

Navigaator

4 / 2007

BALTI MERE AJAKIRI • 69 KROONI

Tuleviku veesõidukid

Hillar Kukk & Martha

Viktor Siilats: kuidas ma
Haapsallu sadamat tegin

Proovisõit võimsa
Valiant PT-ga

Lastega merel



TELEKOMI KAPTEN
VALDO KALM
PANEB KURSI PAIKA

ISSN 1736-3233



LAEVAVRAKK TALLINNAS • HEA MERETAVA • KATAMARAANIGA VAHEMERELT KARIIBI MERELE • LAEV TULEB
"KINNUNENI" FILMIVÕTTED VEEL • AEGNA SAAR • MERCURY MEREMOOTORITE AJALOOST • NIMBUSEGA MEREL
LÕUNATAMAS • SLIPIKOHAD TALLINNAS JA HARJUMAAL • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL • MESSIKALENDER

TERE TULEMAST ASFALDIDEGUSTATSIOONILE



Uus Volvo XC90 **Sport** on tõeline teegurmaan

Pisut piprane? Või hoopis hapu? Uue Volvo XC90 Spordiga tunned iga tee erilisust. Volvo XC90 Sport dünaamilise veermik ja sport-häälestusega kiirustundlik roolisüsteem üksnes ei anna sulle kontrolli tee üle vaid võimaldavad sul seda tunnetada. Just nii saad Sinagi tõeliseks teegurmaaniks.



Keskmine kütusekulu 8,2 -13,5 l/100 km; heitmed CO₂ 217-322 g/km

Volvo. for life



WWW.INFOAUTO.EE

Navigaator

4 / 2007

- 8 Lugeja küsib** Laevavrakk Tallinna vanas Kalasadamas
- 10 Uudised** Eesti Veemoto Liit ja Eesti Jahtklubide Liit lõpetasid hooaja, toimus Merenduskonverents
- 12 Messikalender** Detsember 2007 – veebruar 2008
- 14 Film** "Kinnuneneni" filmivõtted Tallinna Vanasadamas
- 18 Kaanelugu** Valdo Kalm – maal suure, merel väikese laeva tüüris
- 26 Mis on hea meretava?**
- 29 Sadamalugu** Viktor Siilats: kuidas ma Haapsallu sadamat tegin 2.osa
- 36 Veemoto** Veemotosportlastele võib soovida kaigas vinti!
- 40 Mõtisklus** Laev tuleb!
- 42 Reis** Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele 3.osa
- 52 Söök & jook** Nimbus Novaga merel lõunatamas
- 59 Saar** Aegna
- 65 Paaditest** Võimsa Valiant PT-ga Helsingist Tallinna ja tagasi
- 70 Ajalugu** Mercury meremootorite ajaloost
- 74 Paadiehitus** Tulevikumudelid
- 80 Purjetamine** Lapsed, koerad ja M-klassi purjekad
- 82 Nõuanne** Lastega merel
- 86 Merekool** Alar Volmeri purjetamiskool 4.osa
- 88 Slipikohad** Tallinn ja Harjumaa
- 90 Minu paat** Hillar Kukk & Martha
- 96 Paadibörs**



74 Tuleviku veesõidukid



29 Grand Holm Marina sünnilugu



42 Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele viimane osa



**18 Valdo Kalm –
maal suure, merel väikese laeva tüüris**



65 Paaditest: Valiant patrol 850



82 Nõuanne: Lastega merel



90 Minu paat: Hillar Kukk & Martha

PAADITALV NII- JA NAAMOODI.

Hooaeg on jälle otsakorral ning suurem osa paadiomanikke on tõstnud oma alused paadipukki- dele kevadet ootama. Ent samal ajal, kui meie jälgime kuidas ilmataat oma vingerpuse teeb ning veekogusid kaanetab ja siis jälle lahti sulatab, valmistatakse Kanaaridel Las Palmase sadamas 30-kraadises kuumuses ookeaniületamiseks. Tänavu osaleb veesõitjate seas tuntud üle-Atlandi-võiduajamisel *Atlantic Rally for Cruisers* koguni kaks Eesti lipu all sõitvat alust – ümber “palli” seilav Martha Hillar Kuke juhtimisel ja Bossa Nova eesotsas



Valdeko Looperega. Et oma lugejaile aimu anda, mis meeskondi ees ootab, oleme just sellesse ajakirjanumbrisse ajastanud järjejutu “Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele” (lk 42) viimase osa, milles soome-eesti segameeskonnaga mehitud Sweet Janina soomlasest kipper humoorikalt jutustab, kuidas nemad eelmisel aastal ookeani ületasid.

Ajakirja lõpuloos (lk 90) räägib aga Hillar Kukk oma ookeaniületuse ja ümbermaailmareisi naispeaosalisest – purjekast Martha.

Ent tulgem mõtetega tagasi kodumaile ja arutagem, kuidas siinset paaditalve asjakohaselt veeta. Talvised pikad ja pimedad õhtud on meie rahva jaoks alati olnud tarkuse taganõudmise aeg. Otsigem siis koduriulitest üles merendusõpikud, reisilood ja ilukirjanduslikud raamatud, külastagem raamatupoodi või raamatukogu – lugemist leidub igale maitsele. Mõned lugemissoovitused leiame ka meie ajakirja veergudelt. Kui aga tunnete, et igatsete targemate õpetust või vajavad väikelaevajuhi paberid tegemist, registreerige ennast mõnele kursusele, mida merekoolid üle Eesti pakuvad. Selleks on just praegu õige aeg!

Talvist rahvusvahelist messikalendrit kokku pannes märkasim, et võrreldes eelmiste kuudega toimub paadimesse lähikuudel tunduvalt rohkem. Paadihuvilistel tasub reise planeerides pilk kalendrisse heita ja vaadata, kas äkki just tema reisi sihtkohas ja ajal pole toimumas mõnd paadimessi. Või tasub koguni seadagi messikülastus reisi eesmärgiks. Võib-olla teil veab ja saate oma silmaga näha mõnda ulmelist tulevikumudelit, mida tutvustame leheküljel 74. Need, kes väga kaugele ei viitsi sõita, saavad messielamuse kätte üle lahe Helsingisse minnes. Ja kui veel veidike oodata, siis koputabki juba kodune Meremess uksele. Ning siis ongi juba valge laevana oodatud kevad käes. Nii nagu öeldakse mõtiskluses leheküljel 40: “(Valge) Laev tuli ja laev tuleb! Ta tuleb alati, kui teda vajame, varugem vaid kannatust.”

Kaunist ootust!
Helen Raiend



Esikaane foto **Andres Teiss**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

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

Makett ja küljendus
Andrus Kalkun
kalkun@heelum.ee

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

Trüükikoda: **Print Best**

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

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



ROUGH COUNTRY
SMOOTH WHISKEY

Legendaarne liri viski

Tere, ajakirja Navigaator toimetus!

Tegin Tallinna Vanasadamas linnahalli kõrval jalutades huvitava avastuse: üks sealsetest kaidest on kunagi rajatud vanale puust purjelaevale. Laev on liiva ja kividega täidetud ning betoonikiht peale valatud. Nüüd on betoon minema uhutud ja paljastunud täiesti äratuntav laevakere.

Kas on teada, miks ja millal see kai niimoodi ehitati ja millise purjelaevaga on tegemist?

Margus

Hea lugeja!

Kui Sulle jääb silma mõni merendusala leid, mille kohta tahaksid täpsemalt teada, siis saada oma küsimus ajakirjale Navigaator. Leiame koos oma ala asjatundjatega küsimustele vastused ja jagame neid ka teiste lugejatega.

Küsimusi ootame e-postiga aadressile navigaator@heelum.ee ja telefonil 6 710 158. Paremaid küsimusi premeeritakse!

Vastab Meremuseumi teadur Vello Mäss, kes on spetsialiseerunud allveearheoloogiale.

Nägite seda purjelaeva vrakki mitte Tallinna Vanasadamas, vaid Tallinna Vana Kalasadama sissesõidutee kõrval, sellest natuke läänepool, kus nõukogude ajal asus Kolhoosidevaheline Laevatehas. Laevatehase rannal oli elling ja slipitee laevade veest välja tõmbamiseks. Slipitee kaitseks läänetormide eest uputati sinna 1959. aastal mootorpurjekas Ristna, nii et tegemist ei olnud kaiga, vaid muuliga.

Ristna ehitati 1951. aastal Soomes koos paljude samatüübiliste sõsarlaevadega ja anti NSV Liidule üle sõjakahjude katteks. Seetõttu nimetati neid "sotakorvauskuunariteks". Laeva pikkus oli 44,91

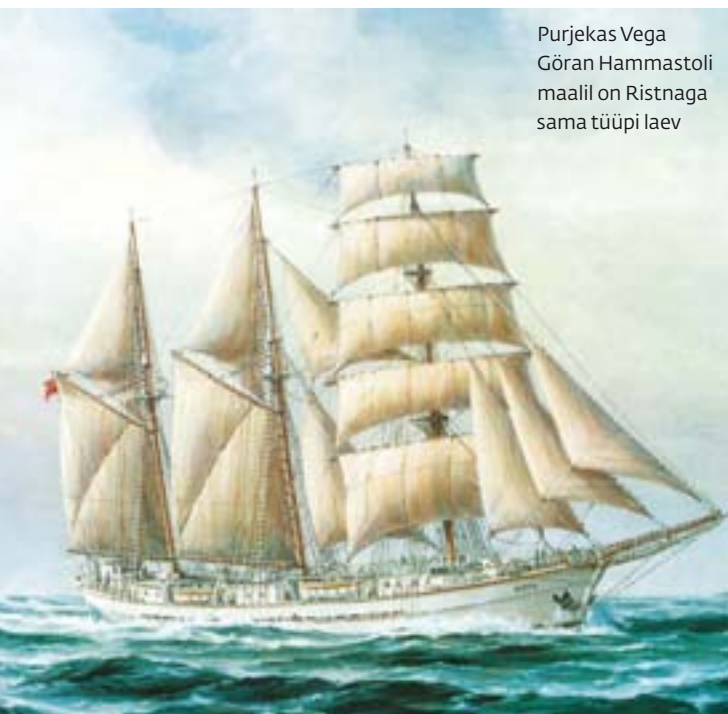
meetrit ja laius 8,75 meetrit. Peeaegu kõigi nende laevade saatus oli kurb. Neid uputati mitmele poole, küll Pirita olümpiasadama muuli sisse, küll Hara lahte Loksa laevatehase naabruses.

Neist kõigist saate lugeda Arvi Nordmanni artiklist "Sotakorvauskuunarikest ja nende saatusest" Eesti Mereakadeemia 1999. aastal välja antud kogumikus "Mereteedelt".

Muuseas, Tallinna Vana Kalasadama sissesõidutee idapoolseks kaitseks uputati sinna 1923. aastal Orajõe ehitatud kolmemastiline kuunar Pärnumaa. Tänapäevaks ei ole sellest laevast säilinud midagi. Viimased Pärnumaa jäänuised koristati seal linnahalli ja selle kõrval asuva Patarei sadama ehitamise käigus.

Ka kunagine Merekooli õppelaev Vega oli üks "sotakorvauskuunarikest". See laev on kujutatud kunstnik Göran Hammarströmi meremaalil (alloleval pildil), mis trükiti ära raamatus "Laev kui sümbol".

Ristna oli ligilähedasel sama tüüpi laev. Kere oli kõigil "sotakorvauskuunarikestel" identne, erinevusi tuli ette purjestuses. Vega oli barkantiin, Ristna aga bermudakuunar. Barkantiinil on esimeses mastis raapurjed ning tagumistes mastides kahvelpurjed, nagu Vegalgi. Bermudakuunarikestel on kõigis kolmes mastis kaldus bermudapurjed (sarnaselt purjelaevadega), lisaks esimeses mastis veel üks suur raapuri. Eelpool mainitud raamatust "Mereteedelt" leiab lehekülgedelt 72 ja 73 kõnealuste purjestuste joonised.



Purjekas Vega
Göran Hammarstoli
maalil on Ristnaga
sama tüüpi laev



Mootorpurjekas
Ristna vrakk
Tallinna Vanas
Kalasadamas
linnahalli kõrval





EMT Internet –
parim ühendus igas
olukorras ja kõikjal üle Eesti.

EMT Internet - kuni 3,5G kiirus ja
3 GB mahtvaid 399 krooni eest kuus.
Stardikomplekt tasuta (väärtus 3290 krooni).





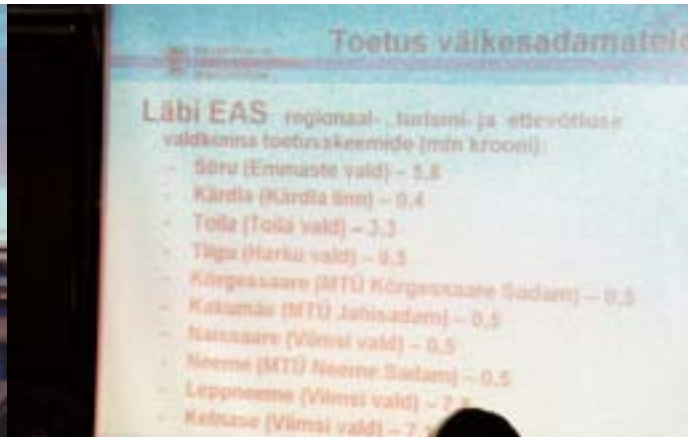
Foto: Caspar Saar

Eesti Veemoto Liit võttis hooaja kokku

Veemotosportlased lõpetasid enne veekogude kinnikaanetumist oma hooaja vägeva peoga Tartus Emajõe kaldal Kvissentalis, kuhu kogunes baltimaade paadimeeste eliit. Hooajast tehti kokkuvõtteid – terve lauatäis karikaid ning medaleid rändas need auga välja teeninud meeste kätte ja kaela.

Tänavu olid Eesti sõitjatest edukaimad MM-il teise koha teeninud tallinlane Toomas Mets ja noortest 15-aastane tartlane Sten Kalder.

Rahvusvahelisi võistlusi sel hooajal Eestis ei korraldatud. See-eest käisid Eesti võidusõitjad usinalt välismaal võidu sõitmas (18 võistlust kaheksas riigis). Seejuures elavad paljud paadiga kihutajad välisvõistlustel käies nagu tõelised matkasellid: magavad telkides ja küpsetavad lõkkel. Sellise eluviisi taga pole aga romantikahalus, vaid napp reisieelarve, sest riik paadisõitjaid ei toeta. Millised on Eesti veemotosportlaste tänavused edusammud, kuidas on eestlastel õnnestunud maailma ning Euroopa kõvematel sõitjate seas kõrgeid kohti püüda ning mida see ala endast täpsemalt kujutab, loe pikemalt artiklist leheküljel 36.



Merenduskonverentsi korraldamine kujuneb Eestis traditsiooniks

Eesti merendusringkonnad ühinesid tänavu juba teist aastat järjest rahvusvahelise merendusorganisatsiooni IMO üleskutsega ning tähistasid maailma merepäeva temaatilise konverentsiga. Eesti Laevaomanike Liidu ja Eesti Mereakadeemia korraldatud rahvusvahelisele konverentsile "Läänemeri muutuste keerises", mis peeti 27. septembril kruisilaeval Galaxy, kogunes ligi sada mereteemadel kaasa mõtlevat ja südant valutavat Eesti mere-, transpordi-, avaliku ja akadeemilise sektori esindajat ning ettevõtjat. Millest üheskoos räägiti?

Avakõne pidanud riigikogu spiiker Ene Ergma märkis, et kuigi Eesti on mereäärne riik, on meil tõeliseks mereriigiks saamisel veel pikk tee käia.

Eesti Laevaomanike Liidu presidendi ja AS Tallink Grupi nõukogu esimehe Toivo Ninnase tõdemusel on samal ajal kui reisilaevade hulk Eestis kasvab, meie lipu all sõitev kaubalaevastik kahanenud pea olematuks. Ninnas võrdles meie tegevust laevanduse vallas lähinaabrite tegemistega ja heitis ette, et Eesti on ainuke riik, kus puudub pikaajaline laevanduspoliitika. Ka on kehvad lood riigi-

poolse toetusega. Riigieelarvest määrati küll laevandusettevõtjatele toetuseks 30 miljonit krooni, kuid välja maksti vaid 1,8 miljonit krooni, sest toetuse saamiseks tuli täita nii karmid nõuded, et sellega said hakkama vaid üksikud laevad. Ninnase sõnul on laevandusel oluline roll keskkonnanakaitsel, sest meretranspordis kulutatakse iga veetava tonni ja läbitavad kilomeetri kohta energiat kümme korda vähem kui maismaatranspordis.

Eesti suursadamate esindajad, AS Sillamäe Sadam nõukogu esimees Tiit Vähi ja AS Tallinna Sadama juhatuse esimees Ain Kaljurand märkisid, et kuigi sadamad on kauba vastuvõtuks valmis, raskendab olukord piiriületuspunkti-des kauba transportimist ida poole. Venemaasuunalise transiidi vähenemine sunnib otsima sadamatele uusi väljundeid.

Silver Vahtra keskkonnaministeeriumist juhtis tähelepanu keskkonnaohtudele, mida kujutavad endast kütusetankerid. Kui sellise laevaga peaks õnnetus juhtuma, on kogu Soome laht ökoloogiliselt ruineeritud vähemalt järgmiseks viieks aastaks. Vahtra rõhutas, et sellisteks sündmusteks peab riik valmis olema, mitte pelgalt deklareerima vajadust valmisolekuks.

Geoloogiadoktor Kaarel Orviku lahkas

Soome lahe põhja- ja rannikuprobleeme ning manitses nii sadama kui maismaarajatiste ehitamisel arvestama paikonna looduse omapäradega. Rääkides Läänemere põhja kavandatavast gaasitrassist, leidis ta oma varasematele uurimiskogemusele toetudes, et kogu Läänemere suhtes on torujuhtme rajamine ääretult riskantne tegu, mis võib tugevalt häirida Läänemere elukeskkonda.

Konverentsil esines ka majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi asekanstler Nathan Tõnnisson, kes rääkis Euroopa rohelisest raamatust; veeteede ameti peadirektori asetäitja Rene Sirol tutvustas veeteede ameti ajalugu ja tänaseid ülesandeid ning rääkis lähituleviku arengusuundadest, Eesti Mereakadeemia dotsent Ain Eidast aga kõneles meretranspordi kommertsekspluatatsioonist. Välisesinejad tulid seekord Hii-nast, Lätist ja Ukrainast.

Väikelaevnikke ja sadamaomanikke peaks rõõmustama Nathan Tõnnissoni ettekandest selgunud töö, et 2007. aastal laevanduse toetuseks mõeldud, kuid kulutamata jäänud ligi 30 miljonit krooni suunati ümber Eesti väikesadamate arendamiseks ja infrastruktuuri rekonstrueerimiseks. Toetust võivad taotleda nii munitsipaal- kui erasadamad.

ISUZU D-MAX



Autolehe testivõitja!

1. Isuzu D-Max
2. Toyota Hilux
3. Ford Ranger
4. Nissan Navara

Võimas väljakutse



Isuzu on pikapite klassi soodsaim, ökonoomseim, võimekaim ja hästi tehtud tööauto. Ta on stiilne ja sportlik, nelikveo, heade maastikuomaduste ja soovi korral ka automaatkastiga. 3000 kg haagist veab D-Max mõnuga. Lisaks võib kasti panna üle 1000 kg

muudki tarvilikku. Isuzu on maailma suurim diiselmootorite valmistaja. D-Max on võimas (2,5: 136 hj, 3,0: 163 hj) ja ökonoomne – ta on kõige väiksema kütusekuluga pikap. Isuzu on auto, mida võib usaldada igal ajal ja igal pool. Võimas väljakutse igatahes.

TOPAUTO

Sõpruse pst 18c | www.topauto.ee

Tallinn | Tartu | Rakvere | Viljandi | Pärnu | Narva | Haapsalu | Kuressaare

ISUZU

Isuzu D-Max keskmine kütusekulu 8,0-9,0 l/100 km, CO₂ heide 210-237 g/km.

Jahtklubide Liit: aasta purjetaja on Deniss Karpak

Eesti Jahtklubide Liit autasustas 9. novembril Tallinnas klubis Bonnie & Clyde hooaja lõpupeol aasta parimaid purjetajaid.

Meeste arvestuses pälvis aasta purjetaja tiitli tänavuselt MM-ilt Laser-klassis pronksmedali ja olümpiapääsme toonud Deniss Karpak, naistest 470-klassi tiim Merili Randma ja Agnes Lill.

Eesti Jahtklubide Liidu peasekretäri Ott Kallase sõnul oli Eesti purjetamisel tänavu väga tugev aasta. "Esimest korda Eesti olümpiapurjetamise ajaloo võitis meie sportlane täiskasvanute maailmameistrivõistlustelt medali. Seejuures on märkimisväärne, et Karpak saavutas sellise tulemuse vaid 20-aastaselt, mis tähendab, et loodame temalt järgmiste aastakümnete jooksul veel väga palju," rääkis Kallas. Lisaks kuuluvad Karpaki tänavuste saavutuste hulka neljas koht Euroopa meistrivõistlustel ja hõbemedal mainekalt Kieli regatilt. Karpaki treener Igor Trofimov pälvis aasta treeneri tiitli.

"Merili Randmal ja Agnes Lillil on olnud edukas aasta ning 2008. aasta veebruarikuus toimuv MM-il vormistab naiskond loodetavasti juba ka olümpiapääsme," rääkis Kallas.

Maailmataset näitasid ka Marjaliisa Umb - Elise Umb 470-klassis, purjelauduritest Johannes Ahun ning Finn-klassis Harles Liiv, kel jäi olümpiapääsme lunastamisest puudu vaid paar punkti, kuid mille nad veebruaris Austraalias peetaval MM-il loodetavasti ka võtavad.

Aasta jääpurjetaja tiitli sai Vaiko Vooremaa, kelle saavutuste hulka kuulus tänavuste Euroopa meistrivõistluste kolmas koht DN-klassis.

Aasta lühirajajahiks nimetati klassis Melges 24 amatööride arvestuses Euroopa meistriks tulnud Lenny eesotsas kapten Tõnu Tõnistega. Aasta avamerejahi tiitli võitis jaht Cabernet, mis kapten Eiki Keertiga roolis saavutas Eesti meistritiitli, võitis Muhu väina regati ning osales edukalt rahvusvahelistel regattidel, sealhulgas Helsingi-Tallinna regatil.

Aasta üllataja tiitli pälvis kapten Mati Sepp, kelle meeskonna tänavuste saavutuste hulka kuuluvad pronksmedal klassi X-35 MM-ilt, X-99 klassi hõbemedal MM-ilt ning Euroopa ühe mainekama regati Copa del Rey võit.



Deniss Karpak



Merili Randma ja Agnes Lill EJL presidendilt Jüri Käolt karikat vastu võtmas

Fotod: Eesti Jahtklubide Liit

**Rahvusvaheline messikalender
detsember 2007 – veebruar 2008**

Salon Nautique rahvusvaheline paadinäitus
1.-9. detsember 2007 • Pariis, Prantsusmaa
www.salonnautiqueparis.com

Türgi rahvusvaheline paadinäitus
8.-16. detsember 2007 • Istanbul, Türgi
www.boatshow.com.tr

New York'i paadinäitus
29. detsember 2007 – 6. jaanuar 2008
New York, USA
www.nyboatshow.com

Collins Stewarti Londoni paadinäitus
11.-20. jaanuar 2008 • London, Suurbritannia
www.londonboatshow.com

Toronto rahvusvaheline paadinäitus
12.-20. jaanuar 2008 • Toronto, Kanada
www.torontoboatshow.com

Düsseldorfi paadinäitus
19.-27. jaanuar 2008 • Düsseldorf, Saksamaa
www.boot.de

Chicago paadinäitus
31. jaanuar – 3. veebruar 2008 • Chicago, USA
www.strictlysailchicago.com

Göteborgi paadinäitus
1.-10. veebruar 2008 • Göteborg, Rootsi
www.batmassan.se

Atlantic City paadinäitus
6.-10. veebruar 2008 • Atlantic City, USA
www.acboatshow.com

Seatec paadinäitus
7.-9. veebruar 2008 • Carrara, Itaalia
www.sea-tec.it

Helsingi rahvusvaheline paadinäitus
8.-17. veebruar 2008 • Helsingi, Soome
www.venemessut.fi

Belgia paadinäitus
9.-17. veebruar 2008 • Gent, Belgia
www.belgianboatshow.be

Lissaboni paadinäitus
9.-17. veebruar 2008 • Lissabon, Portugal
www.nauticampo.fil.pt

Budapesti paadinäitus
14.-17. veebruar 2008 • Budapest, Ungari
www.boatshow.hu

Miami rahvusvaheline paadinäitus
14.-18. veebruar 2008 • Miami, USA
www.miamiboatshow.com

Zagrebi paadinäitus
20.-24. veebruar 2008 • Zagreb, Horvaatia
www.zv.hr

Norra rahvusvaheline paadinäitus
29. veebruar – 9. märts 2008 • Oslo, Norra
www.norboat.no



AUREA

PHILIPS

Lihtsus on valgus, mis võrgutab hinge.



TALLINNA SADAMAS “KINNUNENI” FILMIMAS

Tuntud filmitegija ja produktsioonifirma Ruut produtsent Arthur Talvik räägib sellest, kuidas kulgesid detsembrikuus esilinastuva filmi “Kinnunen” võtted Tallinna Vanasadamas suurte reisilaevade vahel.

TEKST ARTUR TALVIK FOTOD LEANA JALUKSE, KAADRID FILMIST

Augustis tegime filmi sellest, kuidas soomlane nimega Kinnunen Eestisse naist tuleb otsima. Aga täna ei taha ma rääkida mitte niivõrd Kinnunenist ja tema naljakast naiseotsimisest Eestis, kui võrd hoopis ühest erutavast paadisõidust filmivõtetel.

Filmi stsenaarist ja režissöör Andri Luup otsustas filmi alustada stseeniga, milles soomlane kukub suure laeva pealt merre. Tallinna sadama akvatooriumis, suurte laevade vahel. Täiesti kainenena, muuseas. Siis tuleb piirivalvepaat ja päästab õnnetu soomlase.

Proovisime piirivalvele ja sadamavalvele auku pähe rääkida, et nad toetaksid meid oma paatidega selle stseeni filmimisel. Meil oli nimelt vaja kahte paati: üht, millega Kinnuneni pääsetakse, ja teist paati selle operatsiooni filmimiseks. Piirivalve aga leidis, et nemad oma paati kaadris näidata ei taha.

Tallinna Vanasadam on filmimiseks üks keerulisemaid kohti kogu Eestis. Esiteks: sadam asub piiritsoonis ja seal filmimiseks on vaja läbida päris korralik bürokraatia kadalipp. Teiseks: arvestama peab suurte laevade sõidugraafikuga ja see on suvisel ajal päris karm. Kui veel soovitakse oma alustega sadama akvatooriumi siseneda, lisanduvad mitmesugused kooskõlastused sadama kapteniga.

Lisaks oli režissööril veel kinnisidee, et stseeni taustale peab kindlasti jääma parvlaev Romantika. Režissööride kiiksudega on tihtipeale nii, et nad mõtlevad välja mingi “sügavmõttelise” märgi, millega pole pärast midagi teha või ei pane ükski vaataja seda kinos tähele.

VÕTTEPÄEV LÄHENE

Mida päev edasi, seda selgemaks sai, et loa me võteteks saame. Isegi paadid võime sisse tuua, aga täpselt kaheks tunniks. Teisest küljest sai ka selgemaks, et piirivalve meil oma kaatreid kasutada ei luba ja oma kaatreid ei soovi filmis näidata ka Tallinna Sadam. Võttepäeva lähenedes selgus, et me ei saa ka neid



kaatreid, mille pealt filmida. Samas oli “Kinnunen” kavandatud väikese eelarvega telefilmina, mis tähendab, et selliste stseenide filmimiseks ei olnud meil eelarves ühtki senti.

Pikalt mõtlemata pöördusin vana tuttava Olle Uussaare poole abipalvega. Olle ei viitsinud mu rasket elu manavat juttu isegi lõpuni kuulata ja enne kui jõudsin talle mainidagi, mida me täpselt vajame, küsis ta, et millal siis filmitakse. Balti Merekaatrid nõustusid “Kinnunen” aitama. See probleem oli lahendatud. Aga nüüd ei olnud meil näitlejat, kellel oleks väike-laevajuhi luba ette näidata. Olle arvas, et tema sõidaks meiega igal juhul kaasas – ilmselt ei ole ka temasugune vana merehunt varem Vanasadama territooriumil paadiga lustimas käinud. Aga tagasihoidlik, nagu ta on, otsustas ta oma nina kaadrisse mitte toppida. Seega oli meil kaamerapaadi juht olemas.

Raha kokkuhoidmise nimel olin nõus ise päästepaadi juhti mängima. See tegi kostümeerija elu tublisti keerulisemaks, sest tema pidi ju leidma keskmisest oluliste suurema numbriga piirivalvurimundri. Eks ma olin erutatud mõttest, et saan reisisadama territooriumil paadiga sõita.

Jäi veel küsimus, millega seda teha. Oli selge, et päästjatel peab olema RIB-tüüpi ehk jäiga põhjaga kummipaad. Olen mitu korda käinud Balti Merekaatrites kiibitsemas üht magusat RIB-i, punast 135-hobujõulise Mercury Verado mootoriga Zodiac PRO15-t, aga proovisõiduni pole jõudnud. Kui oled tormisel merel alumiinium-plastkaatritega oma selga juba piisavalt kloppinud, hakkad unistama mõnest pehmemast paadist. RIB- paadiga merel laineid võttes on tunne, nagu lebaksid pehmel vedrumadratsil. Nüüd tekkis haruldane võimalus teha proovisõit ilma mind

TALLINNA VANASADAM ON FILMIMISEKS ÜKS KEERULISEMAID KOHTI KOGU EESTIS. ESITEKS: SADAM ASUB PIIRITSOONIS JA SEAL FILMIMISEKS ON VAJA LÄBIDA BÜROKRAATIA KADALIPP. TEISEKS: ARVESTAMA PEAB SUURTE LAEVADE SÕIDUGRAAFIKUGA. KUI VEEL SOOVITAKSE OMA ALUSTEGA SADAMA AKVATOORIUMI SISENEDA, LISANDUVAD KOOSKÕLASTUSED SADAMA KAPTENIGA.

siiani auga teeninud paati Silver Hawki solvamata. Ka režissöörile ja filmi kunstnikule meeldis see punane kaunitar.

JÕUAME LÄBI RASKUSTE SIHILE

Ja oligi käes see augustilõpupühapäev, mil režissööri kummitanud *action*-stseen pidi üles filmitama. Kui ma meresõiduhuvilise pojaga Piritale jõudsin, oli Olle juba kohal. Ta oli mulle valmis pannud Zodiaci ja endale kaamerapaadiks Askeladden 805 Commuteri, aga oli ise morn nagu kõuepilv. Mis lahti? Jama, seletas Olle, on selles, et Piritasadama suudmes on merepolitseinikud. Nad nägid, et Olle laskis ilma registrinumbriga paadi vette ja tegid talle kohe märkuse, et sellega ei tohi sadama



Kaadrid filmist "Kinnunen"



PÄRIS KÕHE ON MITMEKORRUSELISTE MAJADE SUURUSTE LAEVADE VAHEL VÄIKESE PAADIGA RINGI KIHUTADA. NENDE VÖÖRIDE JUURES SÕITES ON TUNNE, ET SÕIDAD PEEAEGU SUURE LAEVA ALL.

territoriumilt lahkuda.

Kurat, see info mind ei rõõmustanud. Kas tõesti lendab nüüd terve kuu jagu planeerimist sellise tühiasja pärast vastu taevast? Otsustasin rinna ette lükata ja merepolitseiga läbiraakimistesse asuda.

Läbiraakimised olid meeldivad, aga kahjuks olid politseinikud väga printsiipiaalsed ja neid ei huvitanud ükski õigustus. Seadus olgu kõigile üks. Juba tulid reisisadamast filmigrupilt esimesed närvilised kõned, et kus me oleme. Paanika vältimiseks valetasin, et tekkis väike tehniline apsakas, aga et me kohe lahendame selle.

Aga lahendus ei tulnud sugugi nii kergelt. Lõpuks tegi Olle merepolitseinikele ettepaneku, et veame Zodiaci Tallinna sadamasse Askeladdeni slepsis. See rahuldab küll politseinikke, aga mina ja mu poeg olime tõsiselt pettunud – me ei saagi Zodiaci võimeid proovile panna! Ilmgi olnuks proovilepanekuks ideaalne; parajalt tuuline (nii 8-10 m/s) ja mõnusa lainega. Nüüd aga pidime vahtima Askeladdeni ahtrit.

Kuid pettumusest sai kiiresti seiklus. Askeladdeni laines surfamine oli kümneid kordi ohtlikum kui lihtsalt registreerimata paadiga sõitmine. Olime pojaga tormisel merel nagu kaks piiluparti, saamata ise midagi teha. Kuni korraga...

Meie paadi kinnitus purunes ja meil ei jäänud muud üle kui ise sõitma hakata. Panin imeks politseinike otsust: selle asemel, et pigistada silm kinni, teha filmivõtete jaoks erand ning

lubada registreerimata, aga tehniliselt eeskujulikus korras paat merele (pealegi jälgitaval marsruudil), otsustasid nemad meid ekstreemsituatsiooni panna.

Õnneks jõudsime kenasti kohale ega jäänud isegi teab kui palju hiljaks. Kõik oli võtteks valmis ja kohe, kui olin piirivalvurimundri selga saanud, võisime alata.

FILMIMINE LÄHEB LAHTI

Soojenduseks tehti kai pealt paar plaani sellest, kuidas päästjate paat Romantikale võimalikult lähedal sõites päästetavat kaldale tõi. Päriskõhe on mitmekorruseliste majade suuruste laevade vahel väikese paadiga ringi kihutada. Nende vööride juures sõites on tunne, et sõidad peaaegu suure laeva all.

Kolmanda duubli filmimisel tundsin ennast juba kaatri-actionstseenide vana kalana ja nautisin seda erilist võimalust suurte laevade vahel rallida.

Järgmiseks võtsime Kinnuneni osatäitja Sesa Lehto pardale ja valmistusime stseeniks, milles vees hulpiivat soomlast päästetakse. Soome näitleja oli ilmselgelt ärevuses. Lohutasime teda sellega, et tiimis on ka tõeline vetelpäästja, kes ei ole meist sugugi kaugel. Tegelikult ei pabistanud Lehto mitte sellepärast, et pidi riietega vette minema, vaid hoopis sellepärast, et võtted käisid Romantika ahtris, aparell pea kohal. Ausalt öeldes: ega endalgi kõige meeldivam tunne olnud, sest laeva väljumiseni oli jäänud mõni minut. Aga kõik sujus. Sesa kupatati korduvalt vette ja tiriti jälle välja, ja mina andsin tuld. Ja otsast peale.

Lõpuks saabus kulminatsioon. Bondilik kahe kaatri võiduajamine suurte laevade vahel. Lapsikult erutav. Võiks isegi öelda, et tundsin ennast James Bondina. Kõrval kihutava Askeladdeni pardale oli kogunenud pea terve võttegrupp, ka need, kes ei oleks pidanud seal viibima. Aga ma mõistan neid: sellist võimalust ei teki iga päev.

Sellise stseeniga "Kinnunen" algabki. Mis seal edasi saab, näete peatselt kinolinal. **N**

Pakri 450

Kindel kaaslane kalavetel ..



**Pakri 450 Classic
+ Mercury F4M
31 000.-**
(tavahind 34 000.-)

Head komplektipakkumised
koos Mercury päramootorigega

Pakri 450 Classic+Mercury F4M	31 000.-	(tavahind: 34 000.-)
Pakri 450 Classic + Mercury F6M	37 500.-	(tavahind: 40 100.-)
Pakri 450 Comfort + Mercury F9,9 M	58 000.-	(tavahind: 67 550.-)
Pakri 450 Comfort + Mercury F15 M	64 800.-	(tavahind 73 600.-)

Kampaania on kehtiv kuni kaupa jätkub



Mugav vettelaskmine treilerilt



Pakri 450 koormustest



**Pakri 480* + Mercury
F30 ELPT Efi
146 500.-**
(tavahind 153 650.-)

* Selle kaatri juhtimiseks ei ole vaja
paadijuhi tunnistust

KAATRITE TOOTMINE:
KAATRITE MÜÜK:

Bell Boats OÜ
Bell-Marine OÜ

tel: 51 679 44, 53 417 613
tel: 51 679 44, 53 417 613

www.bellboats.ee
www.bellmarine.ee

HEADBESTI PAADID



VALDO KALM – MAAL SUURE, MEREL VÄIKESE LAEVA TÜÜRIS

Eesti Telekom'i juhatuse esimehe Valdo Kalmu jaoks on meresõit hobi, mis aitab töömõtted peast välja saada. Ent nagu suurt ettevõtet juhtides, peab ka merel olema strateegilist mõtlemist – kõigepealt tuleb kurss paika seada.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **ANDRES TEISS**

Navigaator külastas Valdo Kalmu tema kodusadamas Kaberneemes suvepuhkuse ja meresõidu kõrgajal. “Kui ma merele lähen, siis enamasti ikka mõtlen, kuhu seekord sõita,” räägib Kalm. Merega tutvumist on ta alustanud kodu lähedalt, Kaberneeme ja Kolga lahest ning sealsetelt pisikestelt saartelt ja laidudelt. “Mõnikord, kui ilm on ilus ja veepind peegelsile, teen ka väikese lõbusõidu. Aga enamasti pead ikka kursi valima. Elus on samamoodi. Ei ole mõtet uisapäisa tegutseda.”

KURSS EDULE

Kalm on teinud peadpööritava karjääri telefonimontöörist Eesti ühe väärtuslikuma ettevõtte tippjuhiks. Ta on kasvanud Mustamäel ja lõpetanud Tallinna 37. Keskkooli. Pärast sisseastumist toonase TPI automaatika ja telemehaanika erialale tuli läbida teenistus Nõukogude armees. Kui sõjavägi läbi, lõpetas ta tehnikaülikooli õhtuses õppes, sest kooli kõrvalt käis ta tööl Tallinna Telefonivõrkudes. Montöörist sai kiiresti insener, edasi juba peainsener. 1992. aastal sai Kalm Eesti Telefoni Tallinna regiooni haldusdirektoriks, seejärel regiooni müügidirektoriks. Järgnesid töö suurklientide allüksuses, müügi-turunduse allüksuses ning peagi sai Kalmust Eesti Telefoni juhatuse esimees. Siirdumine EMT-sse kui veel kiirema arenguga firmasse oli juba loogiline jätk. Tänavu mais võttis Kalm üle kogu Eesti Telekomis kontserni juhtimise.

Tõus ametiredelil ligi kahekümne aasta vältel ei ole olnud juhuslik. Kalmu sõnul oli alguses areng loomulik, sest valdkond meeldis. Aga ühel hetkel tuli panna paika sihid, milleni tahaks jõuda.

Suund, mis kunagi sai võetud, on viinud Eesti telekommunikatsiooniäri absoluutsesse tippu. Mis paistab silmapiiril? “Töölalasel tõesti enam suuremat laeva ei ole,” tõdeb Kalm. Inimeste arvult on küll suuremaid ettevõtteid, kuid tippjuhi sõnul suurus ja “pagunid” talle ei loe. Tähtis on ikkagi see valdkond.

Ka merel meeldib talle see, et saab kaugele ette vadata. “Aga kui oled suuna paika pannud, tuleb hakata tegutsema, mitte iga väikese detaili kallal juurelda. Poodi piima järele minek ei vaja strateegiat – tuleb lihtsalt minna ja piim ära osta.”

Kalmule on mujaltki ahvatlevaid ettepanekuid

tehtud, kuid nendest ei taha mees pikemalt kõnelda. Filosoofiliselt nendib ta, et tema valdkonnaga on nii nagu merendusegagi – kellele meri kord juba südamelähedane on, see merega seotuks jääbki.

RANTJEE-ELU EI AHVATLE

Kuna sideäri areneb kiiresti ja firma arengukavadki tehakse vaid kolmeks aastaks, ei ole Kalm oma tuleviku pärast eriti pead murdnud. “Telekom laieneb uutesse sfääridesse. Olgu näiteks toodud kas või internetikeskkonna *rate.ee* ostmine. Meedia ja telekommunikatsioon sulavad ühel hetkel kokku.”

Kalm on võtnud endale kohustuse ettevõtet juhtida ning sellega andnud lubaduse ka kolleegidele, kellest paljudega on ta üle 20 aasta koos töötanud. Ja pensionilejäämist ta veel ette ei kujuta. Talle meeldib tööl käia, aktiivne elurütm ja inimestega suhtlemine. “Ma pole rantjee-tüüpi inimene. Isegi kui oleks väga-väga palju raha, siis kodus vedelemine või kodukontoris töötamine mulle ei sobi.”

Lisaks EMT ning Eesti Telekomis juhtimisele kuulub Kalm ka telekomiga seotud ettevõtete nõukogudesse. Oluliseks peab ta ka Tööandjate Keskliidu aseesimehe kohta ning eriti südamelähedaseks kuulumist Tallinna Tehnikaülikooli kuratooriumisse. Õppejõust isa jälgedes insenerihariduse saanud mehele on tehniliste erialade edendamine väga tähtis. Liitati tuleb inseneride ja IT-meeste nappus end ka põhitööl pidevalt meelde. Kas kunagi IT-tiigriks peetud Eesti suudab oma positsiooni tagasi võita, sõltub Kalmu sõnul suuresti sellest, millisen suudame üles ehitada oma IT-hariduse.

VÄIKE JA KIIRE PAAT

Samasugust loogikat ja põhjalikkust nagu tööalastest sammudest, paistab mehe teistestki otsustest. Ka paati ei ostnud ta enda sõnul mitte moe pärast, vaid pärast oma soovide ja vajaduste hindamist. “Enne peab olema huvi mere vastu. Kellegi teise hobiga kaasa minna oleks vale,” arvab Kalm ja lisab, et suvekodugi sai juba aastaid tagasi Kaberneeme soetatud ikka mere pärast.

Tõmmet mere poole mäletab Kalm juba lapsepõlvest. Ta meenutab, et 1975. või 1976. aastal võõrustas õppejõust isa tehnikaülikooli külalisi Tšehhoslovakkiaist. Koos külalistega käidi jahil Vanemuine Tallinna lähel purjetamas.

"KUI MA MERELE LÄHEN, SIIS ENAMASTI
IKKA MÖTLEN, KUHU SEEKORD SÕITA. ELUS
ON SAMAMOODI. EI OLE MÖTET UISAPÄISA
TEGUTSEDA," RÄÄGIB VALDO KALM.





"KUI TELEKOM ON JUSTKUI SUUR LAEV, SIIS SEE PAAT SARNANEB ROHKEM VÄIKEETTEVÖTTEGA – HÄSTI KIIRE, HÄSTI PAINDLIK. KUID VASTUTUS ON IKKA SAMASUGUNE, SEST KAPTENI VASTUTUS ON EELKÕIGE INIMESTE EES, KES ON PARDAL."



See puust jahtlaev olla enne Teist maailmasõda kuulunud Saksamaa juhtfiguurile Hermann Göringile.

Nüüd seisab Kalmul Kaberneeme kai ääres kuuemeetrine Baylineri kaater, mis täiskäigul liigub kiirusega kuni 40 sõlme. Paadil on väike kajut, kuhu mahuvad reisivarrustus ja piknikukorv ning kus vajadusel ka magada saab. Pardale võib võtta seitse reisijat, ent mugavalt istuda ja vaadet nautida saab nelja-viiekesi. Kaatriomanik on valikuga rahul: paat on kerge, kiire ja hästi juhitud.

Kalmule meeldib sõita Kaberneeme ja Kolga lähel ning avastada sealsed väikesaari. Möödunud aastal õnnestus tal Pedassaarel hirvesid filmida, Rohusi saarel aga olla mets puutumatu ja ürgne nagu Nukitsamehe filmis.

Looduse pildistamiseks soetas Kalm hiljuti Canoni digitaalse peegelkaamera. Uusi tehnikavidinaid tundma õppides ta kohe juhendi järele ei haara, sest hea toode peab olema kasutaja jaoks lihtne ja mugav. Seda mõtteviisi juurutab ta ka oma töös.

Navigeerimist hõlbustab väike ja täpne satelliidiga ühendatud kaardiplotter, mis näitab ka merepõhjas leba-vaad suuremaid kive, kuid Kalm teab, et saartel randumiseks on ka kohalike kalurite nõuannetest kasu.

Valdo Kalmu 14aastane poeg Lauri tunneb samuti mere-sõidu vastu huvi ja isa sõnul on tal vajalikud sõlmed juba selged. “Eks ma saan üksi ka randumisega hakkama, aga hea ikka, kui madrus paadis on,” möönab ta.

MEREGA KAASNEVAD AVASTUSED

Mõned põhjaranniku väikesaared on veel külastamata, näiteks Keri saar, kus asub 19. sajandist pärit tuletorn ja majakavahi maja. Merd sõites on Kalm avastanud, kui ilusad ja põneva ajalooga on tuletornid. Järgmisel suvel kavatseb ta ühe spetsiaalse Eesti tuletornide reisi ette võtta. “Eks me kõik elame selleks, et maailma natuke laiemalt tundma õppida ja tänu sellele hobile olen avastanud asju, millele enne tähelepanu ei pööranud,” kinnitab Kalm.

“Merel käies õpid ka ilma ja loodust teisiti nägema“, räägib tippjuht. „Ma isegi veidi naersin oma isa, kes kogu aeg ilma jälgis. Nüüd vaatan, et olen ise samasugune – seisan hommikul õues ja vaatan, kust tuul puhub. Maatuulega tavaliselt midagi head ei tule.“ Kiire ilmaennustuse vaatab Kalm mobiilist, kuid merele minnes uurib täpsemalt mereilmateadet Soome YLE TV1 tekstikanalilt.



Meri annab tippjuhile võimaluse tööst mitte mõelda ja oma energiavaru taastada. Talle meeldib Kaberneemest põhja poole, Juminda poolsaare tipu suunas sõita, et kogeda avarust, kus horisondil enam miski silma ei riiva.

PURJED VERSUS MOOTOR

Enne kaatri soetamist tegeles Kalm mitu aastat purilauasõiduga. “Surfamine on kõige rohkem pingutust nõudev spordiala, mida olen teinud,” räägib mees. “Samas väga mõnusalt viib mõtted tööst eemale. Kui end korraks unustad, oled kohe ümber.” Surfamise juures meeldis talle sportlik koormus, samas varustuse kokku-lahti lappamine võttis palju aega, mida tihedal tööajal kippus nappima. Praegugi seisab tal purilaud suvekodus, kuid sõitma pole tükk aega jõudnud. Kuigi mere- ja tuuletunnetus oli käes, otsustas mees mootorpaadi, mitte purjeka kasuks just ajanappuse tõttu.

Surfamine ei ole ainus spordiala, millega telekomi juht tegeleb. Kolm korda nädalas käib ta tennist mängimas. “Kui on istuv töö ja natuke stressi ka, on sport hädavajalik,” ütleb ta.

Sporditegemise harjumuse on ta kodust kaasa saanud ning ka oma lastele edasi andnud. Poeg Lauri tegeleb kergetõustiku ja 18-aastane tütar Kadi tantsimisega. Kord rehkendas pere kokku, et aasta jooksul harrastatakse 15 ala: mäesuusatamine, murdmaasuusatamine, rattasõit, võrkpall, ujumine, korvpall, rulluisutamine, tennis jne.

Paraku on paadisõiduks sobivat aega ja tingimusi ainult paaril kuul aastas. Praeguseks on Valdo Kalm juba hooaja lõpetanud, kaater on veest välja tõstetud ja talvitub Pirital TOPi keskuses, ent Kaberneeme mere äärde tõmbab meest aastaringselt. Tema väike ja tubli paat on täpselt see, mida tal algaja meremehena tarvis. “Kes tahab pikemaid

merereise ette võtta, sellel peab olema suurem ja mugavam paat,” arutleb ta. Olles ka suurte kaatritega sõitnud, toob Kalm eelisena välja vabadusetunde, mis tekib kiirest sõidust, olles ise veepinnale nii lähedal. “Kui telekom on justkui suur laev, siis see paat sarnaneb rohkem väikeettevõttega – hästi kiire, hästi paindlik. Kuid vastutus on ikka samasugune, sest kapteni vastutus on eelkõige inimeste ees, kes on pardal.”

Valdo Kalm (41)

Sündinud 27. aprillil 1966
kasvanud Tallinnas Mustamäel

Haridus:

1984. aastal lõpetanud Tallinna 37. Keskkooli.
1992. aastal lõpetanud Tallinna Tehnikaülikooli automaatika eriala.

Töökohad:

1986–1997 Tallinna Telefonivõrk: hooldusmontöör (1986); insener (1987); peainsener (1990); sisetalituse direktor (1993); müügitalituse direktor (1995)
1997–2003 AS Eesti Telefon, suurklientide müügitalituse direktor, juhatuse liige (1997); teleteenuste allüksuse direktor, juhatuse liige (1998); juhatuse esimees (2000)
2003–2007 AS EMT, juhatuse esimees
al. 2007 AS Eesti Telekom, juhatuse esimees

Hobid: tennis, suusatamine, merendus
Šoti klubi asutaja ja liige

Abielus, abikaasa Marje, lapsed Kadi (18) ja Lauri (14)



Telli kaater juba nüüd!

jõuab kevadeks kohale...

Sügistellimustele
sooduspakkumised!
10 % sissemaks –
ülejäanud osa kevadel



BELLA Bella 850



FLIPPER Flipper 705 HT



AQUADOR Aquador 28 C

MÜÜK: Bell-Marine OÜ Kloostri tee 6, Pirita tel: 51 679 44, 53 417 613 www.bellmarine.ee

KAATRITTE TOOTMINE: Bell-Boats OÜ tel: 51 679 44, 53 417 613 www.bellboats.ee



HEA MERETAVA – MIS SEE ON?

Viimasel ajal on palju juttu olnud heast meretavast. Seda terminit kohtub ka seaduses, kuid eelkõige on tegemist nõ kirjutamata seadustega. Navigaator küsis neljalt merendusega seotud inimestelt, mida see sõnapaar nende jaoks tähendab.

Olev Roosmaa, jahtkapten, Kalevi Jahtklubi esimene kommodoor ja praegune auliige

Esiteks: et iga korralik meremees peab austama merd kui suuremat võimu; peame olema targad ja kavalad, et seal hakkama saada.

Teiseks: ükski ettevaatusabinõu ei ole merel enneaegne ega üleliigne. Ka kõige pisem lohakus või mahamagamine võib teinekord maksta terve laeva. Ma olen seda omal nahal paar korda tunda saanud ning hiljem on olnud ka õnne ohuolukordi ennetada ning pääseda terve nahaga. Pärast on nii mõnigi küsinud, et kuidas sa teadsid? No ei teadnudki, vaid tundsin, et on vaja teha.

Kolmandaks: ka kõigesuuremat vaenlast ei tohi merel hätta jätta. On ju kuival maalgi nõnda, et kui saad teist inimest aidata, siis pead aitama, aga merel on see vältimatu.

Need on minu jaoks hea meretava kolm põhitõde ja sinna alla mahub terve maailm.

Viktor Siilats, väikelaevnik, Grand Holm Marina sadama omanik

Hea meresõidutava on tõenäoliselt inglise meresõitjate kauaaegsetest traditsiooni-

dest pärit termin ja tähendab mitte lihtsalt inglise viisakust, vaid tervele mõistusele vastavat käitumist. Tänu inglastele on rahvusvahelised meresõiduohutust puudutavad seadused lihtsad ja lakoonilised: mis sest, et ühel on õigus, kokkupõrke vältimiseks peavad mõlemad laevad teineteisele teed andma.

Hädas olevale laevale peab appi ruttama. Sadamas seistes on sobivate kohtade puudumisel viisakas teine laev oma poordi lubada, et meeskond pääseks üle teise laeva maale jne.

Samas ei ole hea meresõidutava komertsiaalselt ega ka jõmlaslikult eksploateeritav, sest Inglismaa kohtunikudki lähtuvad otsuse tegemisel heast meresõidutavast ehk sellest, kuidas asjad tegelikult on. Sellest tuleneb näiteks kohustus päästa uppuvalt laevalt vaid inimesed, ja tema pardal olev kaup olla läbirääkimiste küsimus, võivad teadjad meremehed rääkida.

Piraadilaeva vastu inglise viisakust üles ei näidata ja kokkupõrkeohu tekitaja saab karistada, mis sest, et teine laev talle lõpuks teed andis.

Mitte mingil juhul ei käi hea meretava hulka oma äri ajamine teiste arvelt, võõrasse sadamasse sisenemiseleks luba küsimata ega sadamakapteni korralduste eiramine.

Kui laev, kes seisab teise laeva poordis ja mille meeskond on maaleminekul sõltuv teisest laevast, hakkab üle teise laeva oma äri ajama või lärmakat pidu pidama ja külalisi kutsuma, lõpeb vastavalt heale meresõidutavale sellise laeva suhtes igasugune sallivus ja laeva kaptenil on valida: ta kas lõpetab lubamatu tegevuse, lahkub või maksab hüvitist.

Ants Ärsis, Veeteede Ameti mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakond

Arutasime seda küsimust kitsas ringis kolleegidega ja tulime järgmisele järeldusele.

Tuleb teha vahet mõistetel "hea meretava" ja "hea merepraktika". Esimene on mereleksikonis ilusti ära seletatud: "aas-tasadade jooksul kogunenud meremeeste meresõidukogemused". Nende kogemuste alusel on välja töötatud merendusega seotud õigusaktid.

Hea meretava on meie arust meresõidu-reeglites ja -konventsioonides sätestamata tegevus, mis on välja kujunenud meresõidu arenemise vältel. Kui hea merepraktika tuleneb kogemustest, siis hea meretava kasvatusest, üldisest haridus- ja kultuuritasemest. Võiks öelda, et hea meretava on ajalooliselt välja kujunenud kirjutamata seadused mere-meeste omavahelises suhtlemises.

Toon mõned näited hea meretava kohta:

- laevade vastastikune tervitamine merel riigilipu langetamisega;
- ohvitseride messi või navigatsioonisillale sisenemisel (või sealt lahkumisel) kaptenilt loa küsimine;
- kapteni kohal istub vaid kapten, mitte keegi teine;
- hädas olevale laevale tötatakse appi;
- raskete otsuste vastuvõtmisel kuulab kapten ära oma alluvate arvamuse;

Hea meretava ei tunnusta jõmlust, kui kasutada liikluses levinud mõistet, kuna meri jõmlust ei andesta.

On veel mõned kirjutamata seadused, näiteks see, et pollari peale ei istuta (kaudse tähendusega "pootsmanile pähe ei istuta"), , uksekoomingule ei astuta jne.

Meremeeste pikaajaline kooselu piiratud alal kitsastes oludes, rutiinsetes ja tihti rasketes tingimustes nõuab häid omavahelisi suhteid ja üksteisemõistmist. Kindlasti tuleb kasuks põhimõtte "ela ise ja lase teistel elada".

Rein Albrī, Eesti Mereakadeemia merenduseetika õppejõud, merekultuuriloolane

Meretavad on merekultuuri tähtsad osad, need on nagu kirjutamata seadused, sest kultuur ise ongi ju kirjutamata seaduste kogum. Üks tark meremees ütles kunagi, et võib-olla meremehed ei olegi kõik õilsad ja vaprad, kuid neid hoiab koos ühtekuuluvustunne.

Näiteks "mees üle parda!" – me teame, et kui meiega selline õnnetus juhtub, võetakse tarvitusele kõik abinõud, et meid päästa. Kõik muu heidetakse siis kõrvale, isegi kõige kõrgema admiralī kask tühistub sel hetkel. Ja see annabki kindlustunde kõigile ülejäänutele – kui minuga midagi juhtub, siis mind aidatakse. Aga peame ka ise teisi aitama, sest muidu tekib olukord, kus minnakse hooletuks ja öeldakse "noh, miks siis just mina" ja "las teised aitavad". See ongi huvitav, sest kõik meretavad kaitsevad ka meid endid

meie inimlike nõrkuse eest.

Hea meremees püüab alati neid kirjutamata seadusi täita ning ülejäänud meremeeste maailm annab siis sellele oma karmi hinnangu. Merenduses peab inimene tihti väga kiiresti otsustama, mis on õige ja mis ei ole. Oli kord selline juhus. Bunitš, vene autor, on kirjutanud raamatu "August 1941", kus ta kirjeldab punaväe ja laevastiku põgenemisest Tallinnast Saksa vägede eest. Väga paljud põgenesid siis meritsi, sest maismaad mööda ei saanudki enam minna. Paljud laevad, mis Tallinna sadamas olid, mehitati sõduritega, vangidega või evakueeritute ja lastiti vajaliku kraamiga. Sakslased pommitasid õhust ja miine oli meres väga palju. Suuri sõjalaevu nagu Kirov püüti iga hinna eest kaitsta. Ja juhtus nii, et üks kahuripaati või väike sõjalaev, mis sai liikuda ka madalamas vees, püüdis Paljasaare poole sõita ning nägi seal kalurilt võetud paate, mis olid sõdureid täis. Sõdurid olid meeleheitel ning sõudsid merele, et neid laevadele võetakse. Selleväikese sõjalaeva komandörile olid admiralid andnud range käsu: ta pidi kindlustama suurtele laevadele vaba tee, tõrjudes tagasi lennukirünnakuid. Aga laeva komandör, noor leitnant, nägi, et paadid upuvad, sõdurid hulbivad vees ja anuvad abi. Ja ta andis käsu: "mees üle parda!". Kuigi need ei olnud tema meeskonna liikmed, tundis ta nende ees vastutust. Ta hakkas neid õnnetuid päästma, veetis sellega aega ning jättis hetkeks oma ülesande unarusse. Kui nad viimaks eluga Leningradi jõudsid, anti mees käsu eiramise eest sõjakohtu alla. Leitnanti ähvardas mahalaskmine, aga tema elu päästis merel antud korraldus "mees üle parda!". Nagu näha ka punavägedes austati seda vana head kommet. Need tavad jäid kestma tänu ohvitseridele, kes tulid tsaariajast. Laevad olid ja on väga keerulised mehhanismid ja neid ei saanud iga "julge poiss" juhtida. Just seetõttu olid punased sunnitud tegema koostööd tsaariaegsete mereväeohvitseridega, kes jäid teenistusse kas oma elu, veendumustevõi meresõiduarmastuse pärast.

Merel on laevade juhtkonnad olnud alati väga autoritaarsed – seal ei ole kohta üldtuntud demokraatial. Õigemini: vanad meremehed ironiseerivad, et ainuke koht, kus demokraatia veel kehtib, on merel, sest see ei ole ju mingi demokraatia, kui kamp ebaseaduslikult inimesi vaidleb asja üle, mil-

lest nad ise vaevu aru saavad ja häälteenamusega otsuseid langetavad.

Meremehed teavad täpselt vajalikke meresõidutarkusi, mis on laevad ja kuidas nad liiguvad, ning tunnevad ka hästi loodusseadusi – seetõttu ei ole neil tööalaselt omavahel suurt midagi vaielda. Otsustamisõigus on merel alati antud targemale, sellele, kes on määratud käsutama. Kuid kuidas ennast kaitsta vanamoeliste autoritaarsete juhtide eest – kes tuletavad meelde kõnekäändu "kapten laevas – jumal taevas"?

On olemas selline termin nagu nāviniit, või punane niit ehk kaabelgarn, nagu inglased ütlevad. See on tulnud merendusest, kui kuningliku sõjalaeva trossidesse kooti sisse üks punane niit – üks keerd, et seda ära ei varastataks. Nii läbib ka merendust punane niit kõige alamast kõige ülema ametipostini laevas. Kirjutamata seadused kehtisid ka kaptenite kohta – nagu nad kõik kadetist kapteniks kerkinutena väga hästi teadsid.

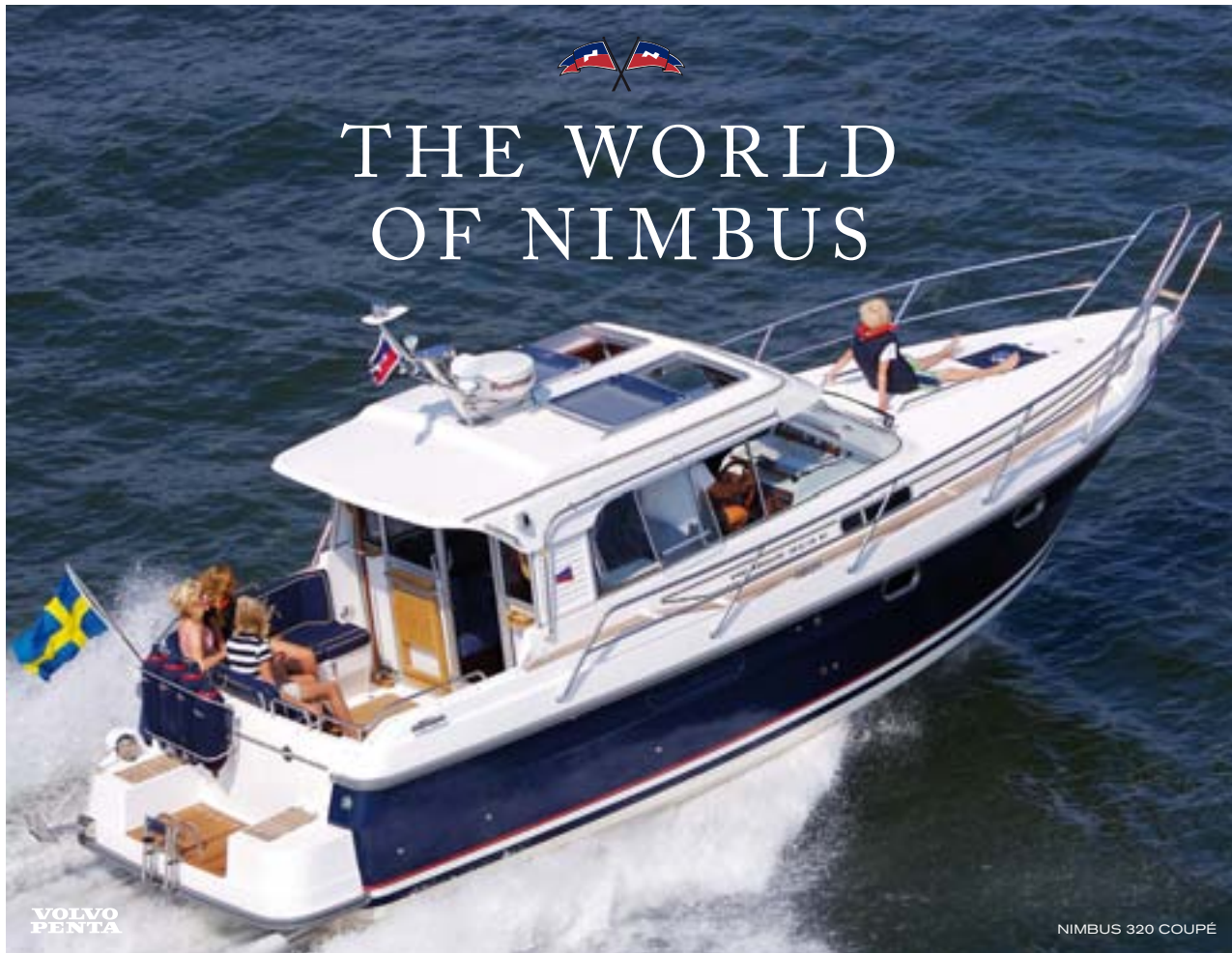
Näiteks kehtis kunagi laevadel komme, et ohvitserid olid messis omaette ja ehkki ka kapten võis seal einestada, pidi ta ootama vanemohvitseri kutset. Iga päev, kui söögikord tuli, läks vanemohvitser komandöri juurde ja ütles: "Härra komandör, ohvitserid paluvad teid messi". Kui kapten ületas oma volitused – ta võis näiteks ebaseaduslikult kasutada ja alluvad otsustasid, et see oli solvav, – teda ei kutsutud. On teada üks juhus, kus jõululapäeval istusid ohvitserid koos messis, tähistasid jõule ja tuletasid meelde kodu, kuid hea meretava vastu eksinud "jumala järel esimene mees laevas" pidi selle õhtu uhkes üksinduses veetma.

Terve merendus toetub umbes samadele põhimõtetele: kaptenid püüavad inimesi mitte alandada, samas neid ka mitte vati sees hoida.

Hollandi kirjanik Arthur van Schendel on kirjutanud oma raamatus "Fregatt Johanna Maria" järgmised read: "See, kes läheb noorelt merele, õpib juba varakult abi andma ja abi vastu võtma, ning tal on oma kaastelgitega ööd ja päevad ühised mõtted, kus kadepõlv ei ole ruumi ja kus kõik, mis seal on ilusat, võib idanema minna. Ja kui niisugune mees saab küllalt vanaks, et kanda käskimise rasket vaeva, tunneb ta juba inimesi, nende muresid, nende head tahet ning vastab neile headusega." **N**



THE WORLD OF NIMBUS



TÕEKS SAANUD UNISTUS

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

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

See on tunne mida ainult Nimbuse Omanikud oskavad kirjeldada.



DNV SERTIFIKAADIGA



NIMBUS BOATS

BALTI MEREKAATRID

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

(2. osa, algus Navigaatoris 3/2007)

KUIDAS MA HAAPSALLU SADAMAT TEGIN

Loo teises osas räägib Haapsalu Grand Holm Marina sadama omanik Viktor Siilats, milliseid rõõme, aga ka muresid ta uue sadama ülesehitamisel koges.



AEG-AJALT KAEBAS HAAPSALU JAHTKLUBI MEID KOHTUSSE, ET MEILE KUULUVA KAI KASUTUSLUBA TÜHISTADA, AGA KÕIK ISTUNGID KULGESID KUIDAGI ÜHTEMOODI: VASTASPOOL EI ILMUNUD KOHALE, MISPEALE KOHUS OMAKORDA JÄTTIS ASJA LÄBIVAATAMATA. MIS EI TAKISTANUD NAABREID SUGUGI UUT HAGI SISSE ANDMAST, ET SIIS TAAS MITTE KOHALE ILMUDA.



TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD VIKTOR SIILATS, ANDRUS KALKUN, TÕNU KITS

Eelmises Navigaatoris jutustasin sellest, kuidas Haapsalu vana ja mahakäinud jahtklubi mulle ennast müüa pakkus ja kuidas sündimata tehingust tekkis mõte luua oma ja uus.

Iseeneselegi ootamatult avastasin, et merelinnas Haapsalus ei olegi ühtegi ametlikku sadamat ning mul on esmaau üks selline teha. Esimese ametliku jahisadama moodustamise lugu jäigi pooleli Grand Holm Marina avakellalöögi juures...

Vähesed teavad, et sel ajal kui väljas plöksusid fotoaparaadid ja kokkutulnud külalised kuulasid tervituskõnet, tagusid kaminameistrid ruumis sees vaskplekist kaminakummi sisse viimaseid naelu ja koristajad andsid klubiruumidele veel viimast lihvi.

Ei midagi imelikku ega uut siin ilmas. Omal ajal sai Eesti esimene eratelevisioon ETVT loodud üheainsa kuuga ja avasaadetes palmipuule hooletult toetuvad saatejuhid hoidsid tegelikult seda palmi püsti. Kaks kuud jahisadama tegemisele pühendada oli isegi liigne luksus.

SADAMA NIMELUGU

Seda, miks sadama nimeks sai Grand Holm Marina, olen juba varemgi kirjeldanud. Lühidalt öelduna käis see nii, et tahtsin nimetada Westmeri sadamaks, aga seda nime ei saanud ja linnavalitsus pakkus Suur-Holmi sadama nime. Kusagilt ilmus välja riiklik nimekomisjon, mis koosnes kellestki Tiit Sepast ja tema abikaasast, kes teatasid, et Suur-Holmi sadam ei kõlbavat kohe mingil juhul mitte. Palju sobivam ja kenam nimi olevat ajalooline Veskiholm. Sepad avaldasid lootust et ehk taastan kord vana veskigi.

Loll jutt, väitsid põlised haapsallased. Pole seal kunagi mingit veskit olnud, tegu on uusmaaga, ehk merelt täitmise teel võetud maaga. Kuna kogu see jant läks liialt pikale, siis lihtsam oli nimetada sadam inglisekeelse nimega, kui et ametnikega eestikeelse nime pärast vaielda.

AKVATOORIUMI KEERDKÄIGUD

Omaette ooperiks kujunes sadamale akvatooriumi ehk veeala taotlemine. Kirjutasin vastavasisulise palve Veeteede Ametile ja sain vastuseks, et see pole nende teema. Tegu olla kohaliku omavalitsuse pädevusse kuuluva asjaga. Samas, niipea kui Haapsalu linnavalitsus ja linnavolikogu olid Suur-Holmi sadama akvatooriumi määranud, teatati, et nii ei kõlba mitte ja linnavalitsus peab määrama hoopis teised koordinaadid.

Tundsin kõikjal otsekui vana jahtklubi karvast kätt segamas. Olid ju selle omanikud mind ähvardanud, et kui ma jahtklubi nendelt ära ei osta, siis tekitavad nad mulle ridamisi ebameeldivusi, algatavad hulgaliselt kohtuprotsesse, jne. Kohtumisel riigi esindajatega ei aidanud mingid kompromissettepanekud, sest ülesanne näis olevat püstitatud sellisena, et iga hinnaga takistada uue sadama loomist, mitte aga kokkuleppeid luua.

Niiviisi mitmel rindel sõides avastasin mitte ainult kehtiva seadusandluse diletantliku absurduse vaid ka ühe väga kummalise asjaolu. Nimelt olid naaberjahtklubi Tallinna omanikud, omades ise ülikõrget juriidilist kompetentsi ja tänu ekskohtunikust nõukogu esimehele ka ülihäid tutvusi, keskendanud kogu oma energia destruktsioonile ning jätnud enamiku oma jahtklubi puudutavast juriidikast kahetsusväärsest ja haavatavalt lohakile.

Selle teadmisega oli hea kõikvõimalikke etteveeretata vaid probleeme ületada, sest et kord pidi tulema see päev, kus mõõt saab täis ja siis tuleb šahh-matt imelihtsalt.

VÕÖRAD KAUBITSEJAD ÕUEL

Kummalisi tagasilööke oli teisigi. Linnavalitsuse palvel keskusime Grand Holm Marina avamisel Hanko-Haapsalu regati saabumispäevale. Hanko on teadagi Haapsalu sõpruslinn. Regati kohustuslikeks komponentideks oli saabumine, sildumine, autasustamine, õhtusöök ja ärasõidupäeval Soome kaasavõtmiseks



odava Eesti alkoholi varumine. Sadama alkoholipoe avamine ja varustamine oli vaat et tähtsam ja raskemgi kui sadama enda avamine, aga avatud ta sai. Suur oli mu üllatus, kui regati lõpupäeval vuras sadama territooriumile mingi suur valge kaubik ja alustas sõna lausumata soomlastele alkoholimüüki. Meie omad poepidajad ei julgenud sellise nahhaalsuse peale iitsatadagi.

Sõprus sõpruseks, aga äri on äri! Ja oma rentniku äri tuleb kaitsta täpselt samamoodi kui enda oma, sest siis jaksab rentnik ka tulevikus renti maksta. Sõprusega on aga lugu selline, et seda on juba piisavalt nähtud Tallinna sõpruslinna Kotka merepäevadel, kui viis minutit peale lubatud kellaaja lõppu seni su parimat sõpra etendanud hõimuvend sulle enam õlut ei müü.

On nähtud sedagi, kuidas Helsingis kasutuks muutunud laevapiletit kassajärjekorras seisjatele müües Soome politsei kohale kutsutakse. Ühesõnaga, lühike jutt ja kaubik kadus sadama territooriumilt sama kiirelt nagu ta ilmunud oli ja mis kõige huvitavam, soomlased said asjast suurepäraselt aru või vähemalt tegid sellise näo.

KOKK PÕGENEB LÄBI AKNA

Rentnikust rääkides tuleks mainida, et sadama esialgne kontseptsioon nägi ette, et seal majandab üks tubli Haapsalu perekond. Selline perekond, perekond Tõlk, saigi üllatavalt kiiresti leitud. Pereisa oli suurtel reisilaevadel toitlustamisega ametis ja peretütar omas samuti mõningast teenindus- ja kaubanduskogemust. Kiirelt loodi vastav ettevõtte, moodustati meeskond ja soetati kaup. Koos raigistasime pead menüü kallal ja otsisime sisustust. Sõbrad-tuttavad aitasid kaubavalikut lihvida ja peatselt ilmusid rootslastest purjetajate rõõmuks sadamakõrtsi ja -kaupluse veinivalikusse Monastirskaja Izba kõrvale ka parimad Prantsuse, Itaalia ja Hispaania veinid.

Nende veinide maaletoojafirma, ASTridensi, omanik Juho Ojasoo, käis isiklikult personalile veinialast koolitust tegemas. Võtsin osa, lõppu ei mäleta.

Ainult kokkadega oli üks häda. Lõpuks tundus et leiti see õige: laevakokana töötanud valges mundris vanem härrasmees. Käis, nii nagu peab, aegajalt ka lauast lauda küsimas kuidas toit maitseb, aga ka muidu jutustamas.

Üsna peatselt avastas kokk ka minu isiku. Mitte kui lihtsalt sadamaomaniku vaid kui tänuväärse kuulaja, kellele oma kunstist pajatada. Kusjuures uskusingi niikaua kuni ühel saatuslikul päeval juhtusin loomaliha tellima ja maitsuma ning avastasin õudusega, et kokk ei oskagi seda valmistada. Selle aja peale oli ta mulle saanud juba üsna "suureks sõbraks": "Näe, seal see paarike! Gastrolöörid. Taskuvargad, noh. Tallinnast tulnud. Tüdrukud käisid juba päeval maad kuulamas, need tüübid seal tulid aga õhtuks juba kindla peale välja. Sa vaata vaid kuidas vahib! Professionaal, kohe näha! Varsti läheb tööks, mis muud. Passime aga peale ..."

Järgmisel päeval, kui läksin Helen Tõlgi käest küsima, et kas kokaga on ikka kõik asjad korras, sain vastuseks, et ei tea, lasi just köögiakna kaudu jalga ja jättis kõik oma atribuudid maha.

Rohkem me seda kokka näinud pole, aga perekond Tõlk leidis talle ruttu asendajad ja vaatamata kõigile viperustele sai hooaeg kenasti jätkuda.

Hiljem, tänu soovile pakkuda sadamas midagi erakordset, asendus perekond Tõlgi firma Carmen Catering OÜ-ga Tallinnast, kellega aastaid koostööd tehtud ja kelle *gourmet* toidu kvaliteet on oma headuses teada-tuntud.

Sellele vaatamata on hakkajad Tõlgid kirjutanud oma tubli nime igaveseks Grand Holm Marina ajalukku.

31 ANONÜUMSET TELEFONIKÕNET JAANIÕHTUL

Niiviisi vaikselt asju korraldades saabuski jaanipäev. Esimene jaanipäev vastavatud jahisadamas. Kogu seltskond tegi ettevalmistusi õhtuseks lihagrillimiseks, sadamakapten Valdo Kivi, kes muuhulgas saanud lihvi president Lennart Meri kaatrit juhtides ja Paslepa sadamat pidades, mõtles hoolega kuhu tuld teha, sest territoorium oli liiga väike.

Ise istusin sadamas oma kaatri tekil ja nautisin pealelõunast drinki, kui korraga helises mu mobiiltelefon. Kõne salastatud numbrilt. Tänapäeval väga harva esinev nähtus, kuid siiski: mõnikord ei näita ju telefon tõepoolest näiteks välismaalt helistaja numbrit.

Võtsin kõne vastu ja kuulsin torust kummalise kõlaga häält: "Pederast! Fuck you!"

Ja toru pandi ära. Natukese aja pärast jälle ja samad sõnad ning siis jälle ja jälle.

Vahelduseks nimetati minu nime ja siis kileda häälega: "Piider!" Kokku oma paarkümmend korda!

Peab tunnistama et sellised Delfi, aga ka Kipri foorumi anonüümsete kommentaaride väljendid, mis vist peaksid minu senini konservatiivset seksuaalset orientatsiooni otsekui miskitpidi proovile panema, kõlavad telefonis üpris võikalt.

Vihkan juba nõukogude ajast saadik kõiksugu anonüümkirjade kirjutajaid, koputajaid ja teisi sääraseid.

Kes see küll olla võiks? Kõned olid küll väga lühikesed, ometigi kostus taamal justkui seesama muusika, mida väljas istudes vana jahtklubi poolt kuulsin. Moonutatud hääl tundus samuti kuidagi tuttav.

Ja ei läinudki palju aega mööda, kui korraga hakkas telefon ka helistaja numbrit näitama! Kuidas saab üks inimene ometi nii loll olla ja oma igapäevast mobiili kasutada?

Siit aga kohe ka väike näpunäide anonüümsetele helistajatele: nii tõsist tööd tehes ärge kunagi pruukige ei alkohoolseid jooke ega

psühhotroopseid aineid, muidu ajate ise ka segi, et millal on numbrinäit sisse ja millal välja lülitatud.

Kokku registreeris mu telefon aga 31 sellist kõnet.

Järgmisel päeval, mis on teadagi puhkepäev, heliseb mu mobiil taas ja näitab ilusti numbrit: Kurmet Ossip, AS Haapsalu Jahtklubi (vana jahtklubi) omanik ja juhatuse esimees. Kurmetist pole sestsaadik, kui ta Grand Holm Marina kinnistu ostu nurjata püüdis (loe eelmisest Navigaatorist 3/2007) vahepeal midagi kuulda olnud.

Lugupeetud juhatuse esimees räägib millestki ja mina ei saa aru millest. Nimetab oma vara ja miskit veel.

Lõpuks katkestan tema jutu: “Kurmet, kui Sa tahtsid nende kolmekümne ühe anonüümse kõne pärast vabandada, siis ütlegi nii, aga muust meil sinuga rääkida pole.”

Kurmet pani kiirelt telefoni kinni.

SADAMA ARGIPÄEVARÕMUD

Sadamas käis aga elu nagu sadamas ikka. Paadid tulid ja läksid, mõni jäi kauemaks, mõne sõitjatega sai ka veidi pikemalt juttu puhutud.

Jahtklubi seintele riputatud vanadelt merekaartidelt, mida ise kaugetes maades sõites olen kasutanud, uurisime tulijatega nende marsruute. Mõnikord koos rõõmsa tõdemusega, et oleme samades kohtades, väga võimalik et ka samal ajal, samades sadamates ja samades kõrtsides olnud. Etendan ju vaat et juba kaheksandat aastat seda Hemingway eestlast, keda maailma eri sadamates kohata tuleks ja kõik Grand Holm Marinas ülesriputatud külalislipudki on mu eri paatidelt pärit.

Tihtipeale küsiti, kas selline investeeering nagu jahisadamat saab end ära.

Eks korterelamu tasuks kindlasti paremini. Aga kui näidata küsijale näost sinist ja külmast lõdisevat Soomest tulnud perekonda, kes kohe-kohe hakkab saunalavalt läbi akna merd hoopis teises valguses nägema, siis lõpevad küsimused ära.

Korra saabus üle lahe tulnud lahtine RIB -kiirpaat (kummipaat). Kümme inimest pardal. Peale sildumist ei liigutanud tükk aega keegi. Siis, natukese aja pärast, hakkasid kangestunud sõrmed ükshaaval liikuma, kuni käed sadula käepideme küljest lõpuks lahti pääsesid.

Kui oled ikka ise kah sarnases olukorras olnud, turvalist sadamat otsinud, tormis sildunud, sooja soovinud, siis pole lahedamat tunnet, kui saad inimestele kõike seda pakkuda, mida ise oled vajanud ja saanud.

Mõned kohalikud purjetajad on avaldanud imestust, et mida see meie kapten klouni mängib ja oma kummipaadiga külalistele vastu läheb, et neid paika upitada. Aga paraku ei ole midagi hullemat Eesti paadikultuurist, kus selline mõiste nagu pühapäevapurjetamine praktiliselt puudub. “Vanad kalad”, kes kohalikke olusid imehästi tunnevad, saavad kainena oma väikeste ja primitiivset tüüpi spordialustega kenasti ja professionaalselt sildunud, aga “ujuvsuvilaga” saabutakse Eestisse puhkust veetma tihtipeale vaid kahekesi, mitte kuue-seitsmekesi. Need kaks on pikast loksumisest omadega nii parasjagu läbi, et soovivad võimalikult kiirelt sildumiskohta näha ning sinna ka turvaliselt silduda. Kusjuures tuulisel Haapsalu Tagalahel kipub sildumisel vöör käest minema, ka siis kui poi on juba kinni püütud. Kusjuures kogu maailm, välja arvatud suur osa Eestist, aitab sildujatel ahtriotsi võtta ja neid kinnitada.

Asjal on ka praktiline pool: Eestis ei nõuta kolmanda osapoole vastutuskindlustust, mistõttu ükskõik kui oskuslik see silduja enda arust ka poleks, peab sadamakapten tagama, et ta teisi



aluseid kogemata ei vigastaks. Samal põhjusel ei tohi sadamas ainult purje jõul liikuda. Jällegi, Euroopa parimates paikades on see nii korraldatud, et kummipaadiga näidatakse teed, lükatakse ja sikutatakse vööri, ulatatakse otsad kätte ja võetakse nad vastu jne, mistõttu meil pole tarvis mitte jalgratast leiutada vaid tuleb ringi käia (loe: sõita või seilata) ja õppida.

PIKKAMISI HAKKAVAD ASJAD LAHENEMA

Sadama tegutsemise teisel aastal saabus iseenesest kohale ka sadama eestikeelne nimi. Perekond Sepa nimekomisjon aeti vist laiali ja Suur-Holmi sadama teelt kadus taas üks takistus.

Akvatooriumi kohtuvõit saabus alles kolmandal aastal. Selgus, et ühtegi laevateed ega kanalit Haapsalu Tagalahes pole ja täiesti ilmselgelt on tsaariaegne Peetri kanal, mille kaudu Peterburi laevad läbi Noarootsi Haapsallu pääsesid, eelmisel või üle-eelmisel sajandil kinni vajunud. Paraku keeldus Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium jõustunud kohtuotsust täitmast. Aga seegi takistus sai pikapeale ületatud, ehkki teadaolevalt kavandatakse vist lausa ühemehe-seadusemuudatust, et seni seadusi jõhkralt rikkunud vanale jahtklubile ikka õigus jääks.

Aeg-ajalt kaebas Haapsalu jahtklubi meid kohtusse, et meie kuuluva kai kasutusluba tühistada, aga kõik istungid kulgesid kuidagi ühtemoodi: vastaspool ei ilmunud kohale ja jättis oma mitteilmumise põhjuse enda teada, mispeale kohus omakorda jättis asja läbivaatamata. Mis ei takistanud naabreid sugugi uut hagi sisse andmast, et siis taas mitte kohale ilmuda.

ETTEVAATUST, NAABERJAHTKLUBI FILMIB!

Neljandal hooajal juba tundus, et kõik toimib ja laabub ning probleeme pole, kui avastasime järsku ühe huvitava nähtuse: osa Saksa lipu all seilavaid jahte sõitsid meie akvatooriumist, mille eest aastaid olime võidelnud, tuimalt läbi ja sildusid naaberjahtklubi kasutusloata sillast.

HAAPSALU VÄIKELAEVANDUS ON TAAS ELLU ÄRKAMAS, GRAND HOLM MARINASSE TULEB IGA PÄEVAGA JUURDE UUSI KOHALIKKE ALUSEID.

BAYLINER

Asi ei saanud olla vaid 100 krooni odavamas hinnas, mida naaber tänu mitteametlikule tegutsemisele ja vajalike investeeringute puudumisele endale lubada sai.

Lähemal uurimisel selgus, et keegi sakslane oli oma koduleheküljele üles riputanud ühe kirjelduse, mis iseloomustas Grand Holm Marinat umbes nii:

“Sadamakapteni maitsekalt sisustatud kabinetis istub Herr Kapitän ise: lääpa vajunud plätud jalas, räpane T-särk seljas, lõug habetunud ja näitab külalistele uhkusega, milline on tema sadama security. Zoomib aga kaameraga ühe jahi pardale, kus ahtris joob hommikust kohvi hooletult rõivastunud noor naisterahas. Zoom on nii võimas, et lauvalt võib lausa lugeda marmelaadipurgi kaubamärki. Siis libiseb kaamera üle jahi võõri, kus läbi lahtise luugi on näha ülesteigemata voodi ...“

Seda lugedes tabas mind täielik masendus. Loomulikult on kaptenile viisakas spetsrõivas eraldatud ja loomulikult võib teda aeg ajalt näha ka õlises töörõivais, kui ta parasjagu sildade kallal askeldab või mõnda paati vette laseb. Rumal lugu, et ta nüüd niiviisi Saksa reisijuhi peakangelaseks sattus. Ma oleksin pidanud ikka ise nõudlikum olema! Rääkisin kapteniga sellest, ta oli asjaga päri ja lubas oma välimusele edaspidi suuremat rõhku pöörata. Väga hea, aga kas siis tõesti midagi muud ja targemat Haapsalus teha pole, kui kaameraga mängida, naiskülaliste lähipilte ja voodeid vahtida ja neid välismaalastele näidata?

Siinkohal hakkas aga muidu võrdlemisi leplik kapten ennast ühtaegu väga tuliselt õigustama. Ja seda veel sellise huvitava ning täiesti tapva argumendiga: meie kaameral polegi zoomi ja sellelt suurelt udupildilt, mida see kaamera näitab, näeb parimal juhul vaid paadid ära ja ei midagi enam.

Muidugi! Ma peaksin ju ise seda kõige paremini teadma, sest et ise lasin ju selle pruugitud ja veeuputusaege kaamera paigaldada. Olgu aga kohe öeldud, et tänasel päeval on meil juba

moodsam ja parem üleval.

Kirjutasin siis seepeale sakslasele ja lubasin et võimaldame tulevikus kaptenit paariks tunniks päevas paraadrõivais oma külalistega kohtuma ja sain vastuseks, et ma olla täiesti valesiti aru saanud. Tema kirjeldanud ikka seda, kuidas meie kapten istus tuliuues rõivastuses ja helevalgelt kiiskavas Helly Hanseni T-särgis, samal ajal kui tema, sakslasest tavapurjetaja, oli rõivastatud katkistes teksastesse ja lääpavajunud plätudesse ning tundis end ebamugavalt.

Lugesime siis saksa keele asjatundjatega loo uuesti läbi ja pidin seejärel sakslasele ikkagi uuesti kirjutama: selleks peab küll Goethe ise olma, et loost nii aru saada nagu tema seda mõtleb ja kuidas selle zoomiga ikkagi lood olid?

Sakslane alul puikleb end siiski vannub, et nägi suumimist oma silmaga pealt, kuid kui kuuleb, et meil zoomi polegi, siis tunnistab, et võis ka eksida ja parandab seepeale oma reisikirjelduse ruttu ära.

Aga kus suitsu seal tuld! Üsna varsti märkavad meie töötajad, et naaberjahtklubi tegelane, ekspiirivalvur Toivo Rohtla salvestab videokaameraga meie kapteni tegemisi.

No mis sa sellisega ikka teed, kapten on pisut närvis küll, aga mis seal siis ikka.

Kuni ühel päeval märkan, et Rohtla filmib mind, minu pere-liikmeid, minu sõpru.

Mida me sööme ja mida me joome. Vastik! Ja ehkki ma nukke ei salli ja ehkki selline tegevus on rangelt karistatav ja ehkki Haapsalus kõik teavad, et Rohtla meid jälitab ja tema enda jutu järgi olevat tal juba üle kolme tunni videosalvestusi minust, ei hakka sellisele mehele, kes Haapsalu politseinikega väidetavalt koos kalal käib, mitte kellegi hammas peale.

Aga vähemalt see sakslase zoomilugu sai korrastepealt selgeks, sest et peatus ju sakslane ka vanas jahtklubis ja ju talle sealt meie külaliste tegemisi näidatigi.



Miljonivaade Grand Holm Marina saunalavalt

MIDA TOOB TULEVIK?

Nali naljaks, aga oma paaril korral nädalas sattus meie sadamasse mõni saksa alus, kusjuures appiruttav sadamakapten ja kaipoisid pidid nii mõnigi kord pika ja hapu näoga tagasi pöörduma. Parimal juhul neid lihtsalt ignoreeriti, halvimal juhul sõimati läbi.

Mis aga ei takistanud neid jahte sugugi meilt järgmisel päeval kütust ja muid teenuseid nõudmast.

Kas oli see Grand Holm Marina kohta levitatud zoomilaim, sakslase juhised või siis hoopis kohalike purjetajate poolt oskuslikult jutustatud legend kalurikolhoosiaegse vana jahtklubi "saja-aastasest ajaloost" ning sellest kuidas nende isad ja vanaisad "aastakümneid" jahtklubi esises, kõigest kolm aastat tagasi ebaseaduslikult vette asetatud ujusillas seisis.

Olgu siinkohal kohe ka meenutatud, et need legendaarsed purjetajad on tegelikult läbi aegade seisnud hoopis Grand Holm Marina esises kais ja Haapsalu külalisjahid samuti. Olen isiklikult nende kõigi tagant, õigemini alt, merepõhja koristanud ja mäletan seetõttu väga hästi.

Igatahes läks nii, et kuna navigatsioonimärgistus võeti Veeteede Ameti poolt vana jahtklubi kohalt välja, sest seal pole avalikkule veeteed, siis hakkasid sakslased mutta ja kivide otsa kinni jääma. Süüdi polnud loomulikult mitte vana jahtklubi ja Toivo Rohtla, kes jahte ohtu meelitas, vaid Suur-Holmi sadam, kes sadamat loata läbivaid jahte ohu eest hoiatada püüdis ja neile Eestis kehtivat seadusandlust tulutult seletas.

Kuna abi ei tulnud ühestki ametkonnast, siis lõime lõpuks käega ja hakkasime tühja kemplemise asemel laual ammu kasutult lebanud ja linnavalitsuse poolt kooskõlastatud projekti ellu viima, mis seni oli seisnud rumala soovi tõttu tulla vastu nendele samadele neljale-viiele kohalikule purjetajatele ja tagada neile läbipääs naabrite juurde.

Projekt on suurejooneline ja tema realiseerumisel saab sadam lainetuse eest kaitstuks ning juba olemasolevatele seitsmekümnele kaikhale lisandub veel kolmkümmend. Kavas on

ehitada hotell, elling, mis suvel toimib teatrina või kontserdisaalina ja veel palju muud.

Olles investeerinud Haapsalusse üle kümne miljoni krooni, olen viimasel ajal hakanud kahjuks ka ise kahtlema, et kas see on ikka olnud mõistlik tegu.

Seesama abilinnapea Toivo Hein, kes palju poleemikat tekitanud ujuvkai projekti kooskõlastas, on hiljem meediale mu kohta lausunud, et ma häbistavat oma tegevusega Haapsalu linna väliskülaliste ees.

Nii ränka hinnangut pole kunagi teeninud ei naabersadamas aastaid Haapsalu vaadet rikkunud lagunenuid puitkai jäänused ja roostes metalltelfer, ega ka eluohtlik vee kohal rippuv puitrõdu.

Elu on näidanud, et targem on mitte midagi teha ja oodata kuni odavalt sülle langenud kinnisvara hinnas tõuseb.

Kas tuleks selle loogika valguses oma sadam hoopis müüki panna? Sest midagi tehes ja luues soetab endale vaid uusi vaenlasi juurde. Pealegi näib, et ka needsamad Soome purjetajad, kes aastaid tagasi mul nii Helsingis kui Hankos nõõbist kinni võtsid ja veensid, et Haapsalus tuleb midagi kiirelt ja radikaalselt muuta, ei ole ise tegelikult nendeks muutusteks valmis. Näib, et Haapsalut tahetaksegi näha odava, nõukaaegse, laguneva kolkana, kus WC-d haisevad ja dushiruumis äravool puudulik. Siis saab selle üle pikalt vestelda ja nalja heita ning see moodustabki lõpuks toreda ja ekstreemse reisielamuse.

Samas, kas on see kõik siis mulle uudiseks või üllatuseks?

Pealegi, midagi tehes ja luues soetab ikka sõpru ka! Haapsalu väikelaevandus on taas ellu ärkamas, Grand Holm Marinasse tuleb iga päevaga juurde uusi kohalikke aluseid.

Ise müüme, mis seal salata. Need uued paadimehed teevad võib-olla alles oma esimesi miile merel, ei oska veel kõiki sõlmi ega ei ole veel Neptuniga sina peal. Aga nad käivad ka tõepoolest igapäevaselt merel, mitte ei nuta endisi kolhoosiaegu taga.

Ja nende päralt ongi tulevik, sest nad on ehtsad, neil on sära silmis ja neis on tekkimas ühtekuuluvustunne. Oskused on aga kiired tulema, tean seda omast käest. ▣



| 31 | 340 | 37 | 410 | 450

NEW 2008



EDASIMÜÜJA EESTIS:

Spinnaker OÜ
Regati pst 1-120, Tallinn
tel 53 331 117
alar@sailing.ee
www.sailing.ee

elan

WWW.ELAN-MARINE.COM

| 344 | 384 | 434 | 514
NEW

 Impression
by elan





Toomas Mets



Lembit Aaslav-Kaasik

Üllar Põvvat

Sten Kalder

VEEMOTOSPORTLASTELE VÕIB SOOVIDA KAIGAS VINTI

Veesõiduhooaja lõpul tuli uudis, et Eesti veemotosportlane Toomas Mets (47) on saavutanud teise koha nii MMil kui EMil. Navigaator käis Tartus Emajõe ääres Kvissentalis Eesti Veemoto Liidu 2007. aasta hooaja lõpetamisel silmapaistvatelt võidukihutajatelt ja Tartu paadimeistrilt Üllar Põvvatilt uurimas, kuidas Eesti veemotospordil läheb ning mis on meie meeste saladus, et suurvõistlustel enamuse konkurente juhmalt selja taha jäetakse.

TEKST KETLIN BELJAEV FOTOD CASPAR SAAR, HANS SAARVELT

Veemotosport on Eestis varjus ja kitsa harrastajaterin-giga spordiala – tegelejateks peamiselt Tartu ja Tallinna klannid, kus kõik tunnevad kõiki või on lausa sugula-sed. Vaatamata kurvale tõsiasjale, et riik selle tehni-kaspordiala toetamiseks rahakotiraudu ei ava, on meil paremuselt maailma ja Euroopa teine võidusõitja Too-mas Mets (47), kelle koduveeks Harku järv.

Ka pealekasvuga on lood head ja seda eriti Emajõe kallastel. Tartlastest lööb veemotomaaailmas laineid 15-aastane Sten Kalder, kes kihutas tänavu paadiklas-sis JT-250 Eesti kiiruserekordiks 73,6 kilomeetrit tun-nis. Tulevikulootuse spidomeetrinäit ei jäänud palju alla maailmarekordile, mis on 74,18 kilomeetrit tunnis. Paadiklassis OSY-400, kus Kalder proovis esimest korda kätt alles tänavu, on ta ka maagilise saja piiri ületanud – tulemus 101,47 kilomeetrit tunnis on Eesti kiireim.

Need kaks veemotosportlast tunnistatigi hooaja lõpupeol aasta parimateks.

2005. aasta maailmameistrist Toomas Metsast oli tänavusel MM-il parem vaid itaallane Luigi Colombi. Põhjuseks pakkus Mets, et spagetimaal on mootori-valmistajad, kes lähevad otse töökojast veele testima. Samuti pole seal miinimumkaalu nõuet ja eestlaste vineerist ehitatud paadid on raskemad kui itaallaste süsinikkiusti plastikpaadid. Ometi õnnestus Tallinna paadimehel kõva konkurentsi pakkuda ja pjedestaalil itaallaste vahel hõbemedaliga poseerida.

VINT VIIB EDASI

Kõrgete tulemuste taga on lisaks osavatele roolikeera-jatele mehhaanikud ja paadimeistrid.

Näiteks Tartus ehitab ja arendab sõiduvahendeid Üllar Põvvat, kes on Kalderi treener ja sealse noorte-töö eestvedaja. “Unistuste paat ei saa kunagi valmis ja inimõistusel pole piire,” tõdes Põvvat.

Algul oli eesmärk tulla Eesti meistriks – tehtud! Järgmisena tõusta Euroopa tippu – tehtud! Nüüd on vaja ehitada selline paat, mis maailma vallutaks, sest siht on kõige kõrgem ehk maailmameistriititel.

Maa ilma kirkaime medali püüdmisel paneb Põv-vat lootused noorele kihutajale Sten Kalderile, kellel endal veel ideid, kuidas paati üha kiiremaks muuta, pole. Küll aga meisterdab ta treeneri ehitatud paadi järgi mudelit. Kalderi sõnul ongi veemotospot üks suur katsetamine nii võistlustel kui trennis. “Paned paadi kokku, sõidad, vaatad maksimumkiirust, kiirendust ja siis proovid jälle pahteldada või lihvid maha,” kirjeldas noor paadimees.

UNISTUSTE PAAT EI SAA KUNAGI VALMIS JA INIMÕISTUSEL POLE PIIRE. ÜLLAR PÕVVAT

Paati viib edasi üks väike propelleri moodi vidin, mille nimeks vint või sõudekrui. Ja põhiline elu käibki paadikuuri töökojas selle detaili ümber – küll tuleb seda lihvida ja kohandada erinevate vete jaoks. Kõvematel

“PANED PAADI KOKKU, SÕIDAD, VAATAD
MAKSIMUMKIIRUST, KIIRENDUST JA
SIIS PROOVID JÄLLE PAHTELDADA VÕI
LIHVID MAHA,” TUTVUSTAB STEN KALDER
VEEMOTOSPORDIGA ALUSTAJA ARGIPÄEVA.

vendadel on iga vee jaoks oma kruvi ja sellel on nii palju nüansse, et Põvvat võiks neist neli kuud järjest rääkida. Lihtsustuse mõttes olgu vaid öeldud, et üks vint maksab umbes 20 000 krooni. Terve paadikomplekti maksumus tuleb 300 000 krooni ringis, mis on Vormel-1 auto hinnaga võrreldes muidugi imeodav.

Toomas Mets tõdes, et need mehed, kes tegelevad paadi tehnilise poolega, jäävad tavaliselt varju, aga on ometi väga tähtsad. Sellepärast kinkiski ta oma mehhaanikule, aasta parima tiitli kättesaamisel binokli, et abimees veel toimuvast rohkem osa saaks.

VEEMOTOSPORDI EI KÜSI VANUST

Lembit Aaslav-Kaasiku käe all 1973. aastal veemotospordiga alustanud Mets sai esmalt kätte paadi, mootori ja alumiiniumpropelleri – neid osi tuli tal talv otsa töökojas nühhkida ja värvida. Veemotosport meenutas alguses

rohkem tööpetuse tundi. 20 poisist jäi kevadeks järgi 3-4, kes tööd ei peljanud.

Töökus ongi maailmas paremuselt teise veemotospordilase sõnul üks tähtsamaid eeldusi mis tahes alal tippu jõudmiseks, kuigi veemotospordilastel tuleb hobi kõrvalt oma põhitöökohal leiba teenida. Mets, kes ise teeb plaatimistöid, loetles ametimehi, keda paadimeeste seas leidub: meremehi, firmajuhte ja -omanikke, lihttöömehi, kontoritöölisi, kinnisvaramaakler – seltskond on kirju.

Tegemist on spordialaga, mis ei küsi lisaks ametikohale ka vanust – sõitjad võivad igas eas alustada ning tipus kihutada nii kaua, kuni jõudu jätkub. Mets tunnistas, et tegelikult aitab tehnikaspordihobi ennast poisikesena tunda, ainult selle vahega, et aastatega on kainet mõistust juurde tulnud. Aga võistlusolukorras on tahe jälle nii suur, et hasart tekib paratamatult.

EBAUSK PAATI RONIMISEL

Suurte kiirustega käivad paratamatult kaasas ka suuremad või väiksemad õnnetused. Metsal on eredamalt meeles oma esimene uperkuut, kui ta algusaastatel noorteklassis sõites paadist välja lendas. See õhulend muutis ta mitmeks aastaks ettevaatlikuks. 2003. aastast sõitva Sten Kalderi ehmatas kõige rohkem ära kord, kui Emajõel tuli vastu suur paadilaine, mille alla ta oma sõiduki sõrgadega keeras, nii et pool paati löi vett täis.

Poisi treener Üllar Põvvat on selle alaga aga kaotanud oma parima sõbra. “Me kunagi ei lähe starti selle mõttega, et vigastada võib saada. See risk on viidud miinimumini,” lausus Põvvat. Kaitsevarustusena kasutavad mehed tugeva seljaosaga päästeveste ja erk-savärvilist kiivrit.

Agas mida siis paadimeestele soovida, et neil vee peal ikka õnneks läheks? Metsa sõnul kasutatakse väljendit “kaigas vinti!” Võidusõitja teab ka seda, et kui inimene pole usklik, siis ebausklik ikka on. Mets näiteks ronib paati alati vasakult poolt. Kunagi alateadlikult tekkinud rituaal käib nüüd juba teadlikult ja mõnikord on tõsine tegu, et õigelt poolt paati pääseda – siis peab kuidagi üle astuma.

Õnnetustest juhtumistest ei lase hingega asja juures olevad sportlased ennast heidutada, sest vesi tõmbab magnetina. “Vee peal sõita on lihtsalt nii hea,” ei oska Toomas Mets seda tunnet sõnadessegi panna. Kui

Veemotospordi ajaloo esimesed:

- * Eesti esimesed teadaolevad mootorpaadivõistlused viidi läbi Tartus Emajõel 17. mail 1925. Tegemist oli rahvapaatide võidusõiduga, milles osales 13 paati.
- * 6. aprillil 1950 loodi Kalevi Tartu Jahtklubi juurde veemotospordi sektsioon, millega pandi alus veemotospordile Eesti tänapäevases mõttes.
- * Esimeseks eestvedajaks oli Georg Vanamõlder, kes käis Moskvas õppust võtmas, propageeris veemotot teistest Eesti linnades ja ehitas hulga paate.
- * Esimeste veemotovõistlusteni jõuti 6. juunil 1954.
- * Tallinna veemotospordilased tegid võistlustel debüüdi 1958. aastal, kui sõitis ka Lembit Aaslav-Kaasik, kes võistles veel 2001. aastal ja tuli klassis O-125 Euroopa meistriks.
- * Kuigi tehnilised spordialad ei kuulu olümpiamängude kavva, on olümpiavõitjaid selgitatud ka veemotos. 1908. aasta olümpiamängudel Londonis osales 14 paati kahest riigist (Inglismaa ja Prantsusmaa).
- * Esimene bensiini jõul töötav päramootor valmistati Norra päritolu ameeriklase O. Evinrude poolt 1909. aastal. Enne seda oli 1866. aastal patenteeritud vindiga jõudeseade paatide jaoks, mida aeti ringi käsitsi.

Allikas: Veemoto Eestis 1954–2003, koostanud Vahur Joala



millegagi võrrelda, siis ehk nagu autoga libedal jääl, aga kindlasti parem kui maanteel. “Vee peal saad selle kiiruse hoopis teistmoodi kätte ja pidurdaminegi käib teistmoodi. Võidusõidupaadid pidurdab nii järsult, et tuleb vaadata, et paadist välja ei lendaks,” kirjeldas Mets.

Üllar Põvvat seevastu kujutab ette, et vee peal kihutamisel võib mingi sarnasus olla hoopis lennuki juhtimisega. Igatahes sõna “kaif” iseloomustab tema arvates veemotosporti kõige paremini. Põvvat näiteks ei usu, et kettaheitja Gerd Kanter saab sellise kaifi, kui ketta käest lahti laseb – ehkki mine sa tea!

KUULSAD DÜNASTIAD

Kui paljudel on veemotosport “perekonnaviga”, siis Toomas Metsa isa oli meremees ja teda võlub kõik, mis on seotud veega. Kuigi kala eelistab mees püüdmise asemel taldrikul näha ja merele pole motosportipaadiga lainete pärast üldse asja. Sportlaseks on välja kujunenud ka oma lemmikveed, kus on olenevalt võistlusrajast kas kaks või kolm poid. Mööda laia ilma võistlemas käinud Mets tunnistab, et koduveed on need kõige paremad. Näiteks Itaalias, kus maailma parim veemotosportlane treenib, oleneb kõik veetasemest – kui veetase on kõrge, ulbib vees kaikaid ja muud sodi.

Põvvatite peres saab tõelisest veemotosportdipisikust rääkida, sest Üllari isa Hendrik sõitis mootorpaadiga ja tema poeg Henry ajab samuti vee peal suuri kiirusi taga. Kuulsad on ka Raudvate ja Aaslav-Kaasikute dünastiad, kus põlvest põlve veemotosportdiga tegeldud.

Toomas Metsal pole praegu veemotospordis mantlipärijaid näha, sest tal on kaks tütar, kes pole kunagi avaldanud soovi paadiga kihutama hakata. Suuri võite koju toonud isa pole ka spetsiaalset innustustööd teinud, aga hindab väga perekonnalt saadud tuge – ilma selleta ei jõuaks kuhugi.

NAINE PAADIS, PAAT...

Üllar Põvvat meenutas Nikolai Põvvati, keda ta peab oma veemotoisaks ja õpetajaks, sõnu: “Kui sina loed veepinda nagu kiriku lauluraamatut, siis on kõik korras.” Iga virvendus ja laine peab veemotosportlasele olema selgemast selgem. Põvvat ütles, et kui uus poiss tuleb trenni, siis kõigepealt instrueeritakse teda ja lubatakse üsna pea paati vee omapäradega tutvuma.

“VEE PEAL SAAD SELLE KIIRUSE HOOPIS TEISTMOODI KÄTTE JA PIDURDAMINEGI KÄIB TEISTMOODI. VÕIDUSÕIDUPAAT PIDURDAB NII JÄRSULT, ET TULEB VAADATA, ET PAADIST VÄLJA EI LENDAKS,” RÄÄGIB TOOMAS METS.

“Algul ei saa midagi õpetada, ta peab lihtsalt teises keskkonnas kohanema,” rääkis treener.

Iga päev veemotosportlased paadiga vette ei roni. Seda vaid hooaja alguses, kui vaja pärast talve sõiduvahendiga taas sõidurütm leida. Igapäevatöö pole sugugi romantiline: tuleb hoopis klubi eest hoolitseda – vaadata, et aknad oleks terved ja vesi puhas. Veel tuleb mõelda, kuidas raha saada.

Lõpetuseks ei saanud küsimata jätta, kas veemotosportlaste seas rallib ka mõni naine. Üllar Põvvati vastus kõlas, et ka Tartu Kalevi klubis on olnud õrnamat sugu, aga kehtib ütlus: “Naine paadis, paat põhjas.” Täpsemalt ei soostunud ta kommenteerima, aga naistega oli klubis pahandusi palju.

Toomas Metsa sõnul näeb välisvõistlustel naissõitjaid omajagu, eriti klassis OSY-400. Naised stardivad meestega koos ja pole harv juhus, kui koos ka pjedestaalil seistakse. Samuti on Eestis veemotospordialajaloos mitu kõva naiskihutajat. Neist kuusaim Maie Kaasik (Mägi), kes võitis O-175 klassis neli NSV Liidu meistritiitlit ja ühel korral rahvaste spartakiaadil. 🏆

Eesti veemootorisportlaste edukamad tulemused rahvusvahelisel areenil hooajal 2007

Maailmameistrivõistlused:

O-125 Toomas Mets II koht
F-500 Uku Aaslav-Kaasik VI koht
S-550 Erik Aaslav-Kaasik VI koht

Euroopa meistrivõistlused:

F-125 Toomas Mets II koht
JT-250 Sten Kalder II koht
F-125 Lembit Aaslav-Kaasik V koht

Balti meistrivõistlused:

OSY-400 Toomas Torv I koht
JT-250 Rasmus Haugasmägi II koht
OSY-400R Marek Peeba II koht
T-550 Rauno Voldek II koht
JT-250 Sten Kalder III koht
S-550 Erik Aaslav-Kaasik III koht
O-350 Riho Uuring III koht
OSY-400 Raivo Suuk III koht
T-550 Art Raudva III koht



“Ja laev tuli. Tuli südaöösi.

Teda nägi esimesena üks naine.

See seisis oma noore saleda kehaga kõrgelt ja sirgelt keset leeri ning kõik temas ja ta küljes osutas kirglikult mere poole – käed, silmad, vallali lehvivad juuksed, pingule paisunud rinnad.

Ja suu tõi kuuldavale otsekui pasunahüüu mis levis rökates üle kogu uinuva leeri:

“Laev tuleb, laev tuleb, laev tuleb!”

Hüüdja oli Lõhmuse Anu Kuglilt. Ta oli palveis valvanud viis ööd järjepanu, et saada rahva ees esimeseks, kes kuulutab tõekssaanud imet. Ta võbises õnnest ja värises uhkusest. Iga sooneke ja närvikiuke tema ihus kuumas õndsusest.

Ja leer tuksatas virguma - praegu siit, varsti sealt. Ning ärgranud, kes nägid seda noort ja saledat naist ihu ja hingega osutavat mere poole, teadsid kohe, mida ta näeb, ilma tema pasunahüüdu kuulmatagi, ja nad kõik nägid ühtaegu valget Laeva.”

Eduard Vilde ”Prohvet Maltsvet”

Valge laev. See vabadust sümboliseeriv mõiste tekkis Eesti rahva teadvusesse 19. sajandi teisel poolel. Just siis põimusid omavahel majanduslikust hädapõlvest tingitud väljarändamisliikumine ja hariduslikust madalpinnast võrsunud lahkusuline liikumine.

Valge laeva ootust kirjeldas esmakordselt Edard Vilde oma romaanis “Prohvet Maltsvet”, mis ilmus aastal 1905. Alguses järjejutuna Tartu ajalehes, hiljem lõplikult valminuna aastal 1906, kui Vilde oli Kopenhaagenis pagenduses.

Valget laeva ootasid maltsveltlaste 1861. aasta kevadel Lasnamäe veerul. Nende usk oli tugev, nende kannatus piiri peal ja nende soov rännata kurjast Eestist ära Krimmi avarustele oli meeletu.

Need õnnatud olid saanud maitsta mõisa tööorjust ja kepihoope, nad olid müünud oma viimasegi maise vara ja seal nad siis ootasid, sest et ettekuulutus ütles, et Maltsvet tuleb neile järele laevaga, valge laevaga, mida kroonu või Jumal tema käsutusse annab.

Seda leeri Lasnamäe veerul mõnitasid nii papa Jansen Pärnu Postimehes, kui ka uudishimutsevad tallinlased, aga maltsveltlaste usk oli siiski tugevam.

Vilde: “Fantastide ümber heljus udu, sonijate ümber mühas aur. Mida nende silm nägi, oli hall, täis siniseid ja säravaid imesid. Nende vaateringis säras ja kobrutas kõik. Nad nägid taevas üles helkivat imetähte, mis neile teed töötatud maale pidi näitama; nad nägid merd pooleks rebenevat, et äravalitud rahvale läbipääsuks tarbe korral kuiva jalgrada soetada; nad nägid pilve tulevat rändajaid peale võtma ja edasi kandma; nad nägid suurt valget laeva lähenevat, saadetud jumaliku ja ilmliku ülemuse poolt, vedama usklikke “Kaanoni rahuranda.””

Nõndasamuti ootasime ju valget laeva ka nõukogude ajal? Siiski rohkem südames, kui päriselt. Kas ootame ka praegu või kõik on niigi nii hästi?

Vilde: “Need hallid ja mustad inimkujud seisis hommikust õhtuni seal lagedal rannaservikul ja nende igatsevad silmad tõmmuks päevitund nägudes vahtisid ainiti mere poole.

Nad ootasid laeva, valget laeva. Laev, mis tuli neid päästma, pidi olema valge, helevalge, valge kui jumala päike taevas... Selle laeva peale oli kõigi usk ja lootus viimaks ühinenud. Laeva peale, mille kroonu jumala käsul neile järgi läkitab, et neid viia soojale maale, kus usuisa neile asukohad valmis on otsinud.”

Millegipärast on levinud arusaam, et maltsveltlaste laeva ei tulnudki! Et usuisad ja prohvetid lihtsalt hullutasid oma õnnetu rahvast. Et kõik oli vaid pettus.

Ka nõukogude ajal piirdus valge laeva tulek vaid Georg Otsaga, mille regulaarreisidega väljavalituid Helsingisse viidi.

Vilde: “Tekkis kahtlejaid. Esiti üksikuid, pärast salgakesi. Aga usklikke oli rohkem. Ja siis tõusid leeri üles prohvetid ja apostlid, need, kelle hõõguvate ennustuste ajal rahvas siia kogunenud, kelle suud täis olid imedest ja salapärestest töötustest. Need pidasid palvet ja lasid voolata oma visamat, suuremat, lõõmavamast usku kahtlejate peale, neid julgustades, kinnitades, uute töötustega ergutades. Ja ennäe – kahtlejad uskusid jälle! Nad ootasid uuesti.

Mari oli palvejoovastuses kiljatanud: “Laev tuleb!”

Miina oli pühas halvatuses sosistanud: “Laev tuleb!”

Paide Ants ja Kerna mölder, Madis, Anu ja kõik need teised – nad lugesid seda raamatust mitmel-setmel keerulisel keelel välja ja kuulutasid: Laev

LAEV TULEB!

tuleb! Miks ei pidanud ta siis tulema? Nähtavasti tegi Kõigevägevam katset oma rahvakese usukindlusega.

Kes tohtis siin jääda alla!...”

Ja laev tuli!

“See lähenes, rait ja hunnitu, hõbedase öö rüpest majesteetlikul sõidul, lõhes-tades laineid vägeval rinnal ning jättes maha vahujoomi, mis valgustasid pimedikku. Ning komandosillal seisis tema ise, ootajate prohvet ja päästja... ning viipas neile võidurõõmus mõlema käega tervitusi...”

Aga kas ta ikka päriselt ka tuli?

Eduard Vilde “Prohvet Maltsvet”: “Aga seal seisis nende hulgas pikk, kõhetu vanamees halli habemevõruga kõrvast kõrvani, keegi kolklane, ja see hüüdis korraga: “Ma ei näe laeva!... Mul on merimehe silmad, aga laeva nad ei näe!”

Oli, kui heitunuks põlvitajate üle tumehall pilvetiib. Äkki ei iksatanud keegi enam. Oodati näilikult, et lood avab suu ja neelab selle uskumatu.

Kuid mees seisis paigal ning kordas oma meeletut väidet. Põlvitajaist püüdis keegi pilkamisi naerda, aga sel naerul polnud laja. Ja jälle keegi siunas uskumatut sõgedaks, aga see teda ei pööranud. Ja nüüd - nüüd korises ühest ja siis teisest ja siis kolmandast pettunud rinnast:

“Laeva ei ole! Laeva enam ei ole!”

Sestap on jäänudki püsima arvamus, et valget laeva pole ega polegi olnud, et on vaid ootaja unistus. Aga laev siiski tuli ja laev tuleb!

Maltsvetlaste ei saabunud laev küll mitte samal ajal, kui nad teda kärsitult ootasid vaid mõned päevad hiljem. Leer oli selleks ajaks võimude poolt laiali aetud, mistõttu mitte keegi ei märganudki, et väljarändajate saadik, noor Malts, saabus Krimmist Peterburi kaudu Tallinna laevaga. Ja kuna tegu oli reisiaurikuga, siis ju ta ikkagi valge oli. Maltsveltlaste hilisemad rasked katsumused, neile osakssaanud ränk peks kodumaal ja Peterburi sulide karmid tembud ainult tugevdasid trosti ja Eestist igaveseks lahkumise soovi.

Paraku jääb Vilde teoses just seetõttu üsna tahaplaanile see asjaolu, et Peterburist lõunasse edasi jätkus esimeste

väljarändajate teekond jõelaevaga. Ja need, kes Kaspiani jõudsid, rentisid sealt Krimmi jõudmiseks soola vedamiseks mõeldud kreeklastele kuuluva purjelaeva.

Isegi ränk torm elati kuidagimoodi üle, kusjuures korraks tundus soolalaeva trümmis otsekui silgud-pütis meetodil reisivatele merehaigetele eestlastele, et nüüd on siis surm lõpuks käes: hirmsa nutu ja hala saatel asus Kreeka meeskond laeva hülgama. Hiljem selgus, et kreeklased olid hoopis ühe oma nukratest merelauludest valla päästnud...

Sugugi mitte nii õnnelikult ei käinud teise väjarändajate laine käsi. Need kes valisid rahalistel kaalutlustel ränkraske jalgsiteekonna läbi maismaa, ei pidanud valdavas enamuses teekonnale vastu.

Aga need, kes Krimmi ikkagi jõudsid, nende käsi käis vaatamata saksa parunite, kirikhärrade ja papa Janseni omakasupüüdlile ja kahjurõõmsatele manitsustele, hoiatustele ja parastamisele siiski üllatavalt hästi. Üsna peatselt sai nii mõnestki kodumaal mõisa heaks orjanud eestlasest mõisaomanik!

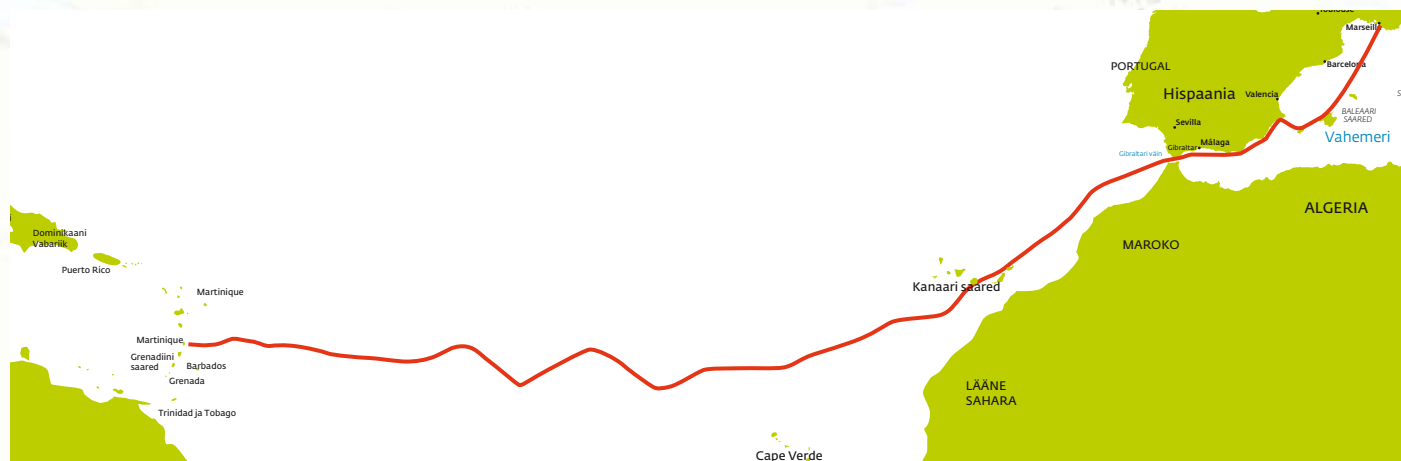
“Valge laev” saabus eestlastele 1918. aastal iseseisva riigi näol ja nii osutusid oma kummalisel viisil kuuskümmend aastat hiljem tõeks Maltsveti ennustussõnad oma vangistajate kohta: “Aeg on ukse ees, kus teie käest võetakse piitsad ja vitsad, kepid ja ahelad, kus teie küüsiist päästetakse kõik kannatajad, kus teie rikkus ja toredus langeb rusudeks ja kus teid endid pannakse orjama looga ja ikke all, ja karistust kannatama piitsa ja vitsa ja korpionide all nende väetite asemel, kes teid on orjanud ja teie hoopide all vingerdanud palju sadasid aastaid...”

Ka nõukogude ajal nii oodatud “valge laev” siiski saabus aeg-ajalt ja nii mõnigi kaasmaalane leidis vabas Läänes endale uue kodumaa. Kuni lõpuks Eesti Iseseisvuse nimeline “valge laev” tõi taas nii vabaduse kui ka Lääne hoopistükkis Eestisse.

Ja kuidas on siis lood praegu? Sajad kui mitte tuhanded valged laevad, aga ka valged õhulaevad külastavad Eestit ja nendega maltsveltlaste kombel soojale maale minek on lihtne kui käkitegu. Oleks vaid tahtmist!

Laev tuli ja laev tuleb! Ta tuleb alati, kui teda vajame, varugem vaid kannatust. 📖

LAEV TULI JA LAEV TULEB! TA TULEB ALATI, KUI TEDA VAJAME, VARUGEM VAID KANNATUST.



KATAMARAANIGA VAHEMERELT KARIIBI MERELE

(3.osa, algus Navigaatoris 2/2007)

Jätkame kahes eelmises Navigaatoris avaldatud reisikirja, milles eesti-soome segameeskond seilab sinimustvalge lipu all katamaraanil Sweet Janina Vahemerelt üle Atlandi ookeani Kariibi merele. Kaks kuud kestnud reisile pani punkti üle Atlandi purjetamise võidusõit ARC 2006 (*Atlantic Rally for Cruisers*), millel osaleti selle võistluse ajaloos teise Eesti lipu all sõitva alusena.

TEKST **JUKKA HARJU** FOTOD **JUKKA HARJU, HEIMAR KUUSKLER, TÖDU TALVIK**

LAS PALMASES

Esialgse reisiplaani järgi, mille kipper tegi mitu kuud tagasi Google Earthi abil, pidi Toulonist Las Palmasesse olema 1620 meremiili. Teel käidi vahel teistes sadamates kui algselt kavandatud, aga tegelik reis oli Raymarine track'i järgi 1626 miili pikk ja kohalejõudmise päevaks oli täpselt hinnatud 12. november.

Esmaspäeva, 13. novembri hommikul läks Las Palmase Texaco tankla kai ääres saginaks. Mitmed alused püüdsid sadamasse siseneda kütusekai kaudu, et stardi-hommikul poleks vaja enam tanklas sabas seista. Kõigile tuntud sümpaatne don Pedro sebis tankurite ja oma poe vahet tulijate küsimustele vastates ja jahtide otsi vastu võttes, jõudes möödaminnes isegi Sweet Janina

kiprile purjeparanduse ja Volvo-Penta hoolitsemise telefoninumbrid kirjutada. ARC büroost käidi ütlemas, et Muelle Vela Latina basseini tehti just tühjaks, et võtta vastu kõik osavõtjad, kes võistlevad mitmekereliste klassis. Pidime tükk aega ootekai ääres passima, enne kui läksime lainemurdjast väljapoole põigates väikesesse sadamabasseini, kus tegutseb kohalik traditsiooniline jahtklubi nimega Club Vela Latina. Veetsime järgmise öö basseini servas küljetsi kinnitatult.

Teisipäeva hommikul algas teiste katamaraanide voorimine Club Vela Latina basseini. Melu jätkus õhtupoolikuni, ja meie meeskond kogus ARC personali kirjadesse PR-punkte aidates kõitega nii rannal kui jahtide pardal, samuti poiköisi viies ja meie 40-hobujõulise päästepaadiga jahte külgtuules tihedamalt kokku lükates. Tapsa T. tegi ligi tubli neljatunnise tööotsa paadi roolis

kõrvetava päikese käes ilma ühegi õlleta, ainult veepudeli jõul. Ülejäänud meeskond sebis kail ja jahtide peal. Kipper määrati vabatahtlikuna Simpatico-nimelist väiksemat Catanat teise kohta viima; Mandy läks tõlgiks kaasa, sest laevavahiks jäetud kutt rääkis ainult hispaania keelt.

Lõpuks seisid kõik seni saabunud katamaraanid sirges reas, ahtrid kai pool, vaade kai ääres seisvate Vela Latina jahtide rea poole. Tõus ja mõõn nõudis väikest maabumistrepitimmimist, köied aga püsisid hästi paigas. Elektritki saime juba kohe järgmisel päeval, kui läbipõlenud kailambid oli vahetatud. Ka vett leidsime kail oleva kaane alt. Selle avamine tõi päevalgele kihava prussakakarja, kes ütles meile tere tulemast sooja lõunamaa rõõmude juurde. Tõime otsekohe marketist säästupudeli prussakatõrjevahendit, mida iga päev usinalt maabumistrepile ja köitele



Las Palmase sadam Sweet Janina mastist vaadates

pritsisime. Rotte oleme seni näinud ainult surnult ulpimas sadamabasseinis, mille nurka suubub ilmselt mingi tänava solgitoru.

Oli aeg ennast ARCile kirja panna, vastu võtta juhtnööre ja pileteid mitmesugustele üritustele ning alla kirjutada kipri ja laevakompanii nimel lugematu arv lepinguid ja loobumiskirju. Värskendasime ka ostunimekirja ja saatsime delegatsioone laevatarvete poodidesse ning El Corte Inglesi kaubamajja. Tööde nimekiri pikenes kiiremini kui me ära teha jõudsime. Tegelikud proviandiositud kavatsesime teha alles järgmisel nädalal. Õhtuti oli ikka kellegi kulul mõni *happy hour* või kokteiliõhtu.

Esimene vahefinaal oli ARC ohutuskontroll, mis oli tellitud neljapäevaks. Seda tuli tegema joviaalne Andy, kes alguses kinnitas, et mereohutust võetakse meie jahi peal veel tõsisemalt kui söögiasju. Õige pika nimekirja järgi kontrollitult olidki kõik kohad korras, aga paar pisipuudust leiti ikkagi: kipper oli ostunimekirjast välja unustanud varu-VHF-antenni masti kaotamise puhuks. Samuti puudus päästerõngal triivankur. Nendega ning Andy soovitatud “elulõngaga”, mis jookseb läbi ahtriteki, tulime toime üsna kergete muudatustega.

Nädal läks usumatult kiiresti. Laupeeva tähistamiseks käisime kogu reisiseltskonnaga eelmise õhtu diskotuuril hangitud pohmakat patukahetsussaunas välja ajamas ja sõime pardal “kerge” õhtueine: alguses rohelist merikarpe, mille peal oli küüslauku, sidrunivõid, peterselli, pipart, soola, *gran marnieri*’t. Lillkapsapüreesupi

juurde pakkus meie peakokk võis hautatud lillkapsast, *mascarpone*vahtu herneidudega ja krutoone, mida oli kergelt praetud oliivi- ja kõrvitsaseemneõlis.

Veel paar nädalat tagasi olime naljatanud, et mereõhk teeb vöö lühemaks. Nüüd selgus kibe tõde: vööd on tegelikult hoopis pikemaks veninud, aga sellele vaatamata kogu aeg pingul. Isegi hommikune sörkjooks ülepäeviti ei paista aitavat, kuigi see on muidu tore võimalus linna vaadata.

ARC AVATAKSE AMETLIKULT

Nädalavahetusel pööras tuul itta ja kagusse, tõstes laine kõrgeks ja tekitades Club Vela Latina basseinis kiusliku ummiklainetuse. Katamaraanid ja üks trimaraan õitsusid vastikult tõmmeldes köite ja ankrute või poide vahel edasi-tagasi. Maabumistreppidele tuli teha järjest vähem elegantseid köiepingutusi, et need tõusu ja mõõna ajal liiga kõvasti betoonkai küljes kinni poleks.

Pühapäeval oli sadamas saginat: ARC ametlik avamine toimus kohe pärast hommikupoolikul joostud maratoni. Sadam oli liiklusele suletud ja jooksjad tulid tunnelist sadama territooriumile, käisid poole kai peal ümber pööramas ja kadusid siis jälle linna. ARC meeskonnad ootasid oma riigilippude all kõrvetava päikese käes jooksu lõppu.

Keskpäeva paiku hakkas rongkäik liikuma, kõige ees Hispaania, tema järel hispaania tähestiku järjekorras teised maad, igauks kandis oma lippu. Sweet Janina segameeskonnal oli väike identiteedikriis: kelle hulgas seista? Soomlasi oli aga ilma meietagi nii suur summ,

et otsustasime tugevdada otse kaheliikmelise Eslovenia kannul marssivat niisama väikest Estonia võistkonda, kellele järgnesid Finlandia tihedad ja häälekad read.

Pärast ametlikke tervituskõnesid tõmmati lipud masti ehtsas hispaania stiilis valjude ilutulestikupaukude saatel. Avamisele järgnesid don Pedro korraldatud värvikas rahvusvaheline sõuderegatt ja teised meelelahutused, millele meeskonnad olid oma esindajad ette registreerinud, lõpuks tuli grilliõhtu Texaco jaama kail.

Pärast üsna seltskondlikku nädalalõppu kaalus pootsman juba meie maabumistrepi otsas ilutseva sildi “Welcome Aboard” vahetamist “No Entry” vastu, sest esmaspäeval jätkus argielu ja lõputu ettevalmistuste rodu. Volvo Penta masinad ja diiseldiisilgeneraator Northern Lights said uued õlid ja filtrid. Kipri sajakonna sõnaga piirduvast hädisest hispaania keelest piisas suurepäraselt ükskeelse, kuid õige töösuhetumisega hooldusmehega suhtlemiseks; suutsime hankida isegi puuduvad varufiltrid generaatori jaoks.

Õhtupoolikul naasis moonapatrull HiperDino pakiautol esimese kaubalaadungiga. 1200 liitrit vett ja teisi jooke liikus väledalt mööda landgangi ahtritekile, kattes selle üleni. Kiskusime kastid ja muud pakendid lahti, kastsime või pühkisime Heimari imeainega üle iga pudeli ja purgi ja pakkisime kavakohastesse panipaikadesse, mida suure “kati” peal juba jätkus. Ometi imestasime, kui kergesti kadus tohutu hulk kaupa kappidesse ja punkrite alla. Algas spekulatsioon selle üle, kuidas kaal mõjutab jahi käitumist, kas

saame aluse lateraalsesse tasakaalu ja kuidas vältida võõri või ahtri ülekoormamist. Põhimõtteliselt tasuks osta Kanaaridelt nii palju säilivat provianti kui on võimalik mõistlikult ära vedada, sest Kariibi merel öeldi olevat vähe poode ja kõrged hinnad.

Higise esmaspäeva lõpetuseks otsustasime anda Heimarile vaba õhtu ja süüa õhtust lähedal asuvas Tapas-Baris. Pärast kohalike rahvusroogi, jumalikku firmamagustoitu ja paari Carlos Primerot läksid poisid Tropicali alumise korruse baari, kust tulid välja hommikul kella nelja paiku. Sealgi olid kuuldavasti head *mojito*'d.

Järgnes toidukraami tassimine, mis toimus kolmes jaoks. Pakkimiseks sobivaid plastkarpe olime juba varunud. Veinipudelite pakkimiseks soovitati *provisioning*'u seminaril käepärast viisi: lõigata veepudelil kael maha, toppida veinipudel sisse ja laduda virna. See teadmine tuli küll liiga hilja, sest olime kõik seni tühjaks joodud veepudelid muidugi juba lauluga laiaks litsunud ja prügikasti visanud. Selle asemel orgunnisime rulli mullkilet ja mähkisime seda iga klaasipudeli ümber – töötas päris kenasti.

Nädala lõpupoole läks sagin sadamas hoogsamaks ja toidupoodides oli juba kitsas. Juba kolmapäeval olid Hiper-Dinos lõpmata pikad sabad ja kõigil sabasseisjatel mitu kärutäit kaupa. Poed teenisid vist suure osa aastakasumist ARC stardinädalal.

Lausa viimasel minutil saime abi ka Volvo-Penta elektroonilistele juhtplokkide osas, mis olid juba mitu nädalat vilgutanud rohelisi ja punaseid tulesid, nii et pidime need teibiga kinni katma. Pealegi oli ühe masina üle kadunud kontroll päris

üllatavates olukordades – viimati Las Palmase kai ääres peatudes –, mis tekitas hoogsaid ja naljakaid ohuolukordi. Nähtusele lisas vürtsi veel ühe masina keeldumine aeg-ajalt käivitumast, kuni süsteem on nullitud mootori pealülitist ja tehtud salapärase loitsude saatel mõni muu omapärane rituaal. Jahi pardal ei olnud millegipärast ühtegi kasutusjuhendit sellele masinale, mille tegeliku töömooduli kaane alt vaatas vastu müstiline digitaalabloo ning veel üks töö- ja kalibreerimisklaviatuur. Seni olid hooldespetsid Vahemerel ja Kanaaridel, kellega me olime kohtunud, aparaadi alalise jõuluvalgustuse ees ainult õlgu kehitanud ja käsi laiutanud. Aga kui me olime lõpuks helistanud Volvo-Penta Soome maaletoojale, kutsuti seal telefonile mees, kes sai selle aparaadi hingeelust hästi aru ja aitas meil vea leidmiseks õiges suunas edasi minna. Kui õnnestus veel netist juhend tõmmata, hakkasid veakoodid ja muud saladused meile selgeks saama.

Heimari kolmapäevane õhtusöök oli värskest keedupeedist tehtud salat, millele oli lisatud väikesi kartuleid, turgi ube, punast sibulat, praetud *chorizovii*lusi, kappareid koos vartega, keedetud muna ja *balsamico*ädika-oliiviõlikastet ning pandud peale anšoovist ja sinihallitusjuustu; samuti Serrano singi, grillitud paprika ja porruga täidetud *tortellini*'sid, *gaspachok*astet ja peterselli ning palju-palju vaimu. Veiniks oli Coto Rosado.

Magustoiduks serveeritud värskest punasest kaktuseviljast pressitud mahlagaga maitsetatud lahja *mojito* maitse samuti võrratult.

START LÄHENEB

Neljapäeval jätkus kiirenevas taktis sisse-

ostude ja ettevalmistuste rumba. Ostunimekiri hakkas juba lühenema, tööde nimekiri samuti. Toidukraami tuli igast suunast, kui Heimar oli tellimusi tehes mööda linna jooksnud: kuivained, sügavkülmutatud toidud, värsked kraam ja lõpuks leivad. Pappkarbid jätsime muidugi kaile prügikonteinerisse ja kõikvõimalikku kraami töötlesime enne trümmi peitmist Heimari müstilise desinfitseerimisvahendiga. Moonavarud, mis olid mitu korda täitnud Jahi suure ahtriteki ja salongi, kadusid vähehaaval silmist, ainaks nähtavaks tagajärjeks veeliini vajumine. Noh, salongi külglauad olid ju täis korvidesse pakitud puuvilju, juurikaid ja aedvilju.

Ülejäänud nädal läks samamoodi meeskonna ühisel jõul kõikisugu kaupa tassides, panipaiku ja kinnitussüsteeme timmides ja jahti üle vaadates. Kipper ravitses oma kõrgusekartust ronides Sweet Janina 25,5 meetri pikkuse süsinikkiust masti otsa taglast kontrollima ja saalinguid teipima. Seal oli häid rakurse pildistamiseks.

Traditsiooniliselt hea briti vaimuga ARC on viimastel aastatel hakanud laiemalt huvitama ka soomlasi. Selle märgiks oli kohal vähemalt kaks pressi esindajat, kes tegid juttu sündmusest üldiselt ja sellele osalevatest Soome meeskondadest.

Laupäevane kiprite koosolek algas ilmatede osaga. Publik, kelle hulgas olid ülekaalus inglased, kukkus naerma, kui ilmaprohvett Chris Tibbs näitas Põhja-Atlandi üldist ilmapaarti: Briti saarte kohal laiutas tohutu maali moodi madalrõhkkond. Muidu näis ilm tulevat ARCi seisukohast nii hea kui tavaliselt võimalik: kõrgrõhkkonda ja päri- või paksta-aktuaalt lubati nii kaua kui ennustus ulatus.



Catman 2 ja Sweet Janina

Sweet Janina ahtritekile ilmus neljapäeval pakk ja hi teisel masinal puudunud lisalaadijaga ja reede hommikul kaks Prantsuse tehnikut, kes lisalaadijad mõlemale masinale uuesti paigaldasid. Töö algas paljutootavalt ja kinnitussüsteem paistis korras olevat. Paigaldamise käigus tekkis aga raskusi. Härrasmehed ütlesid, et lähedav linna peale tööriistu ostma, ja tulidki pärast lõunat tagasi, kaasas tuliuus nurklihvmasin ja puurmasin. Lüninud meilt pikendusjuhtme, kadus üks härrasmees koos kaadervärgiga tüürpoordipoolsesse masinaruumi. Sealt hakkas kostma kõva kriginat ja luugist tõusis paksu sinist suitsu. Tapsa K. tähendas, et see on vist see kuulus kallis suits... Catania mees ilmus vahetevahel luugile värsket õhku hingama ja kadus siis jälle edasi lõikama. Stardini oli jäänud ainult üks tööpäev ja nädalalõpp, nii et kipri mure nakkas ka ja hi omanikele, mille tagajärjel sõitis Catania müügijärgse teeninduse dokist lõpuks kohale suurem ülemus, et jälgida remonditööde käiku. Temagi imestas pika nimekirja probleemide üle, millest oluline osa oli tekkinud selle kuu jooksul, mille jaht veetis valmistajatehase dokis.

Mehed paistsid siiski oma tööd tundvat, paigaldasid laadijad ja parandasid ühtlasi mõned väiksemad vead. Paigaldamiseks ja testimiseks läks siiski terve laupäev, nii et masinaruumide puhastamine jäi pühapäevaks, s.t stardipäevaks. Parajal ajal paar tundi enne starti oli jaht pestud, koristatud ja valmis merele minema. Tegime viimaseid pilte kõigi jahtide meeskondadest ja jätsime hüvasti saatjatega, samuti ARCI sõbraliku kaipersonaliga.

Oma Las Palmase kainaabri Adeia kipri Evani ja omaniku Chrisiga vedasime veel kihla drinkide peale kogu võitjameeskonnale teiseks jäänud ja hi pardal. Kui Adeia pääses sukelduja abiga lahti poi küljest, mille külge ta ärasõidul takerdus, andsime otsad ja – lõpuks ometi – sõitsime kitsast avast läbi lainemurdja merele või õigemini välimisse sadamabasseini, mille taga asus stardijoon.

Kuna kohalikud kaitsejõud olid operatsioonil, millega püüti takistada aafriklaste maabumist saarel, oli kohtunike laevaks pandud Rootsi laeva suurune praam nimega Armas. See seadis end sisse sadamabasseini ava teises servas stardijoon ülemiseks otsaks, ja teise otsa oli rannale viidud paar suurt poid. Sweet Janina tiirutas ranna lähedal samal ajal kui meeskond märkis veel tušiga suurpurje tõstemehhanismile ja sootidele vaikimisi rehvimisasetused – sellest teost oli hiljem merel palju kasu.

Vähehaaval kogunesid jahid sadamast stardijoon poole. Racing- ja Invitational-klass startis kell 12.40, spinnakerid pungil, ja tuju hakkas tõusma. Paarsada jahti, mis korraga stardivad, on alati võimas vaatepilt; kõikjal klõpsusid fotokad.

Sweet Janina taktika oli vältida kõige suuremat trügimist stardijoon näitava ja tuult varjava laeva kõrval, teiselt poolt aga hoiduda hukatuslikust kokkupõrkest lainemurdja kõrval oleva alumise poiga. Liini keskel oligi parajalt palju ruumi, rohkearvulised väiksemad jahid andsid hea meelega ruumi meie tenniseväljaku suurusele jahimürakale. Tõtsime genua täpselt enne stardipauku kell 13 ja purjetasime õige vabalt üle stardijoon. Ookeani ületamine oli alanud.

RALLI ALGAB

Kohe, kui kõlas stardipauk, läks lahti regatikiprite lemmiktegevus: kaasvõistlejatest möödumine paremalt ja vasakult. Spinakerid ja gennakerid olid üleval paljudel, aga tuul puhus kuidagi nende vahelt otse Sweet Janina purjedesse ja kogukas katararaan liugles hoogu kaotamata karidest mööda. Varsti pärast starti möödusime hästi lähedalt vanast merekarust – jahist nimega Tarina – ja hõikusime üksteisele häid soove. Kipper kergitas oma pleekinud Tilley kübarat, et tervitada Reijot, Aulit ja Erikat (11), kes reisisid kolmekesi.

Kui jahid olid tasapisi merele laiali lagunud, näis olukord suhteliselt hea: mitmekereliste klassi jahte ei olnud eespool kuigi palju näha. Nüüd, kus meil oli rohkem ruumi, tõmbasime vööri 300-ruuduse Punase Saatana ja seilasime heas tujus piki Gran Canaria idarannikut lõunakagusse.

Loojangu eel läks tuul nii valjuks, et meie suur õhuke gennaker tuli asendada rullgenuuga. Ühtlasi tegime halsi läände ja otsustasime käia vaatamas, kuidas oleks sõita saarest lääne pool *acceleration zone*'is. Kanaaridest idas ja läänes on nimelt vöödid, kus valdav kirdetuul paisub viis või isegi kümme meetrit sekundis tavalisest tugevamaks. Teel juhtus väike taktikaline aps: lasime autopiloodil otsekuvi märkamatult juhtida meid tuule nurga all saare servas pöörduva tuulega liiga lähedale Gran Canaria lõunarannikule, mis võttis mõneks ajaks hoo maha, kuni halssisime jälle lõunakursile.

Nagu ARC ilmaguru Chris Tibbs oli laupäeval ennustanud, õõtsus Gran Canariast



Stardijoon ületamine pakstaaktuules



Lõbusõit pärituules.
Musitseerib kippar Jukka Harju



Sweet Janina õmblusringi asutamiskoosolek.
väikesed midinetid Tõdu ja Olli

edelas loodest tulev raske laine, mis koos paisuva kirdetuulega moodustas rahutu ristlainetuse. Kogu öö ja järgmise päeva püüdis igaüks meist oma vahikorra ajal nuputada nippe purjede trimmimiseks, et jaht liiguks hästi, aga purjed ja poom ei teeks liiga palju müra. Tegelikult segas maitsvale õhtusöögile järgnenud magusat und märksa rohkem see, et segane lainetus tagus korrapäratult vastu vahetekki nagu vaiaaramm.

Koidikul oli taevas poolpilves, aga varsti tuli päike välja. Kirdetuul pööras kord põhja, kord itta, kuid puhus ikka veel tagant. Vööri olime juba eelmisel õhtul heisanud “suka” sisse topitud, äsja parandusest tulnud Sinise Inglise – 200 ruutu tugevpoolset spinnakerikangast. Algas ühtlane sõit, Atlandi argipäev. Teisi jahte oli päeva jooksul näha ainult mõni üksik; öösel oli tulesid olnud veel igal pool.

Enne loojangut tabas meid raske tagasilöök: äsja remondist tulnud sinine spinnaker rebenes ootamatult ülemisest nurgast, kukkus merre ja hiina ette ja ujus muidugi põhja alla. Kärmalt tegutsenud meeskond sai teise nurga kohe lahti ja õngitses ainult ühe soodi varal ujuva purje ahtrist käsitsi tagasi tekile, kus pakkisime selle vööri luugi taha kokku. Masti tippu jäänud valli, purje ülemise nurga ja “suka” saime alla “suka” allatõmbamiskõite abil.

Seekord ei saanud purje rebenemist seletada millegi muu kui sellega, et parandusõmblused vedasid alt, kui mast kõikus ristlainetes edasi-tagasi. Tõelist tuult oli alla kümne meetri sekundis ja nimetamisväärseid puhanguid ei olnud tunda. Kipper

püüdis endale ette heita, et ta polnud kartnud väikestest tumedatest pilvedest tõusvaid tuulehooge, aga vahimees keeldus kinnitavast, et mingi iil oli purje tabanud.

Oli kuidas oli, aga süsinikkiust mast, mida hoiavad püsti Kevlari vandid, on eriti katamaraani peal tõeliselt jäik ja murdumatu tervik. Vööriross on sõrmejamedune ja teisedki kõied venimatud. Kui veel topeltkere elimineerib igasuguse kaldumise, millega ühekereline annab purjetele ja konstruktsioonidele tuulehoogude ajal armu, on tervik tõesti märksa jäigem. Sellel on oma eelised, aga tuule paisumise ja iilidega tuleb olla täpne; purjede rehvimine tasub õpiku järgi teha kohe, kui see esimest korda vajalik tundub.

Esimese täispäeva merepäeva õhtusöögi ajaks oli loodest tulnud vana lainetus vaibunud ja sõit ühtlasemaks muutunud. Heimar pakkus praetud mereahvenafiléed kastmega, mis koosnes sidrunimahlast, koorest, valgest veinist, sibulast ja tillist. Kartul, hautatud porgand, spargelkapsas, tsukiini ja spargel, lisaks veel *guacamole* tüüpi maitseaine: peenestatud avokaado ja Philadelphia juustu segu, mille maitset tugevdasid laim, Kanaari vürts *mojo* ja *tabasco*.

ARGIPÄEV ATLANDIL

Enne väljasõitu käsitleti Las Palmases ARC seminaridel muuhulgas valmisolekut ootamatuteks olukordadeks. Publikule tegi nalja, et ettekande pidaja tödes iga läbivõetud teema kohta: “Ka see juhtub alati pimedas.” Nii ei olnudki üllatus, et septembris paigaldatud uus autopiloot lagunes järgmisel ööl

kell neli, keerates tuksi kõik jahti juhtimis- mehhanismid. Roolis olnud Tapsa T. seadis osavalt jahti triivima – kuidas see tal ilma tüürita õnnestus, jäi kiperile müsteeriumiks. Kipper pääses jälle tööle oma meelispaika, sooja tüürpoordipoolsesse masinaruumi, et asendada autopiloodi töömoodul vana seadmega, mis seisis tagavaraks, juhtmed ühendatud. Jäi üle ainult toite- ja andmekaabel vana juhtarvutiga ühendada ning automaatujuhtimine funktsis jälle. Nüüd ei olnud meil aga enam varusüsteemi, nii et töömooduli korrasolekut tuli hakata iga päev kontrollima. Avastasime, et aluse meditsiinivarustusest puudus stetoskoop: sellega oleks olnud hea kõrvalisi helisid välja peilida ja rikkeid ennetada, kui töömoodul rügas tüüri juures oma üksluist tööd, liikudes edasi-tagasi.

Järgnes paar nõrgema tuulega päeva, vahepeal sõitsime isegi masinate jõul. Masinate osas olime kokku leppinud, et kasutame neid võistlusreeglites lubatud piirides tuulevaikusest välja pääsemiseks, sest paigalseis oleks veel hukatuslikum kui masinatundide eest antav trahviaeg.

Purjed olid lotakil ja närvid pingul. Pea-aegu kogu Ida-Atlandil puhuv nõrk tuul kammitseis hoogu ja sõi südant. Kergete põhjendustega seadsime kahtluse alla strateegia, mille olime varem ühiselt koostanud ja ellu viinud – ilma tuuleta oli meil kõigil kerge pakuda tarku variante, kuidas edasi liikuda.

Kuid pärast põgusat peataolekut tõusis idakirdest jälle *trade wind* ja sõit jätkus hoogsas pärituules lääneedelas. Kohati paisus tuul kõvemaks, laine läks kogu aeg



Purjetajatele maitsevad soolased suupistid (tapas).

kõrgemaks. Sõitsime spinnakeri või “lauluraamatuga” või loovisime pakstaaktuules, sedamööda kuidas tuul ja ristlainetus lubas. Troopikapäike paistis soojalt. Oli mõnus lesida vööris keredevahelisel võrgul, tuul kahelt poolt keha jahutamas, ja vaadata, kuidas sügavsinine 26-kraadine merevesi üheksasõlmese kiirusega kerde vahelt läbi tormab. Igal hommikul korjas vahimees võrgult kokku pool tosinat lendkala, kes olid sinna öö jooksul maandunud.

Neljapäeva õhtul näkkas meil üle hulga aja kala: 1,3-kilone delfiinkala, kellest sai järgmiseks päevaks oivaline lõunasöök. Ajaviitetöö osakonnas peeti maha Sweet Janina õmblusringi asutamiskoosolek, mille eesmärgiks oli Sinise Inglise kolmas tulemine. Samal ajal liikusime rahulikult, vööris kolmas pärituulepuri: siniroheline 250-ruudune spinnaker.

Esimese advendi juurde kuuluvad teadagi piparkoogid. Laeva ristiema Janina oli küpsetanud igale meeskonnaliikmele suure põrsakujulise piparkoogi, millele oli peale võõbatud kärss nagu seinakontakt ja omaniku eesnimi. Pistisime ilma säilitusaineteta küpsetatud maitsevad koogid kindluse mõttes juba natuke varem nahka. Tänuõnad saatsime satelliitide kaudu Janskule ja Lauttasaari tiimile “ARC Left Overs”.

Muidu edenes sõit ühtlaselt, päevakava rütmis. Olime laupäeval esimese advendi peoks valmistudes *multihull*’ide hulgas seitsmendal ja üldarvestuses rohkem kui 220 jahi hulgas 65. kohal. Meie klassi tippjaht Timaios III oli paarisajamiilise edumaaga juba kättesaamatus kauguses, aga vähemalt

3–4 kohta ettepoole jõuda oleks olnud täiesti reaalne. Advendihommikuks, kui stardist oli möödunud mõni tund vähem kui nädal, olime läbinud kokku 1100 miili. Keerasime laevakella keskpäeval jälle tund aega tagasi, sest olime ületanud 30. läänepikkuse (UTC–2).

POOL TEED SÕIDETUD

Passaat puhus peaaegu otse idast 12–14 m/s. Olime arvanud, et passaattuul on ühtlase suuna ja tugevusega, aga tegelikkus oli teistsugune. Tugevus varieerus ebamääraste intervallidega kümnest kuueteistkümmene meetrini sekundis ja suund kõikus 85 ja 110 kraadi vahel. Vürtsi lisasid troopilised vihmavalingud, mille eel tuul korraks paisus. Neid saime esmakordselt maitsta ööl vastu esmaspäeva.

Ka laine oli üllatavalt rahutu ja segane, otsekuu tuleks kusagilt pidev ristlainetus. Laev liikus enamasti rahulikult nagu rööbasel, aga vahel kiskus vasakule või paremale, kui kered löikasid laineid erinevas taktis. See liikumine pani meid tegema imelikke tantsusamme, kui kõndisime mööda ahtritekki või keskmise restorani tantsupõranda suurt salongi. Söögitagemise ja muud argiaskeldused muutis 4–5-meetrine laine mõni kraad raskemaks, kuigi jaht eriti ei kaldunud. Kui kerde vahelt tõusis parajal hetkel lainehari, tabas see vaheteki otse salongi söögilaua kohal. Laud ja nõud kargasid üles, misjärel söök-jook kukkus vähemalt üldjuhul nõudesse tagasi.

Nägime mõnda delfiiniparve ja linde. Meie lemmiklind oli AWACSiks ristitud kajakas, kellel oli radariantenni moodi saba.

Kohtasime ka veetallajaid ja tormipäasusid, albatrossi pidime veel ootama. Väike valge haigrut meenutav kurvitsaline puhkas öö otsa keredevahelisel võrgul ja lendas siis edasi kes-teab-kuhu. Vaaladest ei tulnud kindlaid teateid ja ega me neid eriti näha lootnudki. Üks ARC flotilli jaht oli juba vaalaga kokku põrganud, õnneks olid kahjustused väikesed. Teine kipper teatas ARC koduleheküljel, et oli pool tundi jälginud masti otsast kümnemeetrise vaala mängu jahi täävi all. Tekilt ei olevat elukat näha olnud.

Poole distantsi (1350 meremiili) läbimist näitava punase katkendjoone ületasime 5. detsembri hommikupoolikul. Järgmisena pidime tähistama Soome iseseisvuspäeva: kavas oli kipri ja kipriproua vastuvõtt, vahuveini joomine ja Sibeliuse kuulamine. Hommikune röstleib oli pidupäeva puhul hanemaksaga.

Eelmisel ööpäeval ületasime lõpuks kahesaja künnise: ARC vaatlusandmetel olime tol päeval läbinud 205 miili. Leidsime ARC koduleheküljelt leidliku *overlay*, mille abil saime regati hetkeseisu üsna näitlikult jälgida Google Earthi aerofotolt.

PIDU JÄTKUB

Harva oleme pidanud iseseisvuspäeva nii ilusa ilmaga kui seekord. Tõstisime vahuveiniklaasid asjakohases hardas meeleolus, väliskõlaritest kostva Sibeliuse saatel. Õnnesoove saatsime ja võtsime vastu satelliitide kaudu. Lauttasaari tiimi “ARC Left Overs” poolt ARC-leheküljele jäetud sõnumist kibestunudult saatis ka regatti korraldav selts kõigile

Soome paatkondadele õnnitlussõnumi.

Järgmisel päeval jätkus pidu Olli sünnipäeva nime all. Ainus asi, mida pootsmani vanus temaga samal aastal sündinud kiprile meelde tuletas, oli 56-kilobitine modem: omal ajal oli see olnud kõva sõna, tehnika viimane sõna, ja kuigi hiljem tuli tervelt kaks põlvkonda uuemaid seadmeid, ajab ta ikka veel asja ära, vähemalt mõneks tööks...

Sünnipäevalapse soovil oli õhtusöögiks Tuomase krabirisoto vähemalt teine tulemine: riis, sibul, küüslauk, spargel, pannil praetud kooritud krevetid, laimimahli, valge vein, šerri ja *final touch*’iks veel eelmistelt reisidelt kappi jäänud Tuneesia viimne kättemaks berberi *harissa*.

Juba ookeaniületamise algusjärgus muutisime vahigraafikut nii, et igas vahipaaris oli vähemalt üks kogunud kokkaja. Päris söögikordade, s.t hommiku- ja õhtusöögi tegemine Heimari koostatud põhimenüü ja sellega seotud juhiste järgi oli jagatud nelja vahil vahel nii, et köögitoimkonnas olev vaht jõudis enne merevahikorra algust ka laua katta ja nõud ära pesta. Lõunasöök töötas kas iseteenindusena või *ex tempore in cognito*. Praktikas käis asi nii, et iga vaht tegi kaks söögikorda järjest. Kasutusel oli ikka veel avamerepurjetamisel läbiproovitud süsteem, kus merevahikorrad on oösel kolme ja päeval nelja tunni pikkused, nii et vahetuste kellaajad varieeruvad päevade lõikes ilma lühemate asendusvahikordadeta. Köögitoimkondade süsteemi eesmärgiks oli vabastada Heimari pidevast vastutusest köögis, et ta saaks keset ööd laeva juhtida nagu teisedki.

Blogi kommentaarides ja meilides, mida me saime, kahtlustati näiteks, et me ei oska finiši poole sõita, vaid tuuritame päikese käes

laiuskraade mõõtes sinna-tänna. Varemgi oli nenditud, et täiesti pärituules sõitmine paarkümmend kraadi kõikuvates 16 m/s puhangukes ja neljameetrise lainega ei ole vist katamaraanile kõige loomulikum edasiliikumisviis. Meie pärituuletaglas sobis kergema ilma jaoks ja põhipurjedega sõites oli “lauluraamat” ilma poomita nendes oludes mõnevõrra ebastabiilne, eriti kui grootpurje poomi ei saa katamaraanil niisama hästi tuulde keerata kui ühekerelistel, mida meie nimetasime metronoomideks. Katamaraani taglases ei ole ju ahtrivanti, sest grootpurje kõrge “ahvenaselg” ei mahuks pööretel selle alt läbi. Peavandid on seetõttu suunatud päris taha, nii et need piiravad poomi ja purje asendit pärituules. Vaatamata Catania geniaalse tuuldekeeramisüsteemi integreeritud preventerisüsteemile püüab grootpurje “ahvenaselg” tuulehoogudes valele poole lonti vajuda, mis painutab latid kohutavalt kõveraks. Nii pidime “konarlikul” ja puhangulisel trassil leppima kursi lõikamisega nii palju kõrvale, et fokkpuri püsis tuules samal poolel kui grootpuri.

Reede hommikul, kui tuul veidi vaibus, seadsime jõudeajal purjed “lauluraamatusse” ja hakkasime häälestama asümptootilis-küberneetilist navigatsioonigeomeetriat. Esimene tähelepanek oli, et täpsel käsitsijuhtimisel süsteem töötab, aga autopiloot ei jõua tuule suuna muutustele piisavalt kiiresti reageerida, isegi siis, kui response on seatud pisut kõrgemaks seadetest, mida oleme seni oma ainsa piloodi säästmiseks kasutanud. Sellest jäi Tapso T-le (diplomeeritud insener) muidugi väheks, nii et ta raporteeris tund aega pärast oma vahikorra algust testperioodi tulemusena õiged parameetrid: *windwane-*

seadega 172 kraadi grootpurje vastaspoolel ja *response*-väärtusega 5 satub autopiloot 98% tõenäosusega hätta, kui tuul püüab grootpurje valele poole ajada. Nii sõitsime nüüd kõikide rõõmuks otse St. Lucia poole kiirusega 9–10 sõlme, nii et plotter ennustas saare põhjatiipus asuvasse marsruudipunkti jõudmiseks juba alla saja tunni jäävaid aegu.

ÜHTLANE SÕIT

Kõik päevad olid kuidagi ühesugused, enam ei mäletanud logiraamatusse vaatamata, kas miski toimus eile või üleile. Ilmaga oli samamoodi: päeval pilvitu päikesepaiste, õhtul enne loojangut kuhjus horisondile pilvefront. Temperatuur oli ööpäev läbi ühtlaselt +30 °C. Sõitsime “lauluraamatu” abil pärituules, mis puhus keskmiselt kümme-kond meetrit sekundis.

Taglas töötas hästi – ainult üks grootpurje “ratsanik” oli kummikõitest lahti tulnud. Lasime purje niipalju allapoole, et saime “vankri” uuesti silmusesse sõlmida. See-eest juhtus meil viperusi muu tehnikaga: Northern Lightsi diiselagregaat hakkas pahaendeliselt streikima. Põhjuse leidsime lõpuks kaitsmekarbist, kus vibratsioon oli mõned ühendused lahti pörutanud. Generaatori saime aga hästi tööle. Peamasi- naid ei olnud pärast sõidu alguse tuulevaikseid päevi vaja kordagi käivitada.

Õöl vastu reedet (kõik juhtub ju pimedas) kadusid Raymarine’i plotteriekraanidelt ja autopiloodist kõik tuuleandmed ja nende põhjal arvutatavad näitajad. Ilmselt oli adapter, mis teisendab Brookes & Gatehouse’i Hercules-mõõteriistadest tulevad NMEA-süsteemis kodeeritud andmed Raymarine’ile arusaadava



Heimar (paremal) ja mahi-mahi



Kõik vaatavad, kuidas spinnaker vastu peab.

Seetalk-siini jaoks sobivaks, rivist välja langenud. Mõlemad süsteemid töötavad omaette ega tea üksteisest midagi. Varsti hakkas ka Furuno mees-üle-parda-funktsiooniga ultralühilaineraadio valjusti kurtma asukohta koordinaatide puudumise üle.

Adapteriga ei osanud midagi peale hakata isegi paljunäinud endine arvutiguru. Kiprile tuli meelde *déjà vu* elamus aastakümnetetagusest kaubanduskõrgkooli arvutisaalist, kus Tapsa K. veetis omal ajal paar nädalat samasuguses asendis nagu praegu, olles pugunud poolest kehast ja hi kaardilaua elektroonikakappi, mille sügavusest kostis vaikset pominat ja ähvardusi väljas geniaalseid kommentaare tegevat publikut suuremat sorti tööriistadega loopida.

Sõidu lõpupoole olid tuuleandmed niisiis näha ainult B. & G. mõõdikute ekraanil ja autopiloot ei oleks enam osanud tuule nurga järgi navigeerida. Muidugi saime ka sedasi hakkama, ainult tuule suuna muutusi tuli natuke terasemalt jälgida.

Laupäev möödus seega harjumuspäraselt purjetades. Püünistesse jäi lausa kaks kala, aga mõlemad pääsesid lahti. Harjutasime nendega siiski efektiivselt protseduure, nii et kui otse enne toreda päeva loojangut näkkas kolmas kala, läks kõik libedalt. Kipper tõmbas Sweet Janina käsipiduripöördega "lauluraamatust" triivi, treenitud kaluribrigaad väsis kala ära ning ajas ahtrisse vintsikonksu otsa. Varsti ootas piltnikke võidurõõmus kompositsioon, kus poseerisid Heimar ja 6,5-kilone mahi-mahi ehk dorado, keda Vahemerel kutsutakse ka delfiinkalaks. Võtsime kadunukese terviseks ja menüüsse ilmus jälle uus pearoog.

Õhtul nautisime *sushi*'t, mida Heimar oli nädalalõpu puhul teinud: taskukrabi, kurki, röstitud seesamiseemneid, *nori*-mereveti-kasse keeratud ning *muldon*-soola, suhkru ja *mirin*-veiniäädikaga maitsestatud *sushi*-riisi, *wasabi*'t, marineeritud ingverit, sojakastet ja muidugi jääkülma viina. Pearoaks oli mõistagi kaks tundi tagasi püütud mahi-mahi võis praetult, soola, pipra, sidrunimahla ja soola-vees keedetud lillkapsa, *al dente* selitatud või, Parma juustu ja külma roosa veiniga.

Pühapäeva hommikupoolikul sai Sweet Janina õmblusring töö valmis ja parandatud spinnaker ootas katselendu. Enne seda tuli zoo-ruudune palakas ahtritekilt "suka" sisse lohistada, et puri ei jääks keerdu ega "suka" tõste- ja langetusköis purje ümber. Lõpuks saime purjevorsti keredevahelisele võrgule, köied nurkadesse kinni ja üles. Sinise Inglise kolmas tulemine õnnestus fotodele jäädvustada. Puhast paelaga palistatud serv ei tõmbunud üldse kortsu ja ka külgservad oli õmmeldud sirgelt. Kiirus kasvas poolteist sõlme ja tuju tõusis vähemalt samas taktis. Otse meie ette oli nagu tellimise peale sattunud suurem metronoom (Google Earth pakkus, et HR 48 - seesama, mida meie purjetajast sõber Ilkka hommikupalvet lugedes oma laeva ette palub), mis paistis sõitvat "lauluraamatuga". Sinise Inglise kättemaks tabas teda rängalt: jaht kadus meil paari tunniga silmist, jäädes itta silmapiiri taha.

Rõõmu ei jätkunud aga kauemaks kui viieks ja pooleks tunniks, mille jooksul minek oli tõesti äge. Vahis olnud kipriproua märkas palistatud parandusõmblusest algavat rebendit, mida me imetlesime pool tundi. Siis otsustasime võtta purje parem heas

korras maha kui hakata seda jälle jupphaaval kiilu alt või saalingutest välja kookima. Sõit jätkus "lauluraamatuga" ja spinnakeri saatusest otsisime positiivseid momente.

Tuul hakkas näitama püsivamaid vaibumismärke. Sama suunda oli poolandanud ka ARC edastatud ilmateade. Nagu varem tõesime, oli tuul üsna vabalt kõikunud 8 ja 14 m/s vahel, nüüd aga hakkasid üle kümne-meetrised puhangud lõplikult kaduma. Lainegi vaibus vähehaaval, võtsime rehvid ära ja ahtritekil valitses õdus meeleolu. Õhtul korisime ajaviiteks lahti isegi mõne valge veini pudeli. Kalapüügitrigaadile andsime mõista, et eelroaks sobiks värske *sashimi*, kui õhtusöögiks peaks jälle olema mahi-mahi, nüüd juba ööpäeva vanune. Ja läkski nii, et enam-vähem täpselt samal kellaajal enne loojangut hakkas pörkmehhanism jälle laulma ja kahekilone tuunikala sattus Heimari fileerimisnoa alla. Selle parimatest seljafleetükkidest sündis oivaline *sashimi*, mida söime sibula, dessertkurgi, *balsamico*, *jalapeno* ja *wasabi*'ga. Kuidas küll täiesti toores kala oskas värskest peast olla nii jumaliku maitsega!

PÄRALEJÕUDMINE

Järgmisel õhtupoolikul saime veel 2,5-kilose mahi-mahi ja pooleteistkilose barracuda, nii et olime värske kalaga varustatud reisi lõpuni.

Ilmaennustuste järgi hakkas tuul vähehaaval nõrgenema ja laine vaibuma. Meeskonnakajuti duši all sai seista juba seintest kinni hoidmata. Lõpusirge läbisime täispurjes, mõnda aega isegi spinnakeriga ja lõpuks masinatega, kui purjed peaaegu täielikult lonti vajusid.

St. Lucia põhjatipus olevale marsruudi-



Tuunikala saab meisterkoka noa all vatti.



Ametlik lõpp-poseerimine Rodney Bay Marina paraadväljakul



Sweet Janina Rodney Bay Marinas

N13

punktile liginedes kerkis tüürpoordi pool esimesena nähtavale Martinique'i saar. Jõudsime esimeste mobiilioperaatorite levi-
alasse ja puhkes helistamispaanika. Olime juba paar päeva spekulerinud, kas jõuame valgealus finišisse – nüüd paistis, et jõuame päralt kohe, kui pimedus on maad võtnud.

Teisipäeva loojangul, kui pöörasime saarest loodesse, tõusis tuul uuesti. Finišijoon ei paistnud, aga korraldajate paat pidas saabuvate jahtidega tihedat raadiosidet ja näitas isegi märgutulega suunda. Kaamerameeste paadi saatel libises Sweet Janina täispurjes finišisse, sai helisignaali ja ametlikud õnnesoovid ARC raadiolt ning mitteametlikuma tervituse ülemiselt korruselt tiheda vihmalavangu kujul. Meeskond langetas kähku purjed ja valmistus ankrusse jääma. Pakuti isegi kaikohta, aga pimedas sadamas laveerimine meid ei tõmanud – küllap jõuame sinna päevavalgelgi. Nii heitsimegi ankrud Rodney Bay liivaranna lähedale ja hakkasime olukorda imetlema. Heimar avas pauguga *magnum*-pudeli ja veel teiseigi; soovisime üksteisele õnne. Valitses kummaline vaikus, kui jaht seisis pärast kuueteistkümmet päeva pikkust merereisi esimest korda vaikselt lahesopis. Sadamast kostis *steel pan reggae* summutatud helisid, telefoniklahvid klõbistasid sõpradele ja tuttavatele saabumissõnumeid.

Tõeline saabumispidu läks lahti järgmisel päeval, kui sõitsime pärast hommikust suplust ja hommikueinet jahisadamasse. ARC *berthing* lootsis meid raadio teel tagurdama A- ja B-kai vahele – teiste katamaraanide kohad

olid kas väljaspool või kaugemal sadama lõunaosa kaide ääres. Mandy oli meile reserveerinud kümne meetri laiuse koha otse peakai ääres, teatades teistele vastuvõtjatele, et ainult J. oleks nõus suure laevaga külgtuules sellisesse prakku tagurdama. Siia litsutigi Sweet Janina otsekui paraadkohale, ARC tüdrukud, kes olid meile juba tuttavad, embasid kiprit ja meeskonda. Kõigil olid käes külmad rummipunšikruusid. Olemine oli pehmelt öeldes kerge ja sundimatu.

Keset maabumisformaalsusi, mis kestsid paar tundi, jõudis kipper istuda korra terrassile Tapsa T. kõrvale ja kõik reisi ajal mõttetult tekkinud väikesed lahkarvamused asjaliku vestlusega paari *pina colada* seltsis sirgeks rääkida. Siis kogunesime võõritekile ametlikku lõpupilti tegema, seejärel viskas meeskond kipri, kes oli äsja puhtad riided selga pannud, sadamabasseini.

Ametlik finišiaeg oli 18:15:15 kohaliku aja järgi (UTC-4), seega oli sõit kestnud 16 ööpäeva, 9 tundi, 15 minutit ja 15 sekundit. Meremiile kogunes GPS-i andmetel 2865. Jäime *multihull*-klassis keskmiste hulka, millega ei saanud kelkida, aga meie kompanii polnud kõrget kohta peaesmärgiks seadnudki. Nüüd teatakse ka sellest jahiklassist palju rohkem. Jaht ja eelkõige meeskond jõudsid ikkagi tervelt päralt, pealegi päev varem kui kipper oli alguses oletanud.

Me kõik õppisime ookeanipurjetamisest ja meredel koosolemise kohta palju uut. Kokku seilasime sellel reisis ligi 4500 miili ja käisime viieteistkümmes sadamas. Ja saime hästi süüa. 🍷

Katamaraani "Sweet Janina" meeskond:

Jukka Harju kipper, vokaal ja kitarr

Tuula Harju toiduvalmistamine ja meditsiin

Tapani Teeriaho omanik, purjetamine

Tapani Kurki omanik, kommunikatsioon

Tuomas Kurki toiduvalmistamine

Heimar Kuuskler (Eesti) peakokk

Tõdu Talvik (Eesti) masinad

Olli Heinonen toiduga varustamine

s/c Sweet Janina

Kogupikkus **19,00 m**

Maksimaalne laius **9,10 m**

Veeväljasurve **24 000 kg**

Sverdid all **3,10 m²**

Sverdid ülal **1,40 m²**

Masti kõrgus **23,00 m**

Purjepind vastutuult **230 m²**

Purjepind allatuult **479 m²**

Sisemootorite võimsus **2 x 105 hj**

Veepaakide maht **800 l**

Kütusepaakide maht **1600 l**

Kaal **58,20 tonni**

Sõidab Eesti lipu all



Zodiac Medline SunDream

Hind 166 300.-

Turvaline ja merekindel

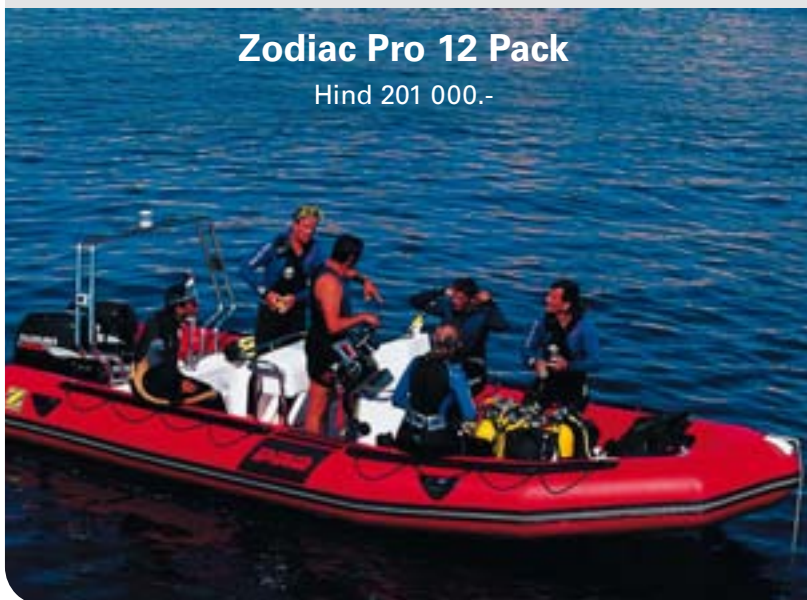
Zodiac on maailma suurim kummipaate valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummi-paati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate. Tänu uutele PRO-seeria pontoonidele on kaatril kõrgem parras ja seeläbi suurem merekindlus. Libisemiskindel tekk ja spetsiaalsed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

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



Ainulaadne Zodiac vahetatav pontoon

MATERJALI GARANTII



Zodiac Pro 12 Pack

Hind 201 000.-





NOVAGA MEREL LÕUNATAMAS

Imetore päev merel koos kokakunstisaavutustega – just selliseks kujuneb paadiretk kui pardal on gurmaan ja restoraniomanik Lasse Ahlström.





TEKST JA FOTOD **JOAKIM HERMANSSON**

Kaunil Rootsimaa augustihommikul anname Nimbuse otsad Längedragi kait lahti ja suundume Göteborgi kesklinna poole. Seilame Alvsborgi silla roheka kaare alt läbi ning piki Göta jõge edasi. Siin seisavad ankrus hiljem Taani ja Saksamaa poole suunduvad hiigelsuured valged Stena praamid ning nendest tulvab välja pikk autoderivi. Eespool paistab Casino Cosmopol ja veelgi kaugemal ooperimaja. Meie aga peatume enne nendeni jõudmist Stenpirenis, et võtta pardale lähedalasuva Fiskekrogeni restorani omanik Lasse Ahlström. Ei kiire vool ega tugev läänetuul takista kai äärde manööverdämist. Piisab vaid õrnast vajutusest juhtpaneeli nupudele ning käilakruvi võtab sildumise oma hooleks.

Nova kontseptsioon on edu toonud Nimbusele ja 35 Nova pole erand. Üksteist nutika planeeringuga meetrit on täielikult ära kasutatud. Avar vööriosa ning palju ruumi külgedel võimaldavad mugavat liikumist vöörist ahtrini. Ruumikusest on saanud Novade tunnusjoon ning võimalik, et just see ongi nende kaatrite üha kasvava populaarsuse peamine põhjus.

Aga me pole siia laiutama tulnud, Lasse aitab meil pardal valmistada hõrgutava lõunasöögi. Kaasas kõiksugu köögitarvikuid, seljas valge kittel, heledad juuksed tuules lehvimas, sörgib ta vaid sajakonna meetri kaugusel Fiskekrogeni poolt mööda kaid Stenpireni suunas. Kui kaatril poleks masti, võiks vähemalt teoreetiliselt sõita madala, liiklusrünnasse mattunud Stora Bommeni



silla alla, peaaegu Fiskekrogeni sissepääsu juurde. Aga kuna meil pole madalat Paddani-tüüpi ekskursiooni-kaatrit, ei jää meil muud üle kui rahulikult Stenpirenil oodata, kuni Lasse tagasi toiduainete järele läheb.

Peagi on ta tagasi ja me suundume lääne poole. Göteborgi kesklinn pruunika jõevee, linnakära ja heitgaasidega ei tundu just kõige õigem paik uhke lõunasöögi valmistamiseks. Lasse kodu on loodes, Hjuvikis, ja tema kai vaid mõne minuti kaugusel.

MERESÖITJAST RESTORANIOMANIK

Lasse sõnul on ta Nimbus 33 Nova (35 Nova eelkäija) õnnelik omanik ning talle meeldib vabal ajal seilamas käia. 1977. aastal Rootsisis peetud võistluste ajal Ameerika karikale kuulus Lasse Pelle Pettersoni USA päritolu võistlusjahi Sverige meeskonda, kui too Kullaviki lähistel treenis. Lasse pidi hiiglaslike väntadega purjevintsidele esipurjede sootimiseks vajalikku elektrit keerutama. Nõnda muutuski meresõitmine talle südamelähedaseks, kuid kui talle pakuti võimalust karikavõistlusteks USA-sse minna, ütles ta siiski ära. “Mul polnud aimugi, kui kaugele me võistlusteserias jõuaksime või kui palju aega see võtaks, ja ma ei saanud oma firmat maha jätta. Tagantjärele tundub vahel, et tegin vale otsuse, aga nii need asjad läksid,” ütleb ta unistaval ilmel.

Firma, millest Lasse räägib, on Göteborgi kalaturul asuv üks Rootsi suuremaid hulgimüüjaid Allt i Fisk. Algusest peale on ettevõtte eesmärk olnud pakkuda

kalakaupmeestele, toitlustajatele, hotellidele ja restoranidele laia valikut kõrgekvaliteedilist kala ja koorikloomi. 17 aastat hiljem, 1994. aastal müüs Lasse oma osaluse ja siirdus hoopis restoraniärisse. Koos tuntud peakoka Leif Mannerströmiga ostsid nad vana ja väerika restorani Sjömagasinet ning hiljem ka Fiskekrogeni, mille omanik on ta nüüdseks juba üheksa aastat.

“Ookean, nii selle veepealne kui veelune maailm, on mu sõber,” naerab ta. “Minu tõeliseks kireks on toiduvalmistamine kalast ja koorikloomadest.” Koos ajakirjaga Gourmet on Lasse korraldanud Rootsi meistrivõistlusi austrivalmistamises juba 20 aastat, oma pühendumuse kroonist ta erilise peoga Göteborgi ooperimajas mõned aastad tagasi.

“See oli imetabane sündmus ja niivõrd uhke paik sobis meistrivõistlustel osalemise lõpetamiseks oivaliselt,” meenutab Lasse laia naeratusena.

KOKAKUNST LAEVAS

Hjuviki kai äärde jõudnud, ei oota meid menüüs mitte austrid, vaid tursapallid ja homaarisalat. Õieti on salatid küll muud koorikloomad, sest merivähi-püügihooajani on aega veel rohkem kui kuu.

“Salatit tuleks tegelikult teha päris homaariga, aga värsked Rootsi läänerannikult püütud Norra homaarid kolbavad seda väga hästi asendama,” kinnitab Lasse.

Toidud on hoolikalt valitud. Nende valmistamine pardal peab olema lihtne, sest võrreldes restoraniköögiga



NIMBUS 35 NOVA

Tehnilised andmed

Pikkus **11,45 m**

Laius **3,35 m**

Kuivkaal **3700 kg**

Akad **4x12V-75Ah**

Kütusepaak **600 l**

Veepaak **120 l**

Külmiku mahutavus **65 l**

Mootorid: **2x KAD 300 EDC/DP-G**

mootorit **210 kW (285 hj)**


2xD4-260/DP 191kW (260 hj)

on siin palju vähem ruumi ja ka varustust. Tursapallid on Fiskekrogeni majaroom, kuid poest ostetud kalahakklihast saab neid vähese vaevaga valmistada ka Nimbus 35 Nova pardal. Lassele meeldib Nova kujundus, kuna talle meeldib süüa teha valges ja avaras kambüüsis, kust avaneb vaade välismaailmale.

“Siin on ka üsna palju ruumi ja halva ilma korral võib katuseaknad ja ahtripoolse ukse alati kinni panna,” märgib ta.

Salong-kambüüs on avar ja paigutatud laeva keskele, mistõttu vööriosa eluruumides valitseb rahu ja vaikus. Kuna katus ulatub ahtrini, on võimalik kogu tekki halva ilma ja ka kõrvetava päikese eest kaitsta. Lasse askeldab pottide ja pannidega kaheaugulise pliidi ääres ning peagi levib kõikjale hõrgutavaid aroome. Ta valib lõunasöögi juurde veinid erikujundusega veinikapist, milles on eraldi sektsioonid nii pudelitele kui klaasidele. Pinot Noir Marimar ja La Cascade Sauvignon Blanc.

“Üldiselt pean väga heaks janukustutajaks ja mereõidujoogiks harilikku gaseeritud mineraalvett,” teatab ta meile serveerimisnõud ulatades.

Kõhud täis ja laud koristatud, suundume tagasi kodusadama poole. Lasse jagab oma retsepte meie ajakirjaga, soovides kõigile mõnusat kokkamist. 

HOMAAARISALAT

neljale

Salat

2 keedetud homaari

1 salatipea

1 avokaado

50 grammi röstitud männiseemneid

100 grammi krõbedaks praetud peekonit kuubikutena

Kaste

3 küüslauguküünt

1/2 dl *crème fraîche*'i (võib asendada hapukoorega)

1/2 dl kodujuustu

poole sidruni mahi

soola ja pipart maitse järgi

Küpsised

1 lehttainast

1/2 dl sulavõid

2 spl peeneks hakitud tilli

peeneks jahvatatud soola

Lõigake homaar pooleks ja eemaldage liha. Pange saba ja sõrad kõrvale. Rebiges salat tükkideks ja segage homaariliha, avokaadokuubikute, männiseemnete ja krõbepeekoniga. Hakkige küüslauk hästi peeneks ja praadige nõrgal kuumusel sulavõis kuldseks. Laske küüslaugul majapidamispeberil nõrguda ja segage salati hulka. Praadige küüslauku väheses võis. Laske jahtuda ja segage seejärel kokku kaste. Kallake see salatile ja segage kergelt läbi. Lõigake tainas tükkideks ja pintseldage üle tilli ja või seguga. Riputage peale soola ja küpsitage ahjus 150 kraadi juures umbes seitse minutit, kuni küpsised on helepruunid. Tõstke salat taldrikule koos homaari sabatüki ja sõraga ning ehtige küpsisega.

TURSAPALLID KALAMARJAKASTMEGA

neljale

400 grammi tursahakkliha

1 sibul, peeneks hakitud

1 muna

1 dl vett

1/2 dl riivsaia võiga

soola, pipart, näputäis suhkrut

Praadige sibul väheses võis ja suhkrus pehmeks ja helepruuniks.

Segage sibul, kalahakkliha ja riivsaia segu ning vormige väikesed lihapallid. Praadige need võis madalal või keskmisel kuumusel kuldpruuniks.

Kaste

1dl *crème fraîche*'i

1 dl koort

poole sidruni mahi

50 grammi võid, toatemperatuuril

2 spl töötlemata kalamarja

1 spl hakitud murulauku

soola ja pipart

Sulatage *crème fraîche* ja segage hulka sidrunimahli. Laske segul keema tõusta ning lisage pidevalt segades või ja kalamari. Lisage maitse järgi soola ja pipart, viimasena murulauk. Serveerige keedetud värske kartuli ja marineeritud kurgiga.

VEINISOOVITUS

Pinot Noir Marimar

La Cascade Sauvignon Blanc

BAVARIA *sport* SERIES



Powered by
**VOLVO
PENTA**



BAVARIA YACHTS

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

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

MERCURY

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



F2,5 M
Jaehind 12 400.-
SOODUSHIND
9990.-

Kampaania kehtib kuni 15.02.2008

Balti Merekaatrid AS
www.paadid.ee

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

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

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

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

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

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

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

Soodushinnad kehtivad
kuni kaupa jätkub

MERETAGUNE OSA TALLINNAST



Aegna saar on Tallinnast palja silmaga näha ja kuulub kesklinna haldusalasse. Niipea kui saabub kevad, ärkavad ka linnaametnikud ja hakkavad korraldama, kuidas linlasi saarele puhkama viia. Siis on saare paaril püsielanikul käed tööd täis. Navigaator käis suvel uurimas, kuidas meretaguses provintsis elatakse.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **MARGO KÜTT, RAUNO VOLMAR** EPL

Nagu eelmiselgi aastal, teenindas ka tänavu Aegna saare laevaliini Eesti Mereakadeemia laev Juku, mis mahutab kuni 36 reisijat. Võtsin reisi ette ühel suvisel laupäeval, et ühendada infokogumine rannapuhkusega. Hommikul pilvitut taevast nähes aimasin, et paljudel teistelgi võib tekkida geniaalne plaan just täna Aegnale minna. Kohv ja pirukad kiiruga tee pealt kaasa ja pool tundi enne laeva väljumist olen sadamas.

TORMIJOOKSUGA LAEVALE

Kartus osutub põhjendatuks. Oma 20 inimest on juba kai ääres moodustanud kogumi, mida lähemalt uurides võib nimetada ka järjekorraks. Kümmekond istub veel sealsamas pinkidel. Trobikonnale lähenedes kiirendan sammu, sest tunnen tagant tulijaid endale kuklasse hingamas. Mõni minut hiljem saabub seltskond jalgratastel, oma kümme inimest – laigulistest matkapükstes mehed, seljakottide küljetaskud kaheliitriseid longeropudeleid täis

topitud, naised, lapsed riburada järel. Nosin seistes oma hommikueinet ja rüüpan kohvi peale. Sabast ära tulla ei julge. Päril järjekorra alguses on vene keelt rääkiv perekond, mitu kilekotti head paremat kaasas. Eespool märkan veel paari jalgratast. Kui laev paistma hakkab, on minu selja taga sama palju inimesi, kui ees.

Otsin piletiraha valmis, 75 krooni edasi-tagasi, ja vaatan, kuidas Juku end jõesuudmes ümber pöörab. Äkki tekib rahvasummas paanika. Laev kinnitatakse kai külge paar meetrit eemal sellest kohast, kus esimesed seisavad. Olu-kord meenutab nõukaegset defitsiidijagamist. Kohe leidub neid, kes külje pealt ette trügivad. Saksa keelt kõnelev paar minu selja taga kehitab nõutult õlgu. Rattaseltskond arutab plaan B-d.

Minu arvestuse järgi on juba vähemalt 30 inimest pardal, lisaks hulk pakke ja kolm-neli jalgratast, kui oma piletiraha ulatan. Otsin endale reelingu ääres koha ja edasine sagin jääb minu nägemisulatusest välja. Kui Juku hääled sisse paneb ja eemaldub, jäävad rattamatkajad ja veel nii mõnedki kaldale maha. Järgmine reis Tallinnast tuleb kell viis õhtul ja siis peaks juba öö saarel veetma. Juku teeb neli reisi päevas – kaks hommikul ja kaks õhtul.

KOHTUMINE SAAREVALVURIGA

Saare üks püsielanikest, Hugo Udusaar, on lubanud mulle kai peale vastu tulla. Laevalt maha astudes otsin pilguga vanemat meesterahvast. Minu ettekujutus on saarevaht soliidses eas, hallipäine härra. Silmangi meest, kes minu



Aegna puhkemaja

ettekujutusele vastab, kuid igaks juhuks kontrollin telefonikõnega. Minu imestuseks haarab telefoni hoopis punases t-särgis, päevitunud ja päikesepriillidega mees, kellel vanust 40 ringis.

Udusaar on looduskaitseaktivist. Aegna puutumatu loodus meelitas ta siia juba 1990-date alguses. Püsivalt elab ta saarel aastast 2003. Aegnale on registreeritud ka tema juhitud keskkonnakaitseorganisatsiooni Roheline Rügement. Koos teiste saareelanikega, kes küll talvituvad mandril, on loodud MTÜ Jätksuutlik Aegna.

Saare teine tähtis mees on Aegna Reaside esindaja Andrei Karolin, kelle uktsel ripub silt saare kubernaator ning reisifirma peab just oma meest kõige pädevamaks. Huvid, mida kumbki saarel esindab, on erinevad. Reisikorraldajat huvitab kasvav klientuur, looduskaitsja tahaks säilitada puutumatut keskkonda.

“Kõige raskem periood on tegelikult suvi,” räägib Udusaar, “mitte turistide pärast, aga siis ärkab linnavalitsus talveunest ja avastab, et on olemas Aegna saar.” Linn on Udusaare tööandja. Kohalik mees võitis Aegna heakorrastamiseks korraldatud konkursi. “Pakkusime odavamalt hinda. Aga see ongi meie eelis, et me tunneme olukorda, meil on töövahendid ja elamistingimused olemas.” Heakord, haljastus, välikäimlad, lõkkeplatsid – loetleb mees ülesandeid. Palju annaks teha juba enne suve saabumist, kui linnaametnikud oma soovid varem teatavaks teeks. Suuremateks ettevõtmisteks korraldab Roheline Rügement talgud, mis nagu kord ja kohus lõpevad ühise peoga.

AJALOOLINE PRÜGIVEDU

Sel suvel leidis Aegnal aset ajalooline seik. 1960-datest aastatest, kui saar puhkajatele avati, et ole siit ametlikult prügi minema viidud, räägib Udusaar. Jäätmed kas maeti maasse või põletati. Sel suvel saadeti üle pika aja jälle prügiladung linna poole tagasi. Veeteede ameti laev võttis peale ligi 70 000 liitrit prügi, mis möödunud suvel ja tänava kevadel kokku korjati.

Udusaare hinnangul iga aastaga saarele toodava prügi hulk kahekordistub. Omal käel matkajad võtavad söögid-joogid mandrilt kaasa ja targasti teevad. Aegna Reasidele kuuluv Sadama Pubi on lähemal tutvumisel pettumus – luuk majaseinas ja palkmööbel lageda taeva all. Luugist müüakse karastusjooke, snäkke ning ülessoojendatud pitsat ja pannkooke restoranihinnaga. Sooja toitu pakutakse Aegna Reaside puhkekeskuse Flora baaris, mis aga nädalavahetustel firmaürituste tõttu lahti ei pruugi olla. Nii et toidupakkide saarele vedamine on igati põhjendatud, aga samamoodi võiks tagasi viia ka pakendid ja taara. Vaatamata hiljutisele prügikoristusele, märkan saarel ringi jalutades ikka siin-seal vedelevaid õlle- ja siidripurke.

Aegna Reisid on keskendunud suurematele gruppidele ja neile kuulub kaks puhkekompleksi. Flora puhkebaas mahutab tubadesse 80 inimest, välitelklatesse 60 inimest. Maardu kompleksis on 4- ja 5-kohalised kämpingumajad ja 10 kohaga seminarimajake, kokku 59 kohta. Mõlemas keskkuses on ka saun. Väiksemates puhkemajades on Udusaare sõnul veel umbes 70 voodikohta. Kuna saarel puudub korralik veevarustus ja välikäimlaidki on vaid üksikutes kohtades, on kõige kehvas seisus metsa all telkijad.

REKLAAMI EI VAJA

Saareelanik on täheldanud, et kui ilmateates räägitakse pilvedest või vihmast, siis tuleb kohe vähem rahvast. Tegelikult võib saarel olla mandrist hoopis erinev ilm.

Võtame kasvõi möödunud suve. Paljudel tundus see pilves ja vihmane. Aegna osaleb rahvusvahelises projektis, kus mõõdetakse õhusaastet ja meresaastrit. Sadamas, kai otsas asub mõtteseadeldistega konteiner ja tulemused modelleeritakse kokku sademete hulgaga, mida mõõdetakse Udusaare õue peal. Sademete hulk Aegnal näitab, et juulikuul jooksul oli vaid paar sajast päeva.

Kui Tallinnas sajab, võib mõnikord Aegnal samal ajal päikest võtta, räägib mees. Aga ei tohi reklaamida, et tulge Aegnale, siin on parem ilm, sest massiturismiks on siin



Ajaloolised kaitserajatised

tingimused olematud. Puuduliku infrastruktuuri tõttu on Udusaar vastu seisnud ka internetilehekülje loomisele. “Linna soov on iga hinna eest rahvas siia kohale tuua, aga puhketingimused saarel on jäänud tähelepanuta. Siin on inimesel raske joogivettki saada.”

Aegna Reaside juhatuse liige Margo Kütt ei ole Udusaarrega nõus: “Meie viime nädalavahetustel saarele 150-300 inimest ja me oleme kaks aastat kenasti hakkama saanud. Joogivesi on meil kaevus parem kui Tallinna linnas.” Kütt nendib aga, et Aegna Reaside tegevus on suunanud firmadele ning individuaalturistidele võib nende hinnaklass kalliks olla.

AEGNA UTOOPIAD

Igasugused ideekonkursid, mida Aegna väljaarendamiseks on korraldatud, panevad Hugo õlgu kehitama. “Kui mõni inimene julgub Aegnaga seoses rääkida silla ideest või kasiinodest, siis on mul alust tema pädevuses kahelda. Või et see 2,9 ruutkilomeetrit maju täis ehitada – no tere hommikust! Aegna on praegusel kuju õnnis asi – juba valmis olev sanatoorium!” Taastada tuleks olemasolevad ehitised, toetada kohalike inimeste initsiatiivi.

Linn plaanib aastaks 2009 sisse seada püsiühenduse Tallinna ning Aegna ja Naissaare vahel. Abilinnapea Jaanus Mutli sõnul on püsiühendust Tallinna lähisaartega vaja eelkõige selleks, et elavdada saarte elu ja puhkevõimalusi. Laevaliini avamiseks tuleb remontida saarte sadamad ning soetada korralik laev. Praegu Aegnaga ühendust pidav mereakadeemia õppelaev Juku selleks kindlasti ei sobi.

ÜHENDUS MANDRIGA

Selleks, et arendada Aegna turismindust, on vaja eelkõige ehitada sadam. Praegune olukord võimaldab laevadel siluda, ent mööduvate kiirlaevade lainete tõttu tuleb kai äärest kiiresti lahkuda. Olemasolev kai on 63m pikk. Kommunaalameti plaanid näevad ette 50-meetrise pikenduse ida suunas ja sama pika kirde suunas, mille tulemusena

tekib suletud akvatoorium. Järgmise sammuna oleks vajalik kaldtee rajamine, mis lubaks vastu võtta ka parvlaevu. Plaanis seisab ka sadama akvatooriumi süvendamine 4,5 m sügavuseks. Valmis kujul Aegna sadam oleks võimeline vastu võtma kuni 35 m pikkuseid, 6 m laiuseid ja 3,6 m süvisega parvlaevu. Sel suvel saare sadamas mingeid ehitustöid ei tehtud.

“Meri ei ole asfalt ja kus lõpeb asfalt, saab otsa ka linnaametniku mõistus,” räägib Udusaar. Ametnikud ei kujuta ette, millised on mereolud. Sügisel kestavad tormitsükklid mõnikord oma poolteist kuud, rääkimata rüüsijääd. Mees, kes mootorpaadiga regulaarselt linnas oma toidutagavara täiendamas käib, teab, millest räägib. Tema sõnul oleks ainus reaalne transpordivahend köisraudtee, mis algaks Rohuneeme kõrgest kaldast. See tagaks üheksakümnel protsendil juhtudest ühenduse mandriga ning oleks samas atraktiivne turismiobjekt. Margo Küti sõnul on aga köisraudtee utopia, mida Udusaar juba aastaid propageerib. Tema hinnangul on linn paari viimase aastaga Aegnal suure töö ära teinud.

AASTARING AEGNAL

Rohuneeme on Aegnal 2 kilomeetrit. Hugol kulub oma pāramootoriga paadiga kohale jõudmiseks 7-8 minutit. Kui jää tekib, saab jalgsi üle minna. Aga jääd ei pruugigi tulla, nagu näitas möödunud talv. Kui kuuled raadiost, et Vormsi jäätee on avatud, ei tähenda see ometi, et kuiva jalaga Rohuneeme pääseb.

“Sügisest kevadeni on siin täiesti teine planeet,” räägib Hugo. Kui suvel võtab ta vabaks puhkepäevad, sest sõbrad-tuttavad tulevad külla, siis muul ajal sõltub puhkus ilmast. Kuna suurem osa tööst on vaja teha väljas, siis sajud, tuisud ja tormid sunnivad toas istuma.

Mandrile varusid täiendama on Aegna mehel asja üle nädala. Suvel ja sügisel varutakse keldrisse metsaande. Sisse on tehtud 3 liitrit metsmaasika toormoosi, 15 liitrit mustika toormoosi, oma osa andis seeneaeg ning saarele on jäänud



ligi 50 õunapuud. Suurem osa toitu säilib hästi sügavkülmas, isegi leib-sai ei kaota maitseomadustest kuigi palju. Värskest kraamist on vaja tuua peamiselt piimatooteid.

Tihedamini tuleb mandril käia ainult erinevate ametitega suhtlemiseks. Lisaks elementaarsele – külmikud, raadio – on Hugol ka internet olemas. Arvutit läheb tarvis peamiselt ametnikega asjaajamiseks.

VÄIKE MATK JA RANNAMÕNUD

Jutud räägitud, toob Hugo saare kaardi ja märgib peale paari tunniga läbitava marsruudi. Jalutan ühest puumajast mööda, kollase kahekordse maja juurest mere äärde. Seal, Kräsuli vastas, on ilus rand ja ametlik lõkkekoht. Sinna tavatsevad oma paadi või kaatriga tulijad ankrusse jääda. Rannast tagasi sisemaa poole pöörates jõuan surnuaija juurde. Kohtun kahe tütarlapsena, kes oma uitama läinud taksikoera hõiguvad. Kalmistu juurest paistab rändrahnude kogumik.

Läbi männimetsa põhja poole minnes jääb tee peale ehitusplats. Linnavalitsus ehitab sinna loodusmaja. Edasi, üle niidu minnes, näen lagununud hooneid – see on endine nõukogude piirivalvekordon. Saare põhjaküljel on ilus liivarand ja sinna ma paariks tunniks jäängi. Rannaäärses metsas asub ka üks saare kahekümnest militaarrajatisest – üks suurem patareid. Patareid on omavahel ühendatud käiguga, mis ametlikult on kinni, aga teadjate sõnul pääseb sisse küll. Edasi viib saare peatee mind sadamasse.

Kaile on taas kogunenud trobikond inimesi, aga järjekorra moodustamisest ollakse loobunud. Kui laev randub, algab trügimine ja tõuklemine, nii et meeskonnaliikmed ja appi tulnud päästetöötaja peavad korduvalt häält tõstma. Sellele vaatamata vinnab igaüks end üle reelingu, kust aga saab, sest tagasisõidupilet on ju kõigil olemas. ▣

Noppeid Aegna saare kohta:

- Aegna (ka Äigna, saksa keeles Wulf, rootsi keeles Ulfsö) on Tallinnast 14 km kaugusel lahe kirdeküljel, Viimsi poolsaare tipust loodes asuv saar. Aegna pindala on 2,93 ruutkilomeetrit.
- Viimsi poolsaare ja Aegna saare vahele jäävad Kräsuli ja Kumbli saar, mida Aegnaga ühendav väin on Suursalm. Aegna kirdeosas on kitsas poolsaar, mis lõpeb Lemmiku ninaga. Saare põhiosa põhjatipp on Eerikneem. Eerikneeme ja Lemmiku nina vahele jääb laht. Läänerannikul on Karikneem ning lõunarannikul Talneem. Sadam asub Talneeme kaldal.
- Inimasustusest (kaluritest) on teateid alates 1460. aastast. 20. sajandi alguses sunniti viie talu elanikud sõjaväe eest taanduma.
- 1911. aastal hakati Peeter Suure merekindluse projekti raames Aegnale rajama kaitsepatareid. Neid ehitati ja täiustati kuni Teise maailmasõjani. Sellest ajast on saarele mälestuseks jäänud hiiglaslikud varemed.
- Saarel oli aastatel 1914–1944 kasutusel kolm kilomeetrit pikk kitsarööpmeline raudtee.
- Aegna on maastikukaitseala, millest 70% on kaetud metsaga. Saarel on rändrahn ja siin pesitseb merikotkas.
- Veeallikaks on puurkaev saare keskus. Vesi ringleb mööda suvist ringistatud veetorstikku. Tsentraalset kanalisatsiooni ei ole.
- Aegna saab elektrit 10 kV pingega merekaabelliini kaudu Viimsi poolsaarel asuvast alajaamast.
- Saar kuulub Tallinna kesklinna linnaosa haldusalasse.



Telli kaater
nüüd,
saad suveks
veele!



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

BAYLINER
where fun lives

KULDKALA

10

Pühajärvel 23. veebruaril 2008

Kalapüügivõistlus 12.00 - 15.00

Rannapidu (tasuta) 11.00 - 16.30



Maaaleht

Kalapüügivõistluse 1. peauhind on 1 kilo puhast kulda[®]

2. peauhind sõiduauto **FORD FIESTA**

Meeskonnavõistluse peauhinnad on kummpaart **QUICKSILVER 310** koos päramootoriga **MERCURY 2,5** ja paat **PAKRI 450**.

Võistlusmaksu saab tasuta kontole: 221 025 945 204, saaja OÜ Bestof, selgitus: Kuldklala 2008 osavõtumaks.

A. Individuaalvõistlus

Eelregistreerumine kuni 15.02.2008: 295 EEK (19,00 €)

Eelregistreerumine 16.-21.02.2008 ja võistluskohal 23.02.: 360 EEK (23€)

B. Võistkonnavõistlus (võistkonnas 4 liiget, iga meeskonnaliige osaleb ka põhivõistlusel, so märgisega kalade püüdmisel)

Eelregistreerumine kuni 15.02.2008 1150 EEK (74€)

Eelregistreerumine 16.-21.02.2008 ja võistluskohal 23.02. alates kell 8.30 1400 EEK (90€)

Kalate

HEA LAPS

AVA CAMPUS

EVERGREEN

SALMO

Jagotraum

ECKERÖ LINE

EURONICS

Elmar

STROH

1182

Navigaator

BALTI MERKAATRID

GoSystem

Abu Garcia

BERNHARD

BEI BOATS

okuma

ALTER

Info: 53 401 162 www.kuldkala.ee e-mail: info@kuldkala.ee



VALIANT PATROLIGA

TALLINNAST HELSINGISSE JA TAGASI

Olle Uusaar käis sõitmas võimsa militaar-RiBi Valiant PATROL-850ga.



TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **TIIT LILLIPUU**

Ühel juunikuu ilusal, kuid tuulisel päraslõunal sain telefonikõne Soomest: kas me äkki tahaks Eestis esitleda militaarse suunitlusega kaheksa ja poole meetrist RIB-tüüpi paati millel taga tipp tehnoloogial töötavad Mercury Verado mootorid? Mootoreid olla kaks ja kummaski tuksumas 250 hobust. Kokku siis viissada hobujõudu.

Hmm... Ainuüksi võimalus sellise "kahuriga" sõita tundus ahvatlev ja seetõttu otsustasin juhust kasutada. Kiirelt kompsud kokku, esimene ettejuhtuv sõber kaasa – otsustasin ikkagi, et päris üksi üle lahe sõitmine oleks vast liiga riskantne – ja kibekähku sadamasse, katamaraani peale.

ASUME VAIKSELT TEELE

Keilasadamas, Helsingi lääneservas, ootasid meid valmis munsterrolliga paadifirma Soome esindaja ja müügimees, kes pidi meid piirivalvurite juurde juhatama. Minule öeldi, et haruta paat lahti ja hakka nüüd minema, me tahaks õhtale saada.

Sisuliselt ilma tõsisema instruktaažita hüppasin paati, millel võimsust pea kahe WRC-auto jagu. Mis seal's ikka, mõtlesin endamisi, ega paadid ju võimsusele vaatamata nii tagedalt edasi käi kui autod.

Harutasime paadi lahti ja hakkasime vaikselt eessõitva kaatri järel, mille roolis seesama Soome paadimüüja, esialgu tanklasse ja siis

piirivalvurite poole sõitma. Kuna Soomes on paadiliiklus hästi reguleeritud ja saarestikus enamasti kaatritele kiirusepiirangud, sõit-sime esialgu enam-vähem kümne sõlmega. Et nii väikesel kiirusel vaikselt ja sujuvalt sõita, on Mercury Verado DTS-juhtimisega mootoritel "port mode" ehk sadamarežiim. Seda nuppu vajutades ei tõuse mootori pöörded kõrgemale kui 2800 pööret ning kogu käiguhoovaga liigutatav vahemik on jagatud sisuliselt poole väiksemale skaalale. Maakeeli öeldes: mootor ei hüppa iga väiksema hoovaliigutuse peale, vaid käitub väga taltsalt ja rahulikult.

Kuna Patrol 850 puhul on sisuliselt avame-repatrullpaat, on selle põhi üsna terav ja nina harjumatult kõrgel. Juba rõõmistasin, et ei hakanud üksi tulema, sest aeglaselt sõites rooli tagant paadi ette ei näinud. Tuli kas vingerdada ja piiluda kord paremalt ümber nina, kord vasakult ümber nina, või siis usaldada ninasse kamandatud sõbra silmi. Hetk hiljem sai küll jalgipidi istmele ronitud, kuid aerupaat nina ees oleks sellegipoolest märkamata jäänud.

KIIRUSPIIRANGU LÕPP

Kui olime jõudnud pea Lautasaari kõrvale, lasi ees sõitev müügimees paadi glisseerima, mis tähendas kiirusepiirangu lõppu. Otsustasin proovida, kuidas hobused ennast tunnevad ja kas suudavad ka sellele 1500-kilosele paadile tuule alla teha. Sadamarežiim sai välja lükatud ja gaasi juurde antud. Paat kõhatas ja

kiirusemõõtja meie silme ees näitas 35 sõlme. Gaasihoob oli pooles vinnas ja mootrid ainult surisesid vaikselt. Näpud sügelesid. No proovin, mõtlesin endamisi, sest mis seal salata – vahe eessõitva müügimehega ei vähenenud – ilmselt andis ta nii palju kui torust tuli.

Otsustasin gaasi põhja vajutada, kuid õhin oli nii suur, et sõber jäi minu mõttekäigust informeerimata. Paat mõiratas, sõber üritas õhus olles torust haarata ja spidomeeter näitas 55 sõlme. Sõbra soovitusel ja jalgu jäänud müügimehe tõttu otsustasin kiiruse taas maha võtta ning selle paadi hingeellu sisse elada. Kui tanklasse jõudsin, arvas müügimees, et 200 liitriga peaks Tallinna jõudma.

Paak selle eluka kõhu all mahutab tuhat liitrit, kuid kuna kütusenäidik oli kalibreerimata, ei teadnud keegi päris täpselt, palju seal kütust on. Nimelt on Smartcraft-süsteemi mudel SC5000 niivõrd intelligentne, et lisaks mootori näitudele kuvatakse seal ka kütuse hetkekulu, kütusekogus paagis ja sõiduulatus – kõike seda, mida moodsad autodki näitavad. Aga anduri kalibreerimist tulnuks alustada täiesti tühja paagiga ja et pahatihti on paagid paadipõhjas sopilised ja ebamäärase kujuga, tulnuks seda kalibreerida iga saja liitri kütuse lisamise järel. Ilmselt aga panid soomepoisid esialgu paagi õhinaga täis, kuid siis ei julgenud päris tilgatumaks sõita. 500-hobujõulise mootoriga 20-liitrise abikanistri varal kaugele ei jõua ja samas võib



1000-liitri paagiga kütusekogust teadmata paar päeva ümber bensiinjaama ringe teha, enne kui kütus lõppeb.

Paat tangitud, suundusime juba tuttavat teed pidi Helsingi piirivalvepunkti ning saime kiiresti ja viperusteta tehtud *crew list*'i (meeskonna nimekirja, kuhu piirivalve ühest riigist lahkumise ja teise riigi piirivalve vastuvõtmise aja märgib ning mida kogu reisi vältel, kui külastate sama meeskonnaga erinevaid riike ja sadamaid, tuleb hoida sama hoolsalt kui kõiki teisi dokumente) ning sõbralik Soome piirivalvur koos müügimehega viipasid kätte: Eesti on sealpool.

Kaasavõetud käsi-GPSiga, milles oli kogu Soome lahe kaart, saime ilusti marsuudi maha pandud ja sõit läks lahti. Kuna tuul puhus... no võtame mõned meetrid maha, et mitte kelkima hakata, ja ütleme, et ligikaudu kümme meetrit sekundis. Igatahes: kui nina piirivalvekordonit ümbritsevate saarte vahelt välja saime, hüppasid jänese poisid ikka igal pool ("jänese" on meremeeste keeli vahune lainehari).

Kuid sellele vaatamata sai sõidetud endiselt ca 35-sõlmese kiirusega. Parasjagu läks mingi reisilaev Tallinna poole, ning sellele oli hea kurss võtta.

PEREMEES, ANNA VETT!

Saime paar kilomeetrit sõita, kui laine läks nii kõrgeks, et kiiruses tuli veel viis sõlme järele anda.. Iga neljanda-viienda laine takka

küsisid mootorid: peremees, ega vett juhtu olema? Vindid tõusid veest välja ja mõiratasid. Mis minule täiesti uudne ja huvitav tundus, oli asjaolu, et kui Verado veest välja tõusis ja vedu tagant kadus, võtsid mootorid automaatselt pöörded alla. Seda sekund-paar hiljem, aga kõva abi ikkagi. Tegu on millegi veojõukontrolli-laadsega, et vältida meeleuid hüdroloõke, mis tekivad mootori sõukruvi haakumisel veega.

Paarkümmend minutit sõitu ja sai juba enam-vähem aimu, kuhu ja kuidas paat hüppab ja kuidas langeb. Laine kõrgus avamerel jäi kahe ja 2,5 meetri vahele. Umbes 35 minuti pärast saime suure laeva kinni püütud ja nägime eespool katamaraani.

Kuna olime juba piisavalt julged ja adrenaliin möllas, oli vaja ka katamaraani püüdma hakata. See meil peaaegu õnnestuski. Peaaegu sellepärast, et kui olime juba nii lähedal, et katamaraani tekitatud lained ja merelained ristuma hakkasid, avastasid ennast istme ja konsooli vahelt põrandalt. Sõita 2-2,5 meetri kõrguses laines kiirusega 35-40 sõlme on üsna karm ettevõtmine. Ja mis seal salata: kuna resonants ühele lainele maandumisel kadus ja käed-jalad juba üsna pehmed olid, lõi maandumine mind pikali. Pole ju püsti seistes ja ühe käega roolist, teisega gaasihoovast hoides korraliku pidepunkti. Otse loomulikult oli mul kogu reisi vältel seljas päästevest ja riiete küljes

turvanöör, mis mootori seisanuks, kui ma vette kukkunuks.

Sellisel kiirusel ja sellistes tingimustes käib rool sama kiiresti kui rooliloksuga ZILil ja gaasihoobagi tuleb pärast igast lainest hüppamist korrigeerida. Kui aus olla, siis Tallinna jõudes oli peopesas kaks vesivilli, mille tekkimisest merel aimugi ei saanud.

AITAB HÜPPAMISEST

Pärast vahejuhtumit otsustasime, et aitab hüppamisest, sõidame nüüd natuke ka ristiinimese moodi. Kiirusel 20-25 sõlme sai täiesti mõnusaalt ka konsooli taga istuda, ühe käega roolida ja teisega suitsu pahvida – järelkult on paat väga pehme ja stabiilne. Veel mõnikümmend minutit ja olimegi Tallinna madala poi juures. Kuna valdavalt puhus kagutuul, hakkas laineetus Naissaare lähedal raugema, taltudes Tallinna lähel meetri ja pooleteise vahele. Sellises laines võis muretult sõita kiirusega 40 sõlme ja kiiremini. Enne Pirita sadamasse jõudmist otsustasime veel korra täisgaasiga sõita. Heli, mis sellises lainetuses kuuldavale tuli, oli üpris omapärane: kolm-neli korda minutis kostis summutitest mürinat, mis tähendas, et sõukruvid lõikasid vaid laineharju, kuid paat ei raputanud absoluutselt.

Proovisime ka GPSist kiirust vaadata, kuid ei saanud sellele kiirel sõidul päris täpselt pihta. Hiljem vaatasime, et GPS oli meie suurimaks kiiruseks salvestanud 98 kilomeetrit



tunnis ehk ligikaudu 55 sõlme.

Tavaliselt on GPSil kuvatav kiirus täpne ja väiksem kui mistahes logirattal või surveelõigil kuvatud kiirus. Olen sõitnud paadiga, mille logi näitas kiiruseks 110 kilomeetrit tunnis, kuid kõrvalolev GPS ei registreerinud kogu selle aja jooksul, mis kaater minu käes oli, kiiremat sõitu kui 85 kilomeetrit tunnis. Kaja-lood, muide, polnud ei vana ega odavat sorti.

Kui Pirital piirivalvepunktiga keerasime, seadsid vaba vahetuse piirivalvurid kohe end meie kaatrisse. Kuna mina läksin paberitega ametnike laua taha, pidi paati tutvustama minu sõber ja reisikaaslane, kes igapäevaselt hoopis kohvimasinatega tegeleb.

Naastes võisin tõdeda, et ta oli ülesandega hästi hakkama saanud – poistel oli juba pea kõik selge ja jäänud vaid üks küsimus: kas saaks selle imeloomaga lahe peal ka väikese tiiru teha? Kuid selleks see paat ju siia toodud saigi, et teda proffidele tutvustada. Võtsin poisid peale ja tuiskasin muuli vahelt välja. Gaas põhja, kilomeeter sõitu, pea täiskäigult tagasipööre ja hooga tagasi sadamasse. Esimene lause, mida ma juhtkonsooli ees Jockey istmetel istuvatelt piirivalvepoistelt kuulsin, oli "See on parem kui seks!" Aga jäägu see nende arvamuseks.

TAGASI HELSINGISSE

Pärast paarinädalast testiperioodi tuli mul

sama äkki, kui paat toodud sai, see tagasi viia. Kella nelja paiku pärastlõunal sain Soomest kõne: nii, meil on homme hommikul pildistamine ja paat olgu kohal.

Kuna ilm oli ilus, ei tundunud ettevõtmine sugugi keeruline olevat. Pärast tööd Piritale teel sõites nägin sadamast välja sõitvat ja nina Soome poole keeravat Tallink Stari – "kahe tunniga Helsingisse".

Sõitsin autoga Piritale, otsisin kontorist paadivõtmed ja astusin kaatrisse. Selgus, et kõik dokumendid olid kontoris jäänud. Vantsisin tagasi, võtsin paberid, harutasin paadi lahti ning tüürisin tanklasse, kus tankis taaskord 200 vajaminevat kütuseliitrit, ja sõitsin piirivalvurite poole. Täitsin vajalikud paberid ja asusin teele.

Keset lahte oli Tallink Star, millel umbes poole tunni edumaa, minu kõrval. Edasi lasin Tallink Stariga samas tempos, kuna kiiret ju otseselt polnud. Seekord oli vesi sile ning jäi mahti ka mõõdikuid jälgida. Kütuse suurmaks hetkekululus jäi 500 hobuse täie jõuga sõites 178 liitrit tunnis. Kiirusel 40-45 sõlme, kui pöörded olid 4500 ringis, kulus kütust 80-110 liitrit tunnis.

Sõiduaega oli tagasiteel tund ja kümme minutit, kusjuures mitte täisgaasiga. Suur kütusekulu vaheja mõttetult mootorite koormamine sundisid gaasi natuke maha tõmbama.

Ah jaa, kindlasti huvitab teid, millist mürg-

lit need viisada hobujõudu tegid. Kui aus olla, siis kogu reisi vältel ei mõelnud ma kordagi mürale. Ka mootorid ei tuletanud ennast meelde muud kui aeg-ajalt veest välja tõustes. Seega oli ka täisgaasil sõites palju tugevamad kui mootorite mürin nii tuulevihin, lainetele maandumise laksud ja pontoonide sahin.

Kahju oli sellest aparaadist loobuda. Teist nii kiiret, ergast ja stabiilset paati naljalt ei leia. **N**

Valiant Patrol – 850

Pikkus 8,5 m

Laius 3 m

Pontooni diameeter 0,56 m

Õhukindlaid sektsioone 7

Lubatud reisijate arv 26

Suurim kandejõud 4780 kg

Suurim võimsus 500 hj

Paadi kaal (mootoriteta) 1160 kg

Hind alates 537 000 krooni

Mercury Verado 250 XL

Võimsus 250 hj / 183 kW

Tüüp neljatakiline, mahtkompressoriga ülelaadimine

Silindrid R-6

Töömaht 2598 cm³

Kaal 288 kg

Juhtimine DTS (digitaalne, trossideta)

Hind 361 300 krooni

UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



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

LOW EMISSION
2006 US EU



D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

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

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



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



MERCURY MEREMOOTORITE AJALOOST

Innovatsioon, auahnus ja lojaalsus – need kolm märksõna iseloomustavad mootoritootjat Mercury Marine. Kahe aasta pärast oma 70. juubelit tähistav Mercury on kaatritööstuse üks tuntumaid kaubamärke.

TEKST MARGUS PAAL FOTOD MERCURY, TIIT LILLIPUU

Mercury Marine alustas tegevust Illinois's registreeritud Kiekhaefer Corporationi nime all Wisconsinis osariigis Cedarburgis aastal 1939. Kaubamärgi asutas magnetseparaatoritele, siduritele ja piduritele spetsialiseerunud insener Carl Kiekhaefer.

Legend räägib, et 1920-ndatel aastatel töötas Kiekhaefer Evinrude'i mootoritehases, kuid vallandati sealt. Mees ostis endale tegevuse lõpetanud päramootoritehase. Selle tehinguga 1939. aastal omandas ta ka sadu päramootoreid, mille suur postimüügiettevõtte oli raskete rikete tõttu tagasi saatnud. Carl Kiekhaefer ei kavatsenud hakata tegelema päramootoritega, kuid nägi 300 rikkis mootoris kauaigatsetud kapitali. Ümberehitatult ja täiustatult töötasid need mootorid nii hästi, et esialgne ostja mitte ainult ei võtnud neid vastu, vaid tellis juurde. Tänapäeval on Mercury kaubamärk kogu maailmas väga populaarne, meie lähinaabrite juures Rootsis ja Norras on see koguni turuliider.

Vaatame, kuidas on seitse aastakümnet Mercury ajaloos möödunud.

1940

New Yorgi üleriigilisel kaatrinäitusel tutvustati Mercury nime all uusi päramootorimudeleid. Need olid ühe- ja kahesilindrilised mootorid, milles oli kasutatud mitmeid innovaatilisi lahendusi, mis hiljem võeti kasutusele kõikides päramootorites. Murrangulised omadused olid näiteks klappventiiliga imisüsteem ja kummirootoriga veepump. Enam ei saanud üksainus liivatera põhjustada veepumba rikkeid. Uus pump talus tõrgeteta liiva, põhjamuda, veetaimi ja sogast vett.

1947

Mercury esitles kuulsat mudelit Lightning, mis oli 324-kuuptolline kahesilindriline mootor. See kümnehobujõuline mootor võitis kõiki konkurentide 20-hobujõulisi mootoreid. Selle omaduste hulka kuulus näiteks "täielikult laagerdatud jõud": hõõrdumist vähendavad kuul-, rull- ja nõellaagrid kõigis tähtsates sõlmedes, näiteks kepsul ning vänt-, veo- ja sõukruvivõllidel.

1949

Uurimis- ja arendustegevus viis 660-kuuptollise mootorini nimega Thunderbolt. See oli esimene neljasilindriline kahetaktiline reasmootor. Thunderboltil oli üheosaline alumiiniumist

valatud silindriplakk ja see oli esimene seeriatootmisel jõudnud pāramootor töömahu ja võimsuse suhtega üks hobujõud kuupollu kohta.

1950-ndad aastad

Pāramootoritesse jõudsid karburaatorite fikseeritud düüsid, mis kasutati automootorites. Kahesilindrilistel mootoritel hakati kasutama väljalasketoru Jet Prop. See Mercury leiutis juhib heitgaasid sõukruvi keskosa kaudu veekeerisesse, nii et müra jääb vee alla. Praegu tuntakse seda tehnoloogiat nime Thru Prop all.

1957

Mercury tõi esimesena turule kuuesilindrilise 60-hobujõulise reamootori Mark 75. Koos sellega tulid turule ka esimesed ühe hoovaga kaugjuhtimiseadmed. Katsesõidul vedasid kaks Mark 75-mootorit väikseid kaatreid 50 000 miili. Sõideti ööpäevaringselt, 68 päeva ja 18 tundi järjest. Sellel rekordid purustanud kestvussõidul saavutati keskmiseks kiiruseks 48,8 kilomeetrit tunnis.

1958

Järgmisel aastal sai Mark 75-st esimene seeriatootmisel jõudnud pāramootor, mis ületas kiiruse 100 miili ehk 161 kilomeetrit tunnis. Kahepäevasel katsesõidul mõõdeti keskmiseks kiiruseks 107,821 miili tunnis (173,52 km/h).

Mercury pāramootorites võeti kasutusele ka autodest tuttavad amortisaatorid, mis paigaldati uute mootorite kinnituskonstruktsioonidesse. Amortisaatorid pehmendasid lööke ja piirasid alumise osa äkilisi liigutusi selle kinnijäämisel veealuse takistuse või raske ujuva eseme taha. Amortisaatoritega ühendatud kallutslüliti katkestas süüte, kui sõukruvi ei olnud vees. Nii takistati pöörlemiskiiruse tugevat kõikumist, mis muidu oli paratamatu, kui kõrgetel pööratel töötav sõukruvi jälle vette laskunud.

1960-ndad aastad

Mercury lõi 1960-ndatel aastatel pāramootoritele mitmeid tähelepanuväärseid lahendusi. Uus summutisüsteem vähendas müra poole võrra, 1966. aasta pāramootoritel oli 110 hobujõudu ja 1968. aasta mudelite hulgas juba 125-hobujõuline mootor. Turule toodi

Thunderbolt-süüde, mis oli esimene kondensaatorlahendusel põhinev paadimootoritele mõeldud süütesüsteem. Murranguline süütesüsteem võeti varsti kasutusele kõigil pāramootorimudelitel.

1971

Mercuryst sai esimene pāramootoritootja, kes tõkestas kõigil mudelitel õli pääsu mootorist vette. Samal aastal püstitas võistluspāramootor Mercury Twister II pāramootorite maailmarekordi, saavutades sõidukiiruse 219,48 kilomeetrit tunnis.

1980-ndad aastad

Mercury 1980-ndatel aastatel lansseeritud pāramootorist VR2 V6 sai kalasportlaste lemmik. Üle poole kalaspordipaadidest liigub ikka veel Mercury V6-pāramootori jõul.

Kümnendi lõpus esitles Mercury esimesi seeriaviisilisel toodetavaid elektroonilise sissepritsega (EFI) pāramootoreid. Elektroonilised juhtseadmed jälgivad mootori tööd kogu võimsuse ulatuses ja annavad igas olukorras õige küttesegu. Mercury tehastes hakati ette valmistama ka alumiiniumi taaskasutust ja -sulatust. Alates aastast 1982 on kõigis pāramootori osades kasutatav alumiinium toodetud oma Fond du Laci tehases.

1990-ndad aastad

Aasta 1996 haripunkt oli mudeli Mercury 200 DFI esitlus. See oli esimene seeriaviisilisel toodetav kahetaktiline DFI-pāramootor. Nendes mootorites pritsitakse kütuse ja õhu segu suure rõhu all otse silindrisse. Uus tehnika tõi kaasa ühtlasema käigu ja märgatavalt väiksema kütusekulu ning vähendas oluliselt süsihappegaasi ja vingugaasi väljalaset. Juba järgmisel aastal esitles Mercury kolme uut vähesaastavat pāramootorit OptiMax. Uute mootorite süsihappegaasi ja vingugaasi väljalase vastas USA valitsuse 2006. aastaks kehtestatud emissiooninormidele juba kümmekond aastat varem.

2000-ndad aastad

Verado takes charge. Mercury esitles üle 50 aasta esimesi täiesti uudseid pāramootoreid. Mercury Verado on ainus seeriaviisilisel toodetav turbolaaduriga pāramootor.





“MERCURY MOOTORITE PÄRAST EI KAT- KESTANUD ME KORDAGI.” BO WARELIUS, VEEMOTOSPORTLANE

Mercury kvaliteet pälvis aastal 2006 tunnustust, kui mainekas Ameerika turu-uuringute keskus J. D. Power and Associates andis Mercury toodetele kaks klientide rahulolupreemiat: mudeliseeria OptiMax sai parima hinde DFI-kahetaktiliste hulgas ja Mercury Cruiser tunnustati siseperamootoriks, millega kliendid olid kõige rohkem rahul.

SPORDI JAOKS LOODUD

Mercury legend elab edasi ka sportkaatrite maailmas. Firma asutaja Carl Kiekhaefer armastas mootorisporti ja nägi selles suurepärasest reklaamivõimalust. Mercury allüksus Motorsport asutati kohe pärast Teist maailmasõda, aastal 1947.

“Carl Kiekhaeferil oli võistlusvaimu. Algul oli mootorisport hea abinõu Mercury toodete reklaamiks. Kiirusrekordid suurendasid Mercury kuulsust,” meenutab endine veemotosportlane, soomlane Bo Warelius, kelle käes on veel praegugi maailmarekord offshore-võistlusklassis.

Hiljem on mootorisportist saanud äri. Mercury

spordiosakond annab tööd sajakonnale inimesele. Allüksust Motorsport juhib Carl Kiekhaeferi poeg Fred.

“Võistlusmasinaid tehakse igasuguseid. Kõige suuremad siseperamootorid arendavad võimsust üle tuhande hobujõu. Mercury domineerib kõigis tähtsamates masinaklassides. Ta on tugevasti esindatud kogu sektoris,” jätkab Warelius.

Peale mootorite ehitatakse allüksuses ka näiteks jõuülekanemehhanisme ja sõukruvisid.

“Mercury masinad on konstrueeritud spordi jaoks. Mitmed konkurendid on püüdnud spordimasinate turgu vallutada, aga nende katsed on haledalt läbi kukkunud.”

Bo ja Tom Warelius võistlesid 1990. aastatel offshore-paattidel Pärsia lahe Continental-sarjas. Kasutusel olid kuuleitrised Mercury “pillid”.

“Minu kogemused ja mälestused on masinate koha pealt head. Need olid kiired ja töökindlad. Avamerevõistlused panevad tehnika äärmusliku koormuse alla, aga masinate pärast ei katkestanud me kordagi,” pajatab Warelius.

Mercury tuntuim võidusõitja on vist teleseriaali “Miami Vice” näitleja Don Johnson. Filmitäht võistles Mercury meeskonnas aastal 1987 ja võitis võistluse nimega “Mississippi River Run”. Ka uue “Miami Vice”i filmi kaatristseenides kihutavad peaosatäitjad Colin Farrell ja Jamie Fox Mercury masinatega. **N**

NÜÜD EESTIS



Askeladden **805** COMMUTER



Askeladden 805 Commuter - turvalisus ennekõike

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

Hind alates 2 120 000 krooni





TULEVIK LAINETEL

Mootorjahti ostes võite valida juba muudki kui vaid kambüüsilauda katva graniidi mustrit. Järgneb pilguheit uusimatele imepärasele keretüüpidele.

TEKST ANTHONY SELGE FOTOD TOOTJAD

Kui kaua on laeva põhikuju muutumatus säilinud – kolmsada aastat? Pigem kolm tuhat. Foiniikia galeer on külvaates äärmiselt sarnane tänapäevastele kaubaalustele, ehkki vee alla jäävad vööri pikendused on ehitatud erinevatel põhjustel. Võtke maha Cutty Sark'i mastid ja te näete enda ees vägagi elegantse mootorjahti põhijooni.

Omal ajal tervitati liugkeresid kui tõelist revolutsiooni, kuid tagantjärele võiks rääkida pigem arengust. Laevaehituse muutumisele on tublisti kaasa aidanud ka kergekaalulised mootorid: 20 aastat tagasi näis, et liugkeredega ja pool-liugkeredega mootorjahtide pikkuspiiriks on ligikaudu 15 meetrit. Tänapäeval on see number nihkunud umbes 35 meetrini diislikütusel liikuvate aluste puhul ning veel tublisti üle selle, kui kasutatakse gaasiturbiine.

Samas ei mängi rolli mitte ainuüksi kiirus. Suurte hobisõidukite tootmise juures tuleb mõelda sootuks muudele asjadele kui näiteks transpordialuste ehitamisel, eriti mis puudutab hinda ja pikaajalisi ülalpidamiskulusid. Ka vastupidavus halvale ilmale pole esimeste puhul nii oluline.

Kõige tähtsamaks muutub seega välimus, millele järgneb ruumivajadus. Jahtide disainerid peavad arvestama ka faktoriga, mis kaubaaluste puhul täiesti tähelepanuta jääb: sõidumugavus. Tõeliselt suurte kaatrite puhul aitab kaatri enda mass lainejõudu vähendada, keerulisemaks muutuvad lood 25-40 meetriste liugkeredega või pool-liugkeredega veesõidukeid disainides. Selliste aluste ostjatel on juba kõrgendatud ootused nii ruumikuse kui ka üldise keskkonna osas. Laineharjalt laineharjale õõtsumine võib olla tõepoolest tore 14-meetrise sportkaatriga, kuid jahti pardale astunud sõitjad ei ole enamasti siia-sinna rappumiseest vaimustuses. Õnnetuseks aga ei ole sedasorti kaatritel piisavalt kaalu suvetuulte vormitud lainete täielikuks taltsutamiseks, mistõttu ainsaks väljapääsuks on kiiruse vähendamine. Teisest küljest: 100-tonnise veesõiduki osaliselt veest välja kergitamine vaid tagasihoidliku 20-sõlmelise tunnikiiruse saavutamiseks pole just kiiduväärt saavutus.

Kaasaegse arvutikujunduse, kõrgtehnoloogiliste kergmaterjalide ja uuendusliku lähenemisega peaks ju leitama parem lahendus? Vaatame siinkohal mõningaid alternatiive ning uurime nende eeliseid ja puudusi.



Sujuv ja stabiilne: ähvardava väljanägemisega "topelt-M" *Stiletto*

M-KERE

USA-s, San Diegos tegutseva firma M-Ship poolt disainitud M-kerega ehk M-Hull kaatrist on viimasel ajal paadimaailmas palju juttu olnud tänu ähvardava väljanägemisega 25-meetrisele militaaralusele *Stiletto*le, mis ehitati möödunud aastal USA erijõudude tellimisel – sugugi mitte paha aluse kohta, mille eeskujuks on Veneetsia madalasetusega veetaksood.

Aeglasel kiirusel töötab M-Hull veeväljasurve toel, keskmisel kiirusel liuglemismeetodil ja üle selle õhkpadja-meetodil – samas aga puudub vajadus harilike hõljukite kompressorite järele. Õhkpadja tekitavad allapoole kaldus tunnelid kere allosas, mis võimaldab ära kasutada ka vöörilaine-energiat. *Stiletto* "topelt-M" pikkuse ja laiuse suhe on 2:1, mistõttu alusel on tekiruumi sama palju kui tavalisel 50-meetrisel alusel. Suurim senine sportmudel on 12-meetrine sport-kalastuskaater, mille kiirus ulatub 30 sõlmeni ja kütusekulu palju väiksem kui V-kiiluga kaatritel. M-Shipi väitel tagab alus väga sujuva ja kiire sõidu, on väga stabiilne ja mõõdukal kiirusel sõites tekitab väikese järellainetuse. www.mshipco.com.



M-kerega 12-meetrine sport-kalastuskaater



148meetrise trimaraani projekt



148meetrise trimaraani sisemuses ruumipuudust pole

TRIMARAAN

Trimaraan on üks neist seadeldistest, mis pärinevad inimeste esimestest meresõitudest ning mis on kasutusel veel tänapäevalgi. Kindlasti on teie kõrvu jõudnud uudised *Earthrace*'ist, 24-meetrisest trimaraanist, mis leiutati eesmärgiga sõita ümber maailma pelgalt biodiislikütusega.

Earthrace'i valmistas Uus-Meremaal asuv Craig Loomes Design (CLD) ning kavas on luua ka 148-meetrine superjaht, millel oleks sama suursugune välimus ja lisaks usumatult avar kujundus. Selliste mõõtmete juures pole sõnal "õhuke" ainsatki negatiivset varjundit – jahi laius kere keskpäigas on ligikaudu 6 meetrit. Mootoriks on neli MTU 8000 diiselmootorit (8200 hobujõudu), kumbki eraldi veejoapumbaga, mistõttu sprindikiirus on 50 sõlme ja kolme tuhande miilise sõidu keskmine kiirus 40 sõlme.

CLD on varem ehitanud 23-meetrise trimaraani, millega Mauritiusel elav omanik on enam kui rahul. Niisugune veesõiduk paelub kahtlemata tähelepanu, kuid meresõiduhooajal võib sellele randumispaiga leidmine keeruliseks osutuda. Üksikasjalikumat informatsiooni kõigi nende mootorjahtide ja kujunduste kohta leiate CLD kodulehelt www.cld.co.nz



LAINeid LÖIKAV KATAMARAAN

Traditsioonilise katamaraani eelisteks on suurepärase külgsuubiilisuus ankrus seistes ja hüdrodünaamiline efektiivsus, mis võimaldab saavutada suure kiiruse ka tagasihoidliku mootorivõimsusega. Tekisalongi võimalikult avar ülaosa moodustab kahjuks küll tohutu kontrasti pikkade ja kitsaste, klaustrofoobiat tekitavate kereruumidega. Teatud suurusest alates pole aga seegi enam eriline probleem ning pikaajaliseks meresõiduks pole suurele, võimsale katamaraanile vastast.

Laineid löikav katamaraan on ruumika keskosa kõrval säilitanud efektiivse, kiire liikumise. Kered on kujundatud lainetest läbi löikama, mitte laineharjale tõusma, vähendades seega pikisuunas õõtsumist. Suurima puudusena võib välja tuua keeruka ja kerge ehituse maksumuse ning võrreldes sama mahuga ühekerelise jahiga palju laiema kere.

Lainelõikamise-omadust kasutatakse laialdaselt ka kiirpraamide juures. Uus-Meremaal asuv Craig Loomes Design Group on ehitanud mitmeid laineid lõikavaid mootoriga katamaraanjakte, kaasa arvatud 25-meetrine *Sampitres*. Uus-Meremaa Spirit-jahid on suunatud laineid lõikava kere täiustamisele ning kavas on ehitada 50-meetrine Spirit 50.

Cannes'i 2005.aasta näitusel võlus Spirit 35 kõiki külalastajaid.

Laineid lõikava ehituse uhkuseks on suur keskere, mis tagab hiiglasliku salongi.



ÕHKTOETUSEGA KATAMARAAN

See mõiste kätkeb endas arvukaid kujundusi, kaasa arvatud katamaraani ja hõljuki hübriid, mida tuntakse ka pinnaefekti rakendava laevana. Kõige paljutöötavamaks versiooniks on ehk SeaCoasteri mudel, millele on patendi võtnud Miami's asuv Air Ride. Elektrikompressorid juhivad õhu nõndanimetatud "koo-bastesse" sponsoonide põhjades. Need on laeva keskosast alga-vad ja ahtriosa suunas allapoole kalduvad lametunnelid, mis tekitavad kummagi kere alla õhkpadja. Tunnelites olev õhk aitab alust tublisti tõsta ja vähendab hõõrdumist. Keredeva-heline veepinnale jääv õhuva ei mängi mingit rolli ja on täiesti avatud nagu harilikulgi katamaraanil. Kered on traditsiooni-lise, head pardalepääsu võimaldava kujuga ja kui te just ei uuri SeaCoasteri tagaosa, näib alus täiesti tavalise katamaraanina. Mitmed SeaCoasterid on kasutusel ärimaailmas. Peamised puudused kasutamisel tavajahina on tüüpiline katamaraani-kujundus ja ka surveventilaatorite tugevam müra, kuigi Air Ride on välja töötanud ka 31-meetrise mootorjahi kavandid. www.seacoaster.com



Tunnelid tekitavad õhk-padja ja tõstavad keret.



Slice on ülesehituselt äärmiselt stabiilne, kuid majutusruumi kipub sellel nappima.



IMEÕHUKE

Slice on värskeim Swath'i põhimõttel – *Slim Waterline Area Twin Hull* – kujundatud mudel. Swath patenteeriti aastal 1948, kuid tootmisega tuli oodata kuni 1960ndateni. Tegu on katamaraani viimistletud mudeliga, mille eesmärk oli vähendada lainehõõrdumist, viies veega kokkupuutuva ala vaid kahe pika, kitsa toeni, mis ühendavad aluse põhistruktuuri kahe vee alla jääva torpeedosarnase kerega. Iga allveesõiduasjatundja kinnitaks, et paar meetrit veepinnast allpool sujub sõit alati libedamalt, ja seetõttu tagabki Swath äärmiselt pehme sõidu. Samas kaasnevad pikkade keredega mõningased kiiruseprobleemid. 1996. aastal seljatas Lockheed Martin sellegi mure, võttes kasutusele neli

väga efektiivset tilgakujulist gondlit. Lainetakistus väheneb seetõttu kuni 35 protsenti. Kuigi Slice töötab veeväljasurvega, võivad gondlid pinnamõjutuse puudumise tõttu tavakiirusel 20 sõlme ületada ka harilike veepinnal liikuvate aluste lainetakistuse teoreetilise maksimumi. Mootorid võib paigutada esikeredesse, suurendades sellega seisustabiilsust. Seni on Slice'i kasutatud vaid varustusalusena, kuid tegu on uue asjaga ning Slice'i efektiivsus, kiirus ja märkimisväärne stabiilsus vastavad paljuski luksuslikult mootorjahilt oodatavatele omadustele. Kuid nagu paljude teistegi kompleksse kerega aluste puhul, tuleb siingi suure puudusena mõnda katamaraaniformaati.



M-kerega 12-meetrine sport-kalastuskaater

KOKKUVÕTTEKS

Paljud nutikad pead püüavad välja nuputada asjalikku alternatiivi tavapärasele ühekerelisele alusele. Nii mõnigi sedalaadi projekt pakub märkimisväärsed eeliseid ühes või mitmes valdkonnas – kahjuks aga ohverduste hinnaga kusagil mujal.

Eemalitud võimalustest näib M-kujulise põhjaga M-Hull kõige paljutootavam. Sellel on üksainus mahukas kere, seda pole kuigi keeruline ehitada ning

selle väljanägemine on üsna harjumuspärane. Samas pakub see harilike ühekerelistega võrreldes mitmeid ahvatlevaid eeliseid, näiteks tõmbe kasutegur, sõidumugavus suuremal kiirusel ja stabiilsus paigal seistes. 12-meetrine versioon näib igati praktiline ning lihtne toota ja käsitseda – tegemist pole mitte niivõrd revolutsioonilise hüppe, kuivõrd arengusammuga. Ja just sellistesse asjadesse tasubki investeerida. **N**

VEEL IDEID

Tiibur. Veepinda löikavad ja liikumisuhtimisega tiiburid on vägagi efektiivsed sõiduriistad. Väidetavalt ehitatakse Venemaal just seesugust tehnoloogiat rakendavat superjahti.

Väga kitsas kere. Kitsa aluse VSV (*Very Slender Vessel*) põhimõttel valminud ühekereline lainelõikaja loodi eelkõige militaareesmärkidel, kuid nüüd on Multi Marine'il valminud ka 22-meetrine sportversioon.

Kirvekujuline võör. Kaubavedudeks ette nähtud terava võõriosaga Axe Bow kujundus peab suurepäraselt vastu ka karmimatele ilmastikutingimustele ning kaalutakse ka erajahi-versiooni ehitamist.



LAPSED, KOERAD JA M-KLASSI PURJEKAD



Oma pere juhtumistest vee peal pajatab Kati Murutar.

TEKST KATI MURUTAR FOTOD ERAKOOGU

Noored on hulljulged. Nad pole veel jõudnud lugeda ja kuulda, mida kõike juhtuda võib. Nad ei usu ka, et maailmas juhtuvad äpardused võiksid neile endale külge tulla. Ja väga noored emad pole oma esimest last oodates veel näinud, et sellest kenast kummuvast kõhukesest saabub siia ilma tõepoolset uus inimene.

19 aastat tagasi oma esimest last kandes ei arvanud ma, et mõni kuud rasedust võiks olla põhjus keelduda legendaarse veemoto- ja tehnikamehe Hando Kruuvi pakkumisest proovida esimest korda elus veesuuskadel sõita. Kui pole enne sõitnud, siis ei tea ju ka, kui heledaid-haledaid lakse laine taha komistanult vette räntsatsades saada võib.

On olemas ka selline asi nagu algaja õnn. See laieneb ka hulljulgetele laps-emmedele, kes Võrtsjärve peale proovima lähevad, kuidas on. Algaja sai esimesel katsel suuskade peale püsti. Algaja ei kukkunud, vaid nautis ja lustis täiega ning vajus suusaringi lõppedes aeglustava kaatri taha pehmeltsel lainetes. Et noor isa oli eemalt oma purjelaevast kaasa rõõmsaid lainetelsihkamisi vaadates kaame ja kohkunud, on juba iseasi.

Selliste sünnieelsete kogemustega poisil läksid sealsamas Võrtsjärvel aasta hiljem pooleaastasena silmad ühe päevaga senisest ebamäärasest värvist tikk-roheliseks. On tänini sellist erilist värvi, mida vanarahvas nimetab nõiasilmadeks. Ja see juhtus äikesega.

ÄIKE VÕRTSJÄRVEL

Traditsioonilise Võrtsjärve nädala ajal, mil peetakse Tartu meistrivõistlusi, oli tollal lisaks iidsetele M-klassi alustele, Laseritele ja muudele väiksemat sorti purjekatele vee peal ka kümneid Optimiste. Tol 18 aasta tagusel päeval askeldasid väikesed mehed oma pesupalides pahaaimamatu rahuga. Ka kogenud veemehed suurtel purjekatel ega isegi mitte kohtunikud ei märganud pealetulevat äikesepilve. Mida sa siin märkad või teedki, kui "personaalküsimus" kerib üles sekunditega.

Meie istusime viiekuuse pojaga vana hea Bioloogi peal, limnoloogiajaama alusel, mis tookord turvaalusena järve keskele oli aetud. Ja teda läks pehmeltsel öeldes vaja.

Ilma igasuguse eelhoiatusega paiskusid järve peale sellised äikesepagid, et M-laevad kaotasid hoobilt purjed, „opakad“ aga paiskusid ümber. Taevast langev valge veesein varjas murduvate mastide raksatused, kärisevate purjede viimsed ohked ja kümnete lainete vahel pladistavate väikeste poiste hüüded.

Stiihia oli selline, et purjede – ja üle ühe ka mastideta – "emmid" glisseerisid mööda vetevälja edasi-tagasi. Soodimehed seisid suurte paatide vöörides ja noppisid poisse järvest nagu õunu puult. Haarasid turjast, käest ja kas või kõrvust, aga heitsid iga natukese aja tagant Bioloogi kapteniruhvi ehmunud-tilkuvaid lapsi. Ehmatusest ülikiirelt toibuvad klutid – ikka see

noorte inimeste fenomen! – muutusid kõnevõimet tagasi saades hoobilt Liivimaa kibedaimaiks purjetajaiks. Väikesel Richardil, kes taevast langevat valget veeseina, püstiseid laineid, glisseerivaid päästjaid ja ruhvi kobarduvaid päästetuid silmitses, läksidki silmad roheliseks. Nende roheliste silmadega kaob noor mees nüüd igal võimalusel oma Laseriga järvele.

PURJETADA SAAB KA PONTOONI SEES

Mis need M-klassi laevad on? Eelmise sajandi keskel Venemaa suurtel jõgedel purjetanud ühemastilised kolmemehapaadid. Volga pealt toodi Võrtsjärvele selliseid viis tükki – üks asjatab argipäevil Madis Tootsi all Saadjärvel, et isekad eestlased saaksid nautida meeskonnatööd ja mitmekesisõidu võlusi.

Mu filosoofiaõpetajast äi Asser tegi oma M-ile küljepontooni. Igal suvel kruvitakse need Võrtsjärve nädala lõpetuseks laevakere külge, nii et Tartu meistrivõistlusi lõpetava Tondisaare maratoni sõidab vanaisa reeglina trimaraaniga. Trimaraan on nii stabiilne ja kindel alus, et seda võib julgelt turvaparveks nimetada. Suure tuule ja uljaste sõitjate käes võib ta küljepontooni küll õhku tõsta ja pardalistujad nagu tsentrifuugiga purihammasteni märjaks kasta – aga ta ei saa kunagi päris ümber minna, ammugi mitte uppuda.

Mõne aastane Richard oli just nii naaskel sell, nagu väikesed poisid olema peavadki. Kuidagi oli vaja üle saada ohust, et tuul ta ära puhub, ta ise end üle paadiserva sehkendab või laine ta matab. Trimaraani pontoonidel on kaks kaanega suleta-



vat luuki, mille kaudu saab pontoonide sisse ronida. Väga noored inimesed ei tea midagi klaustrofoobiast ega muudest mõttetutest võõrsõnadest, mida pole tarvis endale ligi lasta. Väike Riiks purjetas pontooni sees. Võis seal tundide kaupa tududes kõva mees olla, ilma et päikesepiste, tüdimus või koerustetegemise kiusatus kallale pääsenuks.

KOERAST PURJETAJA

Meie praegused koerad, bernhardiinidest ema ja poeg, pole kumbki kunagi laevadel käinud. Sel lihtsal põhjusel, et – nagu rehkendab mu kaasa – Barbara ja Tobias kokku moodustavad poolteist tsentnerit koera. Või rohkemgi. Igatahes vanad head 1950ndate M-id ütleksid neile lapilistele lühidalt: "Minge maha!"

Eelmine koer oli meil njuufaundlandlasest emmest ja naabrikoerast kokku segatud suur must Elsa. Pakkus meile oma helget ja arukat seltskonda üle 13 aasta. Ja tädi Elsa suvised jooksuajad olid enamasti ajastatud täpselt Võrtsjärve nädalale. Seepärast istus must kaunitar, kellest huvitusid kõigi lähikondsete külade karvased kavalerid, võistluste ajal enamasti legendaarse Kiur Möldri, Sirje Õimu, Hillar Valneri või mõne teise akadeemik-purjetaja suvilas kinni.

Õösiti jagas aga telki peremehega. Peremees Alo oli labidas telgi ukse juurde valmis pandud, et sissetrügivaid kosilasi, üks ikka erakordsema ja uskumatumä vältimusega kui teine, laiali kühveldada. Paraku on neil aegadel ka emakoerad innukatest trügijatest huvitatud ning ühel sulnil purjesportlikul suveööl imbus Elsa telgist välja. Alo

ärkas selle peale, et sisetunne hoiatas: alt ära!

Elsa nimelt avastas, et ükski karvikutest pole päris see ja üldse on neid liiga palju. Kui ta aga telki tagasi tormas, kappas kogu pulmarong tema järel. Uksest sisse, kärr! Ja tagaseinast jälle välja. Kärr! Telgist jäid järele õmblused ja kõverad vaiad.

Neil haruldasil kordadel, kui Elsa-koeral Võrtsjärve regati ajal jooksukat ei olnud, tuli teda sõitude ajal siiski kinni hoida. Ülim ustavus ja mure peremehe pärast ajas koerinna tegudele. Ta ei suutnud kaldal istudes vaadata, kuidas laev peremehe minema viib. Hüppas vette ja ujus järele.

Mehel ei jäänud selliste ennastsalgavate koerategude puhul muud üle kui tilkuv sõbranna pardale tõsta. Kohtunikud aga olid sedavõrd inimlikud, et ei tekitanud meeskonnalisast tüli, vaid lubasid võistelda koos Elsaga – kes oli enda arvates oma ülesande täitnud ja olukorra kontrolli alla võtnud. Sellest, kui hästi koerad üldse inimlikkusele mõjuvad, annab märku tõsiasi, et ka mitte ükski konkurent ei protestinud selle pärast, et ühe meeskonna koosseisu lisandusid karvased kilod ja õnnetoov faktor.

NELJAJALGNE VETELPÄÄSTJA


Mida teie teeksite, kui teie ämm teeb otse teie nina ees järsku tagurpidireli, nii et soliidse supeltrikoo tagumik pilgutab suvetaevale ootamatult vallatult silma?

Kui minu ämm pärast oma tagurpidisaltot jälle purjeka pardale ronis, ütles ta, et viimane asi, mida enne vette sumatamist nägi, oli mu nägu, mis tahis hirmsasti naerma hakata, aga ei julgenud.

Nagu kirjeldasin, teeb äi oma M-ist pärast võistlusi supelsuvitamiseks trimaraani. Parve lahmakast pinnast oli esialgu otsaga turvatud ainult vööriosa. Ahtris pidid istuma need, kes piiramist ei vaja. Aga me oleme ju hajameelsed. Kui silma ees on vööri piirav ots, naaldume mõnel juhul mõnusasti taha, eeldades, et silme ees olev kehtib ka selja taga.

Hetk pärast seda, kui ämm – armas aeg, tavaliselt on tal kogu maailm laitmatult kontrolli all ju – end üle kaela vette kukerpallitas, käis veel üks plauhh. Väljasõidust enesestmõistetavalt osa võtnud Elsa hüppas talle järele. Sekundi murdosa jooksul tehtud otsusega. Juurdlemata, kuidas ta meie karja liiget päästa kavatses või kuidas pärast tagasi pardale pääseb. Oli vaja!

Selle soorituse eest omistas perekond tädi Elsale inimese aunimetuse. Iseasi, kui auasi see inimeseks olemine tegelikult on. Muude agade hulgas mõtleb inimene kauem kui koer. Mu mehel ehk siis ämma pojal ja Elsa peremehel kulus paar sekundit, enne kui tema vette hüppas. Kahte daami päästma.

Inimdaam ehk siis ämm oli selle ajaga juba tagasi veepinnal ja naeris ohjeldamatult. Nii et tegelikult oli vaja päästa ainult suurt musta Elsat, kes märjaks saades jäi alati poole väiksemaks ja ujedaks. Kui ta oli turja- ja tagumikunahka pidi alusele tagasi tõstetud, seis ja ebaes kallis koeratar mõne hetke. Ja lahendas siis oma piinliku olukorra eriti mehise raputamisega – nüüd olid teised märjad, tema kuiv. Ja tema kord naerda: heldeke, miks te kõik sellised välja näete? 



LASTEGA MEREL

Mereleminek ei ole ainult lapsele suur elamus, vaid ka lapsevanemale endale, kes oma järglase kaasa võtab: südantsoojendav on näha oma väikest last tegevuses, mis sulle endale huvi pakub. Meresõit on elukool, mida mujalt eriti ei saa. Vähekogenud meresõitjatel aga tasub siiski üht-teist kõrva taha panna.

TEKST MAIROLD VAIK FOTOD KÜLLIKE ROOVÄLI, TÕNU KITS

Paar suve tagasi, kui sõpradega purjetamas käisin, oli seltskonnas ka kaks alla kümneaastast last. Püsimatud ja hüperaktiivsed, nende ohjeldamisega oli päris palju tegemist. Ega lapsevanemgi tajunud, et tegemist pole tivoli või Juku mängumaaga, ja lasi neil pardal ringi joosta. Lõpuks päädis müramine sellega, et üks laps kukkus poolenisti tekiavast sisse, kui üks meeskonnaliige eespurje kokku korjas – puri kattis sel hetkel kogu vööriosa ja osalt avause, mida laps ei märganud. Õnneks poiss suurt viga ei saanud ja pärast seda kadus lastel müramise isu ära.

Enne kui lapsega merele minna, tuleks hinnata lapse kannatlikkust ja püsivust. Nemad ei oska ohtusid hinnata ja mõningase sõidu järel võib paljudel igav hakata. Oleneb muidugi, milline ilm on. Tormi korral istutakse enamasti kui hiirekesed ühes kohas ja ollakse vapralt tekil vanemate juures, sest kajutis vihmavarjus on veel kehvem.

MEREHAIGUS

Kes käivad harva merel või on seal esimest korda, peavad arvestama, et ka vaigse lainetuse korral võib merehaigus kimbutama hakata. Köht ei tohi enne reisi olla väga täis ja päris söömata ka ei tasu minna. Laste suhtes tuleb tähelepanelik olla ja juba enne reisi peaks pisikesele seletama, et ta ei häbeneks, kui sees keerama hakkab, samas ei tasu manada, et see on vältimatu ja hirmus seisund.

Lastele ei ole merehaiguse tabletid soovitatavad. Oksendamist aitab vältida ka jäätükikeste neelamine ja sidruniviilu imemine. Täiskasvanutel soovitatakse tabletid sisse võtta enne, kui lainetus pööratama ajab, juba paar tundi enne reisi.

Kindlasti ei tohi lapsega kurjustada, kui tal halb on. Kajutist või kinnisest ruumist tasub ta välja tekile kutsuda, et ta merd ja silmapiiri näeks. Püüa ta tähelepanu kehvast tundest eemale meelitada, vestle või hoia millegagi tegevuses. Abiks on näiteks mobiiltelefonide mängud või kaasavõetud mänguasjad. Kui laps siiski tahab kajutis olla, siis olgu seal pikali, silmad kinni. Kui laps oksendab, tuleks talle pärast seda midagi kerget süüa anda, see teeb olemise toekamaks.

KÄITUGE VASTAVALT ILMALE

Kui on tegemist päikeselise päevaga, tuleb lapsi päikesepiste ja ülepäevitamise eest kaitsta – peakate, päikseprillid ja heledad rõivad kindlasti kaasa! – ning kasutada päiksekreemi. Lapse jaoks on soovitatav ka lihtsat joogivett kaasa võtta.

Paljud lõbureisijad broneerivad jahisõidu pikalt ette ja kehva ilma korral ei soovita reisist loobuda ning lapski võetakse kaasa. Samas tuleks halva ilmaga siiski koju jätta väiksemad kui kolmeaastased põnnid, kes ei oska veel oma vajadustest ja enesetundest täpset ülevaadet anda.

2005. aasta suvel püüdsime tugevat tuult trotsides Piritalt välja sõita, aga kuna kaasas olnud mõnekuune laps pistis kahemeetrise lainetega kohtudes kõvasti kisama, tuli

muulide vahelt tagasi keerata. Teatavasti alla kaheaastased lapsed merehaigust ei põe, aga ju tal oli siis mingi muu põhjus, mis seltskonna kai äärde tagasi ajas.

Ilmselt oli seltskonnas viibiv laps kõige targem, sest pärast lapsevanema kaldaletoiimetamist arvasid kõik reisi-
jad, et seekord võiks ikka minemata jätta.

Nende lastega, kes maast-madalast paadis kaasas olnud, ei ole nii palju muret, aga sellegipoolest tuleb neil pidevalt silma peal hoida.

TULEB MÕISTA, ET MEREKESKKOND ON MEIE IGAPÄEVASEST TAVA-ÜMBRUSEST ERINEV JA PIGEM OHTETTE NÄHA KUI LOOTMA JÄÄDA, ET MINUGA EI JUHTU MIDAGI.



PÄÄSTEVEST OLGU KANDJALE SOBIVA SUURUSEGA

Täiskasvanutele on eri kaalukategooriates päästevestid, kuid hädapärast saab suurema vesti rihmadega kokku tõmmata, et see seljas püsiks. Laste puhul on suuruste erinevus märgatav. Enne lõbusõitu peab veenduma, et lapse jaoks on sobiva suurusega vest olemas, küsida seda veesõiduki juhilt juba kaldal ja selga proovida. Liiga palju olen näinud seltskondi, kus lapsel paslikust suurem vest selga pandud, hullemal juhul koguni täiskasvanu päästevest. Sellega on "linnuke" küll kirjas, aga häda korral võib laps lihtsalt vestist välja libiseda (teadupärast kipub inimene vee-pinnast allapoole vajuma, vest aga jääb pinnale).

Tänavu kevadel Tallinna Merepäevadelgi polnud lõbusõitu pakkunud paadiomanikud varunud piisavalt eri suuruses päästeveste ja üsna hale oli vaadata lapsi, kel vestide õlad üle kõrvade



tõusid. Teistelgi veeüritustel panin tähele lõbusõidupakkujate hooletut suhtumist, mitmed organiseerijad andsid halba eeskujku, käies ringi lahtiste hõlmadega päästevestides.

Veelkord tuleb meelde tuletada, et ujuvvest tõstejõuga 50 N ei ole piisav lapse pinnal hoidmiseks. Seda kannavad need, kes on treenitud, kuidas käituda vette kukkumisel, aga väheste kogemustega lapsed kandku ikka kraega päästevesti, tõstejõuga alates 100 N. Soovitav, et laste päästevest oleks veestist väljapudenemise eest kaitsmiseks varustatud jalgevahelt läbikäiva lisakinnitusrihmaga. (päästevestide kohta loe põhjalikumalt Navigaatorist 2/2007).

Tähtis on, et vanemad oma käitumisega oleksid lastele eeskujuks. Enne kui lapsele päästevest selga pannakse, peaks see endal juba seljas olema. Tuleb näidata, et ohutunnetus on lapsega samaväärne, mitte jätta muljet, et lapsel on vähem kogemusi.

Päästeveste on ka lemmikloomade, eelkõige koerte jaoks, eri suurustes. Kellele loomake kallid ja kes ei ole kindel tema ujumisoskustes, muretsegu ka talle vest. See, kas lemmikloomaa üldse kaasa võtta või mitte, jääb igapähe enda otsustada. Pigem soovitaksin loomi ja lapsi korraga mitte sõidutada.

Soome väikesadamates panin tähele, et väikelapsed kandsid päästevesti ka sadamakaidel liikudes. On ju alati võimalus, et laps kaob hetkeks vaateväljast ja parem olla kindel, et õnnetuse korral oleks abivahend seljas.

MERELE KAIN PEAGA

Vahel ei suuda täiskasvanudki end ohjeldada. Sõber rääkis mulle, kuidas kord üks purjus reisija võõris reelingusse komistas ja üle parda pudenes – kipper jõudis reageerida ja sai ahtriosas reisija püksirihmast kinni, teiste abiga toimetati äkitselt kainenenu mees pardale tagasi.

Olen isegi ühe teleajakirjanikust tuttava peale üle tormi karjunud, et see lõpetaks võõris “Titanicu” mängimise, õnneks tõid pisut kainemad kaaslased reelingul kõõluja siiski ohutumasse paika.

TÄHTIS ON, ET VANEMAD OMA KÄITUMISEGA OLEKSID LASTELE EESKUKUJS. ENNE KUI LAPSELE PÄASTEVEST SELGA PANNAKSE, PEAKS SEE ENDAL JUBA SELJAS OLEMA.

Tuleb mõista, et merekeskkond on meie igapäevases tavaümbrusest erinev ja pigem ohte ette näha kui lootma jääda, et minuga ei juhtu midagi. Alati ei saa ka kogunud kaassõitjatele lootda, sest kriisiolukordades kipub enamasti abikäsi väheks jääma.

Merelemineku on alati tõsine ettevõtmine. **N**

Lapsega merele minnes pidage silmas:

- ▶ kaaluge tõsiselt, kas laps on esmasõiduks merel valmis;
- ▶ valige mereleminekuks sobiv ilm;
- ▶ reisiks tuleb hoolikalt valmistuda, võtke kaasa piisavalt söögikraami ja vett, suvel ka päikesekreem ja päikesepillid;
- ▶ valige õige riietus, varuge riideid ka ilmamuutuseks, merel tasub alati kanda mütsi;
- ▶ selgitage lapsele veesõidukil käitumise reegleid, rõhutage, et ta alati kusagilt kinni hoiaks;
- ▶ rääkige lapsele ebamugavustest ja ohtudest, kuid ärge teda hirmutage;
- ▶ igavuse peletamiseks võtke midagi köitvat kaasa (raamat, mänguasjad vms.);
- ▶ proovige juba kail lapse päästevesti sobivust, päästevest olgu lapsele paras ja tõstejõuga vähemalt 100 N;
- ▶ jälgige veesõidukil pidevalt lapse tegevust;
- ▶ merehaiguse tekkides olge võimalusel ülemisel tekil ja vaadake ettepoole merele;
- ▶ suure lainetuse korral hoidke laps oma läheduses;
- ▶ olge lapsele hea eeskuju!



Telli kaater
nüüd,
saad suveks
veele!



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





(4.osa, algus Navigaatoris 1/2007)

KIIREMINI, KAUGEMALE, OSKUSLIKUMALT!

TEKST ALAR VOLMER FOTOD MART MEIEL

Hooaeg on läbi saanud, olen juba pidanud hommikuti enne jahile pääsemist jalaga jääd puruks peksma. Kõik märgid näitavad, et hakkab kätte jõudma aeg suuskade tõrvamiseks. Nüüd on hea kamina ees istuda ja meenutada hooaja parimaid hetki ning unistada kevadest, mil pääseb jälle purjede alla. Möödunud hooajast jäävad mulle meelde ennekõike uued inimesed, kellega meri mind kokku viis, paljudega neist ühendavad mind põnevad kogemused koos purjetatud regattidelt ja ühiselt üle elatud rasked hetked.

PURJETAJAD NÄITASID KLASSI

Eesti purjetajad pakkusid sel hooajal suurepäraseid elamusi ajalukku minevate saavutustega erinevatel regattidel. Kõige kõvema tulemuse eest hoolitses Laser-klassi mees Deniss Karpak – Eesti esimene medal olümpiaklasside maailmameistrivõistlustelt on saavutus, mida annab korrata. Avamerepurjetamises näitasid täiesti uut taset kõik need meeskonnad, keda juhtis Mati Sepp: MMi kolmas koht, MMi teine koht, võit Copa del Reyl.

Vennad Tõnisted oma tuntud headuses tõestasid taas Melges 24 Euroopa meistrivõistluste medaliga, et nende mahakandmine vähemalt lähiajal päevakorda ei kerki.

Minu lemmikuks on läbi aegade olnud Star-klass ja läinud hooaja pommiks on selle klassi veterani, 57-aastase John Dane meeskonna võit USA olümpiakatsevõistlustel. Mees on üritanud neli korda olümpiale pääseda ja alati on vaid natukene eesmärgist puud jäänud. Tänavune võit on seda tähendusrikkam, et kolm USA katsevõistluste võitjat on hiljem ka olümpiakullani jõudnud.

Aga mitte tulemustest ja võistlemisest ei peaks ma rääkima purjetamiskoolis rääkima. Tulles võistlemise juurest seiklemise ja merematkamise juurde, peab märkima, et ka meie selle ala tegijad on latti kergitanud – Martha on teel ümber maakera, Bossa Nova valmistub võidusõiduks üle Atlandi, Hermes-X seikleb Atlandil suunaga Kanaari saartele ja kindlasti on kusagil purjede all teisigi eesti keelt rääkivaid inimesi, kes aga pole tagasihoidlikkusest oma asja suure kella külge riputanud ja me pole neist veel kuulnud.

KIIRESTI PURJETAMINE NÕUAB OSKUSI

Õpilased suudavad mind ikka veel üllatada sooviga purjetada kiiremini kui teised jahid! Iseenesest ei ole selles ju midagi halba, kuid viitab selgelt inimloomuses peituvale loomale, kes peab teistest kiirem, tublim ja parem olema. Olen ju ka ise pärit võistluspurjetajate hulgast ja ilmselt pühendan ka purjetamistundides palju aega nippidele, kuidas jahti kiiremaks teha. Tegemist on ju täiesti tavalise ihaga teha asju täiuslikult! Veel olles juhtub ju ikka nii, et kohates teist jahti, algab kohe võistlus – kes jõuab enne sadamasse või mõnda tee peal eesolevasse märki.

Kihk kiiremini purjetada toob meid lähemale võistlemisele. Miks, imestab just purjetamisega alustanu. Niisamagi on ju tore merel ringi seigelda, ennast proovile panna ja peidetud lahesoppe avastada. Kahtlemata on tal õigus, merel on hea olla, vabadsus on piiritu, kõik igapäevane lahustub olematusse ja hing laulab; aga kiiremini purjetamine toob meid lähemale hoopis põnevamale teemale: kuidas õppida oma jahti paremini tundma? Mida teha, et meie oskused oleksid paremad ja et ka kitsastes väinades ning tiheda laevaliiklusega kohtades jätkuks julgust purjede jõul liikuda, mitte mootorilt abi otsida.

HIRM MEREL

Ma ei oska päris täpselt vastata küsimusele, kas ma merel olles ka kardan. Tean küll, et mulle ei meeldi olla meeskonnas, kus leidub hulljulgeid tüüpe. Üks ebameeldiv kogemus minu osalemisest Whitbreadi ümbermaailmaregattilt on järgmine. Purjetasime väga pimedal ööl tugevas pakstaaktuules kusagil Atlandi ookeani avarustes. Kapteni antud kursi hoidmine oli väga raske: tugev tuul ajas jahti kreeni ja pidevalt oli oht *broach*'i sattuda – teadmiseks neile, kes ei ole *broach*'iga kokku puutunud: *broach* on jahi juhitavuse kaotamine tugeva kreeni tõttu, mille tulemusena jaht pöörab iseenesest vastutuult, tavaliselt kaasneb sellega suur kreen, purjede loperdamine, halvemal juhul ka purjede ja taglase purunemine.

Olin just oma roolimiskorda lõpetamas, uus vahetus oli tekile tulnud ning valmis juhtimist üle võtma. On tavaline, et roolimist üle andes annad uuele roolimehele ühtlasi väikese



Liviko regatt "Suured väikestel"

ülevaate olukorrast ja ohtudest. Tegin seda ja hoiatasin, et jahti kontrolli alla hoida on äärmiselt raske. Hüva, mees asus roolima ja paari minuti pärast kommenteeris, et pole hullu. Mõtlesin, et ilmselt olen liiga ettevaatlik ja tundsin oma pelglikkuse üle isegi veidi häbi. Lahkusin tekilt, viskasin tormikad seljast, sõin kõhu täis ja olin parasjagu magamiskotti pugemas, kui kontroll jahti üle kadus.

Selleks ajaks olin küll juba purjetanud pea kakskümmend aastat, aga avaookeanil 27-meetrise jahti üle kontrolli kaotamine oli midagi uut. Teadsin, et teoreetiliselt peaks spinnakeri soote järele andma, aga kuidas seda teha öösel, suurte lainete keskel tugevas tuules, polnud aimugi.

Järgnes korraldus "Kõik mehed tekile!" Vedasin märjad tormikad kibekiiresti peale ja tormasin välja. Kogu meeskonnaga askeldades saime olukorra taas kontrolli alla, spinnakeripoom oli natuke viga saanud, aga muidu ei midagi hullu. Sellest ajast alates meeldib mulle rohkem sõita koos meestega, kes ei suhtu merevärki liigse kergemeelsusega.

AINULT KOOSTÖÖS SÜNNIVAD VÕIDUD

Purjetamine on ju imelihtne, aga kiiresti purjetamine on natuke keerulisem. Esiteks tuleks aru saada, et purjetamine on meeskondlik tegevus ja et hea roolimees üksi ei tähenda veel mitte kui midagi. Jahi kiireks tegemine tähendab masti ja purjede õiget trimmi, millele peab tuge andma meeskonna õige asetus jahil, ning viimase lihvi annavad hea analüüsivõime, strateegia, taktika ja ilmastiku tundmine.

Alustame lihtsamatest asjadest. Mis on meie eesmärk? Purjetame ju ennekõike sellepärast, et see meile meeldib. Aga sageli on ju nii, nagu ütleb kõnekäänd: "sailing is fun, but winning is much more fun!" – "purjetamine on lahe, aga võitmine on veel lahedam!" Tee võiduni ei ole kunagi lihtne – ostes kiireima jahti ja varustades selle kalleimate purjedega, ei võida me veel ühtegi regatti. Regatte võidavad meeskonnad, kes suudavad meeskonnaliikmed ühise rusikana tööle panna.

Niisiis: võidu võti on omavaheline klapp ja suhtlemine. Õpime jahil osi ja jahil tehtavat – otsi, purjesid, trosse, pautte, halsse, spinnakeri manöövreid – nimetama õigete nimedega. See tagab asjade

õnnestumise; liiga sageli kuulen ma kapteni käsklusi, millest meeskond aru ei saa. Üks tavaline asi, mida korralduste puhul ei kasutata, on lihtsad märksõnad "allatuule" ja "peaetuule", mis muudavad korralduse tublisti selgemaks. Näiteks hõige „sooti peale!" võib spinnakeriga sõites anda edasi infot nii grootpurje, genua kui ka spinnakeri kohta. Kui aga roolimees tahab peale saada spinnakeri allatuulesooti, siis tasuks nii ka öelda: „spinnakeri allatuulesooti peale!" Ja ei olekski mingit segadust.

Eriti oluline on täpne suhtlemine stardis ja märkidest möödudes, valemõistetud korralduse tagajärg on sageli kaotus.

Alustavatel meeskondadel tasuks järgida lihtsat reeglit – väldi riski, kui võimalik. Ärge ronige situatsioonidesse, kus liiga palju jahte koos – te ei pruugi neist olukordadest ilma väikeste kokkupõrgeteta välja pääseda. Kokkupõrked on küll asendamatud kogemuste hankimisel, kuid siiski ebameeldivad ja kulukad. Õnneks on jahid nii tugevad, et kerged külkkokkupõrked midagi kriimustusest tõsisemat kaasa ei too.

Esimesed regatid tasub kaasa teha mõne kogenud kapteni soodimehena: vastutust vähem ja tavaliselt ka rohkem aega, et jälgida ning kõrva taha panna teiste meeskondade tegutsemist.

Oma esimene regatt kaptenina tasuks ette võtta võimalikult väikesel jahil, soovitatavalt lausa svertpaadil – igasugune jama väikestel paatidel lõpeb halvemal juhul külma suplusega, materiaalsed kahjud esinevad suhteliselt harva.

SUURED VÄIKESTEL

Üks toredamaid purjeregatte Eestis on Suured Väikestel, Kalevi Purjespordikooli korraldatav igasügisene poolepäevane regatt Pirita jõel, Tallinna olümpiapurjespordikeskuse ees. Regati omapära seisneb selles, et lastepurjekatel proovivad jõudu endised ja praegused tegevpurjetajad, alla 21-aastaseid starti ei lubata. Ja kui tavaliselt on see võistlus olnud rohkem endiste kokkutulek, siis aasta aastalt on lisandunud ka täiesti uusi huvilisi. Ei tea päris täpselt, mis neid tõmbab – uudishimu, soov ennast proovile panna või hea seltskond –, aga igal juhul on see üks võistlus, mida tasub vaatama tulla, ja kui mereteema südame kiiremini põksuma paneb, siis miks mitte ka ise osaleda. ▣

KOHTUMISENI PURJEDE ALL!



Slipikohast teatamiseks
 palume saata e-kirja aadressile
 navigaator@heelum.ee

Kirja tuleks panna:

- slipi asukoht
 - slipi GPS-koordinaadid
 - slipi kirjeldus
 - teretulus
- on ka fotod.

Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!

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

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



1 Tilgu, Harku vald

Betoonkate. Ujuvmärkidega tähistanud sadamasse sissesõit.

N 59°27'20" E 024°29'17"



2 Kakumäe sadam, Tallinn

Betoonkate, lähed pikalt vee alla. Relsid paatide jaoks. Sadam ajutiselt suletud, kontakttelefon 50 93 191.

N59°27'01" E24°36'09"



3 Merirahu, Tallinn

Kivine pinnas. Sissepääs omaniku, Merirahu Arenduse OÜ, loal.

N59°26'48" E24°36'57"

SLIPIKOHAD
 TALLINNAS
 JA HARJUMAAL



4 Bekkeri sadam, Tallinn

Puitkate metallkarkassil, kandevõime 3 tonni, Slipi laius 6 meetrit. Ühekordne tasu 60 kr.

N59°27'00" E24°40'25"



5 Vana Kalasadam, Tallinn

Liiva-kivi segu. Lai slipp, võimalik kasutada korraga mitme paadi veeskamiseks.

N59°26'51" E24°44'57"



6 Pirita TOP jahisadam, Tallinn

Betoonkate. Ühekordne tasu 75 krooni.

N59°28'02" E24°49'23"



7 Miiduranna sadam, Viimsi vald

Betoonkate, madala veeseisu korral on veesõiduki sisselaskmine raskendatud – slipp lõpeb järsult. Sissepääs omaniku loal.

N59°29'55" E24°49'01"



8 Pringi küla, Viimsi vald

Asub Rummu tee otsas. Liiva-kivi segune pinnas. Soblik väiksematele paatidele.

N59°32'11" E24°47'33"



9 Kelvingi sadam, Viimsi vald

Kaks betoonkattega slippi – suurtele ja väikestele alustele. Sissepääs omaniku, MTÜ Kelvingi Paadisadam, loal.

N59°33'18" E24°50'15"

Balti Merekaatrid – Silveri kaatrite uus esindaja Eestis!



Silver Hawk DC
+ Mercury F80 ELPT EFI

360 000.-



Silver Beaver
+ Mercury F40 ELPT EFI

205 000.-



Silver Fox R
+ Mercury F50 ELPT EFI

259 000.-



Eagle Cabin
+ Mercury F115 ELPT EFI

646 000.-



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

Silver[®]



MARTHA & HILLAR KUKK

Möödunud jaanipäeval ümbermaailmareisile asunud Martha kaptenil Hillar Kukul on seljataga juba 27-aastat purjetamiskogemust. Neist ligi kümme on ta seilanud oma praeguse purjeka Marthaga. Mida räägib maailmarändur ja ookeaniületaja Navigaatorile oma alusest, kogetud tormidest ja reiseid jooksul külastatud sadamatest, saate lugeda allolevast intervjuust.

FOTOD HILLAR KUKE ERAKOGU

■ Miks see paat?

Ma ei saa küll Marthat kuidagi paadiks nimetada. Laev ikka. Usun, et igale kaptenile on tema juhitav alus ikka laev, suuruselt sõltumata.

Kui oma esimese purjeka Emerald 1997. aasta mais vette sain, olin veendunud selle kooselu pikaajalisuses. Arvan siiski, et lahutuse peapõhjuseks ei olnud selle Ridas 35-tüüpi jahi halvast kvaliteedist johtunud reklamatsioonide hulk, vaid uus armumine praktiliselt esimesest pilgust. Martha sõsaralust Sari nägin sama aasta suvel Põris.

Ega ma algul maailmakuulsast laevaehitajast Colin Archerist palju teadnudki, kuid mida rohkem tema laevade kohta teavet sain, seda enam innustusin. Enne lõplikku otsust käisin 1998. aasta suvel veel Norra meremuuseumides Oslos ja Colin Archeri kodukohas Larvikis ning mitmetes sealsetes sadamates. Kui sügisel Soomest pärit laevaehitaja Cristian Lydmaniga Martha ehitamiseks käed lõin, ei olnud minu jaoks enam oluline asjaolu, et proovipurjetamine oli veel tegemata – nii veendunud olin oma uue armastuse sobivuses. Väga tähtis oli minu jaoks ka võimalus kogu ehitusprotsessis kaasa lüüa – projekteerimisest varustamiseni, rääkimata igapäevasest ehitustööst.

Martha kere on ehitatud Colin Archeri legendaarse päästeotstarbeks välja töötatud purjeka jooniste järgi, mis on saanud Oslo meremuuseumist. Originaalmõõtmeid on vähendatud 46 jalalt 40 jalani, muudetud on sise- ja tekilahendust harrastuspurjetamise vajadusi silmas pidades, kahveltaglastus on asendatud efektiivsema bermuudapurjestusega.

Kuigi oma tänastele kogemustele tuginedes teeksin sama-suguse aluse veidi teise lahendusega, olen Marthaga igati rahul, eriti pärast täiendust roolikambri näol 2005. aastal. Minu meelest on tegemist hea kompromissiga purjelaeva ehitamise traditsiooniliste ja kaasaegsete väärtuste vahel.

■ Kuidas Martha endale nime sai, miks just see nimi?

Minu arvates on laevadel ja inimestel nimedega sama lugu – nimi ja kandja peavad sobima. Algselt sai pika arupidamise peale registreeritud nimeks Skuld. Hakkamata siinkohal lahti seletama selle nime kaunist tausta, selgus õnneks õigeaegselt, enne laeva ristimist, selle sõna rootsikeelne tähendus – võlg. Uueks nimeks saigi seetõttu Martha – minu äia, kes on minu purjetamisharrastuses ehk kõige suurem süüdlane, kadunud ema nimi. Kahjuks ei ole ma teda ise kunagi kohanud, kuid mu abikaasast laeva ristiemale oli ta väga tähtis ja lähedane. Ja eks hoia ju laevgi oma "süles" meeskonda nagu vanaemad lapse-lapsi, uinutades ja kaitstes.

Alles hiljem, maailma meredel seilates, olen tajunud laeva nime tähtsust hoopis uuest aspektist – arusaadavus erinevates keeltes (proovigem veel ette kujutada ragisevat ja vilistavat raadiosidet, mis sarnaneb nõukogudeaegsele "Ameerika Häälele"). Martha nimi on siiani erinevates maades kirjutatud ilma täiendavaid küsimusi esitamata täiesti õigesti. Kujutan ette, kui palju segadust võib tekitada ühe Kariibidel kohatud Soome lipu all sõitva jahi nimi Kirjava kana.

■ Kirjelda oma tavalist päeva merel.

Minu jaoks ei ole ükski päev merel tavaline. Laulgi ütleb, et merel on tuhat nägu. Kui aga peenemad nüansid kõrvale jätta, siis on täiesti erinevad ühe- ja mitmepäevased etapid. Seda alates purjetamisega seonduvatest toimingutest söömise ja magamiseni.

Ühepäevased etapid on üldjuhul täis aktiivset purjetamist ja küllaltki tihedat navigeerimist (olen veidi vanamoodne ja kaardiplotterit Marthal ei ole). Suuremaks söömaks läheb tavaliselt pärast sadamassejõudmist ja laeva klaarimist.

Mitmepäevased sõidud on reeglina pikkade halssidega ja purjede seadmisega end tavaliselt väga koormama ei pea. Tihti ei ole vahetki, kas paut teha täna või alles homme. See ei pea küll paika ranniku, eriti kõrge ranniku lähedal, kus tuul pagiline ja suunalt muutuv. Sõltuvalt mereoludest teen tar-



vilisi laevatöid, millele puudust purjelaevas kartma ei pea. Teadmisega, et rasked mereolud ja aeg teevad oma töö ja abisaamisele ulgumerel loota ei saa, jälgin pidevalt Martha tehnilist seisukorda. Näiteks kontrollin pilsikaevu, et aegsasti avastada võimalik leke kas laevakere läbiviikudes või survestatud mageveesüsteemis. Pikkadel etappidel lülitame üllatuste vältimiseks joogiveesüsteemi survepumba tööle vaid tarbimise ajaks.

Kontrollin seisva taglase kinnitusi tekil. Loen. Organism lülitab end alahoiurežiimile – magan sõltumata kellaajast siis, kui und on ja meresõit võimaldab. Järgmisel hetkel peab võib-olla end mobiliseerima ilmast või laeva materiaalosast johtuvaga rinda pistma.

Menüü ja söömise sagedus sõltub Vetevana tujudest – kui ikka väga loobib, ei lähe kõht õieti tühjakski.

Võrreldes Balti merega lisandub alates Põhjamerest tava-pärastele toimingutele loodete jälgimine ja sadamasse saabumisel kogu laeva pesu mageda veega. Vastasel juhul sädeleb kõik soolakristallidest.

■ Eksootilisim paik, kus oled oma laevaga käinud?

Eksootikat on maailmas kõikjal, kui vaid seda näha oskaks. Oma koduümbrustki peaksime vaatama silmaklappideta, avatud meelte ja südamega. Väinameri, Kihnu ja Ruhnu, Soome saarestik, Taani väinad, Norra fjordid, Galeedoonia kanal, Hebriidid, Orkney ja Shetlandi saared, Kanali saared, Galiitsia, Portugali rannik, Madeira, Kanaari saared, Kariibi meri ja saared, Bermuuda saared, Assoorid - pärast kõike seda on tõeline eksootika taas sõita kodusadama liitsihil.

■ Meeldejäävaim reis?

Mul on vist oma rännakutega vedanud, sest kõigist on mäletada palju kaunist ja ka õpetlikku. Muidugi, pikemad ja kaugemad sõidud pressivad end esiplaanile, kuid mäletan väga kirkalt ka oma esimest purjetamist kaptenina 1994. aastal rendifirmast Top-Sail laenatud jahiga Katrin.

Reisisihiks oli Turu saarestik ja Ahvenamaa. GPS, milleta tänapäeval ei kujuta meresõitu hästi ettegi, oli siis Eesti harustusalustel tõeline haruldus ja puudus ka Katrinil. Vaatasin üle purjetamiskursuste konseptist Kalju Toomara loetud navigatsiooniosa ja Kihnu Jõnni kombel panin püksirihmaga kursi Paljassaare otsast Hanko faarvaatri alguse W-poile.

Piritalt sõitsime välja õhtul, sest pimedas on Soome lahe mõlema kalda majakate plingid ju paremini näha ja asukoha määramine seetõttu oluliselt lihtsam. Ja hommikul paremat kätt paistma hakanud esimene linn oligi Hanko.

Saarestikus seilates märkisime kaardil hoolega iga seljataha jääva meremärgi kriipsukesega ehk kandsime kuldusse, nagu me siis seda tegevust nimetasime. Kuid ikkagi eksisime loovides ühel lagedamal kohal sedasi ära, et ei teadnud enam, kust tulime ja kuhu peame minema. Meid ümbritsevad saared paistsid kaugelt ühtse tervikuna ja nende vahel olevaid faarvaatreid – kaardi andmetel viit – ei olnud võimalik eristada.

Kursustel kuulnud tarkust ja oma loogikat kasutades saime siiski taas järjele. See sündmus aga ajendas paari päeva pärast Turus ostma käsi-GPSi, mida kasutasin järgneval paaril aastal rendidjahtidel ja mis leidis püsikoha esimeses päris oma jahis Emerald.



■ Pikim merereis?

Tallinn – Kariibi meri – Tallinn aastatel 2001-2002. Tookordne rännak kestis aasta, kaks kuud ja kolm päeva. Meremiile kogunes veidi üle 13 000.

■ Tugevaim torm?

Põhjameres 2007. aastal. Sakslaste ilmateates lubatud kuus palli kasvas keskööks kaheksani ja siis rauges. Võtsime uuesti üles kõik purjed, tunnikese trotsisime tuuletust ka mootoriga. Kui hommikuvalguses märkasime ahtris pealevajuvat sünk-musta taevast, oli juba hilja uueks tormiks valmistuda. Veerand tunniga oli tuult uuesti kaheksa palli ja vihma kallas sedavõrd tugevasti, et isegi laineharjad madaldusid. Purjede rehvimine õnnestus patuga pooleks ilma suuremate kaotusteta ja kui tuule kiirus tõusis kümne pallini, tegi 20-tonnine Martha käiku üle kaheksa sõlme vaid fokaga. Õnneks oli tuul meile pärisuunaline, kuid viie-kuuemeetrise lainetega andis päris maadelda. Kõike seda tuli meil taluda siiski vaid neli tundi, kuni pääsesime Den Helderi sadamasse varjule.

■ Keerulisemad sõidutingimused?

Sissesõit Grimsby sadamasse Inglismaal aastal 2000. Nimelt asub see lüüsiväravatega suletav sadam Humberi jõe suudmes ja sissesõit on võimalik vaid kolm tundi enne ja pärast kõrgvett. Saabusime sadamaesisele veidi pärast keskööd, navigeerides sadamate teatmikuse olevajõedelta plaani järgi (üllatuseks lõppes merekaart miili võrra enne sadamat) pimeduses ja tulede segadikus. Kahtefaarvaatrit tähistavate poide tulede ja sadamaväravate leidmine linnatulede taustal ning tõusust tingitud üle kolmesõlmelise voolu trotsimine väravate avamist oodates on jäänud meelde ühe keerulisima navi-

geerimisena. Kõike vürtsitas veel vägagi vilgas laevaliiklus.

■ Lemmiksadam Eestis?

Loomulikult Martha kodusadam, Tuletorni kai Orjakus, Hiiumaal.

Linnasadamatest on lemmikuks Kuressaare sadam. Inimlikes mõõdetes ja kaunis kohas. Linnas endas on ajalugu ja nüüdisaeg sobivalt käsikäes.

■ Lemmiksadam välismaal?

Aastate jooksul külastatud sadamatest üht lemmikut leida on mul väga raske. Pealegi on lemmiku-staatus minu arvates tihti ainult selle konkreetse korra emotsioon, mis ei pruugi sugugi kokku langeda sadamat objektiivselt iseloomustavate kriteeriumitega laiemas mõttes (turvalisus, teenused, keskkond jne.).

Sadamad võib jagada kaheks – loodussadamad (nii looduslikud kui ka looduse keskele rajatud) ja linnasadamad. Mõlemal omad võlud, sõltuvalt olukorrast. Esimeste osas pakub vaele damatult parimat Soome ja Rootsi saarestik. Linnasadamates peatudes on jälle hea võimalus tutvuda piirkonna ajaloo, kultuuriväärtuste ning -sündmustega. Minusugusele merematkajale ei ole aegajalt vähetahtsad ka vaid linnades saadavad teenused (gaas, mingid varuosad, purjete parandamine jne.). Mariehamn, Bergen, Kiel, Brest, Cherbourg, La Coruna, Las Palmas, Ponta Delgada tulevad hetkel meelde sobiva kompromissina.

■ Milliseid vanade merekarude kombeid järgid?

Merede valitsejale meelega andmist ei tohi unustada, eriti pikematel sõitudel. Unustasin 2001. aastal enne Atlandi ületamist oma kohustuse täitmata ja kuni kolmanda päevani, mil see rituaal sai tehtud, oli ebameeldivusi küllaga. Reedesed väljasõidud on samuti alati mingi jama kaasa toonud.



Merel ei vilistata. Või kui, siis väga ettevaatlikult tuulevaihuse korral tuule kutsumiseks.

Laevas ei ole kohta vihmavarjule. Vastasel korral ei tasu leplikust merest unistadagi ja siin ei aita isegi Vanakesele lepituse pakkumine. Siinkohal meenub aastatetagune sõit jahil Kalevi Stavangeri. Kogu teekond, alates Tallinnast, oli üks rist ja viletsus – vihm, pidev vastutuul ja lisaks veel korralik torm Rootsi kaguosas. Vihma sadas ka tol õhtul, kui meie meeskonda vastuvõtlev Stavangeri meremuuseumi esindus meid õhtusöögile eskortis. Tahtmata nimesid nimetada, avas üks Kalevi meeskonnast uhkelt kümme Soome marka maksnud automaatvihmavarju. Teadsin sellest ebausust juba ammu ja olin äärmiselt üllatunud. Võtsin selle teema õhtusöögil arutada ja muuseumirahvas kinnitas, et see kehtib ka Norras. Ühisel otsusel sai see vihmavarjust hädatooja uputatud meie toonase reisi kaugeimas punktis Lysefjordis, vabanduseks avamata Viru Valgega ühteseotult. Poole tunni pärast paistis päike ja kodutee oli vaid üks lust.

Ilma kiidetakse õhtul ja naist hommikul. Ilma kirumisega ei ole küll kunagi kokku hoidnud, kuid kiitmise jätan alati sõidu lõppu. Ja eks ole tavaeluski nii, et liiga suured ootused toovad tihti kaasa pettumuse.

■ **Unistuste reis?**

Praegu ilmselt just sellel olen. Kui pallile tiir peale saab, ju siis tekivad uued unistused. Ühest ringist ei piisa kaugeltki kõikide kohtade, kuhu meritsi pääseb, nägemiseks. Samas: kas kõike peakski? Vahemeri on kindlasti koht, kus tahaks veel kunagi seilata. Aga eks aeg näitab. ☑

Martha ümbermaailmareisi teekonda saab jälgida internetiaadressil www.marthaworldcruise.com

Martha

tüüp **Colin Archer 40**

ehitusaasta **1999**

kerematerjal **klaasplast**

kogupikkus LOA **14,7 m** kere pikkus LOD **12,0 m**

laius **4,1 m** süvis **2,0 m**

taglase tüüp **ketš**

Mastide kõrgus: peamast: **15,5 m** besaanmast **11,0 m**

Purjed: groot **32 m²** kliiver **34 m²** foka **11 m²** besaan **12 m²**

spinnaker **139 m²** gennaker **126 m²**

Mootor **Iveco Aifo 8041 MO9 95 hj**

Navigatsiooniseadmed **kompass, GPS, radar, logi**

Lisaseadmed **Inmarsat-C, Mini-M, VHF, HF, ilmafaks, Navtex, autopiloot, tuulemõõtja, kajalood, EPIRB, Radari transponder**

Kütusepaakide maht **368 l**. Veepaakide maht **270 l**

Lubatud inimeste arv pardal **8**

Suurim lubatud koormis **3000 kg**

Purje nr **EST 255** Kutsung **ES 2447**

MMSI **276 418 000**

Kodusadam **Tuletorni kai, Orjaku**

Hillar Kukk

Vanus **49 aastat**

Meresõidukogemus **27 aastat, Marthal 27 600 miili, ca 12 000 teistel alustel**

Aastas seilab **Marthal keskmiselt 3000; kõige rohkem 13 000 miili**

Tahan seda!



Uus **Ford**Mondeo

Feel the difference



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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- + km

⅓ lk = 1500.- + km

½ lk = 1200.- + km

¾ lk = 1000.- + km

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



Princess 42 UUS!

Pikkus: 13,48 m • Laius: 4,14 m • Süvis: 1,09 m • Mootorid: 2 x Volvo Penta D6 (2x 435 hj) • Ehitusaasta: 2007
Lisaks rikkalikule standartvarustusele veel võõrivint juhtimisega mõlemalt sillalt, keraamiline elektripliit, diislegeneraator, autopiloot Raymarine 6001+, septitank koos elektrilise tühjendusüsteemiga, nahksisustus
Kontakt: 50 33 228

hind
6 730 000



Bella 850

Mootor: Volvo Penta KAD300 (285 hj) • Pikkus: 8,48 m
Laius: 2,95 m • Süvis: 0,90 m • Väljalaskeaasta: 2007
Soojavee süsteem 22l, teak kokpitis, ankruvits ahtris, kokpiti tent, kaldavoolusüsteem, võõrivint, ksenoon "hõõluled" võõris, alarm, päästeparv
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
2 161 760.-



Trophy 2359 D

Väljalaske aasta: 2007 • Mootor: MerCruiser Cummins 2,8ES diisel (200 hj) • Pikkus: 7,14 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,48 m
PRO-pakett: klaasipuhastajad, külmkast, trimmisüsteem, tekipesu mereveega, täisalai ujumisplatvorm ahtris, kalasump, WC koos septitangi ja tühjendusüsteemiga, diiselkütel soojenduseseade kajutile
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
1 100 000.-



Quicksilver 700 Weekend

Mootor: MerCruiser QSD 2,0 150i diisel • Pikkus: 6,96 m
Laius: 2,78 m • Lubatud inimeste arv pardal: 7
Väga suur ja ruumikas diiselmootoriga matkakaater. Väga mitmekülgne ja praktiline ruumilahendus. Rikkalik varustus.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
999 900.-



SeaRay 240 Sundancer

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

soodushind
990 000.-



Bayliner 246

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

soodushind
999 000.-
tavahind 1 230 800.-



Bayliner 245

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 7,34 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,43 m
Lisavarustus*: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti deluxe pakett; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V); Raadio juhtpult.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
885 800.-



Trophy 2052 DIISEL

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
699 000.-



Silver Eagle Star Family 650

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

soodushind
646 400.-



Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 1,7 DCS
Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m
Diisel mootor teeb suurest ja mugavast kaatrist tõeliselt ökonoomse sõiduriista. Tänu diiselmootori paremale väändemomendile saavutatakse ka 120h juures suurepärase sõidumadused.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
550 000.-



Bayliner F20

Väljalaske aasta : 2007 • Mootor: MerCruiser 5,0 V8 MPI (260 hj) • Pikkus: 6,2 m • Laius: 2,44 m • Süvis: 0,51 m
Standardvarustus wakeboard'i raam, stereo ja ujumisplatvorm.
Eriti sportlik ja kiire kaater
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
549 000.-
tavahind 606 200.-



Zodiac Pro 15 man RIB

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

soodushind
495 000.-
tavahind 510 500.-



Bayliner 192

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

soodushind
425 000.-



Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: MerCruiser 4,3 (220 hj) • Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m
Ruumikas kokpit ja läbimõeldud ning praktiline juhtimiskoht teevad Bayliner 652'ist ohutu ning mugava kaatri. Kaatril on rikkalik standardvarustus.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

vaid 1 kaater selle hinnaga
399 000.-
tavahind 580 000.-



Silver Hawk 540 DC

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

soodushind
299 990.-



Bayliner 195

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 5,72 m • Laius: 2,31 m • Süvis: 0,43 m
Ise tühjenev tekk . Väga ruumikas ja mitmekesised panipaigad.
Rikkalik standardvarustus.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
286 800.-
tavahind 338 000.-



Bayliner 175

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 5,33 m • Laius: 2,13 m • Süvis: 0,43 m
Ökonoomne ja mugav kaater.
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
250 000.-



Silver Beaver 450 UUS!

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

soodushind
205 000.-



Kasutatud Regal Valanti 170

Väljalaske aasta: 1994 • Mootor: MerCruiser 4,3LX/ Alpha 1 • Pikkus: 5,30 m • Hind sisaldab: Kajalood; Käsi-GPS; VHF-raadio-jaam; Trimmplaatide komplekt; Treiler • Kaater heas korras
Kontakt: Hilmar Märtsen tel: 447 2775 hilmar.martson@paadid.ee

hind
99 990.-

Telli mereajakiri *Navigaator*



1/2005



1/2006



2/2006



3/2006



4/2006



1/2007



2/2007



3/2007



4/2007

Üksiknumbri hind 69 kr
Aastatellimus (4 numbrit) 199 kr

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri navigaator@heelium.ee
Toimetuses on saadaval Navigaatori varasemaid numbreid hinnaga 49 kr
www.ajakirinavigaator.ee



MUSTO[®]
PERFORMANCE



UUS HPX

Ookeanil sündinud



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

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

Travel at the speed of life



V CLASS SPORTKAATRID: V42 V45 V48 V53 V58 V65 V70 V85

FLYBRIDGE KAATRID: 42 45 50 54 58 62 67 21M 23M 85MY 95MY

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

www.princessyachts.com


PRINCESS
POWER · PRECISION · PASSION