlaste nimesid. IKO eesmärk on muuta lohesurf ohutumaks. Instruktorite teadmiste ja oskuste määramiseks on neli taset, kõrgemale tasemele jõuab koolitusi ja vaheeksameid tehes. Loomulikult tasub alati valida võimalikult hea tasemega instruktor, kellel on rohkem kogemusi ja kes oskab koolitust paremini läbi viia.

#### VÖISTLEMINE

Lohesurfareid jätkub kõikjale üle maailma ja mitmel pool peetakse ka lohesurfi võistlusi. Võisteldakse nii kiiruses kui trikkide

SURFARILE SOBIB KOERAILM, MIL HEA PEREMEES EI AJA OMA PENIGI UKSEST VÄLJA, KUI PUULADVAD ON TUULEST LOOKAS NING PILVED TAEVAS ÜKSTEIST TAGA AJAVAD. KOGUNI VIHMA POLE TAKISTUSEKS, ET KOGUNEDA MÕNDA EESTIMAA RANDA JA SEAL ÜHESKOOS LAINEID NAUTIDA. PEAASI, ET TUULT OLEKS.

sooritamise osavuses.

Eestis korraldavad võistlusi peamiselt meeskonnad, millesse surfarid koonduvad. Tegemist on sõpruskondadega, kus kasutatakse ühe firma surfivarustust. Käiakse ka välismaal, näiteks hiljuti osalesid eestlased Lätis igaaastasel Kite Party võistlustel. Surfariid räägivad, et Taanis on korraldatud heal tasemel võistlusi, peale selle veel profisarjad – PKRA ja KPWT, millest esimest peetakse juhtivaks sarjaks maailmas.

Eestis on vähe lohesurfareid, kelle tase on nii kõrge, et saaks ülemaailmsel võistlustel käia, kuid Heikki Grossi nime PKRA tulemustetabelite esikümnetest siiski leiab. Vastupidiselt üldlevinud arvamusele, et Eesti liiga lühike veesporti harrastamise hooaeg – maist septembrini – ei võimalda end tippvormi treenida, leiab Heikki, et palju on tahtmises kinni – kui tahad, leiad ka võimaluse.

“Purilauaga hakkasin ma 1979. aastal sõitma ja lohega siis, kui need lähimaadesse tulid – 2000. aastal,” räägib sportlane. Toona ei olnud kedagi, kelle käest midagi küsida. Varustus oli hoopis teistsugune kui tänapäeval: tolle aja lohedel ei olnud võimalik jõudu reguleerida, nii nagu tuul puhus, nii lohe sõitja ka õhku tõstis. “Suurema tuulega üle kivide ja kändude,” täpsustab ta.

Võistlusstiilidest on Heikki lemmik uustulnuk *Race*, kus võistlejad läbivad sarnaselt purjetamisvõistlustele kiiruse peale meremärkide vahel tähistatud raja. Starditakse kambakesi koos, vaid meetrijagu maad võistlejate vahet,



## MARKO JA MARIO TOOVAD VÄLJA ÜHE LOHESURFAMISE PEAMISE PLUSSI – LOHESURFIGA TEGELEMA HAKATES KADUSID HALVAD ILMAD NAGU IMEVÄEL.

ja kogu see stardirüselus – umbes 40 inimest, kes kõik tahavad korruga üle stardijoonest sôosta – on Heikki sõnul päris vahva vaatepilt. Kogu maailmas üha populaarsust koguvad *Race*’il on tema arvates suur tulevik. Erinevalt trikkides võistlemisest on siin huvitav sõita ka neil, kes päris eesotsas ei ole. “Praegu juba räägitakse, et *kite race* võiks distsipliinina olümpiamängude kavva jõuda, kuid millal see juhtub, keegi ei tea,” räägib ta.

*Freestyle*, nagu nimigi ütleb, on vabas stiilis trikkide tegemine. Trikid on aasta-aastalt läinud keerulisemaks ja tippmehed teevad Heikki sõnul väga müstilisi asju, millest vaataja alati kohe arugi ei saa. Videote pealt on hiljem aegluubis hea vaadata, mis siis nüüd täpselt juhtus. Trikkidest on viimaste aastate moesõnaks *kite loop* – hüpatakse lohega veepinnalt õhku, lohe teeb õhus täisümmärse hüppe ajal. *Kite*- või *downloopi* mingi trikiga ühendades on tulemuseks efektne sooritus nii sportlase kui ka pealtvaataja jaoks.

Peale *freestyle*’i on olemas veivamine ehk lainesõit (*wave* inglise k. laine – toim), selleks peavad olema lained: mida suuremad ja vägevamad, seda võimsam. Ja on ka *speed* ehk kiiruse peale sõit, samuti *boardercross* – võistlusrajal takistustest ülehüppamine.

Heikki sõnul on kurb, et eestlastest ei ole kuulda maailmaareenil, noort põlvkonda tahaks küll näha aktiivsemalt tegutsemas.

Kuid alati ei peagi sõit tulemuse peale käima, võib ka lihtsalt lõbutseda ning võistelda iseendaga. Surfiharrastaja Mario toob välja hobi plussid: lohesurf aitab märkamatult end trennida, lihaste jõud kasvab lohet sikutades ja end lainelaua hoides. Lainetemõllu sisenedes kaovad argimured ja stress... Kõlab ju hästi?

Kui end rannast minekule sead, toovad Marko ja Mario välja ühe lohesurfamise peamise plussi, kinnitades nagu ühest suust, et lohesurfiga tegelema hakates kadusid halvad ilmad nagu imeväel.

Seekord lahkun tuulisest rannast veel õlgu võdistades, kuid mine sa tea – mähisev meri, eredad purjed ja innustunud näod on jätnud minusse oma jälje – ehk proovingi varsti järele. ▣



# UUS D-SEERIA

# PUHAS. VAIKNE. VÕIMAS.



Volvo Penta D-seeriaga saad sa kõik. Tippvõimsuse, mis kombineeritud madala müra- ja vibratsioonitasemega ning rangeimatele standarditele vastavad heitgaasitase- med. Sõidumõnule lisandub ennenägematu mugavuse pardal. Ja puhas südametunnistus keskkonna ees.

LOW EMISSION  
2006 US EU



VOLVO PENTA  
IPS350-IPS600



DIESEL INBOARD  
12-775 HP



DIESEL AQUAMATIC  
130-350 HP

**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

Uut sel aastal Volvo Pentalt:

- Volvo Penta IPS Joystick, IPS350 ja IPS600
- Kompaktned ja võimas sõuvõlliga sisemootor D6-435
- Madalapöördelised D6, D9 ja D12
- Veelgi parema hüdrodünaamikaga SX ja DPS Aquamatic veojalad
- Aquamatic' u veojala trimmisüsteem
- Mitmekülgne mootorinäidikute süsteem koos sõidukompuutrifunktsiooniga

**VOLVO  
PENTA**

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



# MÄNG, MIS KÄIB VÕIDU PEALE

Eestis on vähe spordialasid, millel on ühel aastal maailmameistriks tulnud koguni kaks sportlast. Just sellist edu on eestlased tänavu nautinud veemotos.

TEKST **MADIS KALVET** FOTOD **ELVAR LAURIK, MART SEPP**

Tallinnas Harku järvel peeti 10.-12. juulini veemoto maailmameistrivõistlused, kus selgitati välja parimad paadiklassides O-125 ja S-550 ning juunioride klassis JT-250. Üks tänavusest kahest maailmameistri tiitlist tuligi kodupubliku rõõmuks Harkus, kus O-125 klassis krooniti parimaks Erko Abrams. S-550 paatidel saavutas pronksmedali Erik Aaslav-Kaasik ning juunioride JT-250 klassis võitis sama autasu Henri Fatkin.

“MM õnnestus ka korraldusliku poole pealt väga hästi,” sõnas Eesti Veemoto Liidu peasekretär Kalle Pähn. “Tallinnas võistles kolmes paadiklassis umbes 80 sportlast. Eesti veemoto jaoks oli see väga kordaläinud üritus ning silmi ei peaks ka kellegi teise ees maha lööma.”

Lisaks Harku järvel MM-tiitli võitnud Abramsile on eestlastest tänavu maailma parimaks tulnud ka Art Raudva, kes võidutses mais Ungaris Dunaujvarosis klassis T-550.

“Et veemotos tippu jõuda, peab asja vastu kange huvi olema. Olen alaga väga pikalt tegeleenud ning nüüd ka MM-tiitli kätte saanud. Tulevikus tahaks kindlasti paadiklassi vahetada ja midagi muud proovida,” rääkis tartlane Raudva. “Siiski tahaks järgmisel aastal tiitlivõitu samas klassis korrata, et keegi ei saaks öelda, et minu võit oli juhus. Uus mootor on juba nurgas ootamas. Erinevate asjade

katsetamine käib kogu aeg.”

Paadid jaotatakse klassidesse keretüübi ja mootori kubatuuri järgi. Harku järvel peetud MMil arendasid suurimat kiirust O-125 masinad.

## VORMEL-1 SARJAS VEEL VÕISTLEJA PUUDUB

Ent ehkki eestlastel on tänavusest hooajast ette näidata kaks MM-tiitlit, on päris tipp veel valutamata, sest veemoto vormel-1 sarjas meil sõitjat praegu ei ole. Veel kihutajate absoluutses tippisarjas arendavad paadid kiirust 250-270 kilomeetrit tunnis. Viimati tuli sel alal maailmameistriks ameeriklane Jay Price. Aasta enne teda triumfeeris soomlane Sami Seliö, lisaks sõidetakse Soomes ka MM-etapp.

“Et meil sõitjat F1-s ei ole, on puhtalt raha taga,” sõnas Eesti üks hinnatumaid paadimeistreid Üllar Põvvat. “Oleks vaja ühte Kalevi korpypalliklubi aastaeelarvet, et eestlane sinna saada. Meie praegustest sõitjatest oleks parim mees seal kihutama Uku Aaslav-Kaasik.”

Lisaks võimalikule piloodikandidaadile on eestlastel olemas ka vastava paadi ehitamise kogemused. “Olen omal ajal ise ka kaks F1-paati valmis meisterdanud,” lisas Põvvat.

Kindlasti köidaks veemoto F1 publikut ka Eestis ning aitaks ala juurde uusi inimesi ja sponsoreid tuua. Populaarsemaks muutuks meil praegu natuke tagaplaanile jäänud ala kindlasti.

“Kahjuks ei ole veemoto osanud ennast

siiaamaani suuremale publikule tuntuks teha. Õnneks tehakse meil praegu alaliidus head tööd, et ennast paremini tutvustada,” hindas Põvvat. “Sama probleem on mujal maailmas. Pole suudetud ennast sarnaselt teistele mootorisportialadele müüa ning seeläbi ala juurde raha tuua.”

## ÜLE POOLE SAJANDI KOGEMUSI

Samas ei olnud tänavu võidetud tiitlid eestlastele kaugeltki mitte esimesed. Rohkem kui poole sajandi jooksul on kõrgeid autasusid korjatud paljudelt võistlustelt.

Kui Eesti esimesed mootorpaadivõistlused peeti 1925. aastal Tartus Emajõel, siis veemotole tänapäevases mõttes pandi alus 6. aprillil 1950. aastal, kui Tartus loodi Kalevi Jahtklubi juurde veemotospordi osakond. Esimeste ametlike võistlusteni jõuti aasta hiljem. Algusaegadel olid ala põhilised eestvedajad Karl Kivastik ning Georg Vanamõlder.

Vaatamata sellele, et veemotoga hakati Eestis tegelema juba 1950. aastatel, jõuti esimeste Euroopa ning maailmameistrivõistluste medaliteni alles 2000. aastal.

“Pärast esimest autasu oleme igal aastal medaleid korjanud. Kaks viimast hooaega on meile väga edukad olnud,” täpsustas Pähn. “Kui alaliit saab aastas ühe medali, võib juba rahul olla. Sportliku poole pealt on meie esitused olnud väga head.”



Tallinnas on ala üks tuntumaid eestvedajaid olnud Lembit Aaslav-Kaasik seenior. Kui 1958. aastal karjääri alustanud Aaslav-Kaasikule 2000. aastal klassi O-125 MMil hõbemedal kaela riputati, sai temast esimene eestlane, kes tiitlivõistlustelt medali võitis. Järgmisel hooajal samas paadiklassis ka Euroopa meistriks tulnud Lembit Aaslav-Kaasik seenior lõpetas tegevsporlase karjääri kolm hooaega tagasi 76-aastasena. Eesti veemoto legend on sõitma meelitanud ka oma pojad: Ahto, Uku, Eriku ning Lembit juuniori.

Lisaks oma poegade juhendamisele on Aaslav-Kaasik seenior aidanud tehnikat ette valmistada paljudel teistel võidusõitjatel. Tiitlivõistlustel on tihtipeale stardis mitmeid mehi, kes kasutavad just tema valmistatud vintse.

Kui 1930. aastal sündinud Aaslav-Kaasik seenior võitis esimese tiitlivõistluste medali alles 2000. aastal, siis üks praegustest tippudest Erko Aabrams sai oma esimese MM-tiitli juba 24-aastaselt. “Potentsiaal on Aabramsil suur,” arvas Pähn. “Kui noorteklassides tuleks igal aastal juurde kaks või kolm harrastajat, oleks tulevik veel helgem.”

Lisaks headele sõitjatele on veemotos nagu teistelgi mootorisportialadel vaja korralikku tehnikat ning mehhaanikuid. “Eesti on praegu väga soodsas seisus, kuna meil on kõva vinditegija Lembit Aaslav-Kaasik seenior ning kõrgel tasemel paadiehitajad Ahto Aaslav-Kaasik ning Üllar Põvvat,” rääkis Pähn. “See on Eesti suur pluss, mida tuleb hoida.”

Alaliidu peasekretäri nõustus ka Põvvat: “Meil on klubides pikaajalised paadiehitamiskogemused, mis on meie suur eelis. Meie tugevuseks on ka Lembit Aaslav-Kaasik, kes oma rohkem kui 50-aastasele kogemusele tuginedes teeb supervinte.”

#### RAHA VERSUS EMOTSIOONID

Veemoto on väga kallis ala, nagu tehnikasport ikka. O-125 paadi mootor, mille tippkiirus küünib 130 kilomeetrit tunnis ning liigub edasi metanooli ja kastoorõli jõul, maksab 62 000–78 000 krooni. Odav pole ka paadi kere: ainuüksi materjalide kulub umbes üle 30 000 krooni. Üks vint maksab umbes 6200 krooni.

“Kulud olenevad sellest, millisel tasemel seda ala teha. Eks igal asjal ole oma hind,” arvas Pähn.

Ka Ahto-Aaslav Kaasik tunnistas, et raha peale palju ei mõelda, rohkem loevad positiivsed emotsioonid.

Ühe paadi ehitamiseks kulub kaua aega,

kuid selle eluiga võib jääda õige üürikeks. “Erko Aabramsile MM-tiitli toonud paati ehitasime kolmekesi pool aastat. Samas oli ka tasu korralik – maailmameistri tiitel,” selgitas Ahto Aaslav-Kaasik. “Sellise paadi hea tööiga on aasta, keskmine eluiga umbes kolm aastat. Järgmiseks tiitlivõistluseks on vaja kindlasti uus paat ehitada.”

Vaatamata sellele, et paadi ehitamine on ränkraske töö, tehakse seda siiski suure naudinguga. “Alustan uut projekti alati hea meelega,” kinnitas Ahto Aaslav-Kaasik. “See töö annab suurepärase eneseteostusvõimaluse ning ka võimaluse reisida, lisaks on tänu veemotole meil ka välismaal palju sõpru.”

“Seda tööd ei saa teha raha peale mõeldes. Seda tuleb teha hingega,” lisis Põvvat.

Viimase moe järgi ehitatakse paadid süsinikust ja kevlarist. “See on rohkem kahe viimase aasta teema, varem kasutati sõiduki valmistamiseks puitu,” selgitas Põvvat. “Süsinikust ja kevlarist ehitamine on küll kallim, ent kui vorm on olemas, saab paadi kiiremini valmis. Varem tehti üksikeksemplare.”

Sarnaselt paadi kerele, mille eluiga väga pikaks ei kujune, on vaja paatidele küllaltki tihti ka uued mootorid hankida.

“Et kõrgemate kohtade eest heidelda, tuleks enne tiitlivõistlust võimalusel uus jõuallikas muretseda. Samas on hea seadistusoskuse korral ka vanast mootorist võimalik korralik kiirus välja pigistada,” selgitas Harku järvel sõidetud MMil peakorraldaja ametis olnud Ahto Aaslav-Kaasik eestlastele seni enim kuulust toonud paadiklassi O-125 saladusi. “Nende mootorite hea tööiga on umbes pool tundi.”

Seetõttu võibki juhtuda, et tiitlivõistluste eel proovitakse uut jõuallikat alles päev enne aasta tähtsaimat etteastet.

“Mootorid on nii täpselt ehitatud, et mingit sissesõitu ei ole neile vaja,” selgitas Ahto Aaslav-Kaasik. “Need kas seisavad niisama vaikselt või sõidetakse nendega täisgaasil. Poole gaasiga sõitmine võib mootorile halvasti mõjuda.”

#### OTSI KOHTA, KUS SA SAAD

Veemoto pole ala, millega tegelejad paadi suvalises kohas vette laseks ja gaasi annaks. Kohti, kus saab veemotot harrastada, on Eestis napilt. Lisaks Harku järvele saab alaga tegeleda näiteks veel Emajõel, Anne kanalis, Viljandi ja Võru Tamula järvel ning Pärnu jõel. “Treening- ning võistluskohtade kasutamiseks kokuleppele jõudmine on rohkem ettevõtmise asi.



ERKO AABRAMS VÕITIS O-125 KLASSIS MAAILMAMEISTRITITLI. SAMAL PAADIL PÜSITITAS PÄRNUS TOIMUNUD VEEMOTO REKORDKATSETEL ANDRES LOORITS UUEKS KLASSI O-125 MAAILMAREKORDIKS KIIRUSE 128,43 KM/H.

Näiteks Harku vald on meile palju vastu tulnud,” rääkis Pähn. “Kuna tartlastel on kasutada avaliku liiklusega Emajõgi, on sealsetel noortel treenimiseks väga head võimalused. Viimasel ajal on Viljandi väga palju arenenud, tagasi kaardile soovib pääseda ka Narva.”

Lisaks headele treeningkohtadele viib ala edasi ka eluterve konkurents, milleta on raske tippu jõuda. “Õnneks on meil head naabrid Lätist, kes meie noortele arenemiseks vajalikku konkurentsi pakuvad. Kui meil tuleks igal aastal erinevatesse paadiklassidesse juurde kaks kuni kolm noort, oleks meil ka kodune konkurents küllaltki arvestatav,” sõnas Pähn.

Lisaks tehnikale peab ka mees paadis hea olema. “Üldfüüsilist trenni on vaja korralikult teha. Samas paadis istun varasemast vähem, kuna sõidukogemus on olemas ja meelest see enam ei lähe,” selgitas Raudva.

Lisaks sõitjale ja tehnikale on tippu jõudmiseks vaja ka korralikke taustajõude.

“Veemotopisikuga nakatunud noortele tuleks igati kasuks ka vanemate huvi oma järeltulijate tegemiste vastu – pere toetus on mootorisportialadel väga tähtis,” rääkis Põvvat. ▀

# SUPER HINNAD!



## Otsa amortisaator

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

NR1 UUS HIND  
**225.-**

NR2 UUS HIND  
**275.-**

NR3 UUS HIND  
**350.-**

NR4 UUS HIND  
**550.-**



## Päästevest 100N (kõik kehakalud)

VANA HIND  
**450.-**

UUS HIND  
**395.-**



Ankur  
7,5 kg

UUS HIND  
**295.-**

VANA HIND  
**395.-**



Tollid  
(paar)

UUS HIND  
**135.-**

VANA HIND  
**170.-**

UUS HIND  
**285.-**



Kai ots 12m  
RST karabiiniga

VANA HIND  
**355.-**



Niiskuse koguja  
"Bolaseca"

VANA HIND  
**105.-**

UUS HIND  
**75.-**

Ujuv sõukruvi võti

VANA HIND  
**195.-**

UUS HIND  
**150.-**



Aerud, 8 jalga (2,4 m)

VANA HIND  
**675.-**

UUS HIND  
**599.-**

# PAAT TALVEKORDA

Taas hakkab kätte jõudma aeg, mil oleks paslik panna oma veesõiduk talvekorterisse. Et teie veesõiduk kevadel rõõmsalt põrisedes esimesi sooje ilmu tervitama läheks ja teid tuleval hooajal sama hästi teeniks, tuleks sügisel meelde tuletada mõned nõksud ja nipid.

TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **ANDRUS KALKUN**

Kui te enam alust kasutada ei kavatse, tõstke see kohe veest välja. Öökülmad ei hüüa tulles ja kui sadamas loksuv paat, kaater või jaht alles esimesel jääkirmel libastudes meelde tuleb, võib hajameelsus rahakotti suure augu amp-sata. Neid, kes nukralt tõdevad, et öökülm on mootori jahutussärgi lõhki paisutanud, koh-tab sadamates igal sügisel. Kõvemad mehed on suisa mootorsaagidega paate jääst välja saaginud. Seega ei tasuks tänasida toimetusi homse varna visata – homme võib hilja olla.

Paati veest välja tõmmates tuleb esmalt üle vaadata aluse põhi. Kui sinna on kasvanud vetikad – olgu siis kehvast mürgist või sootuks mürgitamata jätmisest tingitult –, on neid kõige lihtsam maha pesta kohe pärast paadi veest välja tõstmist. Kevadeks võivad vetikad väga kõvasti põhja külge kuivada.

Kui põhi pestud, tasub kontrollida, ega seal mõnda väikest vigastust pole. Plastikuse pragu nähes tuleks ette võtta tee plastikupa-randaja juurde, sest kui plastikite vahele satub vesi, mis külmaga muidugi paisuma hakkab, on praod kevadeks mitu korda suuremad ja parandamine kallim.

Kui aga puhtal põhjal mingeid vigastusi ei paista, järgneb teekond koju või hooldekotta. Vilunud meister oskab paadi juures tarvilikke

töid muidugi paremini märgata, aga masu ajal pole patt oma aluse eest ise hoolt kanda. Seda muidugi juhul, kui kere ja/või mootori garantii-aeg läbi – kui garantii kehtib, võite seda ise korrastades suure tõenäosusega garantii katkestada.

## MOOTORI KALLALE

Kui otsustate mootori koju garaaži viia, tuleb alustada mootori konserveerimisest. Kui alusel on veepaagid ja veesüsteemid, tuleks ka need tühjaks lasta, et neid lõhikülmumise eest kaitsta. Kindlasti ärge unustage põhja-punni ahtris, et lasta vesi välja kas siis pilsist või tühikust kahe korpuse vahel. Tühjade veepaakidega tuleks mootor korraks käivitada, loomulikult kui jahutusvett on.

Väiksemate mootorite puhul kasutatakse selleks tünni, suuremate puhul spetsiaalseid klappe, mille kaudu vesi voolikuga jahutussüsteemi lastakse. Kui mootor soe, oleks kaval see korraks seisata ja kui tegu suure mootoriga, kutsuda appi naabrimees. Seejärel tuleks mootor uuesti käivitada ja kui üks mees valab tosooli voolikusse, kust mootor enne vett võttis, laseb teine mees mootoris konservanti. Kui tegu on ühe või kahe karburaatoriga mootoriga, sureb see ilmselt hetke pärast välja; kui karburaatoreid rohkem, ilmselt mitte.

**KÕIGE OLULISEM ON MEELES PIDADA TARKUSE-TERA “MIS TÄNA TEHTUD, SEE HOMME HOOLETA”.**

Küll küllalle liiga ei tee, konservanti laske sisse nii palju kui naabrimees tosooli peale jõuab valada. Oluline on, et töötav mootor jahutuseta ei jääks.

Kauem kui paar minutit pole siiski vaja sellele operatsioonile pühendada, selle ajaga jõuab tosool korralikult mootorist läbi käia ja ka konservanti jõuab jõuallikasse piisavalt.

Konservanti pihustage kätt edasi-tagasi liigutades ühtlaselt kõikidesse karburaatoritesse. Kui aga juhtub olema ees suur “õhupuhasti”, laske sinna konservanti paari minuti vältel. Mootoripöörded peaksid konservandi pihustamise ajal olema 2000–3000 pöört minutis.

## ÕLIVAHETUS

Järgmiseks tuleks ette võtta õlivahetus. Kui mootor soe, voolab vana õli õige lõbusalt välja. Sel ajal otsige välja uus õlifilter. Kui vana õli on puhas, pole muud kui uus õli sisse valada. Kindlasti tuleks eelistada mootoritootja heakskiidu saanud õlisid, sest pahatihti võib



## KINDLASTI TULEKS EELISTADA MOOTORI-TOOTJA HEAKSKIIDU SAANUD ÕLISID, SEST ESMAPILGUL SARNASTE NÄITAJATEGA ÕLIDEL VÕIB OLLA VÄGA SUURI ERINEVUSI.

esmapilgul sarnaste näitajatega õlidel olla väga suuri erinevusi – vaevalt tahaks keegi meist endale füsioloogilise lahuse asemel mullita Värskat tilgutist veeni lasta, olgugi, et mõlemad on "soolane vesi", mida organism omastada suudab.

Kui vana õli on kreemjas, tuleb asjatundja poole pöörduda. Reduktori puhul võib olla tegu vigastatud õlitihendiga või halvemal juhul praoga reduktoris. Pahatihti käivad avanevad need spetsiaalvõtmega ja kõigele lisaks võib sealt vastu habet lennata igasugu vedrusid ja kuulikesi, mille õigele kohale tagasipanek võib osutada üsna tõsiseks väljakutseks. Kui aga mootoriõlis on vett, on ülemise otsa remont üsna tõenäoline, ja see tuleb kindlasti meistrimehhe hooleks jätta.

Eeldusel, et õlidega on kõik korras, tuleks pärast uute õlide sissekallamist (redukoriõli lisatakse alt üles) üle vaadata tsingid. Need on tavaliselt hirmus ussitanud metallitükid ümber mootori. Tsingid tuleks mootori küljest lahti kruvida ja terasharjaga puhtaks lükata. Kui pärast harjamist augu kõrvale metalli enam suurt alles ei jää, tuleks vanad tsingid või mootorinumber kaasa võtta ja poodi uute tsinkide järele tõtata.

Nüüd, kui mootor on piisavalt jahtunud ja teil ei juhtunud enne käepärast olema konservanti, on õige aeg valada silindrisse lusikatais õli – väiksemale mootorile teelusikatäis, suuremale supilusikatäis. Küünalt ärge veel tagasi keerake; ajage mootorit mõned tiirud käsitsi ringi, et liigne õli küünlaaugust välja lendaks. Kui küünla kohe, ilma mootorit ringi ajamata, peale keerate, võib kevadel pahanodus juhtuda: õli teatavasti kokku suruda ei

õnnestu ja kui teda juhulkiult palju sai, pole kolvil kuhugi liikuda.

Kui see tehtud, tasuks sellesama konservandiga, mida enne mootorisse pihustasite, üle käia ka kõik elektripistikud; paha ei teeks ka selle aine mootori peale pihustamine. Kindlasti tuleks rõhku panna trosside määrimisele. Kui tegu on distantsjuhtimisega mootoriga, tuleks käigu- ja gaasihoovad ning trossid määrada veekindla vaseliiniga. Määrida tuleks ka roolitrossi.

Nüüd on paat peaaegu talveks valmis. Veel oleks vaja üle määrada kõik määrdeniplid, mida mootori kinnituskõrvade juurest leiata, ja need pritsiga kenasti vaseliini täis lüüa.

Kui tunnete, et saate sellega hakkama, tuleks ka mootori jalg küljest võtta ja määrada mootorisse mineva peavõlli nuute. Kui seda pole mitu aastat tehtud ja veepump juhtub üles ütlemata, näete kurja vaeva nuutide lahtisaamisega: jalg lihtsalt ei tule otsast. Kindlasti ei tohi aga jalga maha võttes jõudu kasutada! Seda võivad kinni hoida nii peidetud poldid kui ka käiguhoovastik, nii et kui ise hätta jääte, pöörduge meistri poole.

Seejärel on mootor talveks valmis, kui mitte arvestada tsinkide tagasipanemist. Neid ei tohi unustada – ühelegi mootorile ülearuseid detaile külge ei kruvita ja tsinkide eesmärk on kaitsta mootorit korrodeerumise eest ajal, mil mootor on vees.

### MUUD TÖÖD

Järgmiseks tuleks üle käia kogu veesüsteem. Kui alus seisab talvel soojas, pole veesüsteemi puhastamine ja konserveerimine hädavajalik. Külumisohtu korral tuleb vesi kõikjalt välja

lasta ja sõlmed, kuhu vesi sisse võib jääda, täita spetsiaalse vahendiga.

Mingil juhul ei tohi kasutada tundmatuid aineid, sest joogivesüsteemi võib mõni mürk pikaks ajaks kasutuskõlbmatuks muuta. Kui te usaldusväärset konservanti ei leia, kasutage alkoholi, tavalist viina.

Loomulikult pole vaja kogu süsteemi viinaga täita; piisab, kui tühjendatud süsteemi väike suts (kui teil on tuhandeliitrine joogiveepaak, on suts muidugi üsna suur) alkoholi valada, et pump selle süsteemist läbi lööks.

Võimalusel tuleks üle käia ka elektriahel, mis mis lagedama koha peal, ja määrada sealset pistikud. Mehaanilise roolijamari puhul võiks ka roolitrossi karbist välja ulatuva osa peale vaseliini määrada ja trossi paar korda läbi karbi edasi-tagasi kerida. Soovi korral võib ka kaugjuhtimispuhli trossid määrada. Kõige lõpuks mass välja ja aku maha. Aku tasuks kindlasti talveks paigaldada võimalikult stabiilse plusspoolele püsiva temperatuuriga kohta. Ruum peaks olema ventileeritud, sest happeaurud on mürgised. Lisaks soovitaksin aku pikal seismisel kindlasti kasutada akuvalvurit. See on seade, mis imiteerib aku normaalkasutust, töötades nii tarbija kui ka laadijana. Selline pidev voolu sisse-välja liikumine takistab sulfaadi tekkimist akudes. Sulfaadi tekkimisel akuplaadite pinnale ei võta aku enam voolu sisse ega anna seda ka välja, ning kui aku pikalt laadimata-kasutamata seisab, on sulfaadi tekkimine paratamatu.

Kindlasti pole need näpunäited ammendavad, sest igal alusel on oma nüansid ja tähelepanu nõudvad kohad. Kõige olulisem on aga meeles pidada tarkusetera "mis täna tehtud, see homme hooleta". **IV**



## Trophy 2152

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



**BALTI  
MEREKAATRID**

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



TALLINN • TARTU • PÄRNU • RAKVERE



# IMRE SOOÄÄR JA LAURA

Minu juured on juba kolmsada aastat Muhumaa pinnas, tutvustab end Pädaste mõisa omanik Imre Sooäär, kelle vanematekodu asub mõisast vaid kuue kilomeetri kaugusel. Muhumaal on aga teadagi kõik meremehed, kuna meri on ümberringi.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD TÕNU KITS

Pädaste mõis Muhumaa lõunarannikul võtab meid augustikuu lõpu pärastlõunal vastu sulni vaikusega. Siin-seal seletab silm omavahel tasahilju vesteldes jalutavaid paarikesi. Ent fassaadiga mere poole vaatav härrastemaja ja selle esist platsi ääristavad hiiglaslikud põlispuid mäletavad ilmselt ka sajanditaguseid kiiremaid aegu. Siis, kui Pädaste mõisa kõige vanemast sadamast, kus praegu Järsu sillaks kutsutav väike kivimuul vette kaob, läksid külarahva sõnul laevad otse Inglismaa pealinna Londonisse, Harrordsi turule. Lastiks laastukastidesse pakitud suured valged Pädaste mõisaiaia õunad, mille spetsiaalselt selleks väljaõpetatud külamemmed igal sügisel valgete paksude labakinnastega otse puu otsast alla võtsid. Õrnalt, et õunad ei läheks plekiliseks. Sealsamas sillal asus ka mõisa supelmaja – põhjata ujuvmaja, kus saksad said lihtrahvast eraldi suplemas käia.

Tõtt-öelda on praegunegi vaikelu pigem näiline, sest mille muu kui visa tööga saavutati Pädaste mõisale hiljuti viietärnihotelli staatus – tase, milleni ei küündi ükski maapiirkonna majutusasutus meie lähinaabrite – rootslaste, soomlaste ja baltlaste – juures.

Sammume sileda muruvaiba vahel looklevat kruusateed pidi platsi ümbritsevatest mõisaansambli hoonetest kõige merepool-

sema, restorani poole. Maakividest Meremaja terasil tervitab meid reipalt põlvpükstes mõisahärra Imre Sooäär ise ja juhatab Pädaste praegusesse mõisasadamasse – umbes nelja väiksemat veesõidukit mahutava sadamabasseini juurde, milleni viib merest kitsuke sissesõidukanal. Vee sügavus on siin poolteist meetrit, mis tähendab, et purjelaevadega sisse ei mahu, külalised saavad oma alused jätta Armastuse saare taha reidile, veelgi mugavam on aga silduda Pädaste mõisa naabruses asuvas vastavatud Lõunaranna sadamas.

Mereäärse viietärnihotelli juurde kuuluvad mõistagi igat sorti lõögastumisvõimalused, spaamõnude ja sooja mereveega tunnisauna kõrval kõiksugu veesõidukid – aerupaadid, süstad ja muidugi mootorpaat – millega külalised saavad lähedalasuvate laidude vahel paarutada, suuska vedada või romantilisele päikeseloojangukruisile sõita. Ujuvsiila ääres seisabki Ameerika kaater Bayliner 192, mis on mõisahärrat ja tema külalisi juba kuus aastat truult sõidutanud.

Aga alustame Imre Sooäärega juttu veidi kaugemalt.

## ■ Kuidas veesõidu juurde jõudsite?

Ma olen Muhust pärit, minu vanematekoju on siit Pädastest kuus kilomeetrit. Ma olen juba kolmsada aastat läbi ja lõhki Muhumaa mees. Ja Muhumaal on ju kõik sündinud meremeheks, kuna meri on ümberringi.

Hakkasin purjetamisega peale kunagi Eesti Noorte Meremeeste Klubis ja õppelaevadega sai terve Läänemeri läbi seilatud. Muhus oli klubil õppelaager, kus käidi igal suvel õppimas, ja sealt sain ka mina oma esimesed purjetamiskogemused.

Vanaisa sõitis mul suurt merd. Ta oli kaheksa aastane, kui hüppas laeva ja sõitis maailma mered läbi. Hiljem tuli tagasi Eestisse, hakkas Inglismaalt rehepeksumasinaid tooma ja Muhus



piimatööstust arendama.

Kuna olen kala tähkujus, siis mina ja meri oleme täiesti lahutamatud. Ma ei kujuta ette, et ma saaks kusagil sisemaal kunagi elada – mul peab alati meri lähedal olema.

■ **Miks just selle paadi välja valisite?**

Ära tüütasid need pikad praamijärjekorrad ja mõtlesin, et kui oleks selline multifunktsionaalne paat, millega saaks vajadusel Virtsusse sõita, ei peaks nendest järjekordadest sõltuma. Ja samas saaks ka suuska vedada. See paat on veel parajalt väike, et suuska vedada, ja parajalt suur, et ka pikemad sõidud ära teha. Kuskil kuue inimesega siin laidude vahel sõita natuke – see on just paras.

■ **Kas siia paati ööbima ka mahub?**

Kolm inimest mahub vööri kajutisse magama, väike tualett on ka seal. Ta on hea hübriid lõbusõidulaevast ja matkapaadist, nii et siin lähipiirkonnas käies olen öö paadis veetnud – polegi hotelli vaja. Parem kui telgis. Paadis on kõik mugavused olemas. Katuse peal kohal on kõva, muusika ja isegi soojendus on olemas, kui vaja. Ja mida siis hing veel ihkab.

■ **Millised seadmed teil vee peal liigelda aitavad?**

Garmin 188C GPS on ikka asendamatu, see on sisuliselt pardakompuuter – kõik, mis vaja on selles olemas. Kuna siin saarte ümber on hästi palju kive, olen kõik kivid ja muud ohtlikud kohad ise arvutis ära märkinud. Ilma korraliku GPSita pole siin saarestikus ikka midagi teha. Siin erinevate lehekülgede all on kõik vajalik – kalu näitab, kaugusi; kui panen sisse teekonna punktist A punktini B, võib see seade mind automaatselt kõige lühemat teed pidi kohale viia, arvestades teele ette jäävaid objekte. See aitab kütust kokku hoida.

■ **Mis paadi nimi on?**

Laura. See on minu äripartneri tütre auks, ta on särtsakas itaallanna. Noor flmidiiva.

■ **On see teie esimene paat?**

Ei, mul on ikka paate varem ka olnud. Aga ta on esimene selline kaasaegne paat. Enne olid ikka nõukogudeaegsed kaluripaadid ja esimene kaater, mis on mul ka alles, oli Tupolevi tehases tehtud – seal tehti lennukitest ülejäänud osadest alumiiniumpaate, reaktiivmootoriga. Reaktiivmootor tõmbab alt vee sisse, nagu





MINU PAAT ON PARAJALT VÄIKE, ET SUUSKA VEDADA, JA PARAJALT SUUR, ET KA PIKEMAD SÖIDUD ÄRA TEHA. KUSKIL KUUE INIMESEGA SIIN LAIDUDE VAHEL SÕITA – SEE ON JUST PARAS.

#### Laura

Kodusadam **Pädaste mõisa sadam**

Mudel **Bayliner 192**

Ehitusaasta **2003**

Kere materjal **klaasplast**

Pikkus; laius **5.72 m ; 2,31 m**

Süvis: **43 cm**

Mootor, võimsus **3.0L MerCruiser® Alpha I (135 HP)**

Navigatsiooniseadmed **Garmin 188C GPS**

Lisaseadmed **kõik tehase lisad, täiendav kompass, pardakompuuter, galvaniseeritud treiler**

Kütusevaru: **84 l**

Lubatud inimeste arv pardal **6**

#### Imre Sooäär

Vanus **40**

Meresõidukogemus **30 aastat**

kaasaegsed skuurtridki, ja viskab tagant välja. Eeliseks on see, et vint ei saa kannatada ja sõidab madalas vees, aga kütust joob nagu hobune. Nõukogude ajal oli see tõeline vene ime – lennukitööstuse kõrvaltootmine oli paadiehitus.

#### ■ Kus oma paadiga sõidate?

Muhu ümbruses laidude vahel on mõnus paadiga sõita, siin on hästi palju väikeseid laide. Meie ees on siin Juudikse ja Laasikse – need on sõsarsaared. Seal taga on Litsukare – see on hästi väike, ühtegi puud ei kasva. Seal on hästi palju linde – ainult linnupeasad üksteise kõrval, astuda kusagile õieti polegi. Võib-olla sellepärast on hakanud rahvas seda Linnukareks, hiljem Litsukareks kutsuma. Niimoodi selle saare rahvakeelne nimetus kõlab. Ning otse meie ees asub Armastuse saar.

#### ■ Kust selline nimi?

See on vana mõisasaar ja kuulus vanasti Pädaste mõisa juurde. Saarel oli mõisa teemaja ja sinna viis siis mõisahärra suvel oma valgete päevavarjudega kallimad... teed jooma. Nüüd seal enam teemaja ei ole, aga saar kannab ikka Armastuse saare nime. Hästi armas ja väike saar on – nagu väike Eesimaa mudel. Seal on nii

Eesti lõunaranniku liivarand kui ka põhjaranniku kivised ja kadakased karjamaad. Väike kaasik, väike kuusik, väike kadakamets – kõik erinevad puiduliigid gruppides. Tore pisike saar – läbi mõõtu ainult 100 meetrit.

#### ■ Kui kaugel olete oma paadiga käinud?

Kuressaares ja ka Ruhnul on käidud, ükskord koos Maarja-Liis ja Koiduga (lauljad Maarja-Liis Ilus ja Koit Toome – toim). Oli väga seiklusterikas reis.

#### ■ Aga ajalisel pikem merereis?

Ümber Hiiumaa ja Saaremaa on sõidetud. See võttis aega poolteist päeva, sest tegime vahepeatusi ka. Kui oleks otse läinud, oleks kiiremini saanud. Olime Hiiumaal ja Saaremaal sõprade juures. Päril tore oli kodusaares ringi peale teha.

#### ■ Kas tormi kätte olete jäänud?

Jaa, paar korda ikka. Ükskord oli selline äikesetorm, et hakkas lausa läbi presentkatte lööma, mõned raheterad olid suured nagu kruusakivid, mõtlesin, et see torm nüüd meid vägisi võtab..., aga näe, paat pidas vastu.



#### ■ Mis see unistuste paat võiks olla?

No tegelikult ongi nii, et kui inimene, kuidas öelda, saab vanemaks ja elukogenumaks, siis ta hakkab järjest rohkem mõtlema selliste klassikaliste väärtuste peale ja hing ihkabki nüüd head klassikalist puupaati või –kaatrit, millele oleks mõnus istumiskoht, kus saaks süüa pakkuda, võib-olla väike kajut peal. Selline stiilne hollandi tüüpi või siis Eesti paadimeistrite tehtud kaunis puitalus oleks tõeline pärl ja sobiks ka mõisa juurde. Kui keegi soovib Baylineri ära osta, siis müün hea meelega.

#### ■ Kas selliseid puupaate, unistuste paate, siin Saaremaal või Muhumaal ka keegi ehitab?

Muhus on üks puupaaditööstus olemas, saare põhjarannikul. Muhumaa mehed on ette võtnud puupaatide tegemise nullist peale.

Minu naabrimees, Peeter Laum, on Lennuki ehitaja, selle mis üle maailma seilas – ilmselt Eesti kuulsaim paat. Ta oli kauaaegne Saare paaditööstuse juht. Temaga rääkides tuligi mõte, et järgmine paat võiks olla selline korralik klassikaline puitpaat. Baylineriga on lõbus, ma ei saa midagi halba selle paadi kohta öelda, aga hing ihkab midagi rahulikumat ja klassikalisemat. On juba suuska ja lainelauda veetud siin elus küll, võiks veidi rahulikumalt võtta.

#### ■ Kuhu mereteed viinud on?

Olen igatsenud üle ookeani sõita, aga siiani pole veel õnnestunud. Kõige kaunim reis oli ehk Hawaii saartel, kus sai vana klaasikalise

purjepaadiga väikeste saarte vahel sõidetud. Teine tore reis, mis meenub oli Lõuna–Euroopas. Mu sõpradel oli 120-jalane 1923. aastal valminud purjepaat Saint-Tropez linnas, millega sõitsime Itaalia põhjarannikul, ehk siis nii-öelda Itaalia Rivas. Kokku oli meid 30 inimest, neist kümme meeskonnaliiget. Ainulaadne kogemus.

#### ■ Unistuste reis?

Tahaks minna Norra fjordidesse, Nordkappi välja, aga sinna peab muidugi minema mingi suurema kruisi- või õppelaevaga. Või siis Alaskale, ka seal on õppelaevad ja teaduslaevad, mis viivad päris jääpiirini välja, selline ekstreemsuste kogemine oleks päris lahe. Lõunapiiril olen ma pingviine näinud – viimati Lõuna-Aafrika lõunatipus, aga tahaks põhjapiiril ka ära käia.

Muidugi oleks ka tore siin Läänemere saarte vahel rohkem seilata. Ma olen ammu igatsenud siin kandis purjekaga üht pikemat reisi teha, et Läänemere saari paremini tundma õppida. Kindlasti purjekaga, mitte mootorlaevaga, sest ma naudin seda vaikset olemist purjede all, kui meri mühiseb ja laulab sulle unelaulu. Selles on romantikat ja karmust. Mulle meeldivad kontrastid ja seda purjelaevad pakuvadki.

Aga kihvtid on ka need vanad Hollandi East India Company laevad, mis käisid 17.-19. sajandil Indoneesias ning töid sealt vürtse, siidi ja igasugu muud kaupa. Nendest suurtest puupurjekatest on veel mõned koopiad alles, üks koguni Amsterdams. Suurel merel sõidaksin pigem sellise, kui Queen Elisabeth II-ga.



MINA JA MERI OLEME TÄIESTI LAHUTAMATUD. MA EI KUJUTA ETTE, ET MA SAAKS KUSAGIL SISEMAAL KUNAGI ELADA – MUL PEAB ALATI MERI LÄHEDAL OLEMA.

#### ■ Kuidas on tunda, kas mere-elu Muhumaal kogub hoogu?

Absoluutselt kindlasti. Tore on vaadata, kui palju on siin rannikul uusi laevaomanikke ja kui palju väikesadamaid korda tehakse. On ju kurb, kui saarte rannakülal välja surevad, sest pole väikesadamaid ega elavat laevandust, ehkki peaks olema nagu mereriik. Meri hoiab inimesi koos – paadilautrid ja väikesadamad peavad olema, nendeta pole saartel ka elu.

Võib loota, et tänu [Euroopa Liidu] struktuurifondidele ärkavad paljud siinsed väikesadamad 3-4 aasta jooksul uuele elule. Suurem osa tööst tuleb muidugi omanikel ise ära teha, ja neid, kes tõesti midagi ära teha tahavad, peab siiralt tunnustama.

Muhu võib paari aasta jooksul mitme sadama võrra rikkamaks saada, mis on hästi oluline, sest aastaid pole õieti saanudki Muhusse paadiga tulla – polnud ju purjelaeva sadamaid. Kes seal suurte praamide vahel Kuivastus tahab jukerdada.

#### ■ Kas merel kala ka püüate?

Ise ma eriti suur kalamees ei ole, pigem meeldib mulle kala suitsutada ja kalast erinevaid roogasid valmistada. See on põnevam kui pikka aega oodata, millal kala konksu otsa tuleb. Ma olen selleks liiga kärsitu. Aga jah, lapsest saadik on põhjaõngesid pandud ja angerjat püütud. Viimasel ajal on angerjat paraku saarte juures väga väheks jäänud.

#### ■ Kas oma sadama laiendamise plaane ei ole tekkinud?

Ei taha seda liiga suureks ajada. Kuna naabritel on ka toredad sadamad, siis ma pigem panustan sellele, et Lõunaranna sadamasse saab suurema alusega tulla ja Pädaste mõisasadam peaks pigem väikeseks ja rahulikuks jääma, sinna suuri laevu ei tahaks. Pigem olgu privaatsus ja väikesed puupaadid, mis meeleolu loovad. Klassikalise aluseid tahaks meie vetes rohkem näha. Praegu mahub Pädaste mõisa sadamasse umbes neli paati kõrvuti, sellest esialgu täiesti piisab. Suurepärane Lõunaranna sadam on Muhu saare kõige moodsam, äsja renoveeritud ja pakub piisavalt ruumi ka suurtele purjekatele. Sinna jõudmiseks kulub läbi metsa jalutades kümme minutit. Meil on sadama omaniku Olafiga (Olaf Orgse – toim.) väga meeldiv koostöö ja kõigile, kes Lõunaranna sadamasse meritsi saabuvad pakume võimalust Pädaste mõisa külastada ja meil einestada.

#### ■ Millistest maadest on need turistid, kes on Lõunaranna sadamast Pädastesse tulnud?

Skandinaaviast, Hollandist ja muidugi Eestist. Ma usun, et järgnevatel aastatel saab see väga populaarseks sadamaks, kuna siia on turvaline sõita ja Muhumaal on nii palju huvitavaid vaatamisväärsusi. Mitte ainult Pädaste mõis, vaid siin on ümberringi ka vahvaid talusid, on Muhu maalinn, Muhu kirik, 3000 aasta vanused kivilalmed, vanimad matmispaigad jne. Lõunaranna sadam pakub juurdepääsu ka kõigile Muhumaa ajaloolistele-kultuurilistele vaatamisväärsustele. ▣

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

Hind ei sisalda mootorit



## Turvaline ja merekindel

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



Ainulaadne Zodiac  
vahetatav pontoon



**BALTI  
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



**ZODIAC**

## Princess 61

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

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

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

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



### Askeladden Commuter 805

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

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



### Nimbus 35 Nova Coupe

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

Soodushind  
**3 990 000.-**



### 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 võõriireeling  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

Soodushind  
**699 000.-**  
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  
**640 000.-**  
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  
**400 000.-**  
tavahind 510 500.-



### Bayliner 192

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

Soodushind  
**399 000.-**

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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅓ lk = 1500.- +km

½ lk = 1200.- +km

¾ lk = 1000.- +km

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



**MV-Marin 5400 MC**

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

**Soodushind  
395 300.-**  
tavahind 422 200.-



**Silver Hawk 540DC**

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

**Soodushind  
365 000.-**  
tavahind 401 800.-



**Bayliner 652**

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

**Soodushind  
359 000.-**  
tavahind 653 290.-



**Silver Fox 485 R Edition**

Valmistamisaja: 2008 • Mootor: Mercury ELPT EFI 60hj  
Pikkus: 4,85 m • Laius: 1,95 m • Kaal koos mootoriga: 550 kg  
Kajalood Navman 4432 • Garantii 2 aastat • Multifunktsionaalne kaater  
mis rahuldab suurepäraseft kogu pere vajadused. Sobib veesuatamiseks  
asendamatu abilise kalapüügi.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**Soodushind  
269 000.-**  
tavahind 299 900.-



**Maxum 2300**

Mootor: MerCruiser 5.0 I FWC 230 hj mageveejahutusega  
Pikkus: 7,2 m Laius: 2,6 m • Lubatud inimeste arv pardal: 8  
Trimmid, sõidukate, Raymarine plotter jne  
Kaater on väga heas sõidukorras.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind  
135 000.-**



**Örnvik 470 Cruiser**

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

**Soodushind  
189 000.-**  
tavahind 220 310.-



**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 väiksemale  
seltskonnale nii kalalkäigus kui ka väikesaarte avastamiseks.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind  
199 990.-**



**Bayliner 192**

Valmistusaasta 2003 • Pikkus 5,7 • Laius 3,3 • Süvis 0,43 m  
Lubatud inimesi 6 • Mootor: 3,0 MerCruiser Alpha (135 HP).  
Lisad: kompass • raadiosaatja • Simrad HT50Axis 50 GMDSS • GPS- Garmin GPS-  
MAP 189C Sounder • immobilisier • VVC • audiosüsteem • kaldavoollu pistik koos  
automaatlaidijaga • automaatne piltsipump • 3 vendrit • ankur • päästerõngas  
Kontakt: tel: 512 2328 kaie@padaste.ee

**240 000.-**  
või vahetus  
klassikalise puitpaadiga



**Storebro 420 Baltic**

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

**soodushind  
€ 299 000.-**

**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE



**NÜÜD  
KÕIK**  
laotooted  
**-25%**

**BALTI  
MEREKAATRID**  
TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

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

# Targaks saab see, kes oskab kuulata.

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

PRINCESS

67

FLYBRIDGE MOTOR YACHTS: 42 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY

V CLASS SPORTS YACHTS: V42 V45 V48 V53 V58 V62 V65 V70 V78 V85