

Navigator

3 / 2011

BALTI MERE AJAKIRI

**Imekaunis
Lõuna-Tais
purjetamas**

**Vjatseslav
Leedo
& Kasse**

**Volvo
Ocean Race
stardib jälle**

**Paadiga
Sardiiniasse**

MILJARDÄR ROMAN

Abramovitsš

KOGUB SUPERJAHTE

HIND € 4,40
68,85 EEK

ISSN 1736-3233



KRUSENSTERNIGA KODUSADAMASSE KAASAEGNE PIRAATLUS KREEKAS PRINCESS V72 BARCELONAST KORFULE UKU RANDMAA REISIPÄEVIK KARIIBI MERELT VAIKSELE OOKEANILE GOTLANDILT KÄIAKIVE TOOMAS SÖLMEDE SIDUMINE PURJETAJATE MOELOOJA KATRIN KULDMA VANALAEVASUVI VÄIKELAEVAKINDLUSTUSE VALIK LIIKLEMINE SISEVETEL MERERAAMAT UUDISED PAADIBÖRS

Sharing more...



CAMUS
COGNAC

XO ELEGANCE

Ametlik esindaja Eestis on Liviko AS
Tähelepanu! Tegemist on alkoholiga. Alkohol võib kahjustada Teie tervist.

Sisukord

- 6 UUDISED** Eestlased rahvusvahelisel avamereregatil edukad, väike printsess V39 on sündinud, Hiiumaal toimus rahvusvaheline seminar "Milleks siia purjetada?", Muinastulede öö tihedaim lõketekett moodustus Mandri-Eesti looderannas, etendus muusikal "Valge laev".
- 11 MERERAAMAT** tutvustame lasteraamatut "Merekarud" ja näputöö õpikut "Sõlmed"
- 18 VANALAEV** Herkki Haldre kirjutab vanalaevasuvest 2011
- 20 MEREREIS** 10 päevaga Barcelonast Korfule
- 26 REISISOOVITUS** Taisse purjetama
- 32 MEREREIS** Paadiga Sardiiniasse
- 40 TERAVNURK** Kaasaegne piraatlus Kreekas
- 42 KAANELUGU** Miljardär Roman Abramovitš kogub superjahte
- 52 ÜMBERMAAILMAREGATT** Volvo Ocean Race muutis piraadihirmus võistlustassi
- 58 ÜMBERMAAILMAREIS** Soolopurjetaja Uku Randmaa reisipäevik Kariibi merelt Vaiksele ookeanile
- 66 MEREMOOD** Purjetajate moelooja Katrin Kuldma
- 68 PURJELAEV** Krusensterniga Warnemündest kodusadamasse
- 78 MEREREIS** Gotlandilt käiakive toomas
- 82 PAADITUVUSTUS** Princess V72
- 86 NÕUANNE** Kuidas valida väikelaevakindlustust
- 90 MEREKOOL** Sõlmede sidumine
- 92 MEREKOOL** Liiklemine sisevetel III
- 94 MINU PAAT** Vjatšeslav Leedo & Kasse
- 85 PAADIBÖRS**



42 Miljardär Roman Abramovitš kogub superjahte



32 PAADIGA SARDIINIASSE



68 KRUSENSTERNIGA KODUSADAMASSE



26 IMEKAUNIS TAIS PURJETAMAS



94 MINU PAAT: VJATŠESLAV LEEDO JA KASSE

MUSTA LIPU ALL Piraaditeema on viimaste aastatega muutunud taas päevakajaliseks nii kinolinal kui ka maailmameredel. Piraatide tõttu muudetakse isegi maailma suurima purjeregati Volvo Ocean Race võistlusteest ja osa teest, lõikudel Kaplinnast Abu Dhabisse ja Abu Dhabist Hiinasse, läbivad jahid transpordilaeva pardal.



Mõningatel andmetel püstitasid Somaalia piraadid 2010. aastal musta rekordi, võttes pantvangi 1181 meresõitjat. Viimati vabastatud alused on piraatide kättes olnud keskmiselt 213 päeva ning oletatakse, et eelmisel aastal maksti piraadijõukudele laevade, nende lasti ja meeskondade eest ümmarguselt 150 miljonit USA dollarit lunaraha.

Pole siis ime, et piraatid kardetakse. Kardavad kõik, kel Kariibi merele, Aafrika ida- ja läänerranniku lähedale, Indoneesia saarestikku või muudesse ohupiirkondadesse laevaga asja.

Ohutsooniks ei loeta küll Vahemerde, mis on paljudele Eesti veesõitjatele külmal ajal vaat et kodumereks muutunud, ent omamoodi piraatlust võib kohata sealgi. Toome teieni kaks juhtumit, ühe Itaaliast ja teise Kreekast, kus hätta sattunud või abi palunud laevale esitati rõõgatu arve paaritunniste abitööde eest. Et oleks teada, milline oht võib ähvardada ja millest tuleb hoiduda.

Navigaatori seekordsest numbrist leiate mitu huvitavat reisilugu, mis viivad seekord peamiselt Eestist väljapoole – Barcelonast Korfule, Sardiiniasse, Gotlandile, Lõuna-Taisse Andamani merele. See ei tähenda, et me koduse mere ja siseveekogud päris unustanud oleksime. Seilame Läänemerele uhke purjelaeva Krusensterni pardal Warnemündest Tallinna ning jätkame siseveekogudel liiklemise reeglite tutvustamist.

Numbrile paneb punkti Saaremaa Laevakompanii omanik Vjatšeslav Leedo, kes on oma paadiga kodused Saaremaa rannaveed risti ja põiki läbi sõitnud. Ajal, mil paljud ihkavad üha kaugemale ja kaugemale rännata, kuulutab Leedo, et tema armsalt kodusaarelt ei lahkukski, kui töökohustused ei sunniks. Ja õige ka – piraadihirmu siin ju tundma ei pea.

Helen Raiend



Esikaane foto Bulls Press

Väljaande direktor

Tiit Lillipuu

tiit.lillipuu@helium.ee

Peatoimetaja **Helen Raiend**

helen.raierend@helium.ee

Toimetaja **Margus Mihkels**

Makett ja küljendus

Andrus Kalkun

kalkun@helium.ee

Väljaandja **Helium OÜ**

Pärnu mnt 232, 11314 Tallinn

Telefon: 6 710 158

Faks: 6 710 190

navigaator@helium.ee

Reklaam Nordicom

reklaam@nordicom.ee

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

Navigaator on ka Facebookis

Tellimine telefonil 6 710 158,

navigaator@helium.ee

www.ajakirinavigaator.ee

iPad

Sinuga on su sõbrad, raamatud, ajakirjad, filmid, pildid, muusika, mängud, internet, e-mailid, kaardid ja muu vajalik.

Sinu ideaalne reisikaaslane



Tule leia oma iPad **IM Arvutid** salongidest!



Authorised
Reseller

IM Arvutid Endla müügisalong. Endla 69, Tallinn tel. 6105983 E-R 9-18
IM Arvutid Solaris müügisalong. Estonia pst 9, Tallinn tel. 6773951 E-P 10-21
IM Arvutid Tartu müügisalong. Küttri 3, Tartu tel. 7441440 E-R 10-18, L 10-15
IM Arvutid iDeal APR Salong. Narva mnt 7, Tallinn tel. 6601893 E-R 10-19, L 10-15
IM Arvutid iDream APR Salong. Endla 45, Tallinn tel. 56 880 886 E-P 10-21

IM Arvutid
www.imarvutid.ee

EESTLASE OLID RAHVUSVAHELISEL AVAMEREREGATIL EDUKAD

Eesti Noorte Purjeõppeseltsi egijdi all purjetava St. Ivi meeskond saavutas kaptenite Margus Zahharovi ja Helen Ormuse juhtimisel The Tall Ships Races 2011 regatil kõikide võidusõitude kokkuvõttes üldvõidu oma võistlusklassis ning üldarvestuses teise koha. Samuti on regati rändkarikas Angela Cup kiireimale C-klassi avamerejahile taas eestlaste valduses.

Iirimaa alanud ja Rootsis lõppenud rahvusvahelisest õppepurjekate regatist The Tall Ships Races 2011 võttis osa üle 80 aluse 15 riigist. Võistlusel osalesid ka suured purjelaevad, näiteks eestlastelegi tuntud Mir, Sedov ja Krusenstern.

Tagasiteel Eestisse osales St. Ivi ka The Culture 2011 Tall Ships Regattal, võites esimesel võidusõidul oma klassis ja üldarvestuses teise koha ning olles finišis kogu laevastiku kolmas alus.

St. Ivi meeskonnas purjetanud ja võistelnud Eesti noored said kaugpurjetamise ja avamerel võistlemise kogemuse. Kokku läbiti Läänemeres, Põhjameres ja Atlandi ookeanis suve jooksul ligikaudu 6000 meremiili, neist võisteldes üle 1500.

☞ www.mingles.cma.ee



FOTOD STA ESTONIA



FOTO HILLAR KUKK

HIIMUMAAL KÜSITI: MILLEKS SIIA PURJETADA?

Hiiumaa väikesadamad said rahvusvahelise tähelepanu osalisteks 2.–4. septembrini peetud seminaril “Milleks siia purjetada?”.

Hiiumaa asukoht Läänemeres on merematkamiseks soodne, kuid sadamad vajaksid rohkem tutvustamist. Eesti Merematkamise Selts, mis on koostöövõrgustiku BSCN (Baltic Sea Cruising Network) liige, kutsuski oma partnerid Saksast, Taanist, Rootsist, Soomest, Venemaalt, Lätist ja Inglismaalt Hiiumaale, et saada pilt siinsete sadamate olukorrast. Oma silmaga vaadati üle Kärdla, Kalana, Sõru, Orjaku ja Heltermaa sadamad. Osavõtjate kinnitusel on neil sadamatel kindlasti potentsiaali, et täiendada Läänemere väikesadamate võrgustikku kasutajatele atraktiivsete sadamatena.

Kuna kõigis naabermaades on märgata järjest suuremat huvi Läänemere idapoolsete piirkondade vastu, siis vajatakse ka rohkem infot ning seda saavad seminari külalised oma klubide liikmeskonna hulgas levitada. Üksteiselt on palju õppida, kuidas siduda omavahel erinevad turismivaldkonnad – merematkamine, toitlustus, jalgrattaturism, loodusturism j.m. – ning panna see kogu piirkonna atraktiivsuse suurendamise teenistusse.



Juubeliaasta väärikaks tähistamiseks oleme valinud kolm Mercedes-Benzi suurepärast mudelit, millele pakume 125. juubeliaasta varustuse eripakette.

Mercedes-Benz. Isiksustele, kes teevad ajalugu.

Mercedes-Benz on maailma esimese auto looja. See on tippsaavutus omaette, kuid tõelised tegijad ei jää loorberitele puhkama. Mercedes-Benz, see tähendab juba 125 aastat innovatsiooni - tehnoloogilist kõrgtaset ja ahvatlevat disaini, mis harmoonias pakuvad ületamatut sõidunaudingut.

Mercedes-Benz ei ole lihtsalt auto, vaid austusavaldus iseendale. Auto isiksustele, kes oskavad tõelisi saavutusi hinnata ja neid ise ajalukku lisaks kirjutada.

Mercedes-Benz C-klass "Edition 125" varustuspaketi eripakkumine

4440.- €

sama varustuspaketi tavahind 10764.-
hinnavõit 6324.-

Mercedes-Benz E-klass "Edition 125" varustuspaketi eripakkumine

4680.- €

sama varustuspaketi tavahind 11898.-
hinnavõit 7218.-

Mercedes-Benz GLK-klass "Edition 125" varustuspaketi eripakkumine

3360.- €

sama varustuspaketi tavahind 7824.-
hinnavõit 4464.-

Vaata kampaaniatingimusi ja "Edition 125" varustuspakettide eripakkumisi www.silberauto.ee/edition125



125! aastat innovatsiooni



Mercedes-Benz

CO₂ emissioon 117-280 g/km, keskmine kütusekulu 4,4-12,0 l/100km

SILBERAUTO

Mercedes-Benz peaesindus Eestis AS Silberauto www.silberauto.ee: Tallinn, Järvevana tee 11, tel 626 6000 Tartu, Ringtee 61, tel 730 0720 Pärnu, Riia mnt 231a, tel 445 1990 Rakvere, Haljala tee 1, tel 660 0152 www.mercedes-benz.ee



Info-Auto
www.infoauto.ee

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



537 UUENDUST. KÕIKI EI NÄE. AGA TUNNEB.

Volvo V70 ja Volvo S80 uue – 2012 mudeliaasta autod tulevad nüüd enam kui 500 uuendusega.

Uues juhikeskkonnas on standardvarustusena elegantne õhuke keskkonsool ja 5tollise värvi-kuvariga Volvo Sensus info- ja meelelahutuskeskus.

Senisest jõulisemad kuid säästlikumad diisel- ja bensiinimootorid kuuluvad Premium-klassi parimate hulka.

City Safety turvasüsteem on nüüdsest põhivarustuses.

Kui tellid 2012. mudeliaasta Volvo S80 või Volvo V70 nüüd, saad võimaluse valida omal äranägemisel kingituseks **4000 euro** eest oma uuele autole **Volvo lisavarustust**.

VOLVO S80 HIND ALATES €30 200.-

VOLVO V70 HIND ALATES €30 200.-

VOLVO.INFOAUTO.EE

Pildid on illustreerivad. Kampania kestab kuni 15.10.2011.

VALGE LAEV JÕUDIS KOJU

Tänavu 12. augustil jõudis Eestimaa lavalaudadele Viktor Siilatsi muusikaline fantaasia “Valge laev”. Etendus oli pühendatud Eesti Vabariigi taasiseseisvumise 20. aastapäevale. IN Teatri eestvedamisel lavavalgust näinud “Valget laeva” mängiti Suurel Munamäel ning Eesti Nuku- ja Noorsooteatri suurel laval neli korda. Kuigi lavastuse idee on pärit viie aasta tagusest ajast, on lapsepõlves klaverimängu õppinud autori sõnul muusikalis kõlavad lood tema elulooming – suuremas osas on tegu vanade lugude libretoga sobitamisega. Muusikalis tegi kaasa ansambel Kala, kellega on varemgi koostööd tehtud. “Nad aitasid mul aastate eest lavale tuua minu seni esimese ja ainsa progemuusika suurteose “Kõiksugu Ikarosed”,” räägib Siilats. Ansambli laulja Sepo Seemann on ka muusikali meespeaosaline, naispeaosas esines aga tänavusest superstaarisaatest paljudele meelde jäänud Rosanna Lints.

“Valge laev” kõneleb soovide täitumisest ja luhtumisest läbi Eesti lähiajaloo. Eestlased on valget laeva, mille ümber muusikali tegevus keerleb, oodanud juba sajandeid. “Meie jaoks on see vabaduse sümbol igavesest ajast igavesti. Võtame näiteks rohkem kui sajanditagused maltsvetlased – nemadki ootasid pikisilmi valget laeva, mis viiks neid Eestist ära. Vabadusse. Või teise ilmasõja lõpp, kui valget laeva oodati kui vabaduse kullerit. See oligi valge laeva ootuse põhjus. Kas see tooks meile vabaduse? Või võtaks meid vabadusse kaasa?” mõtiskleb Siilats.

Võiks arvata, et teema on üdini hingecriipiv, kuid tegelikult jagus muusikali parajas annuses kõike – head muusikat, näitemängu, süندانliigutavat sõnumit, huumorit ning palju muud, mis korraliku muusikaliga kokku käib.

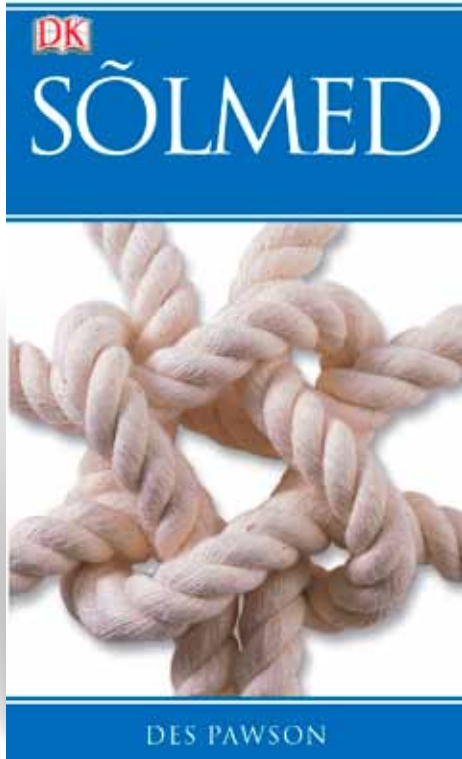
Etendus käib oma nurga alt läbi meie ajaloo sõlmpunktid ja jõuab tänapäevagi – mis ikkagi juhtunuks, kui 1980. aastatel Stockholmist Soome kaudu tulnud laev põhjamaade väliseestlastega, kelle eesmärk oli tulla Tallinna vene okupatsiooni vastu meelt avaldama, oleks siiski kohale jõudnud? Millised sündmused oleks arenema hakanud?

Lisaks peaosalistele astusid etenduses üles tuntud muusikud, teatri- ja telenäitlejad Kaire Vilgats seadusesilma rollis, Maria Soomets ehedalt huumorika väliseesti prouana, Tarvo Krall paljulapselise idamaalasena, Mait Trink vanaisana jt. Erilisel jäi meelde Kaire Vilgatsi ja Sepo Seemani võimsa duetina lauldud “Vii mind ära, valge laev”.

Etenduse lavastaja on Priit Valkna, arranžeerija ja muusikajuht Andrus Rannaääre, kunstnik Mae Kiviloo, koreograaf Janek Savolainen, konsultant Villu Kangur. Kaasa tegid ansambel Kala, The Blinking Lights ja segakoor Anu Lõhmuse (Meero Muusik) juhtimisel.



FOTOD TIIT LILLIPUU

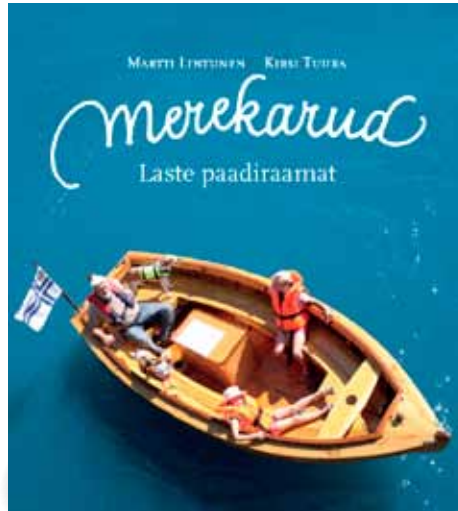


SÕLMED

Autor Des Pawson
Kirjastus DK, eestindanud Tänapäev

Des Pawsoni raamat "Sõlmed" ilmus esmakordselt eesti keeles 2005. aastal, nüüd on välja tulnud kordustrükk. Kasulik ja käepärane raamat õpetab siduma rohkem kui 100 sõlme, kasutades lihtsaid juhtnööre ning selgitustega varustatud fotosid, mis näitavad tegevust sammhaaval. Purjetamiseks, kalastamiseks, aga ka matkamiseks, mägiironimiseks ja igapäevases tegevuses kasutamiseks või kaunistamiseks sobivaid sõlmi saab leida kiirviitemärkide abil. Lisaks antakse juhiseid sobivate köite valimiseks.

Raamatu autor Des Pawson on uurinud sõlmi ja köievalmistamist sellest ajast saadik, kui talle anti seitsmeaastasena üks raamat sõlmedest. Ta on üle 25 aasta juhtinud köievalmistamise firmat, mis hõlmab kõiki sõlmede tegemise valdkondi. Pawson õpetab ning näitab oma oskusi näitustel, paadimessidel, galeriides ja muuseumides. On esinenud raadios, televisioonis ning tema tööst on kirjutatud mitmetes väljaannetes. Aastal 1982 oli Des Pawson üks rahvusvahelise sõlmesidujate tsunfti kaasasutajaid ning aastal 1996 avas oma isikliku sõlmede ja köite muuseumi.



MEREKARUD

Tekst Martti Lintunen
Fotod Kirsi Tuura
Eesti Päevalehe kirjastus

Eesti Päevalehe kirjastus on ette võtnud tänuväärse töö – teha Eesti lastele selgeks paadisõidu A ja O. Mullu üllitatud "Oskari paadiraamatu" järel on tänava valmis saadud veel ühe lastele mõeldud mereraamatuga – "Merekarud". Seegi raamat on varem välja antud Soomes, autoriteks 2008. aastal Soome auväärseima lastekirjanduse auhinna Tietopöllö pälvinud Martti Lintunen ja Helsingi fotograaf Kirsi Tuura. Kõvakaaneline ja värviline 40 leheküljeline raamat viib õekesed Veera ja Nele koos vanaisa ja kahe koeraga paadimatka. Vanaisa on kogenud merekaru, kes oskab peale põnevate meremehejuttude rääkida ka meremärkidest, ettevaatusabinõudest ja headest meretavadeist. Tüdrukutel on paadimatka jooksul nii mõndagi kõrva taha panna. Soome keelest tõlgitud raamat annab lastele ja miks mitte ka algajatele täiskasvanutele häid algteadmisi edasiseks veesõidu tarkustega tutvumiseks. Jääb veel soovida, et kunagi mõni mereteemaline ja meie olusid kirjeldav lasteraamat ka Eesti oma autorite poolt välja antakse.



VOLVO V70 JA VOLVO S80 UUENDUSED MUDELIAASTAL 2012

Uus õhuke keskkonsool Volvo Sensus infotainmentsüsteemiga. 5tolline värvikuvar standardis, 7tolline koos digi-TVga lisavarustuses.

Tagant otsasõidu vältimissüsteem City Safety põhivarustuses kõikidel mudeliversioonidel. City Safety pidurdab automaatselt kui tekib oht eesliikuvale sõidukile tagant sisse sõita ning hoiab ära kokkupõrke kuni kiirusel 30 km/h.

Uue põlvkonna juhiabisüsteemi varustuspaketti kuulub nüüd automaatse täispidurdusega jalakäijatu vastussüsteem

Saadaval esimese ja tagumise parkimiskaameraga

VÕIMSAMAD JA SÄÄSTLIKUMAD MOOTORID:

DIISEL	hj	l /100km
1,6 DRIVe	115	4,5
D3	163	4,9
D5	215	4,9
D5 AWD	215	6,4
BENSIIN		
T4	180	6,6
T5	240	7,9
T6 AWD	304	9,9

*Volvo S80 mootorid





Väike printsess on sündinud

Southamptoni paadinäitusel esmaesitletud Princess V39 tähistab uue põneva mudeli lisandumist seniste V-klassi sportjahtide hulka. Esimest korda enam kui kümne aasta jooksul on turule toodud uus, alla 13-meetrine Princess. Uus mudel on teretulnud lahendus neile, kes eelistavad väiksemat alust, nõudes samas parimat stiili ja kvaliteeti.

Mootorjahi standardvarustusse kuuluvad võimsad Volvo D6-330 mootorid, mis töötavad V39 puhul tagada kiire ja säästliku sõidu. Seest on uus Princess hele ja ruumikas ning oskuslikuks ja läbimõeldud viimistluseks on kasutatud vaid parimaid materjale. Avar salong ja hästi varustatud kööginurk pakuvad pardalolijaile suurepäraseid võimalusi suhtlemiseks. Mõlema kajuti proportsioonid on paigas ja kujundusstiil kaasaegne. Vööri kajutis olevast vannitoast pääseb ka otse salongi, samas kui ahtrikajutisse on võimalik soovi korral paigaldada liugvoodid, nii et magamisasemeid saaks vajadusel kerge vaevaga kaheinimesevoodiks muuta.

270 000-eurose alghinnaga Princess V39 on ühtaegu praktiline ja elegantne – siin on hinnaline tiikpuuga kokpit koos suure baarileti ja piisavate istmetega, ahtripeegli platvorm, kuhu mahub ka päästepaat, ning küllaldaselt panipaiku nii siin kui seal.

🌐 www.princess-yachts.com





**MUINASTULEDE ÖÖ TIHEDAIM LÖKETEKETT
MOODUSTUS MANDRI-EESTI LOODERANNAS**

Tuhandeid aastaid tagasi süütasid meie esivanemad Läänemere ääres lõkkeid märguandeks naabritele või meresõitjatele. Seda iidset tava meenutasid tänava augusti viimasel laupäeval kell pool kümme õhtul tuhanded inimesed, kes tähistasid muinastulede ööd. Seekord pidid mÄrgutuled meenutama, et merd, mis meid ühendab, tuleb hoida. Mairold Vaik veebilehe muinastuled.ee kutsetoimkonnast ütles, et tänava märgiti kaardile seitsmesaja lõkke asukoht koos lisainfoga. Muinaslõkete kaardistajad teatasid veebilehe mereblog.com kaudu, et Läänemere ümbruses süüdati üle 3000 lõkke ja mere ääres võis Soomest Lätini olla 90 000 inimest. Kõige rohkem tuli teateid Keila vallast ja naabrusest, aga arvestades tagasisidet, mis saadeti pärast lõkkesüütamisi, oli lõkkeid rannas vähemalt kolm korda rohkem kui teatati. Navigaatori toimetus kogunes sel aastal tulesüütamisele Pärnumaale Lemme randa. Koos meie käe all valminud tuleskulptuuridega võis rannal kokku lugeda kümme-kond lõket.

☉ www.muinastuled.ee



FOTOD MAIROLD VAIK, KERTTU JALAKAS, AILE NÕUPUU, KAROLIN VARIK

Paadipood Vanasadama Jahtklubis



Paaditarbed
Paadinõud, tekstiil
Masina- ja elektriseadmed
Vanalaeva tarbed
Tormiriided
Raamatud, kaardid
Kapteni rummivarud
Merelised kingi-ideed



**Profi
Marine**

www.profinarine.ee

GENOVA 51. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

01.-09.10.2011
Genova, Itaalia
☎ www.genoaboatshow.com

USA PURJEJAHTIDE NÄITUS

06.-10.10.2011
Annapolis, USA
☎ www.usboat.com

GOA RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

07.-09.10.2011
Goa, India
☎ www.goaboatshow.biz

USA MOOTORPAATIDE NÄITUS

13.-16.10.2011
Annapolis, USA
☎ www.usboat.com

SAO PAULO PAADINÄITUS

13.-18.10.2011
Sao Paulo, Brasillia
☎ www.boatshow.com.br

ATEENA 33. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

15.-23.10.2011
Ateena, Kreeka
☎ www.athensboatshow.gr

ISTANBULI 30. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

19.-24.10.2011
Istanbul, Türgi
☎ www.boatshow.com.tr

HIINA 4. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS SIBEX

20.-23.10.2011
Shenzhen, Hiina
☎ www.sibex.net.cn

FORT LAUDERDALE 52. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

26.-30.10.2011
Fort Lauderdale, USA
☎ www.showmanagement.com

HAMBURGI 52. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS HANSEBOOT

29.10.-06.11.2011
Hamburg, Saksamaa
☎ www.hanseboot.de

BARCELONA 50. RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

05.-13.11.2011
Barcelona, Hispaania
☎ www.salonnautico.com

AMSTERDAMI MEREMESS METS

15.-17.11.2011
Amsterdam, Holland
☎ www.metstrade.com

BAHRAINI RAHVUSVAHELINE PAADINÄITUS

23.-26.11.2011
Bahrain
☎ www.bahrainboatshow.com

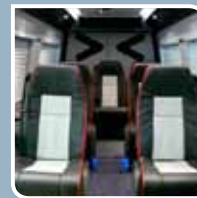
PARIISI RAHVUSVAHELINE MEREMESS

02.-11.12.2011
Pariis, Prantsusmaa
☎ www.salonnautiqueparis.com



VIP reisibuss

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



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

Telefon 447 2758
GSM 516 7084

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



KALAREIS LAPPAJAGA ENK MATILDAGA MERELE VÕRKU NÕUDMA

Võrgud viime sisse õhtul kl. 18 ning järgmisel hommikul toome merest välja

Kalareisi hind sisaldab kalasaaki - õnne korral !

Väljumine Kalasadamast

info tel. 5068152

WWW.KAISAMOOR.EU



STIILNE PUHKUS

**PURJETAMINE
VAHEMEREL JA TAIS**



SUUSAREISID

- ALPID
- ANDORRA
- BULGAARIA

Rendime erinevas suuruses purjejahte ja katamaraane

- Vahemerel 7 riigis
- Tais Andamani merel

Hinnad alates 1000 eurost jahi kohta 7 päeva.

Soodushinnad kehtivad reisi tellimisel enne 20.10

Soovijatele pakume ainult majutust või transfeeri.

Paljudel reisel tegutseb STIILSE PUHKUSE lasteklubi ja algajate suusakool.

Reisipaketid alates 599 eurost reisi tellimisel enne 20.10



TÄHELEPANU! VALMIS OLLA! TALV.

Oled uue talve lumisteks seiklusteks valmis? **BMW X5** ja **BMW X6** on igal juhul valmis. Sind ootavad 16 BMW xDrive nelikveo meistriklassi tippmudelit. Ja kõige parem osa viimasena – **kuni oktoobri lõpuni kõik erihinnaga ja võtmed kiirelt kätte!** Vaata lisaks: www.bmw.ee/x

United Motors

www.bmw.ee



Sõidurõõm





Vanalaevasuvi 2011

TEKST HERKKI HALDRE

Vanalaevasuvi 2011 on olnud nii tihe, et poleks kevadel osanud ette kujutada. Kui ma olen vahetevahel kibedalt sõna võtnud, et rahvas on näoga mere poolt ära maa poole pöördunud, siis ilmselt see pole päris nii. Anna ainult võimalus! Kajsamoor oli suvel rahvale avatud lühikeste mereretkede tarbeks, tung osutus meeletuks. Suve jooksul viisime merele 8000 inimest, kellel oli võimalus saada osa endiste aegade mälestusest, näiteks mis tunne on raskeid kahvelpurjesid sikutada. Reisiga kaasnes ka lühike ekskursion meie mereajaloo teemadel, et meresõit oleks mitte pelgalt meelelahutuseks vaid omaks ka harivat funktsiooni. Et kuidas siis ikkagi Kihnu Jõnni päevil see meresõitmine käis ja milline oli meremeeste elu endistel aegadel. Selleks

aastaks me enam merepealseid lugusid ei jutusta, järgmisel aastal jälle.

TALL SHIP RACE 2011

Tõenäoliselt on vähe purjetajaid, kes poleks kunagi mõelnud Tall Ship Race'i osalemisest. Seda legendaarset suurte purjelaevade võidusõitu on peetud juba alates 1956. aastast, seega juba 55 aastat. Pikka aega tunti seda regatti ka Cutty Sarki regati nime all ja selle nime all tuntakse seda üritust ilmselt paremini ka

**TALL SHIP RACE SAI ALGUSE 1956. AASTAL,
KUI PEETI 20 SUURE PURJELAEVA
OSALUSEGA REGATT TORQUAY'ST LISSABONI.
SEE PIDI OLEMA SUUREJOONELISEKS
HÜVASTIJÄTUTSEREMOONIAKS
MAAILMAMEREDELT KADUVATELE
PURJELAEVADELE.**

Eestis. Aasta 1992 on ajaloos ainus kord, kui regatt tuntud purjetaja Otto Raua eestvõtmisel Tallinnas sees käis.

Tavaliselt on linnad aastaid järjekorras, et seda ülevat võidusõitu omale sadamasse saada. Sadam ja linn täitub uhkete purjelaevade ja madrustega – ning loomulikult turistidega, keda see vaatepilt on alati ligi meelitanud. Näiteks tänavuaastase Tall Ship Race'i korraldajate info kohaselt külastas regati sadamaid kokku 4,5 miljonit turisti, külalissadamate turismikorraldajad rõõmustavad 35–50% turistide kasvu üle. Turu linnas Soomes külastas regati sealviibimise päevadel üritust umbes 500 000 inimest. Suured ja uhked laevad on tõesti meeliülendav vaatepilt – millest annab tunnistust ka Tallinnas suurte purjelaevade juures väänlevad tohutud järjekorrad. Nii näiteks Tallinna Mere-

päevade ajal külastas purjelaeva Kruzhernstern 18 000 inimest!

Aga nagu eelpool nimetatud, Tallinnasse laevad millegipärast ei saabu – laevastikuskaader purjetab regulaarselt Tallinnast mööda kord ühes, siis teises suunas – 2003 Turku, Riia; 2007 Kotka, Stockholm; 2009 St. Peterburg, Turku,

Klaipeda; 2011 Klaipeda, Turku; 2013 Helsinki, Riia. Tallinnal oli see võimalus seoses kultuuripealinna staatusega, kuid meie otsustajad leidsid, et seda ei ole meil vaja.

Tall Ship Race sai alguse 1956.aastal, kui peeti 20 suure purjelaeva osalusega regatt Torquay'st Inglismaal Portugali pealinna Lissaboni. See pidi olema suurejooneliseks hüvastijätuseremooniaks maailmamerele kaduvatele purjelaevadele. Kuid rahva huvi ürituse vastu oli nii suur, et regati jatkupidevaks edasiseks organiseerimiseks otsustati asutada organisatsioon nimega Sail Training International. Selle organisatsiooni eesmärgiks on olnud kõigi nende aastate vältel propageerida eelkõige noorsoo huvi



merekuultuuripärandi vastu – nii on kohustus osalevate laevade meeskonnad komplektee-rida vähemalt 50% ulatuses alla 25-aastastest noortest inimestest, kellel ei pea olema ilmtin-gimata professionaalset ettevalmistust – seda võimalikult laiapõhjalise huviliste ringi ära-tamiseks. Samuti on kogu selle vägeva purje-tamispeo üheks huvipakkuvaks koostisosaks meeskondade vahetus regati vältel – nii on või-malik inimestel proovida kätt väga erinevatel alustel – suurtel ja väikestel.

Muide – nimetus “Tall Ship”, mis tänases kõnepruugis tähistab kõrgustesse ulatuvate mastidega traditsioonilist purjelaeva, ei ole üldsegi mitte ajalooline meretermin – sellist luulelist väljendit kasutas poet John Masefield oma poemis “Sea Fever” aastal 1902.

2011 Tall Ship Race'st võttis osa ainsa Eesti alusena juba staažika osalejana tuntud purjejaht St.Iv kapten Margus Zahharovi juhtimisel. Kajsamoor osales ainult Turu etapi üritustel, meeskonnaks Hiidlaste Koos-töökoogu seltskond.




Klaipeda –Turu – Gdanski distantisi regatist võttis sel aastal osa 34 laeva, sealhulgas sellised tuntud alused nagu Kruzhernstern (Venemaa), Sedov (Venemaa), Mir (Venemaa), Dar Młodzieży (Poola), Gulden Leeuw (Holland).

Ilmad olid valdavalt soodsad, viimane etapp Turku – Gdansk andis vastalist SW tuult 12–18m/s, mis sundis mõned laevad Turu saarestikust väljumisel esiotsa saarte varju hoidma. Osad laevad jäid ankrusse esimeseks ööks ootama, et tuul natuke järele annaks. Meiegi tegime ööseks peatuse Kasnäsi sadamas, järgmine 20 tundi läks Tallinnani jõudmiseks. Reisil kaasas olnud fotograaf Toomas Kokovkin kukkus öö jooksul küll kaks korda oma koist välja.

LASTE MERELAAGER 2011

Teine purjetamisüritus, mida pean meie suvisesks suursündmuseks, oli Laste Mere-laager koostöös Laoküla merelaagriga. Võtsime 18 last peale jaanipäeva pardale ja seilasime Soome saarestiku suunas. Ilmad olid väga soosivad, kohe esimene minek üle Soome lahe läks mõnusa kohinaga, käiku 8–9 sõlme. Lapsed jaotasime vahtidesse – 4 tundi ööpäevaringselt: navigatsioonivaht, töövaht ja vabavaht (ehk koivaht). Tuleb muidugi tunnistada, et töövaht just kõige populaarsem polnud, kuid lobi tahab keetmist ja nõud rookimist, laev vaja puhas ja korras hoida. Navigatsioonivahis õppisime kaarditööd, navigatsiooni algtõdesid, meremärke. Kajsamoori tubli tüürimehe Markuse juhendamisel meisterdasid lapsed ehtsa nõorlogi sõlmedega ja proovisid, kuidas laeva kiiruse mõõtmine käib. Ehk siis, millest tuleneb kiiruseühik “sõlm”. Lapsed said täiesti ootamatult isegi kaks korda “ristitud” – esimene kord plaaniliselt, nagu laagris ikka tavaks, tuli Neptun vetepõhjast laeva, kole takune habe suus, kolmhark käes ja toimetab traditsioonilise ristimisrituaali. Teist korda said lapsed ristitud viikingiteks, see juhtus Jussaro saarel, kus ehtsad viikingid kaaperdasid meie laeva ja nõudsid laagrilapsed omale galeeriorjades. Kuna merega karastunud laagrilapsed osutasid keset ööd tarmukateks aerumadrusteks, siis otsustas karm viikingipealik nemad siiski orjastaatusest üles tõsta ja kombe kohaselt mõõgaga õlale patsutades said kõik laagrilised omale ka viikinginime.

Järgmise suve laagri kuulutame välja hiljemalt oktoobris, jälgige kodulehe infot www.kajsamoor.eu 



Kümne päevaga Barcelonast Korfule

II OSA

MARTIN JA SIIRI JOANDI JÄTKAVAD OMA JUTUSTUST SELLEST, KUIDAS NAD EELMISE AASTA MAIKUUS OLID ABIKS JAHI HANSE 630 HISPAANIAST SLOVEENIA POOLE TOIMETAMISEL.

TEKST **MARTIN JOANDI, SIIRI TOMINGAS-JOANDI**

15. MAI

SHAKEN, NOT STIRRED!
Torm ei andnud terve öö järele, alles hommikupoole taltus veidi. Öösel üritasime kuidagi hakkama saada ja jõudumööda suuremaid kahjusid vältida. Küllalt põnev on keset tormi mööda kambüüsi sahtlitäit nuge-kahvleid taga ajada.

Lõunaks jõudsime elusate ja tervetena sihtpunkti, Favignana saarele. Lähenesime sadamale üle saare loodetipu ning kuskil saare tipu ja sadama vahel tabas meid äkitselt külje pealt tugev tuuleil, mis mäelt alla tuli. Kõik kestis vaid hetke. Mäletan eredalt, et istusin parasjagu tekil pingil ning järsku kaldus paat kreeni – läheb ja läheb ja läheb... Tõusin normaalasendis vertikaalpinnale püsti ning jälgisin masti ja poomi. Poom läks vette, aga selle pärast ma ei muretsenud. Murelikuks tegi mind hoopis masti tipp, millel jäi veepinnast vaid mõned meetrid puudu ning minu suurim hirm oli, et kui see nüüd vette läheb, siis on – vabandust väljenduse pärast – perse paadis. Õnneks seda ei juhtunud ning jõudsime õnnelikult sadamasse, kus oli suurte lainete tõttu keeruline silduda ning maale saamine veelgi keerulisem.

Vaatasime kahjud üle, sõime lohutuseks kuningliku lõunasöögi, tegime tillukesele linnale tiiru peale ja puhkasime ennast kahepäevasest katsumusest välja.

Kahjusid siiski oli – kriimustatud põrand, kriimustatud kere (ilmselt olime mingi palgi



FOTOD **MARTIN JA SIIRI JOANDI, ENRIQUE BARROSO RECASENS, TERESA ALONSO DE CASTANEDA**



või muu säärasega merel kokku saanud, värvile olid mõned lisakriimud tekkinud) ning ühtteist läks ka kõõgipoolle katki.

Favignana saare elanikud on läbi aegade olnud tuunipüügile pühendunud, kuid viimasel ajal tööstuslikku püüki vist enam ei tehta. Ent tuunikala, mida Martin konserveerituna peaaegu, et jälestab, on seal värskena siiski imemaitsev.

Kohalikul restoranil oli üks selline pakkuda. Tegemist oli ilmselt 200–300-kilose tuuniga, millest meie kumbki ühe tüki võtsime. Martini sõnul pole konserveeritud tuunil ja värskel tuunil midagi ühist, nii, et sööge värsket kala!

16. MAI

Tegelesime peamiselt tormikahjude likvideerimisega ja tutvusime ümberkaudse eluoluga. Päeva peale tuli ka paat sadamas teise kohta liigutada, kuna senine oli veidi ohtlik ja äärmiselt ebamugav – kaile saamiseks tuli esmalt saada kummipaati ja sealt edasi kaile. Kõlab lihtsalt, eks? Aga proovige sama asja tugeva tuule ja suurte lainetega!

Õhtul läksime veel mojitosisid jooma ja õhtust sööma. Kuidagi sattusime restorani, kus oli olemas ka rootsikeelne menüü. Siiri,

ISE ME VÖÖRIOTSA ENAM KÄTTE EI SAANUD, TULI TUUKER KOHALE KUTSUDA. TUUKER HILINES – NAGU SEALKANDIS KOMBES – HEA MITU TUNDI, JA KUI TA VIIMAKS PAISTMA HAKKAS OLI RASKE USKUDA, ET SEE TEGELANE NIISUGUST TEENUST VÕIKS PAKKUDA. VEEL USKUMATUM OLI, ET TEMA VÄIKE PAAT VEE PEAL PÜSIS – TULLID NÖÖRIST, PARDAD MÄDAD...

kes räägib oivaliselt rootsi keelt, uuris tasepisi selle tagapõhja, kuna see oli ainuke võõrkeelse menüüga restoran saarel. Tuli välja, et üks omanikest on rootslanna, sealkandis äärmiselt haruldane loomulik blond pealekauba.

Lauas istudes sattus Siiri kuidagi jutule kõrvallaua rootsikeelse seltskonnaga ning vana teada-tuntud tõde sai kinnitust – igas sadamas on vähemalt üks eestlane. Nimelt oli seltskonnas üks väliseestlane, küll Rootsis kasvanud, aga kes siiski rääkis eesti keelt. Meil kõigil oli hea meel võõras kohas oma keelset inimest kohata.

17. MAI

Olime Siiriga plaaninud rolleri rentida ning saarel ringi sõita. Paraku aga oli Jose konsulteerinud kohalike merekarudega, kes andsid tugeva soovitusena Favignanast kohe kaduda, kui

tahtsime veel lähiajal jätkata teed Palermosse. Tuul oli juba rahunenud, kuidained olid endiselt umbes kolme meetri kõrgused. Ilmaennustus lubas järgmisel päeval pea tuulevaikset ilma, aga sama kõrgete lainetega, mis oleks olnud ilmselgelt halvimal võimalikul variantil Palermo-otsa sõitmiseks.

Kuna olime juba mõnda aega paadi peal läbi ajanud Barcelonast kaasa võetud varudega, oli vaja ka neid täiendada. Selleks oli ainult üks viis – tuli

minna sellesinatse linna ainukesse suuremasse toidupoodi ja sealt vajalikud asjad osta. Neid oli palju ja meil oli ainult roller. Poe juhataja või keegi asjapulksai aru meie kimbatusest, ehkki olin valmis tegema poe ja paadi vahel vajadusel ka viis otsa, ning pakkus meile abi – oma autot. Tõstisime asjad autosse ja üritasime seletada, kuhu sõitma peab. Kumbki meist ei räägi itaalia keelt. Ja juhataja ei rääkinud ühtegi keelt peale itaalia keele. Siiski oli suuna kokkuleppimine lihtne – porto ja barca (sadam ja paat itaalia keeles) ning viiped sadamale andsid kätte suuna, aga mitte aluse. Siiri läks juhatajaga kaasa, et jõutaks õigesse kohta, Martin viis rolleri tagasi laenutusse.

Kõik sadamas tagasi ja proviant lossitud, sai kohalikele viimased tänusõnad öeldud ning otsad antud. Palermo ootas meid.



Pärale jõudsime hilisõhtul. Palermo on väga ilus linn, eriti öösel ja mere poolt vaadates. Vahepeal oli tekkinud segadus meie broneeritud kaikhohaga, kuid see segadus sai varsti ka lahenduse ning meie kai äärde. Naljakal kombel ei saanud me aga vööripõtkurit välja lülitada...

18. MAI

Hommikul saime kompensatsiooniks eilse eest (olime ju enne ootamatut Favignanast lahku mist just rolleri rentinud, et saare peal ringi vaadata) veeta linnas nii palju aega kui tahtsime. Kasutasime juhust ja läksime ringi vaatama. Palermo on VÄGA kärarikas linn. Kuid see ei seganud meil ühel väikesel platsil hommikuse espresso ja kerge hommikueine nautimist. Seejärel jalutasime ringi ja kolasime poodides (ükski naine ei suuda mõõda jalutada kingapoest, kus on tühjendusmüük).

Kumbki ühe paari jalanõude võrra rikkamana liikusime edasi Palermo tänavaturu (ehk terve linnaosa) kaudu kaema suurt katedraali, linna olulisimat vaatamisväärsust. Oli võimas, ilus ka. Seks ajaks olime üsna väsinud ja katedraali juurest võtsime suuna tagasi purjekale. Vahepeal oli selgunud ka põhjus, miks me ei saanud eelmisel

õhtul vööripõtkurit välja lülitada.

Nimelt tuli selleks, et vööripõtkur välja lülitada, lasta sellel lisaks lülitist väljalülitamisele veel üks sekund töötada, hoides kangi paremal. Aga Jose oli seda teinud kümme sekundit liiga vara, ehk vööriots ei olnud veel piisavalt sügavale vajunud ning vööripõtkurit välja lülitades tõmmati see vööripõtkuri kanalisse. Ise me vööriotsa enam kätte ei saanud, tuli tuuker kohale kutsuda. Tuuker hilines – nagu sealkandis kombeks – hea mitu tundi, ja kui ta viimaks paistma hakkas, ei suutnud vähemalt mina uskuda, et see tegelane niisugust teenust võiks pakkuda. Veel uskumatum oli, et tema väike paat vee peal püsis – tullid nõõrist pardad mädad...

Õhtupoole lahkusid Teresa ning Enrique, kuna Teresal oli töö juures mingi probleem ja ta aeti kibekiiresti tagasi Madridi. Páris

pimedas andsime lõpuks otsad ning jätkasime kolmekesi Messina väina suunas.

Kuna Jose oli väga kõvasti vatti saanud, saatsime ta magama ning olime kahekesi vahis. Páris plaanikohaselt kõik siiski ei läinud – keset ööd pidime Jose üles ajama. Nimelt märkasime, et horisondil on vees vilkuv tuli. Seda natuke jälginud, otsustasime Jose üles ajada – äkki on tegemist näiteks päästevesti poiga ja parem ikka karta kui kahetseda.

Jose kuulas vilkuva poijutu ära ning kiire küsimus oli – kas kuskil on mõni paat? Tõesti, paat oli, aga VÄGA kaugel. Jose kargas kui vedrust lastuna püsti, riided selga ning tekile. Vaatas mõned minutid ringi ja siis ütles, et pole vaja muretseda, kõik on korras. Nimelt olla sealkandis kaluritel kombeks vilkuvate lantidega kaheksajalgu püüda, jättes õnged paadist mõnikord isegi kahe-kolme

kilomeetri kaugusele. Niisugust püügiviisi kasutatavat ainult Sitsiilia kalurid.

Jose oli nii väsinud, et tegi pärast järsku äratust veel ühe suitsu ja uuesti nägime teda alles hommikul kuue-seitsme ajal.

19. MAI

Kolmapäev oli rahulik. Pärast öist vahetust sõime hommikust, magasime ja päevitasime.

**PALERMO ON VÄGA KÄRARIKAS LINN.
KUID SEE EI SEGANUD MEIL ÜHEL VÄIKESEL
PLATSIL HOMMIKUSE ESPRESSO JA KERGE
HOMMIKUEINE NAUTIMIST. LIIKUSIME EDASI
PALERMO TÄNAVATURU EHK TERVE LINNAOSA
KAUDU KAEMA SUURT KATEDRAALI,
LINNA OLULISIMAT VAATAMISVÄÄRSUST.
OLI VÕIMAS, ILUS KA.**



LAHKUMINE PALERMOST
VASAKPOOLSEL LEHEL: PALERMO KATEDRAAL

Lõuna paiku jõudsimel Messinasse, kus tahtsime teha viimase tankimispeatuse enne Korfut. Tankimine venis väga pikale, kuna tankuri püstol oli mõeldud ilmselt oluliselt suuremate aluste jaoks kui meie oma. Kavandatud 20-minutiline peatus venis pea kolmetunniseks, kuna olime sunnitud kütust ettevaatlikult püstolist nirstama.

Õhtu oli suhteliselt tegevusvaene – meri oli rahulik, tuult minimaalselt ning pidime mootoriga edasi minema. Küll aga juhtus minuga vahis olles midagi sellist, mida ei usuks, kui poleks ise kogunud.

Vahis olles tegin vahepeal suitsu ja millegipärast süütasin ka mastituled. Mõne aja pärast kuulsin, et selja taga püüaks nagu keegi mu tähelepanu – ehkki olin üksinda tekil. Pöörasin pead ja... piuh-pauh! Keegi oleks nagu lahtise käega vastu põske löönud. Mida kuradit?! Siiri magab, Jose magab. Mis toimub?! Vaatasin vargsi üle õla ja kuulsin otse kõrva juures sahistamist. Mõne hetke pärast maandus mu õlale väike, varblase mõõtu lind, kes jäi sinna oma veerandtunniks. Seisin vaikselt ja püüdsin võimalikult vähe liigutada – ilmselt olin

oma õla toeks andnud väsinud ülemereränduritele, kes hädasti puhkust vajab ja keda ma mingil juhul ehmatada ei tahtnud. Mõne aja pärast olin siiski sunnitud end liigutama, mispeale õine külaline spreaderile kolis ja varsti sealtki kadus. Loodetavasti jõudis ta pärale.

Hommikul arvasid Siiri ja Jose minu jutu peale, et olen vist liiga kaua üleval olnud.

20. MAI

Hommikul äratasid meid suured lained – tuul oli hakanud tõusma ja loomulikult hakkas midagi tormilaadset looma. Pidime minema Korful Marina Gouviasse ning otsustasime, et parim viis sellele läheneda on minna ümber saare lõunatipu.



Peaegu tippu jõudes leidsime, et ilmselt läheb peagi mootori abi vaja ja tark oleks see käima panna. Aga mootor ei käivitunud! Hommikupoolne lainetus oli meid raputanud ja kütusefiltrid, nagu selgus, mingit sodi täis – mida me kahtlustasimegi. Jose oli mõnevõrra kuri – ta valis alati väga hoolega, kust kütust võtta, et mingit solki ei saaks, ja tankis tugevatele soovitudele tuginedes ainult suuremates sadamates, aga...

Lõpuks saime mootorile siiski hääled sisse.

Ligikaudu viis kilomeetrit enne Marina Gouviat märkasime umbes seitsmesõlmese kiirusega sõites vees mingit notti, mis aga osutus hoopis hiiglaslikuks kilpkonnaks.

Liialdamata võib öelda, et ta oli kindlasti üle meetri pikk ja sama lai, nii, et isegi Jose, kes on palju kilpkonni näinud, oli rabatud. Kahjuks ei saanud me hiiglast jäädvustada, kuna tekil polnud ei kaamerat ega telefoni ning purjed olid ka kõik üleval.

Õhtul kaheksa-üheksa ajal jõudsimel sadamasse ja kinnitasime otsad. Kohanäitaja vist luges meie nägudest üht-teist välja ja säästis meid kümneminutilise jalutuskäigust, pakkudes oma RIB-iga küüti otse restorani ette. Tühi kõht on parim kokk, aga Marina Gouviast on hea kokk ning keegi ei hoidnud ennast tagasi. Pärast veini tuli ka väga hea uni.

21. MAI

Lõuna paiku saabus Alfonso koos kahe uue sõbra/meeskonnaliikmega. Enne seda olime enda asjad kokku pakkinud ning koristajad olid paadi seestpoolt ka väga korralikult puhtaks teinud.

Alfonso palus meid kõiki veelsööma ja varsti pärast lõunat nad juba lahkusidki, et jätkata mere kündmist Korfu saarelt Sloveenia poole ilma meieeta. Järgmiste kohtumisten! ☑



Info-Auto
www.infoauto.ee

TALLINN Järve Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 infoauto@infoauto.ee
TALLINN Kadaka Kassi 6 tel. 671 0063 kadaka@ford.ee
TARTU Turu 27 tel. 737 1890 tartu@infoauto.ee
PÄRNU Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 parnu@infoauto.ee

Keskmine kütusekulu 6,0-10,3 l/100 km, CO₂ pääst 159-234 g/m³.

 facebook.com/infoautoford

Kui teepind on ettearvamatu, siis Kuga on kõike muud kui seda.

Nutikas nelikvedu jaotab jõudu individuaalselt igale rattale, et tagada sõltumatu haare juhaks kui pinnakate äkiliselt muutub. Kaasaegne Smart-süsteem annab väljapaistva püüdmise ja kontrolli teolude üle isegi lahtisel pinnasel, liival näiteks. Tagasi asfaldil naaseb see esiveo-seadmesse, et hoida kokku kütust.

FORD KUGA

ford.ee



Feel the difference



Pärleid püüdmas ehk miks minna purjetama Taisse?

KUIGI VAHEMERI ON EESTI PURJETAJATE SEAS KAHTLEMATA KÕIGE POPULAARSEM PIIRKOND LÄÄNEMERE JÄREL, TAHAKSIME TÕESTADA VÄIDET, ET PURJETAMINE ANDAMANI MEREL ON TÄIESTI OMAETTE ELAMUS JA SELLEST EI TOHIKS ÜKSKI MERD ARMASTAV INIMENE ILMA JÄÄDA.

TEKST IVO NANO, TIINA KIPPER

ANDAMANI MERI JA VAHEMERI erinevad teineteisest totaalselt. Kui Vahemerel seilavad merekaardud külastavad suhteliselt asustatud paiku ning tutvuvad kaunite vanalinnade ja muude kultuuripäranditega, siis Andamani meri on inimestele, kes hindavad eelkõige loodust ja troopikat. Purjetajale on see kui paradüüs: tuhanded üksikud saared, helevalge liivaga rannad ning saladuslikud lahesopid, kuhu saab ankrusse jääda rummipudeli viskekaugusele. Maale minnakse mootoriga kummipaadiga või kajakiga. Vähem üksikutelt saartelt võib leida ka tiptasemel hotelle ja restorane.

Andamani meri asub India ookeani kirdeosas, piirnedes põhjast Birma rannikuga ja lõunast Sumatraga, idasse jääb Lõuna-Tai ja Malaisia. Lõuna-Tai on hästi ligipääsetav rannikuala hea lennuühenduse ja lihtsa viisarežiimi tõttu: külastades Taid kuni 15 päeva, saab viisa väga hõlpsalt piirilt osta. Phuketis leiab täitsa viisakaid jahirendifirmasid. Jahte on väga erinevas suuruses ja rentida saab neid üsna mõistliku raha eest. Näiteks oktoobris on superpakkumine – rentides jahti 14 päevaks, maksad vaid 10 päeva eest. Nii tuleb hind Vahemere rendihindadega võrreldes vaata et odavamgi. Tipptaeg on poolest novembrist

märtsi lõpuni. Sel ajal on rendihinnad peaaegu, et kahekordsed. Samas soovitan oktoobrit soojalt, sest vihmaperiood on just lõppenud, loodus värske ja lopsakas, turiste vähe ning hinnad all.

Andamani meri lummas pikkade rannaribade, tuhandete saarte, vaimustavate vihmametsade ja hambuliste mägedega. Lõuna-Tais seilates oled kui pärlipüüdja, iga päev nopid mõne hämmastava loodusime nagu pärl oma emotsioonide kaelakeesse.

Pärliste seas on nii mõnedki tuntud saared ja laguunid. Näiteks kes meist ei teaks filmi "The Beach" Leonardo di Caprioga peasas, mis on vändatud Maya Bay laguunis, või muinasjutulise vaatega Phang Nga lahte, kus James Bond filmis "The Man with the Golden Gun" oma galantseid vägitegusid korda saatis.

Klassikalisi jahisadamaid on Lõuna-Tais väga vähe ja nendes vähestes sadamamaksu pole. Värsket vett, sööki ja kütust saab sealt hankida. Merel olles söögi- ja joogiveevarude täiendamisega probleemi ei ole, 20 km raadiuses on alati mõni saar, kus on poed ja restorandid. Loodussadamate kohta pole mingeid reegleid, ainult sügavust tuleb jälgida. Mõnel saarel tuleb looduspargi külastamise eest maksta 100 – 200 bahti ehk 2,5 – 5 eurot.

Avastamist on siin väga palju. Tailased räägivad, et kui inimene viibib igal saarel ühe päeva, ei jõuagi ta oma elu jooksul kõiki Tai saari külastada. Paljudel saartel on kaljude vahel laguunid, kuhu pääseb ainult ühe tunneli kaudu. Mõõnaajal tunnelisuu avaneb



ja kergitab saladusloori – ole mees ja oska need üles leida. Tõus ja mõõn vahelduvad iga 12 tunni järel ning ulatuvad kuni 4 meetrini. Tõusude ja mõõnade tabeli saab jahirendifirmalt ja samuti leiab sellekohase info internetist: www.mobilegeographics.com. Kaptenid, jälgige tõusu ja mõõna, eriti kui maale lähete. Muidu võite tagasi tules leida oma jahi kummulil liival nagu hülge, kes kevadel päikesel käes kõhtu soojendab.

REISISOOVITUS AVASTUSRETKEKS

LÕUNA-TAIS ANDAMANI MEREL

Mõistlik valik oleks kümmekond päeva purjetada ja jätta endale mõned päevad kusagil luksulikumas rannakuurordis puhkamiseks, näiteks massturismist veel puutumata Krabis.

Siinkohal toome ära väikese reisikirjelduse, mille Ivo Nano oma sõpradega läbis ja soojalt kõigile soovitab. Ivo elab Tais kolmandat talve ja tunneb Lõuna- Taid väga hästi. Loomulikult võib retke alustada vastupidises suunas, kõik oleneb tuulest ja reisijate soovidest – nagu ikka.

1 PÄEV: PHUKETI SADAM – PHANG NGA – KOH HONG, 27 NM

Lahkusime sadamast ja suuna võtame esimesele pärlile, Phang Nga lahele. Selles ca 40

km lauses lahes on üks maailma suuremaid mangroovimetsasid ja tihe maaliliste lubjakivist kaljusaarte mosaiik. Muinasjutulised vaated ja film James Bond (“The Man with the Golden Gun”) on teinud Phang Nga lahe väga tuntuks turistide ja purjetajate seas. Päeva lõppedes jääme ankrusse Koh Hongi saare vetesse.

2 PÄEV: KOH HONG – PODA – KOH KAI, 15 NM
Ärkasime üsna vara, sest reisikihk oli suur. Pärast hommikusööki värskendasime end soojas ookeanivees ja suundusime Koh Hongi saarele. “Hong” tähendab Tai keeles halli või laguuni. Laguuni pääsesime kitsast, mõne meetri laiusest kaljupraost – vaated on seal võimsad. Seilasime teisele poole saart ja sattusime “piltpostkaardi”-randa, kus päevitasime ja söötsime ajaviiteks tiigerkalu. Pärastlõunal võtsime suuna Railay Bay poolsaarele. Siin tegime väikese matka läbi poolsaare, ronisime ühe väikese mäekese otsa, kust avanes usumatu vaade kaksikrannale ja kookospalmide salule. Ööbimiskohaks valisime Kana saare ümbruse. Siin nautisime hingematvalt kauaist päikeseloojangut.

3 PÄEV: KOH KAI – PHI PHI, 25 NM

Otsad päästame valla varavalges, et jõuda Phi Phi saarele filmi “The Beach” võtteplatsile



TORMIGA MAYA BAY LAGUUNIL

Kui rääkida Tai ekstreemsustest, meenu tan ühte varasuvist retke Maya Bay laguuni. Seilasime paradiisisaarele juunis ehk siis hooajavälisel ajal, ning sattusime tõeliste pagide ja suurte lainete küüsi.

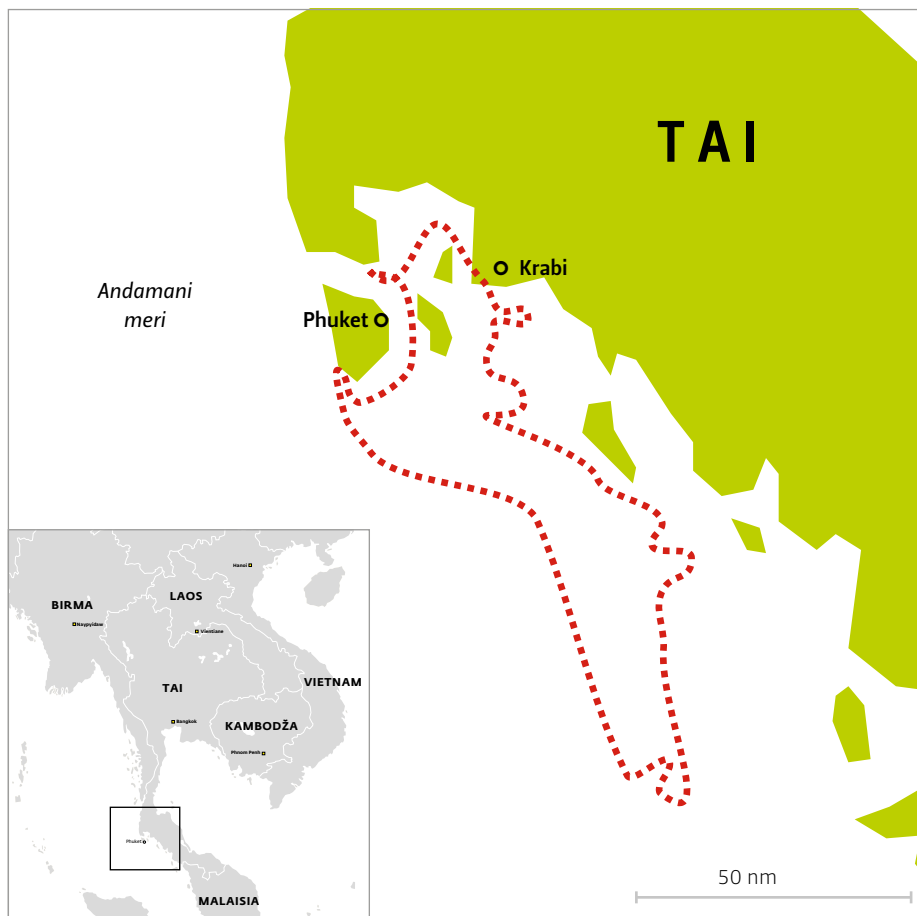
Tulime Phi Phi Doni poolt otse Phi Phi Lei peale, triivisime mõõda saare rannikut hiigelkõrgete kaljude all. Ma olen siin saarel käinud palju kordi, aga tunnen kõhus kõditust, kui neid kaljusid näen.

Maist septembrini on ilm Andamani merel väga muutlik. See muutus tuli ette ka siis. Mõne hetkega tekkisid lained, hakkas sadama vihma ja üle kaljude purjetasid meie kohale paksud mustad pilved. Loh Baysse jõudes panime aluse ankrusse, igaks juhuks päästevestid selga, ja sulpasime soolasesse vette. Pärast kümne minuti ujumisretke panin tähele, et värvavat ei ole. Eelmise kord veel oli, aga täna pole. Õnneks oli vesi endiselt soe ja läbipaistev ning ma leidsin paradiisivärava üles, kuid kahjuks seekord vee alt.

Olime jäänud tõusu kätte, lisaks veel tormine meri... Suur tõus tekib ajal, kui päike, kuu ja maa on ühel liinil, siis võib Andamani mere veetase tõusta kuni neli meetrit.

Vihma sadas, laine õõtsutas, ilm polnud hea ja värav oli vee all. Õõtsusime seal soolases vees kaheksakesi, päästevestid seljas, vesti all kõdi ja ootasime lahendust. Tais on lahendus alati olemas ning seekord oli selleks bambus, jupp nõõri ja leidlikud ideed. Keegi nupumees oli otse värava kõrvale ehitanud redeli, mis viis meid üle madala kaljunuki (suure tõusu ajal on see tõesti mada). Saime kõik turvaliselt üle kaljunuki ning kogesime vau-efekti täies ilus. Selliseid seiklusi ei pruugi iga kord ette tulla, aga mulle oli see vägev kogemus.

LÕUNA-TAIS SEILATES OLED KUI PÄRLIPÜÜDJA, IGA PÄEV NOPID MÕNE HÄMMASTAVA LOODUSIME NAGU PÄRLI OMA EMOTSIIONIDE KAELAKEESSE.



MÕNED HINNANÄITED

- Bavaria 46, kuni 8 inimest , oktoobris **3 300 €** / 14 ööd
- Katamaraan Lagoon 380, oktoobris **4 000 €** / 14 ööd
- Jahirendi info: www.devorex.ee
- Sukeldumine (varustus ja instruktor) – **88–113 €** kaks sukeldumiskorda, grupis vähemalt neli inimest.
- Elevantidega ujumine ja džungliretk – hind 1500 bahti ehk **38 €**. Hinna sees maasturisõit metsas, puuviljadega piknik kose all, elevantid ja puuviljad nende toitmiseks, rahvusparki tasud ca 800 bahti ehk **20 €** inimese kohta.
- Kajaki rent – Hongi saarel ja Railay Bays hind 150 bahti ehk umbes **4 €** tund.
- Lennupilet Tallinnast Bangkoki ja tagasi – ca **600 €** (oleneb kampaaniast).
- Siselend Bangkok – Phuket – Bangkok – ca **50 €**.
- 1 € = umbes 40 tai bahti

Maya Bays enne turistide horde. Kui tahad tunda tõelist vau-efekti ja kordumatut vaadet Maya Bayle, mida iga turist ei näe, siis sisene Loh Bay lahe poolt. Uju paarsada meetrit kaljude vahel, läbi paradiisivärvav, jaluta ca 300 m ja roni künka otsa – VAU! Seda lummavat panoraami ei unusta iial.

4 PÄEV: PHI-PHI – KOH LANTA, 20 NM
Suuna võtsime toredale Koh Lanta saarele. Lanta saare lõunatipus matkasime tihedas džunglis, külastasime koopaid ja imetlesime põnevat troopilist koske. Päikselojangu veetsime seekord koos elevantidega. Nimelt osalesime ekskursioonil, mis päädis suplusega džunglihiiglaste seljas soojas merevees. Eriti meeolukas oli elevanti seljast peakat hüpata.

Õhtul külastasime rannabaare ja jõudsimme ära näha vahva tulekeerutajate show.

5 PÄEV: KOH LANTA – KOH MOOK – KOH BIDA ROCK, 17 NM
Mida rohkem lõuna poole seilata, seda tühjemaks Andamani meri muutub – vähem laevu, inimesi

ja asustamata saared on aga just see, mis meie seltskonnale eriti meeldis.

Koh Lantast veidi lõuna poole jääb saar nimega Koh Mook. Selle saare läänepoolsest kaljuseinast leiab tõelise loodusime – Smaragdkoopu. Teadjamat räägivad, et esmalt avastasid selle koopu muistsetel aegadel ringi seilanud piraadid, kes kasutasid seda oma hiigelvaranduste peidukohana, sest loodus avab sissepääsu koopasse ainult kaks korda ööpäevas, mõõna ajal. Sisenemiseks peab olema täpne ajastus. Vastasel juhul ei pääse te koopasse või jääte sinna lõksu. Sisse pääseb vaid ujudes läbi kottpimedada 80 m pikkuse kaljutunneli.

Kalju sees on tükike paradiisi: kristallselge smaragdroheline laguunivesi, puuderpehme liiv ning kõike seda ümbritseb troopilistesse taimedesse uppuv kaljumüür.

KAPTENID, JÄLGIGE TÕUSU JA MÕÕNA, ERITI KUI MAALE LÄHETE. MUIDU VÕITE TAGASI TULLES LEIDA OMA JAHI KUMMULI LIIVAL NAGU HÜLGE, KES KEVADEL PÄIKESE KÄES KÕHTU SOOJENDAB.

Vaade on jalustrabav ning teades, et aasta-sadu tagasi jagasid seal rummi saatel oma kuldünite mereröövlid, tasub see koht kindlasti üles otsida. Minu sõpradele oli piraatide laguuni külastamine reisi põnevaim sündmus. Paaritunnist ootamist sellises ilusas laguunis ei saa kindlasti nimetada raisatud ajaks.

Toreda ööbimispaiga leidsime Koh Bida Roki vetes.

6 PÄEV: KOH BIDA ROCK, SUKELDUMINE KORALLIDEL, KOH BULON, 20 NM
Selleks päevaks olime planeerinud snorgeldamise ja sukeldumise Andamani mere kõige atraktiivsemas sukeldumispaigas, Hin Daengi ja Hin Muangi korallidel. Need on veealused suured värviliste korallidega kaetud mäed. Tellisime kohale sukeldumisvarustusega laeva ja instruktoriga, suurele seltskonnale oli nõutud hind vägagi mõistlik.

Meil õnnestus näha suuri barrakuudasid, kilpkonni ning merihobuseid. Heal juhul võib kohata siinkandis ka manta raid. Ööbisime Koh Buloni vetes.



7 PÄEV: KOH BULON – KOH LIPE, 20 NM

Lõpuks olime jõudmas oma reisi kaugeimasse punkti – Koh Lipe saarele. Siinsete suhteliselt asustamata saarte vahel seiklemine on purjetaja tõeline unistus. Ja millised päikeseloojangud meile osaks said... Miljonivaated oleks liiga labane väljend!

8 – 9 PÄEV: KOH LIPE ÜMBRUSES TARUTAO SAARESTIKUS, 20 NM

Tai kõige edelapoolsemad saared on Tarutao rahvusparki 51 saart, mis jäävad kaheksa kilomeetri kaugusele Malaisiast. Paljud sukeldujad nimetavad seda maailma parimaks sukeldumiskohaks, sest saarte vahel võib kohata vaalu, delfiine ja kašelotte ning siin on esindatud veerand kogu maailma kalaliikidest.

Neid saari saab külastada ainult oktoobri lõpust maini, sest siin on meri rahulik ja puutumata mussoontormidest. Tarutao saarestiku ilusaim saar on Koh Lipe, mis on suuruselt võrreldav Aegna saarega. Saarel on kolm helevälge liivaga randa, väike keskus ja ligikaudu 50 majutusasutust. Rannarestoranis istudes on võimalik näha merevees mängivaid delfiine ja ujumas hiiglaslikke sinivaalu.

10 PÄEV: KOH LIPE – KOH HAA, CA 35 NM

Algas tagasisõit Phuketis suunas. Ärkasime vara ja tegime pika purjetamise päeva. Enne ärasõitu täiendasime Koh Lipel korralikult söögivarusid, sest Koh Haa saarel ei ole poodi ega restorani. Kui on kaasas topeltkogus vihmausse ja grillisütt, siis juba Andamani merel nälga ei jää...

11 PÄEV: KOH HAA – KOH RACHA, CA 30 NM

Racha saar on sukeldujate paradiis, siin on suurepärased sukeldumis- ja snorgeldamisvõimalused. Racha Yai jääb meelde lummava maastiku, ilusate liivarandade ja loodusega. Siin tasub kindlasti külastada U-kujulist randa, mida hüütakse Ao Tawan Tok. Teine suur rand on Ao Siam, mis on ilus koht rahulikult päevitamiseks ja ringiuitamiseks. Sellel saarel on ka restoranid ja ööbimisvõimalus.

12 PÄEV: KOH RACHA – KOH PHUKETI LÄÄNERANNIK, 20 NM

Koh Phuket on oma 17 kauni liivarannaga Tai suurim ja turistide seas populaarseim saar. Tuntumad rannad on Karon Beach, Kata Beach, Patong Beach. Patong on suurim ja

populaarseim kuurort Phuketis saarel. Siin sai kõvasti ostlemisega tegeletud ja täiuslikku ööelu nautitud. Saarel on kõik ideaalseks puhkuseks vajalik: spaad, luksuslikud hotellid, palju erinevaid aktiivseid tegevusi. Saarel liiguvad ka elefantid, kes lõbustavad turiste ja näitavad, kuidas tailased aastakümneid tagasi elasid.

13 PÄEV: KOH PHUKET LÄÄNERANNIK – KOH RANG, 10 NM

Purjetasime Koh Rangi saarele ja külastasime pärlikasvandust, mis on Lõuna-Tai üks suuremaid omasuguseid. Kütkestav on näha, kuidas pärleid kasvatatakse ning demonstreeritakse, kui raske ja täpne töö see on. Siit saab kaasa osta ka tõelise, loodusliku musta pärli.

14 PÄEV: RANG ISLAND – PHUKET YACHT HAVEN MARINA, 7NM

Tagasisõit Phuketile kestis umbes kolm tundi. Pidime lõunaks sadamasse jõudma, sest jaht tuli loovutada kell 12.00.

Sõbrad jäid veel paariks päevaks Phuketisse, seejärel sõitsid külma ja sombusse Eestisse tagasi. ■



PRINCESS 54

www.princessyachts.com

BALTI MEREKAATRID · Pärnu mnt 232, Tallinn · 671 0075 · bm@paadid.ee · www.paadid.ee

39–130-jalased võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid



**PRINCESS**

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family



FOTOD VIKTOR SILATS, BULLS PRESS



Paadiga Sardiiniasse

SELLE LOO KIRJUTAMISE EEL PIDASIN ENDAGA SUURT SISEMIST VÕITLUST. ON JU EESTIS PIISAVALT NEID, KES ISE OMA KABINETILAUAGA TAGANT MERELE KORRAKSKI VÄLJUMATA SOOVIKSID MU MERESÕITE IGATI TAKISTADA VÕI SIIS VÄHEMALT MU EBAEDU KORRAL PARASTADA, ET SEDA NAD JU ÜTLESID... SAMAS LUGEJATE ÕIGUS SAADA AUSAT INFORMATSIOONI MEREL VARITSEVATEST OHTUDEST ON ÜLE KÕIGE, SEALHULGAS KA ÜLE ISIKLIKU PIINLIKKUSTUNDE.

TEKST VIKTOR SIILATS

ESIMEST KORDA MAABUSIN Sardiiniasse selliselt, et pikka, 180-meremiilist teekonda Menorcalt alustades ei olnud ei ilmatedet ega Sardiinia ranniku elektroonilist merekaarti ega lõpuks ka kütust. Ometi laabus kõik õnnelikult. Eelmisel päeval möllanud torm vaibus, sadamaks sai valitud esimene ja kõige lihtsama sissesõiduga väikesadam Sardiinia läänerrannikul asuvast Algherost põhja pool ja sinna navigeerimine osutus lihtsamast lihtsamaks, nii, et kaarti ei läinudki tarvis. Sadam ise osutus siiski nii tühjaks, et polnud seal ei kütust ega süüa. Ühtki joogikohta ei paistnud samuti, ka pika jalutuskäigu kaugusel mitte. Õnneks jätkus pärast pikka meresõitu kütust siiski nii palju, et järgmisel hommikul Algherosse tankima sõita. Sealtsamast õnnestus ka kaart hankida, mis järgnevalt ülivajalikuks osutus, sest väin, mis läbib

Sardiinia saarestiku põhjaosa, Fornelli passage, osutus nii kitsaks ja madalaks, et lootsiraamatud soovivad kogenematul laevajuhil sinna mitte siseneda. Lisaks kaartidele tuleb Fornelli väinas jälgida ka liitsihte ning nendelt õigel ajal ära pöörata. Tookord viis tee Korsika suunas, mistõttu jäid Sardiinia kirdetipus asuvad sadamad ja La Maddalena saarestik külastamata. Uus võimalus selleks tekkis 2009. aasta suvel, kui kaks Tallinna jahtklubi lippu kandvat laeva otsustasid Sardiinial kurikuulsas Porto Cervos kohtuda. Järjekordset Sardiinia-reisi kavandades tuli mitmeid sadamaid läbi helistada. Paar ööd seismine polnud probleem, pikemaks ajaks jäämine aga küll. Lõpuks õnnestus Porto Torrese sadamaga leppida telefonitsi mõistlik hind terveks suvehooajaks. Kui aga sadama suunas startides kokkuleppe kohta kirjalikku kinnitust palusin, selgus, et hind ei kehti ning on vahepeal kolmekordistunud.

SMARAGDRANNIKU KÕIGE KESKSEM JA UHKEM SADAM ON PORTO CERVO, KUHU NII ITAALIA KUI KA PRANTSUSE RIKKAD JA ILUSAD IGAL SUVEL KOGUNEVA. SELLIST SUPERJAHTIDE KONTSENTRATSIOONI KUI SEAL MAAILMAS NALJALT EI KOHTA!



COSTA SMERALDA

Sardiinia kirdeosa kutsutakse Costa Smeraldaks ehk smaragdrannikuks. Võib-olla selle tõttu, et seal kohtab erinevalt saare ülejäänud osast rohkesti rohelust, aga võib-olla ka sellepärast, et sealseid maid valdavalt kokku ostnud Ali Khan on kehtestanud reeglid, et ehitatavad majad peavad olema madalad ning loodusega hästi kokku sulavad, mistõttu mitmetel neist on murukatused. Costa Smeralda laiub Olbiast, kus on lennujaam, kuni Porto St Margaretani, kust läheb praam Korsikale. Smaragdranniku kõige keskem ja uhkem sadam on Porto Cervo, kuhu nii itaalia kui ka prantsuse rikkad ja ilusad igal suvel kogunevad. Sellist superjahtide kontsentratsiooni kui seal maailmas naljalt ei kohta! Sadam ise on suhteliselt tillukene, seda ümbritsev arhitektuur on neotraditsiooniline kitš, mis on siiski huvitav ja omapärane, peites endasse nii Gucci kui Versace'i poode, jõusaale, arvukaid baare ja restorane. Glamuur tingib selle, et näiteks minult taheti selles sadamas ühe öö eest 700 eurot, mille peale ma rahulikult keset sadamat väga kaunis ja eksklusiivses kohas ankrusse jäin, liivarand ujumiskaugusel ja muu elu kummipaadisõidu kaugusel. Samas renditi ka haalamispoisid (200 euri öö), kuid neid ei läinud nädalase seismise ajal, mille

HEMINGWAY ÜTLES, ET IGAS MAAILMA SADAMAS ON VÄHEMALT ÜKS EESTLANE. VÄHEMALT! MEID OLII SEAL KAKS EESTI LAEVA, AGA KUI RANNAS LESISIN, SIIS KUULSIN ÜHTÄKKI EESTIKEELSEID HÜÜDEID JA MINU SUURE VARBA SUUNAS KIHUTAVAST KUMMIPAADIST HÜPPASID HOO PEALT VÄLJA EESTI NOORED.

eest sentigi ei maksnud, kordagi vaja.

Hemingway ütles, et igas maailma sadamas on vähemalt üks eestlane. Vähemalt! Meid oli seal, nagu öeldud, kaks Eesti laeva, aga kui rannas lesisin ja oma ankrus seisvat paati vaatasin, siis kuulsin ühtäkki eestikeelseid hüüdeid ja minu suure varba suunas kihutavast kummipaadist hüppasid hoo pealt välja eesti noored. Selgus, et kolmaski eestlane, nimeks Tiit, oli otsustanud oma perele Costa Smeraldat näidata ning selleks Prantsusmaalt suure mootorjahi rentinud. "4 Funi" pardal maitses lahke pererahva pakutud ja meeskonna serveeritud šampus ülihea! Tore on olla eestlane!

LA DOLCE VITA!

Porto Cervo sära võtavad osaliselt endale ka lähedal asuvad Porto Portisco ja Porto Rotondo. Neil kõigil on väga omapärane arhitektuur ja kirev sadamaelu. Porto Rotondo on

lisaks kõigele kuulus ka oma vana jahtklubi poolest, mis kahjuks sel ajal, kui mina seda sadamat külastasin, suure leegiga põles. Kohalik ööelu käib arvukates diskoteekides, millest kuusaim on Billionaire Club, kus ka süüa pakutakse. Öhtusöögi ajal avanes mulle kõrvallauast järgmine pilt. Üks vanem itaalia härrasmees istus oma lauas noorema-poolse daamiga, kes meenu-

tas modell Heidi Klumi, kuid kes siiski seda polnud mitte. Jässakas vanahärra demonstreeris kõigile restoranis viibijale ülevoolavalt enda omandiõigust noore daami üle. Nii kaua, kuni suure seltskonnaga naaberlauast tõusis keegi lauaperemees, kes oli nähtavasti ka selle paarikese hea tuttav. Ja koguni nii hea tuttav, et musitamine ja patsutamine selle vanahärraga kestis kaua. Näis, et lauaperemees oli väga tähtis nina, sest vanahärra sulas teda nähes ja temaga vesteldes silmanähtavalt ja otse loomulikult oli noor daam kohe selle naaberlaua peremehe päralt. Kallistati ja musitati ja tehti söögilaudade vahel lausa paar koomilist tantsu, mida kõike siis vanahärra pisut hapu näoga jälgis. Kui kohalik boss lahkus ja daamil lubati taas lauda istuda, sai too mõnevõrra tõreda kohtlemise osaliseks, kuid kuna kõik oli siiski kulgenud härrasmehe lahkel loal ja heakskiidul, siis üsna



varsti amüseeris see paarike taas nii, nagu poleks midagi juhtunud. Vahejuhtum oli aga lisaks mulle, kelle silme all see kõik toimus, jäänud silma ka ühele noormehele, kes arvas, et miks ei võiks ka tema seda naisterahvast pisut tantsitada. Raev ja kallaletung, mis seda noormeest tabas, oli selles mõttes tähelepanuväärne, et sellesse oli kogunenud kõik see vimm, mis jäi eelmise tülitaja peale välja valamata. Turvamehed lahutasid kähmluse kiiresti ja üsna peatselt sai ka ostetud aeg otsa, mille lõppedes noor daam baari siirdus ja seal koos teiste endasarnastega varahommikuste tundideni diskotas. Mulle jäi Billionaire Clubi külastust meenutama mõned kuud hiljem tulnud mitmekümnetuhandeline arve kusagilt Lõuna-Aafrika spordiklubist, mida minult kopeeritud krediitkaardiga maksti, pangal õnnestus kaart õnneks blokeerida.

ANKRUST LAHTI

Costa Smeralda rannik on täis väikeseid lahesi ja saarekesi, kus on hea ringi seilata, ankrus seista ja ujuda. Suurem osa piirkonnast on siiski kuulutatud rahvusparkiks, eriti La Maddalena saarestik, kus tunniajase ankurdamise eest võidakse ka 200 eurot küsida. Samas kui La Maddalena saare ilusa pealinna jahisadamast pääseb vaid saja euroga öö eest, kusjuures kohti on ettehelistamise peale samuti saada. Niiviisi saarestikus ja lahtedes ühest kohast teise sõites ning vaid aeg-ajalt sadamaid külastades möödus kuu ja siis ka teine. Ilm oli valdavalt ilus

ning ankrupaigad valitsevate läanetuulte eest kenasti kaitstud. Siiski tuhises vähegi tugevam tuul ka üle mägede, mistõttu ei teinud paha ankruketi hästi pikalt välja lasta ning keti ja paadi vahele ankrukompensaator siduda. Ühel õhtul oli aga vaja järgmisel hommikul lahkuv seltskond mingisse sadamasse või vähemalt selle lähedale toimetada, et nad takso peale saaksid. Sadamaks valisime Portisco, kuid seal polnud kohti. Ümberringi oli piisavalt ankurdamisruumi ja seal oli ankurdamine juba hästi käpas, mis sest, et oli tuuline. Tuul aga muudkui tõusis ja loopis pikali suuri päikesearvust sadama söögikohas, kuhu õhtust sööma läksime. Igaks juhuks käisin ankrus olevat paati oma kummipaadiga iga natukese aja tagant vaatamas, aga kõik tundus igati hästi olevat. Kõik teised ankurdajad, keda oli palju, olid piisava vahemaa kaugusel. Õhtusöögi lõpetanud, läksime kõik paati, et järgmisel hommikul lahkujad varakult magama saaksid minna. Hakkas vaikselt pimenema, kui otsustasin, et igaks juhuks tasub korra ilmteadet kontrollida ning kui tuul ei vaibu, siis võib-olla isegi kohta vahetada. Kõik tundus siiski kontrolli all olevat, kui järsku märkas, et meiega ühe joone peal olnud paatide tuled olid kadunud. Tormasin välja ning nägin, et meie ankur oli järele andnud ning me triivisime kuhugi pimedusse. Käivitasin kiirelt mootorid, kuid oli juba hilja – olime jõudnud vastaskaldal asuvasse kividesse ja sõukruvi tegi metallselt kägarduvat häält. Pagan! Ega's midagi, meeskond võõri,

kõik tuled põlema, võõri- ja ahtripõtkurid tööle, ankur sisse, sest see ei võtnud midagi ega võimaldanud laeva kivide seast välja vedada. Niipea, kui tundus, et paat eemaldus kaldast, panin käigu sisse, et vastu tuult pööre sooritada ja eemale sõita. Aga see ei õnnestunud, sest paat istus kivide otsas kinni mis kinni ja külgtuul ning -laine surusid teda sinna üha kindlamalt. Oma jõududega sealt minema ei saanud. Oli pime ning selge, et kui seal niiviisi öö otsa olla, siis lõhub laine paadi põhja vastu kividid puruks. Raske südamega võtsin vastu otsuse ja andsin raadioeetrisse Mayday ehk SOS-i. Hetkega oli me ümber kümneid abistajaid, kes naabruses ankrus olevatest paatidest kohale tormasid. Kuulnud, et me inimesi siiski evakueerida veel ei taha, pöördusid nad minekule. Mõned üritasid meile selgitada, mis hakkab toimuma, kuidas käituda jne; ning, et abi on kindlasti teel.

PÄASTEOPERATSIOON

Portisco sadamast saabus kohale ilus ja stiilne pukser ning paar tuukrit. Raadio teel kutsuti meid korduvalt ning küsiti erinevaid küsimusi: mis värvi ja milliste mootoritega mu laev on. Ootaja aeg on pikk ja nii palusingi raadio teel abi saabumist kiirendada, öeldes, et meil on siiski oht majas. Sain teada, et oodati teist pukserit, mis aga ei tule ega tule. Tuukrid sätisid end paadi alla, hoidsin käiku väljas, kuid mootoreid sees. Kui paat oleks hakanud lekima, siis mootori jahutusveevoolikuid läbi



lõigates saab tekitada olukorra, kus mootorid pumpavad sisenevat vett välja. Ettevaatlikult, ettevaatlikult hakkas esimene ja väike pukser paati liigutama. Tuukrid olid vee all ja raporteerisid seal, millises suunas tõmmata, et kivide pealt õigesti ja vigastamata maha saaks.

Kõik justkui sujus juba, kui saabus teine pukser. Keegi küllaltki jõhkra moega itaallane ronis oma kummipaadist meie pardale, sokuks mingi otsa pollarisse ja kadus. Minul paluti tuukri ja pukserite tööd raadio teel koordineerida, aga see oli itaalia keelt ja temperamenti tundmata suhteliselt tänamatu tegevus. Tundus, et midagi siiski liikus. Aeglaselt, aga siiski! Nii kaua, kuni see jõhkard hüppas uuesti paati, sättis otsa ringi ja vehkis kätega, öeldes, et temal ei ole rohkem aega ning et ta on tüdinud. Seepeale käivitati teine pukser täie jõuga tööle ja eelnevast filigraansest ettevalmistustööst ja paadi sentimeeter haaval liigutamisest hoolimata tõmbas teine pukser selle jõuliselt ja otse üle kivide, nii, et metalliragin taga. Kujutasin vaimusilmas ette, kuidas pronksist sõukruvid ja tüürid kägarduvad, kuidas mootoritest rebenevad välja roostevabast terasest võllid. Peatselt saabus vaikus, mis tähendas, et paat oli vabas vees. Jõhkard ronis uuesti pardale ning palus kontrollida, kas vett tuleb sisse. Vett ei tulnud sisse! Seejärel sai proovida käiku. Väga

**KUJUTASIN PAADI TÕMBAMISE AJAL
VAIMUSILMAS ETTE, KUIDAS PRONKSIST
SÕUKRUVID JA TÜÜRID KÄGARDUVAD,
KUIDAS MOOTORITEST REBENEVAD VÄLJA
ROOSTEVABAST TERASEST VÕLLID.
PEATSELT SAABUS VAIKUS, MIS TÄHENDAS,
ET PAAT OLI VABAS VEES.
VETT EI TULNUD SISSE!**



ebaühtlaselt, kuid siiski käis, ja rool tüüris ka. Tundus, et kui väga ettevaatlikult minna, siis võinuks omal jõul lausa lähedal asuvasse sadamasse jõuda. Pukser vedas meid hoopis avamerele, sadamast eemale. Küsisin raadio teel, milles asi, aga keegi ei teinud välja. Lõpuks näis siiski, et kaks pukserit olid saavutanud omavahelise kokkuleppe, jõhkard lasi otsa lahti, teine ja pisem pukser võttis meid sleppi ja toimetas Portisco sadamas tanklakai äärde. Kuna vett

paati sisse ei tulnud, siis sinna tanklasse me ööseks jäimegi.

SEKELDUSED ALLES ALGAVAD...

Järgmisel hommikul sätiti paadi alla kraanarihmad ning see tõsteti pisut ülespoole, et uppumise oht täielikult elimineerida. Väljatõstmist ootamata ja uudishimust põledes sukeldusin kahjustusi üle vaatama. No vindid olid muidugi kõverad, eriti üks nendest. Võllid paistsid olevat sirged ja tüürid samuti. Põhi oli üllatavalt korras, kuid külgmisest joonest oli tükk väljas. Õnneks sellisest kohast, mis on hästi paks, nii et tegu oli pigem kosmeetilise defektiga. Kahe päevaga oli see lapitud ja sõukruvid vahetatud. Varukomplekti tasub alati kaasas kanda! Kindlustus lubas kõik kinni maksta, kuid samas hoiatas pukserite eest ja küsis hoolega, kes nad olid. Stiilne sadamapukser ei näinud neid üldse huvitavat, aga see teine küll. Et kas ta midagi ütles või küsis? Kas ta arve või mõne muu paberit esitas? Lõpuks tuli tungiv soovitus: selle teise pukseri esindajatega mitte suhelda, neilt mitte midagi vastu võtta, mitte kuhugi alla kirjutada! Kuidagi paranoiline, kas pole? Selle teise pukseri esindaja aeg-ajalt siiski helistas ja küsis midagi, kuid arvet ei saatnud. Kõik muud paberid ja kulud olid ammu juba koos ja paat vettelaskmiseks valmis, aga see teine pukser ei olnud

oma paberimajandusega ikka veel ühel pool.

Vahepeal tuli mul käia sadamapolitseis. See asus hoopis teises linnas, aga oli see vastu väga sõbralik asutus. Politseinik viskas muudkui nalja ja kostitas kohviga. Lubas järgmisel päeval mu paadi juurde sadamasse tulla. Järgmisel päeval aga oli esimese pukseri kapten, kes oli ühtlasi sadamakapten, pannud selga oma piduliku vormi ja kutsus mind, kivistunud nägu ees, sadamakontoris. Sadamapolitseinik oli ka kohal, kusjuures eelmise päeva sõbralikkusest ei olnud jälgegi alles. Saabus ka sadama raamatupidaja, kes nägi välja täpselt nii, nagu oleks mõne Fellini filmi näitavalt linalt maha astunud. Tema oli tõlk. Raamatupidajal oli kaasas hoolikalt kokku volditud ja ilmselt kolmekümnendatest aastatest pärinev sünnitunnistus, mida tema suureks kurvastuseks ei peetudki vajalikuks. Lisaks oli tal keeltekooli diplom ja veel mingid tunnistused. Ta oli seega nii vannutatud tõlk kui ka tunnistaja. Algas ülekuulamine. Kirjeldasin asjade käiku ja kõik noogutasid mõistvalt. Mingeid erilisi küsimusi ei paistnud kellelgi olevat ja midagi süüks justkui ei

pandud. Sadamapolitseid näis huvitavat üksnes see, kas teine pukser ka oli. No muidugi oli, ehkki ma teda otseselt ju ei kutsunud.

“Aga kas ta siiski oli?”

“No muidugi oli, sikutas nii mis hirmus!”

“Aga see teine pukser, ta ju ikka oli?”

“Oli, oli, kõik ju nägid!”

“See tähendab, et teine pukser oli?”

“No oli jah, kuigi võib-olla oleks ka ühe pukseriga hakkama saanud.”

“Mis asja, kas teist pukserit siis ei olnud?”

“No ikka oli, miks ei olnud siis.”

“No siis õelge selgemalt, et teine pukser ikka oli!”

No ma ei oska seda enam selgemalt öelda. Oli, noh! Oli!

See teise pukseri ümber käiv jant tundus samal ajal nii naljakas kui ka kahtlane. Igatahes paistis välja kõigi asjaosaliste selge huvi selle teise pukseri vastu, nii et otsustati seda oma huvides ära kasutada. Esiteks ei olnud ma päris kindel, kas Mayday-kutsung oli antud olukorras ikka õige. Inimesed ju ohus veel polnud. Proovisin seda ääriveeri selgitada, et ma siiski tundsin ohtu ja otsustasin Mayday

kasuks.

“Pole probleemi, Mayday oli õige otsus, kapten! Aga kas see teine pukser ikka oli?”

“Oli, oli!”

Siis ma palusin protokolli märkida, et ma tegin kõik endast oleneva võimaliku keskkonnanakahju vältimiseks.

“Pole probleemi, kuidas me seda kirjeldatame? Palun dikteerige meile! Aga kas see teine pukser ikka oli?” /.../

Nii kestis ülekuulamine mitu tundi, misjärel protokoll allkirjadega kinnitati. Näod muutusid juba sõbralikumaks, kui selgus, et marke pole.

“Mis marke?”

Protokoll tuli kinnitada mingite riigimarkidega ja need oleksid pidanud mul endal kaasas olema:

kaks marki, kaks eurot tükk. See oli nagu riigilõiv või umbes nii.

“Mul marke pole, mis teha?”

“Väga halb lugu, väga-väga halb lugu! Tuleb homme uus ülekuulamine teha ja selleks ajaks olgu margid olemas.”

Olukorra päästis Fellini raamatupidaja.



Tal olid margid olemas ning ta oli lahkelt nõus neid mulle müüma. Kõigi näod läksid särama, kõik olid otsekohe jälle sõbrad, misjärel siirdusime lähedal asuvasse baari rasket riiklikku toimingut tähistama.

PÕGENEMINE

Õhtul saabus meiliga teise pukseri arve, mis oli nii naeruväärne, et ei ajanud isegi naerma mitte. 200 000 eurot! Ei rohkem ega vähem kahetunnise töö eest. See pukser ise maksis kindlasti vähem.

“Pane paat vette ja lase seal kiiresti Prantsusmaale, see tähendab Korsikale jalga!” õpetas mind kindlustusesindaja Inglismaalt. “Me saadame sulle mehe appi.”

“Milles asi?” küsisin ma lõbusalt.

Eks ikka selles pukseriarves!

“No seda ei kavatse ma mingil juhul maksta. Pole lepingut ega midagi. Nii oleks ju odavam hoopis ära uppuda,” tegin nalja.

Aga asi oli naljast kaugel. Itaalia seadused võimaldasid päästetööde korral selliseid arveid esitada ja puksiirifirma Fundoni pidavat selles suhtes kuulus või lausa kurikuulus

olema, et arestib selliste arvete katteks laeva. Laeva lahtipäästmine nõuab palju vaeva ja raha ja närvi ning suvi on siis igal juhul rikutud. Sellist asja ei lasknud ma endale kaks korda öelda. Paat asetati vette, ütlesin naabritele, et lähen teen väikese testisõidu ja ujun natuke. Selle aja peale saabus ka abiline ja pärast lühikest ujumispausi võtsime täiskäigul kursi Korsikale, kuhu on umbes tunni-

ÕHTUL SAABUS MEILIGA TEISE PUKSERI ARVE, MIS OLII NII NAERUVÄÄRNE, ET EI AJANUD ISEGI NAERMA MITTE. 200 000 EUROT! EI ROHKEM EGA VÄHEM KAHETUNNISE TÖÖ EEST. SEE PUKSER ISE MAKSIS KINDLASTI VÄHEM.

pikkune tee. Bonifacio väinas oli küll kõrge laine nagu tavaliselt, aga sellest ei teinud ma väljagi. Ehkki päris Korsikale ei võimaldanud ilm minna, oli siiski ka tugevas tuules võimalik silduda Prantsusmaale kuuluval Cavallo saarel, kust raporteerisin nii kindlustusele kui ka viimase palgatud itaalia advokaadile, et kõik on korras.

“Istu nüüd seal ja ära enne Itaaliasse naase,

kui me ütleme,” sain head juriidilist nõu.

Paar päeva mööduski Cavallo saarel, otse loomulikult Pantaeniuse kindlustuse kulul. Lõpuks teatas advokaat, et kokkulepe on saavutatud ning ma olen vaba. Siiski selgus, et kindlustus oli kokkuleppe saavutamiseks sunnitud väljastama ca 300 000 euro suuruse pangagarantii võimalike kohtuvaidluste ajaks. Lõpp hea, kõik hea! Poole aasta

pärast raporteeris kindlustus, et kokkulepe oli saavutatud. 50 000 eurot, mis on ju ikkagi kohutavalt suur summa, aga kindlustus oli selle saavutusega igati rahul ning tänas, et ma abi osutasin. Neil olevat mõnikord ka hullemini läinud. Niisiis, niipea, kui hämardub, läheb paat ankrust lahti ja kohale saabuv pukser küsib

paaritunnise töö eest 200 000 eurot, kuid lepib 50 000ga. No selle raha eest tasuks ju küll nii pukserisse kui ka tuukrisse investeerida... Samas, ehkki kogu see lugu näib kerge piraadijutuna ning piraate seal piirkonnas tõepoolest ka on, peab siiski tunnistama, et tugev tuul oli. Ja see teine pukser ka oli! Sellest teisest pukserist oli tõepoolest ka abi, nii, et suurimad tänud talle! ▣





SPORT 28 SPORT 30 SPORT HT 30 SPORT 33 SPORT HT 33 SPORT 38 SPORT 42 SPORT HT 42 DEEP BLUE 46

VÄGA PALJU PAATI OMA SUURUSE KOHTA. SPORT 28.

BAVARIA esitleb SPORT 28. Dünaamilisem, funktsionaalsem ja ruumikam kui oskad oodata.
Disain BMW Group DesignworksUSA.

Hind alates **€ 64 900.-** + km

Rohkem informatsiooni www.bavaria-yachtbau.com

**BALTI
MEREKAATRID**

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

 **BAVARIA**
WHAT A YACHT

Kaasaegne piraatlus Kreekas

MILLENI VÕIB VIIA ABIKÄE VASTUVÕTMINE MEREL
ILMA ABI TÄPSET HINDA KOKKU LEPPIMATA?

TEKST MIKIS THEODORAKIS

“**M**UL ON TUNNE, NAGU OLEKSIN Somaalias,” ütleb Jyrki Huovila masendunult. “Mind võeti koos jahiga kinni, pandi keti otsa ja nüüd seisn ma silmitsi kohutava lunarahanõudega – ja see kõik juhtus otse Euroopa südames!”

66-aastane Soome pensionär Huovila on väga kogunud meremees ja Rootsi lipu all seilava Jessica omanik. Oma pensioniea esimesed aastad ta veetis ihuüksi oma 25-aastaselt 13-meetrisel jahil Kreekas, Kosi sadamas. Kui tema kaks ammust sõpra ühenädalasel merereisil Kreeka saartele talle külla põikasid, oli Huovila väga rõõmus.

18. septembril 2010 seilasid kolm sõpra ilusa ilmaga loode suunas, võttes kursi väikesele Pserimnose saarele, mis jääb umbes kolme meremiili kaugusele palju suuremast saarest Kalymnosest. Seal jäid nad varajasel õhtupoolikul ankrusse, et mõnusalt keha kinnitada ja tuletada meelde vanu aegu, kui nad veel suurejoonelistel regattidel osalesid.

Aegsasti enne pimedat hiivasid mehed ankrust ja võtsid suuna vaid kolme miili kaugusele Kalymnose sadamasse, et veel mugavalt päevalguses kohale jõuda. Et tuul oli võõri poolt vaid kolme sõlme tugevune (= üks pall Beauforti skaala järgi), pandi mootor käima, aga see jäi mõne minuti pärast vaikselt ega hakanud enam tööle. Kolm sõpra püüdsid rikkete põhjust välja selgitada, aga kui juba pimedamaks läks, otsustasid nad võtta ühendust Kalymnose sadama rannavalvega ja paluda puksiirteenust. Raadiovestluse käigus andis

omanik rannavalvele teada, et on valmis puksiirtranspordi eest maksuma kuni 300 eurot tunnis. Pärast mõningat ebalemist teatas rannavalve esindaja, et neil polevat parajasti ühtki vaba paati ning et soomlane peaks raadiosidele jääma. Seega jäeti kaater tüünele avamerale pimedusse loksuma.

Nõrga ja ebasoodsast suunast puhuva tuule tõttu ei tulnud purje heiskamine kõne alla. Kell 22.20 ilmusid aga ühtäkki pimedusest nähtavale otse Kalymnose sadama poolt läheneva laeva tuled. See oli Antonios, ettevõttele Rymoylka Aegeou Naftiki kuuluv puksiirpaat, mis seisab Kalymnosel ankrus. Selle kapten ütles, et tal pole kahjuks õigust puksiiritasu osas midagi lubada, selle üle otsustavat



**“MUL ON TUNNE, NAGU OLEKSIN SOMAALIAS,”
ÜTLEB JYRKI HUOVILA MASENDUNULT. “MIND
VÕETI KOOS JAHIGA KINNI, PANDI KETI OTSA
JA NÜÜD SEISAN MA SILMITSI KOHUTAVA
LUNARAHANÕUDEGA – JA SEE KÕIK JUHTUS
OTSE EUROOPA SÜDAMES!”**

tema ülemus. Antoniose kapten sidus jahi puksiirkõie otsa ja vedas Kalymnose sadamasse neljakümne minutiga. Kell 23 olid kolm sõpra taas sadamas ja lõpetasid päeva õdusas õhkkonnas klaasi veiniga.

Järgmisel hommikul asusid nad mootoririkke põhjust otsima ja leidsid, et süüdi oli kõigest ummistunud kütusetoru. Rõõmsad, et lahendus oli lihtne ega nõua kogu kaasasoleva raha ega omaniku pensioni ohverdamist, jäid sõbrad ootama puksiirfirma esindajat, et eelmisel õhtul osutatud abi eest maksta. Aga firma esindaja asemel saabus 20. septembril hoopis kiri Kosi kohtust, kaasas ettevõtte juristi koostatud ülevaade sündmustest. Kirjas esitas jurist maksunõude ja kohtule palve esialgsete korralduste rakendamiseks.

Sõprade meelest meenutas avaldus mõnd meeletut mereseiklust metsikute tuulte meelevaldas: “Jaht oli juhitavuse kaotanud” ning päästeti “tugevas, viiepallises loodetuules Beauforti skaala järgi” ning see oleks võinud uppuda, kuna “triivis karide poole”. Märgiti, et “kolmel jahi pardal viibinud isikul puudusid vajalikud kogemused antud olukorras toime tulemiseks,” et “...reisijad olid tõsisel ohus” ning lisati, et “kuna jaht ei ole võimeline oma jõududel seilama ega ole meresõidukõlblik, peeti vajalikuks, et puksiirpaat koos kolmeliikmelise meeskonnaga jääks ohutuse huvides jahi juurde 36 tunniks valvesse.”

Viidates Kreeka seadustele ja rahvusvahelisele merepäästekonventsioonile nõudis firma nüüd 40 000 eurot! Lisaks veel tasu puksiir- ja valveteenuste eest: 38 tundi x 300 eurot = 11 400 eurot. Nõude kogusumma oli seega 51400 eurot. Samuti nõuti kostja vara ennetavat arestimist ning iseäranis veel jahi ennetavat aresti summas 65 000 eurot, kaasa arvatud intress ja kulud. Kohtuprotsessi toimumisajaks oli esialgu määratud veebruar 2011, kuid streigi tõttu on protsess teadmata ajaks edasi lükatud.

Seetõttu on Huovila pidanud juba aasta aega Kalymnose sadamas veetma. Tulevik näib tume. “Mul pole sellist raha,” nendib Huovila. “Kui ettevõtte kohtus võidab, saavad nad endale minu paadi ja minule ei jää midagi.”

Jääb vaid loota, et kohtuotsus tuleb arukas ja õiglane ning paneb lõpu sedasorti kaasaegsele piraatlusele. ☒

Ron Zacapa[®] Centenario



*Rumm, mis
valmib pitvepiiril*

PRIKE

Maailma suurim lõbusõidulaevastik kuulub multimiljardär Roman Abramovitšile, kes on selle soetamiseks ja käigushoidmiseks kulutanud juba mitu miljardit dollarit. Laevastiku uhkus on lipulaev Eclipse, maailma suurim ja kalleim mootorjaht. Kauboikapitalistlikul, kõigi võimalustega Venemaal ülikiiresti nafta- ja metalliäriega hiigelvaranduse kokku ajanud Abramovitš on viimasel kümnendil pühendanud palju aega ja raha ülikaste kõige nooblima meelelahutuse – meresõidu – nautimisele parimal siinilmas võimalikul viisil.

Tekst Ants Vill
Fotod Bulls Press



A photograph of Roman Abramovich, a man with short brown hair and a light beard, wearing a white polo shirt. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a marina with several white yachts docked and a palm tree branch in the foreground. The text is overlaid on the lower half of the image.

**Maailma
rikkaim
erameremees
Roman
*Abramovitš***

TÄPSELT POLE AVALIKKUSELE TEADA, MILLAL JA KUIDAS algas nafta- ja metsarikkas Komis sirgunud Roman Abramovitši praeguseks kindlasti juba kire mõõtmel võtnud huvi meresõidu ja meresõiduvahendite vastu. Kindel on aga see, et tema ärimehekarjäärile hoo andnud seltskondlik debüüt toimus Vene ühe suurema panga Alfa presidendi, oligarh Pjotr Aveni erakaaril peetud seltskondlikul üritusel. Sealt sai toona vaid 27-aastane keskmise kaliibriga ettevõtja Abramovitš tõsised, Kremli ulatuvad sidemed, ja ilmselt ka ettekujutuse, milline mereline elulaad nendes ringkondades omaks on võetud.

ESIMENE MILJARD, ESIMESED JAHID

2001. aastaks oli Vene presidendi lähikonna laekahoidjaks tõusnud Abramovitš suuremõõtmeliste äridega saanud üheks nooremaks miljardäriks. Rikaste vara mõõtev ajakiri Forbes teatas toona, et Abramovitšil on hinge taga 1,4 miljardit dollarit. Kalkalikust Komist pärit Roma polnud sel tähelepanuväärse suvel tähistanud veel 35. sünnipäevagi. Ent just sel ajal ilmusid rahvusvahelises pressis esimesed teated Abramovitši jahistude kohta.

Abramovitši esimene suur armastus oli Le Grand Bleu. Bremer Vulkani tehases ehitatud 104 meetri pikkune elegantne Le Grand Bleu oli 2000. aastal valmides maailma üks suuremaid mootorjakte ning lõi esimestel Vahemere-reisidel kõvasti kõmulaineid. Laeval on kaks 3600-hobujõulist Wärtsilä mootorit. Abramovitš ostis aluse Ameerika ärimehelt 2002. aastal ja laskis selle oma vajadustele vastavaks kohendada. Välja vahetati kogu sisustus, laevale lisati ligi viiemeetrine ujumissild. Täpsemat teavet ümberehituste kohta pole, kuna Abramovitš väldib avalikkuse tähelepanu ja muretseb enda ning oma lähedaste julgeoleku pärast.

Abramovitš kasutas suurt jahti muu hulgas ujuva koduna – näiteks 2004. aastal Monacos, kui tema jalgpalliklubi Chelsea pidas

pallilahinguid kohaliku klubiga. Neli aastat hiljem andis – mõningail andemeil aga müüs – Abramovitš aluse oma ammusele sõbrale ja äripartnerile, oligarh Jevgeni Švidlerile.

Praegu suuruselt maailma 19. luksusjaht, 115-meetrine Pelorus valmis Lürsseni tehastes Saksamaal Bremenis 2003. aastal, kuulus lühikest aega ühele Saudi Araabia ärimehele ning sai siis Abramovitši omaks. Viimane laskis laeva Blohm + Vossi tehases oma vajaduste järgi ümber ehitada – võõri lisati teine helikopteri maandumisplats; alus sai neli seisustabilisaatorit ning ümber ehitati väljalaskesüsteem, mast ja ahtriosa.

Pelorusel (kreeka keeles “ülisuur”) on kaks Wärtsilä 5500-hobujõulist 12v26 masinat, mis annavad maksimumkiiruseks 19 sõlme, käigukiirus on 12–14 sõlme. Laev on rikkalikult varustatud mitmesuguste meeste mänguasjadega, näiteks vesiskuutrite ja kiirkaatritega. 46-liikmeline meeskond on pardal aastaringselt, lisaks on laeval ruumi ka suurele ihukaitsesekonnale.

Pelorust on olnud varasemal aastail eriti sageli näha Vahemere lääneosas, Lõuna-Prantsusmaa ja Sardiinia randades. Aga laev on märksa laiemate sõidukaartega – 2008. sõitis Pelorus üle Atlandi, seda on tihti nähtud ka Kariibi mere saarel Saint Barthélemyl asuva Abramovitši luksusliku mõisa reidil. Mullu augustis käis Pelorus nii Stockholmis, Helsingis, Riias, kui ka Tallinnas. Abramovitš külastas toona Lätis Jūrmalas lauluvõistlust ning olla külastanud ka Ruhnut ja ööklubi Tallinnas. Muide: toona oli Jūrmalas ka Švidleri Le Grand Bleu.

Roman on väga eraklik inimene ja tema Tallinna-käigust on väga vähe teada, kuna suure laeva jättis ta eemale reidile, et mitte liialt pilke püüda, ja maabus oma kaaskonnaga laeva kaatritega Tallinna Vanasadamada. Ka seltskonnaajakirjanduse luubi alt libises tähelepanuväärse merehundi visiit mööda. Tänavu augustis oli Pelorust, mille nüüdne omanik on Abramovitši endine abikaasa Irina, taas Sardiinias ja Horvaatia kaunitel kallastel nähtud.

ESIMENE PÄRIS OMA JAHT

Hollandi laevatehase Feadship ajaloo suurim alus Ecstasea valmis 2004. aastal juba Abramovitši enda tellimisel. 86meetrisel teraskerega laeva veeväljasurve on 5858 tonni. Miljardäri soovide ja näpunäidete järgi ehitatud alus on pigem luksuslaev kui mootorjaht. Sellegi jahi – nagu ka Suure Sinise – on disaininud Terence Disdale'i meeskond. 24-liikmelise meeskonnaga laev mahutab 12 reisijat, kelle käsutuses on kuus kajutit. Alusel on neli MTU peamasinat koguvõimsusega 12 616 hobujõudu. Kuna sellest kippus nappima, paigaldati lisaks General Electricu turbiinmootor LM2500 – nii saavutati koguvõimsus 30 843 hobujõudu ja maksimumkiirus üle 30 sõlme. Diiselmootoritega on käigukiirus 22 sõlme. Abramovitš müüs jahi 2009. aastal Araabia Ühendemiraalide tundmatuks jääda soovinud šeiigile umbes 200 miljoni dollari eest. Teistel andmetel sai laeva uueks omanikuks ärinaine Sonja Zuckerman.

Feadshipis 1998. aastal ehitatud 50-meetrise Sussurro interjööri on samuti Disdale'i kavandatud. Abramovitš ostis selle samalt

ROMAN ABRAMOVITŠ CV

SÜNDINUD 24. oktoobril 1966

SÜNNIKOHT Saraatov, Venemaa

KODAKONDSUS Venemaa, Suurbritannia

TEGEVUSALA naftaäri ja Chelsea jalgpalliklubi omanik, Tšukotka kuberner 2001–2008

VARANDUS 13,4 miljardit dollarit (märts 2011)

ABIKAASAD Olga Lössova (1987–1990)

Irina Malandina (1991–2007)

ELUKAASLANE Darja Žukova

LAPSED viis last Maladinaga: Anna, Arkadi, Sonya, Arina ja Ilja, üks laps Žukovaga: Aaron Alexander



LE GRAND BLEU

RA

Le Grand Bleu oli 2000. aastal valmides maailma üks suuremaid mootorjahte ning lõi esimestel Vahemere-reisidel kõvasti kõmulaineid.



PELROUS



ECSTASEA

Peloruse asendajaks tellitud 115-meetrine ekspeditsioonilaevaks ehitatud Luna on eriti merekindel ning võib 40-liikmelise meeskonnaga seilata ilma sadamas käimata ja varusid uuendamata ligi aasta

RA



LUNA

saudiaraablaselt, kellelt ta ka Peloruse ostis. Maksimaalse kiiruse 46 sõlme annavad laevale kaks Paxmani diiselmootorit koos kahe Textron Lycomingi TF40 turbiinmootoriga. Peamiselt suuremate jah-tide saatelaevana kasutatud alus on enamasti ankrus Prantsusmaal Antibes'i sadamas.

Suure laevastiku soetamine pole Abramovitšile olnud omaette eesmärk, küll aga on ta oma alustekogu sihikindlalt üha nooblimate eksemplaridega rikastanud. Paratamatult tuleb vahel ka mõnest kau-nitarist loobuda – kas on vaja heale sõbrale kingitust teha, endisele nai-sele hüvitist pakkuda või ka uuemale ja suuremale jahile nõ. ruumi teha.

Peloruse endisele abikaasale andmise aegu tellis Abramovitš Blohm + Vossilt uue, maailma suurimaks plaanitud mootorjahi Eclipse. Lae-vandusuudiseid jälgivad väljaanded spekulatsioonid pikalt, kui pikk uus jaht tuleb ja mis see maksta võiks, saladust hoiti aga hästi. 2009. aastal oli jaht valmis ning siis selgus, et see oli pool meetrit pikem kui samas tehases ehitatud ja seni suurima jahi tiitlit kandnud 163-meetrine, Araabia Ühendemiraatide emiirile šeik Mohammedile kuuluv Dubai. Esialgu oli räägitud isegi üheksameetrisest pikkuseva-hest, ent nii kaugele rekordijahil siiski ei mindud.

Ometi oli uus laev plaanitud kordi kallim: Eclipse'i lõplik hind küündis üle 1,2 miljardi dollari, samas kui esialgne eelarve oli poole miljardi ringis. Suure jahi ehitamine on keerukas, maailma suurima luksusjahi ehitamine aga eriti. Laeva valmimine venis kõvasti – Abra-movitšile ei meeldinud ei leopardi- ja krokodillinahkne interjööri ega ka see, et mootorite käivitamisel hakkasid kristallpokaalid vibratsioonist helisema. Ka oli vaidlusi aluse lõpphinna üle. Lõpuks, 2010. aastal, sai Abramovitš oma laevastikku aga koguni kaks alust – teine oli maailma suurimaks ekspeditsioonilaevaks nimetatud Luna.

KAKS LAEVA ÜHE AASTAGA

Luna anti Abramovitšile üle 2010. aasta aprillis, kui Eclipse oleks pida-nud juba ammu valmis olema. Peloruse asendajaks tellitud, sellega ühepikkusel ning üleilmses edetabelis 19. kohta jagaval, 115-meetrisel alusel, mille ehitasiid Lloyd Werft ja Stahlbau Nord Shipyards, on samuti kaks helikopterite maandumisplatsi ning kuulikindlad seinad ja aknad. Ekspeditsioonilaevaks ehitatud Luna on eriti merekindel ning võib 40-liikmelise meeskonnaga seilata ilma sadamas käimata ja varusid uuendamata ligi aasta. Abramovitš läks oma perega uut laeva Norrasse vastu võtma tavapärasel moel: esmalt oma hiiglasliku eralennukiga lähimale lennuväljale, sealt erakopteriga otse laeva pardale. Esimene proovisõit tehti ümber Kristiansandi saarestiku Norra rannikumeres.

Selle eksklusiivselt sisustatud laeva on kujundanud Newcruise Design. Tiikpuust laevatekil on lahtine ujumisbassein ja päevituslad. Jahi tehnilisi andmeid pole avaldatud.

Rahvusvahelist tähelepanu pälvis Luna viimati Veneetsia bien-naalil, kui kõrge priaapiliseks nimetatud sidemasti, kahe kopteriplatsi ning kuulikindlate akendega kindlus-kodu pargiti Abramovitši ja tema sõbratari ujuvaks peatuspaigaks lausa Püha Markuse platsi kai äärde.

Linnapea Giorgio Orsoni oli sellest vaadetvarjavast, kolmemeetriste turvakilpidega ümbritsetud ning iidsesse linnakeskkonda mitterso-bivast parkijast nii nõrkinud, et ähvardas kanalite linnas kehtestada hiigeljahtide maksu.

KÕIKIDE JAHTIDE KUNINGANNA

Eclipse'i on seest ja väljast kujundanud Terence Disdale Design. 163,5 meetri pikkuse laeva tehnilistest andmetest on vähe teada, mainitud on maksimumkiirust 25 sõlme ja käigukiirust 22 sõlme ringis. Roh-kem on aga teada hiiglasiku jahi luksusvarustusest. Laeval on kaks helikopterite maandumisplatsi, kaks ujumisbasseini (neist suurema, 16-meetrise, saab muuta tantsusaali põrandaks), 24 külalistekajutit ja mullivann tekil.

Alusel on lisaks kolmele kaatril ka väike allveelaev, millele pää-seb laeva seest. Kuni 50 meetri sügavuseni sukelduv allveelaev on nii veealusteks matkadeks kui ka vajadusel kindluseks muudetud laevalt pagamiseks. Muide, üks allveelaev olevat Abramovitšil juba varasemast. Eclipse on varustatud raketitõrjesüsteemiga, ositi soomustatud ning kuulikindlast klaasist akendega. Abramovitši magamiskajuti lagi on aga liikuv, nii saab ta oma kaaslasega õõsiti tähistaevast nautida.

Privaatsuse tagamiseks on alusel väidetavalt ka ultramoodne laser-süsteem, millega muudetakse võimatuks aluste fotografeerimine soo-vimatute huviliste poolt. Laeval on 70 meeskonnaliiget ja peremehe pardal viibides veel mitukümmend turvameest tema enam kui 40-liik-melisest ihukaitsesarmeest.

Päikesevarjutuse-nimeline alus on tõeliselt suur ning jätab kõik teised enda varju. Ent suurusel on ka oma varjuküljed: tihti mõnes peenemas piirkonnas ujuva luksuselamu ja privaatklubina kasutamist leidev paat on paljudesse jahisadamatesse mahtumiseks liiga suur, sil-dumiseks tuleb leida ebamugavamaid variante.

Muide, Eclipse'i saab SuperYachtsMonaco vahendusel ka rentida. Viimasel ajal on levinud kuuldusi, et emiir Mohammed on tellinud oma Dubaile võõri ümberehituse, millega laev pikeneks enam kui meetri jagu ning oleks Abramovitši meelehärmiks taas maailma suurim.

ROMANTILINE PRAKTIK

Näib, et meresõit ja merejahid meeldivad Abramovitšile mitmel põhju-sel. Meresõit on muidugi mehine, kuid samas vaieldamatult romanti-line, meresõit luksusjahil aga elustiil. Esiteks: kui jaht on piisavalt suur, saab seda kasutada ümberpaigutatava šiki luksuskoduna pea kõigis peenemates peatuspaikades igas maailma nurgas. Teiseks: piisavate turvameetmete puhul on see ülimalt turvaline varjupaik inimesele, kel tegemist suure raha, karmide tehingute ja võimalik, et võimuesin-dajate pahameelega. Kolmandaks: kui raha on palju, ostab inimene endale mõisa ja Rolls-Royce'i, kui raha on väga palju, siis lossi ja luk-susjahi. Ülirikkad võistlevad, kellel on rohkem losse ja kelle jaht on pikem. Aga kellelgi pole lisaks lossidele ka nii pikki jahte nii palju kui admiral Abramovitšil.



ECLIPSE

Nii on praeguseks Abramovitši laevastikus lisaks Eclipse'ile Luna, Sussurro ja ja Pelorus. Ehitamisel olevat ka 84-meetrine jaht koodnimega "Project Freedom", mis peaks valmima 2013. aasta lõpus. Näib, et superjahtide liiga suurim tegija Abramovitš soovib selleks jääda veel väga kauaks. Kunagi Moskva jõel kõrgseltskonnale esitletud Abramovitši toona omandatud aim edukate elustiilist on leidnud maksimaalse võimaliku elluviimise ning tema toonaste äriгурude taseme kaugele maha jätnud.

Laevad pole Abramovitši ainus nõrkus, lisaks on ta reisimiseks soetanud ka kolm eralennukit, millest erisustuse ja raketitõrjesüsteemiga Boeing 767 on maailma suurim eralennuk. Lisaks on mogulil veel Boeing 737 ning Airbus A380 (mõningail andmeil 340), kolm helikopterit ja kuuldavasti lisaks Eclips'iga komplektis olevale allveelaevale veel üks sukelpaati.

2009. aastal mängis Abramovitš ühe oma vähematest jahtidest Barcelonas pokkerimängus maha. Umbes poole miljonit dollarit väärt aluse nime pole avaldatud. Ent hoolimata vahepealsetest harvendustest kulub Abramovitšil oma vee- ja õhulaevastiku ülalpidamiseks ca 120 miljonit dollarit aastas.

TEE RIKKUSELE

Venemaal on palju miljardäre, maailmas veel rohkem. Aga vaid ühele on olnud antud valitseda maa, mis on suurem kui Prantsusmaa. See mees on Roman Abramovitš. Samas polnud tema stardipositsioon sugugi suurepärase. Abramovitši juudisoost omaksed olid pärast Leedu okupeerimist

Komisse küüditatud. Abramovitš jäi noorena orvuks, keskkoolis käis ta Moskvast, aga kõrgkooli sisseastumiseksamitel põrus läbi ning kolis tagasi Komisse. 1984. aastal võeti ta sõjaväkke sündsaega teenima, need kaks aastat olla reamees kaubelnud kroonult varustatud bensiiniga.

Pärast sineli nagisseriputamist tuli noormehel alustada iseseisvat elu. Abiks oli abielu Olga Lõssovaga, kelle vanemate sidemed ja kaasavaraks antud 2000 rubla võimaldasid asuda toona just lubatuks saanud eraettevõtlusega tegelema. Kooperatiiv valmistas plastmassist mänguasju, näidised tõi välismaalt stjuardessina töötanud Irina Maladina, kellest mõne aja pärast sai Abramovitši uus naine. Paralleelselt käis ka hangendusliin Moskvast. Seal tutvus Abramovitš ka siiani lähedaseks sõbraks jäänud Jevgeni Švidleriga, kes Abramovitši ärisid juhik. Mõningail andmeil tegeles Abramovitš neil aastail nafta müügi Rumeeniasse ja Saksamaale Moldova kaudu. Mängu ilu oli selles, et endisse NSV Liidu vabariiki Moldaaviasse oli väljavedu toona tollivaba.

ESIMESED SUUREMAD ÄRID

1992. aastal sattus Abramovitš esimest korda kriminaaluurimise alla riigivara riisumises kahtlustatuna. Abramovitš oli valedokumentidega kõrvale toimetanud terve naftašeloni. Last pidi minema sõjaväeossa Kaliningradis, müüdi aga kütusepuuduses kannatavasse Lätisse. Abramovitš vahistati, kuid ta tegi õige valiku usina koostöö prokuratuuriga. Nafta maksis selle tegelik saaja kinni, kriminaalasi lõpetati. Abramovitš aga jätkas naftaäri, tõustes ühe Jakutia naftatehase ainsaks

Eclipse'l on kaks helikopterite maandumisplatsi, kaks ujumisbasseini, 24 külalistekajutit ja mullivann tekil. Alusel on lisaks kolmele kaatrule ka väike kuni 50 meetri sügavuseni sukelduv allveelaev, millele pääseb laeva seest. Abramovitši magamiskajuti lagi on aga liikuv, nii saab ta oma kaaslasega öösiti tähistaevast nautida.



ekspordivahendajaks. Räägitakse, et tema äkitselt öide puhkenud edu toetas tutvus naftatehase direktori pojaga.

Samal 1993. aastal tutvus Abramovitš ka oligarh Boriss Berežovskiga. See kohtumine muutis Abramovitš elu põhjalikult. Tutvus sõlmiti oligarh Pjotr Aveni mootorjahil. Kuna naftaekspordi liberaalseerimisel oli vajadus vahendajate järgi kadunud, tuli uued ärivõimalused leida. Värske duo Berežovski ja Abramovitš asusid erastama suurt osa Siberi naftatööstusest – ettevõtet Sibneft. Abiks olid Berežovski otsesidemed Kremliga. Roma ja Borja koos kamraadidega ostsid oksjonilt 51 protsenti Sibneftist ja maksid 100,3 miljonit dollarit, mis oli ekspertide hinnangul 25(!) korda toonasest turuhinnast madalam.

AVALIKKUS AVASTAS UUE TÄHE HILJA

Venemaa üht suuremat naftafirmat valitseva Abramovitši nimi sattus esimest korda lehtedesse alles 1998. aastal, kui ta oli juba president Jeltsini lähiringkonna, nn perekonna laekahoidja. Ajakirjandusel polnud sel ajal tast midagi: ei elulugu ega fototki. Jeltsini pereärisid ajades ning presidendi tütrele ja tema sõbrale jahte (Stream ja Sophie's Choice) soetades ei unustanud Abramovitš ka oma äri edendamist. Aasta lõpus üritas Abramovitš juba Berežovskilt Sibnefti välja osta.

Presidendi lähedastele osutatud teenete eest sai Abramovitš –välselt demokraatlikult – endale teenistumõisaks hiiglasliku ja loodusvaradest rikka Tšukotka. Koos Abramovitšiga suundus maailma äärele peaaegu kogu Sibnefti endine koondis, asuti regiooni ja oma äri

arendama. Peab tunnistama, et Tšukotka elanike palgad tõusid Romani kaheksa-aastase valitsemisajaga viiekordseks. Tšukotka peremehena asus Abramovitš koos oligarh Oleg Deripaskaga erastama Venemaa alumiiniumitööstust, mille nimel oli tema sekkumiseni peetud veriseid lahinguid.

Abramovitš ostis kokku ka panku, meediaväljaandeid, naftatehaseid ja muu hulgas ka lennufirma Aeroflot aktsiate kontrollpaki. Samal suvel teataski ajakiri Forbes, et Abramovitš on oma 1,4 miljardi dollari jõudnud miljardäride seltskonda.

Uueks Venemaa presidendiks tõusnud Vladimir Putin oli ka Abramovitši vana tuttav Jeltsini aegadest, sellegipoolest tuli tõsine tuleproov läbi teha. Putin nimelt asus võimu ja raha oligarhidelt ära võtma. Kes vastu hakkas, sel läks halvasti – näiteks Abramovitši ärikaaslasel Mihhail Hodorkovskil. Roman oli targem, andis osa ära ega osalenud poliitikas ning Tšukotka jäi talle alles. Siiski asus Abramovitš oma positsioone Venemaal vähendama, Sibnefti andis ta Putini lemmikule Gazpromile 13,1 miljardi dollari ehk «saiaaraha» eest ning sai lõplikult Suurbritannia ärimeheks, kellel on mõned ärid ka Venemaal.

Muu hulgas on Abramovitš jätkanud suurt äri Vene tööstuse ja ka kullaleiukohtadega. Mullu asus temaga seotud firma arendama Uus-Hollandi saart Peterburis, kuhu Abramovitš peab investeerima 400 miljonit dollarit ja rajama mitmekülgse kompleksi, kuhu kuuluvad eliitelamud, bürood, hotellid ja kunstigaleriid.



NÄHTAV ŠIKK

Kui raha on palju, kaasneb sellega kaks muret: kuidas seda kahanemast hoida ja kuidas seda õigesti eksponeerida. Jalgpalliklubi on väärikas mahutus ja paljude miljardäride uhkuseasi. Abramovitš ostis klubi jalgpalli sünnimaal Suurbritannias. Chelsea ja jahtlaevade omanikust Vene ärimehena teda rahvusvahelises avalikkuses peamiselt tuntaksegi. Suurbritannias sai temast kohe ühiseluliselt tähtis isik, mister Chelski. Kurjad keeled aga räägivad, et klubi on pigem sirm, et varjuda pressi ja ka võimude liigse tähelepanu eest.

2006. aastal lahutas Abramovitš abielu abikaasa Irinaga, põhjuseks uued suhted Vene nafta- ja pangandusmagnaadi tütre Darja Žukovaga. Iraga on Romanil viis last, naine taotles Romanilt ajaloo suurimaid ali-mente – poolt mehe varandusest ehk ca 11 miljardit dollarit. Kokkulepe saavutati, summat pole avaldatud, kirjutatud on nii umbes 500 miljoni dollari kui ka 11,6 miljardi dollari suurusest hüvitisest. Nii oleks Abramovitš äärepealt kaotanud Venemaa rikkaima mehe tiitli.

Pulmad särtsaka Žukovaga on küll pidamata, aga paaril on juba poeg. Abramovitš on oma kallimale kinkinud hulga kinnisvara – sealhulgas ka 40 hektarit Kuul – ning hulga kalleid ja kuulsaid kunstiesemeid.

Ka kinnisvara aitab särada: Abramovitšil on Suurbritannias Sussexi krahvkonnas 12 miljonit naela maksev varem Jordaania kuningale kuulunud mõis Fyning Hill. Tal on üle ilma vähemalt 12 maavaldust, üheksa maja ja seitse korterit. Kõige silmatorkavam on sel suvel Londoni ja kogu maailma kõige kallimasse piirkonda Kensington Palace Gardensi tänavasse 90 miljoni naela ehk 150 miljoni dollari eest soetatud 15 magamis-toa, eramuuseumi, tervisekeskuse, tenniseväljaku ja suure aiaga maja. Kõik see kuival maal asuv luksus maksab veidi alla kolme miljardi dollari.

Raha jätkub paljuks: 2008. aastal läks tütre Anna 16. sünnipäev näiteks maksma ligi pool miljonit dollarit. Viimane aastavahetuspäev aga korraldati Kariibi mere saarel Saint Barthélemy, kus Abramovitšil on maavaldus, 70 miljonit eurot maksvas villas. Pidu läks maksma kuus miljonit eurot, seal osalesid Hollywoodi näitlejad ja muud kuulsused. Pidasid on arvukalt, kõmumeedia saab mõnest, tihti Roman Esimese mõnel suuremal laeval peetud miljonipeost kirjutada igal aastal. Muide, Abramovitšist on kirjutatud muusikal ning Karsnojaarskisse püstitatud tema auks ka monument.

Enda kohta on Roman öelnud: “Mul pole Napoleoni unistusi. Ma olen vaid praktilise meelega kõva töömees.”

MAAILMA KÜMME SUUREMAT MOOTORJAHTI

nimi	Pikkus	ehitamise aasta	omanik	Laevaehitusfirma	Ehitusfirma päritolumaa
ECLIPSE	164 m	2009	Roman Abramovitš	Blohm + Voss	Saksamaa
DUBAI	162 m	2006	Mohammed bin Rashid Al Maktoum	Blohm + Voss ja Lürssen	Saksamaa
AL SAID	155 m	2007	Omaani sultan Qaboos	Lürssen	Saksamaa
PRINCE ABDULAZIZ	147 m	1984	Saudi Araabia kuningas Abdullah	Helsingør Værft	Taani
EL HORRIYA	146 m	1865	Egiptuse presidendi jaht	Samuda Brothers	Suurbritannia
SWIFT 141	141 m	2011		ADM Shipyards	
AL SALAMAH	139 m	1999	Saudi Araabia kroonprints	Lürssen	Saksamaa
RISING SUN	138 m	2004	David Geffen	Lürssen	Saksamaa
SAVARONA	136 m	1931/1992	Türgi, Kahraman Sadikoglu	Blohm + Voss	Saksamaa
SERENE	134 m	2010		Fincantieri	Itaalia

Allikas: www.superyachts.com, Wikipedia



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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

BAYLINER
where fun lives



FOTOD VOR

Piraadid sundisid Volvo Ocean Race'i trassi muutma

PIRAATIDE TÕTTU MUUTUB SEILAMINE INDIA OOKEANIL AINA OHTLIKUMAKS. KA 29. OKTOOBRIIL HISPAANIAST ALICANTEST STARTIVA ÜMBER MAAILMA PURJETAMISE VÕISTLUSE VOLVO OCEAN RACE (VOR) KORRALDAJAD OLID SUNNITUD 39 000 MEREMIILI PIKKUSE VÕISTLUSE TEISE JA KOLMANDA ETAPI MARSRUUTI MUUTMA.

TEKST **LISA WATTS**

Esialgse plaani järgi pidanuks võistlejad piki India ookeani läbivat Ida-Aafrika koridori purjetama nii teisel etapil Kaplinnast Abu Dhabisse kui ka kolmandal etapil Abu Dhabist Hiinasse Sanyasse. Ent pärast arupidamist mereohutusfirmaga Dryad Maritime Intelligence ja rahvusvahelise purjetamisföderatsiooniga leidsid korraldajad, et algset plaani järgides satuks võistlejad liiga suurde ohtu.

Otsustati, et Kaplinnast võtavad võistlejad suuna ühele seni avalikustamata ohutule sadamale, kust nad toimetatakse Abu Dhabisse, kus 2012. aasta juulini kestev võistlus jätkub. Kolmandal etapil korratakse protsessi vastupidises järjekorras, enne kui võistlejad suunduvad Sanyasse, mis on kümne võistlust võõrustava sadama hulgas järjekorras neljas.

“See oli ääretult keeruline otsus,” tõdes VORi peakorraldaja Knut Frostad. “Oleme nõu pidanud juhtivate turva- ja mereohutusfirmadega ning nende sõnum oli üksmeelne: ärge riskige.”

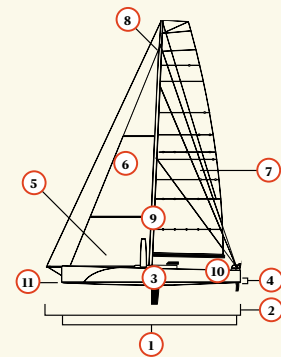
Frostadi sõnul leidsid korraldajad lahenduse, mis siiski võimaldab osalejatel võistu Abu Dhabisse sõita ning sealse sadamas peetaval võidusõidul osaleda.

“Meile on väga tähtis, et võistlus Abu Dhabist läbi läheks, sest siiani pole VORil osalejad Lähis-Idas peatust teinud,” rääkis Frostad. “Lisaks saame võimaluse lõpetada võistlus kiire spurdiga emiraati just aastava-hetuse ajal.”

Piraatlusest on Somaalia rannikul saanud hästiorganiseeritud ja väga tulus äri. Mereohutusfirma Dryad andmetel püstitasid sealse piraadid 2010. aastal rekordi, võttes pantvangi 1181 meresõitjat.

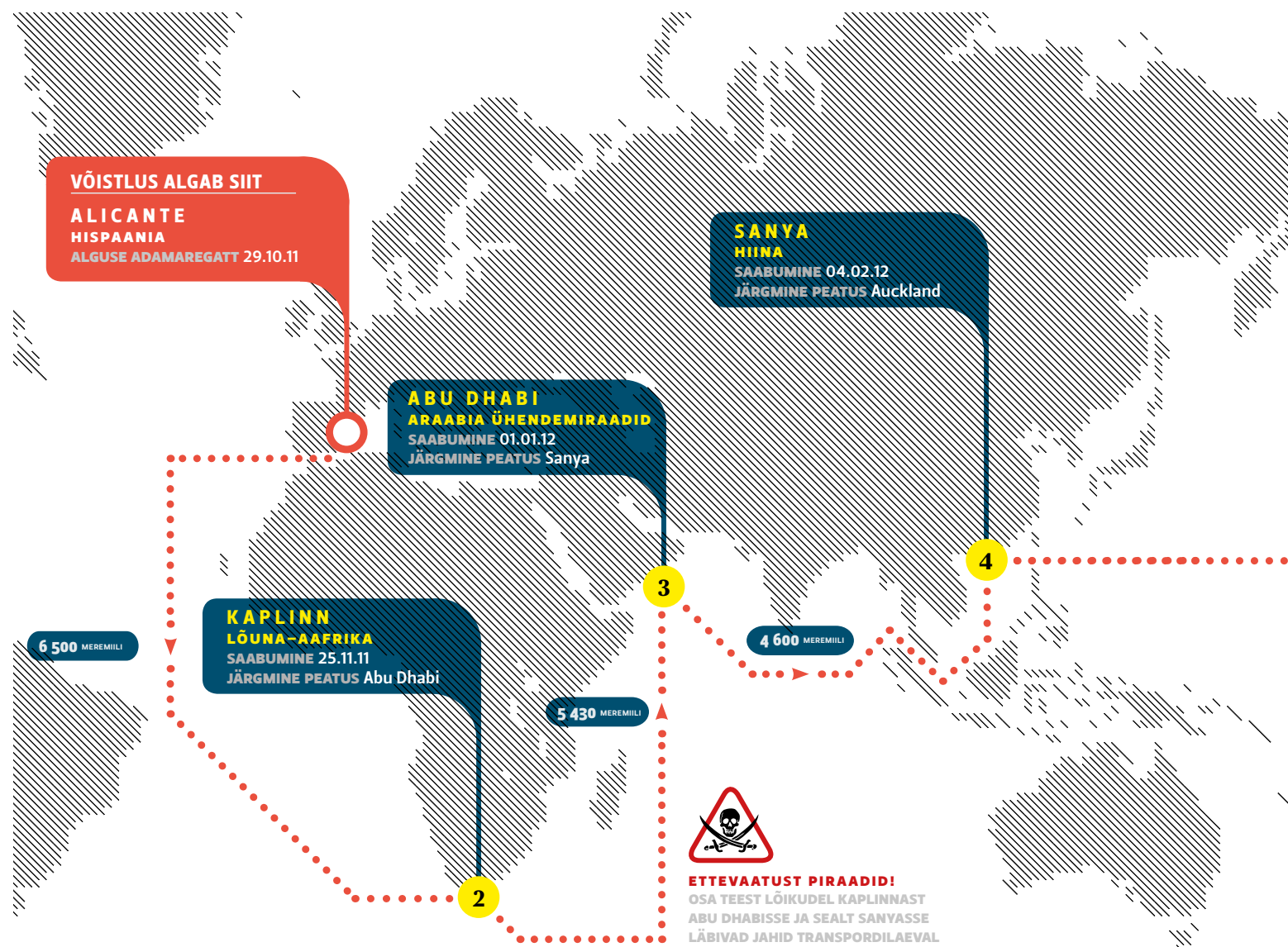
Viimati vabastatud alused on piraatide küüsis olnud keskmiselt 213 päeva ning oletatakse, et eelmisel aastal maksti piraadijõukudele laevade, nende lasti ja meeskondade eest ümmarguselt 150 miljonit USA dollarit lunaraha.

Frostad toonitas, et VOR jääb ümbermaailmavõistluseks. “Me oleme endiselt ainus võistlus,



2011 VOLVO OPEN 70

- ① **KAAL** – peab jääma 13 860 ja 14 000 kilo vahele (koos kiilu ja mastiga).
- ② **KOGUPIKKUS** – 21,5 meetrit.
- ③ **LAIUS** – 5,7 meetrit
- ④ **SÜVIS** – 4,5 meetrit
- ⑤ **SUURPURI** – 172 m²
- ⑥ **EESPURI** – 140 m²
- ⑦ **SPINNAKER** – 500 m²
- ⑧ **MASTI KÕRGUS** – 31,5 meetrit
- ⑨ **MAST** – süsinikkiust, ulatub 31,5 m üle merepinna
- ⑩ **RUUM** – kaks meetrit inimese kohta. See võrdub telefonikabiinis elamisega – üheksa kuud järjest.
- ⑪ **KIIRUS** – Klassi Volvo Open 70 jahtide kiirus ületab 40 sõlme, mis võrdub 70 kilomeetriga tunnis.



millel osalejad külastavad üheksakuulise karmi meresõidu vältel viit kontinenti,” ütles ta.

Võistluse direktor Jack Lloyd, kes on ka rahvusvahelise purjetamisföderatsiooni ametnik ning respekteeritud kohtunik nii olümpiamängudel kui ka Ameerika karika-võistlustel, kirjeldas trassimuutust “teekonarusena, millest tuleb üle saada, ehkki see läheb väga kalliks maksmata”.

Abu Dhabi võõrustab võistlejaid 30. detsembrist 14. jaanuarini just selleks puhuks Corniche'i rannapromenaadi äärde ehitatud võistluskülas. Vahepeatuse kõrghetkeks on muude pidustuste seas kavandatud suurejooneline uusaastakontsert, mis peaks kohale meelitama 100 000 pealtvaatajat.

“Me oleme VORi korraldajatega kaua koostööd teinud ning aidanud korraldajail võimalikke ohte vältida alates eelmisest võistlusest aastatel 2008–2009,” märkis Dryad'i operatiivjuht Karen Jacques. “Töötame korraldajatega õlg õla kõrval, et tagasilööke ja segadust võimalikult vähe oleks.”

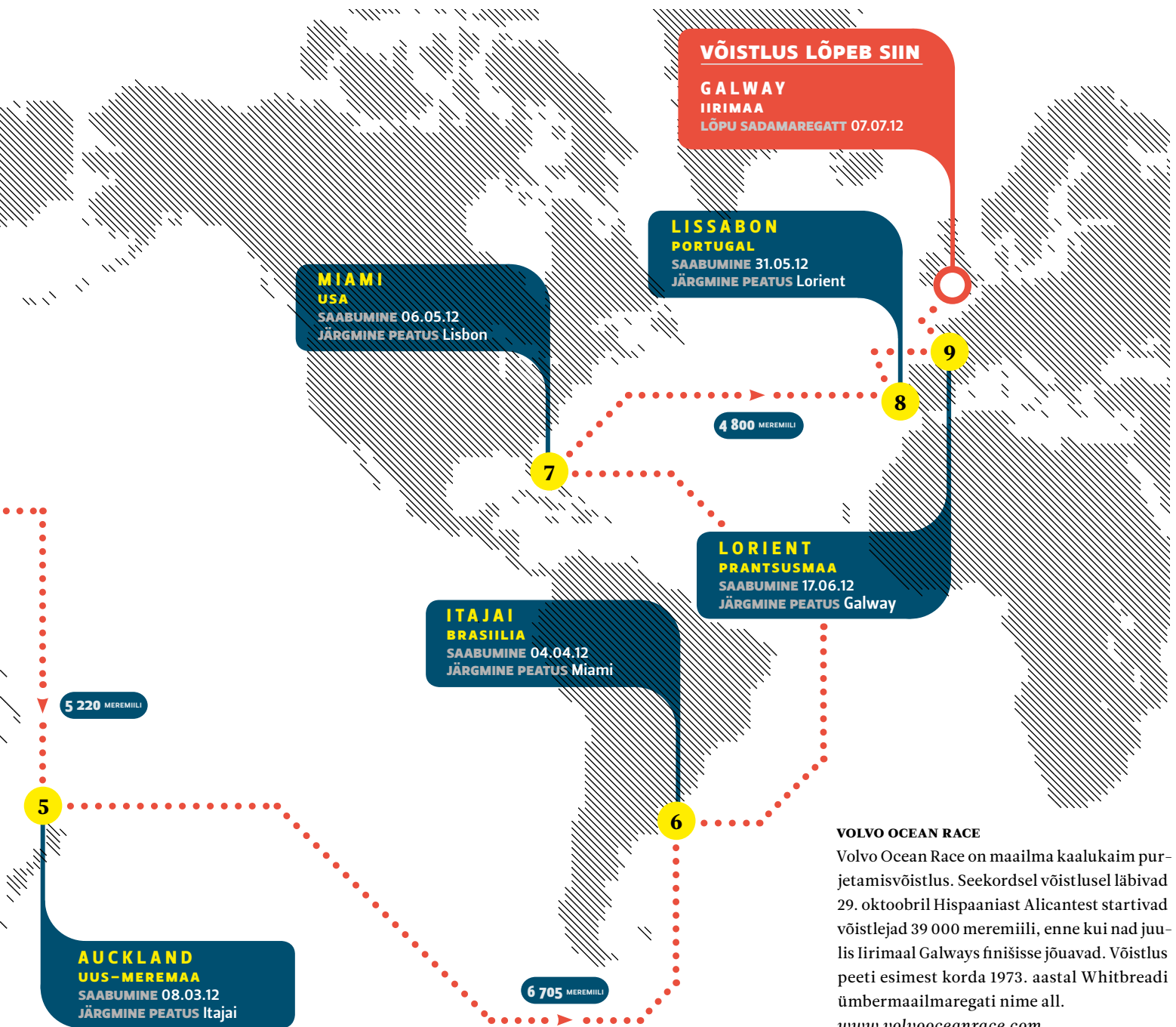
Rahvusvaheline purjetamisföderatsioon on seisukohal, et piraatidest kubisevates vetes võistlemine on liiga ohtlik. “VORi korraldajad järgivad ümberkorraldustes üsna täpselt nõuandeid, mida föderatsioon neile andis,” märkis föderatsiooni peasekretär Jerome Pels. “Föderatsioon soovib tungivalt kõikidel jahikaptenitel, kes selles piirkonnas purjetavad, kaaluda muid võimalusi, mida VOR pakub.”

Küsimused VOR korraldajatele:

Kuidas kavatsete jahid Abu Dhabisse toimetada? Jahid viiakse kohale spetsiaalse transpordilaevaga. Meeskonnad viiakse kohale eraldi.

Kuidas tagatakse jahide ohutus transpordilaeval?

Piraadid on ennekõike õnnekütid. Jahid on (suhteliselt) aeglased ning nende meeskondade võimalused end rünnaku eest kaitsta sisuliselt olematud, mistõttu on need piraatidele kerge saak. Suuremad ja kiiremad alused, millel on kõrgem vabaparras ning kaitsevahendid, piraate eriti ei ahvatle – nad valivad ründamiseks välja alused, kus eeldatavasti vastupanu ei osutata. Mingit kindlat rohtu piraadirünnakute vastu ei ole, kuid nende tõenäosust saab transpordiviise varieerides vähendada.



VOLVO OCEAN RACE

Volvo Ocean Race on maailma kaalukaim purjetamisvõistlus. Seekordsel võistlusel läbivad 29. oktoobril Hispaaniast Alicantest startivad võistlejad 39 000 meremiili, enne kui nad juulis Iirimaa Galways finišisse jõuavad. Võistlus peeti esimest korda 1973. aastal Whitbreadi ümbermaailmaregati nime all.
www.volvooceanrace.com

MEESKOND

- 1 **KIPPER** meeskonna pealik, kapten ja juht valib strateegia ja taktika.
- 2 **NAVIGAATOR** tagab paadi kõige õigema paiknemise tuule ja hoovuste suhtes.
- 3 **KAKS VAHIÜLEMAT** masinavärgi tuksuv süda, vastutavad pidevalt paadi kiiruse eest.
- 4 **KAKS PAADIVANEMAT** hoolitsevad, et paat oleks võistluse kestel parimas korras.
- 5 **NELI SÕITJAT** suudavad tagada paadi kiire käigu kõikides oludes.
- 6 **KROONIK** jäädvustab kogu seikluse, kuid ei tohi purjetamises osaleda.



VÖISTKONNAD



GROUPAMA SAILING TEAM

Prantsuse offshore legend Franck Cammas ja tema pikaajaline sponsor Groupama võistlevad Volvo Ocean Race'i kahekordse võitja Juan Kouyoumdjiani projekteeritud jahil.



ABU DHABI OCEAN RACING

Araabia Ühendemiraadid on värvanud tugeva ja kogunud meeskonna, mis koosneb tuumikust Volvo veteranidest ja kahest emiraatide kodanikust ja mille eesotsas on kahekordne olümpiame-dalist ja VOR 2008–09 kapten Ian Walker.



CAMPER WITH EMIRATES TEAM NEW ZEALAND

Hispaania jalatsifirma Camper teeb oma debüüdi Volvo Ocean Race võistlusel koostöös Emirates Team New Zealand'iga. Paat on valminud peadisainer Marcelino Botini käe all ja ehitatud Cookson Boats'i poolt, meeskond koosneb kogunud ümbermaailmapurjetajatest. Teadjate sõnul on selle võistkonna näol tegemist ühe võistluse favoriidiga.



TEAM TELEFÓNICA

Kahekordne olümpiamedalist Iker Martínez viib Telefonica meeskonna kolmandale edukale Volvo Ocean Race'ile. Martínez meeskonnal on ette näidata pikk nimekiri erinevatest saavutustest, sealhulgas osalemine 23 ümbermaailma võistlusel, 15 tiitlivõitu ja kolm olümpiakulda. Telefonica meeskond võistleb kolmanda põlvkonna Volvo Open 70 pardal, mille kujundas Juan Kouyoumdjian. Jaht on ehitatud King Marine laevatehases Valencias.



PUMA OCEAN RACING POWERED BY BERG PROPULSION

PUMA Ocean Racing, mis pani päid pöörama 2008–09 VOR'i ajal, on tulnud välja võimeka meeskonnaga, taas Ken Read'i kogunud juhtimise all.



TEAM SANYA

Hiina Team Sanya ootab, et saaks oma esimesele VOR võistlusele jätta jälje meeskonnaga, mille eesotsas on Volvo Ocean Race'i veteran ja kahekordne võitja Mike Sanderson ning mis koosneb kogunud meremeestest ja seni veel suuremate saavutusteta Hiina meeskonnaliikmetest.



SPANISH TEAM 2

Selle Hispaania võistkonna koosseis pole veel lõplikult paigas.

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



#1 On The Water™




5 aastat
garantii

SOODUSHINNAD!



MERCURY
F115 ELPT EFI
€ 11 356.-
(177 682,79 EEK)

MERCURY
F50 ELPT EFI
€ 6 478.-
(101 358,67 EEK)

MERCURY
F9.9 M
€ 2 429.-
(38 005,59 EEK)

MERCURY
F8 M
€ 2 351.-
(36 785,16 EEK)

MERCURY
F5 M
€ 1 020.-
(15 959,53 EEK)

MERCURY
F4 M
€ 917.-
(14 347,93 EEK)

MERCURY
F2.5 M
€ 713.-
(11 156,03 EEK)

**BALTI
MEREKAATRID**
www.paadid.ee

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



Üksinda Suurel Sinisel

JÄTKAME SOOLOPURJETAJA UKU RANDMAA PÄEVIKUKATKETE AVALDAMIST. SEEKORDNE OSA ÜMBERMAAILMAPURJETAMISE TEEKONNAST VIIB TA HANSE 430-TÜÜPI JAHTLAEVAL TEMPTATION III KARIIBIDELT PANAMA KANALI SUUDMESSE, OMA LÜÜSIMISJÄRJEKORDA OODATES SAN BLAS' SAARTEGA TUTVUMA NING SIIS JUBA LÄBI KANALI VAIKSESSE OOKEANI, GALAPAGOSE SAARTE KAUDU TUAMOTU SAARESTIKU SUUNAS. LUGEGE UKU RANDMAA BLOGI AADRESSIL www.uku1.eu

TEKST UKU RANDMAA

16.03.2011, BRICKELL BAY
Ö. VIIMANE SIIN BRICKELL BAYS. Täikuu. Homme hommikul teen minekut. Läände! Sinna, kuhu kõik on tahtnud minna. Ees ootab Colón, 1260 miili astumist. Seal plaanin sadamasse minna ning otsida agendi, kes mu lüüsipaberid korda ajab. Kui lüüsimiseni jääb rohkem kui nädal, lähen Colombia

väikesaartele San Blasi saarestikus indiaanlasi vahtima. Loodan, et nad on ikka rahumeelsed. Täna sain uued kaardid. Hakkasin koonerdama, võtsin ainult Panama kandi. Kariibide ümbrust ei võtnudki. Siin sile vesi, värsket pea. Küll ma kursi leian. Venezuelast lähen nii 80-miilise kaarega mööda, et piraadid mind ära ei kaaperdaks. Colombia kohalt saan juba kaardi ääre peale ja hakkan vaikselt edasi arutama.

17.03.2011

Hommikul tegin sulpsti, seejärel mootor käima ja minekut. 20 miili kaldast eemal tulid delfiinid minuga hullama. Lendkalu lendas ringi nagu jaanipäeval kärkseid. Kuni... silmapiirile ilmus üks kaluripaati. Ristuva kursiga. Muutusin murelikuks. Vajutasin pedaali põhja ja muutsin kurssi rohkem vastu tuult. Kutid jäid õige pea maha. Ju nad ei olnud ikka piraadid.

Veidi hiljem hakkas Merville signaali andma. Ühtegi laeva lähikonnas ei olnud. Lülitasin igaks juhuks välja nii VHF-i, AIS-i kui ka Merville'i. Eks ikka selleks, et raskem oleks mind mingite kavalate seadmetega jälgida. Parem karta kui kahetseda.

Öö. Istun jahi ahtris. Taevas on täiskuu, mis jagab oma külma helki lainetele. Kuidagi üksik, aga samas ka adrenaliinirikas hetk. Käigutulesid veel ei pane Hoian kokku. Olen ju ise valves. Pealegi ei luba seda mu piraadifoobia. Oleksin neile kerge saak. Soolo ju. Ei saaks raadio teel piiksatadagi. Rahustan ennast sellega, et lähima saareni on 80 miili. See on hulk vett. Ehk nii kaugel nad ei varitse. Viimase kuue kuu jooksul on selles piirkonnas olnud 18 rünnakut. Viimane kord seoti sakslastest abielupaar kinni ja peksti läbi, kaasa võeti kõik kasulik.

21.03.2001

Täna juhtusin nägema ilusat pilti: üks hai ujus jahile järele. Laine oli tagant ja paar meetrit jahist kõrgem. Nii silmade kõrgune, kui ahtaris püsti seista. Laine liigub jahist kiiremini kuni jahini, siis tõstab jahi tagumiku üles ja poeb sinna alla. Selle suure laine valli pinnal ujuski paarimeetrine sinihai. Huvitavaks tegi selle pildi see, et ta oli nii lähedal ja silmale harjumatu nurga all. Majesteetlik.

25.03.2011

Lõpuks sadamas. Jaht korda! Pabereid kontrol-
lima ja... ja... Hispaania! Kuidas tüdrukud istu-
vad, kuidas astuvad... Nagu karnevali esimene
päev! Sellist bürokraatiat, nagu siin valitseb, ei
olegi veel kohanud. Kas bürokraatia hulk on
pöördverdeline tüdrukute seksapiiliga? Minu
esitatud dokumentidest tehti 30 lehekülge koo-
piaid. Arvet Tetsmanni välja antud eestikeel-
sest liputunnistusest (hirnu herneks, millised
paberid siin maksavad!) sai koopiamašinas neli
lehte. Tähtis ei ole, mis on peale kirjutatud, vaid
kuidas sa selle esitad, näppude vahelt ära annad
(kogu jutt paberil on ju rahvusvahelises eesti
keeles). Pärast toksiti kõik andmed veel käsitsi
arvutisse. Juba jahi nimes oli kolm õigekirja-
viga. Kogu protseduur kestis "ainult" 45 minu-
tit – seda pelgalt sadamasse möllimiseks. Et su
krediitkaardilt saaks debiteerida 350 dollarit!
Lisaks taheti krediitkaardist koopia teha, et kui
millegi eest võlgu jään, saaks kohe arvelt raha
maha võtta. Mille eest ma peaksin võlgu jääma?
Kõige eest tuleb ju ette maksta? Por que? Vastu-
seks õlakehitus ja näitsiku pepuvõnks.

26.03.2011

Täna sain oma agendiga kokku. Sellega, kes
küsib 300 taala ja ajab kanali ületamise pabe-
rid korda. Selleks kulub kümme päeva, aga –
mine tea, milleks see hea võib olla. Ilmakaarti
vaadates ei ole tervel järgmisel nädalal Vaiksel
ookeanil tuult. Nii, et võtan rahulikult.

Homme mõõdetakse jaht üle. Seda tehakse
siin iga jahiga! Sakslased saavad üllatuse osali-
seks. Nad ju ise ei teagi, kui pika jahi nad mulle
müüsid. Kindlasti panid passi suvalised mõõ-
dud, ja mina pole neid üle ka kontrollinud.

28.03.2011, SAN BLAS' SAARED JA INDIAANLASED

Tegu on saarestikuga, kus elavad vanade
kommete, tavade ja harjumuste järgi Kuna
indiaanlased. Porvenir on nende keskne saar.
Saarte või õigemini laidude vahel sõidetakse
kanuudega, millel on kahvelpurjestus, neid
kutsutakse "ulu". Sellised eraldatud hõimud
on tublid käsitöömeistrid. Naistel on ninarõn-
gad ja ümber säärite pisikeste kivikestega ehi-
tud paelad. Rahast nad eriti huvitatud ei ole,
küll aga tunnevad rõõmu karamellkommidest,
pesapallimütsidest, pastakatest ja klaashel-
mestest. Noh, nagu vanasti. Kuna tegu on
intensiivselt kasvava korallipiirkonnaga, siis
elektronilised kaardid seal ei kehti – keegi ei
jõua korrektoori teha.

**30.03.2011, ISLA PORVENIRI JA SAIL ROCKI
VAHEL SAN BLAS' SAARESTIKUS**

Täna pritsis eksootikat igast kandist. Sellist
vahetut, siirast ja avatud kogukonda annab
mujalt otsida. Indiaanlased elavad matriar-
haadis ehk siis võim on naiste käes. Igal saarel
on oma väike pealik ja tema nõukoda, seetõttu
on saared väga erinevad. Näiteks mõnel saarel
naised ei taha, et mehed joovad ja suitsetavad
– keelatud. Teisel saarel naised ei taha, et turis-
tid tulevad – keelatud. Enamuses on nad siiski
väga sõbralikud või ükskõiksed.

Saared on meie mõistes laiud: paar palmi,
jupike liivast randa ja kogu lugu. Et sinna
paremini ära mahuks, on elamised viidud
kohati vaiade peale. Vetsud on kõigil vesi-
klosetid – vaiade peal väike miljonivaatega
putka ja istumiseks laud. Kõik, mis kukub,
uhub meri ilusti ära. Joogivett on nad sun-
nitud tooma vaatidega kaugemal asuvalt saa-
relt. Pesuvett koguvad vihmaveest. Elatuvad
käsitööde müügist ja kalapüügist. Suuremate
saarte peal on koolid ja lastel koolivormid.

Hulkusin ringi, tegin pilte ja läksin koha-
likku restorani sööma. Juhtus olema see saar,
kus ei olnud õlut ega tohtinud suitsetada.
Põhjalik ring tehtud, sõitsin jahi peale tagasi.
Ujusin väheke ja otsustasin tuulegeneraatori
uuesti ja põhjalikumalt ette võtta. Muidu
jookseb tuul jahist niisama mööda – las teeb
ka midagi kasulikku. Torkisin ja putitasin,



kirusin ja vandusin, mõõtsin ja harutasin, kuni avastasin, et generaator on korras. Ja, et ka regulaator on korras. Viga oli hoopis juhtmetes, mis olid isolatsiooni sees ära ussitanud. Uskumatu! Teadjamad mehed ütlevad, et muidugi, merevärk on karm jah. Minu jaoks täielik üllatus, et niiskus läheb läbi täiesti terve, mitmekordse isolatsiooni! Nüüd tean, et merel tuleks kasutada tinutatud juhtmeid. Tegin praegu ajutise ümberühenduse. Panama ostan merekindlat juheta ja üritan ka ülejäänud välja vahetada.

Pärast väsitavat genekaga jändamist sõitsin kummipaadiga veel kaks saart läbi. Aina huvitavamaks läks. Ühes kohas küpsetati lõkel kala. Läksin tädi juurde, lubas ühe dollari eest mulle ka "jõhvikatüki", teise dollari eest sain õlle. Istusin sinnasamma vigvamisega ja sõin ära. Super kala! Mahlane ja mõnus! Värskest tule peal küpsetatud!

Sõõmise ajal oli hea vaadata, kuidas kohalikud elavad. Paradiis. Kõik eluks vajalik on lihtne ja tervislik. Ja puhas. Kuskil midagi ei haise. Isegi jalajäljed pühitakse kohe ära. Nojah, võim ju naiste käes.

Nende elufilosoofia on ka tore – istu ja ela mõnuga. Küll raha ise su juurde tuleb. Ja tulebki – iga turist on potentsiaalne rahakott.

Üht saart kutsutakse internetisaareks – see on ainus, kus mingigi võrguühendus olemas.

Tähelepanelik peab siin olema. Täna kummipaadiga seigeldes sattusin ühe riffi peale, õnneks pääsesin ehmatusega. Siin on 70 protsenti riffidest elus, Kariibidel on 70 protsenti surnud. Korallid peegeldavad mere tervist.

01.04.2011,

Tänane päev tõi mind tuulepealsete laidude juurde, mis asuvad vastu Kariibi merd. On arusaamatu, kui palju sodi on ookean kaldale kandnud. Seda on rannal meetripaksuste vallidena! Judinad ajab peale! Samuti on seal suuri palke ja prusse. Huvitav, et ma ei ole öösel sõites neist ühelegi otsa pöranud.

04.04.2011, PORTOBELLO

Pärast nädalast indiaanlaste juures viibimist hiivasin ankruga ja võtsin suuna Portobelosse,

kuhu on ca 70 vesist miili. Õhtul, juba päris pimedas, sain konksule.

Portobello turvalise lahe avastas Christoph Kolumbus 2. novembril 1502. aastal oma neljanda reisi ajal. Enne siiajõudmist oli ta San Blas'is just kaotanud ühe oma fregatidest. 1586. aastal sai Portobelost transiitsadam nimega San Felipe de Portobello. Eks sellest sadamast saadetigi tuhandeid tonne indiaanlaste käest röövitud kulda ja hõbedat Sevilla poole teele. Linna vaatamisväärsuste hulka kuulub Must Kristus – puust Kristuse kuju Naatsaretist.

08.04.2011

Ausalt öeldes kadestan Nordeali sõitjaid. Nende liikumine siinsetel vesistel teedel tundub nii kerge ja muretu. Juba ajupotentsiaali on kuuemehelisel pundil palju rohkem. Tuult ei ole vajagi, võivad vabalt sõita vaimujõul. Kui vahepeal juba tundus, et saan neil sabast kinni, siis praeguse ootamisega on nad püüdnud kaugusse jõudnud.

12.04.2011, PANAMA KANALIS

Panama kanal oli nagu kanal ikka. Sain tolknedada ühe jahi poordis, kes omakorda oli puksiiri poordis. Nagu ameeriklased ütlevad: koogitükk!

Lahe oli näha laisklevaid krokodille ja toodrite peal ei puhanud jalgu (või tiibu?) mitte kajakad, vaid papagoide – ikkagi sügav troopika. Hommikul laulsid isased gorillad kaldal päeva alanuks. Kõigepealt hakkas tüürpoordist tulema häält, mida võiks teha hiiglelekkavaator mõnes karjääris. Pakpoordist vastati samaga. Nii kümme korda järjest. Sügav ürgne heli otse aegade algusest. Kont-rastel kombel vurasidki sealsamas džungli äärealadel hiigelkallurid, millega veeti ära pinnast uuest kanalist. Looduse ja inimese igavene võitlus.

Olen tänulik Soomest tulnud jahil Seili purjetavatele Arile ja Annele ning Rootsi jahil Marieke seilavatele Ingvarile ja Seijale – mõlemad purjetavad ümber maailma omal moel. Nemad aitasid mind läbi kanali. Siin on nimelt nõudmine, et kanali läbimise ajal peab jahil olema neli line handlerit ja üks kapten.

Lisaks tuleb kanalisse sõidu alguses pardale juhendaja, kes päeva lõppedes ära läheb. Ari ja Anne palusid tervitada Hillar Kukke. Nende teed ristusid mõni aeg tagasi, kui Martha võõr oli juba kodu poole.

SUUREL SINISEL

12.04.2011, VAIKNE OOKEAN

Nüüd olen jälle suurel merel, siht Galapagose poole. 890 miili minna. Puhub paras pakstaak, mis ilmaennustuse järgi mõne aja pärast tugevneb ja seejärel vastu keerab. No vähemalt praegu on kõik asjad tips-tops. Äsja hakkasin lanti veest välja võtma, kui paras vahuupoiss otsa hakkas. Õnneks sain tamiili kiiresti ümber reelinguposti tõmmata, enne kui terav tamiil oleks kätte sooninud. Nüüd on külmkapp kala täis. Tegin juba esimese ringi äkist külma õllega. Päris hea! Ei pea konservide peal elama.

Sellise pika purjetamisega muutuvad asjad imelihtsaks ning olulised asjad eristuvad mitteilulistest. Olulised on need, mis aitavad kuidagi eluvaimu sees hoida. Näiteks sai tuleb kilepakendist välja võtta ja kuivama panna. Hambaid tuleb pesta. Liinid, otsad tuleb kontrollida. Mitteiluline on kõik ülejäänud.

Galapagosele-sõidu strateegia on mul selline, et strateegiat ei ole. Saab näha, kas see on õige või vale. Nimelt on siin küllaltki rasked ilmastikuolud: põhjas on madalad, ekvaatori lähedal tuulevaikuse tsoon ja lõunast puhub vastutuul. Ka hoovus viskab siin vimka sisse. Reeglina minnakse piki Ecuadori rannikut üle ekvatoriaalse tuulevaikuse tsooni ja siis Läände – Galapagose saarestiku peale. Mina vaatasin ilmakaarti – ühendasin nagu Kihnu Jõnn puksirihmaga Panama ja Galapagose sirgega, mis peaks teatavasti olema kahe punkti vahel lühim tee ja... tundub, et kannatab ka nii minna. See on muidugi jälle minu moodi ebatraditsiooniline lahendus.

15.04.2011

Käisin purjelappe sättimas. Mõnus öö! Sugugi mitte väga pime. Mingi kodutu valge lind askeldas ümber jahi. Vastavalt sellele, kas ta



lendas parajasti tüürpoordi rohelises või pakkpoordi punases valguses, muutus ka tema värv. Nelisada miili kaldani ja tema siin! Ka soolo :) Sain jahti uuesti jooksmata, vahujutt kiiluvees.

16.04.2011

Palavus! Ekvaatorini on jäänud kolm kraadi, 180 miili. Natuke rohkem kui ööpäevane teekond. Mingeid ettevalmistusi ma ekvaatori ületuseks teinud ei ole. Isegi šampanjat ei ostnud. Vanale meeldib ikka kangem kraam rohkem. Päike on –seniidis ja tekk nii kuum, et paljajalu käia ei saa. Ka plätud pean kajutisse päikese eest varjule tooma, nokats on leidnud omale püsikoha, tüürpoordi peli otsas. Otsin kajutist varju ja jahedust. Ainult 33 kraadi!. Õnneks külmkapp töötab. Seal jahutatud kraanivesi on maailma parim, üritan juua nii palju kui võimalik. Õndsad on õhtused ajad, kui päike silmapiiri taha vajub! Hommikuse jahedusega tegin söögi: makaronid pihvi ja küüslauguga, minu lemmikud.

18.04.2011, ÜLE EKVAATORI

Õõ oli väga väsitav. Kuna kaldani on alla 200 miili, tegin endale iga tunni aja tagant äratuse. Tõukejõu selliseks masohhismiks andis kuue päeva jooksul esimese laeva nägemine. See lõbusõidukaater (loe: lustikummut) tuli mulle õõ alul otse vastu. Punane ja roheline täpselt ühesuurused, helikopter katusel, tuled siramas. Muutsin oma kursi ohutuks, 10 kraadi tüürpoordi. Tema ei reageerinudki. Ehk olid nii head riistad peal, mis ütlesid, et mahume teineteisest mööda küll. Või käis laeva peal pidu ja kapten oli purjus...

Kella kahe paiku sõitsin üle ekvaatori, mingit kolksu ei kostnud, midagi erilist ei tundnud. Hommikul tähistasin seda sündmust pannkookide ja piimaga.

Galapagose saared kuuluvad Ecuadorile, siit sai Darwin oma evolutsiooniteooriale kinnitust ja tõestusmaterjali. Saared asuvad nii mandrist kui ka teistest saartest nii kaugel, et siin on säilinud mõned eelajaloolised liigid nagu meriiguana ja sally, kergejalgne krabi. Mingil põhjusel käivad kilpkonnad just siin munemas. Fantaasiavaesed vennikesed nagu nad on: vanaema käis, ema käis

– ah, ma lähen käin ka ära.

Jahtidele on kaks põhilist ankrukohta: Puerto Ayora Santa Cruz'i saarel või Bahía Naufragio San Cristobalil. Kavatsen külastada viimast, kuna seal peaks swell vähem sadamasse sisse käima, ankur hoiab paremini ja see on minu kursile lähemal. Samuti on see väiksem saar, seega ehk eksootilisem.

19.04.2011, GALAPAGOSE SAARED

Hommikul pärast teist tassi kohvi tuli agent. Pidime migratsioonibüroosse minema. Maale tulles peab passis tempel olema ja maalt lahkudes teine. Iga ametnik on suur ülemus, agent aga jälle selline tegelane, kes toimetab kliendi ja ametniku rahavoo keskel. Ei sobi ju riigivõimu esindajal altkäemaksu küsida. Sina, vaene reisumees, maksad ju agenditasu. Siin saarel oli see 100 taala. Agent paneb selle ilusti ümbrikusse ja toimetab, kuhu vaja. Sealt tulevad vastu vajalikud pitsatid. Natuke jätab agent muidugi endale ka. Kõigil hea!

Palkasin agendi kaudu taksojuhi ja giidi ühes isikus. Umbkeelne, aga püüdlik, nii, et kokkuvõttes saime ilusti hakkama. Kõigepealt suundusime vulkaani El Cunico otsa, kus hakkas vihma sadama. Õigupoolest sajab seal vist kogu aeg, kuna vulkaani tipp ulatub pilvedesse. Kuulda midagi ei olnud, sest kõrvad olid lukus. Näha midagi ei olnud, kuna olime vihmapiilve sees. Edasi La Galapaguera kilpkonnakasvatuse. Nägime neid ürgelanikke igas vanuses ja igas asendis. Seejärel ookeani äärde, kus pesitsevad merilõvid ja meriiguanaid. Rannas lõsutasid morsad ja hülged. Loodus on siin tõesti mastaapne ja kordumatu!

21.04.2011, TAAS VAIKSEL OOKEANIL, EES 3000 MIILI

Bye-bye, Galapagos. Ees ootab kõige pikem etapp – üle 3000 miili vesist teed.

Elu ookeanis on vilgas. Kogu aeg vaata ja imesta: suured mantad (suur rai; selline lai lätakas, hirmus suur, sabaotsas elektrisattel) hüppavad päikese käes sillerdades veest mitme meetri kõrgusele või siis lainetavad nagu UFOd veepinnal, äärmised uimed veest väljas. Delfiinid, igasugused linnud, hülged...

Sõitsin kogemata läbi suure kalaparve. Vesi kihas kaladest meetri sügavuselt. Vahepeal oli suuri, poolteise meetri läbimõõduga kilpkonni jahti kursil nii palju, et pidin nende vahel slaalomit sõitma. Vaevalt kokkupõrge jahti augu lööks, aga värvi kriimustavad sellised jurakad kindlasti ära.

Seni pole ükski kala minu lanti neelamiseks ideaalselt tingimused, ei ole ka nälga karta. Eile sukeldumas käies nägin palju haisid. Küsisin instruktorilt, et ega nad inimesi ei ründa. Tema vastas, et saartel tööstuslikku kalapüüki ei ole – inimesed ei ole veel toiduahelat rikkuvad. Haidel on oma põhitoidust kõhud täis ja inimesi vaatavad vaid uudishimust.

22.04.2011

Roheline purjetamine. Olen selle mõtteviisi pooldaja ja järgija. Põhimõte on jätta oma tegevusega võimalikult väike jalajälg sellele imelisele maailmale. Minu põhimõtted on:

- ära viska kunagi prügi merre,
- väldi kütuse sattumist merre;
- tarvita võimalikult vähe keemiat;
- sadamas ava musta vee kogumise kraanid – keegi ei taha reostatud vees ujuda;
- sadamas püüa kasutada võimalikult palju kohalikke tualett- ja pesuruume, kuna need puhastavad oma reoveed;
- mõtle alati loodussäästlikult;
- ära tee kellelegi (mereasukale) mõtlema-tult liiga.

Sellisel pikal purjetamisel, nagu mina teen, on mõned nipid. Nimelt tekkisid minu prügi-kottidesse Kariibi etapil tõugud. On ju siin nii kuum ja niiske, et kõik tahab uuesti ellu ärgata. Õnneks olid prügikotid ahtris olevas panipaigas. Sadamasse jõudes koristasin panipaiga ja lasin sinna vurtsu Raidi. Et sellist elu taastekkimist vältida, on hea järele jäänud naturaalsed toidupalad siiski üle poordi visata ja taara vajadusel mereveega üle loputada. Kilekotis võib hoida ainult taarat või muid anorgaanilisi asju. Võimalusel tuleks suruda taara võimalikult pisikeseks. Enne mereleminekut aga vabastada toiduasjad kohmakatest pakenditest. Need saad sadamas prügikasti visata.





24.04.2011

See on igavene vaev ja viletsus, mille järele ma siia tuln. Tuuled on pagilised, muutuvad ja aeg-ajalt sajab nagu oavarrest. Et madalrõhu keskpunktist välja saada, panin mootori tööle ja lasin purjed alla. Paari tunni pärast tekkis vastutuul. Ootasin veel pool tundi – sai juba purjed tõsta. Hakkas vihma sadama. Kuna tuult oli napilt, pidin kursist kõvasti kõrgemale sõitma (loe: paigal tammuma). Mõne aja pärast sain kursile tagasi võtta. Tõmbasin foka tagasi kokku, kuna ta ei töötanud. Vihmasadu läks tugevamaks. Tuul vaibus. Tuli purjed ära koristada ja mootor tööle panna. Paari tunni pärast tekkis uus tuul. Sain uuesti purjede alla... Ja nii edasi ja nii edasi.

Lisaks elab vees üks elukas. Teda ei näe ega kuule. Ta võib olla sinu sõber ja võib olla sinu vaenlane. Tema nimi on hoovus. Siia tuleb kolm hoovust. Paneme neile nimedeks Läänehoovus, Idahoovus ja Lõunahoovus. Kui lähed paremat passaati püüdma lõunast, satud vastu hoovusele. Kui koomled nõrgas tuules ja hallis vihmapiives, võib sattuda pärihoovusele. Nagu Anderseni muinasjutus: palju tahad – vähe saad, vähe tahad – üldse ei saa.

Olen pikali kajutis. Nii väsinud! Jaht läks jälle kursilt ära. Tuulerool ei hoia endiselt. Tuleb minna ja automaat tööle panna. Ja kõike seda in the Middle of Nowhere. 500 miili Galapagoseni, 2500 Marquesase saarteni, 3400 meetrit ookeani põhja, 11 kilomeetrit troposfäärini, 50 kilomeetrit stratosfäärini, 80 km mesosfäärini... Kui palju maailma lõpuni?

01.05.2011

Kuidas näeb välja merehulguse tavaline päev?

Hommikul kell kaheksa lähen koos päikesetõusuga vahti. Kontrollin silmapiiri, vaatan purjed üle, korjan kokku öö jooksul tekile kogunenud kalmaarid ja lendkalad. Märgin asukoha paberkaardile. Vaatan üle otsad, seeklid. Kui ilm lubab, panen kohvivee üles. Helistan kodustele.

Kell 12 tuleb uus vahetus. Kontrollin kurssi, käin träki läbi, et miski kahe silma vahele ei oleks jäänud, vaatan purjeid, ilma, parandan öö jooksul lagunenu asju.

Kell 16 lähen vahti. Kontrollin kurssi, sätin purjeid. Panen hilise lõunasöögi jaoks vee keema. Täna on nuudlid. Jälle, kurat! Nii see aeg läheb.

Kell 20 lähen koos päikese loojumisega vahti. Teen ettevalmistused öiseks sõiduks. Süütan käigutuled, kontrollin purjed, soodid, vallid, otsad, voolud.

Kell 24 lähen öisesse vahti. Kontrollin silmapiiri, purjeid, kurssi, kiirust, tuuletugevust.

Kell 4 algab kõige raskem vahetus. Pime öö. Surun alla hirmu, mida pakub pilkane pimedus. Sätin, vaatan, kontrollin.

Kell 8 algab koos päikesetõusuga uus vahetus. Kontrollin silmapiiri, märgin asukoha kaardile ja ennäe imet! 162 miili lihtsalt tuule jõul! Uus päev, kõik kordub, kuid kõik on uus. Üksi purjetamise rõõmud ja valud. Kõik tuleb ise ära teha, kellegi teise peale ei saa loota ega rasketel hetkedel toetuda. Kas mul vaba aega ei olegi? Ikka on, ja jääb

ülegi. Loen ja vaatan filme, kuulan muusikat, mõtisklen, joon õlut... Aga seda kõike siis, kui muud asjad on tehtud. Jaht mõnusalt kursil, purjestus õige – siis lõõb merehulgus lulli.

Miks ma seda räägin? Et tekiks ettekujutus, kuidas tekivad need kolm sõna ja üks number siia õhuga sarnanevasse blogisse: ööpäevane läbisõit 162 miili.

Selles kõiges ei ole terakestki kaeblemist või hala, et raske on või midagi. Ei, mulle meeldib! Sellest hetkest, kui selline elu muutub tüütuks, väsitavaks ja ruineerivaks, kuhu saan oma kollase Lambo jätta ja vut- vut lennuki peale. Kui tülgestus on ületamatu, saab igal ajal jätta jahti võõri sildi: For Sale.

08.05.2011

Kes küll pani sellele planeedile nimeks Maa? Oh seda vaimupimedust! Õige oleks ikka kas Vesi või Ookean. Seda vedelat on ju palju rohkem kui kuiva. Kihutan ja kihutan juba kuusteist päeva ja ööd – otsa (maad) ei paista kuskilt.

09.05.2011

Õnn on sisemine hoiak ja sellel on vaid vähe ühist reaalselt kogetud välise maailmaga. Kui me pole õnnelikud ilma raha või kaaslaseta, pole me seda ka siis, kui need on olemas... Õnn lähtub alati seestpoolt. Õnne kogeme siis, kui me õnne välja saadame. Pierre Franckh, "Soovid täituvad."

Nii on see ka minuga. Loksun siin suurel mõõtmatusel. Üksinda. Võitlen isutuse, looduse ja oma mõtetega, ja olen õnnelik. Kui mõnele kurjategijale mõistetak tema kuritegude eest karistuseks 20 päeva sellistes tingimustes, paluks ta kohtunikult härdalt halastust. Kui talle öelda, et ta peab kaks aastat üksi ümber maakera purjetama, palub ta vist asendada see karistus surmanuhtlusega. Minul on aga suu kõrvuni. Lähen pärast öist pimedust esimeste hommikuste päikesekiirtega tekile, naeratan ja ütlen: tere päike, meri, lainevallid ja lendkalad nende sees! Mul on siin teiega hea ja tore! Väike meeldetuletus sinulegi: naerata, ja kogu maailm naeratab vastu! ■

NÜÜDSEST ALGAB ELU ENNE 40.



Täiesti uus V39 tuleb 2012 alguses

V39
PRINCESS

www.princessyachts.com

BALTI MEREKAATRID · Pärnu mnt 232, Tallinn · 671 0075 · bmk@paadid.ee · www.paadid.ee

39–130-jalased võimsad *Flybridge* mootorjahid ja *V Class* sportkaatrid


PRINCESS

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family



TALLINNA JAHTKLUBI
KOMMODOOR
ANDRUS POKSI
KLUBIVORMIS

FOTOD OLGA MAKINA, KALLE VEESAAR

Purjetajate moelooja

RÕIVADISAINER KATRIN KULDMA
JÕUAB MOETÖÖ KÕRVALT MERELE JA
METSAS, EI ÜTLE ÄRA PURJETAMISEST
NING LÖÖB VIHINAL GOLFI PALLE.
SPORT ON TOONUD KATRINILE KA
UUE MOEHOBİ – KLUBIRÕIVASTE
DISAINIMISE.

TEKST MERVİ LİLL

» Mis tõi sind purjetamise juurde?

Olulised mehed minu elus on tihedalt seotud mere ja purjetamisega. Eksabikaasa oli N-Liidu koondise purjetaja 470 klassis, poeg sõidab täna juba Laser klassis. Minu hing kisub ka mere äärde või mere peale. Kui aus olla, naudin merel käimist ja ka võistlusi enam kui mõnd moeüritust. Ka paljud mu head sõbrad on purjetajad, surfarid või muul viisil merega seotud.

» Kui aktiivselt sa ise ka purjetamisega tegeled?

Olen läbinud Blue Sail'i kursused ja pisut võistlustelgi käinud, aga surf tuleb paremini välja. Kõige tugevam olen siiski kallutusmeeskonnas! Paraku ei võimalda mu töö kohe tugevama tuuleiili peale surfkama pakkima minna. Võtan igapäevaselt oma ateljees vastu ülikondade, kostüümide tellimusi, mõni klient astub ka ette teatamata sisse. Ei tahaks neile pettumust valmistada sildiga "Olen merel, tulen hiljem".

» Üha rohkem on meedias juttu sinu loodud rõivakaubamärgist Amanjeda ja vähem sinust. Kes või mis on Amanjeda?

Amanjeda on unistustes reisija, kes on inspireeritud maailmast. Aman on müütiline õnnistatud maa ja Amanjeda on sellel maal rändaja. Amanjeda on ilu ja disainigurmaan, ta valib parima – lihtsa luksuse. Amanjedas töötades olen seadnud eesmärgiks tuua diskreetselt esile kandja parimad küljed rõhutades tugevusi ja varjates nõrkused.

» **Kes võiksid olla meie kohalikud Amanjedad?**

Amanjeda rõivad on saanud lemmikuks erinevate elualade esindajatele, amanjedade hulka kuulub nii arhitekte, näitlejaid, muusikuid, advokaate, poliitikuid ja ettevõtjaid. Näiteks Eesti esimene leedi Helle Meri, näitlejad Tambet Tuisk ja Evelin Pang, lauljad Koit Toome ja Hanna-Liina Võsa.

» **Sportlasi sa ei maininud, kuid tean, et klinetuuri hulka kuulub ka purjetajaid?**

Vastab tõele. Esiteks seetõttu, et mul on väga palju meesklubide, kes hoolivad oma välimusest ja tegelevad aktiivselt spordiga. Teisaks põhjuseks on kindlasti see, et alusasime Tallinna Jahtklubiga mõnda aega tagasi klubiülikonna populariseerimist. Kõik, kes klubivormi kannavad, on minu käe alt läbi käinud.

» **Seega mitte spordidress vaid pigem klubi esindusrõivad?**

Täpselt. Spordirõivaste tehnoloogia on selle ala proffide teema, minu töö keskendub ala esinduslikkusele. Loomingulisust on siin rohkesti, pean väga hästi õnnestunuks klubivormi Zuxu meeskonnale. Lisaks purjetajatele on uuendatud klubiülikonnad saanud omale ka näiteks Estonian Golf & Country Club.

» **Purjetamine on traditsioonide ala, klubidesse kuulumine on auaasi. Nii on ka riidetumistiilil omad reeglid. Mis on klubiülikonna juures oluline?**

Klubiülikonna kandmine väljendab uhkust oma klubi üle, tunnustavate ja sümbolika järgi eristustakse teistest ja näidatakse oma kuuluvust. Klubiülikond pole vormiülikond, see on prestiiži ja väarikuse sümbol, rõhutades klubisse kuuluvuse läbi oma isikupära ja hobi. Seepärast



KATRIN KULDMA

KLUBIÜLIKONNA KANDMINE VÄLJENDAB UHKUST OMA KLUBI ÜLE, TUNNUSVÄRVIDE JA SÜMBOOLIKA JÄRGI ERISTUSTAKSE TEISTEST JA NÄIDATAKSE OMA KUULUVUST. SEE ON PRESTIIŽI JA VÄÄRIKUSE SÜMBOL. SEEPÄRAST PEAB KLUBIÜLKOND OLEMA KA ŠIKI JOONE JA HEA ISTUVISEGA NING KVALITEETSEST MATERJALIST.

peab klubiülkond olema ka šiki joone ja hea istuvusega ning kvaliteetsest materjalist.

» **Mainisid, et täna on sinu klientideks eeskätt mehed. Milliseid valikuid Sa neile pakud?**

Amanjeda ülikonnakollektsioon sisaldab üle 50 erineva pintsaku modifikatsiooni, lisaks teeme triiksärke ja mantleid. Ülikonnakangad varieeruvad alates argiülikonnast kuni pidulike pulmaülikondadeni. Kuna mehed on mugavad ja kiire elutempoga, on meil stuudios olemas ka mitmeid näidiseid, et anda ettekujutus juba valmis mudelist.

» **Mis teeb need ülikonnad eriliseks?**

Giorgio Armani on kunagi öelnud, et moodsa ja stiilse rõivaeseme peamine erinevus on kvaliteet. Soovin, et sama kehtiks meie ülikondade kohta ning oleme selle nimel palju tööd teinud. Võtsime esimesena Eestis ja kogu Põhja-Euroopas kasutusele made-to-measure ehk mõõdu järgi valmistatud rõivaste loomiseks mõeldud tarkvara. Mitmed aastad investeringuid, koostist ja lõputut katsetamist on jõudnud etappi, kus täpsete lõigete valmimine tellija isiklike mõõtude järgi on vaid sekundite küsimus. ■



Krusensterniga kodusadamasse

TÄNAVU SUVEL KÜLASTAS NELJAMASTILINE
PURJELAEV KRUSENSTERN ÜLE PIKA AJA TALLINNA,
KUS TA SAI LINNARAHVA TOHUTU MENU OSALISEKS.
NAVIGAATORI POOLT TEGI REISI WARNEMÜNDEST
LAEVA KUNAGISSE KODUSADAMASSE KAASA
MAIROLD VAIK, KES JAGAB LUGEJAGA OMA MULJEID
SELLEST MEELDEJÄÄVAST MEREREISIST.

TEKST MAIROLD VAIK



PURJELAEV KRUSENSTERN

MASTE 4

TAGLASE TÜÜP parklaev

EHITAJA: J. C. Tecklenborgi laevatehas
Wesermündes (Bremerhaven)

RISTITUD JA KASUTUSSE VÕETUD 1926

OMANIK Venemaa, operaator Kaliningradi
Kõrgem Mereinseneride kool

KODUSADAM Kaliningrad alates 1991
(endised kodusadamad: Tallinn – 1982–1991,
Riia – 1946–1981, Hamburg 1926–1946)

PIKKUS 114,2 m koos pukspriidiga

LAIUS 14,3 m

SÜVIS 7 m

MEESKONNALIHKMEID 60 kuni 70

Wikipedia

ISTUSIN PAADIS, KUI MÄRKASIN Krusensterni tekil sagimist. Kõrvu ulatus ka alarm – mitu lühikest signaali järjest. Purjealarm oli meeskonna tekile kutsunud.

Vaatasin ringi – Bornholmi saare lähedal ei paistnud ühtki ähvardavat pilve või muud märki, mis selgitanuks häireandmist. Olin purjelaevade elust pajatavates raamatutest lugenud, et häire anti siis, kui oli vaja kiiresti purjeid rehvida, et ootamatu tuule tugevnemise eest kõik kokku korjata. Raamatutes kirjeldati ränki olusid, kus tihti pimedas või lausvihmas tuli oma mast ja mastiraad üles leida ning siis tuulega võideldes ja end kinni hoides purjeid kokku siduda.

Hetke olin segaduses, vaatasin paadis-olijatele kordamööda otsa ja nende stoilisest olekust hakkasin mõikama, et see on tavapärane asi. No muidugi! Purjealarmi antakse ka purjeid heiskamiseks.

Häbenesin enda lihtsameelsust ja põrnitsesin altkulmu, kui laevale ligemale nihkusime. Ja sain taaskord üllatuda. Suure krigina saatel toimus midagi, mida peab ise nägema – laeva raad hakkasid kõik korruga liikuma. Paremast poordist vasakule. Vaatepilt oli kummituslik, sest kümneid tonne kaaluvad metallijurakad keerasid kergelt nagu väike tuulelipp. Peale krigina ja vint-sistopperite klõgina muud suurt kuulda polnud. Pea kuklas, piidlesin tekki ja purjeid, ning silmasin paari kadetti, kes väntamisega ametis. Tohoo tont, mõtlesin, kas tõesti vaid paari mehe rammu jõul raad liiguvadki? Hiljem sain teada, et igal mastil on vintsid, mida neli meest korruga väntavad, ja tänu plokki-dele neljast mehest ühe masti peale piisabki.

Vajadusel väntajaid vahetatakse.

Eelmise sajandi alguse insenerimõtlemise tipp, poetasin kõrval istuvalle fotograafile, kes oma peegelkaamerat “piinas”. Mees vaatas hajevil pilguga mulle otsa ja jätkas plöksutamist. Pöörasin tähelepanu mastidele ja hakkasin purjeid langemist vaatama. Kadetid jooksid otsi vedades mööda tekki, mõni üksik paistis mastide otsas turnivat. Jälle sain targemaks – paistis, et Krusensterni purjeid heiskamiseks ei ronigi kogu meeskond raale tuulekangaid vabastama, vaid enamikku taglasest juhitakse tekilt. Purjeid rehvimist niimoodi, et kõik masti ronivad, nägin paar päeva hiljem.

POOTSMAN KARJUS HÄÄLE KÄHEDAKS

Iga masti juures oli üks pootsman, kes jagas valjuhäälselt käske ning jälgis pingsalt taglase jooksmist. Ühel pool pardal anti otsi järele, teisel pool tõmmati peale. Pikemate otstega joosti ringiratast. Laeva vööri poole joosti ots peos, mitu meest üksteise järel. Ahtri poole tagasi joostes silgati vabalt, et taas lähtekohal otsast kinni hakata ja teistega koos sama tiir teha. Kui tegevuse lõpp paistis, oldi paigal ja tõmmati-anti järele jaopärast. Pootsman jälgis, et ükski jupp jooksevtaglastuses lõdvaks ei jääks. Peale kirjeldatu oli veel mitmeid variante, kuidas taglasega tegeleti, aga hiljem ise käsi külge lüües sain teha vaid seda, millega “massid” tegelesid. Spetsiifilisemad tööd jäid kogenenud madruste teha.

Mõnepäevase reisi ajal sain purjeid heiskamist ja rehvimist ning halsi muutmist mitu korda näha ja see oli omaette vaatamisväärsus, sest kuigi enamik kadettidest oli laevas olnud mõne nädala, kõik teadsid juba oma

SUURE KRIGINA SAATEL TOIMUS MIDAGI, MIDA PEAB ISE NÄGEMA – LAEVA RAAD HAKKASID KÕIK KORRAGA LIIKUMA. PAREMAST POORDIST VASAKULE. VAATEPILT OLII KUMMITUSLIK, SEST KÜMNEID TONNE KAALUVAD METALLIJURAKAD KEERASID KERGELT NAGU VÄIKE TUULELIPP.

ALL: FOKKMASTI POOTSMAN MEHI ALLA AJAMAS
 PAREMAL ALL: HALSIMUUTUSE PÕHIVINTS



kohta ja said pootsmanite käsklustest aru, kui need purjelaevades kasutatavaid termineid hõiksid. Ilusad ilmad juhtusid olema, nii polnud neil käskude jagamiseks ja tulemuste silda teatamiseks vaja ruuporit kasutada. Detsibellid olid isegi nii võimsad, et ka 40–50 meetri kõrgusel kõlkuvad mehed neid kuulsid. Ühel pootsmanil muidugi oli õhtuks hääl kähe, kui oli paar purjealarmi läbi tehtud, aga ilmselt küüslaugu ja muul toel sai ta hääle järgmiseks päevaks korda.

Pootsmanite hõikeid oli kuulda ka meie paati. Sillast vastati raadio teel. Meie paat viie turist ja ühe pardafotograafiga oligi vette lastud selleks, et saaksime ilusaid vaateid nauvida ja laeva pildistada–pildistada–pildistada.

Tuul hakkas tasapisi tõusma, aga veepind oli sile. Vanemtüürimees roolis paadiga mitu

tiiru ümber laeva, eks temagi nautis ilma ja seltskonda, kuigi selline sõit ja vaated ei olnud talle esmakordsed.

ILUSAT ILMA EI LASTUD RAISKU

Mõlemad laevapaadid olid vees tund enne meie lõbusõitu ümber laeva. Just oli laeva masin peatatud, uuritud silmapiiri, et rannik piisavalt kaugel oleks ja teisi laevu segamas poleks, ning jäädi tuult ootama. Et laevas viibijates elevust tekitada ja kadettide rutiinsetesse päevadesse vaheldust tuua, otsustas kapten korraldada ümber laeva aerutamise võistluse. Kuigi RIB–paadid ei ole aerutamiseks mõeldud, kiideti laevaohvitseride mõte heaks ja pärast tunniajalist mõõduvõttu selgus, et kõige nobedamalt tegid laevale tiiru peale Eesti poisid.

Kuna ilm püsis ilus, pakuti poole neljast õhtuoodet seekord tekil. Alguses tundus tekil sebumine paraja bardakina, aga mingi hetk “joonistused” tekile pikad lauad ning üks neist täitis puu- ja juurviljade ja küpsistega, nagu oleks keegi hõiganud, et lauake, kata end. Eks see tulenes sellest, et organiseerijatel–käsutajatel oli abilisi “mustmiljon” ja nende osaval juhtimisel käis kõik kähku. Esmalt rivistuti tekile, kapten soovis kõigile head kaluritepäeva (kuigi päev hiljem, sest eelmisel päeval sadamast lahkumise saginas ei võetud sündmuse tähistamist ette). Autasustati parvetus–aerutamisevõistluse parimaid ja meie meremehed said hiljutistelt konkurentidelt sõbraliku aplausi. Soojal suvepäeval hiigelsuurte purjede all teed ja küpsiseid mekkida oli päris mõnus.

MÕTTEPAUS PÄRAST ILUSAT PÄEVA

Oli see siis see päev, mida tasus aastaid oodata? Neli aastat tagasi kirjutasin mereaja-kirjale Navigaator loo, et olen lapsest saadik unistanud sõidust Krusensternil ja laeva Tallinna oodanud. 1980. aastatel sattusin poisikesena vaatama mustvalget filmi Eesti merelaevandusest ja mäletan, et niipea kui olin lõpetanud imestamise selle üle, et laevastikul oli isegi oma haigla ja hotell Tallinnas ning laeval Georg Ots sõitis omakandi noormees tüürimehena, näidati ülevaid kaadreid Tallinna merekooli õppelaevast Krusenstern. Mis sest, et kaadrid olid mustvalged – purjed olid sellegipoollest nii valged, nii valged... Ju sellest tekkiski idee fix saada meremeheks ja ka telerist nähtud purjelaeval seilata.

1990. aastate algul, kui Vennaskonna muusika saatel sai keskkoolis käidud, huvi merehariduse vastu mõneks ajaks rauges, sest Krusenstern lahkus Tallinnast ja selle uueks kodusadamaks sai Kaliningrad. Siiski sai mereakadeemiasse ametit õppima minud, aga siis olid ajad, mil praktikakohti tuli ise otsida, sest merekoolil polnud õppe-laeva. Krusenstern sattus taas mu huviorbiiti 2006. aastal, kui see oli lõpetamas ümbermaailmareisi ja Peterburi valmistus Krusensterni vastu võtma. Siis ruttas laev Eestist kiiruga mööda ja toona saigi uuesti võetud eesmärk kord kasvõi madrusena selle laeva pardal seilata.

2007. aastal Soomes Kotka merepäevadel sain purjelaeva külalastatud, aga tund kai ääres

seisva laeva pardal ei olnud päris see, mida ihkasin. Kui sel kevadel selgus, et Eesti Ajalooliste Laevade Seltsi pikad läbirääkimised laeva esindajatega kandsid vilja ja laev kutsuti Tallinna merepäevadele, asusin otsima võimalusi, et Saksamaal Warnemündes end meeskonda sokutada. Kaasa sõitis hulk merekooli õppureid, kelle reisi toetasid Tallink, hasartmängumaksu nõukogu ja BLRT.

KAKS PÄEVA WARNEMÜNDES

Kui 9. juuli pealelõunal rongilt maha astusin, nägin juba perroonilt laeva maste üle Warnemünde küünitamas. Pärast kümneminutilist jalutuskäiku ajasin kail seistes pea kuklasse ja hindasin mastide kõrgust. Kail liikus palju inimesi, kes uudishimulikult laeva silmitsesid ja ka kutse pardale vastu võtsid.

Tutvustasin trafil end trainee'na (praktikant, väljaõppel olija – ing. k) ja kohale rutanud vanemtüürimees ulatas terekäe: ah et Tallinnast? Miks me siis veel inglise keeles räägime?

Noormees juhatas mu ühiskajutisse ja näitas ette söögisalongi koos jutuka stjuardessiga. Kajutikoha sain 12-kohalisse “rubkasse”, kus

olid end juba meie merekooli kaheksa õppurit ja kolm Saksamaalt pärit trainee'd sisse seadnud. Lisaks teatas vanemtüürimees, et sel õhtul laev ei väljugi ja lahkub alles pühapäeva õhtupoolikul. Sain siis ööpäeva veel linnaga tutvuda (parajasti oli Warnemünde kultuurinädal) ja aegsasti laeva eluga kohaneda. Laupäeva õhtu naelaks kujunes spontaanne disko laevatekil, mille juures oli laeval viibivate tantsutüdrukute käsi mängus. Nood olid Kaliningradist pärit teismelised, kes eelmisel õhtu linna vastuvõtul tantsukavaga esinesid ja soovisid õhtul enne äraminekut teisegi tantsuõhtu pidada. Päril lõbus oli vaadata, kui tantsuplatsil kümnekond tüdrukut ja umbes 50 kadetti nende ümber kargles. Kapten oli peoks lahkelt loa andnud, eks ta mäletas endagi noorusaegu, mil sadamas toimuv melu eluks ajaks meelde jääb.

Päril huvitav vaatemäng toimus laeva lahkumisel Warnemündest, kui loots oli pardale jõudnud, otsad kahele pukserile antud ja purjelaeva sadamavärava poole aidati. Kadetid lehvitasid laeva kaipoolisel küljel innukalt linnaelanikele, kes olid laeva saatma tulnud.

Laevapasunal lasti üle linna kõlada ja mitmed laevad, mis kai ääres seisid ja mõned, mis purjelaeva saatmas, vastasid. Õhk kõlises, pasunad undasid kurdistavalt, nõrganärvilisemad sulgesid kõrvu. Kui muulide vahelt välja ja avamere poole saime, rutati kärmelt fotoaparaatide järele, et teha avamerest fotosid. Ei loojangupiltidest tüdineta.

HUVITAVAL KOMBEL LUBATAKSE KADETTE DUŠI ALLA VAID KÜMNE PÄEVA TAGANT. TAGASIHOIDLIKKU, ISEGI ASKEETLIKKU ELUVIISI OLI MUUSKI MÄRGATA. AGA SIISKI ON ELUTINGIMUSED KRUSENSTERNIL PAREMAD KUI NII MÕNELGI TEISEL SAMASUGUSEL LAEVAL, KUS JÄRGITAKSE VÕIMALIKULT TÄPSELT AJALOOLIST ELUVIISI.





LENDAVAD P-LAINERID

Neljamastiline purjelaev Krusenstern ehitati 1926. aastal Saksamaal. Nimeks sai ta Padua. 19. sajandi lõpust alates ehitati mitu sama tüüpi laeva ja lisaks veel kolmemastilisi, mille nimed algasid samuti P-tähelga. Padua oli laevakompanii viimane teraskerega purjelaev, neljamastiliste laevade põhitöö oli kaubavedu Tšiili ja Euroopa vahel: Euroopast laevaehitusmaterjal, tagasiteel põhiliselt salpeeter.

Nimetatud laevu kutsuti "Flying P-liners". P-seeria nimi tuleneb sellest, et purjelaevade nimed algasid P-tähelga, ning kuna grootmastis lehvitsid neil alati lipud, millel olid kompanii asutaja initsiaalid "FL" (Ferdinand Laeisz) ja ookeane ületades tehti kiirusrekordeid, hakatigi laevu nimetama "Lendavateks P-laineriteks".

"Lendavate" purjelaevadega ületati ookeane selle aja mõistes väga kiiresti – isegi siis, kui sõideti läbi Cape Horni ümbritsevate alati tormiste vete. See kinnitab, et tegemist oli tolaeagse inseneritöö tipplaevadega, aluste suurus ja taglastus filigraanselt projekteeritud ja ehitatud. Läbimõeldud projekteerimist kinnitab ka see, et nende suurte laevade juhtimisega võis hakkama saada vaid

paarkümmend kogenud meremeest.

"Lendavad" purjelaevad püstitasid mitu kiirusrekordit teekonnal Euroopast Tšiilisse ja isegi ülesõitudel Austraaliasse. Padua püstitatud sõidurekordid püsivad tänapäevani – ükski samas klassis suur purjelaev ei ole neid ületanud.

Selle seeria purjelaevadest on Passat, Peking ja Pommern meremuuseumides, vastavalt Saksamaal Travemündes, USA-s New Yorgis ja Soomes Mariehamni sadamas. Ülejäänud nelja- ja viiemastilised P-seeria laevad on kas hukkunud või hävinenud: Privall, Pamir, Potosi, Preussen jt.

Endine Padua ehk Krusenstern seilab õppelaevana siiani, olles P-seeria laevadest ainus "elujõuline". Aastail 1981–1991 oli laeva kodusadam Tallinnas.

Viimasel kümnendil on taas hakatud ehitama suuri ja mitmemastilisi purjelaevu. Neist uhkeimad ehitatakse eelkõige kruisireisideks, algusest peale reisilaevadena. Nendes on ühendatud vanad laevaehituskogemused ja kaasaegne elektroonika koos taglastuse juhtimise automaatikaga. Tuntuimad on kindlasti viiemastiline Royal Clipper ning neljamastilised Star Clipper ning Star Flyer, mis on üliluksuslikud laevad paarisajale reisijale.

Laevakompanii "F. Laeisz" tegutseb tänapäevalgi, olles 60 laevaga ja mitme kõrvaltegevusega üks Saksamaa suuremaid laevaomanikke 🌐 www.f-laeisz.de



Paljud kasutasid veel mobiililevi viimaseid riismeid, et hoiatada – olen mitu päeva elektroonilisest sidevahenditest eemal. Avamerel, tegelikkuses.

KORD KÄEST ÄRA?

Tallinna naastes küsiti minult palju, et mis kord siis laevas on, sõjaväeline või tsiviilne. Eelnevat juttu lugedes võib tunduda, et ei olegi seal mingit korda. Aga tegelikult on kõik ikka kontrolli all. Juba esimestel tundidel hakkas silma, et laevaohvitserid ja pootsmanid olid kadettide suhtes nõudlikud. Igal hommikul kamandati kõik kadetid kell 7 üles ja tekile võimlema (kui ilm lubas). Enne hommikusööki oli viiv enda asjadega tegelemiseks ning pärast kahes vahe- tuses söömist koguneti tekile rivistusele, kus vaadati kadettide rõivad ja üldine olek üle ning tutvustati päevaplaani. Seejärel asuti vastavalt töögraafikule askeldama.

Üks grupp oli teki- ja rooliva- hhis. Kui sõideti purjede all, oli ahtrirooli vahis neli kadetti nelja tunni kaupa. Rool on nii suur ja ülekan- ded rasked, et vähemaga on rooli hoida ja keerata väsitav. Aga kui laev liikus masina jõul, oli roolivaht navigatsioonisillas. Vahigrupp

pidas vahti üle terve laeva, igas koridoris ja mitmel pool tekil. Paar kadetti seisis vahis päris võõris, et silmapiiri jälgida, ja andsid ohust teada kellalöökidega. Laevakella löödi iga poole tunni tagant – komme, mida tavalises laevas enam ei kohta.

Teise grupi kadetid olid tekitöödel. Laeva tekk vuntsiti iga päev üle, taglastus ja selle osad hooldati ja vahetati välja pootsmanite näpunäidete järgi. “Tööpatis” olid kadetid ka kambüüsis ja majandusruumides abiks, töökäsi vajati purjetöökojaski. Masinakadetid muidugi hoidsid masinaruumi puhtana ja aitasid mehaanikuid hooldustöödel.

Kolmanda grupi jaoks oli õppepäev, mil tutvuti laevamaterjalidega, võeti ette õpikud ja koostati juhendajate abiga praktikaaruanne. Ka peeti inglise keele tunde.

Nii need päevad kadettidel kulgesid,

HUVITAV VAATEMÄNG TOIMUS LAEVA LAHKUMISEL WARNEMÜNDEST. LAEVAPASUNAL LASTI ÜLE LINNA KÕLADA JA MITMED LAEVAD, MIS KAI ÄÄRES SEISID JA MIS PURJELAEVA SAATMAS, VASTASID. ÕHK KÕLISES, PASUNAD UNDA- SID KURDISTAVALT, NÕRGANÄRVILISEMAD SULGESID KÕRVU.

kolme-kaupa töövahetust järgides laevas aas- tatega välja kujunenud reeglite järgi. Ühised tegevused kuulutas vahitüürimees raadio kaudu välja, näiteks äratused, hommiku-, lõuna- ja õhtusöögid, purjealarmid, öörahu jne. Pärast õhtusööki oldi vabad enda asja- dega tegelemiseks, aga enne õhtust rivistust ei saanud end ka päris lödvaks lasta. Öörahu saabus alati kell 23 (ka pärast eelmainitud tekipidu). Huvitaval kombel lubatakse kadette duši alla vaid kümne päeva tagant – ilmselt on sel oma põhjus. Igapäevaselt saavad kadetid end kasida pesuruumides kraanikausside kohal, kus hommikuti kül- külje kõrval sol- berdatakse. Tagasihoidlikku, isegi askeet- likku eluviisi oli muuski märgata. Aga siiski on elutingimused Krusensternil paremad kui nii mõnelgi teisel samasugusel laeval, kus jär- gitakse võimalikult täpselt ajaloolist eluviisi.

Väga ranget, sõjaväelist korda laeval ei ole, aga juhenda- jate, pootsmanite ja ohvitse- ride käskude kuulatakse. Eks see noortel meremeestel olegi pea- mine, et kui endal veel mõistus täistuuridel ei tööta ja koge- musi napib, tuleb teisi kuulata ja vahel ka käskude järgi tegut- seda. Rivistustel märkasid siiski,

VASAKUL: PURJEDE REHVIMINE
 PAREMAL: POOTSMANITOOIL ISTUJA TULEB
 KÕRGEMALE VINTSIDA



et vanemtüürimeestel, kes rangeid manitsus-sõnu peale lugesid, pärast sõnavõtte lahkudes kelmikas helk silmis säras. Tundus, et osalt oli rangus nende endigi arust üle pingutatud, aga üks laevas, kus on üle 150 kadeti, tuleb kõiki ühtmoodi kohelda – ju jagub neidki, kes reeglite piire kompavad. Lühidalt: tavaline laevakord, kokkuleppeline, et üheskoos töötades ja kõrvuti elades oleks vähem probleeme. Ja ka ohvitseridest oli näha, et oma käitumisega näitasid ka eeskujuna – nõudlikud nii enda kui teiste suhtes.

TRAINEE'D EI OLE KADETID EGA MADRUSED

Mind ja nelja sakslast (üks neist naisterahvas), kes me reisisime trainee'dena, koheldi pisut teisiti. Meil oli omaette salong, kus söömas käisime ja õhtuti aega veetsime. Iga päev tehti meile laeva mingis osas ekskursioon (muuseum, navigatsioonisild, raadioruum, masinaruum jm) ja juhendati ka, kuidas ühte või teist tekitööd teha. Merelviibimise teisel päeval õpetati ka, mida purjealarmi korral teha ning mida masti otsa ronides ja raa peal töötades silmas pidada. Igal õhtul kogunesime salongi, kus vanemtüürimees võttis päeva kokku ja tutvustas järgmise päeva tegemisi. Meile näidati ka mitmeid filme Krusensterni varasematest reisidest, korraldati keelepraktikaks mõeldud kokkusaamisi kadetidega ja eelpool mainitud paadisõit.

Trainee'd on selles laevas need, kes madruse tööd õpivad. Me ei pidanud kõiki töid kaasa tegema, kui miski meile ei sobinud, aga jõukohane võeti ikka ette. Reisi lõpus saime tunnistuse, et oleme Krusensternil koos väljajõppega läbinud nii ja nii palju meremiile.

LAEVAS ON RAHVUSVAHELINE SELTSKOND

Kuna trainee'd elasid koos Eesti poistega, saime ka igaühe elust osa ja muljeid vahetada. Koos sakslaste ja venelastega peeti kajutis vestlusi, kus suhtlemiseks kasutati mitut keelt. Nii saime ka teistest trainee'dest rohkem teada. 19-aastane Fabian teenib aega Saksa mereväe allveelaeval ja tuli Krusensternile tahtmisest merereisi ka teistmoodi kogeda. Teine sakslane Patrick on 39-aastane ametnik, kes tegeleb Euroopa Liidu ökoprojektidega, tema oli laeval juba teist nädalat ja seega meist kogenum. Kolmas sakslane oli pensioniealine maailmarändur, kes oma vahetu olemisega kogus laeval nii sõpru kui ka vaenlasi. Sakslanna Astrid töötab IT-alal, oli suhtlemisel tagasihoidlik, pigem tabasin ta mitmeid kordi reelingu juures merd vaatlemas. Enda sõnul leidis meresõidus romantikat, millest palju lugenud. Tallinna merekooli poisid olid laeval oma praktikaajaga täitmas ja mitmed kiirustasid kohe pärast Eestisse naasmist järgmise laeva peale tööle.

Ma ise järgisin oma idee fixi, aga mõnest päevast laeval jäi väheks, et täielikult laeva ellu sulanduda. Kindlasti oluks aastate eest kadetina kaasa sõitmine midagi sootuks muud kui praegune reis pärast paljusid sõite paljude laevadega paljudel meredel. Laev nagu laev ikka, vaid pea kohal oli vaade üsna "piiratud". Palju purjeid ja lõputu arv jooksevtaglastust, mille osade nimesid ei jõudnud tudeerima hakatagi. Vene keelt tundes sõbrunesin meeskonnaga üsna ruttu ja tihti veetsin aega hoopis navigatsioonisillas tüürimeestega jutustades. Meeskonna hinge ma siiski ei jõudnud tundma õppida, selleks on vaja mitu kuud nendega koos sõita.

PIDULIKUD TUNNID TALLINNA SAABUMISE EEL

Trainee'de jaoks oli reisi tipp hetk kapteni vastuvõtt sadamasse jõudmise eelõhtul. Kapten Mihhail Novikov on sõbraliku olemisega mees, kes tundis huvi nii meie endi kui ka meie kodumaade vastu. Rääkisin omalt poolt, et meil on laulupeod need, mis on maailma kontekstis unikaalsed, ja mainisin sedagi, et laulupidude traditsioon on alguse saanud Saksa kultuurist, kuigi Saksamaal vist enam laulukooride kokkutulekuid enam ei korraldata. Igatahes õhtusöögil viibinud sakslased tunnistasid, et ei ole laulupidudega kokku puutunud ja tundsid huvi, millal meil taas laulukaare alla kokku tullaakse.

Õöl vastu Tallinna saabumist ei saanud õieti sõba silmale. Kui Eesti rannik ja tuletornid paistma hakkasid, ronisin pidevalt navigatsioonisilda, et laeva täpset asukohta ja saabumisaega teada. Soome lahe laevaettekannete ala sisenemise eel küsis üks tüürimeestest igaks juhuks minult, et mis see GOFREP-süsteem on ja kui palju on vaja infot jagada. Inglise lootsiraamatust otsisime koos lisainfot.

PURJED JÄID HEISKAMATA

Ehkki laev ja selle meeskond olid väga huvitavad, oli minu jaoks reisi parim osa siiski Tallinna lahte saabumine: varahommikul läbi udu koduranniku otsimine ja tuule suuna ning pilvede jälgimine, varajaste tervitajate üle rõõmustamine ning lootsi ootamine.

Veel pool tundi enne lootsi saabumist ei olnud kapten otsustanud, kas heisata purjeid või mitte. Põhjus oli selles, et tugev tuul oli meile täpselt vastu, ka pärast kursimuutust Tallinnale ei muutunud suund soodsamaks. Vihma, tuule ja udu tõttu oli ka mastide otsas turnimine küsitav, sest kadette, kes olid laeval viibinud vaid mõne nädala, polnuks mõistlik rasketes oludes üles saata. Kuna ka kellaeg kiirustas takka, jätkatigi kulgemist masina jõul, mis olid niigi töötanud juba terve ööpäeva, alates hetkest, kui keset Läänemerd tuul kadus.



Omaette vaatepilt oli ka Krusensternile vastu tõtanud tervitajad. Esimesena jõudis kohale politsei väikelaev Merelõvi ja lootsikaater. Piirivalvelaev sõitis samuti aupaklikult mööda ja sättis hiljem kursi purjelaevaga samasse suunda. Kohal oli ka meie vanalaevade esindus eesotsas Kajsamoori, Blue Siriuse, Runbjarni ja teistega. Paljassaare poolsaare juures oli kaasasõitjaid jahte, kaatreid ja laevu nii palju, et nende kokkulugemisega oli tegemist ja ühele pildilegi ei mahtunud kõik ära. Mõlemas poordis lehvitati, pildistati ja vastati laeva signaalidele. Enne vanasadamat ühinesid vastutulijatega pukserid Saturn ja Jupiter, kelle ulatatud pukseerimisotsad kärmelt pardale tõmmati. Vanasadamas tervitati laeva lärmaka ilutulestikuga ja kaile oli koos orkestriga hulk rahvast vastu tulnud. Rahva ja meedia suur huvi tuli kõigile üllatusena.

KRUSENSTERN KUI MEREREISIDE VERSTAPOST
Need päevad laeval möödusid ruttu. Tegemist ja muljeid oli niivõrd palju, et nende päevade

**OMAETTE VAATEPILT OLII KA
KRUSENSTERNILE VASTU TÕTANUD
TERVITAJAD. PALJASSAARE POOLSAARE
JUURES OLII KAASASÕITJAJAhte,
KAATREID JA LAEVU NII PALJU, ET NENDE
KOKKULUGEMISEGA OLII TEGEMIST JA ÜHELE
PILDILEGI EI MAHTUNUD KÕIK ÄRA.**

jooksul ei osanudki täie rõõmuga hinnata seda, et olen laeval, millel reisimisest aastaid unistatud. Korra tuli isegi meelde budistide ütlus, et tähtis ei ole siht, vaid teekond – unistus sai justkui täidetud, aga osalt oli isegi kahju, et see laevale saamise ootus nüüd läbi sai. Kui aga laevale Vanasadamas ja Suurupi vaateplatvormilt järele vaatasin, mõtlesin, et see reis suurel purjelaeval ei jää mul viimaseks.

Ausalt öeldes oli see kogu mu merepraktika ajal alles teine kord, kui suure laevaga Suurupi laevateed mööda Tallinna lahte sõitsin ja kilukarbivaadet imetlesin. Esimest korda juhtus see 1996. aastal, kui olin baaslaeval Fryderyk Chopin koos kursusekaaslastega praktikareisi

lõpetamas. Miks ma vahepeal pole sattunud tööle laevadele, mille lastimissadamaks Tallinn, miks kahe kodusadamasse saabumise vahele nii palju aastaid kogunes, on omaette lugu.

Igaühel on võimalus Krusensterniga kaasa reisisida. Kui laeval juhtub olema vabu kohti, võib hea õnne

korral juba laevatrapil saada kokkuleppele, et reis järgmise sadamani kaasa sõita. Üldjuhul kohad siiski broneeritakse vähemalt kümme päeva enne reisi ja selleks on Saksamaal reisivahendusfirmad, kus organiseeritakse laevareise kümnetele purjelaevadele üle maailma.

Veebilehel www.inmaris.de pakutakse reise mitmele laevale ja erinevatele reisidele.

Tallinnast suundus Krusenstern Stavangeri ja seal naasis Läänemerele, et osa võtta kultuuripealinna regatist Klaipedast Turusse. Euroopa kultuuripealinnas oli laev augusti viimasel nädalavahetusel.

Sealt purjetati Kaliningradi kaudu Poola, et käia ära kodusadamasse ning kadette vahetada. ☐

GET ON. DRIVE BOATS.

Esmaesitlus Eestis Meremessil 2011

Daycruiser 66

+ Mercury 135 XL OptiMax € 46 600.-
(729 131 EEK)



Open 50

+ Mercury F50 ELPT EFI € 18 900.-
(295 720 EEK)

Convertible 56

+ Mercury 75 L OptiMax € 29 990.-
(469 241 EEK)



Ainuesindaja Eestis

**BALTI
MEREKAATRID**

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

DRiVE BOATS

Kuidas me Gotlandilt käiakive toomas käisime

HIIUMAALT JA
SAAREMAALT ON
GOTLANDILE SÕIDETUD
SAJANDEID NING SELLE
KOHTA LIIKUVAD
LEGENDID SUISA
RAHVAPÄRIMUSSE
RAIUTUD – GOTLANDIL
KÄIDI IKKA KÄIAKIVE
TOOMAS JA... PAHATIHTI
KA VARASTAMAS.

TEKST
ANDRUS HIIEPUU



KROONIKATEST VÕIB LUGEDA, ET hoogne liiklus käis saarte vahel juba varajasel keskajal ning eriti suure hoo sai see sisse Hansa Liidu ajal ehk 13.–16. sajandil. On arvata, et tihed kaubaline ja kultuuriline läbikäimine ei vaibunud koos Hansa Liidu hääbumisega, sest 16.–17. sajandil oli Eesti osa Rootsi riigist koos Gotlandiga. Tihedat sidet Gotlandiga kinnitab seegi, et meil on saarele omakeelne nimi: Ojamaa.

VITA BENE EHK MÕNUS ELU

Võtsime kaheksakesi suuna Gotlandile 32-jalase purjejahi Vita Benega otse Tallinna külje alt, hilisõhtusest Lohusalust. Tegime väikse hinngetõmbepausi Hiiumaal Lehtma sadamas ning sealt sai suund otse Gotlandile rihitud, ümber Farö põhjatipu Visby peale. On keeruline hinnata, kui kaua võis sama teekond keskajal Hiiumaalt või Saaremaalt Gotlandile kesta, aga seda oleks huvitav teada. Veidi loogikat appi võttes saab siiski tuletada, et kuna Saaremaad kutsutakse rootsi keeles siiani öösaareks (Ösel) ja Hiiumaad pävasaareks (Dagö), siis võib see ollagi seotud saartele jõudmise ajaga.

Vastuseta on aga küsimus, mitu ööd või päeva reis kestis. Meie reis Vita Benega Hiiumaalt Visbyni kestis 30 tundi ja seda päris korralikus pärituules, keskmiselt kuus miili





tunnis. Saime selle aja jooksul nii tuult kui vihma, päikest kui äikest. Pikk sõit rammestab korralikult, aga seda kosutavam oli vaatepilt, kui Visby kirikutornid ja vanalinna kontuur meid juba kaugelt tervitama hakkasid.

GOTLAND & VISBY

Visby jahisadam ja vanalinn on kokku kasvanud, nii, et saabud otse linna südamesse, vilka linnaelu sigina-sagina keskmesse, kõrvus laulvate vantide vilin ja lehvivade purjede sahin. Silme ette kerkis väike unistus, et ehk saab kunagi nii olema ka Tallinnas. Laeva-sõidu traditsioonid on siinkandis pikaajalised ja see on lahutamatu osa siinsest kultuurist. Visby oli 12.–14. sajandil Läänemere olulisim linn, jäädes Hansaliidu peamise, Novgorodist Londonini kulgeva (Novgorod–Tallinn–Visby–Lübeck–Hamburg–Brugge–London), kaubatee keskmesse. Tegemist on Skandinaavia ühe paremini säilinud keskaegse linnaga, mis kuulub ka UNESCO maailmapärandi nimistusse. Vanalinnas on tänini säilinud sadu keskaegseid hooneid ja hansalinnana meenutab see väga meie Tallinna vanalinna. Nädalavahetustel täituvad Visby tänavad turistidega ning eriti kärarikaks läheb linn hilistel õhtutundidel, pärast baaride ja restoranide sulgemist, mil tänavad vallutab Stockholmi ja Göteborgi sõna



otseses mõttes joovastunud noorsugu.

Iga aasta 32. nädalal peetakse siin keskaegset festivali ning siis täitub kogu vanalinn keskaegse lummusega. Käesoleval aastal möödub 650 aastat ajast, mil Taani kuning Valdemar Atterdag, kes ka Eesti ajalooga seotud, Gotlandi vallutas ning seda kolmeks sajandiks valitsema jäi. Reklaamtahvlielt võis lugeda, et toimuvad ka selleteemalise lahingu rekonstruktsiooniga lavastused.

Olles kord Gotlandile seilanud, ei piirunud meie huvi muidugi mõista ainult pealinna avastamisega. Soovisime kindlasti osa saada ka Gotlandi maaelust ja siinsest loodusest. Rentisime selleks väikebussi ja võtsime suuna põhjatippu. Esimene, mis Gotlandil silma torkab, on saare hämmastav sarnasus Põhja- ja Lääne-Eesti maastikega, eriti aga Saaremaaga. Mõlemad saared on juba suuruseltki päris lähedased – Gotland on Läänemere suurima saarena vaid kümnendiku võrra Saaremaast suurem. Peamine sarnasus on aga kahtlemata taimestik ja maastikes, täpsemalt loopealsetes. See on pae- ja lubjakivi kattev õhuke mullakiht, millega kaasnevad meile nii tutavad loopealsed kadastikud ja kiviaiad. Nii et kui teha looduspilte ja neid hiljem Eestis vaadata, ei saa arugi, kumma saarega tegemist.

Samas on aga kõik, mille on loonud

VISBY JAHISADAM JA VANALINN ON KOKKU KASVANUD, NII ET SAABUD OTSE LINNA SÜDAMESSE, VILKA LINNAELU SIGINA-SAGINA KESKMESSE, KÕRVUS LAULVATE VANTIDE VILIN JA LEHVIVATE PURJEDE SAHIN. SILME ETTE KERKIS VÄIKE UNISTUS, ET EHK SAAB KUNAGI NII OLEMA KA TALLINNAS.



inimkäsi, sootuks teistsugune – rootsipunased majad ja tuulikud, mõõkrohust tehtud katused, kirikute arhitektuur ning palju muud. Eriti tihe on siin kirikute kontsentratsioon, väikestele saarele neid ehitatud pisut alla saja. Väidetavalt piisanud Gotlandil vaid viie mehe kokkuleppesest, et kirik ehitada, ja nii neid aina kerkis.

Üheks enim silmatorkavaks Gotlandi eripäraks on aga raukarid. Tegemist on tuule ja vee vormitud paiguti kuni kümne meetri kõrguste mereäärsete arhailiste kivirahnudega. Kujult moodustavad nad nii väravaid, torne kui ka lausa inimese sarnaseid kujutisi. Gotlandlased ütlevad, et nemad ei pea paigaldama skulptuure, loodus on teinud seda nende eest. Ja sellega on põhjust nõustuda, sest raukarid on tõesti väga kunstipärased ja muljetavaldavad.

FARÖ JA BERGMAN

Arhailisust ja askeetlikust torkab silma mujalgi. Eriti tunnetab seda Gotlandi põhjatippu jääval Farö saarel, mis jääb emasaarest pooltunnise parvlaevasõidu kaugusele. Saarlased räägivad oma murret, mis on väidetavalt kõige arhailisem Rootsisis. Kunagist traditsioonilist oma keelt, gutni keelt, siin enam kahjuks ei räägita. Nii majad kui ka maastikud oma raukaritega tunduvad siinkandis eelajaloolistena. Saarelt võib leida mitmeid põnevaid söögikohti, millest Creperie Tati-nimeline auto- ja köögitehnikaromudest kokkukuhjatud söögikoht oli üks silmatorkavamaid.

Tuntuks on saar saanud aga eelkõige tänu Rootsi kuulsaimale filmirežissöörile Ingmar Bergmanile, kellel oli siin suvekodu ja kes elu lõpuaastail suurema osa ajast Faröl veetis. Nüüd puhkab kuulsus kohaliku kirikuaias taganurgas, tema matmispaik on tähistatud tagasihoidliku maakivist hauaplaadiga.

KÄIAKIVI, NAGU KOHAPEAL SELGUS, ON TAVALINE LIIVAKIVI. KUID ERINEVALT EESTIS TUNTUD KOLLASEST JA MUREDAST LIIVAKIVIST ON GOTLANDI LIIVAKIVI HALLI VÄRVI NING ERITI KVALITEETNE.

MUST LAMMAS JA SIIL

Just Farö saarel võib kõige sagedamini kohata siinset uhkust – Gotlandi lammast. Mustjashalli vammusega lambaid torkab maastikupildis silma üsna ohtralt. Suurte keerdsarvedega lammast ilutseb ka Gotlandi vapil ning võiks arvata, et lammast on ühtlasi ka saare rahvusoolum. Aga võta näpust – huvitaval kombel on selleks hoopis siil, ja suveniiripoekesed mõistagi kubisevad siiliteemalistest meenetest.

Gotlandi traditsiooniline söök on ootuspäraselt lambaliha ning magusroaks safranipannkook. Maitstud sai mõlemat. Lambaliha oli tõesti hästi valmistatud ning suurepärase maitsega. Safranipannkook ei lange küll kokku meie arusaamaga pannkoogist, aga sellegipoolest on see maitsev ning meenutab pigem safranit ja mandliga segatud riisipudingikooki.

KÄIAKIVI

Last but not least – eestlastele on Gotland tuntud muidugi eelkõige Gotlandi käia järgi. Meie üllatuseks aga suhtusid kohalikud käiakividesse üsna ükskõikseks. Küsimuse peale, kust käiakive saab näha, juhutati meid Visby infopunktist saare põhjatippu vanasse kivikaevandusse, kus me esimese õhinaga õngegi läksime, pidades paikakivikamakaid käiakivideks. Õnneks tuli terve mõistus kiirelt appi ning pärast mõnekümne minuti studeerimist selgus, et käiakivi leiab Gotlandil siiski mujalt – see maardla, mõnekilomeetrine rannikuala, on hoopis risti vastupidises suunas, saare lõunatipus.

Käiakivi, nagu kohapeal selgus, on tavaline liivakivi. Kuid erinevalt Eestis tuntud kollasest ja muredast liivakivist on Gotlandi liivakivi halli värvi ning eriti kvaliteetne. Seega: lõpp hea, kõik hea – ei pidanud eesti mehed seegi kord Gotlandilt käiakivita naasma. ▣



Zodiac Fish 'n' Hunt Hind alates € 1 500.-

Hind ei sisalda mootorit



Turvaline ja merekindel

Zodiac on maailma suurim kummipaatile valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummipaati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate. Nüüd on Eestisse jõudnud Fish'n'Hunt mudelid, mis sobivad eriti hästi kala- ja jahimeestele.



**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



ZODIAC



Igatpidi parim

UUSIM V-KLASSI MOOTORJAHT ÜHENDAB ENDAS VOOLUJOONELISE, SUUREPÄRASE SOORITUSE JA – ÜLLATAVAL KOMBEL KA – OIVALISED MAJUTUSVÕIMALUSED.

TEKST **BRIAN NORTH** FOTOD PRINCESS

ET UUS PRINCESS V72 ON SUURE-jooneline ja võimas sportkaater, on ütlemtaagi selge. Princessi V-klassi mudelid on ammugi saanud stiilsete, hea sooritusvõimega mootorjahtide võrdkujuks ja uusim mudelgi töötab peretraditsioone au sees hoida. Ja ometi on see uus jaht sootuks omanäoline. Nüüd näeme esmakordselt 22-meetrilist alust, mille voolujooneline, madal ja kõvakattega kere pakub seni vaid flybridge-alustele omaseks peetud ruumikust ja luksusiikkust.

Uue kontseпти keskmesse jääb peateki kujundus. Laius, suured aknad ja kvaliteetne sisustus kindlustavad mõnusat lõõgastumist töötava salongi koos pealetükimatult

vasakpärast parempärdani ulatuva istumisala ja kohvilauaga.

Kujunduse võtmetegur hakkab silma aga alles kaugemas otsas. Tuuleklaas on toodud tublisti ettepoole – ja roolipinn koos sellega –, aga üldiselt pigem flybridge-alustele kui kõvakatuselele jahtidele omaselt jääb vasakpärda äärde ka kõrgendatud ja ringjas söögimurk, mis ometi ei takista vaadet ning rõhutab veelgi V72 peateki ruumikust.

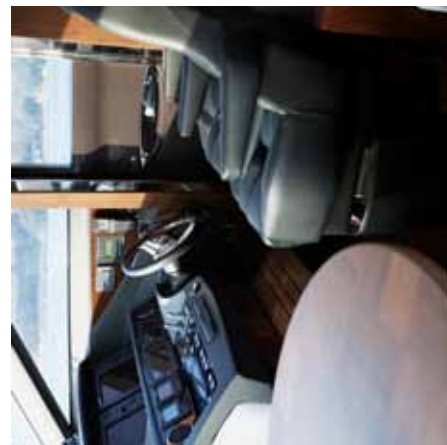
See on suurepärase koht, kus külalised saavad nii sadamas viibides kui ka teel olles keha kinnitada ja vaadet nautida, olemata seejuures kaptenist eraldatud. Suur pea kohal olev katuseaken võimaldab kaatri

esiosas end just nii vabas õhus tunda, kui soovitakse – noh, peategu – ja navigaatoril on siin võimalik oma sülearvuuti, kaardid ja lootsiraamatud laiali laotada. Oivaliseks näiteks ruumikasutusest on kaks kaarja istme alla mahutatud varupinki.

Salong on sisustatud luksusiikkult ja ruumikalt, samas kui kokpiti vaheseina hoolikas paigutus kindlustab sellel uuel sportjahil peategu samasuguse avaruse ka väljaspool siseruume. Pikk pealiosa ulatub otse ahterini, pakkudes küllaldaselt varju nii pea kohal kui külgedel, mistõttu töötab toredat äraolemist lisaks salongile ka kokpit – täpselt nii, nagu kasutatakse flybridge'i-ala.



**FLYBRIDGE-ALUSTELE
OMASELT JÄÄB PRINCESS
V72 VASAKPADA ÄÄRDE
KÕRGENDATUD JA
RINGIAS SÖÖGINURK, KUS
KÜLALISED SAAVAD KEHA
KINNITADA JA VAADET
NAUTIDA, OLEMATA
SEEJUURES KAPTENIST
ERALDATUD.**



Arvestades baariletti ja suurt tiikpuust sõõgilauda, serveeritakse enamik eineid just siin ning loomulikult jääb ahtriossa paadigaraaži kohale ka piisavalt päevitamisruumi. Lai hüdrauliline suplusplatvorm mahutab vajadusel ära ka jeti.

Kui klaasuksed ja masiivne katuseaken on avatud, pakub V72 peatekk ahtripeeglist roolipinnini mõnusat segu varjust ja päikesepeaist, tuulevaikusest ja kergest puhangust. Tõelise õuesviibimise-kogemuse tagab aga esiteki olev istumis- ja päevitamisala – tänu V72 laiadele külgtrekkidele ja kõrgetele reelingutele on siin ohutu ja turvaline nii ankrus seistes kui ka merel seilates. See on just õige koht nii meretuulte tunnetamiseks kui mõnusaks lõunasõõgijärgseks tukastuseks.

Roolipinni kõrvale jääv silmapaistev sõõginurk, üks uusimate V-klassi mudelite tunnusooni, varjab ka kajutitreppi, mis

V72 LOOJAD ON SUUTNUD JAHIKOGULAIUSE OSAVALT MÄNGU PANNA, LUUES OMANIKUKAJUTI, MILLES ON PALJU PÕRANDARUUMI, SUUR KAHEINIMISEVOODI JA TÕELISELT MULJETAVALDAD VANNITUBA, MIS NÄIKSE OLEVAT PIHTA PANDUD MÕNELT LIGI 25-MEETRISELT ALUSELT.

otse sõõginurga tagant alumise teki kajutite juurde viib. Siingi on näha, mil moel on võimalik suurte jahtide omaidusi ka sportjahtide juures rakendada. Otse kajutitrepi jalamile jäävad avar L-kujuline kööginurk ja keskne puhkeala ning kaks elegantset kaarjat treppi viivad ahtri poole asuvasse omanikukajutisse.

Suurtest kereakendest avaneb oivaline vaade ning veepinnalt peegelduv päikesesära ujutab kajuti üle valguse ja soojusega. Kaatri loojad on suutnud jahi kogulaiuse osavalt mängu panna, luues omanikukajuti, milles

on tohutult palju põrandaruumi, suur kaheinimesevoodi, mis ei jää sugugi alla kodus olevaile, ja ka tõeliselt muljetavaldav vannituba, mis näikse olevat pihta pandud mõnel ligi 25-meetrise aluselt. Vannituba asub otse kajuti ahtriseinas, olles suurepäraseks müratõkkeks kajuti ja mootoriruumi vahel. Kajutis on ruumi ka mahukale riidekapile, sellal kui paremparda-poolel paiknev diivan ja vasakparda-poolel asuv peegilaud on avaras ruumis igati omal kohal.


Kogu alumisel tekil on läbivateks võtmesõnadeks laius, põrandaruum ja mugavalt laiad voodid. Võõrriista jäävas VIP-kajutis on ka tavatult suur duši- ja tualettruum, sellal kui paremparda-küljel asuvas kahe voodiga kajutis on panipaiku rohkem kui küllalt – eriti kuluvad need ära pikemate reiside ajal. Vasakparda-küljel ahtri pool asuvasse

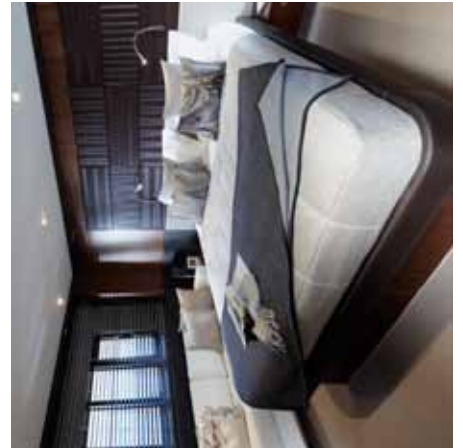


meeskonnakajutisse pääseb mugavalt ahtri-
peegli kaudu ning sealgi on duši- ja tualett-
ruum õige avar.

Majutuse osas saavad omanikud mater-
jalide valikul kaasa rääkida, otsustades
kas kirsid või heleda tamme kasuks, millest
mõlema puhul on võimalik nii matt kui lai-
kiv lõppviimistlus. Võimalik on valida ka
pätklipuud. Lauapindadeks nii kööginur-
gas kui vannitubades pakutakse graniiti või
marmorit ning põrandad roolipinni juures
ja kööginurgas on kaetud vastupidava leht-
puupuiduga. Kangaid, vaipu ja kardinaid on
võimalik valida Princessi disainiosakonna
hoolekalt koostatud näidiste põhjal.

Princessi soorituuele orienteeritud jahtides
on alati külaldatest hobujõude ja V72 pole ses
suhtes erandiks. Võimsaim mootorivalik ületab
3400 hp. Bernard Olenski stuudios disainitud
kere puhul on silmas peetud meresõiduoma-
dusi, tasakaalu ja käsitsemismugavust, et selle
legendaarse margi uusim esindaja ei saaks tun-
tuks mitte üksnes majutusvõimaluste ja luksuse
poolest, vaid hoiaks V-klassi lippu kõrgel ka
esmaklassiliste standardite osas.

Esimene Princess V72 hakkas laineid
kündma 2011. aasta kevadel, sellal kui uue
mudeli ametlik tutvustamine jääb tänavu-
stügiesse kaatrite näituste aega. 



PRINCESS V72

PIKKUS 22,25 m **LAIUS** 5,38 m **SÜÜVIS** 1,6 m
VEEVÄLJASURVE ca 42 tonni
KÜTUSEMAHUTAVUS 4400 l **VESI** 755 l
KÜLALISVOODID 6tk 3 kajutis
MEESKONNAVOODID 2tk 1 kajutis
MOOTORID 2 x 1,622mhp Caterpillar C32
2 x 1,623mhp MTU 10V 2000 M94
2 x 1723 mhp Caterpillar C32 ACERT
TIPPKIIRUS 37 sõlme



Kindlusta, et sa ei maksaks rohkem

MEREL VÕIB MÕNDAGI JUHTUDA.

LAEVAAVARII KORRAL ON KINDLUSTUS HEA GARANTII, MIS AITAB TASUDA LAEVA REMONDIKULUD. KUID KINDLUSTUS ON ABIKS KA SIIS, KUI LAEV SEISAB KALDAL JA OOTAB JÄRGMIST HOOAEGA.

TEKST **ELERI RANDMAA**, CREDO KINDLUSTUSMAAKLERID OÜ

KAS TUNNED, KUIDAS SÜGIS SAAVUTAB oma küpsuse? Sadamates liiguvad ringi merehingelised inimesed, veidi nukrust silmanurgas, teades, et tuleb sättida oma alused puhkepaikadesse ja hooaeg lõpeb. Päevad vee peal asenduvad otsatuna näiva ootusega – millal küll tuleb kevad ja toob uued tuuled.

Tark meremees hoolitseb oma hobi eest aastaringsest, käitub ka puhkeperioodil vastutustundlikult ja vaatab enne väikelaeva hoiustamist üle kindlustustingimused.

Eesti väikelaevakindlustusega on tuttavad

kõik need, kes on väikelaeva soetades kasutanud liisingut või kes hajutavad riske, et õnnestuse korral ei tuleks ise suurt summat välja käia. Tegelikult tähendab kindlustusmakse tasumine väikelaevaomanikule enamasti loobumist kõigest mõnest eurost päevas, samas kui vastutasuks on teadmine, et kindlustusfirma katab halvimal juhul mitme tuhande euronit küündivad kahjud ka juhul, kui alus on juba talvekorterisse seatud. Eestis pakuvad väikelaevnikele sobivaid kindlustuslepinguid ennekõike IF, Ergo ja Seesam. Lisaks on viimastel aastatel tekkinud võimalus oma alus

välismaal kindlustada – näiteks võtab Eesti väikelaevnikke jutule USA mainekas kindlustusfirma Pantaenius.

MIDA KINDLUSTATAKSE?

Eestis pakutav väikelaevakindlustus võimaldab kindlustada Eestis (või ka Soomes) registreeritud väikelaevu kogupikkusega kuni 24 meetrit. Kindlustusobjektiks võivad olla lõbusõiduks või vaba aja veetmiseks valmistatud mootorpaadid ja jahid, samuti võistluspaadid – jääpurjekad, sõudepaadid ning Laser-, Optimist-, Finn- jms klasside võistluspurjekad. Tuleks mainida, et nii nagu ka liikluskindlustus, ei kehti ka laevakindlustus juhul, kui ülevaatus ei ole kehtiv. Eel pool nimetatud Eesti kindlustusseltsid pakuvad võimalust valida põhiliselt kolme kehtivuspiirkonna vahel: kõige tavapärasem kindlustusterritoorium on Eesti Vabariik ja Läänemeri (sealhulgas siseveed), teine territoorium on juba Euroopa ja kolmas kogu maailm.

Kindlustuse põhitingimustes on enamasti mainitud vaid esimest varianti, kahe ülejäänud territooriumi kaitsete kohta on kliendil võimalus informatsiooni ise juurde küsida, kuna Euroopa ja kogu maailma kattega kindlustus on seltside hinnangul müüdivast mahust väiksem kui viis protsenti. Sellest aga võib järeldada, et Eesti väikelaevade

koguhulka arvestades kasutab väljaspool Eesti territooriumi kindlustust vaid paar- või kolmkümmend väikelaeva.

Kindlustada saab väikelaeva keret, ellin-
gut, treilerit, päästepaati, maste, purjeid,
katteid, maalinguid, tormirõivaid, mootorit,
turvavarustust, laevas kasutatavaid navigat-
siooniseadmeid ning muud vajalikku tehni-
kat, mis kuulub laeva standardvarustusse.
Kindlustada ei saa kütuseid ja määrdeaineid
ega hobivarustust, näiteks kalastusvahendeid,
veesportdivahendeid vms.

Väikelaevakindlustus on mõeldud õnne-
tus kahju hüvitamiseks –näiteks karilesõit,
kokkupõrge mõne teise laeva või liikumatu
objektiga, torm/tugev tuul, tulekahju, van-
dalism, transpordikahjud või veest välja tõst-
misel tekkinud kahjud.

Oluline on märgata kindlustustingimuste
erinevusi. Tuleb leida endale oluline ja sellele
vastavalt valida sobiv kindlustusselts. Näiteks
on võimalik kindlustada kulunud ja väsinud
detaili põhjustatud kahju vaid ühes kindlus-
tusseltsis. Samuti on kindlustusseltsid eri-
nevalt defineeritud tormi ja tuule kiirust ja
vastavalt sellele makstavat hüvitust või puu-
duvad välistused tuule/tormi kiirusele üle-
üldse. Purjelaevade omanikele on oluline, et
kahjud purjedele hüvitataks – ent sedagi ei
paku kõik seltsid. On võimalik kindlustada
kahjude ärahoidmise kulusid, transporti
ja laeva remondi ajal hoiustamise kulusid –
kindlustusmaakler oskab sellistele nüanssi-
dele tähelepanu pöörata!

Lisaks otsese varakahju tekkimise vastu
kindlustamisele tasub mõelda ka enda kind-
lustamisele kolmandate osapoolte nõuete vastu.

Kui laevaõnnetuses saab viga inimene või kel-
legi vara, korvatakse kannatanutele ravikulud
või vara taastamise kulu. Kui esialgselt oli see
vajalik vaid võistlusjahtidel, siis nüüdseks on
see trend levinud ka hobisõitjate seas.

Väikelaevakindlustuse lepingut võib
sõlmida laeva omanik või seaduslik valdaja.
Lepingu sõlmimisel tuleks eelnevalt läbi
mõelda laeva kindlustusväärtus (alakindlus-
tuse ja ülekindlustuse vältimiseks), soo-
vid omavastusele ning seegi, kas valitakse
täiskaitse terveks kindlustusperioodiks või
rahuldutakse osalise kaitsega periooditi või
terve aasta vältel.

KES KÜSIB, SEE SAAB

Väikelaevakindlustus ei ole väga jäikade
piiridega kindlustustoode: ei ole maksete
arvutamiseks kalkulaatoreid nagu liiklus-
kindlustuse või kaskokindlustuse puhul; või-
malikud on personaalsed kokkulepped. Seda
võimalust tuleks kasutada!

Oskuslikult valitud kindlustuskaitse
puhul on lepingusse vormistatud ka laeva
kasutamiseks vajalik inventar ja kõik muu,
mis kuulub laeva juurde –kindlustuse puhul
kehtib alati tõde, et kõik, mis on lepingusse
kandmata, on ka kindlustamata.

Kahjuks ei kindlusta Eesti seltsid isiklike
asju, näiteks igapäevaseid kaasaskantavaid
esemeid, mis võivad laeval olles vette kuk-
kuda, põrutada saada, minema lennata jne.
Isiklike asjade all mõtlen eelkõige mobiilte-
lefone, rahakotti, autovõtmeid.. Kindlus-
tatud ei ole ka veelõbusõiduga tegelevate
laevade varustus – veesusad, paraseilid jm.
Ükski selts ei kata ettenägematuid laevakere



NÕUDED LAEVA HOIUSTAMISEL

Laeva talveks veest välja tõstes tuleks
kindlasti tähelepanu pöörata alljärgnevatele
kindlustuste poolt esitavatele nõuetele:

- väikelaev peab olema veest tühjaks pumbatud
- eemalda laevast kogu äravõetav elektroonika
- uksed ja luugid peavad olema suletud ja lukustatud
- peavad olema paigaldatud kõik tootja poolt ette nähtud katted
- laeva ei tohi unustada registreerimisdokumente
- hoiuruumi või väikelaeva võtmeid ei tohi peita laeva või hoiuruumi vahetusse lähedusse
- veest välja tõstetud väikelaev peab olema lukustatud statsionaarse objekti külge, asuma lukustatud ruumis või seisma pideva (24-tunnise) valve all ja tarastatud alal
- kui hoiustate väikelaeva järeelhaagisel, peab haagis olema lukustatud statsionaarse objekti külge
- alla 20-hobujõulist päramootorit tuleb säilitada lukustatud ruumis
- rippmootor, mida ei saa eemaldada ja lukustatud ruumi teistsaldata, peab olema kinnitatud poltühendustega kere külge või tuleb kasutada spetsiaalset rippmootorlukku

**VÄIKELAEVAKINDLUSTUS EI OLE VÄGA
JÄIKADE PIIRIDEGA KINDLUSTUSTOODE:
POLE MAKSETE ARVUTAMISEKS KALKULAATOREID
NAGU LIIKLUSKINDLUSTUSE VÕI
KASKOKINDLUSTUSE PUHUL;
VÕIMALIKUD ON PERSONAALSED KOKKULEPPED.
SEDA VÕIMALUST TULEKS KASUTADA!**

vigastusi, kui toote garantii on juba läbi – näiteks kasutatud materjali defektid, konstruktsioonivead jm. (Pantaeniuse katab need vastavatel tingimustel). Loomulikult võiks pakkuda uutele laevadele uusväärtuskindlustust, mis tähendab, et kahju tekkides asendatakse alus või varustus uuega.

Kokkuvõtvalt on väikelaevakindlustustoodetel veel arenemisruumi lisahüvede valikuvõimaluste lisamisel, kuid peab mainima, et arvatavasti ei ole teistes riikides nii häid võimalusi personaalseteks kokkulepeteks ja unikaalseteks kindlustuslepinguteks.

EESTI VERSUS VÄLISMAA KINDLUSTUSSELTSID

Eesti kindlustusseltsid täidavad Eesti väiksemate purjekate ja mootorpaatide kindlustamisel kõik põhivajadused, kuid maailmemerele sõitma minnes võib kaaluda ka välismaiste kindlustusseltside kasutamist.

Maaailmas pakutakse sadu erinevaid väikelaevakindlustusi, mille vahel võivad olla suured erinevused. Iga kindlustusselts loob oma kindlustustoote vastavalt oma nägemusele ohtudest, tüüpilisematest kindlustusobjektidest, kliimaoludest, merelistest reguleeringutest jne. Mõned seltsid piiritlevad väga selgelt, millise riigi elanikele ja alustele kindlustus mõeldud on, teised jälle seavad piiranguid näiteks aluse transpordivõimalustele, ehitusele, ja suurusele või piiravad kindlustusterritooriumi. Näiteks juba varem mainitud Ameerika kindlustusselts Pantaenius, kus mitmed eestlaste jahidki kindlustatud, kindlustab vaid suuremaid jahte ja kaatreid, mis ei ole ise treileril veetavad, ei kindlustata aga välise päramootoriga aluseid. Samas ei seata piiranguid sellele, millises riigis on

alus registreeritud. Kas valida Eesti või välismaa kindlustusselts, on muidugi kindlustaja otsustada. Väikelaevade vähene arv meie vetes on kahjuks üks põhjus, miks seltsid ei ole veel valmis laiemaid valikuid pakkuma, nii et – mida rohkem väikelaevnikke, seda paremad tingimused. Ka kindlustusandja ja võtjate tihedam omavaheline suhtlemine võib tingimuste parandamisele kaasa aidata.

Kindlasti aga tasub kindlustusleping sõlmida Eesti kindlustusseltsis. Selleks tuleb vaid aega varuda ja oma kindlustusmaakleriga suhelda.

MILLAL VÕIB KINDLUSTUST VAJA MINNA?

Statistiliselt on Eestis kõige rohkem veeõnnetusi seotud madalikul sõiduga. Eesti rannikuala on suhteliselt lauge ja rannikumere põhi jää tõttu pidevas muutumises; vahel jääb puudu kaptenite oskustest, vahel aga on justkui loodus oma tahtega vastu. Kõige tavalisemad kahjuavaldused ongi tingitud karile sõidust, põhja riivamisest ja mootorilabade vigastamisest vastu kivisid.



KÜLLALTKI NUKKER ON SUHELDA KLIENDIGA, KES ON OMA VEESÕIDUKIT KINDLUSTANUD JUBA AASTAID JA TASUNUD KOHusetundlikult KINDLUSTUSMAKSEID, ENT KES POLE MUUDATUSTEST TEATANUD VÕI ON SÕLMINUD LEPINGU SÜVENEMATA KINDLUSTUSKAITSESSE EGA SAA SEETÕTTU TÄIT KINDLUSTUSHÜVITIST LOOTA.

Kõige suuremad kindlustuspreemiad on välja makstud aga tulekahju tagajärjel hävinud laeva taastamiseks või väljamaksmiseks. Teadaolevalt ulatus suurim eelmisel aastal välja makstud hüvitis 50 000 euro kanti. Muide: enamasti laeva mootori või elektrisüsteemi rikkest algavad tulekahjud puhkevad tavaliselt siis, kui väikelaev on abihoones, garaažis vms kohas hoiul.

Õnnetusi juhtub ka randumisel. Sada- mad, mis ei ole ehitatud sellisel, et nad hästi kaitseksid tormi või tugeva lainetuse korral, võivad kahjustada kas teie enda alust või neid, mille kõrvale te mahtuda püüate.

MUUTUSTEST ANNA TEADA

Nagu teistegi kindlustusliikide puhul, peavad ka väikelaevade omanikud kindlustusandjat teavitama, kui on soetatud uut varustust või suurendatud muudmoodi veesõiduki väärtust – näiteks soetatud navigatsiooniseadmeid, telefon või muud vajalikku.

Küllaltki nukker on suhelda kliendiga,

kes on oma veesõidukit kindlustanud juba aastaid ja tasunud kohusetundlikult kindlustusmakseid, ent kes pole muudatustest teatanud või on sõlminud lepingu süvenemata kindlustuskaitse ega saa seetõttu täit kindlustushüvitist loota. Kindlasti soovitan laeva kindlustamisel teha pildid ja saata need oma kindlustusmaaklerile või haldurile, kes saab neid säilitada oma arvutis ja vajaduse korral need kindlustusele esitada.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et kui oled sõlminud õige kindlustuskaitse võid julgelt öelda “Tulgu mis tuleb!” ☑



NIMBUS BOATS

NOVA 35 COUPÉ



SOODUSHIND
€ 255 000.-

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

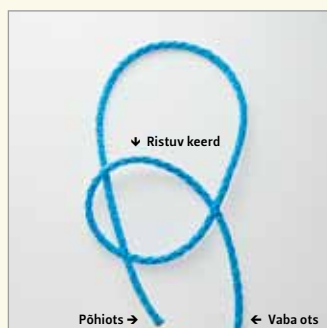
Balti Merekaatrid • Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075 • e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

Sõlmede sidumine

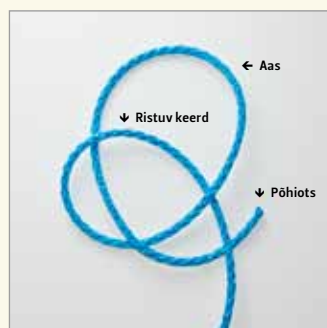
SÕLMED ON MERESÕIDU ÜKS OLULINE OSA. AINUÜKSI PURJELAEVADEL ON OLNUD KASUTUSEL VÄHEMALT MITUKÜMMEND ERINEVAT SÕLME. IGA ÕIGE MADRUS PEAB OSKAMA SIDUDA VÄHEMALT KAHEKSAT KUNI KÜMMET TÄHTSAMAT SÕLME. ALLPOOL TUTVUSTAMEGI PAARI OLULISEMAT SÕLME, MIDA IGA VEESÕITJA VÕIKS OSATA.

PAALI SÕLM EHK PAALSTEEK

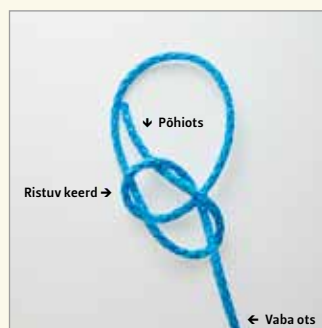
Paali sõlm on üldlevinud aas ja üks levinumaid sõlmi kaasaja merenduses, kõige kindlam kinnitus – ise ta lahti ei põru, aga avada on lihtne. Kasutatakse näiteks otsadele aasade tegemiseks (ümber pollari või knaabi panemiseks), aga ka inimeste tõstmiseks. Sõlm on levinud peale merenduse veel muudes tegevusvaldkondades: tuletõrjujad kutsuvad seda päästesõlmeks, alpinistid surmasõlmeks.



1 Pane kõie pikk põhiots üle vaba otsa, et tekiks ristuv keerd. Hoia ristuvat keerd ühe käega paigal.



2 Vii põhiots ristuvast keerust läbi, liikudes tagant ettepoole. Jäta põhiotsa sisse suur aas, millest moodustub sõlme lõplik aas.



3 Pane põhiots vaba otsa taha.



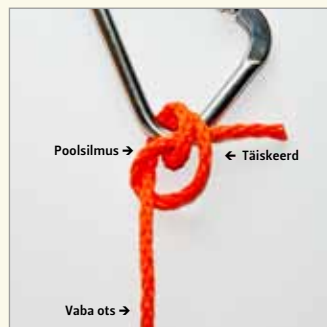
4 Vii põhiots läbi ristuva keeru üles eest tahapoole. Tõmba vabast otsast ja kahekordsest põhiotsast, et sõlme pingutada.

ANKRUSÕLM EHK KALURISÕLM

See sõlm, mis on oma nimest hoolimata siiski silmus, sobib suurepäraselt kõie kinnitamiseks ankru või poi külge.



1 Pane kõie põhiots kaks korda läbi rõnga tagant ettepoole, et moodustuks täiskeerd.



2 Too põhiots alla ja vaba otsa taha. Pista see läbi täiskeeru, et vaba otsa ümber tekiks lukustav poolsilmus.

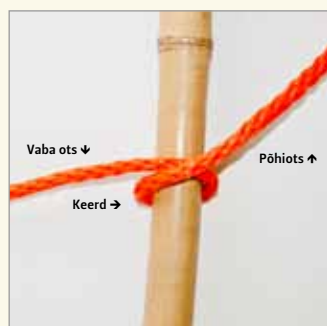


3 Moodusta teine poolsilmus, nii et paned põhiotsa vaba otsa taha ja siis selle ette ning pistad põhiotsa enda alt läbi. Pinguta sõlm, tõmmates vabast ja põhiotsast.

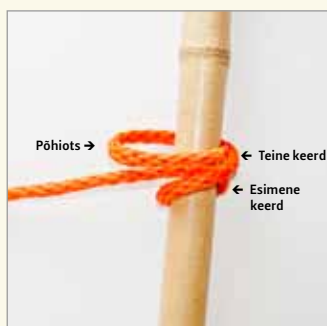
Sõlmede sidumise juhised on pärit Des Pawsoni raamatust "Sõlmed".

SEASÕRG EHK VEEBLINGISÕLM

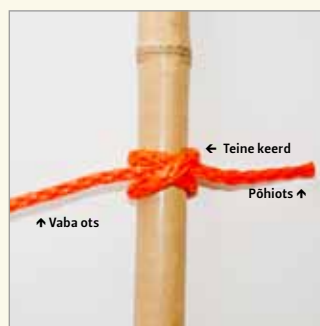
Seasõrg, mis koosneb kahest poolsilmusest, on üks levinumaid ühendavaid sõlmi. Seda saab kasutada mitut moodi ja see on paljude teiste sõlmede alus. Kiire otsa kinnitamise sõlm. Näiteks kui paat on sildumas ja tarvis vender otsaga reelingu külge siduda, enne põtkumist, siis sobib seasõrg hästi. Seasõrga peaks kasutama vaid ajutise ankrusõlmena, millel on pikk vaba ots, või siduma tugevdamiseks vaba otsa ümber poolsilmuse.



1 Vii kõis ümber teiba, et tekiks keerd, ja pane kõie põhiots risti ümber selle vaba otsa.



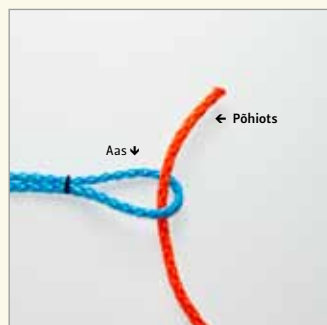
2 Vii põhiots veel üks kord ümber teiba, et moodustuks teine keerd, mis kulgeb esimesega samas suunas.



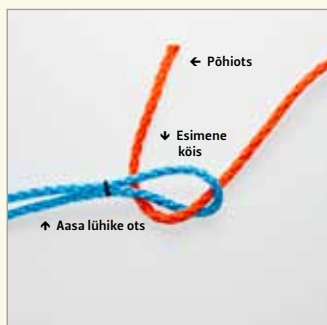
3 Hoi a kõis esimese keeruga paralleelselt ja pista põhiots teise keeru alla. Tõmba põhi- ja vabast otsast, et sõlme pingutada.

SOODISÕLM

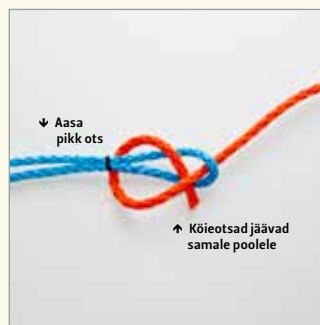
Soodisõlm, mille sidumine on kiire ja lihtne, on üks levinumaid kahe otsa ühendamise sõlmi. Kui otsad ei ole võrdse läbimõõduga, siis oleks parem siduda kahekordne soodisõlm.



1 Keera kõie ots tagasi enda peale, et tekiks aas. Vii teise kõie põhiots läbi aasa üles.



2 Pane teise kõie põhiots aasa lühikese otsa ümber ja siis esimese kõie taha.



3 Too põhiots sõlme ette, nii et viid selle üle aasa pika otsa ja paned siis enda alt läbi.



4 Sõlme lõpetamiseks tõmba aasast ja teise kõie vabast otsast, lukustades sõlme oma kohale.

Liiklemine sisevetel

III OSA

OLEN KORDUVALT KUULNUD VÄIDET, ET MEREL JA SISEVETEL PAIKNEVAD POID NING TOODRID ON VASTUPIDISE TÄHENDUSEGA. KAS SEE IKKA ON NII? VAATLEME SEEKORD SISEVETEL LIIKLEMISE TEEMA ALL VEES PAIKNEVATE POIDE JA TOODRITE TÄHENDUST NING SAAME SELLELE KÜSIMUSELE LOODETAVASTI KA VASTUSE.

TEKST **AGNES NÕU**



Laevatatavatel sisevetel reguleerivad liiklust sinna paigaldatud kardinaal- ja lateraalmärgid, mis on kas poid või toodrid.

Poid on silindrikujulised ujukid, mille peale on kinnitatud sõrestikuline topimärk, mis on igast ilmakaarest vaadatuna ühese kujuga. Lisaks on poid enamasti varustatud valgustusseadmetega, mis aitavad ka öösel vee peal liigelda.

Toodrid on poide nõ peenemad ametivennad, ujuki abil vees püsti seisvad vardad, mille tippu on kinnitatud vastavalt vajadusele geomeetrilised kujundid või lipud. Toodritele üldjuhul ei paigaldata valgustusseadmeid, küll aga helkurribasid nende pimedal ajal eristamiseks.

Nii poid kui toodrid on varustatud ankruga, mis aitab märgil paigal püsida ja ujukiga, mis hoiab teda püstiasendis.

KARDINAALMÄRKIDE SÜSTEEM

Nii merel kui sisevetel kasutatakse ühest kardinaalmärgide süsteemi. Kardinaalmärgistik on navigatsiooniohtude tähistamise süsteem ilma-

kaartest lähtuvalt. Uskuge, ilmakaared on samad nii meie sisevetel kui merel ning kui kellelgi vastuväiteid on, siis vaadaku oma kompass üle!

Lihtsaim selgitus nendele märkidele on, et oht asub keskel ning ilmakaarepoid vastavalt ilmakaarele ümber selle.

Eristatakse põhja-, lõuna-, ida- ja läänepoid. Need kõik erinevad oma värvide paigutuse, topi-kolmnurkade asetuse ja tuledede karakteristika poolest. (Kardinaalmärgide süsteemi joonis)

Vaadates lisatud joonist, on lihtne aru saada, kuidas märkide alas käituda. Põhjatooder näitab, et möödud temast põhja poolt, lõunatooder, et lõuna poolt jne. Oluline on see, et ei satuks olukorda, kus ilmakaarepoi näitab ohtu just sellel suunal, kust te poi suunas parasjagu lähenete. Näiteks, kui ees on läänepoi ja teie liigute idast läände, siis kas läks tõesti õnneks või on kohe kuulda paadi all häirivat raginat ning mootoris kolinat.

KUIDAS MEELDE JÄTTA

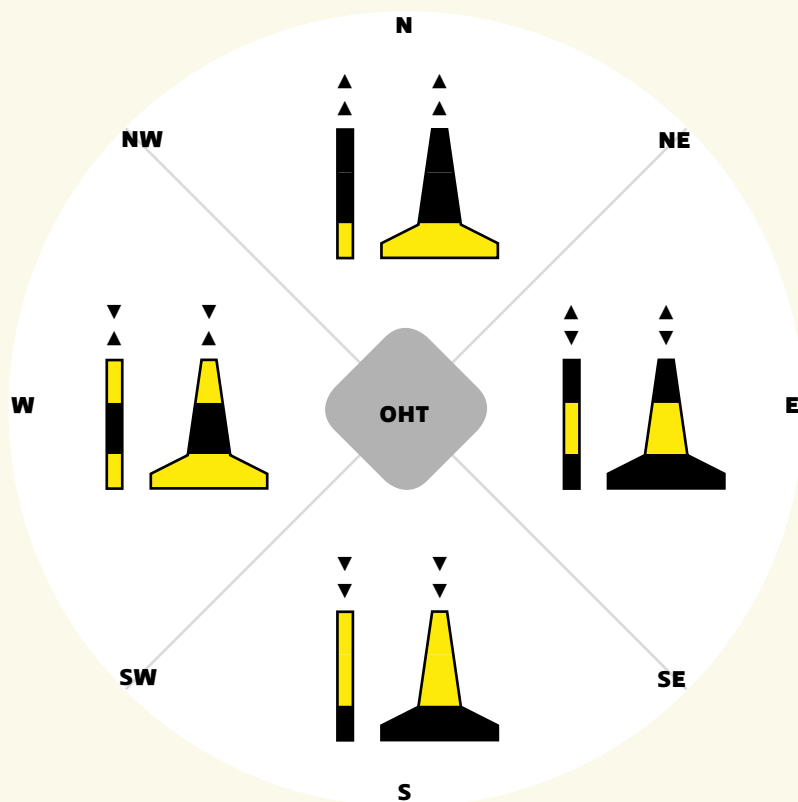
Kuidas need poid endale meelde jätta, siis üks ikka

igal roolimehel on oma meetodid. Kuna poide tipus on enamasti nende eristamiseks kolmnurgad, siis see on üks võimalus lihtsamaks õppimiseks.

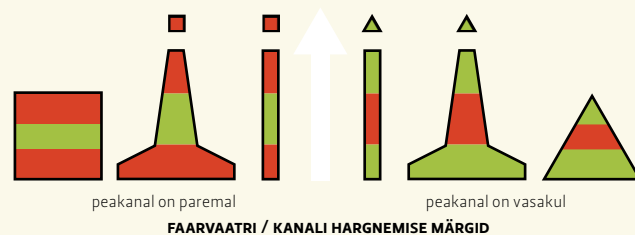
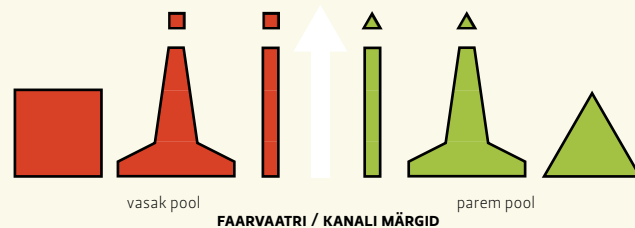
Minule õpetas kunagi Kapten, et põhjas kasvavad kuused, lõunas palmid, idas on paksupihalsed ja läänes peenepihalsed naised. Põhjapoiil on ju kaks kolmnurka tippudega ülespoole nagu ilusal kuusepuul lapse joonistusel. Lõunamaal kasvavad palmid enamasti oma lehestiku ikka ülevalt poolt laiemale, ehk siis kaks kolmnurka üks teise peal tippudega allapoole.

Andku need naised kõik Kaptenile ja ka mulle andeks, kes ida-lääne standardile ei vasta, aga poid jäävad ikka paremini meelde küll! Idapoi siis vastavalt on kaks kolmnurka paigutatud laiema küljega kokku ja läänepoi puhul on kolmnurgad paigutatud tippudega kokku.

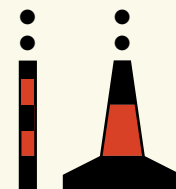
Ilmakaarepoid on kindlasti ka kollaste ja mustade horisontaaltriipude kombinatsioonide järgi eristatavad ja nii saab need selgelt värvide asetuse järgi õiges suunas asetada. Kes värvikombinatsioonide pähe õppida aga ei taha, siis saab kasutada



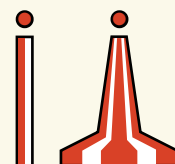
KARDINAALMÄRGID



LATERAALMÄRGID



ÜRSIKU OHU MÄRK



OHUTU TEE (VEE) MÄRK

värvusõpetust ja topikolmnurkade asetuse seost. On ju must tavaliselt saledamaks tegev värv ja kol-lane laiem ning esiletungivam. Seostage nüüd ise!

Kes öösel sõita tahab, siis on soovitatav ka eelnevalt tulede karakteristika üle korrata.

Peipsi järv ja Võrtsjärv on piisavalt suured vee-kogud ning sinna jagub peale võrgutühiste ka päris palju kardinaalmärke. Kindlasti on aluse tervisele ja laevniku rahakotile vägagi kasulik need endale selgeks saada.

Lisaks ilmakaarepoidele on veel ka sise-vete tähenduses puna-valge triibuline topis ühe keraga vaba vee poi, millest möödudes liiklus-keemis suurema veekogu poole, on edasi niioelda vaba vesi, kus rohkem takistusi ei tohiks olla. Loo-mulikult ei tähenda see poi seda, et gaas põhja ja rohkem kaarti (plotterit) ei pea vaatama. Kindlasti tuleb jälgida liikluskäime ja teada järgmisi navi-gatsioonimärke oma liikumissuunal.

Üksiku ohu poi on tavaliselt kasutusel kas laevavraki või muu sarnase veealuse takistuse tähistamisel. Näiteks kasutatakse sellist poid, ühe

tõenäolise variandina, Peipsil üksiku (tundmatu päritoluga) põhjavajunud laeva tähistamiseks. Poi ise on musta-punase horisontaaltriibuline ning topis on tal kaks musta kera. Selle poi puhul tuleb jälgida navigatsiooninfot, et kui sügaval ning mil-liselt kauguselt me temast mööduda võime.

Lateraalmärgistus, ehk punane ja roheline tooder on vajalikud ennekõike jõgedel liiklemisel. Kehtib lihtne reegel, et suurema veekogu poolt väiksema poole liigeldes jääb alati roheline too-der aluse paremasse ja punane tooder vasakusse pardasse (aluse pardatuledega samad värvid). Alustades Narva-Jõesust Narvani, mööda Narva jõge Peipsi järveni, liikudes üle Peipsi, mööda Emajõe, edasi üle Võrtsjärve Väikesesse Ema-jõkke on üks konkreetne liikluskäime, kus kehtib sama suurema veekogu (mere) poolt väikse-masse liikumise süsteem. Samuti kasutatakse lateraalsüsteemi merelt sadama suunas sisse-sõidukanali ääre märgistamiseks- ikka suurema poolt väiksema suunas.

Meie laevatatavatel jõgedel, ehk veeteedel,

mis ei ole liiklemiseks väga laiad, on need toodrid asetatud võimalikult ohu piirile. Isegi jetimootori ehk jugakäituriga alusega ei ole mõtekas valelt poolt toodrit liikuda.

Siinkohal aga meenuvad korduvalt näh-tud olukorrad, kus lugupeetud hobikalamehed mugavalt oma väiksemaid aluseid just nende samade ohu piirile asetatud toodrite külge kin-nitavad ning seda isegi spetsiaalselt selleks ots-tarbeks tehtud kinnituse abil. Artikli alguses mainitult on tooder või poi kinnitatud veekogu põhja ankruga ja seda arvestades poi oma ras-kusega, mitte lisanduvate paatide raskusega. Mis siis juhtub? Ei midagi muud, kui et ankur ei pea lisakoormusele vastu ja tooder võib edasi trii-vida. Seega ei asu märk enam oma õiges kohas ja järgmisel läheneval alusel on reaalne võimalus ohu otsas maanduda.

Niigi liigub jõgedel palju prahti, mida ei ole või-malik tähistada ühegi ohumärgiga ja siiralt loodan, et kõigil jagub tervet mõistust ka navigatsiooni-märkide olulisuse hindamisel. **M**



MINU PAAT

Kasse & Ujatseslav Seedo

RAHVASUUS SAAREMAA PRAAMIKUNINGAKS TITULEERITUD SAAREMAA LAEVAKOMPANII OMANIK VJATŠESLAV LEEDO SUHE MEREKA ON VÄGA TIHE JA ISIKLIK. IGAPÄEVASE SÕIDUVAHENDINA EELISTAB MEES KOLMEMEETRIST KASSE PAATI, MILLEGA ON AASTATE JOOKSUL LÄBI SÕITNUD KÕIK KALAKOHAD ÜMBER SAAREMAA. 14-AASTASENA ESIMEST KORDA MANDRILE SAANUD LEEDO RÄÄGIB, ET ON KODUKOHA PATRIOOT NING KUI TÖÖKOHUSTUSED EI SUNNIKS, TA NALJALT SAAREMAALT EI LAHKUKSKI.

KÜSITLES HELEN RAIEND

» Millal alustasite veesõiduga?

Viieaastaselt. Naabrimehel oli kuuemeetrine puupaat ning sellega viisid tema ja isa mind kalale. Pärast seda veetsin kuni 18-aastaseks saamiseni peaaegu kõik oma laupäevad ja suved selles paadis. Abruka ja selle ümbruses oli mul ilmselt iga kivi juba peas. Kala sai palju püütud. Huvi rannapüügi vastu on siiani püsinud.

» Milline paat teil praegu on ja miks just see paat?

Praegu on mul Kasse paat, see on sihuke väike, kolme-meetrine paadike. Ostetud 1990. aastal, just sel ajal, kui hakati neid plastikpaate tegema. Ta on väga merekindel, väga kerge, väga hea transportida, sisuliselt nagu teo koda – võid sellega igale poole minna.

Mulle meeldib kevadest sügiseni kalal käia ja siis on väga mugav, kui saab paadiga madalas vees käia. Ja kui madalikule satud, võid nii kerget paati lükata ja üle madaliku jalutada.

Suurte kaatriteni ma ei ole jõudnud, kuigi jah-tidega mul natuke kogemusi on. Vanasti olid need Pella paadid, millega paljud on hukkunud. Aga Kasse paat võib vett täis olla, sellega võid ääre peale minna – ei lähe ümber.

Ükskord oligi selline juhus, et saime nii palju kala, et paat oli peaaegu ääreni kala täis, ahnus on ju nii suur – kui kala võtab, ei saa püüdmist jätta. Korraga lõi laine paadi täis ja kalad ujusid minema, aga meiega ei juhtunud midagi. See paat on niisugune lihtsa inimese tööriist.

» Millist nime paat kannab?

Nimi ongi Kasse tal. Ta on nagu pereliige, aga nime pole jõudnud panna.

» Kui tihti kalal käite?

Praegu vähem, aga varem sai ikka iga nädal paar korda käidud. Nüüd on laiskus suurem.

» Kas on mingi kindel koht ka, kus püüdma käite?

Ei ole. Käin seal, kus kala võtab. Viimasel aastal Saareküla kandis – Saaremaast ida pool. Aga varem ikka ümber Saaremaa.

Vahel lähed ühte, vahel teise kohta, aga see paat on ju niisugune, et inspektor ei luba sellega kaugele merele minna. Aga vanasti sai Pärnus ka käidud.

» Milline mootor tal peal on?

Tal on mitu mootorit, need on niisugused kaasas-

kantavad või mittestatsionaarsed mootorid. Mul on kaheksahobujuline Evinrude'i mootor ja üks väiksem, neljahobujuline mootor. Kui ei taha kaugele minna, panen väiksema peale, kui kaugele, siis suurema.

» Kas elektrimootorit olete katsetanud?

Merel ei ole, aga mul on isegi üks olemas, mõtlesin sellega järvede peale minna. Järve peal on elektrimootoriga tükki maad parem – ta on vaiksem. Muidu on nii, et kui vaikes kohas lähed, on põrin taga.

» Ehmatab kalad ära?

Võib-olla ehmatab, aga võib-olla äratav üles.

KASSE

KODUSADAM Kuressaare

EHITUSAASTA 1990

KERE MATERJAL plastik

PIKKUS 3 meetrit

MOOTOR, VÕIMSUS Evinrude (8 hj), Mercury (4 hj), elektrimootor jõgedel-järvedel sõiduks

NAVIGATSIOONISEADMED ei ole, navigeerimine käib Kihnu Jõnni kombel püksirihmaga. Kajalood on vahetevahel kaasas.

LISASEADMED aerud, ankur, päästevestid, päästerõngas

LUBATUD INIMESTE ARV PARDAL 4 inimest.

VJATŠESLAV LEEDO (59)

MERESÕIDUKOGEMUS 53 aastat

Aastas seilab 150–200 miili (varem palju rohkem)



» **Milline on teie tavaline päev merel?**

Vanasti oli nii: kui päike tõusis, merele, kui päike loojus, tagasi. Pikad päevad.

Praegu on kogemusi rohkem, tead ka, millal kala võtab. Tavaliselt lähen kaheksast, üheksast või kümnest merele ning olen kaheteistkümneni, ja siis õhtune minek ka veel.

Vahel juhtub ka nii, et kui on hea seltskond ja leiame sobiva saare või lai, paneme sinna telgi üles. Praegu on meil ju kergem, oma riik – võib mere ääres või merel ööbida ka. Varem ei saanud ju seda luksust endale lubada, pidi ikka ööseks koju tulema.

» **Milliseid vanade merekarude uskumusi järgite?**

Vilistada ei tohi paadis, muidu tuleb torm. Enne kalaleminekut kalast ei räägita. Ja vahetevahel, kui uhhaad keedame, siis esimese pitsi valame kaladele – uhhaa sisse.

» **Mis on kalasupi ja uhhaa vahe?**

Ei tea. Kalasupp on kalasupp, aga

uhhaa on kalasupp viinaga. Mõned arvavad, et vahe on selles, kas kartulit või midagi sellist ka supi sisse pannakse, aga tegelikult teeb vahe sisse pitsi viina. Kui uhhaad tahetakse, siis peab viin olema.

» **Milline on olnud erilisim kalalkäik või suurim kala, mille olete püüdnud?**

Kui ma kuueaastane olin, läksime isa ja naabrimehega merele ja sattusime ummiklainesse. Naabrimees viskas vett paadist välja ja õlg läks paigast ära. Tulime sadamasse tagasi ja isa läks temaga haiglasse. Kaks haugi, mis isa püüdnud oli, anti minu kätte. Ja selle asemel, et kalad otse koju viia, tegin nendega kesklinnas suure tiiru. Kõik vaatasid – nii väike pois ja nii suured kalad! Ilmselt sihuke väike keks tuli peale. Kui koju jõudsin, oli isa juba haiglast

tagasi ja muretses, kuhu ma koos kaladega kadusin.

» **Milline on teravaim elamus merel? Kas olete tormi kätte jäänud?**

On jäädud jah. Igasuguseid asju on juhtunud, eriti sügiseti. Aga siiani on õnneks läinud, merejumal on armuline olnud. Kui paat on hea ja merd austad, siis... Merd ei tohi karta, merd peab austama – siis ta austab sind ka.

» **Kas on mingeid tarkusi, mida merel meeles peate? Näiteks tormi tulemist oskate ennustada?**

Mõnele pilvele vaatad peale ja saad kohe aru, et see toob tormi. Kõige hullem on täitsa sile meri. Siis on õhurõhk väga kõrge ja ilm võib järsku muutuda, poole tunniga võib metsik tuul tõusta. Ja äike võib päris suurt pahandust teha. Õnneks

meil on neid vesipükse ja selliseid asju vähe. Väikeseid on küll ja küll nähtud, aga need on sellised... No viib mütsi peast, mis seal ikka. Aga kui mõni suurem tuleks, siis käiks ilmselt paadiga ringiratast. Ehkki see võib ka huvitav kogemus olla.

PALJUD SÕIDAVAD MÖÖDA MAAILMA RINGI, AGA MINA EI TEA... KEVADEL VÕI SUVEL, KÕIGE ILUSAMAL AJAL SIIT ÄRA MINNA – KUSAGIL EI OLE JU NII ILUSAT SUVE KUI SAARTE PEAL. MEIE KLIIMA ON JU SUPER.



**MA EI UNISTA.
MA OLEN NATUKE LIIGA
PRAKTILINE VÕIB-OLLA.
AGA MIDA MA TAHAN
TEHA, SEDA TEEN KA.
UNISTUSED ON MUL KA
SELLISED, ET ÄRKAN
HOMMIKUL ÜLES
JA MÕTLEN:
NII, TÄNA TEEN SEDA.**

» **Milline on olnud pikim teekond või merereis?**

Oma paadiga Pärnu. Kunagi käisin Musta mere kruisidel, olin nädal aega laevas. Kui pikad need olid, ei tea täpselt.

Niisugust eesmärki, et pikki otsi teha, pole endale seadnud. Aga no Kasse paadiga Pärnusse minna on ka pikk sõit, terve päev läks ära.

Need ümbermaailmareisid ei ole mind tõmanud mitte kuidagimoodi. Võib-olla see on tõesti huvitav, aga igapäevale oma.

Mõned on Kasse paadiga Saaremaale tiiru peale teinud. Ja kui arvestada, et ma olen paadiga erinevates kohtades käinud, siis tuleb mul ka tiir täis. Isegi mitu tiiru.

» **Kuhu tahate paadiga tagasi minna?**

Saaremaa on nii ilus koht, et seal võib ükskõik kuhu minna.

Kui maad mööda käia, siis võib-olla ei näegi kõiki neid ilusaid kohti. Aga mere poolt näed kõik sopid ja lahekesed ilusti ära – tõesti on ilus.

Meie loodus on ju väga mitmekesine. Ühel pool on lahtine meri, teisel pool sopid; ühel pool on liiv, teisel pool kivid. Pankrannik. Kõike on.

» **Milline on unistuste reis või on see juba täitunud?**

Ma ei unista. Ma olen natuke liiga praktiline võib-olla. Või noh, natuke ikka unistan. Aga mida ma tahan teha, seda teen ka. Unistused on mul ka sellised, et ärkan hommikul üles ja mõtlen: nii, täna teen seda.

Sellist helesinist unistust, et tahaksin minna sinna või tänna, mul ei ole. Paljud sõidavad mööda maailma ringi, aga mina ei tea... Kevadel või suvel, kõige ilusamal ajal siit ära minna – kusagil ei ole ju nii ilusat suve kui saarte peal. Meie kliima on ju super. Noh, kusagil novembris, jah, on natuke niru ilm, aga see on ka ilus aeg.

Ise tunnen sama, et Eestimaa suved on nii mõnusad – pikad päevad ning lühikesed ööd. Seda ei leidu mujal maailmas.

Ei ole! Mitte kuskil. Vaata või Soomet – nii ligidal, aga ikka teistmoodi.

Minu meelest on patt sõita kuhugi tehiskliimasse – Hispaania ja Egiptus on meie jaoks tehis.

Meie pere käib lõunamaal väga vähe. Vahepeal, kui suved ja talved olid vihmased, siis oli hea novembris või varakevadel korraks soojas käia. Aga sel aastal olid talv ja suvi nii ilusad – no kuhu sa lähed.

» **Suuremast-uhkemast paadist või laevast ei unista?**

Ei, ja kui tahtmine tuleb, hakkame ehitama. Sellist helesinist unistust mul ei ole, et ostaks mõne merekaatri. Jahiga on mõnus merel käia, aga mul on nii palju sõpru ja tuttavaid, et kui selline tahtmine tekib, palun end külla kutsuda ja siis saab käidud.

» **Kuidas tundub Eesti väikelaeanduse ja väikesadamate olukord?**

Väikesadamate olukord on tükk maad parem kui 15 aastat tagasi. Väga palju on ära tehtud. Riik on väga palju teinud. Kõik räägivad, et riik pole midagi teinud ja väikesadamad surevad välja.. Tegelikult on ikka väga palju väikesadamaid korda tehtud.

Ma tean väga hästi, mis nägu olid need sadamad 20 aastat tagasi, kui Vene riik otsa sai. Ikka päris kohutavad. Nüüd on nii mõnigi tühja koha peale täitsa uue sadama ehitatud. Alati võiks rohkem ja paremini olla, aga asjad liiguvad.

Väikelaeandest rääkides võib ju vaielda, et kas need eeskirjad peavad just sellised olema. Või paadi registreerimine nii kallis. Kõiki neid eeskirju ja reegleid kirjutavad arvatavasti inimesed, kes pole merel käinud. Nüüd on vähe lihtsamaks

läinud asjad, aga vahepeal oli ikka päris karm – kui tahtsid paadiga merele minna, pidid varustuse teise paadiga kaasa võtma. Seadused ja eeskirjad peavad olema sellised, et normaalne inimene neid täidab ka. Hull on, kui seadus kirjutatakse valmis ja teatakse, et keegi nagunii ei täida seda. See tekitab inimestes nihilismi. Vaadatakse, et ah, seda seadust ei pea täitma, ma siis ei täida teist – tegelikult vajalikku – seadust ka.

Igal inimesel peab nii palju mõistust olema, et ta merega nalja tegema ei hakka. Teatud nõudeid täidetakse ju ilma igasuguste eeskirjadeta.

» Kuidas endal, kas päästevest on merele minnes seljas?

Seljas alati ei ole. Aga paadis on olemas. Kui lapsed peale tulevad, siis neil on ikka seljas.

Vahel on see päästevest nuhtlus – no mis sa paned tast selga, kui vett on pool meetrit? Aga siis riskid trahviga.

Kindlasti ei ole mul paadis kogu varustust, mis peaks olema, sest kui ma lähen kaldast 100 või 200 meetri kaugusele, kus on põlvini vesi, siis seal ei ole seda kõike vaja. Aga kui kaugemale lähen, siis võtan kaasa. Selliseid asju peab ise jälgima, see arusaamine peab iseenesest tulema.

» Millega kala püüate?

Põhiline on spinning praegu. Nüüd on ju spinningulubade ja muu säärase eest maksmine väga mugavaks tehtud, internetis saab kõik korda ajada.

Aga vahel saab ka võrke pandud. Salaja, paar tükki.

» Kas võrguluba saab ka teha või sellega on keerulisem?

Ma ei teagi. Olen oma paar võrku

vette pannud – kui jään vahele, siis jään. Ja ega kahe võrguga suurt püüa, võib-olla ühe kala saad. See on rohkem niisugune rituaal. Vahel on võrgus rohkem muda kui kalu.

Aga tavaliselt on meil võrke pannes paadis ikka mõni kalur, kellel on load olemas.

» Vahepeal oli kuulda, et kalurid on pahasel, et püügipiirangud on liiga suured.

Piiranguid on palju tõesti. Kui rannakalurid või rannainimesed mõne võrgu vette panevad – no mis see kalavarudele teeb? Kindlasti mõni kalaspetsialist ütleb, et teeb, aga ega ikka tee küll – ühe traalmõrraga püütakse rohkem kui kõik rannakalurid kokku.

Vahepeal pingutatakse reguleerimisega üle. On nähtud küll, et kui mõnda asja liiga palju reguleeritakse või keelatakse, siis see kaobki ära. Ja koos sellega traditsioonid.

Kihnu inimesed on eluaeg hülgeid püüdnud ja söönud, mitte midagi pole juhtunud. See traditsioon peab jääma. Aga reegleid kirjutavad inimesed, kes pole Kihnul elanud ega tunne sealset elu. No ei hakka Kihnu inimesed massiliselt neid hülgeid püüdma ja müüma. On suur vahe, kas hülgepüük on tööstuslik või tehakse seda enda pärast. Ma ei usu, et mujalt pärit inimesed hirmsasti hülgeleha sööma hakkavad, ühe tüki ehk proovivad.

VAHEPEAL PINGUTATAKSE REGULEERIMISEGA ÜLE. ON NÄHTUD KÜLL, ET KUI MÕNDA ASJA LIIGA PALJU REGULEERITAKSE VÕI KEELATAKSE, SIIS SEE KAOBKI ÄRA. JA KOOS SELLEGA TRADITSIOONID.

» Ei tea, mis maitsega see on?

Nad teevad päris hästi. Kui ise teha ja asja ei tunne, siis on päris õudne, aga hästi tehtult on täitsa maitsev.

» Aga millised on teie mereandidest tehtud lemmiktoidud?

Kõik. Kõik kalad. Meres on nii palju söödavat. Alates merekapsast kuni kiisani välja.

» Kuidas merikapsast valmistada?

Võid toorelt ka süüa. Aga tavaliselt natuke hautatult ja marineeritult ja salatiks, nagu tavalist kapsast. No eks seal pisikesed nüansid on. Natuke rohkem maitsestada on vaja.

» Lemmiksadam Eestis?

Kuussaare sadam, jahisadam, see on kodu lähedal ja väga ilus. Üldse on Kuussaare linn ju väga ilusaks tehtud. Ma olen näinud seda sadama arengut pikka aega, linn on suure töö ära teinud. Ma olen sihuke kodukolka patrioot. See, mis on kodus või saare peal, meeldib rohkem. Kui ma ei peaks käima, ma üldse ei tuleks mandrile. Kahjuks vahepeal peab ikka tulema.

» Milline on Saaremaal kõige erilisem koht, kuhu on alati hea tagasi minna?

Kõik kohad on ilusad. Ma ei ole Saaremaal leidnud niisugust kohta, kus ei tahaks olla, võib-olla pole sattunud. Igal kohal on oma võlu, aga niisugust kohta, mis oleks väga eriline... Ei tea. Mändjala liivarand on superilus, Leisi oma täpselt samamoodi. Mustjala või Võhma kant – ka ilus. Saareküla või Orissaare – teistmoodi ilus. Igal pool on ilus. Ja sise- maal ka. Külalised, keda olen mööda Saaremaad vedanud, on ka seda imestanud – igal pool on ilus. ■





Nüüd kõik Mercury ja MerCruiser sügishoolduseks vajaminev Navigaatori lugejale -10%



* hinnasoodustus kehtib vaid laos olevatele toodetele.

**BALTI
MEREKAATRID**

TALLINN • TARTU • PÄRNU • HAAPSALU

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



MUSTO[®]
PERFORMANCE



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

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

www.musto.com

Princess 61

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

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

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

Sinu merevaatega suvekodu Kreeka, Horvaatia või Itaalia saarestikus.



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

www.paadid.ee



Nimbus 35 Nova Coupe

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

Soodushind
€ 255 000.-

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



Quicksilver Weekend 640

Pikkus: 6,48m • Laius: 2,54m • Süvis: 0,45m
 Kõrgus: 2,63m • Lubatud inimeste arv: 6
 Mootor Mercruiser 3,0L 135hj, Alpha One
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 35 420.-

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

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Tel. 6710 158 E-mail navigaator@heelium.ee

¼ lk = € 190.- +km

⅓ lk = € 95.- +km

½ lk = € 75.- +km

⅔ lk = € 65.- +km



MV-Marin 5400 MC

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

€ 27 000.-



Zodiac Pro 7 RIB

Pikkus 4,2m • Laius 1,86m • Kaal 157 kg
 Reisijad 7 inimest
 Mootor Mercury F30 ELPT EFI
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 12 790.-



Quicksilver Weekend 580 Pilothouse

Pikkus: 5,72m • Laius: 2,54m • Süvis: 0,47m • Kõrgus: 2,6m
 Lubatud inimeste arv: 6 • Maks võimsus: 125hj
 Hind koos Mercury F100 ELPT EFI mootoriga
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
€ 26 430.-



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
€ 40 900.-
 tavahind € 51 000.-

Häcker
kitchen.german Made.



www.haecker.ee

Tuleviku tee 10, Tallinn, tel 600 0182, 53423023 info@haecker.ee

OMEGA

www.omegawatches.com

GEORGE CLOONEY VALIK.




ŠVEITSI KELL

Roosikrantsi 11, Tallinn / tel: +372 6313 099
Avatud: E-R 10-18 / L 10-15 P suletud


OMEGA
swiss made since 1848