

# Navigator

2 / 2007

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Katamaraaniga  
üle Atlandi

Viktor Siilats: minu  
esimene paadisuvi

Marko Matvere  
ja Michelle

Paaditest Askeladden  
805 Commuter

Kaks kuulsat  
austrikasvandust  
Euroopas

## ENDEL VOOREMAA AASTAKÜMNED JÄÄL

ISSN 1736-3233



771736 323015

KOTERMANN LAEVAS II OSA • KONTSEPTPAAT COMMANDER 80 • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL  
SADAMARESTORAN GRAND HOLM MARINA • HERKKI HALDRE KOLUMN • VOLVO PENTA 100  
ABRUKA SAAR • SURF • SLIPIKOHAD • KAJALOOD • KUIDAS VALIDA PÄÄSTEVESTI • ORISSAARE SADAM



Tahan seda!

Uus FordMondeo

Feel the difference



# Navigaator

2 / 2007

- 8 Uudised** Eesti lipu all ümber maailma, COLREG sai kaante vahele, Nargen Opera plaanid, üksinda üle Atlandi, Tallink Staril külas
- 12 Tootetuudised** Princess V45, Bayliner 300, Mercury päramootorid, Quicksilveri kummipaadid
- 14 Messikalender** Juuni - september
- 16 Visioon** Kontseptpaat Commander 80
- 18 Kolumn** Herkki Haldre vanalaevandusest
- 21 Meenutus** Viktor Siilats: minu esimene paadisuvi
- 26 Persoon** Endel Vooremaa
- 32 Ajalugu** Volvo Penta 100 aastat
- 34 Testimisel** Volvo Penta IPS-juhtkang
- 37 Saar ja tuletorn** Abruka
- 42 Invasport** Süstasõit
- 44 Reisisiht** Kaks kuulsat austrite kasvatamise kohta: Walcheren Põjameres ja Bouzigues Vahemeres
- 48 Reis** Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele
- 58 Merekool** Päästevest on oluline
- 62 Arhitektuur** Sild ja arhitekt
- 66 Sadam** Grand Holm Marina
- 68 Harrastus** Surf
- 72 Kotermann** Viperused laevaga II
- 76 Sadam** Orissaare
- 78 Sadamarestoran** Grand Holm Marina
- 80 Alar Volmeri purjetamiskool**
- 82 Slipikohad** Pärnu ja selle lähiümbus
- 84 Paaditutvustus** Askeladden 805 Commuter
- 88 Mereelektronika** Kajalood
- 94 Minu paat** Marko Matvere ja Michelle
- 96 Paadibörs**



**37** Abruka saar



**68** Vee peal kõndijad



**48** Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele 1. osa



**26 Endel Vooremaa –  
aastakümned jääl**



**58** Päästevest on oluline



**84** Askeladden Commuter 805



**94** Minu paat: Marko Matvere  
ja Michelle



Ehtsad  
Jamaika  
rütmid!



Esikaane foto **Andrus Kalkun**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

Reklaamijuht **Kairit Kurss**  
kairit.kurss@heelium.ee

Makett ja küljendus

**Andrus Kalkun**  
kalkun@heelium.ee

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

Trükikoda: **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@heelium.ee www.ajakirinavigaator.ee

TÄHEPANU. VALMIS OLLA. START! Taaskord on kätte jõudnud aeg, mida paljud veesõbrad pikisilmi oodanud ning mille nimel vaeva näinud – kes oma paati hooldades, kes kaardil järge ajades, kuhu kanti sel aastal reisiplaanid teha ja oma laevukesega sõita. Paljud alustavad seda hooaega uue paadiga. Rahva suurenenud huvi veesõidu ja -sõidukite vastu tõestas märtsikuus peetud Tallinna Meremess, mida küllastas sel kevadel koguni kolmandiku võrra rohkem rahvast kui eelmisel aastal.

Näitusel oli väljas ka ajakiri Navigaator oma standiga. Olin ka ise kõigil kolmel päeval kohal ja võin oma varasema 10-päevase *Venemessu*'l osalemise kogemuse põhjal öelda, et Meremess hakkab üha enam ja enam lähenema meie põhjanaabrite omale – esitletakse üha suuremaid ja uhkemaid kaatereid, esindatud on üha rohkem veesõidukite müüjaid.

Omalt poolt täname kõiki, kes messilt endale Navigaatori soetasid, tellimuse vormistasid või sooja sõnaga Navigaatorile poolehoidu avaldasid. Teie toetus annab julgust edasi minna. Ajakirja tellijate vahel, nagu lubatud, loosisime välja hulga auhindu ja mõned teist saavad oma nime lugeda juba selle lehekülje allservast.

Hiljutisel Tallinki uue reisilaeva Star avamisüritusel öeldi: “Purjesid Sul ei ole, aga ikkagi tuult purjedesse!” Ega's oodata pole enam midagi, mis muud kui veele-veele!

Tuult purjedesse nii otseses kui ülekantud tähenduses soovin teile minagi.

Ilusat paadisüve!  
Helen Raiend



#### Õnnitleme loosivõitjaid!

Nende vahel, kes vormistasid Tallinna Meremessil Navigaatori aastatellimuse läksid loosimisele Navigaatori logoga mütsid ja särigid.

Loosi tahtel võitsid auhinna:  
Erkki Ristoja (Haabneeme) müts  
Indrek Allmann (Tabasalu) müts  
Marko Paadam (Tartu) müts  
Andry Prodel (Tallinn) särk  
Küllli Kesva (Viljandi) särk  
Viljo Keskküla (Tartu) särk  
Võitjatega võtame ühendust.

**Üksi üle Atlandi ookeani**

"MiniTransat" on võistlus, millel osalejad kihutavad 6,5 meetri pikkuste Open 650-soolojahtidega üle Atlandi ookeani - kokku umbes 4500 miili ehk üle 7240 kilomeetri. Võistlejad on kuu aega ilma sidevahenditeta üksinda ookeanil. Et niisugusele võistlusele pääseda, peab osalejale olema vastav jaht, selja taga tuhat miili erinevatel võistlustel Atlandil ja Vahemerel ning lisaks veel tuhande miili pikkune non-stop sõit täielikus üksinduses, ilma võistluskaaslasteta.

Eesti Purjetaja Jaanus Tamme (34) on võtnud endale eesmärgiks selline võistlus läbi teha.

5.-9. maini osales Tamme Prantsusmaal Biscaya lahes peetud "MiniTransat" kvalifikatsioonivõistlustel "Pornichet Select", kus ta tuli

jahiga "Madexpress 70" osavõtjast üldarvestuses 45. ja oma klassis 27. kohale. Võistlusmaa pikkus oli 300 meremiili, mis tuli läbida üksi ja vahepeatusteta. "Pornichet Selecti" peetakse üheks taktikalisemaks soolovõistluseks selles klassis ning kevadised tormid Biscaya lahel muudavad võiduajamise üksipurjetajatele karmiks katsumuseks. Selgi aastal katkestas 15 jahti, kuna võistlejaid räsib peale mitmepäevase väsimuse kuni 40-sõlmene kevadtorm. Eestlase järgmised katsumused Biscaya lahes on ees juba 18.-24. juunil peetaval "Mini Fastnet" (võistlusmaa 700 miili) regatil.

"MiniTransat" võistlus peetakse sügisel, enne seda tuleb end veel mitmel korral proovile panna. Navigaator hoiab Jaanusele põialt! [www.lendur.com](http://www.lendur.com)



**Eesti lipu all ümber maailma**

Paljud purjetajad räägivad ümbermaailmareisist, ent vaid vähesed suudavad selle unistuse teoks teha. Seni on Eesti lipu all ümber maailma seilanud vaid kaks jahti: "Ahto" aastatel 1938-40 Ahto Valteri juhtimisel ning "Len-nuk" aastatel 1999-2001 Mart Saarsoo käe all. Nüüd on pikka rännakut alustamas purjekas "Martha", kelle kapteniks on Hillar Kukk.

"Martha" on Colin Archer 40-tüüpi 14,7 meetri pikkune kahemastiline klaasplastist purjekas, kes on oma kaptenit juba kaheksa aastat maailmameredel sõidutanud. Navigaatori lugeja on selle alusega tuttav kolmes varasemas ajakirjanumbris ilmunud Kati Murutari reisiloo kaudu, milles Šotimaalt kanaleid pidi koju sõideti.

Kolmest meeskonnaliikmest kõige pikema - 27-aastase - purjetamiskogemisega on jahtkapten Hillar Kukk (48), kelle juhtimisel on "Martha" kiiluvette jäänud enam kui 24 000 meremiili. Tüürimees Simmu Sillamaa (33) purjetab aastast 1998 ja on soodimehena osalenud mitmel rahvusvahelisel võistlusel. Pootsman Jaanus Kirs (41) alustas purjetamisega 2004. aastal ja tema innukalt osalemist erinevatel Eesti avamerepurjetamisvõistlustel on krooninud klassivõit 2005. aastal regatil Watergate.

Mis neid mehi siis maailma ajab? Kapten Hillar Kuke sõnul on ettevõtmise taga sügavalt inimlik

soov püüda kõrgemale, kaugemale, paremini - väljakutse nii meestele kui laevale. Kindlasti ei minda otsima ekstreemsusi ega adrenaliini, pigem soovitakse proovile panna oma oskus säilitada külm pea ja toime tulla olukordades, mida meresõit pakub. Ka tahavad mehed oma panuse anda, et eestlaste eneseteadvust tõstev Ernest Hemingway lause: "Igas sadamas leidub vähemalt üks eestlane" endiselt paika peaks.

Reisi alustatakse jaanipäeval Orjaku sadamast Hiiuimaalt. Kaheaastaga kavatsesid mehed läbida umbes 36 000 meremiili ja osaleda selle aasta novembris-detsembriks üle-Atlandi purjetamisvõistlusel ARC (Atlantic Rally for Cruisers), millest Martha võtab osa juba teist korda. Sel aastal on ARCi stardis Las Palmase sadamas ka teine eestlaste paat Bossa Nova Valdeko Loo-pere juhtimisel.

Martha meeskond plaanib kodusadamas, Orjakus Tuletorni kai ääres tagasi olla 2009. aasta juulis. Ring ümber "palli" saab aga täis pisut varem, St. Lucia.

Navigaator elab kolmele vaprale Eesti purjetajale kaasa ja hoiab oma lugejaid kursis, kuidas Martha meeskonnal läheb.

Seitse jalga vett teile kiilu alla, Hillar, Simmu ja Jaanus!



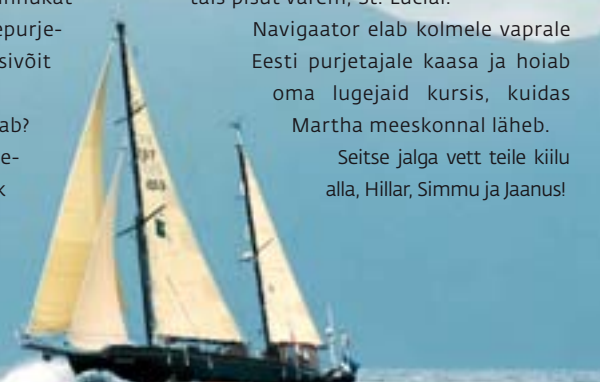
RAHVUSVAHELINE  
LAEVAKOKKUPÕRGETE VÄLTIMISE  
EESKIRI — 1972

INTERNATIONAL REGULATIONS  
FOR PREVENTING COLLISIONS  
AT SEA — 1972

**COLREG sai kaante vahele**

Lõpuks ometi saavad eesti merehuvilised laevasõidu reeglite kohta teadmisi ammutada omakeelsest ametlikust käsiraamatust. Teabekirjanduse lettidele jõudis "Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri - 1972 (COLREG-72)".

Viimati ilmusid rahvusvahelised reeglid laevade kokkupõrgete vältimiseks eesti keeles 1938. aastal, kuna pärast Teist maailmasõda oli merenduses valdavaks vene keel ja ametliku eestikeelse tõlkeni ei jõutudki. Tänapäevase kehtiva laevakokkupõrgete vältimise eeskirja võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) vastu 1972. aastal. 1991. aastal ühines Eesti Vabariik rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooniga ja see avaldati 2005. aastal Riigi Teataja II osas. Veeteede Ameti hiljuti välja antud käsiraamat on 2005. aasta Riigi Teatajas ilmunud konventsiooni eesti- ja ingliskeelne täistekst koos lisade, kommentaaride ja joonistega.







# BELLA FLIPPER AQUADOR

...paat, millest oled alati unistanud



**PAKKUMINE -**  
Bella 512 Excel + Mercury  
75 L Optimax  
**275 000.-**  
(õige hind 296 000.-)



**PAKKUMINE -**  
Bella 561 HT + Mercury  
F60 ELPT Efi  
**299 900.-**  
(õige hind 316 900.-)



**PAKKUMINE -**  
Bella 620 DC + Mercury  
135 L V6 Optimax  
**585 000.-**

Lisana kaasa: hüdrauliline juhtimine, täielik teak-sari, võõrilouk, smart-craft varustus



**PAKKUMINE -**  
Flipper 630 CC + Mercury  
115 ELPT Efi  
**615 000.-**  
(õige hind 654 700.-)

Lisana kaasa: hüdrauliline juhtimine, teak-sari



**PAKKUMINE -**  
Aquador 23 HT  
Hinnad alates ..  
**1 122 100.-**



**PAKKUMINE -**  
Aquador 23 DC  
Hinnad alates ..  
**1 122 100.-**

Sooduspakkumised on kehtivad kuniks kaupa jätkub.



**TULE KAATRITEGA TUTVUMA** Piritale, Kloostri tee 6  
Bell-Marine OÜ tel: 51 679 44, 53 417 613 [www.bellmarine.ee](http://www.bellmarine.ee)



## Staril külas

Tallink tõi sel kevadel Tallinna-Helsingi liinile uue laeva Star, mida Navigaator avaüritusel uudistamas käis. Soome laevatehases Aker Yards valminud ligi 1,7 miljardit krooni maksnud hiiglane on 186 meetrit pikk ja 27,7 meetrit lai. 1A jääklassi kuuluv Star hakkab sõitma aasta ringi. Laeva mootorite võimsus on 48 000 kW ja ta arendab 27,5-sõlmelist kiirust, mis on viis sõlme kiiremad Tallinki laevade Galaxy, Romantika ja Victori tippkiirusest.

Laev on võimeline üle lahe sõitma vähem kui kahe tunniga. 11 tekiga laeval on 2300 istekohta ning kajutites 520 voodikohta. Laev võtab peale kuni 1900 reisijat ning autotekk mahutab kuni 450 sõiduautot või 120 treilerit.

Staril on neli restorani, kaks baari ning enam kui 1500 ruutmeetrit kaubanduspinda. Äriklasi reisijad saavad sõidu ajal kasutada internetti, faksi ja muid sidevahendeid.

Star avab ka uue teenuse: Tallink Shuttle ehk süstikliikluse, mis tagab kiire aastaringse ühenduse Tallinna ja Helsingi vahel. Teine süstiklaev valmib järgmise aasta alguses Itaalia tehases Fincantieri.

Viimasel ajal üha uusi laevu merele toova Tallinki hoog ei näi rauevat. Avakõnes teatas Tallink Grupi juhatuse esimees Enn Pant, et Aker Yardsiga on sõlmitud uus leping veel ühe kruisilaeva ehitamiseks.



Foto: Tiit Mõtus



Foto: Tõnu Kits



Fotod: Vernu Kalur

## Paadiga kontserdile!

1. juunist kuni 31. augustini toimuv dirigent Tõnu Kaljuste poolt ellu kutsutud muusika- ja kultuuriürituste sari Nargen Festival jätkab ka tänava esinemispaikadega mere ääres. Sel viisil tahab festival anda oma panuse, et Eestis pikkadeks aastateks unne suikunud meretraditsioonid taas ausse tõuseksid. Tänavu nime "Torm ja tung" kandev festival algab juunis Cyrillius Kreegi päevadega Haapsalus. Naissaarel tulevad ettekandele Veljo Tormise "Eesti naiste laulud". Laulasmaal mängitakse Andrus Kivirähki Nargen Festivalile kirjutatud mereröövli näidendit "Uljas neitsi". Juuli teisel poolel esinevad Naissaarel kahe nädala jooksul noored muusikud mitmelt poolt maailmast. Saksamaalt tuleb kohale kuulus Rosamunde kvartett.

Augusti lõpul etendub Viinistu kunstimuseumis Beethoveni ooper "Fidelio". Esinevad RAM, Eesti Filharmoonia kammerkoor, kammerorkester ja solistid. Lavastaja Liis Kolle toob etendusse ka hellilooja enda, keda kehastavad Tarmo Leinatamm, Peeter Oja ja Hannes Võrno. Nargen Festivali täpsema kavaga saab tutvuda veebilehel [www.nargenopera.ee](http://www.nargenopera.ee)



## Päästevest aitab sind

Riikides, kus on tehtud statistikat veesõidukitega juhtunud õnnetuste ja nende põhjuste kohta, on jõutud järeldusele, et enamik vees hukkunud inimesi oleks jäänud ellu, kui nad oleks kandnud päästevesti. Et teavitada meresõiduhuvilisi päästevesti kandmise vajalikkusest, on Veeteede Amet koostöös lasteveebiga Lastekas.ee alustanud päästevesti kandmise kampaaniat "Päästevest aitab sind". Kampaaniat toetab ka ajakiri Navigaator.

Kampaania avas lasteveebi multifilm "Juss saab endale päästevesti", kus filmi tegelased õpetavad lastele, milline päästevest tuleb enne veele minekut selga panna. Laste kaudu püütakse jõuda ka nende vanemateni ja paljude teisteneni, kel suvel plaanis veele lõbusõitu tegema minna.

Sellest, milline päästevest tuleks soetada ning mis vahe on ohu- ja päästevestil, lugege täpsemalt leheküljelt 58.



## Trophy 2359

Trophy 2359 on mugav matka- ja kalapüügi kaater. Intelligentne disain pakub hulgaliselt valikuvõimalusi ning rikkalik lisavarustus laseb muuta aluse täpselt enda vajadustele vastavaks. Tänu ökonoomsele diiselmootorile on selle alusega võimalik ilma tankimata läbida üle 700km.





### Uus sportlik Princess V45

Kuuldusi, et umbes 44-46 jala pikkune sportkaater on varsti tulekul, on Princessist kuuldud juba mitu aastat. Ometi on tehase alati midagi targemat teha olnud ja vahepealsetel aegadel on V45 pidanud ruumi tegema sellistele superhittidele nagu Princess 54 ja V53. Aastavahetuseks oli aga tõe hetk saabunud ja paadinäitusel London Boat Show sai näha Princess V45 kogu tema hiilguses.

Ja hiilgust on omajagu. Kõigepealt katus. Jah, te lugesite õigesti: katus! Nimelt on V45 saanud korraliku *hardtop'i* ehk kõvakatuse. Või siis poolkõva, sest tegelikult on see kõrgtehnoloogiline kombinatsioon kahest presendikihist ja klaasplastist, mida liigutab elektriagam samasuguse elegantsiga kui korralikus sportautos. Nii et mis iganes nime see konstruktsioon ka ei kannaks, annab ta võimaluse nautida avatud tekiga kaatri võluisid päikesepaistes ja kaitseb ka vihma eest.

Juhi töökoht on läbimõeldud ja praktiline, liigsetele vidinatele ei ole ruumi raisatud. Kokpitis on lisaks suurele sohvale külmik ja grill, mis kõik jätavad üsna hea mulje. Ainsa

etteheitekena võiks tuua grilli katva kaane, kus praktilisus on pidanud disainile ruumi tegema – nimetatud luuk on seletamatutel asjaoludel tehtud kumer ja laugjate servadega, mistõttu igati tarvilisena tundub pind, kuhu saaks asju toetada, on raisku läinud. Loodetavasti saab Princess oma veast aru ja seeriatootmismudelil parandatakse prototüübi puudused.

Märkimisäärne on V45 garaaž, mis on sama suur kui palju pikematel alustel, mahutades mängleva kergusega korraliku kummipaadi või skuutri. Garaaži lage katab mõnus päikesemadrats, kus õrnem sugu saab meresõidul jumet parandada.

V45-l on kaks ruumi, mis vääriwad esiletõstmist: salong ja mootoriruum. Alustame salongist. Nii läbimõeldud ja ohtrate panipaikadega salongi/kööki pole kaatri maailmas ammu kohanud. Kõik need kapid ja sahtlid, mida sealt võib leida! V45 on panipaikade arvult ja mahutavuselt mudeelist V58 kaugelt üle. Ja ilusam ka...

Mootoriruumi sisenejat haarab esimese hooga kerge segadus – miks see tühi on? Kus on mootorid? Siiski ei ole paadiostjat

petetud ja kaatrit mootoriteta ei müüda, vaid mootoriruum on lihtsalt harjumatult suur. Näitusemudelile paigaldatud kaks Volvo Penta D6-350/DP merediisliit kükitavad kaugel mootoriruumi tagaseinas.

Navigaatori pärimiste peale selgitati Princessist, et tegelikult on masinaruum disainitud Volvo Penta IPS-i kasutamiseks, kus mootor ja veosüsteem on kogu pikkuses kaatri sees ja seetõttu peab mootoriruum olema tunduvalt pikem. See selgitab ka ruumiraiskamise muljet, mis tavaliste veojalgade kasutamisel tekib.

Esiialgu on V45 saadaval ainult veojalgadega, kuid kuuldavasti lisandub IPS mootorivalikusse juba tänava sügisel. Aga et ka tavaliste *duoprop*-idega ulatub kaatri kiirus 36 sõlmeni (2x Volvo Penta D6-350/DP), pole muretsemiseks erilist põhjust, sest vaevalt kiiremini kihutamiseks meie oludes sobivat ilma satub olema.

### Princess V45 mõõdud:

Kogupikkus: 14,35 m

Laius: 3,99 m

Süvis: 1,07 m

Kaal: 12,6 tonni





### Quicksilveri rohelised kummipaadid

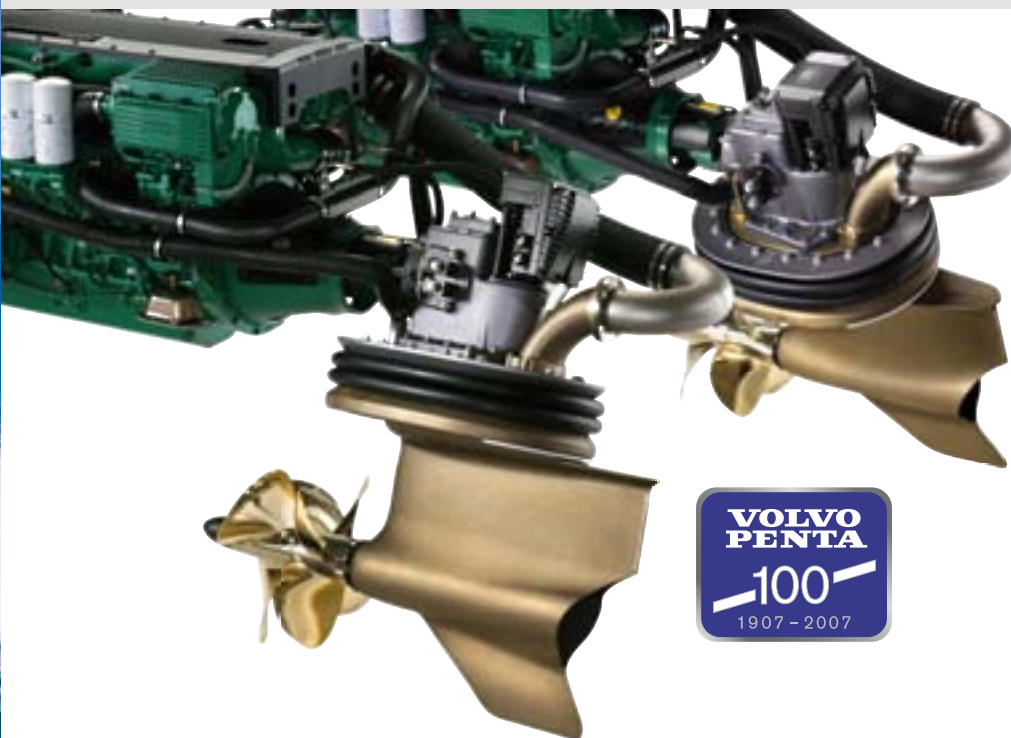
Quicksilveri kummipaadid on nüüdsest saadaval ka "jahimeherohelisenä". Just seda nime (*Hunter's Green*) kannavad Quicksilveri seeria Heavy-Duty uued mudelid 380, 430 ja 530, mis on mõeldud eelkõige kala- ja jahimeestele, kes oskavad tumerohelise pontooni võlusid kindlasti ka vääriliselt hinnata. Seeria Heavy-Duty mudelitele omaselt on ka uutel paatidel alumiiniumplaatidest põrand, mis lisaks tugevale toetuspinnale tagab ka kummipaadile nii olulise jäikuse.

Eestisse jõuavad esimesed tumerohelised Quicksilverid suve hakul.

### Mercury uued päramootorid

Pärast pikka ootamist jõudsid Mercury uued väiksed neljataktilised päramootorid F2,5 ja F3,5 ometi kord maailmamesidel rahva ette. Sahinaid uute neljataktiliste pisimootorite tulekust on kostnud juba kaks aastat. Valitud diilerid on neid telgitagustes katsudagi saanud, kuid müügile jõuavad need väikesed, kuid tublid päramootorid alles sel kevadel.

Vastavalt 2,5- ja 3,5-hobujõuliste mootorite töömaht on 83 kuupsentimeetrit, jõuallikad kaaluvad 17 kilo. Mootorite sisseehitatud kütusepaak mahutab 1,3 liitrit.



### Volvo Penta 100

Rootsi meretööstuse au ja uhkus Volvo Penta tähistas veebruaris alguses oma 100-ndat sünnipäeva. Aastatega on Volvo Penta maailmale tutvustanud hulganisti leiutisi, mis on Penta nime jäädvustanud meretehnika ajalukku: alates Z-jalast kuni IPS-sõusüsteemini.

Lugege pikemalt leheküljelt 32.

## Uus Bayliner 300

Ameerika kaatritootja US Marine on välja tulnud uue kaatri-mudeliga Bayliner 300. 9,3 meetrit pikk alus jätkab Baylineri traditsioone ja pakub tootjate sõnul kaatriturul parimat hinna ja kvaliteedi suhet. Bayliner 300 on eelkõige perekaater - tema trumbiks on ruumikus ja valgusküllasus siseruumides, avara vaatevälja tagavad suured klaasaknad.

Vast kõige suurem uuendus Baylineril on ühetasandiline avar kokpit, mis muudab liikumise laeval mugavaks ja turvaliseks ning kus on piisavalt ruumi ka asjadele.

Teise disainiuuendusena toob tootja välja kokpitis asuva mootoriluugi, mille avamine käib lihtsalt – istmeid ja lauda ei ole tarvis selleks eest nihutada.

Uus Bayliner on varustatud kahe T-Mercruiser 4,3-liitrise mootoriga ja kaatri tippkiirus on 35,5 sõlme.

Maailmamessidel saab Bayliner 300 näha alates 2007. aasta septembrist. Eestisse jõuab Bayliner 300 eeldatavasti 2008. aastal.



## Rahvusvaheline messikalender mai-september 2007

### Sanctuary Cove 19. rahvusvaheline paadinäitus

24.-27.mai 2007

Sanctuary Cove, Austraalia

[www.sanctuarycoveboatshow.com.au](http://www.sanctuarycoveboatshow.com.au)

### Club Marine 47. Melbourni paadinäitus

5.-9.juuli 2007

Melbourne, Austraalia

[www.biavic.com.au/boatshow](http://www.biavic.com.au/boatshow)

### 7. Merenduskaupade mess MAATS

18.-20.juuli 2007

Las Vegas, USA

[www.maats.net](http://www.maats.net)

### Sydney 40. rahvusvaheline paadinäitus

2.-7.august 2007

Sydney, Austraalia

[www.sydneyboatshow.com.au](http://www.sydneyboatshow.com.au)

### LA 5. Rahvuslik paadinäitus

7.-19.august 2007

Johannesburg, Lõuna-Aafrika Vabariik

[www.nationalboatshow.co.za](http://www.nationalboatshow.co.za)

### HISWA 24. paatide ujuvnaitus

4.-9.september 2007

IJmuiden, Holland

[www.hiswa.nl](http://www.hiswa.nl)

### Norra 35. rahvusvaheline paatide ujuvnaitus

6.-10.september 2007

Sandvika, Norra

[www.norboat.no](http://www.norboat.no)

### Atlantic City 23. mootorpaatide ujuvnaitus

6.-9.september 2007

Atlantic City, USA

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

### Cannese 30. rahvusvaheline paadinäitus

12.-17.september 2007

Cannes, Prantsusmaa

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

### Southamptoni 37. rahvusvaheline paadinäitus

14.-23.september 2007

Southampton, Suurbritannia

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

### Grand Pavois 35. paatide ujuvnaitus

19.-24.september 2007

La Rochelle, Prantsusmaa

[www.grand-pavois.com](http://www.grand-pavois.com)

### Norwalk'i 32. rahvusvaheline paatide ujuvnaitus

20.-23.september 2007

Norwalk, USA

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

### 46. Rahvusvaheline veesporti mess "Interboot"

22.-30.september 2007

Friedrichshafen, Saksamaa

[www.interboot.de](http://www.interboot.de)

Nargen Festival 2007 **"TORMJA TUNG"**  
Toimub 1.juunist kuni 31.augustini. Suvefestival kutsub mereäärsetesse paikadesse ning ühendab mere ja maa poolt tuleva publiku erinevates teatri, ooperi ja kontserdi kohtades. Sellel suvel on nendeks Haapsalu, Naissaar, Laulasmaa ja Viinistu kunstimuuseum. Nargen Festival - see on mererüügi suur suvepüü, mis kestab 3 kuud.

## KREEGI PÄEVAD HAAPSALUS

**1. juuni** Haapsalu kultuurimajas kell 18.00  
**SUUR AVAKONTSERT**  
ehk kuidas Cyrillus rahvalaule korjas. Esinevad Kreegi päevade osalejad ning Haapsalu koorid

**2. juunil** Haapsalu lossi hoovis kell 20.00  
**HÕIM & OORT**  
Üle pikkade aegade tuleb kokku ansambel "HÕIM" (Rein Rannap, Peeter Volkonski, Paul Mägi, Lembit Saarsalu, Toivo Unt, Andrus Vaht). Tartu ansambel "OORT" jätkab "Hõimtu" alustatut eesti regilaulu rööbastel. Kontserdile teevad hoo sisse Tiit Kikas ja Lauri Õunapuu. Saab koos laulda.

**3. juunil** Haapsalu lossi kirikus kell 15.00  
**KREEGI VIHIK** Tõnu Kõrvitsa teose esietekanne  
**REQUIEM** Cyrillus Kreek  
Eesti Filharmoonia Kammerkoor  
Tallinna Kammerorkester  
Dirigent Tõnu Kaljuste

**Veljo Tormis  
EESTI NAISTE LAULUD**  
14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29.  
juunil, kell 20.00 (Nargen Opera ja Von Krahli teatri ühislavastus) Omari Kүүinis, Naissaarel muusikaline juht Tõnu Kaljuste lavastaja Peeter Jalakas moekollektsioon Reet Aus kineetilised objektid Merike Estna ja Max Durin graafiline kujundus Arbo Tammiksaar

Nargen Opera Koor, Kädy Plaas, Iris Oja, Kärt Johanson, Celia Roose, Maret Mursa, Anne Tõrnpuu, Maarja Jakobson, Ingrid Vaher, Riina Maidre, Veronika Portsmuth, Meelika Hainsoo

PEASPONSOR NORDEA

TOETAVAD: NCC + FAKTO GRUPP + NESTE NAVI-GAATOR + KULTUURIMINISTEERIUM KULTUURKAPITAL + HAAPSALU LINNAVALITSUS

## Andrus Kivirähk ULJAS NEITSI

vabaõhuetendus  
LAULASMAA RESORDIS  
7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20,  
21 ja 22. juuli kell 20.00

Ita Ever ; Mari Lill ; Maria Klenskaja ; Ester Pajusoo; Ragne Pekarev  
Rühmatöö autori osalusel; Kunstnik - Reet Aus

## TORMI JA TUNGI NADALAD

Omari Kүүinis, Naissaarel

**Laupäev, 21. juuli kell 19.30**  
"Tormi ja tungi" sümfooniad  
Nargen Festivali Orkester  
Dirigent Risto Joost  
kavas : J. Haydn

## SOOLOLAULUDE OHTUD

Omari Kүүinis, Naissaarel

**Teisipäev, 24. juuli kell 19.30**  
Kädy Plaas (sopran) & Mati Turi (tenor)  
Martti Raide (klaver)  
kavas: M. Saar, A. Kapp, V.Kapp, E. Kapp,  
R. Schumann, C. Schumann, F.Schubert, W.  
Stenhammar, H.Alvfen

**Kolmapäev, 25. juuli kell 19.30**  
Helen Lokuta (mezzo) & Rainer Vilu (bariton)  
Marrit Gerrez-Traksmann (klaver)  
kavas: E.Tamberg, E.Tubin, K.Sink, E. Mägi,  
S. Rachmaninov, Ch. Gounod, W.A. Mozart,  
G. Verdi

## KAMMERMUUSIKA OHTUD

Omari Kүүinis, Naissaarel

**Neljapäev, 26. juuli kell 19.30**  
Oliver Messiaen  
**KVARTETT AEGADE LÕPUST**  
Peep Lassmann (klaver)  
Arvo Leibur (viul)  
Toomas Vavilov (klarnet)  
Henry-David Varemaa (tsello)

**Reede, 27. juuli, kell 19.30**  
Andres Kaljuste (viul)  
Sophia Rahman (klaver)  
kavas : W.A Mozart, L. van Beethoven,  
M. Ravel, A. Pärt

KORRALDAB: SA LOOTSI KODA  
PILETID: WWW.PILETILEVI.EE

**Laupäev, 28. juuli kell 19.30**  
Hugo Ticciati (viul)  
Sophia Rahman (klaver)  
Kavas: T.Takemitsu, B.Bartok, J.Adams,  
S.Prokofjev, M.Ravel

**Pühapäev, 29. juuli kell 19.30**  
Ha-Young Jung (kontrabass)  
Sophia Rahman (klaver)  
kavas: J.S. Bach, E. Tabakov, R. Schumann,  
R.M Glière, G. Bortolini

**Esmaspäev, 30. juuli kell 19.30**  
Nargen Festival Ensemble  
Sophia Rahman (klaver, Inglismaa)  
Hugo Ticciati (viul, Inglismaa)  
Andres Kaljuste (vioola, Eesti)  
Dmitri Eremin (tsello, Venemaa)  
Ha-Young Jung (kontrabass, Lõuna-Korea)  
kavas: M. Ravel, F. Schubert

**Teisipäev, 31. juuli kell 19.30**  
Dmitri Eremin (tsello)  
Sophia Rahman (klaver)  
kavas: L. v Beethoven, C. Debussy, S.  
Rachmaninov

**Kolmapäev, 1. august kell 19.30**  
Rosamunde Quartet (Saksamaa)  
J. Haydn - Seitse Viimast Sõna

**Neljapäev, 2. august kell 19.30**  
Rosamunde Quartet (Saksamaa)  
kavas: F. Schubert , T. Larcher

**Reede, 3 august kell 19.30**  
Nargen Festivali Orkester  
Solist Sophia Rahman (klaver, Inglismaa)  
Dirigent Tõnu Kaljuste  
kavas: J. Haydn

## Ludvig van Beethoven FIDELIO

Ooper armastusest, poliitiliste vastatuste vangi panekust ja vabadusest.  
Viinistu kunstimuuseumis  
**26, 27, 29, 30, 31 august kell 19.00**

Lavastab Liis Kolle  
Kunstnik Ann Lumiste  
Dirigent Tõnu Kaljuste  
Tallinna Kammerorkester  
Eesti Filharmoonia Kammerkoor  
Rahvusmeeskoor

solistid:  
Leonore - Aile Asszonyi; Florestan - Mati Turi;  
Don Pizarro - Rainer Vilu; Rocco - Uku Joller või  
Priit Volmer; Marzelline - Kädy Plaas; Jaquino  
- Vello Jrna või Raul Mikson; Don Fernando,  
minister - Uku Joller või Priit Volmer; Beethoven  
- Tarmo Leinatamm, Peeter Oja, Hannes Võrno



# WALKAROUND TEISEST UNIVERSUMIST

Eelmisel aastal Austria pealinnas Viinis asutatud arhitektuuribüroo Ocean Design Corporation (ODC) on välja tulnud uue, värskendavalt erilise jahisainiga. ODC direktor Rames Najjari sõnul on ookeanisõiduk Commander 80 vaste automaailma neljarrattaveoliste ning loodud sukeldumis- ja surfihuvilistele klientidele. Tulemuseks on arvatavasti suurim *walkaround* maailmas, mis polegi tegelikult nii kummaline kui välimuse põhjal arvata võiks.

Tavalisele V-põhjale ehitatud ja kahe 1300-hobujõulise mootoriga varustatud

mootorjaht peaks arendama kiirust kuni 28 sõlme, tenderi garaaž on laeva ahtris ja alumiselt tekilt leiab neli tavalist kajutit kuue magamiskohaga.

Laeva atraktiivsem osa on hoopis avatud planeeringuga peatekk, mille keskmes paiknevad pikk söögilaud ning baariosa, ees- ja tagaosas aga pikad sohvad. Avatud külgtetid, avar kokpit ja võõritekk võimaldavad laevale värskes õhus tiiru peale teha.

Commander 80 roolikamber paikneb helikopteri-laadses kookonis ning justkui ripub võõriteki kohal, maast laeni aknad võimalda-

vad head välja vaadet. Kaptenisilla ees on kolm ettepoole vaatavat istet ning nende taha jääb väike salong, kust pääseb päikesetekile.

Kummalise välimusega on see kontseptveesõiduk tõesti, kuid samas jääb mulje, et kõik need hästi läbimõeldud lahendused võiksid ka praktikas edukalt toimida: mugavad magamiskajutid, seltsieluks sobilik ruumikas peatekk, avar päikesetekik ning praktilised-turvalised vabaõhutekid. Ent kaatritööstus, mis tihti peale uue aknakuju üle hädaldab, kahjuks vaevalt midagi nii kummalist tootmisse võtab. [www.odc-gmbh.com](http://www.odc-gmbh.com)





# UUS D-SEERIA PURJETAJATELE



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

LOW EMISSION  
2006 US EU



D1-13/20/30



D2-40/55/75



D3-110



D4-180

D seeria purjetajatele: Puhas. Vaikne. Võimas.

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

**VOLVO  
PENTA**

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



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



# PUUPAAT MUUDAB ELUSTIILI

Vanalaevnik ja 1945.aastal ehitatud kaljase "Iris" reeder Herkki Haldre vaeb puulaeva omamise pluss- ja miinuspooli. Vanalaevanduse entusiaste on Eestis veel käputäis, kuid huviliste hulk üha kasvab. Herkki Haldre arutlusi saavad asjast huvitatud lugeda ka järgnevate Navigaatorite vahendusel.

TEKST HERKKI HALDRE FOTOD ERAKOGU

Mul on üks sõber, keda igal kevadel tabab paadiostupalavik. Ja mitte lihtsalt paadi, vaid sellise tõrvalõhnalise puupaadi omandamise soov.

Puupaatide ostmine on keeruline – pakutakse küll palju ja kaunis soodsa hinnaga, kuid korras paate on harva saada. Enamasti tuleb nendega ikka hirmus palju vaeva näha. Sõber on selliseid aegade jooksul õige mitu ostnud – kellel on kaared mädanenud, kellel plangud läbi. Nüüd lõpuks on talle ka hea paat sattunud.

Olen ajuti isegi mõelnud, et miks küll oli tarvis selle puulaevaga jändama hakata.

## PUUPAADI OMAMISE HEAD JA VEAD

Paneme miinuspooleid ritta.

Puupaati müüakse enamasti sellepärast, et omanik ei jaksa enam seda hooldada, sest tööd ja aega kulub palju. Ega ilmaasjata puupaate "lahutuspaatideks" nimetata.

Uut puupaati osta on aga raske, enamasti neid seeriatoodanguga ei tehta ja eritellimuse hinnad on kole kõrged.

Ja isegi kui õnnestub puupaat leida või tellida, on iga-aastane hooldus oluliselt

vaevarikkam kui plastpaadil.

Kui paadiga kogu aeg merel ei käi, kipub paat lõhki kui vama.. Ja omanikud, kellega olen rääkinud, kinnitavad kõik nagu ühest suust, et ühte lõbusõiduotstarbel kasutatavat ehk siis ainult ilusa ilmaga merel käivat puupaati tänapäeval teki alt päris veekindlaks ei saagi – päike ja tuul kuivatavad seda liiga kiiresti. Paat tahab ikka kogu aeg merd saada. Olen nende inimestega täiesti nõus, mul on oma paadiga samad probleemid.

Hooldusvahendid on haruldased, et mitte öelda kallid. Õlilakk (mina eelistan Le Tonqinois'i), triivtakk, hästi tõrvatud ja laagerdatud (Eestis ei saa seda mitte kusagilt, seevastu Stockholmis on hea pood), kvaliteetne tõrv ja linaõli (on Eesti täiesti saadaval, mina eelistan Saaremaa tõrvakeetjate korralikku pakku möginat – seda lahjat asja, mida ehitusmaterjalide poes saunasõpradele müüakse, ei kannata paadi jaoks pruukida), sepanaelad või vasknaelad plankude tarbeks.

Inimesed, kes on puupaadi kallal proovinud kaasaegseid lakke, silikoone ja liimpuitu, on pärast pidanud palju asju ringi tegema. Ka mina kuulun nende katsetajate hulka. Ega kunagi ei kannata ju vanamehi kuulata, liiati kui tänapäevased vahendid näivad nii kindlad ja ahvatlevad.

Tarvikud ja manused – kui sul on juba puupaat, siis lausa peavad sul olema ka messingist knaabid, illuminaatorirõngad, vaskkestas kompass, pununud vendrid, juhvid, puuplokid – ning kui mitte just naturaalsed, siis vähemalt naturaalselt järele aimavad otsad. Kõige lähem hea pood on Farsons Helsingis Halkolaituri veeres. Odavamalt saab seda kaupa aga Taanist ja iseäranis Hollandist.

Ja kui ülalootetust veel ei piisa, tasuks meenutada, et puupaadis magatakse loomulikult ainult rippkois, kantakse linasest rõivaid ja süüdvestrit ning kiigatakse silmapiiri pikksilmaga. Tõsised tegijad elektroonilist kaardiplotterit ei tarvita, sekstant ja taevatabelid peaksid olema kätteõpitud navigeerimisoskuste A ja O. Ning süüakse soolatud turska – *lutefiski*, mis tahab kaks päeva leotamist, enne kui hammas võtma hakkab. Maitse, muide, leotamisest ei parane.

Nüüd tekib küsimus, et kas siis puupaadi juures midagi head polegi? Vastus on: emotsioonid, tunded ja romantika. Elamus, mille saad tõelise, puust kalapaadiga, elegantse puujahiga, punasest spoonist kaatriga või vanaaegse purjelaevaga merel seilates, pole võrreldav ühegi teise merel kulgemise kogemusega. See majesteetlikkus, sulnis rahu ning harmoonia loodusega, mis on omane ainult puupaatidele, ületab igasuguse muu merekogemuse. Võib-olla hüütakse puupaate lahutuspaatideks hoopis seepärast, mitte töö ja aja pärast, mida nad nõuavad?

#### ESIISADE KOMBED AUSSE

Mina olen tegelikult suurema osa oma elust sõitnud kaasaegsete alustega, puulaevnik olen olnud alles viis aastat. Täielik

## LAEVATÕRVA JA MERESOOLA LÕHNA, VAIKSELT NAGISEVAT LAEVA JA SILLERDAVAT MERD, KUST HÜLJES SULLE SUURTE SILMADEGA PARDA TAGANT OTSA VAATAB - JUST SEDA ELAMUST TULEVADKI INIMESED PUULAELVALT OTSIMA!

kannapööre elustiilis, teadmistes nii laevandusest, traditsioonidest, ajaloost kui ka loodusest on olnud peadpööritav.

Eestis on puupaadisõprade seltskond esialgu veel tiluke. Elustiiliharrastuste jaoks pole paljudel mahti, kuid tasapisi hakkab siiski midagi juba tekkima. Läänud suvel jaanilapäeval peeti esimest korda Sõru sadamas Hiiumaal puupaadisõprade festivali, kuhu kogunes saartelt ja Läänemaalt ligi paarkümmend paati ja jahti. Kuuldavasti peaks tänavuseks jaanipäevaks Sõrule tulema juba rohkem puupaate, ka pärnakad on lubanud kohale seilata.

Ka peetakse Tallinna Lennusadamas (Meremuuseumi sadam) mai lõpupäevadel ajalooliste laevade festival.


Rahvale on mõlemast üritusest osavõtt prii ja maarotid on teretulnud paate ja laevu uudistama. Ehk jääb mõnele pisik ka külge.

Eestlased on ju vanast ajast tubli mererahvas ja kuigi nõukogude võimu aastad on inimestes meresõidukirge drastiliselt hävitanud, hakkab huvi mere ja traditsioonide vastu uuesti pead tõstma. Paadiostmine on juba hoo sisse saanud, valgeid iludusi on suuremad jahisadamad juba puupüsti täis. Aga kummaline: merel näeb Eesti lipuga aluseid vähe.

Optimistina usun siiski, et jõuame mõne lähema aastaga samasuguse mõnusa mereseltskonnani, nagu võime näha ringi seilates Soomes ja Rootsis, kus vaba vett paatide vahel raske leida.

Sama kehtib puupaatide kohta – huviliste hulk üha kasvab ja esimestest entusiastide üritustest kasvavad loodetavasti välja rahvaüritused, kus saab mitte ainult uudistada, vaid kõigi meeltega tajuda, milline on olnud meie esiisade meresõiduminek, kust me oleme tulnud.

Kunagi küsis keegi minu käest, et kes selle tõrva järgi haiseva purjekaga sul ikka sõita tahab. Aga just seda elamust tulevadki inimesed otsima! Laevatõrva ja meresoola lõhna, vaikselt nagisevat puulaeva ja sillerdavat merd, kust hüljes sulle suurte silmadega parda tagant otsa vaatab (seda viimast muidugi juhul, kui sa mootoriga ei müdistast..).

Minu vend leidis kusagilt vahva reklaami, mis oli mõeldud puupaadisõpradele, kellele ei jätku puupaadi ostmiseks raha, aega või koguni kumbagi: “Ostke purgike ehtsat tõrva, mehelikku merelõhna ja saage osa tõeliste merekarude metsikust elurõõmusest.” 

# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by



27 sport – 29 sport – 29 sport DC – 32 sport/HT – 32 sport DC – **33 sport/HT** – 35 sport/HT – 38 sport/HT – 42 sport/HT

**Bavaria 33 Sport** hind alates 2 100 000.-

**Bavaria 33 Sport HT** hind alates 2 450 000.-

- 2 x Volvo Penta 4.3 GXi/DPS (2x225 hj.)
- pikkust 10.4 m
- võtab peale 8 inimest
- magamiskohti 4 inimesele



**BAVARIA YACHTS**

# MINU ESIMENE PAADISUVI

Kes pole sündinud veesõitjate perekonda, aga hing merele ihkab, sel tuleb omal käel paadisõiduga tutvust teha. Tänapäevaseks 12-aastase staažiga väikelaevnik ning mitmekordne Tallinna Jahtklubi miilikipper Viktor Siilats räägib oma väikelaevniku tee algusest.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ERAKOGU

See oli 1994. aasta mais, kui nägin Pirital peetud meremessil esimesi Baylineri merekaatereid. See oli justkui armastus esimesest pilgust. Korraga taipasin, et merd saab ka kuivade riietega sõita ning et tänapäeva paadid-kaatrid ei tähenda mitte ainult kangelaslikku ilmastikutrotsimist merel, vaid ka võimalust sadamates sotsialiseeruda.

“Sellise aparaadi juhtimisega tuleksin ehk minagi toime,” oli mu esimene mõte.

Paraku ei läinud aga esimesel aastal asjaks ja selle asemel hakkasin hoopis intensiivselt paadialast infot koguma. Suurimateks ja autoriteetsemateks juhendajateks selles valdkonnas olid ümbermaailmapurjetaja Alar Volmer ja paadimüügifirma AS Jakari omanik Jaak Unnuk.

“Liiga hästi õpetasin,” on Jaak hiljem naljamisi öelnud, sest aasta hiljem olin juba niivõrd tark, et otsustasin oma teadmisi äriilisel rakendama hakata.

Pragune IBM Eesti juht Valdo Randpere, kes tollal elas Rootsis, juhatas mu Rootsi paadivalmistajate Nimbuse ja Storebro juurde. Nimbus oli ja on Rootsis ja kogu Skandinaavias enimmüüdud merekaater ja Storebro on otsekui väikelaevade Rolls-Royce: traditsiooniline, vastupidav, kvaliteetne ja müüdi väga kallis.

Storebro puhul avaldas mulle muljet ka asjaolu, et samanimelise Rootsi külakese paaditööstus sai alguse üle viiekümne aasta tagasi tänu Eesti paadipõgenikele, kes muu tegevuse puudumisel hakkasid merekindlaid Saaremaa paate vorpima ja muutsid seni vaid põllumajandusmasinaid tootnud ettevõtte Storebro Bruks



Loo autor Viktor Siilats on roninud levialasse

AB üheks maailma kuulsaimaks väikelaevatootjaks.

1995. aasta kevadeks oli mul moodustatud äriprojekt nimega Rootsi Kuninglikud Merekaatrid (RKM). Et iga-aastasele ja tol ajal peaaegu hääbuma hakkavale meremessile uut

**MEREINSPEKTSIOONI INDIVIDUAAL- JA INTENSIIVKURSUSTE NELJA HOMMIKUST ÕHTUNI KESTNUD PIKA PÄEVA JOOKSUL VALATI MULLE PÄHE KOGU SEE MERETARKUS, MIDA MUL ENAMALT JAOLT HILISEMAS ELUS KORDAGI TARVIS POLE LÄINUD. "OSTIS ENDALE LOAD," ARMASTAB MU ABIKAASA TÄNAPÄEVANI AASIDA.**

hingamist anda, toimetas RKM Eestisse neli Rootsi kaunitari: kolm Nimbuse merekaatrit müügiks ja ühe Storebro merekaatri proovisõitudeks.

Nüüd oli aeg paadisõitu õppima hakata. Paraku olid iga-aastased kolmekuulised kursused selleks ajaks juba lõppenud. Kursuste korraldajaks ja lubade väljaandjaks oli tollal



Rolfi Nimbus 4000 Türgi vetes

Keskkonnaministee-riumi juures tegutsenud mereinspeksioon ja nendega õnnestus mul kokkuleppele jõuda individuaal- ja intensiivkursuse osas, kus nelja hommikust õhtuni kestnud pika päeva jooksul valati mulle pähe kogu see meretarkus, mida mul enamalt jaolt hilisemas elus kordagi tarvis pole läinud. “Ostis endale load,” armastab mu abikaasa tänapäevani aasida.

Eesti väikelaevajuhikursuste puudus seisneb selles, et pole korralikku praktikabaasi. Ega keegi naljalt oma paati õppesõitudeks ei laena ja tollal polnud ka Mereakadeemia arvutisimulaatoreid olemas.

Ent kuna RKM asus Eestis esindama Nimbuse merekaatreid, puutusin peagi kokku kellegi Malmö koolidirektori Rolfiga, kes minu toonase äripartneri, tänaseks siit ilmast lahkunud Andres Küngiga aeg-ajalt tennist mängis ja kellel oli Nimbuse merekaater Türgis müüa.

## KOLISIN PEA KOLME AASTA VÄTEL PAADIST HOTELLIDESSE RINGI, ENNE KUI TAIPASIN, ET PAADIS VEEDETUD ÖÖ ON PAREM MIS TAHES LUKSUSHOTELLIS VEEDETUD ÖÖST.

Rolf oli oma Nimbus 4000 ostnud Horvaatias ja veetnud seal mitu suve. Siis aga põgenes Jugoslaavia sõja jalust Türgi ja veetis seal ligi kümme jumalikku aastat, nagu ta ise oma puhkusi nimetas. Siis aga kasvasid lapsed suureks, Rolf sai vanaisaks ja tema abikaasa hakkas paadisõidule eelistama titellappide pesemist.

Iga õige paadimees vahetaks seepeale abikaasat, aga Rolf otsustas hoopis paadi maha müüa.

\*\*\*

Nali naljaks. Ükskord soovitasin ühele kliendile, kelle abikaasa hirmsasti merd kartis, et vahetagu abikaasat. Vahetaski!

\*\*\*

Tegime Rolfiga diili: mina käristan talle välja nädalase puhkuse Marmarises ja tema lubab mul oma paati juhtida.

Nii saabusimegi 1995. aasta mai alguses Türgi. Olin Rolfile oma arust korraliku hotelimajutuse ostnud, aga ta isegi ei vaadanud hotelli poole, läks otsejoones oma paati ja elas nädal aega seal. Mina ei saanud sellest kohe üldse aru. Ehkki Nimbus 4000 on üsna korralik ja ligi 11 meetrit pikk merekaater, on hotell ju igatahes mugavam.

Ise kolisin hiljem pea kolme aasta vältel paadist hotellidesse ringi, enne kui taipasin, et paadis veedetud öö on parem mis tahes luksushotellis veedetud ööst.

Rolfi “Lesstop” suure Rootsi lipuga ahtris, seisis prestiižikas Marmarise sadamas ehk marinas. Türgi on üks parimaid paiku paadisõidu praktiseerimiseks, sest seal on suhteliselt tuulevaikne, sadamad on väga hea teenindusega ja sildumisel osutatakse alati väga sõbralikku ja professionaalset abi.

Rolfi Nimbuse ostmiseks siiski ei läinud, sest ta rentis oma paati aeg-ajalt tšarterfirmadele välja ja need olid paadi mootorid põhjalikult tuksi keeranud.

Seevastu oli mul hiljem Eestis võimalik oma oskusi Nimbuse proovisõidukaatrite peal katsetada ja lihvida.

Eestis on kombeks kai pealt vaadata ja vaikselt pihku naerda, kui algaja sildub, ja lugeja võib vaid ette kujutada neid pikaksveninud nägusid, kui ma 37-jalase (11,2-meetrit) Nimbusega Pirital sujuvalt sildusin.

Need vanad purjetajad kohe ei salli mootorkaatrimehi. Välja näidatakse seda siiski väga viisakalt: “Sa seo see ots parem niimoodi, muidu on seda valus vaadata!”

Kusjuures, alguses tasubki olla madalam kui muru. Tänäda ja noogutada ja hoolega õpetusi ja heietusi kuulata. Alles kolm aastat hiljem, kui tõttasin öösel appi kogemata Pirita sadamast valesse ja otse kaldasse pööratud purjekatele ja päästeoperatsiooni käigus ka oma paati tugevalt lõhkusin hakkasin tajuma teatud respekti ja omaksvõttu. Praeguseks arvan, et mul on lubatud kohalikes jahtklubides jahtkaptenitega sama laua ääres koguni õlut juua!

Sama aasta suvel tekkis vajadus toimetada üks Nimbustest Pärnusse, vist Watergate’ile või siis mingile muule veefestivalile, et teda seal näidata ja müüa. Kasulik tuli ühendada meeldivaga ja kuna oli puhkuste aeg, siis abikaasa, lapsed ja koer kahepäevasele reisile kaasa kutsuda.

Olin enne iseseisvalt sõitnud paaril korral Lohusaluni, kusjuures – kuna Eesti merekaarte polnud veel saada, kasutasin maanteekaarti. Esimesel korral ei õnnestunud Lohusalut üles leida, läks Keila-Joaga sassi. Merelt vaadatuna paistab ju kõik ühesugune. Teisel korral läks juba paremini.

Enne Pärnu-sõitu õnnestus mul siiski ühed esimestest “uue vabariigi” merekaartidest hankida; tõsi küll, väga üldised, mõõtkavas 1:100 000. Täpsemad olid vaid selleks ajaks Eestis oma tegevuse lõpetanud KGB-l ja Venemaal.

Samuti õnnestus hankida tolle aja kohta üks esimesi GPS-seadmeid, mis näitas paadi asukohta suvalisel paberkaardil. Selliselt varustatuna olime valmis teele asuma.

Aga oh häda! Puhus tugev läänetuul, mis tähendab vastutuult. Üks mu purjetajast kolleeg oli õpetanud, et kui merel on lainetel valged harjad, ehk “jäneseid”, on targem sadamas püsida. Meri oli üleni “jäneseid” täis ja nii tegingi kaptenina otsuse sõit õhtuni edasi lükata.

Siis aga saabus naaberpaati Andres Bergmann koos seltskonnaga, viskas tere, laadis ohtralt moona ja teatas, et läheb Soome. “Kui Bergmann läheb oma kuuemeetrise sellise ilmaga Helsingisse, siis läheme ka meie välja!” revideerisin kohe oma varasemat otsust.

Bergmann viipas käega ja juhtis oma Yamarin sadamavärvast välja, paarimeetrisele lainele vastu. Asusin juba Nimbuse mootoreid soojendama, kui Bergmann tagasi tuli ja näost rohelised kaaslasel maha pani.

“Ei, täna ei tule Soome minekust midagi välja. Laine on liiga tugev!” ütles ja kadus oma paadiga taas kuhugi.

\* \* \*

Andres Bergmann, endine Erastamisagentuuri juht ja riigi poolt pankrotistatud ERA panga omanik, oli üks esimesi tõsiseid paadimehi taasiseseisvunud Eestis.

“See Nimbus on liiga suur, minu Yamarin on palju optimaalsem,” tavatses ta ikka öelda. Kuni sinnamaani, kui tema omanduses olnud kindlustusseltsile langes sülle tollal ligi 15-meetrine soomlastele kuulunud Princess 45, mis Kihnu lähedal madalikule sõitis.

“Ega see Princess liiga suur pole? Yamarin oleks palju optimaalsem?” küsisin Andreselt osavõtlikult.

“Ei ole, ei ole. Täitsa paras on, mahub ilusti Saimaa kanalisse sisse, kui Savonlinna ooperifestivalile tahan minna,” vastas Bergmann.

Loodetavasti ei olnud tolle aja Eesti suurim paat Andrese hilisemate ebaõnnestumiste põhjuseks, küll on aga Eestis tänini levinud suhtumine, et kui inimese kohta enam midagi muud halba öelda ei ole, siis öeldakse: “Aga kuuldavasti omab ta merekaatrit!”

Omalt poolt loodan, et kord on Andres Bergmann taas merel ning taas “Bona Dea” roolis.

\* \* \*

Õhtu poole tuul siiski vaibus ja me otsustasime välja sõita.

Esialgu polnud väga vägagi, aga Suurupi juures hakkas laine koledal kombel taguma. Ega ma polnud siis veel harjunud ka, et poolsaarte ja neemede tippudes tekibki tugev ummiklaine ning et nendest on targem kaugemalt, mere poolt mööduda. Paati viskas otselaines üles-alla ja rullis külglaine küljelt küljele... Polnud ei väikelaevajuhtide kursuse ega Rolf mulle õpetanud, kuidas sellises olukorras käituda.

Üks oli selge: kiirust tuli oluliselt maha võtta. Nii palju ikka teadsin, et külglaine on otselainest ohtlikum, mistõttu üritasin seda iga hinna eest vältida.

Pragu toimiksin vastupidiselt ehk väldiksin – nii palju kui võimalik – vastulainet ja sõidaksin parema meelega külglaines. Planeeriva kerega merekaater võimaldab 17–18-sõlmese kiirusega laineharjale tõusta ning kui siis veel vöör ka üles trimmida, jääb paadist vette vaid ahtriosa ja sellele ei tee külglaine enam midagi, lükkab vaid hoogsalt edasi.

\* \* \*

Hea lugeja, kes seda taktikat kasutada tahab, peab siiski arvestama, et üles-alla kõikuv paat on reisijatele palju talutavam kui külglaine surfav paat, mis kõigub absoluutselt kõikides võimalikes ja võimatutes suundades, ajades hetkega nii reisijatel kui ka tegevusetu meeskonnaliikmetel südame pahaks.

\* \* \*

Olin seni trimme kasutanud vaid kreeni vältimiseks ehk paadi horisontaalselt hoidmiseks. Tegelikult tulnuks vastulaine vöör võimalikult madalale (tagantlaine võimalikult kõrgele) trimmida. Samas on ka kõrgele trimmitud vööriga võimalik vastulaine sõita, üsna mugavalt pealegi. Küll võtab paat siis kütust nagu homset et tuleks enam kunagi, aga elatanud vanemad või ämm peaksid sõiduga igati rahule jääma.

Niisiis läks pimedaks ja ehkki olime juba otsustanud, et jääme ööseks Lohusalulle, ei tahtnud sadam kuidagi läheneda.

“Lollakas, kuhu sa oma pere oled viinud!” karjus surmani ehmunud abikaasa, kes istus vahekäigus põrandal maas ja kartis mis kole. Aastate jooksul oleme palju hullematest tormidest vapralt läbi läinud ja siis olen talle seda lauset alati meenutanud. Ta solvub selle peale iga kord.

Igatahes: võttis aega, mis võttis, aga varsti hakkasid Lohusalule tuled paistma.

Õieti paistis neid liiga palju ja öösel on ju kõik teistmoodi kui päeval. Kuna Lohusalu sadam vaidles tol ajal millegi üle Veeteede Ametiga, ei olnud sadamal ühtegi navigatsioonituld. Küll aga säras täies hiilguses restoran, pimestades niigi ehmunud ja eksinud meresõitjad. Lõpuks saime siiski turvaliselt sadamasse sisenetud, sildutud ja otsad kinnitatud.

Kell oli selleks ajaks juba üle kesköö ja aeg magama heita, aga paadid ei jäänud mootorid seisma! Proovin niipidi ja naapidi, kasu ei miskit. Piinlik ka, sest naaberpaatides inimesed juba ammu magavad. Midagi polnud teha, tuli oma mehaanik keset ööd välja kutsuda. Õnneks pole Tallinnast Lohusalulle autoga kuigi pikk



Noor kapten Keith Siilats

## MINU ESIMENE PAADISUVI

maa. Selgus, et lainetega võideldes oli kellegi käsi või jalg kogemata mootorite massilüliteid puutunud ja tolle aja – aga väga võimalik, et ka praeguse aja –meremootor jääb käima, kui tal elekter ära peaks kaduma. Nüüd ma muidugi tean, et mootoriruumis on mootori küljes on spetsiaalne lüliti, mis ka käsitsi väljasuretamist võimaldab.

Järgmisel päeval oli ilm ilus ja eelmise öö õudused ununenud. Meeleolu oli reibas ja lausa kangelaslik; tundsi omamoodi uhkust, kui oskuslikult ja vapralt me selle pika teekonnaga Tallinnast Lohusallu hakkama saime.

Navigatsiooniseade töötas oivaliselt ja nii ei valmistanud meile mingit raskust tolal veel üsna puudulikult tähistatud Voosi Kurgust läbi minna ja kurss Haapsalu liinidele võtta.

Nüüdseks olen Haapsallu sisenenud sadu kordi, nii päeval kui öösel, nii vihmas kui udus, ja ikka ei suuda ma aru saada, kuidas see ikkagi võimalik oli, et me esimese korraga nii hästi Haapsallu pääsesime. Tegemist on ikkagi Eesti ühe madalama ja raskemini navigeeritava piirkonnaga.

Seevastu järgmisel päeval Haapsalust Pärnu poole minnes ei läinud meil enam sugugi nii hästi.

Ikka sellele 1:100 000 mõõtkavas kaardile joonistasime marsruudi, mis kulges mööda MITTE ! alla kahe meetri sügavust vett. Nimbuse süvis oli 1,1 meetrit, seega pidanuks olema turvaline küll. Lääne-Eesti saarestikus ei tasu aga madalamas kui viiemeetrises vees ilma detailse merekaardita või lootsiramatuta sõita. Neid aga siis veel ei olnud.

## KÕIGE SUUREM OHT, MIS TÄNAPÄEVAL SIISKI VEEL VARITSEB, ON ARVAMUS, ET NÜÜD OSKAN JUBA PIISAVALT JA JUURDE ÕPPIDA POLE ENAM MIDAGI. PARIM ÕPPIMIS-MOODUS ON SIISKI ISESEISVALT RINGI SÕITA JA HARJUTADA, MITTE AGA SEADUSE-SUNNIGA KOOLIPINKI NÜHKIDA.

Minna lääne poolt Rukkirahu, sealt, kus kulgeb suur praamitee, tundus kauge ja ebaloogiline. Seetõttu joonistasime teekonna Rukkirahu ja mandri vahelt läbi.

Tõenäoliselt sealt pääsebki kusagilt läbi, aga mitte sellise merekaardiga, mis meil tookord oli. Igatahes mäletan kahte laidu, üks vasakut ja teine paremat kätt, ja linde laidudel päikest võtmas. Keskel pidanuks kaardi järgi olema kaks meetrit vett, aga korraga paiskus Nimbus üles, põhja alt käis läbi tumeda kõlaga mütsatus ja paat langes teisel pool laidusid taas vette. Läbitud!

Paraku oli merepõhi, ehkki liivane, rikkunud propelleri ja paadi põhjast immitses veidi vett.

Teha polnud midagi, tagasi ei tahtnud minna ja nii jätkasimegi rikutud tujuga teekonda Pärnu suunas. Teel kirusime nii ennast kui ka algelisi merekaarte.

Isegi maanteekaardiga oluks turvalisem sõita!



Sõiduhoos

Sellest esimese vindi mahasõitmisest on tänaseks saanud legend. Oleme seda lugu korduvalt rummiklaasi taga ka teistele paadimeestele pajatanud, kusjuures suust-suhu edasikantuna on see legend asunud elama oma iseseisvat elu.

Näiteks kümme aastat hiljem on väikelaevnik Tõnis Palts, asudes kaitsma oma erakonnakaaslaste merekoolitusäri, kus väikelaevnikud peaksid iga natukese aja tagant kallitel kursustel ja mõttetutel eksamitel käima, esitanud Riigikogu infotunnis selle legendi järgmise versiooni (katkendid Riigikogu stenogrammist):

\*\*\*

Majanduskomisjoni esimees Mart Opmann: Lugupeetud juhataja ja head kolleegid! Kolleeg Tõnis Paltsi komplektne muudatusettepanek on sisuliselt pöördettepanek, võrreldes eelõu autoritega, ja muudab meresõiduohutuse seaduse veelgi karmimaks, kui see on täna kehtivas redaktsioonis...

Mõistes küll koolitajate muresid, ei pidanud komisjon põhjendatuks nõuete diferentseerimist lähtuvalt väikelaeva peamisest jõuseadmest, mootor või puri, ja väikelaeva kogupikkusest, kuni 12 meetrit ja kuni 24 meetrit

Tõnis Palts: Lugupeetud Riigikogu esimees, lugupeetud kolleegid! ...Nimetatud seaduseelnõu osas märgiksin eelkõige natukene asjade tagapõhja. Selle muudatuse või selle seaduseelnõu üks eestvedajaid, üks mees, keda nimetaks meie auväärne kolleeg härra Sester, keda ta nimetaks kindlasti jõmmiks. Üks mees, kellel on 15 miljoni kroonine paat, esimest korda seda paati kasutades sõitis ta Tallinnast Pärnu mööda merd, kasutades sealjuures maakaarti ehk maanteedekaarti. Loomulikult tegi ta endale poole miljoni eest kahju sellega, sellesama reisiga. Kihnu Jõnn sõites merd, nagu me mäletame, kasutas püksirihma, aga tal oli merekaart ja ta ei sõitnud mitte kunagi karile. Milles oli vahe? Kihnu Jõnnil oli väike mereharidus. ...

Tegemist on kahe põhimõtte pörkumisega, kas me saame merekuultuuri arendada läbi jõmluse – iga mees võib teha, mida tahab, iga mees võib ükskõik millega minna merele, või on selleks vastand. See vastand oleks mereharidus noorest peast igale mehele. ...

Eestis on tänu nõukogude võimule, veel kord kordan, tänu nõukogude võimule, hästi välja arenenud noorte väljaõppesüsteem. Seda ei tasuks prügikasti visata, seda tuleks parandada. Tuues näiteid teistest riikidest, kus on see asi vaba, neid asju ei saa võrrelda. Seal on olnud teistsugune kultuur, tõesti, vanema-



telt edasi antud asjad. Kui meil vanematel, ei ole kultuuri, siis seda ka lastel ei teki. Argument, et teistes riikides enamuses ei ole nii, ei ole miski argument

Toomas Hendrik Ilves, sõnavõtt kohalt: Ma võib-olla lihtsalt, mulle väga meeldis Tõnis Paltsi väga sotsiaaldemokraatlik kõne, et riik peab hoolt kandma. Ma lihtsalt ei saa aru, kui inimesel on 15 miljoniline paat ja ta sõidab sellega maanteekaardiga karidele, kas ta siis ... ei peaks ise oma tegude eest vastutama ja mitte lootma riigi peale, et ta aitaks 15 miljonilist paati sellest hädast välja. Aitäh!

Riigikogu aseesimees T. Savi: Res Publica fraktsiooni ettepaneku poolt on 21 Riigikogu liiget, 38 on vastu, erapooletuid ei ole. Ettepanek toetust ei leidnud ning seaduseelnõu 271 teine lugemine on lõpetatud. Tänan!

\*\*\*

Hmm. Näib, et me oleme õige mehe presidendiks valinud?

Õigluse mõttes olgu öeldud, et Tõnis Palts on niiöelda nelja silma all vabandanud, mistõttu ma ei hakkaksi pikemalt lahkama põhjusi ja üksikasju, miks ja kuidas väikelaevnik Palts Gotlandi lähistel vindi maha sõitis, vaid pöördusin tagasi oma loo juurde.

Niisiis jõudsime endiselt kaks ja pool, mitte 15 miljonit maksva Nimbusega ühe mootori jõul ja aeglasel käigul Pärnusse. Kuna selleks ajaks polnud ma veel ikka taibanud, mis tung see rootslast Rolfi hotellitoa asemel paati ajas, kolisime oma kohvritega Nimbusest välja.

Tuukritööd läksid maksma vaevalt paar tuhat ning Pärnu laevaremonditehas taastas ja tasakaalustas viie tuhande eest vindi. Merekaatriil tekib igast väiksemastki propellerivigastusest – aga ka mustusest – tugev vibratsioon, mis pikemas perspektiivis võib viia ohtlike ja kallite kahustusteni. Pehme pronksvindi tasakaalustamine on täppistöö, mis nõuab nii head kätt kui ka häid seadmeid, ja õnneks olid Pärnus nii üks kui teine kenasti saadaval.

Paraku ei olnud selle suve seiklused sellega veel lõppenud. Pärnust tagasiteel otsustasime sisse põigata Munalaiule. Tundmatu, eksootiline sadam, suhteliselt hästi tähistatud sisesõidukanal, paraku teadmata sügavus. Kuulu järgi meetriste alustega igati navigeeritav.

Vindi mahasõitmine veel liigagi hästi meeles, siirdusim ülima ettevaatlikkusega ja aeglasel käigul kanalisse. Pilg jälgimas kajaloodi ja käsi käigukangidel, olin iga hetk valmis oma otsust muutma. Kaks meetrit, poolteist meetrit, meeter... Stopp! Edasi me ei lähe!

Ja niipea, kui ma paadi seisatasin, puhus külgtuul meid hetkega kanali serva, madalikule kinni.

\*\*\*

Merekaatriil, erinevalt purjelahist, on madal süvis, lamedavõitu põhi ja kõrge pealisehitus, mistõttu väiksemgi tuulehoog paneb seisva paadi külgsuunas liikuma otsekui kelgu. Juhitavuse säilitamiseks on vaja pidevat käiku, mis on aga omakorda ohtlik propelleritele, kui tegu on madala veega.

\*\*\*

Tõenäoliselt oleks võinud rahulikult Munalaiu kaini edasi minna, sest et kajaloe andur asub umbes poole meetri sügavusel, paadi põhja all. Seega: kui kajalood näitab sügavuseks

meetri, on see tegelikult 1,5 meetrit ja 1,1-meetrise süvisega pääseb veel läbi.

Aga selleks, et kindla peale minna, peab olema kohalik.

Nokk lahti, saba kinni. Selleks, et liikvele saada, tuleks kasutada mootorit. See tähendaks aga värskeltremonditud propelleri lõhkumist.

Proovisime vöörivindiga, mis liigutab paati külgsuunas. Aga vöörivint liigutab vaid vööri, samal ajal kui ahter istub jätkuvalt madalikul. Et ahtrit lahti saada, on taas vaja mootoreid, mootoreid aga ei saa kasutada, sest see lõhub propellerid.

Sellisteks puhkudeks peab paadi pardal olema kummipaati, millega ots näiteks lähedalasuva poini viia. Mõeldud, tehtud!

Aga niipea, kui hakkasime paati poi abil välja sikutama, kostus kaldalt hurjutamist: "Lõpetage kohe ära! Te sikutate meie kanalit tähistava poi paigast!.."



Mahasõidetud vint

Teine võimalus oli ankur kaugemale välja vedada ja ennast ankruga abil lahti tõmmata.

Olime seda just tegemas, kui keegi külamees oma aerupaadiga ligi aerutas.

"Mis viga, ei saa paati lahti või?"

Astus siis oma pikkades kummisäärikutest madaliku poolse külge, põlvist saadik vette, ja lükkas kuuetonni kaatri kerge liigutusega madalikult lahti...

Minu mahasõidetud vint saab näha Haapsalus, Grand Holm Marinas. Neist igapähele on oma kordumatu lugu. Merd sõitma õppida saab siiski vaid merd sõites ning merekaartide, lootsiraamatute ja navigatsioonitehnika areng on teinud tänapäevase meresõidu ohutuks ja nauditavaks.

Kõige suurem oht, mis tänapäeval siiski veel varitseb, on arvamus, et nüüd oskan juba piisavalt ja juurde õppida pole enam midagi. Parim õppimismoodus on siiski iseseisvalt ringi sõita ja harjutada, mitte aga seadusesunniga koolipinki nühhkida. ■



# ENDEL VOOREMAA – AASTAKÜMNED JÄÄL

Endel Vooremaa hakkas omal ajal jääpurjetamises medaleid noppima ja pani aluse spordiharrastusele, mis viis tippu ka tema poja Vaiko ja pojapoja Argo. Kokku on nad suurvõistlustelt koju toonud 20 medalit.



Vaiko Vooremaa

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **SVEN TUPITS, ERAKOGU**

■ **On ilmselge, et oma pojale olite suureks eeskujuks, aga kuidas teie ise purjetama hakkasite?**

Minu vanaisa oli tisler. Tal oli oma töökoda ja kümme-kond abilist. Muu hulgas ehitas ta ka paate. Tsaariajal oli tal kaks jahti, millega ta koos minu onuga Haapsalu puhkajatele lõbusõitu tegi. Vanaisa tavatses öelda, et meremees on kuival maal alati mees, aga maamees ei ole mere peal mõnikord tuhkagi väärt.

Purjetamine on alati olnud jõukama rahva lõbu. Minul

oma purjepaati ei olnud, aga mingisuguste viguritega pääsesin Haapsalu Jahtklubis noorte hulka. Pidin jahtide eest hoolt kandma. Tol ajal olid eranditult puupaadid ja tekke tuli kasta, et päike neid läbi ei kõrvetaks. Tasuks lubati meil väiksemate purjepaatidega sõita.

■ **Ja jääpurjetamine?**

Haapsalu oli jääpurjetamises üle Euroopa kuulus. Paljud nimekad mehed said siit tuule tiibadesse. Valdavalt olid nad baltisaksa päritolu. Minu onu ehitas jääpurjeka, millega pärast sõda võideti mitu korda Nõukogude Liidu meistrivõistlusi. Minu esimene jääpurjekas oli kastilaudadest kokku klopsitud. Ükskord tulid Tallinnast Vabariiklikust Jahtklubist tähtsad ninad Haapsallu. Üks mees istus mu kelgu peale, et proovida, kas see liigub ka ja istus selle katki.

Alguses oli jääpurjekaid vähe. Esimestel Eesti Meistrivõistlustel Harku järvel oli ainult kolm jääpurjekat, mida väga hoolega hoiti. Kui noore ja tundmatuna Tallinnasse võistlema läksin, tehti mulle enne starti väike eksam, enne kui kelku istuda lubati.

Kuuekümnendate lõpul hakati ehitama DN-klassi jääpurjekaid. Meie jääpurjetajate delegatsioon käis Poolas ja tõi kaasa ameeriklaste ehitatud väikese DN-purjeka esialgsed joonised. Nende järgi tegime meie ka esimesed kelgud. Järgmisel aastal olime kutsutud Poola lahtistele

JÄÄPURJETAMINE ON SELLINE ALA, KUS VÄGA PALJU PEAB ISE VARUSTUSE KALLAL TÖÖD TEGEMA. KASVÕI JALASTE LIHVIMINE JA TERITAMINE. ÜTLEME, ET TÄNA ON ÜHESUGUSED JÄÄTINGIMUSED, HOMME AGA TULEB PAAR KRAADI ROHKEM KÜLMA JA PEAVAD OLEMA HOOPIS TEISTSUGUSED JALASEPROFIILID.



meistrivõistlustele ja mul õnnestus seal kolmandaks tulla. See lisas hoogu ja siis hakkas see asi minema.

■ **Kas mujal Nõukogude Liidus ka jääpurjetamist harrastati?**

Jah, see arenes üsna kähku Leningradi ja Riiga. Mõnevõrra ka Moskvasse, aga sealt mingit erilist tagasisidet ei tulnud.

Jääpurjetamine on selline ala, kus väga palju peab ise varustuse kallal tööd tegema. Kasvõi jalaste lihvimine ja teritamine on töö, mida peab iga päev tegema. Ütleme, et täna on ühesugused jäätõingimused, homme aga tuleb paar kraadi rohkem külma ja peavad olema hoopis teistsugused jalaseprofiilid. Meil nähtavasti olid käsitööoskused paremad ja tahe oma tööd korrektselt teha märgatavalt suurem kui Riias ja Leningradis. Kui meie kelgud nende omadega kõrvuti seisid, siis see nagu öö ja päev. Meie võisime panna oma asjad kapitalistidega kõrvuti ja kõik vaatasid moka tõllakil.

■ **1973. aastal oli teil esimest korda võimalus minna Ameerikasse jääpurjetamise esimestele maailma-meistrivõistlustele. Mis tunne oli?**

Ei olnud mingit erilist tunnet. Minul isiklikult need võistlused ebaõnnestusid, aga üldiselt olid need eestlastele edukad. Ain Vilde tuli ju maailmameistriks.

■ **Kui kuulusite NL koondisesse, kas siis polnud raha**

**MÕNI AASTA ON OLNUD NII, ET EI SAA ÜLDSE JÄÄLE. EKS SUPLEMAS OLE SEAL KA KÜLL JA KÜLL KÄIDUD. VAATAD, ET JÄÄ JUSTKUI KANNAB, AGA KUI MÕNES KOHAS EI KANNA, PEAB MÄRGADE RIIETEGA KOJU TULEMA.**

**pärast vaja muretseda?**

Palka hakati maksma alles lõpuaastatel. Ainuke pluss oli, et sõidukulud maksti kinni ja kuigivõrd sai taskuraha ka. Kui me DN-iga alustasime, olin Haapsalu KEKis autoremondi töökoja juhataja. Alles aastaid hiljem sain Moskvast stipendiumi.

■ **Hooaeg algab, kui termomeeter langeb alla nulli. Mida see teie jaoks tähendas?**

Käid aga mere ääres alatasa vaatamas, puur ja mõõdupulk kaasas. Hommikul esimese asjana uurid läbi akna termomeetrit. Kui elavhõbedasamm on juba sinise pool, siis lähed mere äärde ja vaatad, mis seal toimub. Eks suplemas ole seal ka küll ja küll käidud. Vaatad, et justkui kannab, aga kui mõnes kohas ei kann, peab märgade riietega koju tulema.

## ■ **Jää ei teki ju alati ühtemoodi. Milline on ideaalne ilmastik?**

Vaikne. Siis saab veepind hästi rahuneda. Külмага hakkab vesi aegamööda paksuks minema – see ei ole enam nii hästi voolav, ei pritsi nii palju. Kui on tuult, siis jää pind ei tule sile. "Must kristall" nagu meie nimetame, on kõige kõvem. See saab tekkida ainult vaikse ilmaga. Kui on "must kristall", siis piisab viiest-kuuest sentimeetrist.

## ■ **Kas mõni aasta on nii olnud, et üldse ei saa jääle?**

On ikka. Kui tekib 4-5 sentimeetri paksune jää, mis ei kannata veel purjetada ja siis sajab hulga lund peale. Lumi vajutab selle õhukese jääkihi vee alla. Siis tekib samasugune mädanemise efekt nagu puidul, kui see on vee sees.

EESTIS ON JÄÄPURJETAMINE PRAEGU KURVAS SEISUS. TALLINNAST KÄIS SEL AASTAL VÖISTLEMAS ÜKSAINUS MEES. KA HAAPSALU ON VARJUSURMAS. RASKUSKESE ON KANDUNUD PÄRNUSSE, KUST VÕIB LOOTA HEAD NOORTE JÄRELKASVU.

## ■ **Kui palju lund võib olla?**

Kui all on kõva jää, siis 5 cm lund ei ole veel suur probleem. Aga siis võivad tekkida tuisuvaalud ja hanged. Kui kelk saab puhtal jääl suure hoo sisse ja hange vältida ei õnnestu, siis on ainult pilpad taga.

## ■ **Kui sellel sõidukil üldse pidureid ei ole, kuidas seda siis seisma saab jätta?**

Soodiliin lastakse lahti ja puri hakkab laperdama, siis keeratakse nina vastutuult. Vastutuult ei liigu ükski purjetav alus, siis ta jääb ise seisma.

## ■ **Kui pikk on distants?**

Üks sõit on reeglina kolm ringi ja kahe märgi vahe ei tohi olla lühem kui üks miil – 1600 meetrit. Viimasel ajal on tavaks 7 sõitu. Kui ilmastik ei võimalda, siis määrus lubab ka 3 sõiduga ära lõpetada.

## ■ **Kui palju üks jääpurjekas maksab?**

Alla 100 000 ei mängi välja. Üks mast maksab juba 17 000 krooni.

## ■ **Kui kaua selle meisterdamine aega võtab?**

Kui oled noor ja käed liiguvad, siis käib kähku. Oma võistluspurjekad olen kõik ise teinud, aga viimased kolm aastat ei ole enam ühtegi ehitanud.

## ■ **Jääpurjetamine on üsna vähetuntud ala. Kui palju selle harrastajaid üldse on?**

Poiss lipuvarda kõrval on Endel Vooremaa



Registreeritud purjekaid on paar tuhat. Harrastajaid Ameerikas ca 3000, Euroopas teist nii palju. Ala elujõulisuse määravad siiski need, kes on aktiivsed ja suuremate võistlustest osa võtavad. Neid on umbes 200.

Eestis on jääpurjetamine väga kurvas seisus. Tallinnast käis sel aastal võistlemas üksainus mees. Ka Haapsalu on varjusurmas. Raskuskese on kandunud Pärnusse, kust võib loota head noorte järelkasvu.

■ **Saavutused "päris" purjetamises?**

Oi, need on minimaalsed. Peale seda, kui iseseisvus tuli, ehitasime pojaga selle lootsiku, mis meil praegu õue peale seisab. Pojatütre järgi sai nimeks "Carina". Hakkasime juba nõukaajal pihta, omamata ettekujutust kui palju see maksma läheb. Mitu aastat ehitus seisis, kuni vabu vahendeid tekkis. Nüüd on see 6-7 aastat vee peal käinud. Sadamasse vedama peab öösel, sest see on 4 meetrit lai ja paneks muidu liikluse seisma.

Sellega me oleme paar korda võistelnud ka, aga töö kõrvalt ei ole aega tõsisemalt purjetamisega tegeleda. See-eest pojapoeg Argo on Eesti koondises ja purjetab üsna usinasti.

■ **Oma firma tegemine oli spordiga tihedalt seotud?**

See hakkas sellest peale, et kui tahtsid jääpurjetamises hästi esineda, pidid sul olema väga hea purjekas. Juba

nõukogude ajal müüsimise detaile ka piiri taha, kuigi see oli rangelt keelatud. Teenisime natuke raha, mille eest osta tööriistu ja üht-teist perele ka. Nii tekkis baas, millelt me selle töötoa püsti panime.

Kui oli lubatud kooperatiive asutada, oli meie firma nimi kooperatiiv "Jaht". Sakslased pakkusid välja, et võiksimme proovida teha võistlusjahtide roole ja kiilusid. See on töömahukas protsess ja nõuab täpsust. Praegu moodustavad põhitoodangu Zoom klassi paatide roolid ja kiilud. Määrustes on kirjas, et roolid ka kiilud peavad tulema ühest firmast. See monopol on meie käes. **IV**

**Endel Vooremaa (77)**

**Sündinud** 6.mai 1930

**Medalivõidud jääpurjetamises**

**MM** kaks hõbedat (1974, 1978)

**EM** kolm kulda (1971, 1972, 1973) ja üks hõbe (1977)

Kokku on Vooremaade dünastia kogunud tiitlivõistlustelt 20 medalit.

Endel Vooremaa poeg **Vaiko Vooremaa** (43) on oma ise tulemust kahekordistanud ja võitnud medali koguni 12 korral: MMilt kaks hõbedat ja ühe pronksi, juunioride MMilt kaks kulda, EMilt kolm kulda, ühe hõbedat ja kolm pronksi. Vaiko poeg **Argo Vooremaa** (22) on saanud kulla nii juunioride MMilt kui ka EMilt.

*Allikas Vaiko Vooremaa*

Endel koos poeg Vaikoga paaditöökojas





TEKST TÕNU KIRS FOTOD VOLVO PENTA

Kõik sai alguse ühel 1906. aasta suvepäeval, kui kaks rootsi inseneri, Fritz Egnell ja Edvard Hubendick, läksid paadisõidule Stockholmi saarestikku. Paadi nimi oli "Pilen" ja see oli varustatud sisemootoriga. Äkki hakkas mootor imelikke hääli tegema ja jäi mõne hetke pärast hoopis seisma. Et tuul hakkas laevukest kohe kaljude poole lükkama, asusid mehed hetkegi viivitamata ennast ja oma veesõidukit päästma.

Suure vaevaga saadi mootor uuesti tööle ning mehed

TAGANTJÄRGI VÕIB TÕDEDA, ET KAHE MEHE MEREHÄTTA SATTUMISEL OLI PAADIMAAILMA VAATEVINKLIST PÖÖRDELINE TÄHENDUS. 1907. AASTAL ASUS EDVARD HUBENDICK OMA ESIMEST SISEPÕLEMISMOTORIT KONSTRUEERIMA. JÕUALLIKA PROJEKTNIMEKS SAI PENTA (KREEKA K. "VIIS"), SEST KOOSOLEKUL, MILLEL OTSUSTATI MOOTORI LOOMINE, OSALES VIIS MEEST

Rootsi meretööstuse au ja uhkus, meremootorite tootja Volvo Penta tähistab tänavu 100. sünnipäeva. Juubelipidustused algasid juba veebruaris, kui tänavu samuti saja-aastaseks saavale Rootsi merepäästeühingule annetati miljon rootsi krooni.

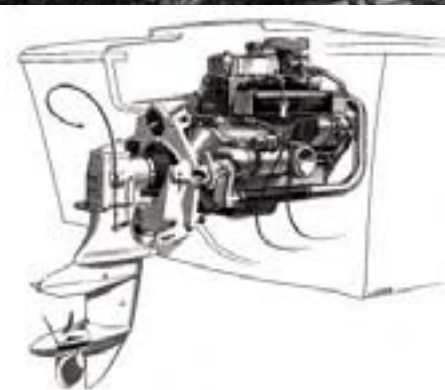
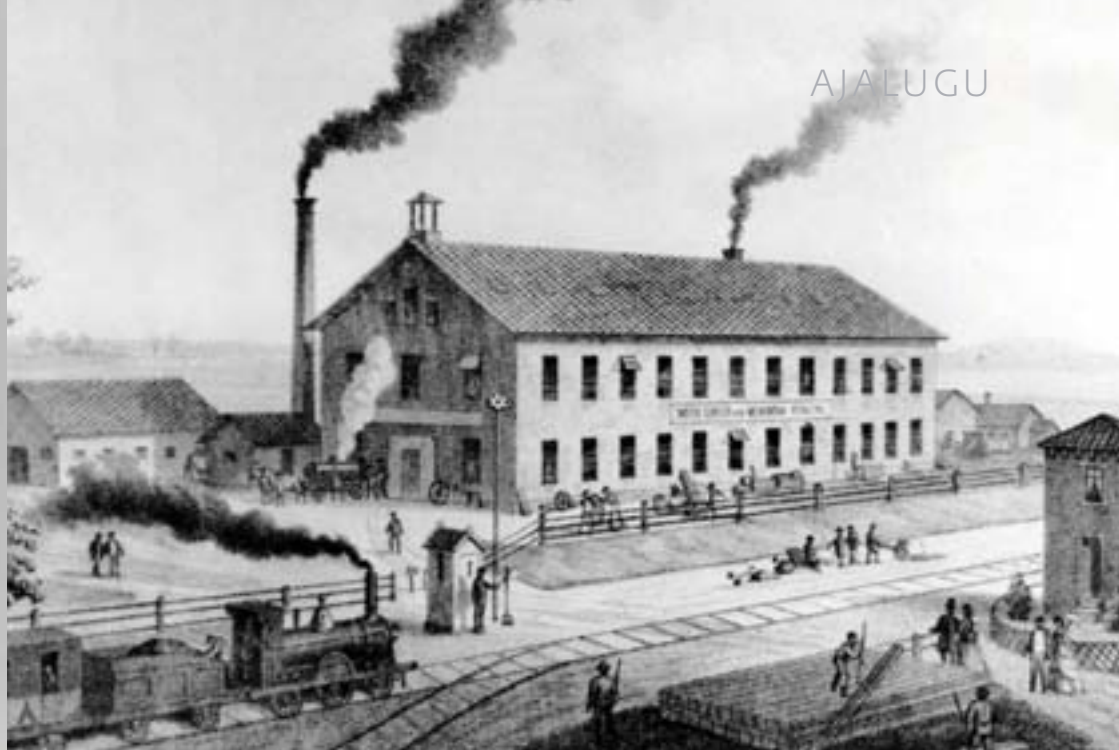
sõitsid kiiresti sadamasse, et edasisi ohtusid vältida.

Kaldale jõudes oli Egnell veendunud, et on aeg ehitada esimene rootsi mootor, mis poleks mitte ainult töökindel, vaid mida oleks ka lihtne hooldada. Et Egnell pidas endanimelist inseneribürood ja Hubendick'i erialaks oli just sisepõlemistehnoloogia, oli pinnas uue tööstuse sünniks soodne.

Tagantjärele võib tõdeda, et nende kahe mehe merehätta sattumisel oli paadimaailma vaatevinklist pöördeline tähendus. Õnnetul reisil tekkinud ideedest kannustatuna asus Edvard Hubendick 1907. aastal oma esimest sisepõlemismootorit konstrueerima. Jõuallika projektnimeks sai Penta (kreeka k. "viis"), sest koosolekul, millel otsustati mootori loomine, osales viis meest. Parafiinil töötava jõuallika nimeks sai lõpuks küll hoopis B1, kuid Pentaverken oli asutatud ja mootorite tootmine võis alata.

Tasapisi mootoritööstus laienes ja 1925. aastaks oli Penta sedavõrd tunnustatud, et äsja asutatud Volvo AB tellis oma autodele mootoreid just Pentaverkenist. 1930ndate aastate majanduslanguses kaotas firma omanik Fritz Egnell aktsiate kontrollpaki pankadele, kellele ta need pantinud oli, ja Volvo otsustas mootorivalmistaja ära osta. Uue ettevõtte nimeks sai Volvo Pentaverken, mis 1965. aastal muutus Volvo Pentaks.






### SAJAND TÄIS LEIUTISI

Saja aastaga on Volvo Penta maailmale tutvustanud hulganisti leiutisi, mis on Penta nime meretehnika ajalukku jäädvustanud. 1959. aastal tutvustas Volvo Penta esimest Aquamatic-mootorikomplekti, milles olid ühendatud sise- ja päramootori parimad omadused. Niinimetatud Z-jalg muutis kaatrimaailma ja seda ideed kasutavad pea kõik sisemootorite valmistajad tänapäevalgi. Aquamaticu edasiarendusena tutvustas Volvo 1983. aastal DuoProp'i nime all tuntust kogunud kahe sõukruviga veojalga.

Esimesena võttis Volvo Penta kasutusele ka diiselmootorite elektroonilise juhtimise ehk EDC (inglise k. *electronic diesel control* – toim.), millest tänapäeval on saanud palju keerulisem süsteem EVC (inglise k. *electronic vessel control* – toim.). Erinevalt EDCst, mis juhtis ainult mootorite tööd, on EVC kogu laeva juhtimiseadmete selgrooks, mis edastab infot nii mootoritele kui ka navigatsiooniseadmetele.

Ühe viimase leiutisena esitles Volvo Penta 2005. aastal revolutsioonilist IPS-sõusüsteemi, mis on kaatrimaailmas ohtralt laineid löönud. Tegu on ainulaadse jõuülekandega, milles sõukruvid kaatrit erinevalt tavapärasest ei lükka, vaid hoopis tõmbavad! Ettepoole vaatavate vintidega IPS tekitab esialgu küll palju turvalisuskõhklusi, kuid selle ökonoomsus ja efektiivsus on kahtlejad vaigistanud.

Ka purjekamootorid ei ole tähelepanuta jäänud. Volvo Penta Saildrive võitis kiiresti purjetajate heakskiitu ja tänapäeval on vähe jahte, milles ei oleks jõuülekannet läbi S-jala. Esimestena hakati kasutama niinimetatud kokkukäivate labadega sõukruvi (inglise k. *folding propeller* – toim.), mis vähendab märkimisväärselt jahi veetakistust.

Nii on Volvo Penta oma saja tegutsemisaastaga muutnud meremootorite maailma rohkem kui keegi teine. Navigaator ühineb õnnesoovidega esimese saja aasta täitumise puhul ja soovib edu järgmiseks sajandiks! 

2005. AASTAL ESITLES VOLVO PENTA REVOLUTSIOONILIST IPS-SÕUSÜSTEEMI. TEGU ON AINULAADSE JÕUÜLEKANDEGA, MILLES SÕUKRUVID KAATRIT ERINEVALT TAVAPÄRASEST EI LÜKKA, VAID HOOPIS TÕMBAVAD! ETTEPOOLE VAATAVATE VINTIDEGA IPS TEKITAS ESIALGU KÜLL PALJU TURVALISUSKÕHKLUSI, KUID SELLE ÖKONOOMSUS JA EFEKTIIVSUS ON KAHTLEJAD VAIGISTANUD.



# VOLVO PENTA IPS-JUHTKANGI TEST

Volvo Penta on uhke IPS-juhtkangi imelihtsa käsitsetavuse üle. "Roolimees saab kaatri kai äärde juhtida vaid paari käeliigutusega isegi väga tuulise ilmaga," lubab Rootsi tootja. On see ikka tõesti niisama lihtne?



TEKST HANS PAPENBURG FOTOD VOLVO PENTA

Vastuse leidmiseks palus Hollandi ajakiri Motorboot oma detsembrinumbris proua van den Brinkil sooritada ühe katse. Ajakirjaniku ämm, 74-aastane vanadaam, polnud kunagi varem kaatrit juhtinud. Pealegi on ta kaasaegse tehnikaga pidevalt kimpus. Ja just seetõttu tunduski ta olevat kõige sobivam Volvo Penta "sildumisrevolutsiooni" testija. Hollandisse Bavaria kaatreid importiv Erik Huis in't Veld näitas üles tõelist vaprust, usaldades testijate käsutusse 450 000 eurot ehk enam kui seitse miljonit krooni maksva kaatri Bavaria 42 HT.

Volvo Penta IPS juhtkangi tutvustati esimest korda Londoni kaatrimessil London Boat Show 2006. aasta jaanuaris. Juhtimisinstrumendis peituva tehnika leidlikkusele vaatamata jätab see esmapilgul pelgalt väikese pulga mulje. Ja mis veel tähtsam: selle tööpõhimõte on niisama lihtne kui selle väljanägeminegi. Et suunata kaatrit vasakule või paremale, tuleb vaid kangi vastavas suunas pöörata ja kaater järgib seda liigutust. Ainsateks eeltingimusteks on IPS-süsteemi olemasolu ja aeglane sõidukiirus.

Juhtkangi kasutatakse olukordades, mis nõuavad ülitäpset manööverdämist. Süsteem aktiveerub kerge nupulevajutusega ning võtab üle tavatüüri ja gaasihoobade funktsioonid.

Juhtkangi ettepoole, tahapoole või diagonaalis liigutades järgib ka kaater neid liigutusi. Ja kui kangi keerutada, teeb sedasama ka kaater. Kõiki neid liigutusi saab omavahel ka kombineerida, sest kangi saab korraga nii lükata kui ka keerutada.

IPS-juhtkang kasutab kaatri harilikku diiselmootorit koos IPS-süsteemi seadmetega. Need vähendavad mootorikiirust maksimaalselt 1500 pöördeni minutis, et ennetada juhita-  
vusprobleeme, kuid vajaduse korral lisab võimendi pisut külgsuunalist võimsust. Juhtkangi kasutamisel piiranguid ei ole. Kuni paagis kütust jagub, on kaater manööverdämisvalmis.

Joystick-funktsiooni lõpetamiseks vajutage taas on/off-nuppu. Ka lülitub süsteem välja, kui puudutate rooli või gaasihoobasid.

Tundub üsna lihtne, kuid täiesti kogenematule proua Van den Brinkile võib ülesanne arvatust keerulisemaks osutada. Pärast lühikest sõitu Bavaria pardal ühel Friisi järvel taipab ta äkitselt, et soostus võib-olla liiga kergesti katsejāneseks hakkama. Tema hinge poeb kahtlus - Bavaria 42 osutus palju suuremaks ja sadam palju väiksemaks kui meie katsekipper arvas. "Siiamaani õnnestusid pöörded ju päris kenasti, kas pole? Aga pangegi siis oma artiklisse kirja, et see kaater on väga kergesti juhitud," proovib proua kergemalt pääseda. Kuid hetke pärast otsustab ta siiski proovida.



JUHTIMISINSTRUMENDIS PEITUVA TEHNIKA LEIDLIKKUSELE VAATAMATA JÄTAB IPS-JUHTKANG ESMAPILGUL PELGALT VÄIKESE PULGA MULJE. JA MIS VEEL TÄHTSAM: SELLE TÖÖPÕHIMÕTE ON NIISAMA LIHTNE KUI SELLE VÄLJANÄGEMINEGI. ET SUUNATA KAATRIT VASAKULE VÕI PAREMALE, TULEB VAID KANGI VASTAVAS SUUNAS PÖÖRATA.

#### KIIRKURSUS

Järgnevat võiks kirjeldada kui kaatrijuhtimise kiirkursust. Bavaria esindaja Huis in't Veld näitab välgukiirul, kuidas juhtkang töötab ja lubab siis paari julgustava sõnaga ja üsna ükskõiksel ilmel sellest haarata vägagi ootusärelval poua Van den Brinkil. Ja nii asubki hollandi vanaproua, kes ei saanud kodus jagu isegi mitte oma uue mobiiltelefoni kasutusjuhendist, tüürima kaasaegse tehnika veesõidumeet. Ausalt öeldes pole testi selles osas märkigi rutiinist. Pisut paremale, veidi vasakule, natuke ettepoole, siis jälle tahapoole... Siis aga – otsekui poleks ta midagi muud teinudki – teeb katsekaptän 13-tonnise kaatriga kitsal alal maabumissilla ja paadikuuri vahel 360-kraadise täispöörde. Nüüd on selge: proua Van den Brink on testiks valmis. Kas täiesti kogemusteta inimene suudab 13 tonni kaaluva kaatri Volvo Penta "sildumisrevolutsiooni" abil korralikult kai äärde tüürida?

Testijad on nõus, et Huis in't Veld jagab proua Van den Brinkile manööverdämise ajal mõningaid näpunäiteid, kuid tal pole lubatud juhtkangi üle võtta. Ja uskuge või mitte: see õnnestub! Proua Van den Brinkil kulub vaid paar minutit, et Bavaria korralikult kai äärde toimetada. Eialgu ei suuda ta isegi oma saavutust uskuda - ja ausalt öeldes meie ka mitte.

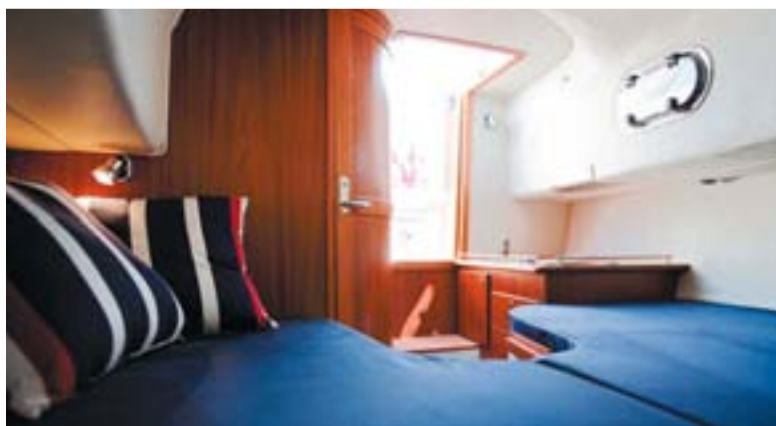
#### MURETSEMISEKS POLE PÕHJUST

Tuleb tunnistada, et ilma härra Huis in't Veldi juhtnöörideta poleks ei kaater ega ka kai testist kahjustusteta pääsenud. Sildumine nõuab rohkem oskusi kui vaid teadmine, kuidas pöörata vasakule või paremale. Teisest küljest: seegi teadmine muudab asjad palju lihtsamaks. Ja selles valguses on IPS tõestanud end ülimalt kasutajasõbraliku tüürisüsteemina. Vaid veidi tunnetust ja valmisolekut tunnike või paar harjutada ning te ei pea enam iial muret tundma, kuidas kaatriga silduda, olgu sadam nii väike kui tahes. ▣



**NIMBUS BOATS**

250 R



# UJU VÕI SÕIDA VÕI SÕUA!

“Kõik saavad aru, et maailma ajaloos pole midagi tähtsamat olnud, kui Abruka sündimine,” on kirjanik Jüri Tuulik “Abruka lugudes” kirjutanud. Tema õde Salme Tuuliku loodud ja Ivo Linna poolt kuulsaks lauldud “Abruka valssi” oskab aga pea iga eestlane kaasa ümiseda.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **TIIT LILLIPUU**

Abruka tekkeloo kohta on vanarahval mitmeid legende. Nii olla Põduste jõe kaldal kasvanud suur kuusemets, kus elanud üks suur kurg. Sinna metsa sattunud jalutama Saaremaa vägilane Suur Tõll. Kui kurg teda näinud, tõusnud ta hirmuga mere poole lendu. Suur Tõll tõmmanud maast kuuse üles ja lennutanud kurele järele. Kuusk lõonudki kure surnuks ja see kukkunud merre. Kuna aga tegemist oli suure kurega, siis tekkis temast Abruka saar.

Abruka saar asub Saaremaast lõunas. Roomassaare sadamast umbes 6 kilomeetri kaugusel. Koos Vahase, Kaselaiu ja Linnusitamaa saartega moodustab Abruka pindala Kaarma vallast 10,1 km<sup>2</sup>.

## HOBUSTE KARJAMAA

Ajaloo on teada, et Abruka kuulus Lääne-Eesti piiskopkonnale ning esimesed teated Abruka kohta pärinevad keskajast, kui Saare-Lääne piiskopid hakkasid saarel hobuseid kasvatama ning rajasid hiljem ka karjamõisa. Mõisa majandati Sõrves elavate talupoegade abil. Talurahva asustuse levimist saarele ei peetud soovitavaks, sest selle läbi oleks kannatanud siinse hobusekasvatusega tegeleva karjamõisa heina- ja marjamaad. Hobuseid toodi saarele suurte paatidega. Koha peal oli karjastele ehitatud paar onni. Alaline asustus tekkis saarele alles 18. sajandil.

Abruka omapärase nime kujunemisest räägitakse koos Roomassaare nimega. Roomassaare oli kunagi kaetud pillirooga. “Rohr”, ka “roh” alamsaksa keeles, tähendab roogu. Eesliide “ab” aga “ära, eemale”, Abroh, ka Abrohr - roost eemal, Roomassaarest kaugemal.

Aastasadu on Abrukal elatist teenitud kalapüügi ja

põllumajandusega. Kolhoosiajal oli saarel üle 60 punase karja tõugu lehma. Piim viidi saarelt ära koorena ja talvel ka võina. Praegu hoiavad saare karjamaid võsastumast osaühingu Abruka Arendus valgepealised lambad.

Kõige rohkem on saarel elanud 150 inimest, tänaseks on alles jäänud paarkümmend.

Roomassaare ja Abruka vahel peavad ühendust postipaad, mis võtab peale 12 inimest ja kuni 25 inimest peale võtve kiirkaater. Talvel saab Abrukale kas jalgsi või mõne kerge sõidukiga, mis liigub kiiresti ja ei vaju läbi jää.

Vaatamata saare väiksusele on Abruka nimi kinnistunud ka eesti kultuurikaardile. Siin 1940.a. sündinud kaksikvendade Jüri ja Üle Tuuliku loomingujuured on saare looduses, inimestes ja ajaloos. Eriti südamlikult on Abukat, tema inimesi ja nende elulaadi kujutanud Jüri Tuulik. Kirjanike vanem õde Salme Tuulik, kes aastakümneid pidanud saarel raamatukoguhoidja ametit, on kõrgele eale vaatamata Abruka külavanem.





Abruka on siinpool ekvaatorit väikseim riik, millel oma sõjalaevastik



Juhuslik kohtumine kuulsa kirjanikuga.

#### MEHEKÕRGUNE SÕNAJALC

Abruka saar kuulub Natura 2000 võrgustiku linnu- ja loodusalade koosseisu. Kahe kolmandiku ulatuses katab saart liigirohke laialehine salulehtmets, mis on looduskaitse all alates 1930. aastast. Abruka mets on jäänuk soojematest kliimaperioodidest ja oma varjuarmastava metsataimestiku poolest väga sarnane Lääne-Euroopa pöögimetsadele. Haruldasemal juhul tõusevad valitsevate võimsate pärnade, jalakate, vahtrate, tammede, saarte ja kaskede võrad kuni 30 meetrini. Puud on sammaldunud. Igale kõrgusel on erinevast valguse juurdepääsust ja õhuniiskusest tingituna ka erinevad samblad ning samblikud.

#### TULE ABRUKALE SA!

Vaatamata sellele, et külalisalustele kaikohti ettenähtud ei ole, pääseb Abrukale ka oma veesõidukiga, mille süvis ei ületa 2 ja pikkus 15 meetrit.

Väikesadamate haldamisega tegelev AS Saarte Liinid kavatses 2008. aastal põhjalikult rekonstrueerida Abruka saare sadama. Uude kohta on kavas ehitada tormides täiesti lõhutatud lõunapoolne sadama kaitsemuul, süvendada lõunakvatooriumi, laiendada laevateed ja sadamasse sissepääsu, rajada kommunikatsioonid ning koristada laevateelt kivid.

Kavas on rajada ka kaldaramp, sest praegu saarega liiklust korraldaval Kaarma vallavalitsusel on kavas käima panna parvlaev, millega saaks Abrukale ka autosid vedada.

Puhkajatele pakuvad ulualust Vahtra talu, mis asub vahetult põlismetsa piiril ja mereni on linnulennult 500 meetrit. Talul on pallimänguplats, suur külakiik ja katusega väliterrass ürituste korraldamiseks. Pererahvas korraldab ekskursioone ja paadiretki merele. Innu turismitalu pakub kodumajutusele lisaks sauna, paadilaenuust ja kalapüüki. 📌



# "TAEVAREDELIGA" ABRUKAT AVASTAMAS

TEKST JA FOTOD TIIT LILLIPUU

Sattusin esmakordselt Abrukale läinud suvel, kui perega Kuressaares mõnepäevast spa-puhkust veetsin.

Minu jaoks tähendas Abruca saar juba poisipõlvast midagi müstilist ja kättesaamatut, väikest saart kuskil kaugel, kus elased muhedad ja omamoodi inimesed, kelle igapäevastest, natuke naljakatest tegemistest olin osa saanud vennaste Tuulikute lugudest. Ja kuigi elu oli Saaremaale viimaste aastate jooksul viinud vähemalt korra-paar suve jooksul, tundus mõte väike haak Abrukale teha ja meretagune maatikike oma silmaga üle vaadata kuidagi liiga suurt sebmist vajav. Linnamehe asi, kui internetist pole võtta liinitranspordi sõidugraafikut ja hinnakirja, tundub mõte kuskil tundmatus sadamas ennast postipaadi või milleiganes-peale kaubelda ja kapteni-merekaruga sehviti teha kuidagi liiga pidulik. Lihtsam on laupäeva õhtul Tallinna äärelinna takso tellimine.

Suur oli minu rõõm, kui puhkust planeerides toksisin Explorerisse puhtjuhuslikult aadressi [www.abruca.ee](http://www.abruca.ee) ja avastasin, et unistuste saar on ainult 700kroonise perepileti kaugusel. Kõik nõ. ametlik, viiakse-tuuakse kindlal päeval ja ajal ning mis kõige vingem – saarekese avastamisel on abiks viietunnine zeppeliniliku pealkirjaga Saaremaa Rahvateatri etendus "Taevaredel, ehk Abruca lood Abruca", mis koos publikuga teeb tiiru saarele, peatudes teel järjekordse "vaatuse" etendamiseks erinevates mängukohtades.

Määratud hommikul 11 paiku kogunes publikum Roo-massaare sadamasse, kus telefonitsi kinni pandud ja internetipanga teel makstud teatripiletid kätte anti. Ja kohe sealsamas, välikohviku laudade ümber läsksi esimesene vaatus lahti. Kaks kanget kosmosemutliku olemisega Abruca tädikest esitasid meeleoluka sketshi. Publik, kes algul toimuvat kerge hämmeldusega jälgis, sulas ruttu ja tuju paatidesse asumiseks ning meretagusesse teadmatusse sõiduks oli loodud. Kahele paaditärele jagati välja ja selga päästevestid ning 40 minuti järel maabusid alused Abruca sadamas nagu teatri ühiskülastusele saabunud kolhoosibussid Estonia kõrvale.

Sadamas oli vastas etenduse meeskangelane – kapteni-furashka ja kulunud nahkportfelliga põline abruklane Villem, kelle käest sai hakatuseks kuulda, et Abruca on siinpool ekvaatorit väikseim riik, millel oma sõjalaevastik. Nojah, sadamakai ääres oli näha üht veneagset repetanud välimusega militaar-kaatrit. Osa rahvast – naised, lapsed ja muidu väetid - kobis transfeerisõiduki - puust portedega GAZ 51 peale, teine osa pidi leppima väikese jalutuskaiguga esimese saarepealse "mängu-

saalini". Kõndiv osa seltskonnast tegi hea valiku, sest teater jätkus "giidituurina", mis tipnes puhtjuhusliku teepealse kohatumisega sadama poole samme seadva "Taevaredeli..." autori Jüri Tuulikuga. *Lupus in fabula*.

Mängukohast mängukohta matkates sai põhjaliku ülevaate kõigest, mida üks tõsine abrukahuviline peab teadma, alates saare tekkeloo-kurejutust, kuni kuulsusrikka kalurikolhoosipõlveni välja. Ja mõistagi jättis kustumatu mälestuse ja kipitavad kublad omal jalal läbitud 1930. aastast looduskaitse all olev laialeheleline salulehtmets (palju sääski) ja liigirohked puisniidud (vähem sääski).

Sekka kärnaärnilikku jämekoomilist etendust, millega rahvateatri-rahvas murukamaral külitavalt-kivi otsas kõõlvalt publikult katkematut naerupuginat välja võlus.

Kui juba teater, siis kuhu jääb puhvet? Noh, algul tundus, et tulebki hakkama saada kuuma päikese all seljakotis leigeks loksunud karastusjookidega. Suur oli rõõm kui road-movie, mille tegelasteks olime saanud möödus saare ajaloolises keskses, mõisapargi ääres kõrguvast Abruca Maja nimelisest uusvanast ehitisest. Saare vanim ehitis, mille maakividest müürid olid saanud uue imposantse rookatuse on kuulavasti renoveeritud hasartmängumaksudest laekunud summade abil. Olge tänatud ühekäelised bandiidid ja atshkoo-armastajad! Lisaks väikesele saare aja- ja kultuurilugu tutvustavale väljapanekule pakub Maja puhvet palava ilma peletuseks külma kesvamärjukest ja vahvliaätist. Ja avalikku kempu saab ka.

Teatriõhtu finaalsiks jõuti välja Vahtra turismitalu, kus päeva jooksul heledaks kippunud kere said teatrilised enne tagasisõitu turgutada pererahva poolt lauale kantavate mundris keedukartulite ehk abrukakeeli runnakate, marineeritud soolasilgu ja sibulavartega. Jumalik kõhutäis vahelduseks hõbelusika-restorani menüüle! Ja kõik ikka sellesama teatripaketi hinna sees.

Enne kojusõitu jõudis läbi põigata sadamahoonest ja kauni juulipäeva mälestuseks meretagselt maalt on meil nüüd kõigil ilusad Abruca-kirjaga spordisokid. 📖

**"Taevaredelit" mängib Saaremaa Rahvateater ka 2007. aasta suvel. Vaata täpsemalt [www.saaremaa.ee](http://www.saaremaa.ee) ja [www.abruca.ee](http://www.abruca.ee)**

# ABRUKA TULETORN

TEKST **KATRIN KURSS** FOTO **KAIDO HAAGEN**

Abruka tuletorn moodustab Abruka alumise tulepaagiga liitsihi. Tuletornid ehitati 1897. aastal, seoses Roomassaare sadama käikulaskmisega. Esialgu ehitati tuletornid puidust. Neist ülemine, laudvooderdisega torn, oli kaheksatahuline, umbes 30 meetri kõrgune, kaheksakorruseline ja kolme lahtise rõduga arhitektuuriliselt muljetavaldav vaatamisväärsus. Alumine tuli asus palk-kandelaabril, see asendati 1923. aastal profiilrauast sõrestiktorniga.

1931. aasta suvel ehitati ülemise tuletorni asemele praegu töötav raudbetootorn. Mõlemad tuletornid töötasid algselt atsetüleengaasil. 70. aastatel paigaldati neile elektriline aparatuur.

Raudbetoonist tuletorni kõrgus on jalamist 36 meetrit ja merepinnast 38 meetrit. Torn on valge, ülaosas mustade rõhtriiptidega. Tuli paistab 9 meremiili kaugusele.

670 meetri kaugusel ülemisest, saare idakaldal, asub Abruka liitsihi alumine tulepaak. Ült punane, alt valge puidust märkkilp katab neljatahulist nurkrauast sõrestikpüramiidi. Märki ülaosas asub kettakujuline punane topimärk kõrgusega 21 meetrit. ▣

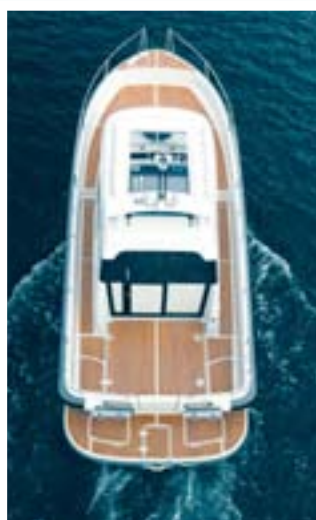




# NÜÜD EESTIS



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 vaevatud elu pardal pikkadel vahemaadel.

**Hind alates 2 000 000 krooni**





# VÄLJAKUTSE: INVASPORTLASED MERELE!

Süstasõit merel on omamoodi väljakutse igaühele, kuid kuidas saavad meresüstasõiduga hakkama need, kellel on jalgadega probleeme?

TEKST HELEN RAIEND FOTOD DEINA VAARASK

Sellise küsimuse esitas endale 15 aastat võistlusaerutamise tegelenud mitmekordne Eesti meister ning maailmakarikaetappidel häid kohti noppinud Kaspar Kõiva pärast võistlusspordist loobumist ning Paikusele elama asumist. Võistlusaerutamises surutakse iga aerutõmbega jalgu vastu jalapuud, et kogu keha kiiruse saavutamisel kaasa mängiks. Et tõmme oleks tugevam, tuleb jalgadega tugevalt paadile toetuda. Harrastusaerutamises pole aga kiirused olulised.

Omaenda võistlus- ja treeningukogemused, ülikoolis omandatud teadmised ja konsulteerimine asjatundjatega andsid mehele julgustust, et ka jalgade abistava toeta on aerutamine täiesti võimalik ja nii lõi Kõiva eelmisel aastal koos aerutajast sõbra Roland Šimanisega Paikusel MTÜ Pärnumaa Invaspordiklubi.

“Nägime selles enda jaoks uut väljakutset – pakkuda aerutamist ja teisi sportlikke tegevusi erivajadustega inimestele,” räägib Kõiva. Endised tippaerutajad ja praegused aerutajate instruktorid on

võistlustel käinud väga paljudes aerutamisklubides üle Euroopa ning näinud, et aerutamine on ka erivajadustega inimeste seas väga populaarne.

“Paljudel ratastooliinimestel käib paratamatult füüsiline võimekus alla, sest tooli lükkamine on monotoonne tegevus. Aerutamine annab ülakehale füüsilist pinget; lihased saavad tööd, paraneb vereringe. Teiseks on sellel positiivne psüühiline mõju: süstasõit aitab rutiinist välja saada ning annab vabadusetunde – merel on kõik võrdsed,” tõdeb Kõiva.


Eelmisel suvel Viljandis, Elvas ja Paatsalus korraldatud aerutamispäevad andsid nii instruktoritele kui ka osalejatele kinnituse, et jalad ei ole aerutamisel hädavajalikud. Ka andsid aerutamispäevad enesekindlust ning suure soovi aerutamise jätkata. Sel hooajal korraldatakse aerutamispäevad Paatsalu puhkekeskuses, Haapsalus, Tartus ja Pühajärvel, lisaks treenitakse kaks korda nädalas Paikusel. Üheks tähtsamaks ürituseks peavad nii sportlased kui ka instruktorid Pühajärve regatti. Kõigi ürituste kohta saab infot Eesti Invaspordi



## SÜSTASÕIT AITAB RUTIINIST VÄLJA SAADA NING ANNAB VABADUSE-TUNDE – MEREL ON KÕIK VÕRDSEDI!

Liidu koduleheküljelt [www.eil.ee](http://www.eil.ee)

Milline on paat, millega erivajadustega inimesed sõidavad? “Seni oleme meresüstamatkadeks kasutanud Viimsis Tuul & Rajasalu OÜ toodetud meresüsta Argo Maxi. Kuigi tavakasutajale on see mudel väga sobiv, selgus, et puudega inimeste jaoks on vaja paati täiustada. Põhiprobleemiks olid meie jaoks liiga väikesed avad ja tugevdamist vajavad kohad konstruktsioonis. Koos paaditootjaga tegime Argo Maxi tootmises rea muudatusi. Olulisemad neist on suurendatud kokpit, tugevdatud põhi ja kokpiti tagune,” selgitab Kõiva. Tänapäevaks on esimene “invasüst” valmis ning ootab huvilisi katsetama.

Pärnumaa Invaspordiklubi ärgitab kõiki aerutama – nad on tõestanud, et seda spordala saab harrastada pea igäüks. 

## **N** KOMMENTAAR

### **Eesti Invaspordi Liidu esinaine Signe Falkenberg:**

Arvasin seni, et meri jääb mulle ainult unistuseks. Olin küll kanuuga jõe peal käinud, aga meri tundus ahvatlevam. Paar aastat tagasi Hispaanias käies nägin, kuidas puudega inimesed sõitsid kajakiga merel. Tõsi küll, nende kajakid olid plastist ja meie omadega võrreldes kipakad, ning aerutajad hoidsid paatide lähedusse. Nii et kui Eestis avanes võimalus merel süstasõitu proovida, olin kohe kohal. Ja oma rõõmuks ma ei pettunud – tõesti, meri on midagi muud kui jõgi või järv; see vabadusetunne, adrenaliinilaeng ja kõik muu, mida merel koged, on võrratu. Sel suvel tahaks aerutamist õppida: kuidas süsta juhitakse, mida peab merel tuultest ja lainetest teadma ning palju muud. Usun, et Pärnumaa Invaspordiklubi hakkajad eestvedajad on selleks valmis.

# KAKS KUULSAT AUSTRIKÜLA EUROOPAS

Maailmameredel seilates on mõnus lõpuks sadamasse jõudes restoranis kohalikke roogi nautida, sest avamerel on juba piisavalt konserve söödud. Enamasti on sadamalinnade uhkuseks aga kalaroad ja paraku on ka neist isu täis, sest tavaliselt on pardal ikka mõni kalamees. Vahelduseks tasuks proovida hoopis austreid. Nendest kirjutab Prantsusmaal elav eestlanna Anna Leskin.

TEKST ANNA LESKIN FOTOD STEFAN DE MUYNCK, TÕNU KITS

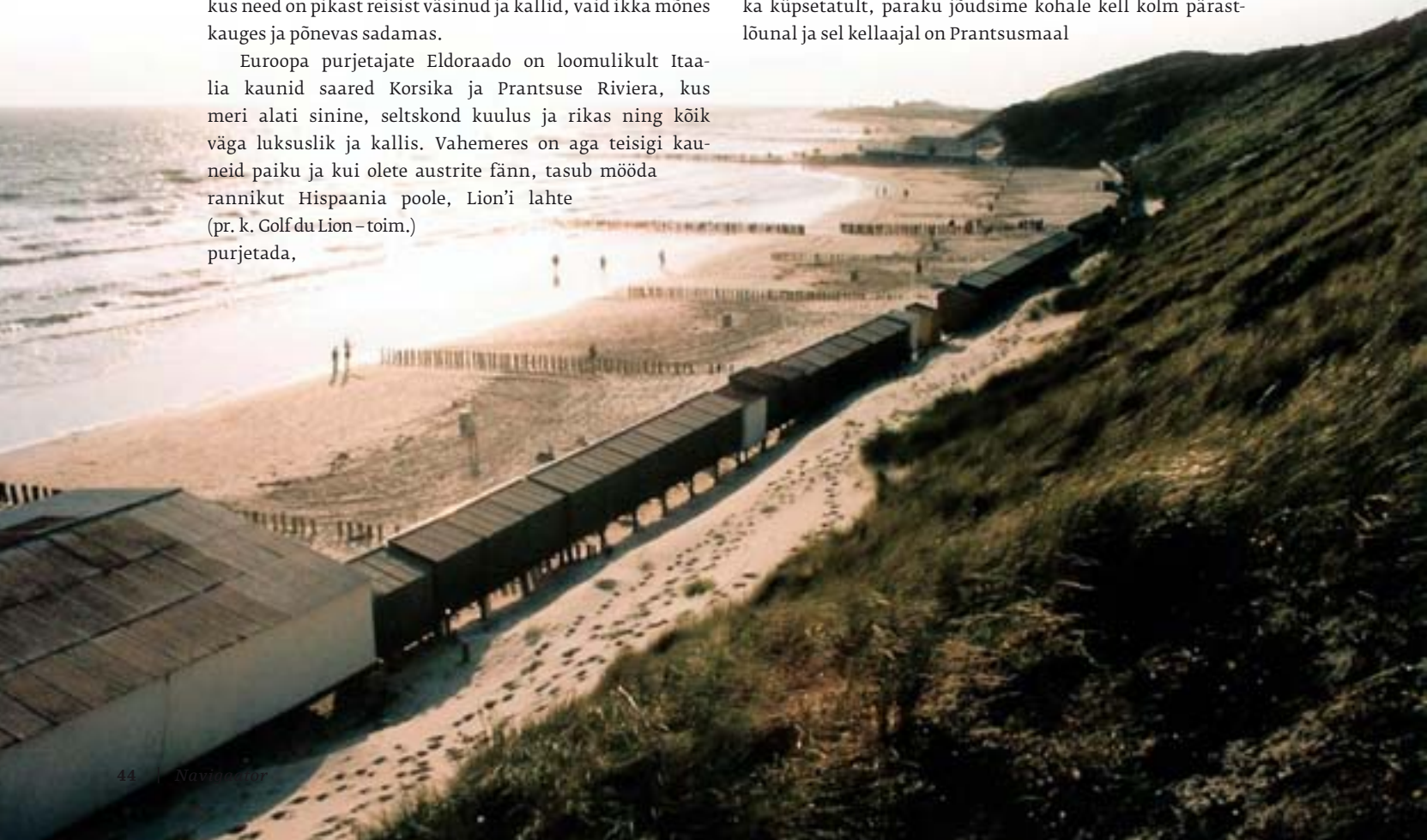
Austrite ja merekarpide väljaõngitsemine on aga juba keerulisem ja pealegi ei leidu seda hinnalist kraami sugugi igal pool. Üks tõeline purjetaja peaks aga austreid kindlasti proovima, sest kes armastab merd, naudib ka soolast ookeanimaitset. Ja loomulikult mitte Tallinna restoranis, kus need on pikast reisist väsinud ja kallid, vaid ikka mõnes kauges ja põnevas sadamas.

Euroopa purjetajate Eldoraado on loomulikult Itaalia kaunid saared Korsika ja Prantsuse Riviera, kus meri alati sinine, seltskond kuulus ja rikas ning kõik väga luksuslik ja kallis. Vahemeres on aga teisigi kauneid paiku ja kui olete austrite fänn, tasub mööda rannikut Hispaania poole, Lion'i lahte (pr. k. Golf du Lion – toim.) purjetada,

sest Vahemere parimad austrid on pärit Bouzigue'st – väikesest kalurikülast, mis asub omapärasel kinnises lahes Bassein de Thau, sadamalinna Séte'i lähedal.

## VÄIKE KALURIKÜLA BOUZIGUE

Bouzigue's pakuvad kõik restoranid austreid nii toorelt kui ka küpsetatult, paraku jõudsime kohale kell kolm pärastlõunal ja sel kellaajal on Prantsusmaal





kõik restoranid suletud, nii et otsustasime korraldada pikniku. Ostsime poest pudeli kohalikku valget veini Picpoul de Pinet, mis sobib suurepäraselt igasuguste molluskite allaloputamiseks, ja spetsiaalse noa, ning läksime austriksavanduste vahele promeneerima.

Õige pea leidsime ka paadisilla suure sildiga “*Vente direct*” (pr. k. otsemüük – toim.). Oma ala tõelise fanaatikuna asus lahke peremees meid kohe austrite usku pöörama: “Nii vähesest ei saa ju maitsetki suhu! Võtke ikka paar tosinat nina peale, need on ju nii kasulikud - palju vitamiine, mineraalaineid ja täiesti rasvatud. Arstid isegi soovivad, kui juuksed kehvad või küüned haprad, ja dieedipidamiseks sobivad need ka suurepäraselt.”

Pobisesime vastuseks midagi rahast ja miljonäridest, mispeale peremees teatas, et ta annab ju omahinnaga, poolteist eurot tosin (poes küsitakse tosina eest 4-5 eurot ehk umbes 65-80 krooni).

Istusime mitu tundi paadisillal ja nautisime vaat et jumala muidu sülle langenud luksust, mis Bouzigue’s on igapäevaseks leivakõrvaseks. Karpide lahtimuukimisega oli muidugi üksjagu tegemist, aga harjutamine teeb meistriks ja õnneks oli meil piisavalt harjutamismaterjali. Kõigepealt tuleb nuga karbi tipust sisse suruda, siis kaas osava randmepöördega paremale lahti kergitada ning seejärel nuga läbi austri lükates liha lahti lõigata.

Lisasime koledale elukale natuke sidrunit ja pipart ning ahmasime lupsti! koos karbipõhja jäänud veetilgaga kõik korraka suhu. Millegipärast arvatakse, et austreid tuleb neelata tervelt. Õige, aga imeliselt värsket meremaitset saab suhu ikkagi närvides.

Kui päris aus olla, siis just sel hallil ja tuulisel sügispäeval saigi minust austrite fänn. Elan nüüd Prantsusmaal, küll mitte mere ääres, vaid mägedes, kus austreid ilmuvad traditsiooniliselt poodidesse alles hilissügisel, nii et pean terve suve ootama. Talvel süüa neid aga nii tihti kui võimalik.

Ajapikku olen ka karpide lahtimuukimise kunsti selgeks saanud. Esimesed õppetunnid olid aga valusad, nii et

## MILLEGIPÄRAST ARVATAKSE, ET AUSTREID TULEB NEELATA TERVELT. ÕIGE, AGA IMELISELT VÄRSKE MEREMAITSE SAAB SUHU IKKAGI NÄRIDES.

nüüd kasutan lihuniku metallkinnast, sest nuga võib kergesti kätte libiseda. Kord olen austritest ka tõsise mürgituse saanud. Isegi kui sööte austreid restoranis, tasub ikkagi valvas olla. Kui karbis pole vett, on auster surnud ja võib põhjustada tõsiseid seedehäireid. Lõhn peaks meenutama tuulist ookeani; kui tunnete muda lõhna, on ka maitse üpris vastik, aga seda tuleb harva ette.

Mõned austrid on priskemad ja heledama, lausa valkja värvusega, ja need ka maitsevad teisiti kui tumedad; oleksid justkui rammusamad. Neid ei tasu aga karta. Prantslased kutsuvad neid piimaaustriteks ja paljude arvates on just need parimad.

Värsked austreid serveeritakse enamasti purustatud jääl, mis hoiab neid kenasti külmana. Kui jääd ei ole, peaks taldrikule panema jämedat soola, sest muidu vajuvad kumera põhjaga karbid kummuli ja hinnaline vedelik voolab välja. Kuigi prantslased pakuvad lisandiks veiniäädikat peeneks hakitud sibulatega ja spetsiaalset tumedat leiba, on see kombinatsioon minu arvates liiga jõuline, nii et eelistan lihtsalt sidrunit ja pipart.

Kogu maailm on millegipärast veendunud, et austrite juurde sobib kõige paremini šampanja, prantslased eelistavad aga valget kuiva veini. Minu lemmik on Chablis, suurepäraselt sobivad ka Bouzigue lähedalt pärit Picpoulde-Pinet ja Elsave Risling. Šampanjat soovitatakse aga hoopis soojade austrite juurde.

### NUDISTIDE LINNAKE CAP D’AGDE

Kord juba sealkandis, tasub kindlasti külastada ka moodsat suvituslinna Cap d’Agde. Tegu pole küll tippluksusega, aga uhke liivarand on imeliselt kaunis, jahisadam moodne ja



turvaline ning restoranid pakuvad kõikvõimalikke mere-  
ande sajal eri moel. Ümbruskonnas on kauneid ajaloolisi  
linna, mõnusaid veinikülasid ja rahvuspark kõige suurema  
roosade flamingode kolooniaga.

Cap d'Agde'i tõeline magnet on aga nudistide rand või  
õigemini terve linnaosa, kus alastiolek on mitte õigus,  
vaid lausa kohustus – ka supermarketis, hotellis ja resto-  
ranis. See on justkui riik riigis. Vahiputka ja tõkkepuuga  
piiripunktist pääseb läbi vaid siis, kui end paljaks koorid.  
Tuulisel sügispäeval polnud aga reeglid nii karmid. Meie  
tuulejoped olid tänapäeval sellegipoolest kaunis harul-  
dased. Eks pidev alastiolek karastab, nii et põliselanikud  
olid oma põhimõtetele truusks jäänud ja kui mõni oligi sär-  
gi selga tõmmanud, välkus selle alt ikkagi külmast õhetav

KOGU MAAILM ON VEENDUNUD,  
ET AUSTRITE JUURDE SOBIB KÕIGE  
PAREMINI ŠAMPANJA, PRANTSLASED  
EELISTAVAD AGA VALGET KUIVA VEINI.  
ŠAMPANJAT SOOVITATAKSE AGA  
HOOPIS SOOJADE AUSTRITE JUURDE.

paljas tagumik. Esimene mulje oli sümpaatne ja sõbralik.  
Esindatud olid kõik vanuserühmad, kaasa arvatud prisked  
vanamamid ja igas vanuses lapsed. Aga mida põhjaliku-  
malt me õhku nuusutasime, poodide aknaid uurisime ja

igasugu reklaamplakateid lugesime, seda rohkem tundus,  
et tarbimisühiskonna mentaliteet ja seksitööstus on natu-  
ralismi pühast ideest tugevamad. Nagu hiljem kuulsime,  
ongi mõned tulihingelised naturalistid Cap d'Agde'i juba  
hüljanud ja avanud kämpingu sisemaal.

#### WALCHEREN'I SAAR

Pariisi luksusrestoranide kõige suuremad ja kallimad aust-  
rid on aga pärit hoopis Hollandist, Zeelandist Walchereni  
saarelt. Sealsetes vetes seilamine pole pooltki nii magus kui  
Vahemerele – taevas on tihti hall, ookeanituul läbilõikavalt  
külm ja laevaliiklus liiga tihe. Walcheren on aga killuke ehe-  
dat loodust selles muidu nii industrialiseerunud maanurgas:  
uhked liivarannad kuni 50 meetri kõrguste luidetega, mille  
taga rannakülal Atlandi ookeani karm hinguse eest varju  
otsivad. Saare idaosa, kus austreid kasvatatakse, pole paraku  
nii romantiline, aga kui suudate kujutleda kõiki neid 8-10-  
sentimeetriseid austreid, mis basseini põhjas vedelevad,  
kuuekaupa hõbevaagnatel, ja teha ligikaudsed arvutused,  
mis see kõik maksab, tekib kerge pööritus. Kullaaugu ääres  
seismine pole just igapäevane!

Kui veab, osutub kogu selle rikkuse omanikuks muhe  
ja lahke külamees, kes nii eksootiliste külaliste auks nagu  
eestlased ka mõne hinnalise eluka loovutab. Kuigi austreid  
pakutakse pea kõigis Walchereni restoranides, maitseb oma  
käega värsket mereveest võetud auster hoopis teisiti.

Kindlasti peaks proovima ka *mosselen*'e ehk rannakarpe,  
teist kohalikku delikatessi. Loomulikult leidub neid ka

# Purjetamiskursus täiskasvanutele



**SAILING.ee**

Vahemeres, aga Walchereni omi peetakse parimateks. Veel paarkümmend aastat tagasi turustati pea kogu toodang gurmaanidest prantslastele ja belglastele, sest endast lugupidava hollandlase meelest kõlbasid molluskid vaid vaeste toidulauale. Viimastel aastatel on merekarbid aga moodi läinud ja suure osa aastatoodangust – 150 miljonit kilo ehk üks Euroopa suuremaid – söövad ära hollandlased ise. Kuigi rannakarpe pakutakse ka suurlinnade restoranides ja isegi kauplustes, on Hollandis kombeks sõita karbipüügihooajal Walcherenile maiustama. Kohalikud ütlevad küll, et merekarbid on parimad nendel kuudel, mille nimes on r-täht, aga ametlik püügihooaeg algab juba juuli keskel. Esimesed autod sõidavad sadamast välja pidulike kõnede ja orkestrihelide saatel. Samal õhtul on restoranid rahvast paksult täis, sest aasta esimesed rannakarbid on suurepärase ettekääne pidutsemiseks. Suured potid keedetud rannakarpe porrulaugu, selleri ja valge veini leemes auravad igal laual. Ühe inimese ports on vähemalt poolteist kilo ja selle ära söömine omaette kunsttükk. Eriti mõnus on molluskeid kestad välja õngitseda juba tühjakssöödud karpide abil, kasutades neid nagu pintsette.

## SOOJAD AUSTRID

Tillukeses laevaköögis kokkamine pole lihtne, aga kui austreid palju ja odavalt käes, tasub vähemalt kordki proovida. Prantsuse kuulsate kokkade retseptid on enamasti keerulised ja aeganõudvad, nii et olen nende eeskujul

midagi lihtsamat välja mõelnud.

Austreid karbist välja võttes panen need kausile asetatud sõelale. Kuni kui mahl tilgub, keedan natuke värsket spinatit (hädapärast kõlbab ka külmutatud), pesen karpide suuremad pooled puhtaks ning asetan need ahjuplaadile, millel on 1,5 sentimeetri paksune soolakiht, (et karbid viltu ei vajuks). Kausi austritest tilkunud mahla tõstan vaikselt tulele, lisan klaasi šampanjat ja paari minuti pärast sada grammi rõõska koort. Soola pole vaja, sest austrite mahl on piisavalt soolane. Lasen soustil kümme minutit keeda ja lisan siis nii palju külmas veega segatud jahu, et kogu segu meenutaks vedelavõitu pudru. Nüüd panen iga karbi põhja natuke spinatit, asetan sellele austri, jälle spinatit ja lõpuks nii palju sousti kui mahub. Ning siis 5-6 minutiks 180-kraadisesse ahju ja lõpuks veel kaks minutit tulist grilli. Enne serveerimist lisan jämedat pipart. Vahelduse mõttes võib soustile lisada karrit, kasutada porrulauku või riputada peale mahedamaitselist juustu – kuidas kellelegi meeldib.

Hiinas nägin, kuidas austreid küpsetati grillil vürtsikas tomatissoustis ning vaid paar minutit omas mahlas pošeeritud (tasasel tulel karbita keedetud – toim.) austrid porrulauguhautisel või soustiga maitseid imeliselt. Nii et laske fantaasial lennata! Meeles peaks vaid pidama, et reeglina kasutatakse sousti tegemiseks austrite enda mahla ja karbis olevat vett, ning küpsetatakse vaid mõni minut; ja kui ahjus, siis koos karbiga. Parimad lisandid on porru ja spinat. ▣



Reisikirja autor Jukka Harju

# KATAMARAANIGA VAHEMERELT KARIIBI MERELE

Alates sellest Navigaatori numbrist toome lugejateni reisikirja, milles eesti-soome segameeskond seilab sinimustvalge lipu all katamaraanil "Sweet Janina" Vahemerelt üle Atlandi ookeani Kariibi merele. Teekonda alustati eelmise aasta oktoobri keskpaigas Touloni linnakesest Prantsusmaalt. 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.

Reisi tegid algusest lõpuni kaasa kaks eestlast: spordiilma ekstremist ja igat liiki sõiduriistade toimimise asjatundja Tõdu Talvik ning Cafe Mmuah ja Scotland Yard Pub peakokk Heimar Kuuskler, kelle hooleks oli pakkuda meeskonnale mitmekülgseid toiduelamusi. Reisikirja autor on Sweet Janina kipper Jukka Harju, kes peaks olema eestlastele tuttav purjetajatest koosneva ansambli "Dogwatch" kitarristina.

## **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 m**  
 Sverdid ülal **1,40 m**  
 Masti kõrgus **23,00 m**  
 Purjepind vastutuult **230 m<sup>2</sup>**  
 Purjepind allatuult **479 m<sup>2</sup>**  
 Sisemootorite võimsus **2 x 105 hj**  
 Veepaakide maht **800 l**  
 Kütusepaakide maht **1600 l**  
 Kaal **58,20 tonni**  
 Sõidab Eesti lipu all





Sweet Janina ootab Toulonis starti ookeani ületamiseks

TEKST JUKKA HARJU FOTOD JUKKA HARJU.

#### HEIMAR KUUSKLER, TÖDU TALVIK

Kolm aastat tagasi helistasid mulle Tapani Teeriaho ja Tapani Kurki, mõlemad Eestisse kolinud soomlased ja minu head sõbrad aastate tagant. Minu suureks üllatuseks helistasid nad Hispaaniast ja ütlesid, et on ostnud kahekerelise purjeka ehk katamaraani.

Nad kutsusid mind kaasa viima Privilege 465-tüüpi "Sweet Sofiat" Hispaania idarannikult Türki Göcekisse, kus see anti kohaliku tšarteroperaatori hallata.

Hiljem purjetasime Türgis lugematu arvkorid koos mitmesuguste peremeeskondadega, kuni sõbrad otsustasid täiendada oma firma Sailors Charter OÜ laevastikku kahe uue katamaraaniga. Väiksem, 40-jalane Lavezzi "Sweet Kitty" jäi Türgi vetesse rendikasutusse, "Sweet Janinaks" ristitud Catana 582 reserveerisid omanikud aga peamiselt oma kasutusse Vahemerel. Neil oli plaanis seilata sellega järgmisel aastal ARC-reisiregatil (Atlantic Rally for Cruisers) üle Atlandi Kariibi merele. Kõik kolm jahti on registreeritud Tallinnas ja sõidavad Eesti lipu all.

Mul on olnud rõõm ja au olla omanike külalisena "Sweet Janina" kipriks alates selle vettelaskmisest Prantsusmaa, Itaalia ja Tuneesia vetes ning valmistudes Atlandi ületamiseks. Olen varem umbes kümne aasta jooksul purjetanud igal aastal rendijahtidega Kreekas ja Türgis. Oma jahil olen koos abikaasaga veetnud suvepuhkusi juba alates 1980ndatest aastatest ning Läänemere risti ja põiki läbi sõitnud.

Aastal 2004 saime ookeanipurjetamise kogemusi, seilates neli nädalat Soome purjeka meeskonnas Lõuna-Atlandil ja Aafrikas.

Me elame Soomes Espoos, kuid tuneme end Eestis hästi, nii et selle rannik ja saared on meile samuti hästi tuttavaks saanud. Tallinnas käime jahiga tavaliselt mitu korda hooaja jooksul. Meie järgmist jahti ehitatakse praegu Saaremaal.

Selles loos kirjeldatud 4500 meremiili pikkusel reisil koos purjetanud "Sweet Janina" omanikud ning eestlastest ja soomlastest meeskonnaliikmed on aastate jooksul kokku puutunud nii tööalaselt kui ka vaba aega veetes. Eestlastest osalesid Mirjam Marrastu, Peeter Tibbo, Tõdu Talvik ja Heimar Kuuskler. Viimased kaks kuulusid laeva meeskonda ARC 2006 võidusõidul Atlandi ookeani ületades. Kaasas olid ka Tapani Kurki poeg Tuomas ja minu abikaasa Tuula. Kõik olid kõnealuse jahiga juba enne seda reisi veidi purjetanud.

Reisikiri tekkis mõttest proovida kirjutada korrapärast, illustreeritud blogi otse jahi pardalt, kasutades mobiiltelefoni ja satelliitsidet. Esimestel nädalatel saadud tagasiside lausa sundis jätkama - praeguseks on blogi jharju.wordpress.com ja sweetjanina.pri.ee lehekülgedel registreeritud juba ligi kümme tuhat külastust.

"Sweet Janina" jäi pärast meie reisi ajutiselt Kariibi merele. Sailors Charter OÜ kaks ülejäänud jahti pakuvad endiselt võimalust proovida katamaraanisõitu Türgis Fethiye lähel kas omapäi või vajadusel koos kipri ja kas või eestlasest kokaga.

#### VALMISTUMINE STARDIKS

La Seyne sur Mar raamib Touloni külje all avanevat Vahemere lahte. Selles linnakeses on kõike kaubanduskeskustest ja betoonkolossidest idüllilise puu- ja köögiviljaturu ning rannapromenaadini. Kui eksid teel Port Pin Rollandi sadamasse, võid kergesti välja jõuda kõrvaloleva St. Mandrisi palmidega palistatud rannaribale, kus jätkub turistilõkse, aga teisest küljest valitseb seal veel oktoobris päris mõnus terrassimeeleolu võrreldes põhjamaise hilissügisega. Sealt saab mitmesuguseid Provence'i hõrgutisi, kuigi mitte eriti odavalt.

S/c Sweet Janina (Catana 582) ootab Catana dokis Port Pin Rollandi sadama rannakohviku kõrval samas kohas, kuhu me ta septembris jätsime, kuid tema välimus on muutunud. Võimsad satelliiditaldrikud on tekkinud postide otsa tõstelaval lamava kummipaadi kohale. Pakpoordi reelingule on püstitatud seitsmemeetrine SSB-antenn. Vahatatud küljed läigivad ja põhi on saanud pärast puhastamist uue mürkroheline värvi.

Lisatud on muudki, näiteks täielik dubleering autopiloodisüsteemile ja navigatsioonituledele ning parandusi ventilatsioonisüsteemis. Teine mootor on jagamispea rihma jama tõttu saanud uue plokikaane (see tsirkus väärib omaette lugu), paigutatud on salongi akende väikesi lekkekohti ja korrigeeritud purjeka segase, elektrooniliselt juhitava valgustussüsteemi veidrusi. Uus päästeparv paigaldati tagateki all olevasse boksi, kust selle



Gennakeri test



Olli ja Peetri esimene saak

elkäija oli Bonifacio väina augustitormis otsustanud omal algatusel plehku panna ja seilata üksi mandri-Itaalia ranniku poole.

Kipper ja kipriproua ehk siis mina koos abikaasaga heiskasime laeva aht-risse sinimustvalge lipu ja jäime ootama meeskonda, kes pidi reede õhtul saabuma. Kavas oli seada jaht nädalalõpul merekorda ja pühapäeval enne päikeseloojangut asuda teele Baleaaride poole.

Prantsuse purjetöökojast saabusid eelmisel päeval tugeva tuule spinnaker, gennaker ja ligi paarsada meetrit Spectrat sobivat mõõtu sootideks rautatult. Lisaks pidi veel Tallinnast veoautoga saabuma kuupmeetri jagu kraami, nii et lastimist jätkus terveks nädalalõpuks.

Dokist teatati laupäeva õhtul, et kõik tööd on valmis, ja nii see paistiski olevat, ime küll. AIS-vastuvõtja oli ununenud tellimata, tummaks jäänud teine väliskõlar oli jäetud lihtsalt vahetamata, aga mulle tundus, et kõik oluline on korras. Teise masina lisalaadija jäi küll veel töökotta, aga küllap ajame kuidagi läbi ka ühe võimsa laadija ning 10 kW diiselgeneraatoriga.

Veel suurem ime on see, et meeskonnal oli päeva jooksul õnnestunud peita tohutu hulk kraami nähtamatutesse kohtadesse üle kogu jahi ja mehed väidavad, et suudavad vajaduse korral kõik ka üles leida. Terve lauatais ravimeid ja esmaabivahendeid on kottidesse sorteeritult ja siltidega

varustatult kapisügavustesse kadunud. Isegi salongi külgmistel laudadel tavaliselt valitsev foto- ja arvutustehnika spagetipõrgu on puhastatud täiesti talutavaks. Nii et pühapäevahommikuks on jaht esimeseks etapiks peaaegu valmis, kui mitte arvestada joogivee tankimist.

Tõsi küll, üks täiesti uskumatu tähelepanek tuli veel teha: kui tõstsin pakpoordipoolset kiilu kinnitusotste jaoks ülemisse asendisse, kukkus üks kolmest roolisamba kõrval olnud vintsist sõna otseses mõttes tekile külili. Kõik neli umbes kaheksamillist kinnituspolti, millega Harkeni vints kinnitub aluse külge, olid kadunud. Kogusime lahti tulnud hammasrattad hoiule ja jätsime vintsi trumli Roadari teibiga kinnitatult oma kohale. Õnneks ei olnud tegemist hädavajaliku tõste- või soodivintsiga, sest vastutav dokitöötaja ei võtnud enam telefoni vastu. Keegi meist ei osanud kuidagi seletada poltide kadumist dokis seismise ajal. Kõige tõenäolisemalt oli need kuhugi unustatud juba paigaldusjärgus. Mõõdakäijad kail imestasid meie askelduste üle, kui meeskond liikus ümber laeva ja püüdis kordamööda kõiki vintse üles kiskuda veendumaks, et ei tuleks uusi üllatusi. Minagi olin oma paraja pikkusega purjetajakarjääri jooksul näinud mitmesuguseid laevade vastuvõtmiseks koostatud kontrollnimekirju, aga mitte üheski ei olnud soovitatud kontrollida, kas vintsid on

kuidagi teki külge kinnitatud.

#### PRANTSUSMAALT BALEAARIDELE

Kütus pakpoordipoolse masina paagis on juba otsakorral, mistõttu läkime seda otsima üle lahe Touloni jahisadamast. Tankla oli kinni, nagu võiski arvata, aga veel suurem pettumus oli see, et vaatamata kõikvõimalikele krediitkaardikleepsudele automaadil kõlbasid kaardiga tankimiseks muidugi ainult Prantsuse kaardid. Prantsusmaas pettunult – vaatamata toidule ja veinidele – suundusime sõjasadamast möödudes tühja paagiga merele.

Priske idatuul 12 m/s lennutas meid mõnusalt lõunaedelasse Baleaari saarte poole. Isegi esimese rehvi ploki lagunemine purje heisates ei rikkunud merele pääsemisest tõusnud tuju. Õhtupoolik möödus lõbusalt ja reis edenes keskmise kiirusega ligi üheksa sõlme.

Õhtu lähenedes muutus lainetus järjest tugevamaks. Soovitasime oma vähese purjetamiskogemusega kokal teha sellistes oludes mõni lihtne pastaroog, aga see ei läinud läbi, sest poes oli juba käidud. Ennast merereisi ajaks Tallinna söögi-kohtade Cafe Mmuah ja Scotland Yard peakoka ametist vabaks võtnud Heimar (24) valmistas meile päikeseloojangul otse enne oma vahikorra algust Prantsusmaa viimase kättemaksu: *magre de canard cous cous* lisandi ja prantsuse salatiga, mida täiendasid röstitud piiniaseemned ja



Sweet Janina ankrus Andraitxi lahel 17.10.2006

vutimunad anšoovisega.

Esmaspäeva koidikul selgus, et vaevalt me jõuaks purjetades õhtuks Menorca saarele. Et prantslased ei olnud nõus meile kütust müüma, oleks alternatiiviks olnud masinate käivitamine ja kütuse solgutamine ühest paagist teise. Kütust oli teise masina paagis ja veel rohkem generaatori oma paagis, aga ainult H. Houdini oleks väikesest peast suutnud roomata ahtriteki all oleva generaatori kütusepaagi taha keera sulgurkraane asendisse, mis oleks võimaldanud teist peamasinat sealtkaudu joota. Kogu voolikupundar oma kuue kraaniga oli ilmselt kokku pandud ja vastavate seletustega varustatud juba enne ahtriteki paigaldamist, nii et need olid jäänud täiesti kättesaamatusse nurka.

Seega võtsime vastu otsuse jätkata purjetamist veel teiselgi ööl enne saabumist kasvõi otse Mallorca edelaossa. Palma meid eriti ei ahvatlenud, kuigi seal on teadaolevalt esinduslik jahtklubi restoran. Selle lähistelt leiab kindlasti väiksemaid sadamaid, kust saaks diiselkütust vähe- malt sularaha eest.

Tuul oli vaibunud, puhudes vaid mõni meeter sekundis, ja lainetus kadunud, nii et valitsesid soodsad tingimused uute purjede katsetamiseks. Võtsime siis ühest laevaninast välja asü ehk gennakeri koos sootidega ja paki, milles oli purje suuruse kohta kahtlaselt väiksena näiv sukk. Üllatavalt kergesti langes sukk siiski esimesel

katsel alla ja kogus endasse kolmsada ruutu testarossapunast kangast. Või vähemalt see näis kergena roolisamba ja soodivintsi tagant vaadates – trampliinil suka kõisi sikutanud meeskond oli pärast operatsiooni higi pühkides teisel seisukohal.

Sobiva tuulenurga korral andis puri 25-tonnisele jahile ruttu sisse 7–8-sõlmelise hoo, kuigi tegelikult oli tuult vaevalt kuus meetrit sekundis. Soodipunkt viidi rusikasuuruse viskeploki abil tagumisest nurgast mõne meetri jagu tekist ettepoole, mis rahustas purje käitumist nii palju, et see hoolitses enda eest peaaegu terve õhtupooliku ise, samal ajal kui meeskond nautis tasast, kuid ometi reibast minekut. Peatähelepanu koondus sujuvalt kalapüügile, kui ahtrireelingu külge kinnitatud püügiriistastüsteemi põrkemehhanism hakkas laulma.

Pärast veerandtunnist rassimist siktas Olli oma esimese saagi laadimissillale ja Peeter andis tõstekonksuga viimase lihvi. Seitsme ja poole kilone tuunikala oli vastuvõetav *proof-of-concept* Olli kalapüügiteooriatele ja tõi korraks tagasi usu kalamehejuttudesse – mitte küll kõikidesse, aga me tunnistasime tõeks vähemalt selle, et mõlema päevakangelase senine õnnestumisprotsent tuunikala pardale saamises oli sada.

Kokk Heimari nuga välkus mõne korra ja paksud, tumepunased fileed läksid jahi proviandivarudesse. Õhtusöök oli

valmimas ja liha juba pannil, kui Heimari tegi kambüüsis kannapöörde ja vahetas menüü uue vastu. Veerand tunni pärast sõime eelroaks värskelt püütud tuunikala tükke, mis olid segatud hakitud sibula, väikeste kurkide ja keedetud munaga ning maitsestatud *balsamico* ja pipraga, sinna juurde käis veel külm Viru Valge. Uskumatu, kui hea võib olla täiesti toores kala!

Pärast eelrooga toppisime gennakeri tagasi suka ja koti sisse ja sättisime asemele genua. Pärast päikeseloojangut maiustasime väga kergelt praetud tuunikalakotlettidega, mis olid seest tumepunased ja lausa sulasid suus, ja rüüpasime kõrvale Bandoli *rosé*-veini. Kokk Heimari arvas, et kui keegi ei armasta *medium rare* praetud tuunikala, siis ostku parem konserve.

Öö pimenedes paistis lõunast Mallorca põhjatipu majaka tuli, mis oli paarikümne miili kaugusel.

#### TEHNIKAIMED JÄTKUVAD

Pimedatel öötundidel imestasin jõude lesides omapärase kolina üle, mis tundus kostvat roolisamba istme alt ja millele kipriproua oli oma vahikorra ajal juba tähelepanu juhtinud. Nähtus ununes siiski järgmiste purjemanöövrite saginas.

Kui tuul öösel Mallorca saarest lääne pool vaibus, tuli panna masinad käima, aga tüürpoordi poolne mootor läks süütevõtme pööramisest täiesti tummaks ja pimedaks. Käivitamine õnnestus alles

mitmendal katsel, kui vahepeal oli mootori EV-juhtelektroonika pealülitist nullitud. Selle üle imestades selgus ka varasema kolina põhjus: masinaruumis asuva autopiloodi töömooduli jätkuks olev käigukast, mis muudab lineaarmootori liikumise teist tüüri kasutava kardaanvõllistiku pöörlemiseks, oli korpuse küljest peaaegu lahti tulnud. Nelja kinnituspoldi mutritest kaks olid äärepealt pilssi kukkumas ja paksu vineerplaati toetama kinnitatud nurgatüki laminaat oli lahti tulemas. Kui autopiloot juhtis, siis see riistapuu loksus ja tegi kurjakuulutavat kolinat. Mõne tunniga oleks see tõenäoliselt lahti tulnud ja koost lagunenu. See selgus niisiis kolm päeva pärast seda, kui Catana dokk oli dubleerinud autopiloodipaigalduse ning “testinud ja kontrollinud kõik”.

Mootor ja jõuülekanne oli pärast remonte sama põhjalikult “testitud”: peale käivitusprobleemide vibreeris telg, kui masin käis madalatel pööretel, nii et klaasid kapis klirisesid. Vali kaebus dokile näis olevat viinud selleni, et töökoja hooldemeeskond pidi meid ootama esimeses mandri-Hispaania sadamas, mis kava kohaselt pidi olema Puerto Moraira.

Andraitxis Mallorca saarel tegime hooldepeatuse. Saime isegi diislit, kuigi üleeuroopaline kiipkaart ei töötanud siingi mingil tehnilisel põhjusel. Nii et ka sularaha tasub nendel vetel seilates kusagil peidus hoida. Meil ongi see nii ära peidetud,

et iga sadamatasu ja tankla puhul kulub rahapeidiku leidmiseks alati palju aega.

Kogu Andraitxi ankrulahte rõõmustanud kitarri- ja rummikoolasessioon meie ja hi avaral ahtritekil oli vaevu jõudnud vabuda, kui tuli juba ärgata, et hiivata ankur ja hiilida ilma ankrutuledeta öömajale jäänud pimedate jahtide vahel laveerides avamerele. Inimlikust seisukohast liiga varast väljasõitu tiivustasid kipri alati sama sünged ilmaennustused, mis lubasid algavat ja tugevnevat vastu-, s.t läänetuult kohe järgmisest ööst alates. Kui päike tõusis, tõstisime niisiis purjed ja sõit jätkus Ibiza suunas. Kerge põiktuul idast lükkas laeva põhipurjede jõul edelasse, nii et keskmiseks kiiruseks tuli seitse sõlme.

Ibiza pealinnas on lausa kaks jahisadamat, mõlemas rahuldav teenindus ja kole kõrge sadamatasu (150 eurot, mis, tõsi küll, tuleb suhestada aluse mõõtudega 19×9 meetrit). Kui teatasin, et oli sadama kontorist lunastanud ööseks kõikoha, täpselt kaks kohta, taipas Tuikku küsida, kas need on ikka kõrvuti...

Linna reidil liikus tiibureid ja muid kiirlaevu nagu Tallinna lähelgi. Pudi-padi poode oli piisavalt, nagu ka erineva tase-mega restorane; kui jätkub võhma ronida vanalinna mäe otsa, siis sealt avaneb hea vaade kaugele. Kellaajast tingitult ei leidunud me eest avatud poode, aga kõrvaltänavatel tiirutades sattusime restorani, kus võis tunda kohalikku fiilingut.

#### PUERTO MORAIRA

“Täna joome ainult mahla ja vastame kõigile küsimustele lauldes!” kõlas hommiku esimene positiivne ähvardus. Paras temp laevas, kus alles viis päeva pagasi ostetud Prantsuse *rosé*d peetakse juba aasta veiniks.

Eelmisel päeval oli tehtud 67-miiline kohustuslik mootormarss Ibizalt mandri lähimas kagunurgas asuvasse sümpaatsesse Puerto Moraira sadamasse. Lõpuks oli tõusev vastutuul tekitanud lainetuse, mis jättis Palma Raadio mõõtmiste järgi paarimeetrise ummiklaine kohisema vastu pika lainemurdja välisseina. Seespool ootasime, et Catana hooldemeeskond tuleks silmitsi seisma eespool kirjeldatud tehniliste väljakutsetega.

Õhtupoolikul tuligi, nagu lubatud, kaks hooldemeest, kelle eelmine töötus oli lõppenud. Üks prantsuse noormees rääkis inglise keelt, teine oskas tõenäoliselt laevu remontida. Pärast tervituste vahetamist läksid härrasmehed reipalt masinaruumi käivitusprobleemi uurima. Põhjuseks osutus masina remondi ajal lahti tulnud kontakt kuskil äärmiselt nähtamatus kohas. EVC käepidemetes vilkusid sellegipoolest ikka veel rohelised ja punased tuled nagu jõulukuusel – nende osas tõstsid kutid käed püsti. Kipper otsustas tuled nn j-teibiga järgmise öise purjetamise ajaks kinni kleepida.

Catanast oli hooldemeestele teatatud, et meie vintsil puudub mingi kruvi.



Puerto Moraira



Catana hooldemehed paigaldavad vintsi



Mitte päevagi remondita



Almerimari sadamakontor

Tõlgina tegutsenud tüübi näoilme oli vaatumist väärt, kui kipper kiskus Roadari teibid kõnealuse vintsi küljest lahti ja tõstis trumli tekile. Meie meeskonna prantsuse kõnekeele oskus oli ka kamba peale piiratud, kuid me arvasime aru saavat, et kutid esitasid teineteisele vähemalt kahtlusi selle vintsi paigaldaja naissugulaste päritolu ja korralikkuse kohta nähes, et kõik neli polti tõepoolest puudusid, samuti rattad ja muud vidinad, mis me olime pärast trumli lahtitulekut kokku kogunud ja tallele pannud.

Härrasmehed leidsid kohalikust Chandleri ärist sobiva läbimõõdu ja keermega kuuskantpolte, aga need olid muidugi tolli võrra pikemad kui vaja. Tasa tibutava vihma käes saagis üks kail pollari otsas rauasaega teraspoltide otsast ülearuse tolli maha, viilis otsad siledaks, võttis tüürpoordipoolse samasuguse vintsi näidiseks koost lahti ja pani selle eeskujul vintsi masinavärgi kokku, kruvis trumli oma kohale ja ulatas kiprile võidurõõmsa ilmega vintsi kaane: proovigu järele, et trummel pöörleb õiges suunas!

Võtnud veel mootorite hüdrauliliste teljepidurite klotsid äärikute ümbert lahti, kuulutas Prantsuse paarisrakend saadud missiooni täidetuks, tühjendas meie pakutud Pastis' klaasid nuusutades heakskiitva näoga kambüüsis tulevaid lõhnu ja kadus õhtupimedusse Prantsusmaa piiri ja Perpignani suunas. Asusime juba mõnda aega oodanud pastaõhtueine kallale.

Kui järgmine hommik oli koitnud päikesepaistelise, sooja ja peaaegu tuulevaiksena, otsustasime Alicante asemel võtta pühapäeva hommikul kursi otse Torreviejasse, kui mitte lausa Cartagenasse, aga pidada enne seda pesu- ja koristuspäev üsna mõnusa osutunud Puerto Moraira sadamas.

#### CARTAGENAST ALMERIMARI

Järgmise päeva purjetamine algas jälle hommikuhämaruses, kui kogu meeskond oli seadnud end vabatahtlikult minekuks valmis. Vahikorrad vaheldusid juba automaatselt ja kambüüsis hakkas valmima hommikusöök. Peaaegu olematu vastuul sundis sõitma masinatega madalaks muutunud ummiklainete suunas.

Päikesetõusu ajaks vähendasime kiiruse kuue sõlmeni, mis sobis paremini kalapüügiks. Mootorite jõul sõites liigub 58-jalane katamaraan normaalselt kahe 110-hobujõulise Volvo D3-ga umbes 9,5-sõlmelise kiirusega, kusjuures pöörded on paari tuhande ringis ja turbod veel puhkavad.

Kalapüük tasus end jälle ära: seekord jäi konksu otsa pooleteisekilone delfiinkala, kelle päev lõppes muidugi õhtusöögilaul. Ega selle pika mootormarsi ajal palju muud juhtunudki: varavalgest hilisõhtuni läbisime tervelt 94 miili. Logiraamatusse märkisime sama tähelepaneku, mille tegime kaks aastat tagasi, kui Sweet Sofia (Privilege 465) läks oma esimesele reisile Mar Menorist Türki:

Mar Menori juures tekib Capo de Palose ümber isegi päris mõõduka tuulega väga ebameeldiv ja terav murdlainetus.

Cartagena sadam näeb välja sõjakas ja ta on seda aastasadu olnudki. Seda kasutas tugipunktina juba Hannibal oma sõjakäikudel üle Alpide. Kartaago mõju hävitati sealt juba ammu, aga kindlusevaremeid on ikka veel rohkesti, isegi südalinnas. Täiesti valitsev element sadama ilmes on siiski mereväebaas koos omade ja võõraste sõjalaevadega. Lahkumispäeval saime ajaviiteks jälgida baasi külasthanud Kesk-Ameerika allveelaeva lahkumist sadamast fanfaaride ja udusireenide saatel. Eelmisel õhtul oli samasuguse tseremooniaga teele saadetud suur Kanada hävitusallveelaev.

Randusime, külg ees, otse linna rannariba restoranide ette. Ilmselt lisati linnaekskursioonidele kohe uus peatus, kuna mingi turismigrupp jäi kaile seisma, et imetleda suurt katamaraani, selle veidrate värvidega lippu ja kummalisi keeli kõnelevat meeskonda, kes vahtis telekast pingsalt vormelisarja lõppvõistlust. Hommikul, kui täitsin veepaake, jäi tuttava välimusega paarike meid kaua vaatama, otsekui juureldes, et see näeb küll niimoodi välja, aga ei saa ju olla... aga ometi oli – need olid ju tuttavad merekarud Eki ja Tuija Harju, kelle pulmadeski olin kaks aastat tagasi kuulsa orkestri Dogwatch ridades rokki mänginud. Nad olid juhtumisi oma Torrevieja kandis asuvast



Spinnakeri kasutuselevõtt projekteerimisjärgus

elamisest korraks põiganud vaatama, mis Cartagena rannas uudist.

Esmaspäeval saatsime ekspeditsioone laevavarustuse poodi, elektritarvete äri ja arvutipoodi otsima ning teemoona täiendamiseks sobivat marketit välja uurima. Käisin ja maksin ära paari öö sadamatasu kohaliku jahtklubi väliselt erakordselt inetus, aga elegantse sisustusega putkas. Ühtlasi tuli käia jahisadama pontoonkail vestlemas abielupaariga, kelle jahi (Miss Sophie) ahtris lehvis Soome jahtklubi lipp. Nende kaheaastasena plaanitud Vahe-mere-reis oli veninud nelja aastani, aga muljeid ja kogemusi oli see-eest piisavalt.

Meie kambüüsi oli tühi ja kuiv, mistõttu päästisime koka valla El Corte Inglesi toiduosakonnas, mis Tapsa kirjelduse järgi oli nagu "Stockmann Delikatess on steroids". Tunni aja pärast teatas Heimar silmi kõõritades, et oleks nõus sinna kaubamajja nädalaks ajaks ilma palgata tööle jääma, kaubavalikut ja laovarusid inventeerima.

Põhjalikuma lastimise tulemusel saigi meeskond õhtul nautida erakordselt rikkalikku ja mitmekesisist õhtusööki, kus oli peale Serrano singi sisse keeratud meloni, hiidkrevettide ja jumaliku kastmega serveritud merikeele veel palju muid väikesi maiuspälu. Tööhoos kokk on meelde jääv vaatepilt: mitmekäiguline õhtusöök seitsmele valmib kiiresti ja täpselt, samamoodi sujub lauakatmine ja serverimine, ja veel enne kui dessertvein on joodud, on

laud koristatud, nõud pestud ja kambüüsi koristaminegi lõpusirgele jõudnud.

Teispäeva ilmateade lubas vahelduvaid tuuli siit-sealt, nii et oli kerge teha otsus asuda teele Almerimari suunas alles hiljem, õhtu poole, kuna sinna oli oma poolteistsada miili. Valge ajal me sinna ei jõuaks ja varem teele asudes jõuaksime päralt keset ööd. Kavas oli veel askeldusi ja keskkonnaõpetust: elektripoest saime juurde juheta ja ühe pistiku, nii et meil on nüüd terve komplekt ehk adapterite müsteerium, mis võimaldab meil saada maalt elektrit 16-, 32- või 64-amprisest võrgust õige paksusega juhtmetega. Veetsin tüki aega juba varasematel reisidel nii tuttavaks saanud tüürpoordipoolse masinaruumi põhjas dokis monteeritud uut autopilooti ja sellega seotud navigatsiooniarvutit algtestimiseks ja kalibreerimiseks vana asemele lülitamas.

Õhtu poole vastutuul vaibus ja sõit jätkus mootorite jõul Cartagenast läände hämarduval õhtule vastu. Kiiret ei olnud, nii et Olli ja Peeter pääsesid jälle kalale ja saidki seekord väiksema, ainult kilose tuunikala. Aga seegi oli hea õhtusöögi eelroaks toorelt, hakitud sibula, kurgi ja balsamico'ga, sedapuhku ilma napsita.

Pimeduse saabudes kontrollisin pukspriidi otsas oleva navigatsioonilaterna tööd. Catana dokki oli vahetult enne lahkumist paigaldanud senise, merevee poolt peaaegu olematuks söödud laterna

asele uue, mis pidi olema täiesti veekindel ja tugevasti kinnitatud. Nüüd tolknes see aga kustununa juhtmejupi otsas väljastpool oma kaitsepuuri. Aga teisest küljest – mida muud ongi oodata, kui valgusti on otsustatud paigutada pukspriidi tippu, millest vähegi priskema tuule korral iga teine laine üle käib. Õnneks nõuavad ARC ohutuseeskirjad teist, eraldi navigatsioonitulede süsteemi, nii et masti otsa oli ühtlasi paigaldatud LED-tehnika trikoloor, mis vajadusel vahetab vilkalt värvi, muutudes ankrutuleks.

Pime kuupaistetata öö möödus tuunikalavõrkude plinkivate tulede ja kohalike kalalaevade eest kõrvale põigeldes. Kipri ja roolimehe vahikorra ajal hommiku poole ööd tõusis lõpuks taganttuul, nii et saime masinad seisma jätta ja genua valla päästa. Raske jaht liikus põiktuules viie sõmega palja eespurjega, aga ei olnud ka kiire, nii et lasime ülejäänud meeskonnal magada. Kui päike tõusis alles pool üheksa, tuli käivitada masinad, sest saabus täielik tuulevaikus ja ühtlasi märkasime, et oleme jõudnud Almerimari reidile. Sõitsime ettevaatlikult ümber lainemurdja sissepääsuava ummistava bageri, nii et kajalood näitas kõige madalamas kohas kahte meetrit, ja randusime esindusliku vahitorni ette diislitankuri juurde.

Vahemere sadamates näib olevat lai spekter kombeid seoses randumisformaalsustega. Enamasti näib piisavat, kui

tõendad kuidagi laeva mõõdud, et *capitania* saaks kindlaks määrata sadamatasu suuruse. Mõnel pool, näiteks Almerimaris, küsitakse kõike, mis vähegi võimalik: laeva kodusadam, lipp, registrinumber, mõõdud, kaal, masinate võimsus, omaniku andmed, kipri andmed, meeskonna andmed, kindlustusseltsi andmed ja lepingu number jne jne. Kõik tuleb kirjutada paberile kas omakäeliselt või, nagu siin, sadamakapteni käega. Olin eelnevalt välja printinud meeskonna nimekirja, kus olid toodud sünniajad, passinumbrid, elukohad ja muud, lisaks veel kõikvõimalikud andmed laevast ja selle omanikust, aga politseile kuuldavasti ei meeldi lisad, vaid andmed peavad olema ametlikul blanketil. Koos kõigi kõneluste ja muude katkestustega kestis kogu protsess siin oma poolteist tundi. Aga õnneks ei olnud meil kuhugi kiire, maailm oli juba valmis.

Päikeselisest päevast kujunes usin hooldeperiood: meeskonnaliikmed pesid laeva puhtaks viimastestki Sahara punase liiva jäänustest ja Vahemere soolakihtidest, võttes kõigepealt lahti kõik padjad, polstrid ja presendid väikese kahetoalise korrusmajakorteri suuruselt tagatekilt. Mina ehitasin juba jälle spinnakeriköiest trepikaadervärgi pukspriidile, kuhu teisiti ligi ei pääse (isegi jullast ei ulatu). Sõidulaternasse keerasime uue pirni, latern tihendati ja kinnitati puuri kimbu sidemetega – kuidas siis muidu. Laternal oli küll ka mugav

lukustusmehhanism, aga dokk oli jätnud selle vastuseosa paigaldamata.

Pärast õhtusööki käis ekspeditsioon jälle natuke sisseoste tegemas. Seekord oli sooduspakkumisel harjavarsi, džinni, silikooni ja kärbsepsiits. Alati leidlik varustajate salk ostis ka nelja euro eest kilo 96-protsendilist piiritust, mis oli mõeldud kasutamiseks peamiselt kalade uimastamiseks doseeritult pritsiga otse lõpustesse.

Õhurõhk muudkui langes ja taevaranale kogunes pilvi. Ilmaennustus oli jälle muutunud ja endiselt lubati läänetuuli. Jaht oli siiski kõvasti kai küljes kinni, nii et halvimal juhul oleksime sunnitud veetma ka järgmise päeva Almerimaris.

#### MARINA DEL ESTE

Lõpuks Biskaia lahe ja Põhjanmere vahet sõelunud madalrõhkkond täitus ja kadus; asemele tuli kõrgrõhkkond ja õhuvoolidast. Almerimaris oli veedetud koka puhkepäev ja tehtud lõputuid hooldustöid, nt filtrite puhastamine. Catana halli vee paakide ees on suured Volvo mereveefiltrid, masinaruumides on lisaks suruveepumbale veel neli pilsipumpa kummalgi pool ning masina mereveefilter ja pakpoordi pool lisaks diiselsegeneraatori filter. Mereveefiltrid püsivad nendes vetes üllatavalt puhtad, aga pilsipumpades on töökoja viimistluse tase iga kord näha: iga kord, kui filtrid avatakse, on need täis saepuru,

klaaskiu tükke, kõiksugu laaste ja muud rämpsu, mis satub sinna pilssidest koos kondensveega.

Pärast eelmise päeva põhjalikku pesu oli öösel tulnud väike vihmahoog, tuues kaasa kilode viisi Sahara liiva, nii et tekid olid hommikul jälle punased nagu tennisväljak. Kõigepealt oli seega kavas tekkide küürimine. Liikvele tuli pääseda kohe, kuigi koka omlett paisus alles ahjus – seda sõime alles siis, kui olime saanud grootpurje üles ja genna tõmbama. Pärituul tundus üle pika aja nagu pidu, kuigi see oli nüüd nii otse tagant, et fokkpuri ei püsinud tuules. Tuult oli kümme meetrit sekundis, mistõttu oli õige aeg võtta välja zoo-ruudune tugevamast (1,5-untsisest) rii-dest spinnaker ja hakata tõmbama sellele sukka jalga ja soote kinni.

Köite ja sukaga jändasime tükk aega, aga lõpuks tõusis spinnaker masti, õige nurk ees, ja kõikide hämmastuseks läks tuult täis ja andis päris õiges asendis jahile kohe sisse keskmise hoo kümme sõlme.

Tuul tõusis veidi üle kümne ja jaht liikus nagu rööpaid mööda. Tippkiiruseks registreeriti GPSi järgi 15,1 sõlme. Pärast poolteisetunnist rõõmumist tegi mulle muret tuule paisumine, mis tuli jälle ette hoiatamata, kui mitte arvestada nn kõhutunnet. Õhurõhk oli tõusmas, pilved kadumas ja päike välja tulemas. Spinnakeri langetades juhtus siis selle reisi esimene kahju, mis hiljem risti ja põiki



läbi analüüsi. Kui puri oli poolest saadik juba suka sees, ei saanud me tuulepoolset nurka mitmetel põhjustel piisavalt kiiresti vabaks ja puri läks uuesti tuult täis. Samal hetkel tabas grootpurje tuuleil kiirusega 18 m/s ja surus laeva peaaegu kummuli. Seda ei kannatanud välja isegi paksem purjeriie, vaid sellele juhtus nn kindlustusjuhtum. Süнге meelega pakisime purje võõriboksi ja keskendusime 16–17 m/s tuules ja kõrgeks tõusnud laine-tes kogu grootpurje rehvimisele.

Nukralt randusime Marina del Este sadamas, kus oli õnneks palju ruumi, et priske idatuule käes edasi manööverdada. Mooring-köied andsid kiuslikult järele, nii et pidime köite pingutusoperatsiooni mitu korda läbi tegema, et panna laeva ahter püsima sobival kaugusel lainemurdja küljest sadamani pulbitsevates ummiklainetes.

Õhtul ei õnnestunud meil millegagi tuju tõsta, kuigi me olime ühel meelel, et meil oleks võinud minna ka palju halvemini: isikukahju piirdus Olli sõrmede veristamisega vastu suka köit (vaatamata purjetajakinnastele). Materiaalne kahju seisnes lõppude lõpuks ainult purjeriides. Aga ikkagi...

Marina del Este on päris kütkestav sadamaküla sellele vaatamata, et see on kunstlik turistilõks, kus ei paista olevat isegi kohalike kalapaate. Mõned jahtidel talvituvad meeskonnad, palju säilitamiseks kinnipakitud jahte, õdusa välimusega restorane, *supermercado* ja laevavarustuse pood.

*Capitaneria's* oli jälle asjatu vaev tingida: vennike laiutas käsi, näitas muudkui oma arvutit, mis äraostmatult rehkendas Sweet Janina üheksa meetri laiuse isikupära järgi kokku kahe 25 meetri laiuse sadamakoha hinnad: 2 × 75 eurot öö. Kehtis ju tippooaja hinnakiri, mis pidi lõppema järgmisel teisipäeval, kui algas uus kuu. Kipril õnnestus aga välja kaubelda lisatasuta vesi, elekter ja WiFi-võrgu kasutajatunnused. Tavaliselt sadamatasu hulka kuuluva veinipudeli osas lepiti kokku hinnatõus kolme pudelini, sest meie jaht meeskond on nii janune ja arvukas, et alla kahe veinipudeli ei tasu korraga lahti teha.

Tähesäras alanud hommik venis pikaks, kuna päike kadus pilve taha. Reis jätkub alles siis, kui *capitaneria* kella kümnest lahti tehakse, sest üldise kombe kohaselt tuleb anda veel mõni kümnekas Hispaania maaelektriadapteri kasutamise eest. Pikemale Vahemere-reisile tasub

tingimata investeerida kotitais mitmesuguseid maaelektriliideseid, mis oleks hea valmis kruvida parajalt pika juhtmejuhi otsa, mille teises otsas on laeva juhtmetega sobiv “emane” kontakt. Veetankimisi hõlbustaks müstitais erisuuruseid sise- ja väliskeermestusega ühenduslüüsid veevooliku jaoks.

#### BENALMÁDENA-FUENGIROLA

Pärituul lükkas meid piki udust Päikeserannikut, mille loksus veel tuule kerguse kohta uskumatu ummiklainetus. Proovisime jälle ka kalaõnne, aga seekord oli tulemus kahetsusväärne: landi otsa jäi hoopis lind. Tiiba pidi konksu otsas olev jahmunud tormipääsu õnnestus küll kerge tiivavigastusega vabastada ja merele tagasi saata.

Kui olime fokapurje laperdamisest tüdinud, sõitsime masinatega ülejäänud tee Benalmádenasse, mis meie kasutada olevate andmete järgi on suurem ja selliste ummiklainete korral kaitstum sadam kui algselt kavas olnud Fuengirola.

Kui Sweet Janina pööras Benalmádena pika lainemurdja taha lähenedes tankla kaile, juhtus sellel reisil esimest korda nii, et sadamakapten oli vastas, käed rists: sadam on täis, minge mujale. Pärast



28. oktoobri hommik  
Marina del Estes



Pühapäeva õhtu Fuengirolas



väikesi läbirääkimisi sildusime siiski vahitorni juurde ja jõudsime kokkuleppele väljaspool sadamabasseini lainemurdja otsas oleva betoonist kaijupi osas, kuigi sadamakapten kirus ikka veel katamaraani laiust ja noomis kiprit selle eest, et me ei olnud ette helistanud. Selgusetuks jäi, kuidas oleks helistamise korral ruumi juurde saadud, kui seda ei lubatud organiseerida isegi järgmiseks ööks.

Hiljem selgus, et üksikuid pikema jahti kohti oleks väga väikeste ümber-korraldustega saadud ühendada meie laevale piisavaks ruumiks, aga sadamakaptenil paistis olevat mingi vastumeelsus katamaraanide suhtes. Ainus seni nähtud sadam, kus suhtumine ei olnud päris positiivne, aga sadamatasu kõlbas ka siin võtta. Köisi vastu võtma tulnud *marinero* oli juba abivalmim ja rääkis pealegi üllatavalt hästi inglise keelt, paludes siiralt andeks, et elekter ja vesi, mis olid hinna sees, olid meie jahti kaablite ja voolikute jaoks liiga kaugel.

Liivarannalt peegelduv ummiklainetus peksis raskelt vastu lainemurdja kaugemas otsas olevat betoonkaid, mille külge meie jaht kinnitati küljetsi kahekordsete köitega. Kõik vendrid seoti hoolikate sõlmedega postide külge, aga loksumine tundus sellegipoolest metsik. Tuul oli juba päris vaikseks jäänud, aga ummiklainetus mühises ikka veel lainemurdja taga, pildudes pritsmeid ka kaitstud poolele. Imetasime vinüüli vastupidavuse üle: kahekümne viie tonnine mass tiris köisi ja litsus mitu korda minutis vendrid jahti külje ja kareda betooni vahele, aga kui lainetus hommikul lõpuks vaibus, ei paistnud neil olevat mingeid kahjustusi. Pigem näisid need olevat kõva kohtlemisega puhtaks saanud.

Benalmádena on tõeline turistilõks; sadamabassein keerdub seespool otsekui kanaliteks, mille välisserval on paari-kolmekorruuselisi elumaju ja nende vastas ümbritseb randa kahekorruuseline ostukeskus. Seal leidub kõikvõimalikke rahvusrestorane, kus pakutakse kõike Vahemere elukatest Argentiina härjaliha ning Ameerika hamburgeriteni, ja muidugi ka riide- ja suveniiripoode igale maitsele. *Supermercado*'t otsides sattus kail meie teele päevakruisse müüv neiuke, kes küsis, kas me räägime inglise või saksa keelt või veel mingit keelt. Heimar ütles, et ta räägib ka vene ja eesti keelt, mispeale tüdruk kalibreeris oma müügijutu otsekohe õigele sagedusele: "Järgmine laev läheb kell kaksteist!" Pesuehtsaks eestlaseks osutunud blondiin ajas tõesti head juttu, aga paistis olevat ometi pettunud, et meil on kruisiteenused omast käest võtta.

Pärast rutiinset röövretke toiduvarede täienamiseks otsustasime sõita kuue miili kaugusel olevasse Fuengirolasse, kuigi sealne sadamakontor ei võtnud telefoni vastu. Meri oli peegelsile ja lainedki rahunenud.

Fuengirola sadamas valitses pühapäeva õhtupooliku rahu. *Marinero* oli vastas sõbralikult tervitades ja andis meile järgmise päevani koha ootekai äärde. Õhtu oli ilus ja vaikne. ■

JÄRGNEB

SIERRA  
TEQUILA

# UUED KUUMAD SUVEJOOGID! TÄIS VÄRSKUST, KARGUST & SÄRA...



# PÄÄSTEVEST ON OLULINE

Õnnetus teatavasti ei hüüa tulles. Seepärast varustavad mootor- ja jalgratturid end kiivritega, autojuhid kinnitavad turvavööd ning pimedas liiklejad kannavad helkurit. Kõik need asjad on olulised, kui inimese elu mingil põhjusel ohtu satub. Kuidas sobib sellesse loetelusse päästevest?



TEKST MAIROLD VAIK, VEETEEDE AMET FOTOD BALTIC

Jahtide, kaatrite ja paatidega liigeldes tekib küsimus, miks ilusa ilmaga ja näiliselt ohutus olukorras on vaja päästevesti? Kui veesõidukis on palju inimesi ja istutakse paigal, siis tõepoolest nagu ei olekski vaja... Tavaliselt liigutakse veesõidukis siiski palju ringi ning kui vesti ei ole seljas, ei hakka keegi ka ohtliku ala läbimiseks iga kord seda selga tõmbama. Väike väärtus on aga seda tõenäolisem, et veesõiduki tekk ei ole niisama kindel pind nagu kallas.

Paljudel juhtudel on päästevestid veesõiduki varustuses olemas, kuid neid ei kasutata. Vesti hoitakse käeulatuses, mõeldes, et kui midagi peaks juhtuma, siis jõuab selle kiiresti selga panna. Selline mõtlemisviis on aga sarnane autojuhiga, kes turvavööd ei kasuta – mõeldes, et küll enne kokkupõrget jõuab peale panna. Olen kogunud olukorda, kus ilm on kiiresti tuuliseks muutunud ja jahti paatimisel on see ootamatult suure kreeni võtnud ning üks pardal viibijatest vette kukkunud. Kui õnnestubki kukkudes päästevest kaasa haarata, on seda vees selga panna üsna raske.

Riikides, kus on tehtud statistikat kaatrite, paatide ja jahtidega juhtunud veeõnnetuste ja nende põhjuste kohta, on jõutud järeldusele, et enamik vees hukkunud inimesi oleks jäänud ellu, kui nad oleks kandnud päästevesti.

Kanadas ja USA-s koostatud veesõidukite õnnetuste statistika kohaselt puudus 85-90 protsendil vees hukkunud inimestest päästevest. Kaheksa inimest kümnest jäänuks ellu, kui ei oleks pärast teadvuse kaotust vee alla vajunud. Eestis ei ole veel põhjalikku statistikat tehtud, aga ilmselt on meil veest leitud päästevestita hukkunute protsent kõigest vees elu kaotanute rohkemgi kui 90.

#### MIKS ON VAJA PÄASTEVESTI?

Kui palju mõeldakse sellele, mis ohusituatsioonides täpselt toimub? Enamikul juhtudel kukutakse lihtsalt üle väike-laeva parda vette. Hea on, kui veesõidukis ei viibita üksi ja on keegi, kes päästerõnga või -lingu viskab. Veel parem, kui kaasas juhtub olema keegi, kes julgub päästmiseks vette järele hüpata. Reaalsuses aga loodeavad pardalejäänud rohkem päästevarustusele ja hädasolija südikusele.

Kukkudes haarab paljusid paanika. Esmalt vajutakse vee alla, mitmed tõmbavad ehmatusega vett kurku ja hingetorusse. Kui päästevesti ei ole seljas, võib õnnetus kiiresti võtta dramaatilise pöörde, sest jaheda vee tõttu šokis, vigastatud, purjus või teadvuseta inimene ei kontrolli oma keha vees. Asend, mille keha vees olles automaatselt võtab on kõhuli käed-jalad rippu, hingamisteed suletud. Keha on ujuv, kui kopsudes on veel õhku ja mingi raskus ei tiri seda vee alla. Kui kopsudesse satub vesi, vajub inimene kiiresti põhja.

Paadisoliigid ootavad tavaliselt, et inimene ilmuga ise pinnale, et siis tema päästmist alustada... Tihti ei teata, et veesõidukist välja kukkunud inimene hakkab kohe sellest eemale kanduma. Vee alla vajunu ei pruugi pinnale tõusta meetri-paari kaugusel veesõidukist, kuhu ta kukkus, vaid pisut eemal, kuhu pilgud pärast eemaldumist suunatud

VEEKESKKOND EI OLE VÕRRELDAV MAA PEAL LIIKUMISEGA. LISAKS SELLELE, ET PEAB OLEMA HÄSTI ETTE VALMISTATUD OHUOLUKORDADEKS, TULEB OSATA KA TEISTELE ABI ANDA.

#### PÄASTEVESTIDE KATEGOORIAD

Päästevesti ostes tasub pöörata tähelepanu sellele, et vest oleks rahvusvaheliselt aktsepteeritud (CE-märgistusega). Kolm põhilist päästevesti kategooriat on 100 N, 150 N ja 275 N.



**100 N** päästevest kandevõimega 10 kg on mõeldud kasutamiseks suhteliselt kaitstud vetel – sisevetel ja kalda ääres, kui ei ole tormi. Selle täiskasvanud kasutaja peaks siiski suutma end ka päästevestita veepinnal hoida, veelgi parem, kui ta oskaks ka ujuda. Samas hoiab see ilusa ilma korral ohutult vee peal ka hädalist, kes ei oska

ujuda. Laste päästevestid on samuti alates 100 N. See päästevest ei taga sajaprotsendiliselt hädasolija õigesse asendisse keeramist, aga kerges riietuses teadvuseta isiku keerab selli. 100 N vest ei pruugi aidata, kui isik kannab rasket riietust, mis võib vett täis imenduda ja kaalu veelgi suurendada. 10 sekundiga on inimene õiges asendis.



**150 N** päästevest, mis on kandevõimega 15 kg, on mõeldud ka inimesele, kes ei oska ujuda. Kõikides vetes kasutamiseks, välja arvatud väga karmides ilmastikutingimustes. Teadvuse kaotanud inimest hoiab see vee peal

ka siis, kui on seljas rasked ja vett täis riided, kuigi õigesse asendisse pööramine võib võtta kauem kui 10 sekundit. Enamik selle kategooria veste täitub gaasiga automaatselt.



**275 N** päästevest (ujuvusega 27,5 kg) on mõeldud eriti ränkade mereolude jaoks. Tagab inimese õigesse asendisse sättimise alla viie sekundiga, ka siis, kui inimesel on seljas raske riietus koos lisavarustusega. Kahtlemata parim teadvuse kaotanud inimese jaoks.

Kõigil vestidel on helkurribad ja vile.



100 N päästevest keerab "kõhul" hulpiva inimese õigesse asendisse, jalad liiguvad pea (näo) alt läbi ja nägu tõuseb veepinnale.

150 N vest pöörab inimese üle külje õigesse asendisse.

50N ujuvvest hoiab veepinnal, kuid selleks, et pea oleks veest väljas, on vaja end ise aidata.

Teadvuseeta inimese asend vees, hingamisteed suletud.

ei ole. Isegi seisvast veesõidukist vette kukkunud inimest kannab tuul ja hoovus üsna kiiresti eemale, rääkimata liikuvast alusest.

Aga kui vettekukkunu ei ilmugi välja? Kui kaua oodatakse enne tegutsema asumist? Pool minutit ootamist on tihti juba tõsine ajakaotus...

Päästevest ongi selleks, et tuua kiiresti pinnale vee all paanikasse sattunud ja võib-olla ka orientatsiooni kaotanud inimene. Kõik toimub mõne sekundi jooksul ja vest tagab, et ei kaotataks väärtuslikku aega. Hädasolija, kes ei suuda või oska piisavalt kiiresti veepinnale jõuda, on tänu päästevestile kiiremini tagasi, kui ilma selleta. Kiiremini, kui paatijäänud otsustava tegutsemisega jõuavad alustada.

Tihti juhtub õnnetusi, mil kõik veesõidukis viibijad vette satuvad. Paat läheb ümber või hävineb. Sel juhul tuleb iseendale lootuda ja tänada end, et päästevest on seljas. Kui õnnetust ei näinud keegi kaldalt ega teiselt veesõidukilt, tuleb vees olla pikemat aega. Päästjate kohale jõudmiseni on tarvis vastu pidada, Eesti oludes võib alajahtumise tõttu üsna kiiresti teadvuse kaotada.

Juhul kui päästmist tuleb kaua oodata, on oluline, et seljas ei oleks mitte ainult päästevest, mis vettekukkunu kohe pinnale tõstab, vaid selline vest, mis ka kauem veepinnal hoiaks. Jahedasse vette kukkumisel võib päästjate ootamine olla targem valik kui kaugel kalda poole ujumine. Liikudes kaotab keha kiiremini soojust ja sel juhul on oht muutuda apaatseks isegi varem, kui paigal kärgas olles abi oodates.

Päästevestist ei ole mõistlik loobuda põhjendusega, et osatakse hästi ujuda. Ujuda on lihtsam päästevestiga, eriti siis, kui tekib väsimus või kaotatakse kehasoojust.

**ÕNNETUSTE STATISTIKA KOHALELT PUUDUS 85-90 PROTSENDIL VEES HUKKUNUD INIMESTEST PÄÄSTEVEST. ENAMUS NEIST JÄÄNUKS ELLU, KUI EI OLEKS PÄRAST TEADVUSE KAOTUST VEE ALLA VAJUNUD.**

## MIS VAHE ON UJUUVVESTIL JA PÄÄSTEVESTIL?

**Ujuvvest** (kasutatakse ka väljendit ohuvest või ohutusvest) on mõeldud vaid lühiajaliseks veesviibimiseks, eeldusel, et pärast vettekukkumist saab inimene ise või aidatakse ta kiiresti veesõidukile või kaldale. Ujuvvest ei taga automaatselt keha õiget asendit vees ega ole mõeldud tundidepikkuseks veelpüsimiseks. Ujuvvesti on mugav kanda ka siis, kui veesõidukis tehakse tööd. See vest ei vaja suurt hooldust.

**Päästevest** aitab neid, kes mingil põhjusel ei ole pärast vette kukkumist teadvusel (füüsiline vigastus, põrutus, alajahtumine, hingamisraskused). Päästevest toob hädasolija vee peale, vajaduse korral keerab inimese õigetpidi ja hoiab pead veest väljas. Sellised päästevestid on kraega. Ka automaatselt või manuaalselt täituvatel päästevestidel on üldjuhul pead toetav krae olemas.

Päästevahendite klassifitseerimisel kasutatakse mõistet kandevõime ning neid tähistatakse 50 N, 100 N, 150 N, 275 N (N – njuuton).

## UJUUVVEST EI OLE PÄÄSTEVEST

Tavakasutaja ujuvvest 50N kandevõimega 5 kg on mõeldud täiskasvanud ujumisoskusega inimesele kaitstud veekogul sporditegevuseks, kui läheduses on teisi inimesi ja abi saab kiiresti. Ujuvvest kaitseb hukkumisest vaid neid, kes on teovõimelised ega ole kaotanud teadvust. See vest ei hoiata inimese pead veepinnal iseenesest, inimene peab olema suuteline end püsti hoidma.

50 N vest on veesportlaseks tõhus ainult siis, kui sobib kasutaja mõõtmetega. Näiteks võib liiga suur vest veesuusatajale kukkudes pigem kahju tekitada.

Põhimõtteliselt on ujuvvest mõeldud lühiajaliseks veesviibimiseks, kui on kindel, et kiiresti kindlale alusele tagasi jõutakse või toimetatakse.

Hinna poolest on ujuvvest soodsaim, aga tasub hoolikalt mõelda, et sellest võib elu päästmiseks väheseks jääda.

## LAPSELE PÄÄSTEVEST SELGA

Täiskasvanu ujuvvest ei ole mõeldud lastele (alla 30-kilosele inimesele). Laps, keda ei ole õpetatud, kuidas pärast vettekukkumist tegutseda, peab kandma vaid spetsiaalseid lastele mõeldud päästeveste. Olenemata sellest, kas ta oskab ujuda või mitte.



Ujuvest 50N



Gaasiga täituvad ehk nn paukvestid 150N



Laste päästevestid

Ohutuse huvides peaks laps kandma päästevesti ka sadamas liikudes, kai ääres ja ankrus seisval laeval. Uskuge, lapsevanemad, et te ei jõua vettekukkujat nii kiiresti päästa, kui vaja oleks. Mõelge näiteks sellele, kui kiiresti oskavad lapsed laualt asju maha tõmmata. Õnnetused juhtuvad veelgi ootamatult.

On ka ujuveste laste jaoks, aga need on mõeldud vaid veesportdiks, näiteks kui lapsed teevad purjetamistrenni või võistlevad Optimistidega. Nendel juhtudel on treener, kaaslased, kohtunikud või lisajulgestus koos professionaalsete päästjatega lähedal, mistõttu on kiire abi pärast vettekukkumist tagatud. Veespordiga tegelevaid lapsi on ka õpetatud, kuidas käituda pärast vette kukkumist.

#### KUIDAS VALIDA SOBIV PÄÄSTEVEST?

Enne päästevesti ostmist tuleb mõelda sellele, milleks vesti on vaja kasutada. Hoolikalt tuleb valida ka vesti suurus, et see võimalikult hästi selga sobiks. Müügil on vestid erineva suuruse ja kaaluga inimestele. Paljud päästevestidesse põlglikult suhtujad teavad vaid kohmakaid korkveste, mida reisilaevadel näidatakse. Tegelikult on kaasaegsed vestid väga mugavad.

Gaasiga täituvad päästevestid on kallimad, aga neid on mugavam kanda. On nii manuaalselt aktiveeritavaid kui ka automaatselt täituvaid veste. Mõlemal juhul on veel kolmaski võimalus – juhul kui gaasiballoonid ei tööta – puhuda päästevest ise täis. Siiski tasub eelistada vesti, mis täitub vette sattudes automaatselt. Päästevest, mis ei ole gaasiga täitunud ja on ainult seljas, ei ole veel päästevest.

Vestide eest tuleb ka hoolt kanda, et neid saaks aastaid kasutada. Automaatselt täituvate vestide balloone tuleb igal aastal kontrollida, et see oleks vajalikul hetkel töökorras. Päästeveste tuleb hoida korras ja kuivas. Soolasesse vette sattunud veste on mõistlik hiljem mageda veega üle pesta.

#### MIDA ÜTLEB SEADUS?

Väikelaevade kasutamise nõuded, augustist 2006 sätestavad:

#### § 4. Liiklemine veekogul

(3) Lahtisel väikelaeval peavad kõik väikelaeva pardal olijad sõidu ajal kandma päästevesti. Tugeva tuule ja lainetuse puhul või pimedal ajal sõidu ajal peavad kõik väikelaeva tekil olijad kandma päästevesti ja purjehajil lisaks ohutusvööd. [www.riigiteataja.ee](http://www.riigiteataja.ee)

Nõuetest olenemata on mõistlik veel viibides päästevesti kanda.

Ohutut kojujõudmist! 

## LEVINUD VÄÄRARUSAAMAD

1. Minuga ei juhtu midagi, seepärast ei kannan ma paadis päästevesti.
2. Päästevesti kannavad vaid lapsed ja lemmikloomad, täiskasvanutel pole seda vaja.
3. Oskan ujuda, järelilikult ei ole päästevesti tarvis kanda.
4. Oskan ennetada õnnetust ja olen kukkumisest enne toimumist teadlik.
5. Kui kaatril või paadil on rohkem kui üks tekk, ei ole vaja väikelaevas liikumiseks vesti üldse kanda, ka mitte ülemisel tekil.



# ZODIAC



## Zodiac Zoom 380S

Hind 26 100.-

### Turvaline ja merekindel

Zodiac on maailma suurim kummipaate valmistaja. Zodiac tähendab kaasaegset kummi-paati, mis vastab kõikidele ohutusnõuetele ja ületab oma merekindluses tihtipeale plastikpaate.



ZOOM 240  
Hind 11 900.-



ZOOM 260 S  
Hind 15 000.-



ZOOM 260 AERO  
Hind 18 900.-



ZOOM 310 S  
Hind 17 000.-



ZOOM 340 S  
Hind 20 500.-

# SILMATORKAVAD TASAKAALUIMED

Sildu peetakse inseneride pärusmaaks, kuid viimasel ajal on sillaehituses hakatud rõhutama arhitektide rolli. On avastatud, et sellises mõõtkavas infrastruktuuridisainil on maastikus või linnasiluetis sageli määrav roll.

TEKST ANNELIIS AUNAPUU FOTOD ERAKOGU ØRESUNDBRON

Sild võib oluliselt muuta ümbruskonna mainet, sellest võib saada piirkonna uus ikoon, majakas, vaatamisväärsus või makkott. Nagu Eiffeli torn muutis Pariisi, muudab sild keskkonda.

Protsessi on käivitanud tehnika arengukäik. Kui tehnilised piirid saavutatud ja uut silda ehitades tuleb vaid lahendada tuttavat võrrandit materjalist, vahemaast ja kantavast raskusest, läheb igavaks. Uusi uksi võiks avada vaid mingi põhimõtteliselt uus materjal või tehnoloogia. Kui seda aga momendil kusagilt ei paista, avastatakse, et sama tugevustehnilist võrrandit võib lahendada erinevate kujundite abil.

Veelgi enam – mõni enneolematu kujund, mille loob kujundikeeles osavaks koolitatud arhitekt, kes, võib osutada ehk veelgi optimaalsemaks kui kujund, mis sünnib tehnilise haridusega spetsialisti peas. Ja siis langebki valik uudsele kujundile, sest suurejooneliste sildade mõjujõudu maastikus ei saa alahinnata ka paadunuim materialist ja pragmaatik.

Niisiis on paljude modernsete sildade autoriteks märgitud arhitektid. Eriti elavat tähelepanu on pälvinud hispaanlase, arhitekt Santiago Calatrava sillad, mis väidetavalt on kogu maailma sillaehituse uuele tasemele tõstnud.

Heaks näiteks on 2005. aasta alguses avatud võimas ja elegantne Millau sild Lõuna-Prantsusmaal: selle joonised valmisid samas inseneribüroos kus Eiffeli torni omad, ometi teab avalikkus seda pigem kui arhitekt *sir* Norman Fosteri loomingut.

Rajatist, mis ületab noolena Tarni jõe, lühendades tunduvalt vahemaad Pariisi ja Vahemere lasuursinise ranniku vahel, on tituleeritud sajandi ehitiseks ja maailma kõrgeimaks sillaks (336,4 meetrit). Kaht platooserva ühendav kahe ja poole kilomeetri pikkune sild koosneb seitsmest tugipostist, mis

kerkivad kaablimastidena enam kui 90 meetri kõrgusele sillalindi kohale. Sild, mille ehitus vältas 39 kuud, sai valmis eelmisel aastal ja – pange tähele! – selle ehitamist finantseeris erakapital.

## MOODNE KOMBINEERITUD TRANSPORDIKANAL

Meile lähim maailmatasemel saavutus sillaehituses on üle Øresundi väina ulatuv Øresundbron, mille eriti pikk ja elegantne kaar ühendab Taanit ja Rootsit. Kuigi praegu on silla loojaks kuulutatud inseneribüroo Arup, kelle tööde nimistus on ka näiteks Londoni Millennium Bridge, olla hiidprojekti tellijad pidanud läbirääkimisi ka arhitekt Santiago Calatravaga. Sellest kontaktist sai alguse aga hoopis teine auahne projekt, mida vedasid rootslased: sillaotsa lähedusse Malmösse püstitati valu ja vaevaga kõrghoone nimega Turning Torso.

Øresundi silda aga, mille ehitamise plaani hauti juba 19. sajandil, ehitati neli aastat, kuni selle otsad 1999. aastal kokku said. Sild avati 1. juulil 2000. aastal, mil sillal kohtusid mõlema kuningriigi kroonitud pead, Taani kuninganna Margarethe II ja Rootsi kuningas Carl Gustaf XVI.

Kaht rööpapaari ja nelja sõidurada kandev Øresundi sild koosneb kolmest osast: Kastrupi tammilt kaevub maasse 3,5-kilomeetrine tunnel, mis väljub tammile ehk Peberholm



tehissaarele ning jätkub sealt 7,8 kilomeetri (umbes pool Taani ja Rootsi vahemaast) pikkuse sillana. Silla keskel on 490-meetrine kaabelkonstruktsioonil ripuv osa ja silla kõrgeim post on 204 meetri kõrgune.

Kaabritel ripuva osa pikkuselt kuulub sild maailma esikümnesse. Muide, Riias Daugavat ületav kaabelsild Vanšu Tilts on 595 meetrit pikk ja ületab seega Øresundi silla kaabritel ripuvat osa viiendiku võrra. Kuid ega Øresundi sild maailmarekordit sihtinud – liigseid riske võtmata on ta võimas ja töökindel.

Maksma läks rajatis umbes neli miljardit eurot; loodetakse, et sild tasub end ära aastaks 2035. Ka möödunud aasta näitas silla vajalikkust: selle kasutus on kasvanud pea poole võrra, keskmiselt ületab silda päevas juba 14 000 inimest.

Suurte tormidega, millega Vanataat sel talvel põhjamaidki nuhtleb, on liiklust sillal veidi piiratud, sest sillalindi kõikumine on liiga suur. Rongiliiklust siiski enamasti ei katkestatud, piirati vaid veidi selle maksimumkiirust.

Kuigi sillalint on kaablitornide vahel tõstetud koguni 57 meetri kõrgusele vee kohale, käib enamus mereliiklustest siiski üle tunneli ehk mööda Drogdeni väina. Sellest hoolimata on just silla alt läbi sõitev laev vaatepilt, mida püüavad näha kõik sillal liiklejad.

#### JALAKÄIJATESILLAD RUULIVAD

Viimastel aastatel on arhitektide ja inseneride koostööl kuulust toonud just jalakäijatesillad. Ilmselt tänu väheldasemale formaadile ja väiksematele raskustele saab neid luues välja tulla efektsamate lahendustega. Betoonist ja

terasest jalakäijatesildade loojad kasutavad aina julgemaid kujundeid, pannes proovile nii loodusseadusi kui ka inseneri, arhitekte, materjale ja sildade kasutajaid.

Suurbritannia jõed said aastatuhande vahetuse puhul juurde mitu uhket kaart, kõigil nimeks Millenniumisild.

Juba nimetatud arhitekti sir Norman Fosteri büroo projekteeris Londonisse koos inseneribürooga Arup 320-meetrise Millenniumisilla, mis ületab Thamesi jõge Püha Pauluse katedraali ja Tate'i Moodsa Kunsti muuseumi kohal. Fosteri ja Arupi viljakast koostööst sündis Londonis teinegi julge suurehitis, klaasist Kurgike ehk Swiss Re, millest pole mööda saanud ei arhitektuuriringkonnad ega ka üldsus.

Üllataval kombel pole aastal 2000 avatud vaieritest ja terasest rippisillal aga ei kõrgeid poste ega kõrget kaart. See ime on tasakaalu saadud peaaegu horisontaalselt pingestatud vaieritega, mida hoiavad pingul kaks toekat V-kujulist sammast, mis toetuvad jões seisvatele sillapostidele. Lisaks arhitektidele töötas silla kallal ka skulptor sir Anthony Caro.

Ent sedagi Londoni millenniumiehitist saatis ebaõnn: kolmandal päeval pärast avamist sild suleti, sest uus rajatis hakkas paljude jalakäijate jalge all tuntavalt vabisema. Viga leiti olevat inseneritöös. Et mitte kahjustada silla nägu, otsustati täiendavad puhvrid paigaldada sillalindi alla ja asi saigi korda. Rippisillale omaselt on sellel ikka kerget vibratsiooni tunda, kuid see pole endise vabinaga võrreldavgi. Muide: ka see sild oli selleaastase tugeva jaanuaritormi tõttu ajutiselt suletud.

Tyne'i jõel Gateshead'i ja Newcastle'i vahel seisab kuus





võimsat silda, mis kõik olid omal ajas vägagi eesrindlikud. Kuid tõeliseks turistimagnetiks on kujunenud sealne Millenniumisild (2000), kahest uljast kaarest koosnev kujund, mis võiks ülaltvaates meenutada näiteks dinosauruste lõksu. Uue, maailma esimese kallutatava jalakäijatesilla autoriks on Londoni arhitektibüroo Wilkinson Eyre koos inseneribürooga Gifford and Partners. Wilkinson Eyre sai 2002. aastal silla eest Briti Arhitektide Kuninglikult Instituudilt (RIBA) maineka Stirlingi auhinna, mille nad lisasid oma niigi koormatud kaminasimsile.

Silla kahest kaarest üht mööda liiguvad jalakäijad. Kui on tarvis väiksemaid laevu silla alt läbi lasta, peatatakse sillal liiklus ja hüdraulika kergitab õhku mõlemad kaared. Seetõttu ristiti rajatis kähku Silma Pilgutavaks Sillaks. Linnasiluetis toetab silda otse selle kõrval kummuv silmapaistev kaarjooneline ehitis, kontserdihall Sage.

Uljas kaarekujund ilmestab ka Yorki vaadet. Uue jalakäijatesilla üle Ouse'i jõe ehitas multidistsiplinaarne insenerifirma Whitby Birds & Partners. Yorkis oli juba enne 8 silda, Millenniumi-nimeline uustulnuk lisandus aastal 2001.

Lancasteris rajati Millenniumisild Lune'i, et jalakäijad saaks üle 30-meetrise jõe. Sealne kaabelsild on riputatud kaht kõrvuti lipuvarrast meenutavate neljakümnemeetrise postide külge.

Nendele neljale lisaks rajati samanimelised sillad ka Iirimaaale Dublinisse ja Šotimaale Glasgowsse.

#### SILLAGEENIUS SANTIAGO CALATRAVA

Enamus arhitekte on saanud kuulsaks mõne hoonega, Santiago Calatrava on maailma tähelepanu keskpunkti sattunud aga just sillaehitusega. Mitte seepärast, et ta muud teinud pole, vaid sillad on tema eriline kirg. Et need ka teistele lummalvalt mõjuvad, tõestab asjaolu, et Calatrava sildadele on pühendatud juba mitu raamatut.\*

See andekas, jõuline ja selgete visioonidega mees, kelle soontes voolab hidalgode veri, sündis 1951. aastal. Ta kasvas Franco karmis diktatuuriühiskonnas ning alles kooliaja lõpus, 1975. aastal, avanes talle Euroopa. Esialgu läks ta õppima ja töötama Zürichisse, siis Pariisi, edasi edulainel New Yorki.

Tema loomuses on ühte sulanud skulptor ja insener, tehnilist taipu saadab erakordselt lennukas vormikäsitlus, millele

kataloonia kirg annab äärmuseni pingestatud dramaatika.

Valencias sündinud Calatrava äratas üldsuse huvi Bac de Roda sillaga (valminud 1987) Kataloonia pealinnas Barcelonas, laia tuntuse saavutasid Expo'92-ks rajatud Alamillo sild Sevillass ja Barcelona olümpiamängudeks püstitatud kommunikatsioonitorn. Sestpeale on temalt tellitud hulgaliselt sildade projekte, seda nii suurte komplekside osana (ta on vaieldamatult suurte mõõtkavade mees) kui ka omaette, "väikeste" projektidena.

Sild üle vee on õigupoolest kogu tema loominguga võmesõnaks. Sageli rajab Calatrava oma skulptuursete hiigelhoonete ümber kunstliku veekogu, et nood end veepeeglist imetleda saaks, veest aga viivad üle sillad.

Ateena olümpiamängudeks telliti temalt kogu võimsa olümpiakompleksi kujundus. Sealhulgas ka üks kaunis jalakäijate sild, mis olevat inspireeritud lüürast. Nüüd on teine samasugune püstitatud ka Calatrava kodulinna Valenciasse.

Tellimusi on hakanud sadama Ameerikast. Buenos Aires on saanud pöördsilla nimega Naistesild (Puente de la Mujer), laineid lõi Päikesekella sild (Sundial Bridge) üle Sacramento jõe Californias (2004), Denver on tellinud suurejoonelise transpordisõlme lahenduse koos mitme sillaga (valmimistähtaeg 2010). Selle kõrval vastutab Calatrava ka endise Maailma Kaubanduskeskuse krundi alla rajatava hiigeltranspordisõlme eest.

Siiski pole ka Euroopa teda unustanud, mitu silda on temalt tellinud Harlemmermeeri maakond Hollandis, veel üht silda vajab Veneetsia, töös on sild Jeruusalemmas.

Mees ise räägib, et kui tal und ei tule, joonistab ta sildu ehk mõtleb välja lahendusi, kuidas pingestada betoonkaari ja terastrosse. Nii jääb üle vaid geeniusel unetust soovida: siis sünnib sellesse maailma aina uhkemaid sildu, mis põnevate valgete sammastena kõrgele maastiku kohale kerkivad või uhkete vibudena üle vee viskuvad. Aga küllap leiab ta unistus-tekste aega ka päevasel ajal. Tema nime all töötab niikuinii suur firma – küllap jääb talle töö kõige loomingulisem osa. ■

\*Calatrava sildadele pühendatud raamatuid leiab veebipoest Amazon.com, nende virna kroonib arhitektuurilaulikuist prestiižseima, Kenneth Framptoni teos (Calatrava Bridges, Birkhauser Verlag 2003).



# GRAND HOLM MARINA JAHISADAM **ALUSTAB** **NELJANDAT** HOOAEGA

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

Grand Holm Marina väikesadam Haapsalus on mõnus vahepeatus teel Tallinnast Pärnusse. Lisaks heale köhutäiele Eesti üheks paremaks söögikohaks hinnatud sadamarestoranist või baarist saab siin rentida auto või jalgratta, et Haapsalus või selle ümbruses väike tiir teha. Laevnikud saavad kasutada kõiki neid teenuseid, millega maailma väikesadamates harjutud: dušid, saunad, pesumaja, internet, WiFi. Sadamas on tankla, kai äärest saab elektrit ja joogivett. Sadamahoones asuvad kaheksakohalised soome ja auru saun sisaldavad kumbki ka basseini mõõtu mullivanni, lavalt avaneb kaunis vaade merele. Jahtklubis on ka kaks sviiti, mida külalised kasutada saavad, kuid neid on vaja läinud väga harva, sest mereseiklejad armastavad puhata ja ööbida oma alustel.

Sadamas on paaditarvete pood, kust saab alustele osta otsi ja muid vidinaid, aere ja pootshaake, päästeveste, puhastussaineid ja mürkvärve. Ka paate, mootoreid ja mereriideid. Teisest poest saab soetada esmatarbekaupu ning sööki-jooki; nii ei pea küllastaja iga asja linna otsima minema, liiati pole ju kindel, kas alati sealtki soovitud saab. Millised on sadama plaanid hooajaks küsis Navigaator sadamakapten Valdo Kivilt.

"Et kõik tulijad saaksid end ka sel hooajal mugavalt ning turvaliselt tunda, on sadamas juba palju tööd tehtud, kuid teist sama palju ootab enne hooaja avamist 1. juunil veel ees," rääkis Kivi. "Eelmistel aastatel on raha uputatud vette: autorehvid on asendatud tugevate betoonankrutega, et rasked alused ka tormiga paigal püsiks. Sel aastal on investeeritud ka veepinnast kõrgemale. Oleme alustanud kai renoveerimisega, betoneerime kaldakindlustust. Puitkai asendub ajapikku betoonkaiga, esimesed kuus meetrit on juba valmis." Kivi sõnul sai sadamahoone esine uue puitterrassi ja kivisillutise, nii et edaspidi saab veel rohkem restorani- ja baarikülaastajaid vabas õhus istuda. Ajal, kui Haapsalus on palju kultuurikülalisi, aitab tühje köhtusid kiiresti täita grilltelgist pakutav.

Sel suvel on Grand Holm Marinas plaanis mitmeid üritusi, näiteks peetakse siin juuni alguses Nargen Opera avauüritus, juulis aga saab kuulata Tanel Padarit ja The Sun'i. Suuremaid üritusi kavandades tekib küsimus, kuhu majutada see rahvas, kes hiliste õhtutundideni lustida soovib ning koduteed teise Eesti otsa liiga vaevarikaks peab. "Veidi kaugemates plaanides on meil kaasaegse hotelli ehitamine praegu silma riivavate vanade Lääne Kaluri lao-

hoonete asemele. Sama hoone ühte otsa on kavas püstitada laevade hoiuhall, mille ülestõstetavad seinad võimaldaksid seda suvel kontserdipaigana kasutada," selgitab Valdo Kivi. "Teeme kõik, et meie sadam oleks meeldiv koht nii merelt kui maalt saabuvatele meresõpradele ja et siia tahetaks ikka ja jälle tagasi tulla."

Uus hooaeg on Grand Holm Marina jaoks eriline, sest viimaks ometi saab sadam end ka ametlikult sadamaks nimetada. Lisaks võib Grand Holm Marina nüüd kasutada ka oma eestikeelset nime, Suur-Holmi sadam; sest ei läinud kolme aastatki, kui juba kinnitaski riik sadamale ka akvatooriumi, mida sadamarahvas ja harrastussukeldudjad hoolega risust ja rämpsusust on puhastanud.

Head uut hooaega ka Navigaatori poolt!

## Grand Holm Marina sadam

Westmeri 3, Haapsalu

Koordinaadid **N 58 57.501"** **E 23 31.610**

**VHF kanal 12** kutsung "Grand Holm"

Teenused **elekter, vesi, kütus,**

**internet, WiFi, dušid, saun, ruumide rent, jalgratta- ja autorent jpm.**

**Avatud restoran, baar, kaks kauplust**

**[www.grandholm marina.ee](http://www.grandholm marina.ee)**



# Bayliner 652

4,3 l MPI bensiinimootoriga mudeli hind alates 580 000.-

SOODSA  
HINNAGA  
PAADID LAOS.  
**KÜSI**  
PAKKUMIST!

Bayliner 652 pakub kõigile võimaluse nautida veelolemist endale meelepärasel viisil. Ainulaadne paat, mis on ehitatud selleks, et pakkuda meeldivat äraolemist nii kruisides kui ka veesporti harrastades. Tekil olemise saab hõlpsasti mugavaks muuta paindliku istumiskohtade süsteemi, jahutusega panipaiga ja ettevalmistuslaua abil.

**BAYLINER**  
where fun lives



BALTI MEREKAATRID

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



# VEE PEAL KÕNDIJAD

Nagu purjetajad ikka, ütlevad ka purilaudurid purje kohta "kes", mitte "mis" – sest ta mängib tuulega elusa asja kombel ja nõuab purjetajalt nii mõistust kui ka tunnetust. Ei tekita lärmi ega mürgist haisu, ühendab abikaasasid ja vanemaid-lapsi ning viib ühise ettevõtmisena ka loodusesse.

TEKST KATI MURUTAR FOTOD EGERT KAMENIK, TIIT MÖTUS

Viimastel aastatel on kalipso soojendavas embuses surfamise sügispiir nihkunud üha kaugemale – mullu laud-purjetati veel pärast mihkclipäevagi. Ning Noarootsi surfikeskuse juht ja õpetaja Tarmo Käosaar kinnitas, et jaluli laua peal seistes purjetamise – mis näeb eemalt vaadates välja nagu vee peal kõndimine – tuleb külmade saabudes vaid väike vahe. Kuni jääkirme kaldavetele ja siledatele veealustele põldudele tuleb.

Kui Roosta randa purjelauakeskust vaatama sõites oli veel küsimus, miks nad ometi igasugustest Tallinnatest-Pärnutest nii kaugele poevad, siis kohale jõudes sai küsimus vastuse. Juba rannarootsi maastik, loodus ja külade vaikelu ise aitab tegudeinimestel end kõigest muust peale surfamise ja sõprade välja lülitada, sealne avameri jagab maitsvaid tuuli ja mis peamine – Tarts jagab varustust ja õpetab ka.

#### NOARROOTSI

erineb kõigist teistest Eesti – ja eks muugi maailma – rannaäärtest. Ei sarnane omavahel Audrurand ja saarte mereääred, ei põhjarannik ega Kabli-alune. Noarootsi madaltihe loodus on igal aastaajal lummavalt eriline ning annab põhjuse ka ilma selge sihita Haapsalu taha sõita. Väga kaugel see ju pole – nagu Eesti ükski koht pole teisest nimetamisväärselt kaugel –, aga miljöö-, meeleolu- ja energiamuutus on lausa rabav.

Nykõ tsivilisatsioon on eriline kasvõi eesti- ja rootsikeelsete kohanimedega pärast. Kuivõrd iga asi siin ilmas kipub mõnda teist asja meenutama, olgu öeldud, et Noarootsis meenuvad Gotlandi rannamajad ning müstiliste metsõunapuuväljade vahelt läbi sõites meenub Saaremaa põhjamaantee-äärne Leisi ümbrus.

Roosta puhkeküla Noarootsis aga annab põhjuse asja pärastinnakanti sõita. Nii värskes õhustuuldudes tööasja ajama kui niisama lõõgastuma. Roosta vabaõhuaktiiviteetide seas on lisaks matkaradadele ja päevitamislaivale ka ratsutamine ja ATVde laenus, mille jaoks elus ja eluta vahendeid meie aja paradoksaalse määrgina saab ühest ja samast talust. Veeäärne põhiala on aga surfamine, mille tarvis on Nykõ merekaldal kõik vahendid ja looduslikud tingimused olemas.

#### TARMO KÄOSAAR

on liivarannale luite taha püstitanud suure telgi, millesse on virnastatud surfivarustus igasuguste nõudmistega ja vajaduste jaoks.

Pärast Piritasurfikooli juures veedetud suvised otsustas Lasnamäelt pärit Tarmo ehk Tarts, nagu sõbrad teda kutsuvad, randa valguvat rahvast jälgides, et inimesed on vaja Tallinnast sootuks ära, loodusesse meelitada. Päriselt mere äärde kolida pole Karksi-Nuia mehel põhjust, sest suvel ta kuigi paljut ei vaja – ei potilille ega seinakella. Liati on siinne surfihooaeg vee peal "kõndimise"



õpetamisest äraelamiseks liiga lühike. Mais on vesi veel külm, aktsiooniks jääb vaid 3-4 kuud.

Tarmo ise kuulub nende ekstremistide hulka, kes ütlevad, et nüüd on ilm hea, kui normaalsete inimeste meelest tormiks keerab, ning tõstavad laua autokatuks ja kimavad sinna, kus eriti lubav tuul on.

Üks maitsvamaid hoogtuulte nautlemise kohti on Võrtsjärv. Ehkki maraton Vaiblast ümber Tondisaare jäi seal mullu liiga madala vee tõttu teist korda võistluste 14-aastase ajaloo jooksul ära. Ent kui maraton toimub, on Tarmo seda sõpradega vaheldumisi võitnud.

#### VARUSTUS

Täpselt nagu purjetamise või ratsutamise puhul, arvatakse ka surfamise kohta ekslikult, et see on ainult rikkurite ala. Igal alal on ju ometi olemas nii laiatarbepuud kui ka luksusriistad, nii ise "kompunnitud" kui ka eriti peene firma vahendid ja varustus.

"Täiesti normaalse varustuse saab 20 tuhande eest," kinnitab Tarmo. "Mõningate mööndustega ja mõistagi peenutsemata annab kõik vidinad kokku ajada ka kümne tuhandega. Tänapäevased lauad on varasematega võrreldes palju kergemad ja ümaramad – mõni kohe nii latakas, et ei teagi kohe, mispidi teist sülle võtta – ja mitte sellised pikad ja rasked vigrid nagu vanasti. Aga ei pea ju kohe endale ostma, kui huvi tekib. Saab laenata igasuguste võimetega sobivat purje ja kõike muud kalipsodeni välja, kuni on kindel, et soov kestab ja on mõtet endale varustus osta."

"Surfi on ekslikult seondatud vaid meessooga, kuid see ala ei sea piiranguid ei soole ega vanusele," räägib seitse aastat naiste surfivõistlusi korraldanud mees. "Erinevate oskustega ja kasvuga sobitatakse ka erinev varustus. Lastele on spetsiaalsed lastepurjed, millega 6-7 aastased saavad vees mõnuga tegutseda. Tähtis on tahta ja selleks ka midagi ette võtta."



#### KOOLITUS JA SELTSIELU

Kõik “tegijad” surfavad kinnitavad üksmeelselt, et kõige lollim tegu, mida inimene purilaudama asudes teha võib, on üksinda põõsa taga õppimine ja seiklemine. Selliseid isetegijaid nimetavad oskajad võsasurfariteks ja neid peetakse ohtlikuks. Nii iseendale kui ka surfamise mainele.

“Profi juures õppides saab purilauasõidu alustaja lisaks elementaarsetele võtetele kena neoonpunase turvapurje all teada ka seda, mis kõik juhtuda võib – iga asja vähegi valdama hakates tekib ühtlasi aimdus, kui palju veel õppida tuleb. Ja millised on ohud, kui ei tea ega oska,” manitseb Tarmo. “Võsasurfarid jäävad ilma ka mõnusast seltsielust, mis meil siin on. Nädalavahehusel ja puhkuste perioodil on mõni päev mitukümmend asja vee peal, nii purjed kui lohed. Kui tuult pole, istutakse liiva peal ja aetakse mõnusat loba, kuni tuul saab valmis nõiutud. Elu on näidanud, et igasugused inimestevahelised suhted on tegelikud ja püsivad siis, kui kujunevad läbi ühise tegevuse. Tegevusetu üksteisele näkku vahtimine ei tutvusta meile ei iseennast, oma armastatut ega last.”

#### SURF PELETAB STRESSI

Aina kontoris kükitades ei tunne inimene ennast – ja saab stressi ja sportimatuse käes ükspäev infarkti ka veel. Kui abikaasad kohtuvad vaid hilisõhtuti töönarkomaania kütkest teleka ette tugitooli räntsatades, pole neil millestki rääkida ning ühistegevuse puudumine viib paratamatu kaugenemiseni. Surf on suhteliselt vähenõudlik ja samas ühist tegevust ja kõneainet pakkuv ala, mis lapib ka töönädala jooksul tekkinud ületootamise ja suhtlematuse augud nii inimeses eneses kui ka tema suhetes.

“Lapsed ja noorukid, kellega vanemad siin või mujal lauaga vee peal käivad, ei nõua jõuluningiks asju, vaid tahavad veel surfata,” teab Tarmo. “Noorukid, kes mitte kunagi oma vanematega ei kohtu, kõlguvad mööda tänavaid ja kaubanduskeskusi ning on nõelast vaid sammukese kaugusel.

Lapsed, kelle elu ekstreemseim kogemus on Keldrimäest alla laskmine, ei saa õieti tuttavakski oma vanematega, kelle põhiline spordiala on liiklusummikutes istumine.”

Tarmo soovib inimestel elama hakata, mitte paremaid võimalusi oodata, ettevõtlikkust koguda ja seni üksteist kadetseda. Sportlik hobi pole pooltki nii kulukas kui oma laiskuse ja ettevõtmatusse väljavabandamiseks oletatakse. Alad, mis annavad koormust kogu kehale, hoiavad ära hoopis haigestumised, mille järelravi on võreldamatult-kirjeldamatult kulukam kui sportimine.

#### TIPUD

Nii Tarmo kui ka tema poeg Arto, kes sai juba teismelisena “profiks”, on pehmelt öeldes nii mõndagi teinud, et surfi teadvustataks täisväärtusliku spordialana, mida peetakse ka olümpia-vääriliseks. On tulnud Tallinnast Helsingisse surfata, näidata vaheldumisi nii rahulikku igapäevast kui ka ekstreemset tegevust. Tarmo on asutanud Eesti Purjelaualiidu ja naiste purjelauavõistluse Ladies Surf, kutsunud ellu tänase popürituse Nõva Surfilaager. Ta on olnud aktiivne võistlussurfar ning tulnud oma alal Eesti meistriks, olnud mitmeid kordi Raceboard tabeli eesotsas. Tänu tema tegevusele on ala arvestatavaid toetajaid leidnud.

Kõik siin ilmas peab ringlema – raha ja vesi, adrenaliin veres ja inimesed mööda erinevaid spordialasid. Loomulikult ka aastaajad. Jääl ja lumel surfates panakse aga peale küünarnuki- ja põlvekaitsmed ning pähe kiivrid, sest talvistel lagendikel vihiseva tuule käes on kiirused tohutud ning iga konarus, möra või muhk võib kihutaja orbiidele lennutada.

Kevadel aga on Tarmo Käosaar oma surfivarustuse ja –koolituse telgiga jälle Roostal. Vee peal liuglevad endale sobiva suurusega purjede abil sõbrad ja paarid, lapsevanemad ja lapsed. Kõige väiksemad pladistavad kaldavees – ja mida varem vanemad neile seda ala tutvustavad, seda kindlam on, et uus põlvkond surfab end tippu. Igas mõttes. ■

# LUKSUSAUTO MIS MÕISTAB, ET SUURIM LUKSUS ON ELU ISE.

TÕELINE LUKSUS ON TEADMINE, ET SÕIDAD AUTOGA, MIS OSKAB ETTE NÄHA OHTUSID TEEL NING ENNETADA ÕNNETUSI. VOLVO S80 ON ÜKS MAAILMA TURVALISEM AUTO, MIS ON VARUSTATUD ADAPTIIVSE PÜSIKIIRUSHOIDIKU NING SEDA TÄIENDAVA KOKKUPÕRKE HOIATUSE- JA PIDURDUSABISÜSTEEMIGA. VOLVO S80 AWD NELIKVEOSÜSTEEM KINDLUSTAB SUUREPÄRASE HAARDUMISE. **VOLVO S80 HIND ALATES 473 000 KROONI.**



Volvo. for life



Keskmine kütusekulu 6,4-11,9 l/100 km; heitmed CO<sub>2</sub> 169-284 g/km

# KOTERMANN LAEVAS



Z.õsa, algus Navigaatoris 1/2007

Kotermann on laevahaldjas, Pole aga täpselt selge, kas ja kuidas ta laeva hoiab; pigem tuntakse teda tänu vingerpussidele, mida ta laevas teeb. Tänapäeval on kotermannid palju arenenumad ja moodsamad kui nende eelkäijad ning kasutavad elektroonikat ja arvuteid. Väikelaevnik Viktor Siilats jätkab eelmises Navigaatoris poolelijäänud jutustust oma võitlusest kotermanniga.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ERAKOGU

Eelmises Navigaatoris kirjutasin, kuidas mu laeva puges kotermann. Saatis SMS-sõnumeid, mängis projektori ja pumpadega ning "peitis ära" mootorid.

Kreeka, Inglise ja Eesti mehaanikud ja elektrikud jälitasid kotermanni ligi kaks nädalat, aga kasu ei miskit. Laeval ei tööta ei vööri- ega ahtripõtkur ega ka autopiloot. Navigatsiooniseadmed on rikutud ja mööda laeva liigub ringi mingi senitundmatu "tagurpidivool", mis paneb omavoliliselt põlema lambikesi ja rakendab tööle seadmeid. Kutsume seda "tagurpidivoolu" fantoom- ehk kotermannivooluks.

Kreeklane vannub *malaka*-nimelist vandesõna, inglased teatavad aeg-ajalt oma võidust kotermanni üle ning eestlane lendab muudkui Kreeka ja Eesti vahet, tuues kaasa üha uusi varuosi ja seadmeid.

Omaalgatuslik uurimine, et kas tegu pole ometi pikselöögiga, ei vii kuhugi, sest sadam eitab innukalt et viimasel ajal äikest oleks olnud. Pantaeniuse-nimeline kindlustusettevõte näitab üles ülimalt abivalmidust ja operatiivsust ning lubab kõik kahjud hüvitada.

Just sel hetkel, kui inglased taaskord võidukalt teatavad, et fantoom on lõpuks võidetud ja asuvad Mythose õlut jooma, jauratab äkitselt vöörimootor ja laev hakkab kaldast eemale liikuma...

Niisiis õlu ei maitsegi enam ja sama lugu kordub üha uuesti ja uuesti: niipea, kui Stewart teatab, et fantoom on lõpuks võidetud, vajutan ma mõnd suvalist lülitit, näiteks

MITTETÖÖTAVAKS OSUTUB PEAAEGU KÕIK, ALUSTADES PILSIPUMPADE ALARMSÜSTEEMIST JA LÕPETADES CD/DVD-MÄNGIJAGA. PEA IGA PÄEV SAABUB MÕNI LENNUK, MIS TOOB KOHALE MAAILMA ERINEVATEST PAIKADEST PÄRINEVAID VARUOSI. NEIST MÕNED ON MAHA KRUVITUD LAEVA TOOTJATEHASES POOLELIOLEVATELT LAEVADELT...

salongivalgustuse oma, ja vööriõtkur hakkab hetkeks tööle. Laev nõksatab hetkeks kaldast eemale.

Lisaks selgub, et on saabunud vale autopiloodiaju, mis ei jaksa tüüri liigutada, mootoritel on läbi mõned diodid, mitmed andurid, sealhulgas kütusesse sattunud vee eest hoiatavad andurid ja peaaegu kõik mootorite mõõteriistad, kaasa arvatud kütusetankide näidikud, on läbi.

Viljo ja inglased tegelevad varuosade organiseerimisega ning pea iga päev saabub mõni lennuk, mis toob kohale maailma erinevatest paikadest pärinevaid varuosi. Neist mõned on tänu inglaste üliheadele suhetele oma ekskolleegidega maha kruvitud laeva tootjatehases pooleliolevatelt laevadelt...

Ei tasu mitte mainidagi, et mittetöötavaks osutub peaaegu kõik, alustades pilsipumpade alarmsüsteemist ja lõpetades CD/DVD-mängijaga.

Tagatipuks avastan õudusega, et isegi selline lihtne asi nagu septitank (WC kogumispaak) on loodud mõtlema. Ja tema mõtlemist juhib seesama kotermann, kes kavatseb ilmselgelt midagi ilget. Üks nõks veel, ja septitank hakanuks iseenesest oma sisu välja pumpama ja ei kuhugi mujale kui laeva sisemusse. Septitanki maht on 400 liitrit, kogu me kahe nädala kraam!

Teen ruttu tangi mõtlemis- ja liikumisvõimetuks, aga oh häda: koos sellega kaovad ka kontrolltuled, mille tagajärjeks on, et laevast mööda jalutajad osutavad õige varsti näpuga pruunile nirele, mis mööda valget laevakeret allapoole suundub. Septitank sai täis ja sinna kogunenud ülemäärane kraam pääses tuulutusfiltrit rikkudes tuulutusava kaudu välja. Õnneks esindab põtkureid parandanud kreeklane Elias ka WC-firmat ja tuulutusfilter saab kiiresti vahetatud, septitanki sisu kaldakogumissüsteemi pumbatud ja laev väljast puhtaks küüritud. Septitanki aju saabub peagi.

Kõik eelkirjeldatu toimub mõistagi enam kui kolmekümnekraadises palavuses, sest laeva neljast konditsioneerist kaks ei tööta ja just need kaks peaksid jahutama neid ruume, kus päeval viibitakse. Välja kutsutud konditsioneerispetsialist ei ole vaevunud kahe nädala jooksul kohale ilmuma ja nii võtangi vastu otsuse helistada konkureerivale firmale, kust lubatakse lausa hommepäev tulla.

Tulebki keegi inglise keelt mittekõnelev Stefanos, kaks sama umbkeelset sugulast kaasas.

Mõne aja pärast saab selgeks, et ka konditsioneeride ajud



## PROBLEEMIGA TEGELDES ON ALATI KAKS VÕIMALUST: PROBLEEM LAHENDADA VÕI ÕPPIDA TEMAGA KOOS EDASI ELAMA.

on läbi ja vajavad vahetamist. Uute ajude saamine võtvat aega umbes nädala jagu, kas me soovime ikka need ajud tellida?

Mis seal siis ikka, kui nädal, siis nädal, ohkame Stefanoselt ajusid tellides. Leevenduseks jätab ta ühe konditsioneeris sisse elektroonikaploki, mis mingil veidral moel siiski võimaldab seda konditsioneeris kasutada.

Järgmisel päeval, mis juhtub olema laupäev, saabub äkki Lazaris, kes on selle konditsioneerifirma esindaja, keda me kaks nädalat oodanud olime. Sõnagi lausumata ronib Lazaris koos oma pojaga laeva, tal on konditsioneeride ajud juba kaasas ning ta tahab neid vahetama hakata.

Oot-oot, kas Stefanos saatis ta siia?

Kas Stefanos käis ka juba siin???

Sellisel juhul me otsustagu, kas tahame asju ajada Stefanosega või tema, Lazarisega.

Mis seal enam otsustada - nii ahvatlev kui see ka ei oleks Lazariselt kohe uued konditsioneeride ajud saada, on ju Stefanosega juba käed löödud.

Igaks juhuks helistame Stefanosele, kes kinnitab, et tal on kõik tellitud ja vist isegi makstud ning et nädala pärast on kaup käes.

Saadame seepeale Lazarise minema, kes huvitaval kombel ei tõrgugi nii väga, ainult poriseb pisut: "Niikuinii pean ma siia tagasi tulema."

Esmaspäeval helistab Stefanos ja küsib, kas me ikka tahame neid konditsioneerijäätusi päris kindlalt temalt tellida, ta teeks siis selle tellimuse ära.

Kas need ajud ei olegi siis veel tellitud? Aga nüüd peaks küll hästi ruttu tellima, mitu korda me seda tellimust siis üle kinnitame! Teispäeval helistab Stefanos sama küsimusega uuesti. Telligu ükskord ometi ära! Paari päeva pärast teatab Stefanos, et tema kaudu neid ajusid siiski ei saa...

Ei jää muud üle kui - silmad häbi täis- helistada Lazarisele. "Ma ju ütlesin kohe, et ma pean sinna tagasi tulema. Minu käes on ju monopol!" teatab Lazaris rõõmsalt.

Nagu inglasega varem kokku leppisin, kirun neid segaduses süüdlasteks ja palun Lazarisel kohale tulla, mida ta kohemaid ning samuti inglasi kirudes ka teeb.

Ülimalt rõõmus oma võidu üle, näitab Lazaris üles kreeka suuremeelsust, vennastub kiirelt Clinti ja Stewartiga ning konditsioneeride probleem ongi lahendatud, välja arvatud Stefanose jäetud juhtplokk, mida üritame edutult mitme nädala jooksul talle tagastada.

Viljo saab mootorid korda ja lahkub. Mõned jupid saavad veel DHLi ja TNTga ning Stewart kruvib need paika. Isegi akulaadija temperatuurisensor jõuab lõpuks kohale. Tulekahjusüsteem ja pilsipumpade alarmisüsteem saavad samuti korda.

### KOLMAS NÄDAL LÄINUD

Möödunud on kolm nädalat ja lõpuks on laev sellises seisus, et võib minna merele proovisõitu tegema. Imelik on vaadata logi ja mootoritundide näidikuid, mis kõik alustavad oma



Kõik vahetusse!

näite nullist. Laeval on uus süda ja uued ajud ning ta alustab oma uut elu!

Stewart, kes on töötanud lausa Inglise laevastiku allveelaevadel, nagu õllejutuajamistest selgub, on selgeks saanud, et selle laeva pardal ei kasutata sõna "hingetõmbeaeg". Aga ta ei ole ka mingi allaandja tüüp: fantoomi ehk kotermanniga maadeldes on ta jõudnud piki vööri- ja ahtripõtkuri ahelat mootoriteni ja lõpuks ikkagi *passarella*'ni. Kes enam ei mäleta: *passarella* on elektrohüdrauline kaldalepääsu- ehk maabumissild. Ehkki *passarella* aju on George ja Viljo poolt juba kontrollitud, leiab Stewarti terav silm sellelt põlemisjälgi ja niipea, kui ta *passarella* juhtploki otsustavalt eemaldab, kustub kotermanni kohalolekut meenutav negatiivilambike. Stewart võitis fantoomi! Yes!

Proovisõidu ajal Kea saarele lähenedes on Stewart sunnitud juhtploki sisu siiski tagasi panema, sest muidu ei pääse me maale. Üldjoontes on kõik süsteemid töötanud hästi, välja arvatud mingid imelikud tuleid ühe mootori kontrollpaneelil ning et kahe navigatsiooniseadme vahel pole sidet (mille tõttu tuleb hiljem mõlemad seadmed siiski välja vahetada) ja muidugi see *passarella* paneel.

Lahkumisõhtusöögil (pearoaks suur, neljakilone grillitud *dorada*-kala!) lepime kokku, et Stewart tuleb nädala pärast Kreekasse tagasi ja teeb kõik pisivead, kaasa arvatud *passarella*, korda. Ise pean kaheks nädalaks Eestisse sõitma, nii et kõik

sobib hästi: tagasi tulles on laev täiesti korras.

Ärasõiduhommikul taban Stewarti laeva vööris istumas ja imekaunist loodust silmitsemas. “Stewart! Peaceful moment? Again?!” (Hingetõmbeaeg? Jälle?!), küsin ruttu püsti kargavalt ja ilmselgelt kohkunud Stewartilt.

#### VEEL KAKS NÄDALAT LÄINUD

Kaks nädalat hiljem, kui taas Ateenasse saabun, on Stewart koos oma uue kolleegi Johniga juba nädal aega tööd teinud. Ta demonstreerib mulle võidukalt *passarella* välja vahetatud elektrisüsteemi, samuti on ta välja vahetanud *intercom*-mega-fonisüsteemi ja ilmateadete vastuvõtja *navtex*’i.

Kas veemagestajaga õnnestus midagi ette võtta, küsin osavõtlikult. Veemagestaja on valmistatud prantslaste poolt ja juba ainuüksi see fakt on väga hell teema. Siiski, Stewartil on õnnestunud tehas Prantsusmaa avarustest üles otsida ja nendega magestaja teemadel vestelda. Enne kui asuda veemagestaja aju vahetama, soovitasid prantslased hoopis voolukaitsme ära vahetada.

“Aga me proovisime ju kaitset vahetada, ta lööb selle pidevalt välja!” olin nõrдинud.

## NÜÜD ON SIIS PARAS AEG KOTERMANNIGA SÕPRUS SÕLMIDA JA ÕPPIDA TEMAGA KOOS ELAMA. SELLEKS OTSUSTAME PAIGALDADA LÜLITI, MIS KOTERMANNI SISSEVÄLJA LÜLITAB: KOTERMANN ON JA KOTERMANN OFF.

“Jaa, aga nad ütlesid nüüd, et tehase uus poliitika on selline, et senise viieamprise kaitsme asemele tuleb paigaldada kümneamprine.”

“Ja kas see töötab?”

“Töötab,” vastab Stewart rahulolevalt. Oh neid prantsuse kotermaane küll!

Siis aga kutsus Stewart mind tasakesi kõrvale: “Tead, ta on tagasi!”

“Kes?”

“Noh, see *phantom*. Fantoomvool. Ei saagi aru, kuidas ta jälle tagasi tuli. Aga mingit ohtu pole, see on ainult see negatiivilambike, mis paneelil aeg-ajalt põlema lööb.”

Vahepeal olen ka ise parajaks *ghostbuster*’iks ehk tondipüüdjaks hakanud ja endale kogu laeva negatiiviprobleemistiku selgeks teinud.

“Kas te negatiivi ja maandust mõõtsite?”

“Jah, mõõtsime, kõik on korras.”

**See oli ikkagi äike!** Läbi imeliku juhuse sain sadamas kokku inglase Davidi ehk Dave’iga, kes elab juba mitmendat aastat Kreekas ja elatub sadamas juhutöödest. Õhtul sadamapubis koos õlut juues hakkab David järsku rääkima: “See on ju päris jube, mida äike Su laevaga on teinud! Hea, et ta põlema ei läind!”

“Mis äike?”

“Aga see oli ju täiesti kohutav äike, mis 10. juuni õhtupoolikul sadamat tabas! Ma istusin sel pühapäevaõhtul siinsamas pubis, kui see pihta hakkas,” jutustas Dave.

“Vihma sadas nii tugevasti, et tundus, nagu sajak alt ülespoole, mitte ülevalt alla.

Ja kui need välgud sähvima hakkasid! Mul oli selline tunne, et siit me enam eluga ei pääse. Kogu sadama lõi järsku pimedaks ja muud ei olnudki näha kui heledad välgusähvatused, mis ümberringi sisse löid.”

“Aga sadam ju ütles mulle, et polnud mingit elektrikatkestust! Neil polevat midagi registreeritud ja keegi peale minu polevat kannatada saanud.”

“Hee, muidugi ütlevad nad seda,” teatas Dave nõrдинud. “Kõige jubedamalt löi äike sisse nendesse paatidesse, mis seisis vees. Ühele löi põramootorisse nii sisse, et kui hiljem vaatasime, siis ei saanud enam aru, kas see sulanud

metallitükk oli tõesti kunagi põramootor. Ühe kalapaadi lõi välk aga põlema. Sadama kustutussüsteemid ja hüdrandid ei hakanud tööle ja nii sõitiski sadamakapten ise oma kummi-paadiga tuld kustutama. Tõstis põramootori veidi üles, nii et vesi pritsis kalapaadi suunas, ja kustutatud nad ta igatahes said.”

Huvitav-huvitav! See jutt oli igatahes seda väärt, et Davidile üks suur õlu välja käristada.

“Mis sa arvad, mis mul võis juhtuda?”

“Sinu laeva kõrval platsi peal seisis ühel pool üks suur rauast purjekas ja teisel pool üks alumiiniumlaev. Mõlemal mastid umbes 20–30 meetrit kõrged, sinu omast igatahes kõrgemad. Eks see elektrilaeng hakkas seal läbi sinu laeva edasi-tagasi pingpongutama, kui see välk metallist laevadesse sisse löi. Ühel oli tuuleinstrument ja midagi veel puru ja teisel kah miskit sodi.”

“Kas te kuulsite, mis Dave rääkis?” küsisin inglase Clintilt ja Stewartilt järgmisel päeval.

“Jah, see oli huvitav lugu küll, aga see juhtus ju kümme aastat tagasi,” teatas Clint.

“Ei olnud, see oli selle aasta juunis, tõepoolest kümnendal. Davidil olid isegi kuupäev ja kellaaeg mees!” vaidlesin ma inglasele vastu.

“Ei, see oli 10 aastat tagasi,” jäi Clint kindlaks.

Huvitav, mu inglise keel võib ju vilets olla, aga mitte nii vilets, et ma räägin mehega

tund aega juttu ega saa aru, et ta räägib kümne aasta taguseid lugusid.

Samas: kui ikka inglased omavahel emakeeles rääkisid, siis kuidas nemad siis teineteisest mööda võisid rääkida. Mõlemal juhul oli kindlasti Mythos (Kreeka õlu) süüdi!

Otsustasin Davidi üles otsida ja üle küsida.

“Muidugi oli see selle aasta juunis! Kümnendal juunil. See oli ikkagi laupäev, mitte pühapäev. Ma vaatasin järele” teatas Dave.

Oli, jah, laupäev, vaatasin samuti järele.

“See oli kusagil kaheksa paiku,” ütles Dave.

“See oli kell 19.40!” hüüatasin rõõmsalt. “Siis sain ma esimese SMSi, et midagi on valesti.”

“Jah, võib-olla küll, ma pean uuesti järele vaatama,” ütles Dave.

“Aga kustkohast sa vaatad?”

“Mul on siin üks laev, millel ma silma peal hoian, ja sellel külmkapp, mis lülitub 220lt voldiselt kaldavoolult 24le voldisele akuvoolule, kui kaldavool ära kaob. Ja siis on tal üks kompuuter, mis registreerib neid ümberlülitusi. See kompuuter logib kõike, mis külmkapiga juhtub.”

Jääb üle vaid rõõmustada, et külmkapi aju ei saanud selle kohutava äikesega nii kõvasti pihta kui minu laev. Muidu elaks seal külmkapis juba ammu üks väike kotermann ja itsitaks nii Dave’i kui ka tolle laeva omaniku üle.

“Aga mis selle lambikese taga on?”

“Mitte midagi, ainult paar juheta ja lambike läheb põlema siis, kui miinus on sisse lülitatud.”

“Aga miks ta ka siis põleb, kui miinus on väljas?”

“Ei tea. See ongi see fantoom.”

“Ei ole siin laevas mingit fantoomi!” teatan resoluutselt. “Tõmmake nüüd seal laeva ahtrist, negatiivilülite kilbist kaks *fucking* juheta läbi kogu laeva selle lambikese juurde ja jätke need vanad juhtmed maha!” Vaatame nüüd, kes keda!

“Või veelgi parem!” – oh, vahel mul ikka tulevad need geniaalsusehood! – “Viige hoopis see lambike sinna taha, ahtrikilpi, ühendage ta otse sinna, kust need juhtmed tulevad, ja vaadake, kas lambike põleb või ei põle!”

Lambike põleb.

Järsku teeb John kummalise triki: ta jätab lambikese ühe otsa kilpi, pikendab teist otsa juhtmega ja hakkab igalt poolt kompima. Lambike põleb.

Lõpuks viskab John juhtme lihtsalt üle parda merre – lambike põleb ikka edasi.

“See pole mitte laevafantoom vaid see on sadamafantoom,” teatavad inglased võidurõõmsalt. “Neil on siin mingi vooluleke sadamas. Pane tähele, kui homme sadamast välja läheme, siis lambike enam ei põle.”

Ja nii ongi! Lambike on kustund ja kotermann läind! Või hoopis magab?

“Stewart on võitnud fantoomi!” kuulen inglasi juba ei tea mitmendat korda hüüdnas.

Oot-oot, vaikust! Lülitin merel olles mootorid välja ja see järel lülitin välja nii mootorite akud kui ka tarbimisakud. Ja seal ta istubki! Voltmeeter näitab fantoomvoolu olemasolu ka siis, kui kõik akud on välja lülitatud.

Nõutud inglased lahkuvad kodumaa sulinas, libades tootjatehases nõu pidada ja tagasi helistada.

Probleemiga tegeldes on alati kaks võimalust: probleem lahendada või õppida temaga koos edasi elama. Esialgu proovin esimest. Kui kõik akud on väljas, aga mingi voolunäht jätkuvalt olemas, siis järelikult on voolu all agregaat, mis saab voolu ka siis, kui vool on välja lülitatud.

*Passarella!*

See itaallaste valmistatud ja väikeauto hinda maksev roostevabast terasest ja tiikpuust asjandus peab toimima ka siis, kui akud väljas. Peremees tuleb kaldalt, lülitab *passarella* kaugjuhtimispuldist sisse, laseb tal välja sirutuda, sätib ta üles- või allapoole ja astub siis pardale. Otsin üles *passarella* kaitsme-lüliti, mis saab voolu otse akudelt ja mis ei lülitu välja ka siis, kui akud on väljas. Kotermann kaob niipea, kui *passarella* kaitsme välja lülitin.

*Now what?*

Nüüd on siis paras aeg kotermanniga sõprus sõlmida ja õppida temaga koos elama. Selleks otsustame koos Viljoga paigaldada lisadioodi, mis *passarellat* vooluvõrgust isoleerib ja kui see ei peaks aitama, siis lausa lüliti, mis kotermanni sisse-välja lülitab: kotermann *on* ja kotermann *off*.

Aga see on juba järgmise navigatsioonihooaja töö. **N**



## Naudi tõrvalõhnalist elamust vanal puust purjelaeval

Metsik piraadilaev firmaüritusteks Lombaka Joosepi lipu all

Võimalus kätt proovida vabatahtliku meeskonnaliikmena

Loodusturism imelistele väikesaartele Eestis ja Ahvenamaal

## Elamus Kihnu Jõnni aegadest





Orissaare vallavanem Raimu Aardam: sadam on visiitkaardiks kogu maakonnale ja ka kogu riigile.

# ORISSAARE SADAM

Pärast põhjalikke ümberehitustöid 1993. aastal taasavatud Orissaare sadam Saaremaal võidab nii orissaarlaste kui ka avamerepurjetajate hulgas üha enam populaarsust.



TEKST AARE LAINE FOTOD TÕNU VELDRE

Sel suvel võõrustab Orissaare sadam taas Muhi väina regatist osavõtjaid. Purjetajate hulgas on Orissaare sadam ammu oma külalislahkuse poolest tuntud. "Soe supp ja soojad sõnad on neil alati kõigile välja jagada," on regatil osalejad orissaarlaste vastutulekkust hinnanud. "Õhtu oli sisustatud mõnusa muusikaga ja olemine igati hubane." Navigatsioonihooaja jooksul võõrustab Orissaare sadam umbes 200 jahtlaeva ja kaatrit.

Kohalikus gümnaasiumis mereharidust omandavatele õpilastele on sadam ka õppebaasiks, kus algavad ja lõpevad gümnaasistide meresõidud kooli õppelaevaga Aurelia.

## LENNART MERI KAOTAS PRILLID

1995. aastal sõidutasid Orissaare tollase keskkooli noored meremehed kooli alusega Saaremaalt Muhusse president Lennart Meri. Riigipea oli noorte saarlaste meresõiduuskustest vaimustuses. Koguva sadamas kaile hüpatas kukkusid presidendi prillid vette. Nii astuski ta "poolpimedana" talle vastu tulnud muhulaste sekka, ise õnnelik vahetutest muljetest, mida lühike, kuid romantiline meresõit oli pakkunud.

Samas andis president käsundusohvitserile ülesande sukelduda ja prillid üles otsida. Ega's midagi. Vorm seljast ja sulpsti vette. Üllatavalt kiiresti leidis sukelduja prillid, ulatas need omanikule ja võttis samas presidendilt vastu teate... aukõrgenduse saamiseks.

## ORISSAARES OLIS UISUSADAM

Praegune sadam asub aleviku lähedal kunagisel saarel, mis ammu suure saarega kokku kasvanud. Samanimelise laiü järgi kutsutakse sadamat ka Illiku sadamaks. Enne Teist maailmasõda oli see koguni kaubasadam, kust väljusid väiksemad alused saarlaste sigade ja muu kraamiga otse Tallinna.

Enne Väikese väina tammi valmimist pidas Saare- ja Muhumaa vahel ühendust väike laevuke, mida kutsuti uisuks. Uisk oli väikese süvisega lai purjepaat, mille ahtris oli tekiga kaetud meeskonnaruum.

Uisk liikus suure raske purje abil, mille ülestõmbamiseks oli vaja mitme uisusulase jõudu. Tuulevaikse ilmaga haarasid sulased aga aerud pihku. Väikese väina uisk oli umbes kümne meetri pikkune, meeskonda kuulus kuus uisusulast ja kipper-laevajuht. Laevale mahtus viis hobuserakendit.

Orissaarest väljus uisk hommikul pärast posti saabumist Kuressaarest. Muhi Vahtna sadamast alustas laev tagasiteed pärast lõunal, kui oli Kuivastust kohale jõudnud postisaadetised peale saanud. Vajadusel tehti ka lisareise, mille tellimiseks süüdati ühel või teisel kaldal märgutuli.

Väikese väina uisuga juhtus ka inimohvritega õnnetus. 1875. aastal ajas torm laeva Illiku laiü lähedal ümber, 22 reisijast uppus 11 ja ka kipper A. Tarvis.

Väinatammi valmimise järel 1896. aastal kadus uisuühenduse järele vajadus. Viimane uisk lammutati teadaolevalt 1913. aastal ning kunagise uisusadama asukohta

Orissaares tähistab nüüd vaid mälestuskivi.

Mereajaloolase Bruno Pao sõnul rajati 1930. aastal vanast uisusadamast tee Illiku laiule ja seejärel hakati sinna sadamat ehitama. Orissaare uus sadam Illiku laiul sai valmis 1932. aastal.

"Reeder Gustav Sergo oli valmis igalt neemenükilt kas või üksiku lamba Tallinna turule viima," teab Bruno Pao. "Selleks muretses ta Rootsist ainult 2,7 meetri sügavusel vees istuva tõstepoomidega varustatud Hansi, mis viis näiteks Orissaare madalast sadamast Tallinna Põide kandi talupoegade müüki pandud teravilja, pullid, sead ja võitünnid. Tallinnast tõi Hansi saarlaste jaoks Orissaare sadamasse igasuguseid põllutöömehemehi ja ka muud kaupa."

Sõja ajal sai Orissaare sadam üsna rängalt kannatada ja alles 14 aastat tagasi, pärast sadamahoone avamist, kai remonti ja laevatee süvendamist, tuli sadamasse uus elu.

## SADAM ARENEB PIDEVALT

Praegu leiavad sadamas endale mugava peatuspaiga kuni 2,5-meetrisesüvisega jahid ja teised alused. Merelt tulnutele on siin olemas kõik, mida nad võiksid vajada. Orissaare sadam koos Illiku laiü ja Väikese-Väinaga pakub soodsat võimalust purjetamiseks, mida noored ka aktiivselt kasutavad.

Vallale kuuluva sadama peremehe Andre Kuntseli sõnul ehitati mullu Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse toel valmis laste mänguväljaku ning vesirataste ja kanuude laenutuskoht. Kohvikule ehitati väliterrass



Sadam on kena kontserdipaik



Sadam on suvel laste meelispaigaks. Ajutises väliujulas korraldatakse üle Väikese väina ujumisvõistluse päeval sadamas ka laste võistlus.

**Orissaare sadam**

Illiku laid, Orissaare, Orissaare vald, Saare maakond  
 58°33,8'N 23°05,7'E  
 VHF kanal 10 ja 16 kutsung "Orissaare"  
 Teenused: elekter ja vesi kai ääres, dušš, WC, saun, pesumasinad, kohvik, laste mänguväljak, kanuude ja vesijalgrataste laenus. Kütus tellimisel. Rahvahetuis, kauplused, restoran, baar ja bussipeatus asuvad 0,5 km kaugusel alevikus. Kuressaare linn 57 km kaugusel.

ja sadamahoones saavad külalised nüüd-sest ka pesu pesta ja kuivatada.

Sadamakohvik avab uksed mai keskpaigas. "Teenindame nii merelt kui maalt tulijaid," kinnitas Kuntsel. "Enamus jahituriste on Soomest. Möödunud aastal sattusid esmakordselt meie sadamasse jahtlaevad Ameerika Ühendriikidest ja Uus-Meremaalt. Igal suvel käivad meil veel taanlased, rootslased, sakslased, ka üksikud hollandlased, lätlased ja venelased."

Tänavu peaks Orissaare sadam kodusadamaks saama nii mõnelegi uuele jahile.

**TULEVIKUPLAANID: PAKKIVIST PUHKEKÜLA**

Valla kodulehelt saab huviline teada, et Soome disainer Ristomatti Ratia kavandab kuuehektarilise Illiku laiule Orissaare küljele omanäolise arhailises stiilis puhkekompleski.

Ratialle meeldivad saartele ja Lääne-Ees-tile omased paekivihooned, mille sarnaseid mujal maailmas ei leidu. Niisuguseid ehitisi ta Illikule kavandabki - puhkemajakestena, rannasaunadena ja ühtaegu nii kirikut kui ka majakat meenutava Maasilinna laeva hoonena. Viimasest võiks kujuneda lisaks vaatamisväärsuse eksponeerimispaigale ka peopaik, kus saaks pidada nii ühiskondlikke üritusi kui ka tähistada pidulikke sündmusi, näiteks abielusid registreerida. Kogu projekti läbivaks teemaks on merekultuur. Eskiisprojekt näeb laiul, millest kolmveerand kuulub Orissaare vallale, mitme uue hoone püstitamist: sinna on kavandatud sadama abihooned, spordiväljakud, vana kaluriküla

muuseum ja terrasskohvik. Lõunakaldale rajatakse tennise -, korv - ja võrkpalliväljakud. Ujumiskoht laiu põhjakaldal tahetakse korrastada ja viiakse vastavusse supelranna normidele. Enamik hoonestusest tuleb rajada nii, et akendest avaneks vaade merele. See kehtib ka näiteks saunade leiliruumi kohta. Sauna katusematerjaliks saab mätas; nii ei häiri hooned maastikupilti ja pigem tekib mulje pisut maapinnast kõrgemale kerkinud maastikuvormidest.

Puhkekülade paekivist majad imiteerivad arhailist stiili. Olemasolevad paekivihooned rakendatakse samuti turismikompleksi teenistusse. Neid hakatakse kasutama toitlustuseks ja majutuspaikadena ning varem merekooliks kavandatud hoonest saab tõenäoliselt tervise- või koolituskeskus. Praeguse purjesportlaste kuuri asemele tuleb veesportikeskus, kus töötaks paadi- ja vesirattalaenus. Kavas on välja kujundada turuplats. Orissaare vallavanema Raimu Aardami sõnul ei ole arendustegevus siiski veel ideest kaugemale jõudnud.

**MAASILINNA LAEVALE KINDEL ANKRUPLOTS**

Vanim siiani leitud Eesti ajaloolistest laevadest seisab Orissaare sadamas ajutises varjualuses. Vallavanema sõnul otsib vald koos Eesti Mere-muuseumi ja teiste asjast huvitatutega juba ammu võimalusi selle haruldase vraki nõuetekohaseks eksponeerimiseks.

Vraki avastasid meremuuseumi allveearheoloogia klubi "Viikar" sukeldujad Väikese väina põhjast Maasi ordulinnuse

välisreidilt 1985. aastal. Vrakki tõsteti üles 1987. aastal ja tänu ajalooinstituudi konservaatoritele, kes selle kenasti konserveerisid, säilivad unikaalse laeva detailid hästi.

Ajaloolased on tuvastanud, et suure tõenäosusega ehitati laev 1550 aasta paiku Saaremaal. Spetsialistid on püstitanud isegi küsimuse: kas ei võiks see olla ajalooline Väinamere uisk? Leiu põhjalikum uurimine seisab ajaloolastel aga alles ees. Selleks ongi Maasilinna vrakile vaja korralikke hoiutingimusi nüüdisaegses näitusesaalis.

Vallavanem Aardami hinnangul sobiks selleks hästi endine paaditööstuse maja, selle kordategemiseks kuluks aga hulk raha.

**ILLIKU LAIU PÄEVAD JA ÜLE VÄINA UJUMINE**

Tavakohaselt peetakse Orissaare sadamas juulikuu viimasel nädalavahetusel kultuurija spordiüritustega Illiku laiupäevi. Samal ajal võistlevad üle Väikese väina ujumises Eesti avaveeujud.

Tänavusele, juba 14. üle väina ujumisele stardivad ujud Vahtnast Orissaarde 2,4-kilomeetrisele distantsile 29. juulil. Avaveeujumisega samal päeval proovivad sadama akvatooriumis võimeid noored ujud.

Illiku laiupäevi, mida tinglikult võib Orissaare merepäevadeks nimetada, peetakse Orissaare Gümnaasiumi õpetaja, 16 aastat tagasi mereklassid loonud ning praeguse merendusala õppemeistri Evi Männiku eestvõttel. Illiku päevadest on kutsutud osa võtma kõik mereerialasid õpetavad koolid. ▣



# MUDAPEALINNA GURMEE

2007. aasta suvel pakub Haapsalu Grand Holm Marina jahisadama restoranis kolmandat hooaega gurmaanidele head ja paremat Carmen Catering, üks Eesti juhtivaid catering-firmasid, kelle "portfoolisse" kuuluvad presidendi aastapäevavastuvõttud, riigivisiidid, aga ka näiteks läinudsuvine "Metallica" kontsert.

TEKST TIIT LILLIPUU FOTOD ANDRUS KALKUN, LENNART SAIDLA

2006. aasta suvel testis "Äripäeva" mainekas restoranikriitik Heidi Vihma jahisadama restorani ja tunnistas selle igas hinnatud kategoorias – toit-jook, teenindus ja interjäär maksimumpunktide vääriliseks, mille tulemusena spurtis suvine söögikuht hoobilt selliste Eesti gurmee-maastiku suurkujude nagu Gloria, Bocca ja Ammende villa kõrvale.

*Noblesse oblige.* Hooajaks "null-seitse" valmistumisel on Carmen'i toitustusjuht Margus Linkgrein teinud juba varakevadest tõhusat tööd, et Haapsalusse sattuvate toidunautlejate ees lippu kõrgel hoida. Sellesuvisel Grand Holm Marina menüü testimisel oli esindatud ka Navigaatori köögitoimikond.

Menüü koostamisel on lähtutud lihtsast loogikast – mullused ja tunamullused hitid on kinnistatud toidukaardile, mõne populaarsema roa puhul läbinud kerge garneeringu-tuuningu. Teise poole pakutavast moodustavad aga uued tegijad, millel läbilööki ja superstaariks saamine suve jooksul veel ees.

Esimesena debüteerib zhürii ees eelroogade nimekirjas 2. positsiooni saanud "mustsõstardega marineeritud

lõhefilee roheline salati ja Põltsamaa sinepi kastmega". Püreeritud marjadega kaetud ja selles mõned tunnid seisnud filee servad on õrnalt lillakad, maitse on kerge ja tuntavalt mustsõstranüansiline ning sinepikastmega roa ümber veetud ring magusam kui kodumaisest sinepist oodata võiks. Lonksu jaheda kuiva rislingiga on maitseelamus võrattu.

Punakalale järgnev hõrk ja paberõhuke härjapaccio on garneeritud värskete basiilikulehtede (ja nii saab olema kogu suve jooksul, sest maitseürte kasvatavad restoranipidajad kohapeal) ja õhukeste parmesani-liistakatega. Kõige tipuks kroonib kahest röstitud saiatükist legona kokkupandud krõbe püramiid. Paar keerdu pipraveskist teravuse lisamiseks, ja maitseb hästi. Kerget punaveini muidugi kõrvale, meie libistasime keelele Mercurey La Buxinoise 2004 burgunderit.

Kolmandaks mekime mozzarellasalatit, millele annavad itaalia lipu värvid rohelised basiilikulehed ja võrratult aromaatsed ja maitavad kirsstomatid. Aromaatsed seepärast, et need on enne serveerimist kergelt suitsu saanud. Punkti panevad balsamico-kastme tripsud taldrikuservel. Selline saapamaa klassika tuleb loomulikult alla loputada päritolumaa viinamarjarüüpega ja Veneetsia Valpolicello Classico 2002 toob mälusopist silme ette gondoljeerid Grande Canal'il ja tuviparved San Marco väljakul.

Millistele edetabelikohale need kolm starterit augusti lõpuks eelroogade klassis eelmise aasta hitt-roa - eht-eestipärasest toorainest kokku miksitud "rukkileival serveeritava heeriga-kartulisümfoonia punasibula confit'iga" platseeruvad, selgub suve jooksul.

Pearoogadest andsid degutatsioonil tooni kalalised. Arusaadav, tegemist on ju sügavalt merelise asutusega, mis sest,



# GRAND HOLM MARINAS

et mudapealinnas. Sissejuhatava käiguna kantakse ette firmaröög – räimed Grand Holm Marina moodi. Mõnusalt koduse maitsega paneeritud ja praetud silgufileed on taldrikul seltsiliseks saanud kartuli-porrusalati ja hapukoorega segatud lauguvarrejuvikastme. Lihtne aga elegantne. Veinist passib kõrvale hästi näiteks valge Pinot Grigio.

Teine kalapearoog (või täpsemalt pearoog kalast), mille degusteerijate maitsemeeli hellitatakse on risotopadjal serveeritud aurutatud tursafilee. Parasjagu mõnusalt suurehelbelise tekstuuriga tursale sekundeerivad imemaitsvad värsked õrnalt keedetud sparglivarred, mis viivad jutu hiljutisele turulkäigule, kus juurviljaleti vene mamsel ei väsinud spargli tervislikke ja noorendavaid omadusi kiitmast: “mina söön seda iga jumala päev, vaata kui hea ma välja näen, kümme aastat noorem”. Sidruni-valgeveini kaste sobib oivaliselt komplekti täiendama. Kala tahab ujuda, lasime tal seda teha õilsas valges 2004. aastakäigu burgunderis Montagny 1er Cru ja julgeme soovitada teistelegi maitseküttidele

Kolmas kala, selgus, on hoopis liha. Tournedos, ahjutomati ja punaveini kastmega, üks uuestisünni läbiteinud “vanadest olijatest” elab nüüdsest pähklileivast vundamendil. *Well-done*. Menüü suurima hinnarühma põhiroog tahab enda kõrvale väärikat rüübet. Ja kui juba läks laristamiseks, siis miks mitte maokas pokaal täidlast Rosso di Montalcino Toskaana päikese alt.

Klassikustaatusesse tõusnud part ja kana jätkavad koos põrsaga oma tähelendu toidunautlejate südames ja omavad kindlat sissekirjutust menüükaardil sellelgi suvel. No kuidas saavad külmaks jätta sellised kirjaread nagu “mee ja tüümianiga

glasuuritud põrsa sisefilee pähklkartuli ning suitsuploomi kastmega”? Nii mõnusalt kostuva mekiga vennaihu manustamist ei tohiks kõikvõimas Allahgi pahaks panna.

Muuseas, noorematele restoranilistele on Grand Holm Marina samuti mõeldud ja tavapärase “lõbusate viineripoiste”-taoliste lasteroogade asemel saab märksa tervislikuma kanarina-põhise taldrikutäie sonkimiseks.

Dessert on klassika oma parimas tähenduses – *Crème Brûlée*, krõbeda kooriku ja taldrikule poetatud maasikavaarikatega. Vaatama varasele aastaajale lõhnab ja maitseb maade ja merede tagant kohale lennutatud maasikas just nii nagu päris maasikas ja vaarikas on samuti oma nime väärt. Klassikust saab parem olla ainult teine klassik, ehk äraspidine *Tarte Tatin*, soe õunakook kalvadose jäätise ja sõõmu Põltsamaa Kuldsega. Aastast 1992.

Ühe korraliku söögikorra kokku andnud mekkimisürituse lõppakordiks on järg kohvi käes. Või siiski, äkki võtaks hoopis *chai*? Miks mitte, see piimast, ingverist ja maitsetaimedest kokkukeedetud magus jook, mille juured kaugel Indias on midagi sellist, mida just päris igal sammul söögi-joogikohtades siinmail valida ei ole. Grand Holm Marina saab kui küsida osata.

Grand Holm Marina restoran avab külalistele oma ukseid 1. juunist ja hoiab lahti kuni augusti lõpuni. Haapsalu suvist kultuurielu nautima tulijatele või muidu supelsakstele võib julgelt soovitada oma plaanidesse sisse arvata mõnus söömaaeg jahisadamas. Miks mitte näiteks juunis-juulis Kiltsi sõjalennuvälja angaarides mängitava NO99 “Kuningas Ubu” etenduse eel, tuleb lihtsalt telefonitsi laud kinni panna ja “linnast” varem välja sõita. 🍷

# HAKKAME PURJETAMA!

(2.osa, algus Navigaatoris 1/2007)

Kogemustega purjetaja ja purjetajate koolitaja Alar Volmer jätkab oma teadmiste jagamist ajakirja Navigaator lugejatele. 30-aastase purjetajakarjääri jooksul on Alar Volmer osalenud mitmetel rahvusvahelistel regattidel, sealhulgas võistles ta ümbermaailma regati Volvo Ocean Race'i eelkäijal -Whitbreadi regatil 15 aastat tagasi.

TEKST ALAR VOLMER FOTOD INGMAR MUUSIKUS/EESTI EKSPRESS

Purjetamiskooli I osas rääkis kolmest purjetamisega seotud valest: keeruline, ohtlik ja kallis. Nüüd on aeg edasi liikuda ja täpsemalt peatuda erinevatel purjetamise õppimise võimalustel. Aga veel enne jahti hüppamist tahaksin tähelepanu juhtida paarile asjale.

## PURJETAMINE ON SELTSKONDLIK TEGEVUS

Igasugused sportliku sisuga vabaaja-tegevused koosnevad kahest poolest – ala tehnilisest tundmisest ja oskustest ning seltskonnast, kes sellega tegeleb. Purjetamine on väga meeskondlik ja seltskondlik tegevus. Purjehi juhtimine, purjedeheiskamine, manöövrid, navigeerimine, meeskonnatöö – see kõik eeldab grupi inimeste tegutsemist ühise eesmärgi nimel. Ja ühiselt kogetud seiklused jäävad meie mällu kauaks ning on aluseks kauakestvatele sõprussuhetele.

Minu jaoks algab purjetamaminek juba tulekust jahtklubisse: seal kohtun omasugustega, sõprade ja kaaslastega, kellega koos või kelle vastu olen võistelnud või kelle seltsis merematkadel osalenud. Iga kohtumine nende inimestega on rõõm, sest jagame ju ühte kirge ja alati leidub uusi purjetamisteemasid, mida koos väga huvitav arutada.

Rõõm jätkub, kui jõuame merele, tuul ei ole kunagi sama-sugune kui eelmisel korral, vaja on jahti häälestada, purjeid sättida, lainetega võidelda. Ja ehkki vabalt tuule jõul kihutamine on nauding, pakub alati suurt rõõmu ka tagasijõudmine sadamasse. Taas oleme võitjad! Jaht on kai külge kinnitatud, purjed kokku lapatud, meid ootab saun ja õhtusöök jahtklubi restoranis – puhas rõõm! Käime laua taga veel kord läbi meresõidu sündmused, analüüsime vigu ja teeme plaane tulevikuks.

## KUIDAS EI PEAKS PURJETAMIST ÕPPIMA

Purjetamisõpetaja ja lõbusõidukapteni tööst johtuvalt kohtun sageli inimestega, kes jaht pardale tulles teatavad, et nad oskavad purjetada ja et nad on isegi osalenud mõnel regatil.

Minus tekitab selline teade alati väikest hirmu – inimene, kes on osalenud korra või paar purjetamisvõistlustel, hindab enamasti oma võimeid üle. Ta on purjetanud mõne jaht meeskonnas, sikutanud soote ja võimalik, et isegi osalenud navigeerimises, aga kui ta ei ole läbinud purjetamiskursusi rahulikus olukorras, on tema teadmised lünklikud ja ta ei saa aru tervikust.

Põhjus on üpris lihtne – võistlemise ajal ei ole võimalik süsteemselt õppida, võistlus on alati orienteeritud võitmisele ja esimest korda osalejale antakse teha vaid lihtsamaid asju, sageli seletamata, miks ja mida, ehk siis kasutatakse inimest kui robotit. Ärge lootke regattidel osaledes purjetamist selgeks saada!

## ASJAD KORDA JUBA ESIMESE KORRAGA

Hea purjetaja peab olema “laisk” selle sõna kõige paremas mõttes – et mitte sattuda ebameeldivatesse olukordadesse, on parem kõik olulised asjad saada korda esimese korraga ehk “laiskus” tähendab põhjalikkust ja korralikkust. Mõni hooletult seotud sõlm või lohakalt sooritatud manööver viivad selleni, et samu asju tuleb teha uuesti ja uuesti. Kordamiste ja vigade vältimiseks on parem asi selgeks õppida.

## PRAKTIKA VÕIB TULLA ENNE TEOORIAM

Praegu Eestis kehtiva korra järgi võib väikelaevajuhi eksami sooritanu juhtida kuni 24 meetri pikkust mootorpaati või purjejahti, tema praktiline kogemus on aga väga väike – võimalik, et ka olematu kui ta on praktilise sõidueksami sooritanud simulaatoril. Kogenud meremeheks saab alles mitmeaastase merepraktikaga.

Positiivne on loomulikult see, et sellistel väikelaevajuhtidel on teoreetilised teadmised ja suurem osa neist suhtub oskuste või kogemuste puudumisse täie tõsidusega ja otsivad eriti purjetamise osas täiendamisevõimalusi.

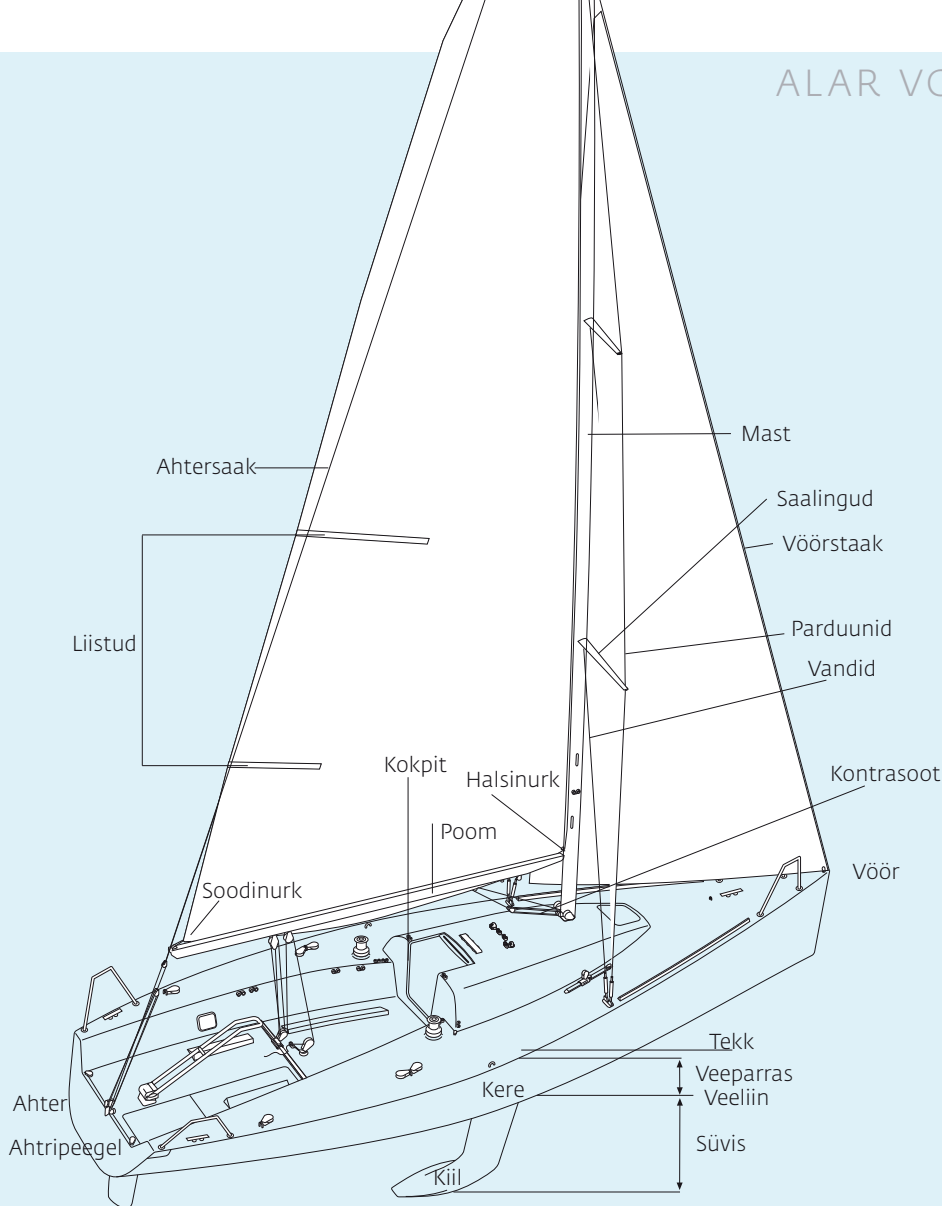
Meri ei ole midagi üle mõistuse käivat, aga temasse tuleb suhtuda austuse ja respektiga. Julgen soovitada enne väikelaevajuhi kursustele registreerumist alustada praktilise purjetamisõpetusega ja seda kahel põhjusel – esiteks saab praktilise koolituse läbinu palju paremini ja kiiremini pihta teoreetilistele teadmistele, mida pakuvad väikelaevajuhi kursused, ja teiseks seepärast, et mitte kõik purjetajad ei pea ilmtingimata saama kapteniteks – jahid vajavad ka tegelikult purjetamist oskavaid meeskonnaliikmeid.

## OHUTUS EELKÕIGE

Igasugune tegevus merel sujub paremini, kui olete rõõmsad ja heas tujus, sellepärast tasub esimese asjana pöörata tähelepanu ohutusele. Olen juba mitu korda maininud, et kiiljahid on ohutud ja ümbermineku riski ei ole, aga sellest hoolimata ei tohi minna vee peale ilma töökorras päästevestideta. Esmakordselt purjetamist proovijad peaksid kindlasti ka päästevestidega lähemalt tutvuma, neid selga proovima ja vajaduse korral endale sobivaks seadma. Pärilise vaikse ilma ja ohutu tuulega ei ole nende kandmine kohustuslik (lugege päästevestide kandmise kohta täpsemalt lk ... – toim.), kuid parem karta kui kahetseda.







### JAHTLAEVA EHITUS

Kõikidel jahtidel on nende suuruselt sõltumata üks asi ühine: **kere** ehk jahi keha, mille külge altpoolt kinnitub **kiil**. Kiil täidab kahte olulist ülesannet – suure raskusega tagab ta jahi püstioleku ja suure pindalaga jahi edaspidi liikumise, vähendades külgsuunalist triivimist.

Väiksematel purjepaatel kasutatakse kiilu asemel **svert**'i. Erinevus seisneb selles, et sverdil puudub kiilu raskus ja meeskond peab paati püstiasendis hoidma oma keharaaskuse ümberpaigutamise teel. Seetõttu sobib svertpaat veesõidukiks pigem kogunud purjetajatele ja purjesportlastele, kiiljaht aga tänu oma stabiilsusele purjetamise õppimiseks algajatele.

Igal jahil on kindlasti ka **rool** suuna hoidmiseks ja pööramiseks. Jahi esimest otsa nimetatakse **vööriks** ja tagumist otsa **ahtriiks**. Jahi vasakut poolt nimetatakse **pakpoordiks** ja paremat poolt **tüürpoordiks**.

Samuti ei saa ükski tuule jõul liikuv veesõiduvahend hakkama **purjedeta**, mille kinnitamiseks on vaja **masti**. Enamikul jahtidest käib masti külge ka purje alumise serva tugi, mida nimetatakse **poomiks**.

Kõige ohutum koht jahis on kokpit ehk meeskonna jaoks mõeldud koht jahi kajutist tagapool. Sinna on toodud ka kõik olulisemad purjede säätimise otsad – need on asjad, mida maarotid köiteks või nõõrideks kutsuvad.

Kiiljahid on meeskonna ohutuse tagamiseks varustatud reelinguga – ühe või kahe terastrossiga, mis ümbritsevad jahi külgi ja takistavad välja kukkumist. Kindlasti tasub tähelepanu pöörata ka poomile ehk purje alumist serva toetavale jämedale toele. Manöövrite ajal liigub poom ühelt poolt teisele ja tema teele sattuda ei maksa.

### RIIETUSEST

Meie laiuskraadidel võib meri sageli külm olla ning kindlasti ei ole mugav märja tagumikuga tuule käes istuda ja purjetamist õppida. Spetsiaalset mereriidetust pakuvad erinevad firmad ja nende hinnad ulatuvad seinast seinale, enne oma varustuse ostmist tasub konsulteerida “vanade tegijate” ja spetsialistidega.

Esimesteks mereproovideks sobib aga suurepäraselt juba olemasolev suusariietus, on ju seegi konstrueeritud vett ja tuult pidavaks. Oluline on ka õige jalanõude valik, merejalats peaks olema sileda ja heleda tallaga, et konts ei takerduks ja tume kummitald jahti ei määriks. Esimestel meresõitudel peaks

tennise- või pallimängusussid asja ära ajama, rohkem merele pühendudes tasub hankida purjekingad või -saapad.

### MERETERMINOLOOGIAST

Igal elualal on oma sõnavara, mis aitab asjatundjail teineteisest aru saada. Enne kui tõsisemalt merendusega tegelema asute, ei teeks paha natuke mereterminoloogiaga tutvuda – raske on jahi peal toimetada, kui asjade ja tegevuste nimed teadmata. Ärge ainult üritage vägisi uusi sõnu pähe tuupida, praktilise purjetamise käigus saavad need paremini selgeks, kuna seosed ja arusaamine tekivad läbi tegemiste.

Head merehuvilised! Loodan, et ei ole teid liialt keerulise sõnavara ära hirmutanud. Tegelikult on purjetamine lihtsam kui kirjutatuna paistab, umbes nagu jalgrattaga sõitmine. Arusaamine tuleb läbi praktika, kui purjed tuule käes laperdavad ja jaht ilma kiirusest lainete vahel hüpleb, on midagi valesti ja te hakkate iseenesest lahendusi otsima. Parimate purjetamisteni! 🚩



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



Jätkame Eesti slipikohtade kaardistamist ning kutsume jätkuvalt oma lugejaid üles teatama meile slipikohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel. Ajakiri Navigaator plaanib saadud info põhjal luua Eesti slipikohtadest internetipõhise andmepanga, et aidata paadiomanikel kergemini veeskamiskohti leida. Neid kohti teades võib paadikasutaja hulga kroone kokku hoida, ajast rääkimata. Teatamiseks palume saata e-kirja aadressile [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)

**Kirja tuleks panna:**

- slipi asukoht;
- slipi GPS-koordinaadid;
- slipi kirjeldus;
- teretulnud on ka fotod.

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

SLIPIKOHAD  
**PÄRNUS**  
 JA SELLE LÄHISTEL



❶ Japs (AS Japs territooriumil). Betoonkate. Parim slipikoht Pärnus.  
 N 58°23'20"  
 E 24°29'14"



❷ Pärnu Jahtklubi Kraana tõstejõuga 6 tonni. Slipp nigelas seisus.  
 N 58°23'10"  
 E 24°29'21"



❸ Paadilaenusut Lodjas. Looduslik kruus, läheb kiirelt sügavaks.  
 N 58°21'56"  
 E 24°35'23"



❹ Uus-sild. Asub Pärnu "uue silla" kõrval. Sobib väiksematele paatidele.  
 N 58°22'38"  
 E 24°33'18"



❺ Põllu tänava lõpp. Looduslik pinnas, vihmaga pehme.  
 N 58°23'30"  
 E 24°28'15"



❻ Reiu rand. "Kullipesa". Liivarand. Sobib väiksematele paatidele.  
 N 58°18'18"  
 E 24°35'17"



**F2,5 M**  
Jaehind 12 400.-  
**Soodushind**  
**10 800.-**



**F4 M**  
Jaehind 17 100.-  
**Soodushind**  
**13 980.-**



**F5 M**  
Jaehind 18 700.-  
**Soodushind**  
**15 500.-**



**F50 ELPT EFI**  
Jaehind 107 900.-  
**Soodushind**  
**87 470.-**



**F115 ELPT 4S**  
Jaehind 200 200.-  
**Soodushind**  
**164 140.-**

# TEEL LÄÄNDE NORRA **VIKINGITE KIILUVEES**

Proovisõidul on norrakate Askeladden 805 Commuter.





TEKST OLE HARALD FLÄTEN FOTOD AUTOR, ASKELADDEN

Kui Norra viikingid tüdinesid kodusel elust naise ja laste seltsis, pakkisid nad varustuse viikingilaevale ja asusid teele läände. Enamus viikingilaevu tõstis purjed ja asus teele kusagilt Vestlandeti rannikult. Sealt oli lühim tee üle mere Inglismaale, Šotimaale ja Hebriididele. Kui purjetamiseks ei jätkunud tuult, oli alati võimalik orjad aerude külge aheldada. Kui navigatsioon õnnestus kavakohaselt, jäid viikingite teele Shetlandi saared. Need kuulusid tollal Põhjamaadele, kuid lubati anda kaasavaraks, kui kuningas Christian I pani oma tütre mehele James III-le, kes tõusis hiljem Šotimaa troonile. Kaasavara ei antud kunagi üle. Shetlandi saartest sai aga algul Šoti ja ajapikku Briti valdus. Enamik sealsetest elanikest tunneb ikka veel rohkem ühtekuuluvust Põhjamaade kui Suurbritanniaga.

#### AMATÖÖRVIKINGID MOOTORI JÕUL LIKVEL

Kuid meie ei ole oma peredest tüdinud, me ei ole tõstnud purjesid sooviga sõita sama kaugele kui viikingid.

Käivitame mootori, 4,2-liitrise 320-hobujõulise Cummins Mercruiser diisli. Mootori meeldiv ja tasane häälmõjub amatöörviikingitele rahustavalt. Puhub tuul ja sajab vihma. Sünoptikute ennustus, et tuul läheb veel tugevamaks, töötab täiuslikku ilma kaatri Askeladden 805 Commuter proovimiseks.

Kajutis on tänu vaiksele kütteseadmele meeldivalt rahulik. Meil on kaasas tormiülkonnad, kuid me ei kavatse end täielikult looduse meelevalda jätta. Kaatris on kaks korralikku istet ja tänu tuuleklaasipuhastitele on nähtavus hea.

#### 40 MEREMIILI TORMISEL MEREL

Raymarine'i kaardiplotter keset armatuurlauda näitab, et oleme Norra rannikul Utsira saarestikus. Utsira on Norra kõige väiksem vald, mis asub umbes 20 meremiili Haugesundist lääne pool. See on meie proovisõidu esimene etapp.

Askeladden 805 Commuter tundub näitusehallis seis-tes suurena. Sestap olime põnevil, kui hästi juhitav on paat kitsastes sadamates, sest kipuvad ju moodsad paadid ülearu tuuletundlikud olema ja kergesti triivima minema. Utsiras rasis paati tormiks paisunud tuul, kuid sellegipoolest ei pidanud me võtma kasutusele võörivinti. Selle olemasolu on siiski hea, sest see annab juhile kindlustunnet ning hõlbustab kitsas sadamas manööverdämist.

Vöörivindi toel on meil kerge triivida Dalanausteti "laguuni". Tahtsime sealt lõunasöögi "röövüida", kuid hooaeg oli juba läbi ja rannarestoran kinni ning me jäime lõunast ilma. Kapten sõi ära kaasavöetud viini saia, kuigi osavalt taglast ja korkvendreid käsitsenud meeskond arvas, et magus suutäis võib tundlikule köhule liiga teha.

Söit üle mere oli pakkunud ilma, millega Askeladden 805 tunneb end suurepäraselt – ja mis enamikule paatidest oleks töeline katsumus. Ehkki lained olid ebamugavalt ettepoole viltu, suutsime enamasti hoida kiirust 16–20 sõlme. Oleksime suutnud sõita isegi kiiremini, aga siis oleksime pidanud sõitma seistes. Commuter on kõigest 7,99 meetrit pikk ning kes väidab, et nii väikese paadiga on võimalik tormisel merel 30-sõlmese kiirusega sõita, valetab. Kulutasime sõiduks tubli tunni ja



olime tänulikud katuse ja tagaseina olemasolu eest. Paadis oli rahulik ja mõnus isegi siis, kui lained löid ühtlaste vahedega üle kajuti katuse. Kui jätta arvestamata väike tilkumine suure katuseeluugi vahelt, osutus paat väga vettpidavaks – kuigi päike vilksatas üsna juhuslikult.

#### PROFESSIONAALNE DISAIN

Kuigi Askeladden 805 Commuter näib kuival maal kõrgena, saab oma Soome konkurentidest agressiivsema ja nüüdisaegsema disainiga korralikult tasakaalustatud kaater vees hästi hakkama. Navigatsioonihooaja algusest lõpuni kasutamiseks mõeldud Soome kaatritele ei ole ette heita midagi peale välimuse: need näevad välja, nagu oleks disaineril olnud kasutada ainult legoklotsid. Kui Commuter aastal 2003 välja töötati, oldi Askeladdenis mõistlikud ja tehti koostööd projekteerimisbürooga J & J. Bürood juhtivad vennad Jakopinid on vastutanud näiteks Bavaria mootorpaatide eest. Bergeni rahval olid kaasas mõned väga lihtsad, käsitsi joonistatud visandid, millest selgus, mida nad taga ajasid. Jakopinid disainisid visandite järgi ruumika ja praktilise paadi, mis torkas teiste seast silma ning oli heade sõiduomadustega.

Omanäolise kaatri tekikonstruktsioonid on ümarate vormidega, suurele targakaarele kajuti katusel mahuvad kõik vajalikud antennid ja kaatrit ümbritseb käsitööna Hypalonist tehtud õhkpontoonvööna vender.

#### ÕNNESTUNUD KOMPROMISS

Kõik paadimeistrid teavad, et kompromissid on möödapääsmatud. Et Askeladden 805 Commuteri laiuseks oli kavandatud kuni 2,7 meetrit, tuli valida, kas teha rohkem ruumi kajutisse või laiemad liikumisteed külgetekile.

Meie meeskond harjus tekilahendusega kiiresti ning

sadamates sujusid tekitööd tänu headele reelingulahendustele ja mitmekesistele kinnituspunktiledele mugavalt ja ohutult.

Samas oli ka lähedalt kolm-neli inimest mahutavas kajutis nii sõidu ajal kui ka söögiaegadel mõnus istuda. Tänu ahtritekile avanevale tagauksele saab ilusa ilmaga kajutit hõlpsalt nii-öelda laiendada, samal ajal kui eluruumi kasutatakse söömiseks või magamiseks.

Kui kaater oleks tehtud laiem, kannatanuks selle sõiduomadused, ja sellest olnuks kahju. “Matkapaate” on turul juba ammu piisavalt. Oma eelmisel reisiril kahe 1,7-liitrise diiselmootoriga varustatud Commuteri pardal märkasime, et paat püüab “galopeerida”. Praeguse mudeliga seda ei juhtu. Askeladden on suurendanud kaatri ahtri kandvust. Madala glisseerimislävega Askeladden 805 Commuterit on Mercruiseri võimsa diiselmootoriga lihtne glisseerima tõsta, sellele aitavad kaasa ka kere mõlemale küljele integreeritud trimmid, mis ühtlasi hõlbustavad külgtuule mõju kompenseerimist.

#### NORRA RIIGI HÄLL

Meie eesmärk oli sõita edasi avamere poole, Skudeneshavni. Tugevnev tuul, tormine meri, meeskonna merehaigus ja kapteni kange kohviisu sundisid meid siiski Haugesundi ja sooja söögi poole tagasi pöörama. Me saime süüa, kuid märkasime, et sügis oli jõudnud ka Haugesundi, mis on saanud nime Norra ühendaja Harald Kaunisjuukse hauatähiseks olnud kivikuhila järgi. Restorani personali tähelepanu äratamine võttis aega ja ka kokk ei paistnud olevat kiirtoidu fänn.

Söönuks saanud, läksime uuesti merele –Haugesundi küla poolitavast Smedasundetist välja ja läbi Karmsundet väina lõunasse. Möödusime ka Avaldsnesist, kus Harald Kaunisjuus valitses pärast oma vastase alistamist Hafrsfjordi lahingus aastal 872. Viikingid kutsusid Karmsundetit Nordvegeniks. Siin



#### Askeladden 805 Commuter tehnilised andmed

Pikkus **7,99 m**

Laius **2,70 m**

Kaal **3 250 kg**

Kütusepaak **315 liitrit**

Magaveepaak **105 liitrit**

Soojaveepaak **30 liitrit**

Reoveepaak **50 liitrit**

Mootor **CMD 4.2 ES 300 diisel**

**Bravo III (320 hj)**

Kiirus 2000 pööret minutis ▶ **10 sõlme**

Kiirus 2500 pööret minutis ▶ **24 sõlme**

Kiirus 3000 pööret minutis ▶ **29 sõlme**

Kiirus 3500 pööret minutis ▶ **34 sõlme**

Kiirus 3900 pööret minutis ▶ **39 sõlme**

Hind **alates 2 030 000 EEK**

Maaletooja **AS Balti Merekaatrid**

elasid paljud kuningad ja uurijad usuvad, et Nordvegeni nimi laienes ajapikku kogu Norra kuningriigile. Tollal oli rikkus ja heaolu koondunud maa põhjaossa, Oslo fjord oli aga kuninga-võimu vastaste pesapaik.

Mootor suriseb rahustavalt, logi näitab kaatri kiiruseks 39 sõlme. Kuna oleme proovisõidul, saame sõita peaaegu täisgaasiga, imetledes vaheldumisi haljendavaid ja tinahalle maastikke ning lehvitades ööpäev läbi Nordvegeni mereteel kurseerivate aluste meeskondadele. Kui me Karmøy lõunatipus avamerele jõuame, hakkab juba pimedus maad võtma ning meil on aeg Skudeneshavni puhkama tõmbuda.

Meri möllab, kaater õõtsub ühelt küljelt teisele. Laine on nii kõrge, et GPS-antenni kõikumine ajab elektroonika segadusse. Korraga oleme kaugel merel, seejärel hakkame lähenema mõõnapiirkonda jäävale sadamale. Näeme küla ja loodame, et vett jätkub ja me pääseme sadamasse. Meeskond soovib plotteri uuesti käima panna. See näibki aitavat: varsti seisame Skudeneshavni külalissadamas ankrus.

#### MUGAV SISUSTUS

Pärast võrdlemisi küsitavat kulinaarset naudingut peseme hambad ja käime duši all vannitoas, mis on täpselt paraja suurusega ning hästi sisustatud. Meeskond seab end ööbimiseks sisse roolimajas, kus magamisruumi on 181 sentimeetrit, kipper aga läheb vööri teki alla omaniku kajutisse. Kipperil ei ole kurta muud kui et tal pole oma patja kaasas. Tänu paraja paksusega kvaliteetsetele madratsitele ja heale õhutusele möödub öö siiski mugavalt. Vööri kajutis on küllaga ruumi kahele täiskasvanule, natuke kapiruumi ja mõned nagid riiete riputamiseks.

Teisel päeval sõidame Kvitsøy kaudu Stavangeri. Kui Kvitsøys võetakse reisiseltskond avasüli vastu, siis Stavangeris nii südamlilikud ei olda. Siin tuleb koguni paadi eest kail olevasse

automaati parkimistasu lasta – isegi kui tahaksid külapoodides või sadamat ümbritsevates arvukates firmades märksa rohkem kroone kulutada.

Tegime ringi Lyse fjordis, kus meeskonnaliige, kes on töötanud ka fotograafina, ronis maale Prekestoleni järsaku all oleva püstloodis kaljuseina juures. Kaater näis linnuna, kes hoiab kinni väikesest kaljunukist. Fjordimaastik jätkub siin ka vee all. Vaid viie meetri kaugusel rannast on vee sügavus sada meetrit.

Kiire paadiga on tore liikuda – isegi lühikese ajaga saab palju kogeda ja loodust imetleda. Pärast Lyse fjordi nautisime meeldivat sõitu saarte ja laidude vahelt läbi Ulsteini, kus omal ajal elasid mungad. Pärast külaskäiku kloostrisse, põhjapõdrafileed ja dušši lõpetasime reisi mõnusa sõiduga tagasi Haugesundi Wave'i kaupmehe juurde, kes oli hoolitsetud selle eest, et saime mugavalt proovida kaatrit Askeladden 805 Commuter.

#### KOKKUVÕTE PROOVISÕIDUST

Askeladden 805 Commuter on sportlik, praktiline ja hästi juhitud kaater, mida saab kasutada jäävaba navigatsioonihooaja algusest lõpuni. Sõiduomadused on head, tasakaalus ja ootustele vastavad. Sõitsime hoogsalt, kuid ei märganud vähimatki märki ebastabiilsusest.

Kompaktse ja tugeva mulje jätkuva hea viimistlusega paadi olmetingimused sobivad ka puhkuseriseideks. Kööginurga lahendus reisijaistme esiservas on ruumisäästlikult praktiline. Armatuurlaud mugava juhiistme ees näib olevat natuke liiga täis kuhjatud, kuid on ülevaatlik ja juhtimiseseadmete paigutus käepärane. Kaatri standardvarustus on hea ja seadmed kvaliteetsed. Lisaks oleks vaja ainult tuuleklaasipuhastite kiiruse regulaatorit. **W**

# KUIDAS VALIDA MERE ELEKTROONIKAT: **KAJALOOD**

Sedapuhku tutvustame merenduses kasutatavat elektroonikat.  
Kajaloodist räägib Balti Merekaatrite AS müügijuht Olle Uussaar.







TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD TOOTJAD

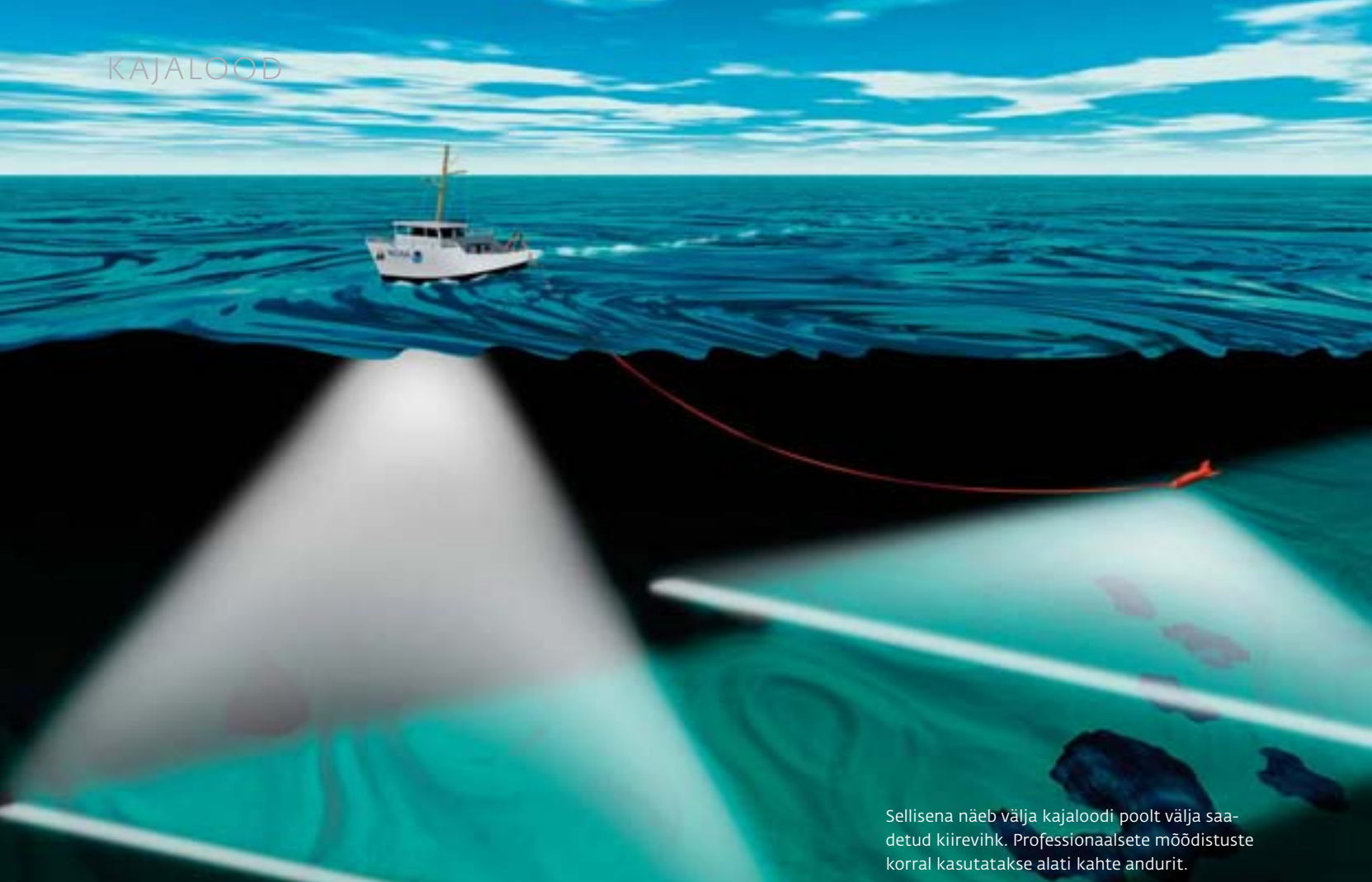
Loodi kasutatakse sügavuse mõõtmiseks juba väga ammu-  
sest ajast; kui ammusest, ei tea täpselt vist keegi. Väljend  
“lood” on tulnud hollandi keelest ja tähendab “tina”. Alg-  
selt oli tegu mõnekilose ilmselt siis tinast raskusega nööri  
otsas, millel olid iga meetri või jala tagant sõlmed sees.

Tänapäeval on elektroonika tunginud kõikjale meie ellu  
ning sellist loodi enam ei kasutata. Viimase kümne aastaga  
on toimunud tohutu areng, võimalused üha laienenud,  
koostöö aparatuuride vahel muutunud enesestmõistetavaks ja  
seadmete töökindlus kasvanud. Navigatsiooniseadmetele  
lisaks on laevnikel kasutada aparatuur, millega saab mõõta  
sügavusi – kajalood. Tegemist on seadmega, mis saadab paadi  
alla paigutatud kiirguri (anduri) kaudu impulsse (helilai-  
neid) ning arvestab, kui kaua kulub aega signaali jõudmiseks  
veekogu põhjani ja sealt tagasi kiirgurini peegeldumiseks.  
Kuna heli kiirus vees on konstantne, on tagasitulnud kaja  
põhjal võimalik arvutada objektide kaugust. Mida lähem  
on signaali tagasijõudmiseks kulunud aeg, seda madalam  
on veekogu. Seejärel kujundatakse signaal ekraanil ini-  
mesele arusaadavaks pildiks. Helilaineid saadetakse välja  
mitu korda sekundis.

#### **KALA VÕI KALOSS?**

Kui impulsse on rohkem kui üks, on võimalik avastada ka  
kõike ülejäänut, mis jääb veekogu pinna ja põhja vahele.  
Sellest tulenevalt on kajalood suuteline näitama ka kala.  
Küll aga ei suuda seade garanteerida, et ka tegelikult kalaga  
tegu on, kuna vähemalt laiatarbeseadmed loevad kõik  
enam-vähem samalaadse ainetihedusega ujuvad objektid  
kaladeks ning kuvatakse ekraanile kala sümbolina. Pro-  
fessionaalsematel seadmetel puudub selline sümbol, kuna  
vilunud kalamees suudab ise ekraanilt välja lugeda, kas  
tegu on kalaga või mitte. Selleks tuleks muidugi seadet  
kasutada päevast päeva ja nii mitmeid aastaid järjest.

Liigitan kajaloodid siinkohal subjektiivselt kolme  
rühma: sügavusmõõtjad, hobikajaloodid ehk kalaleidjad  
(otsetõlge inglise keelest – “fish finder”) ja professionaalsed  
kajaloodid (inglisekeelne vaste “echosounder”).



Sellisena näeb välja kajaloodi poolt välja saadetud kiirevihk. Professionaalsete moodistuste korral kasutatakse alati kahte andurit.

#### ESIMENE RÜHM: SÜGAVUSMÕÖTJAD

Esimesse kategooriasse kuuluvad kõige lihtsakoelisemad seadmed, mis mõõdavad ainult sügavust ning kuvavad seda numbrilise väärtusena tabloole. See versioon leiab enim kasutust purjetamisel.

Purjejahtidel kasutatakse statsionaarset andurit, mis on enamasti paigaldatud läbi korpuse ning on sisuliselt samal tasapinnal kere põhjaga või ulatudes sellest mõne millimeetri jagu välja. Purjetamise juures ei ole sugugi esmatähtis, kas teie aluse läheduses leidub kala või mitte.

Teine valdkond, kus kasutatakse numbrilist väärtust kuvavat kajaloodi, on igat laadi väiksemad uurimisrühmad. Nende puhul on tegu lausa taskulambi-laadse seadmega, mille ühes otsas on kiirgur, keskel toiteallikas ning teises otsas tablo, millel kuvatakse konkreetse paiga sügavus.

Mõlemal puhul pole anduri nurga laiusel (millel purjetamise puhul siiski teatav tähtsus on, kuna laiem nurk võimaldab madalas vees pikka aega kreenis sõites täpsemalt sügavust hinnata) ega signaali töötlemisel erineva infosaaamiseks erilist tähtsust.

#### TEINE RÜHM: HOBIKAJALOODID EHK KALALEIDJAD

Teise rühma võiks liigitada hobikasutuseks mõeldud kajaloodid. See on kõige laialdasemalt kasutatav seadmeliik. Tegemist on seadmega, mis mõõdab sügavust ja mille ekraanile kuvatakse numbrilise väärtusena sügavus, joonistatakse

graafiliselt erinevate sügavusväärtuste järgi põhjareljeef, ning lisaks kuvatakse veepinna ja põhjareljeefi vahele ka kalad. Seda on suutelised tegema pea kõik hobikasutuseks mõeldud kajaloodid.

Ühtlasi on selline kajalood tihti ka kõige odavam. Isegi odavam kui lihtsalt numbrilist väärtust kuvav kajalood. Selliseid loode valmistatakse nii statsionaarselt paigaldatavatena kui ka patareitoitel töötavatena kompaktsedmetena.

On olemas ka hübriidseadmed, millel on statsionaarsetele kajaloodidele kohandatud patareikarbid ja kiirkinnitused andurile. Kui rääkida nende omavahelisest erinevusest, siis kompaktsed oleks kindlasti mugav kirglikule kalamehele, kes käib palju väikestel veekogudel ning kasutab seadet siis, kui alus ei liigu. Kajalood on suuteline töötama ainult juhul, kui puutub veepinnaga kokku täies ulatuses, kuid on väga ebamugav hoida sõidu ajal kompaktlöödi üle parda vees ja jälgida sellel kuvatavat infot. Hübriidseadme andur kinnitatakse kiirkinnitusega paadi korpusele ning ekraan asub teie ees. Seadet saab kasutada ka sõidu ajal, kuid enamasti väiksemate kiiruste juures. Kiirkinnitused ei hoiu tavaliselt korpusest piisavalt kõvasti kinni ning kipuvad kiiremal sõidul lahti tulema.

Mõlema eelpool toodud seadme eelis on see, et neid saab sadamasse jäetud kaatril hõlpsalt kaasa võtta, ka saab neid kasutada näiteks sõbra kummipaadis. Lisaks on neid hea



Erinevad huvikaatrite kajaloodid

kasutada ka talvel jääaugust kala otsimiseks või sügavuse mõõtmiseks. Vast kõige vahvam on talvise kasutamise juures see, et kui jääkihtide ja veepinna vahel pole õhku, saab jää alt kalu otsida ka ilma auku puurimata.

Statsionaarsed seadmed kinnitatakse enamasti korralikult veesõiduki korpuse külge. Levinud on kaks kinnitusviisi: suurematel alustel läbi korpuse ja väiksematel väikese kinnituskomplekti abil ahtripeeglile. Lisaks on ka kolmas, kuid vähem levinud paigaldusviis. Nimelt suudab kiirgur töötada ka läbi plastiku, kuid plastik peab olema täiesti monoliitne ega tohi sisaldada õhumulle. Juhul, kui leitakse korpuses selline koht, võib anduri lihtsalt paadi põhja epoksiidi sisse valada.

#### LISAVÕIMALUSED

Kuna statsionaarsed seadmed ja ka nende andurid võivad olla suuremad, pakuvad ka statsionaarsed kajaloodid väga palju erinevaid lisavõimalusi. Esimene ja lihtsaim võimalus on veetemperatuuri mõõtmine. Perega paadikasutajale väga mugav võimalus teada saada, kas võiks ujuma minna või mitte. Teine lisavõimalus, mida sellised seadmed pakuvad, on kiiruse ja logi funktsioon. Selleks on andurile paigaldatud rattake, mis pöörlemisel loeb nii kiirust kui ka läbitud tee pikkust. Kindlasti ei ole see kiiruse mõõtmiseks täpne viis, kuid üsna hea tulemuse ta siiski annab. Täpsuse kohapealt lihtne näide: jõe ääres paigal seistes liigute

logiratta järgi jõe voolu kiirusega.

Edasi lisanduvad erinevad tarkvaralised võimalused, mis suudavad näidata lisaakendes erinevaid väärtusi ning joonistada kõikvõimalikke graafikuid, lugeda mootori töötunde ja jälgida akude pingeid, suhelda teiste elektronsete seadmetega ja nendega andmeid vahetada. Vast üks huvitavaim tarkvaraline võimalus on kahemõõtmeline projektsioon, mis annab justkui kolmemõõtmelise pildi. Visuaalselt on seda huvitav jälgida, kui siiski tuleb arvestada, et tegu on projektsiooniga. Et põhjareljeefist tõetruud kolmemõõtmelist pilti saada, oleks vaja mitut andurit, mis suunaksid kiiri erinevatesse sektoritesse. Küll on hobikasutuseks olemas ka sellised seadmed, kus ühe anduri korpusesse on paigutatud mitu erinevat andurit. Tulemus on päris huvitav ja annab põhjareljeefist üsna tõetruu pildi.

Enamasti on hobikasutuses olevatel kajaloodidel kasutusel siiski vaid üks andur, mis tiba kallimatel versioonidel suudab vaatenurka vahetada. Tegelikult muudetakse võnkesagedust (valdavalt 50kHz/200kHz) ning saadakse suuremalt alalt kõrgema võnkesagedusega informatsiooni ammutada. Kuna aga madalamad sagedused levivad kaugemale, saab kõrgemat sagedust kasutada vaid madalas vees. Enamlevinud hobikajaloodid suudavad näidata kuni zoom sügavusele. Muidugi on ka erandeid, kuid iseasi, kas nendega ka meie Läänemeres midagi teha on. Teisalt: kuna



Ettevaatav kajalood. Professionaalsetes seadmetes on võimalik kuvada ka erinevate läbipaistvate kihtidena kajaloodi, radari jne pilte.

kiir on ovaalne, mitte ümar, näeme merepõhja “kammi” ühe otsa pealt ja kui kammi laius 180-meetrise sügavuse ja anduri 18-kraadise juures on ca 56 meetrit, võib sügavus selle laiuse peale juba üsna palju muutuda. Kui anduri nurk oleks 90 kraadi, poleks saadava infoga enam midagi peale hakata, kuna “kammi” üks ots võiks ju juba lausa kaldal olla. Küll aga on madalas vees laiem nurk kala otsimiseks suisa vajalik.

#### ETTEVAATAVAD KAJALOODID

Tavalised kajaloodid näitavad otse veesõiduki alla, mitte ette, ehkki just seda vast kõige enam oodatakse. Kuid ka selliseid loode on olemas. Tegu on mitme anduriga seadmega, mis meenutab kolmemõõtmelist pilti joonistavat kajaloodi. Samas on nende puuduseks asjaolu, et kogu komplekt töötab samal sagedusel peal, ehk kui seda kasutatakse madalas vees, suudab lood ka ainult lühikest maad ette näha, sügavas vees aga kaugemale. Eesti vetes oleks vaja 2-3 meetri sügavusel ettevaatavat kajaloodi. Parimad seadmed näitavad kirjade järgi kuni 10-kordse sügavuse jagu ette, kuid tegelikkuses jääb ettenäit siiski kuuekordse sügavuse kanti. Vaiksel sõidul on sellest isegi kasu, kuid kiirel kindlasti mitte. Kui ettenähtav maa on kolmemetrises sügavuses 18 meetrit ja kaatri pikkus viis meetrit, siis paha tihti ei jõua signaal veel ekraanilt ajudessegi, kui juba pauk käib. Teiseks: kuna ette näidatakse kahemõõtmelist pilti, võib ekraanil ees olev kivi tegelikult olla kaks-kolm meetrit

paadist vasakul või paremal. Meie vetes oleks õigem kasutada inimsilmapaari vööris või merekaardiga varustatud GPS-seadet, millest räägime lähemalt järgmises numbris.

Jääb vaid loota, et tehnika areneb nii kaugemale, et meiega saaksime lähitulevikus oma koduvetes ettevaatavatest kajaloodidest rõõmu tunda. Seni aga sobivad need rohkem meie põhjanaabrite vetesse, kus on suuremad sügavused ja veelalused graniitseinaid püstloodis üles tõusevad.

#### KOLMAS RÜHM: PROFESSIONAALSED KAJALOODID

Kolmanda rühma moodustavad professionaalsed kajaloodid, mille põhiline eesmärk on peegeldusest saadavat infot võimalikult täpselt töödelda. Lihtsamaid nendest kasutavad ka elukutselised kalurid, aga nende seadmed ei näita erinevalt hobikasutajaile mõeldud kajaloodidest mitte kala sümbolit, vaid vastava väljaõppe saanud inimene loeb veepinna ja põhja vahele jäävast punktidekogumist üsna hõlpsalt välja, kas tegu on räimeparve või hõljuvate taimedega. Väheke teist laadi seadmete abil on aga võimalik väga täpselt tuvastada pinnase struktuure ja ka näiteks vee temperatuuride erinevusi erinevates kihtides. Lisaks suudavad sellised seadmed töötada koos mitut signaali saatvate anduritega ja neid kasutatakse merepõhja kaardistamiseks. Nende puhul pole probleemiks ka kilomeetritesse ulatuvad sügavused. Kel profiseadmete vastu suurem huvi, võiks uurida erialast kirjandust. 📖

# FLIPPER



...paat, millele võid alati kindel olla



**PAKKUMINE -**  
**Flipper 630 DC + Mercury**  
**150 L V6 Optimax**  
**599 900.-**  
(õige hind 610 000.-)

Lisana kaasa: hüdrauliline juhtimine, täielik teak-sari, smart-craft varustus



**PAKKUMINE -**  
**Flipper 630 CC + Mercury**  
**115 ELPT Efi**  
**615 000.-**  
(õige hind 654 700.-)

Lisana kaasa: hüdrauliline juhtimine, teak-sari

Power by  
**MERCURY**

Sooduspakkumised on kehtivad kuniks kaupa jätkub.

## TULE TUTVU LAOPAATIDE VALIKUGA

MÜÜK: Bell-Marine OÜ Kloostri tee 6, Pirita tel: 51 679 44, 53 417 613 [www.bellmarine.ee](http://www.bellmarine.ee)  
TOOTMINE: Bell-Boats OÜ tel: 51 679 44, 53 417 613 [www.bellboats.ee](http://www.bellboats.ee)





# MARKO MATVERE JA MICHELLE

Merelinnas Pärnus sündinud näitleja Marko Matvere hakkas purjetamisega tegelema alles 90-ndate aastate alguses Tallinnas, Harku järvel, kus ta esimese filmiosatäitmise honorari eest ostetud kokkupandaval katamaraanil omal käel purjetamisoskusi omandas. Nüüdne ligi 12-meetrise kahemastilise kahvelkuunari omanik innustab teisigi huvilisi julgelt peale hakkama: purjetamine ei ole mingi kunst, igaüks õpib selle ära.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD ERAKOGU, ALBERT TRUUVÄÄRT

Marko Matvere merehuvi ei piirdunud üksnes purjetamisega, teda köidavad ka muud veega seotud tegevused nagu näiteks sukeldumine ja kalapüük, aga ka... paadiehitus. Enne teatrikooli astumist käsitööõpetaja ametit õppinud mees restaureeris aastaid tagasi koos sõber Jaan Tätttega Vilsandi majakavahilt saadud viimeetrise klinkerplangutusega päästepaadi ja käis sellega koguni Hiiumaal vanalaevade regatil (Bibbi-nimelise paadi vaevarikast valmimisloost räägib Jaan Tätte lähemalt Navigaatori eelmise aasta sügisnumbris 3/2006 – toim.).

Edukast paaditaastamisest innustununa esitas Marko endale veel suurema väljakutse ja otsustas ehitada otsast peale päris uue paadi. Ameerikast tellitud jooniste järgi hakkaski valmima viimeetrine lameda põhja ja kajutiga veekindlast vineerist jaht. Päris valmis see paat kuldsete kätega mehe käe all siiski ei saanud, vaid leidis pärast laevakere valmimist endale uue omaniku.

Et huvi vanade puust laevade vastu pole Marko Matverel raugenud, näitab ka tema praegune laev – kaunis kahemastiline purjekas Michelle. Soomest pärit kahveltaglastusega kuunar on valminud 1980. aastal, kuid selle ehitamisel on võimalikult täpselt järgitud vanade purjekate välimust. Laeva kere on küll kaetud kaasaegse plastikuga, kuid kõik see, mis jääb ülespoole, on Marko sõnul ehe ja puidust ning vajab igal aastal lakkimist lihvimist ja jändamist.

#### ■ Miks see paat?

Meeldis. Kohe. Esimesest pilgust. Kui ma teda Sõru sadamasse sisse sõites esimest korda nägin, tundsin kohe teravat valu, mida saab kirjeldada sõnaga "omandikrig". Olin tol ajal suur kahveltaglastase fänn ja tundsin selle iga väiksemat detaili ja otstarvet. Ning korraga selline arhailine laev minu ees! Ei läinud aastatki, kui kõik oli ametlikult vormistatud.

Kaasaegsel jahil on tavaliselt käigus kolm soodiotsa, Michelle'il seitse. Kõikide lappide lehvima saamiseks tuleb tirida kümme otsa ja lisaks nelja Lazy-Jack'i otsa. Olen neisse mõnikord takerdunud nagu Endel Pärn filmis "Mehed ei nuta".

Lisaks on ta ruumikas nii seest kui väljast. Ning kõige lõpuks: temas on puukerisega saun, kuhu mahub 2-3 inimest. Enamasti olengi teda saunana kasutanud, rohkemaks pole aega.

#### ■ Kirjelda oma tavalist päeva merel.

Kõige tavalisem on, et sõidan Piritalt välja, veidi paremale, viskan konksu sisse ning kukun sauna võtma ja vette hüppama. Kõige hiljem olen niimoodi saunatamas käinud oktoobrikuus, kui sadam on juba peaaegu tühi. Paksudes jopedes ja mütsides huvilaevenikud on siis küll veidi kummalise pilguga vaadanud, kui pärast leilitamist palja ülakehaga reelingu peal õhuvanne võtan. Saun teeb laeva eriliseks.

#### ■ Milliseid vanade merekarude ebausklikke kombeid järgid? Kolm lonksu vetevanale, reedel teekonda ei alusta?

Kolme lonksu seadust katsun piinlikult jälgida. Ka siis, kui sõidan üksi ja ise ei manustagi. Olen karistada saanud, kui olen unustanud. Samas vilistan küll kogu aeg. On noomitud. Reede-loost kuulen esimest korda.

#### ■ Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud ja kuhu tahaksid tagasi minna?

Lähim eksootiline koht on Lõuna- ja Edela-Soome. Too kant ei tüütaks vist ka kümnendal korral.

#### ■ Pikim teekond purjekaga?

Selle kolme aasta jooksul, mis alus minu kasutada olnud, on pikim tiir olnud umbes 350 miili. Võtaksin hääle meelele ette pikemaid sõite, aga amet ei lase.



#### ■ Keerulisimad sõidutingimused?

Soome lahe ületamine kiiresti kasvunud tormiga juulikuus paar suve tagasi. Piritalt välja sõites oli taevas potisinine – ma ei teadnud mis mul peas oli, et ma üldse välja sõitsin tol päeval! Ilmselt olin nii tüdinud sellest terve suvi kestnud töötamisest, samal ajal kui sõbrad merd kündsid.

Ei oska öelda, kui palju seal tuult võis olla, aga keset lahte olid ikka neljameetrised lained. Laev vajus vahepeal täiesti külili, kuid õnneks päris ümber ei läinud.

#### ■ Tugevaim torm?

20 meetrit sekundis siinsamas Eesti saarte vahel, kui koos sõbraga Hiiumaalt, Sõrust Tallinna tulim. Terve tee oli torm.

#### ■ Lemmiksadam Eestis?

Pirita, ikka Pirita. Teisel kohal on Tõnu Kaljuste poi Naissaarel.

#### ■ Lemmiksadam välismaal?

Tammisaari.

#### ■ Unistuste reis?

Kunagi sooviks ühe pikema retke teha, kas või ümber maakera. See saab aga kõne alla tulla ilmselt alles siis, kui juba vanem olen. Kui ei pea mingiks kuupäevaks ja kellaaajaks kuskil olema, on sellise reisi ette võtmine üsna lihtne ja nii teevad maailmas paljud.

Aga täpsemalt rääkida, et kuhu... Äkki on nii, et kui sellest vähem plärada, lähebki täide?

#### Michelle

Kodusadam **Tallinn**  
Tüüp, mudel **kahvelkuunar, konstruktor Bruce Roberts**  
Ehitusaasta **1980, Helsingi, Paavo Hotti**  
Kerematerjal **puit, plastik**  
Pikkus, laius **11,8 m; 3,2 m**  
Süvis **1.40 m**  
Mastide kõrgus **14 m**  
Mootor **Mercedes-Benz, 55 hj**  
Kütusevaru, veevaru **100 l, 100 l**

Navigatsiooniseadmed **plotter, käsi-GPS, kompass, mehaaniline logi, kaardid**  
Lisaseadmed **ettevaatav kajalood**  
Lubatud inimeste arv pardal **12**

#### Marko Matvere

Vanus **39**  
Meresõidukogemus **umbes 7 aastat**  
Aastas sellab **200-400 miili**

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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅛ lk = 1500.- +km

⅙ lk = 1200.- +km

⅓ lk = 1000.- +km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Järgmisesse Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 20. augustini 2007. Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelum.ee



**Princess 56**

Pikkus: 17,15 m • Laius: 4,62 m • Kaal: 19 500 kg • Mootorid: 2 x Volvo Penta D 12-615 (2 x 615 hj) Ehitusaasta: 2001 Küttesüsteem, diiseldiiselmootor, passarell, vöörivint, flybridge tilitek, Raymarine radar ja kaardiplotter, autopilot, AVON 320 SeaSport Jet abipaad Kontakt: Tõnu Kirs tel. 50 13 997 tony@paadid.ee

hind  
**600 000 €**



**Princess V55**

Pikkus: 17,40 m • Laius: 4,27 m • Kaal: 14 500 kg • Mootorid: 2 x MAN V10 (2 x 1050 hj) • Ehitusaasta: 2000 Konditsioneer, küttesüsteem, diiseldiiselmootor, passarell, vöörivint, Raymarine C120 GPS/kaardiplotter/radar, autopilot jpm. Kontakt: 50 33 228

hind  
**465 000 €**



**Bayliner 265**

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 8,23 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 0,59m Lisavarustus: toonitud parras (tumesinine); matkakatke; kokpiti vaipkatted; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V) Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind  
**1 246 400.-**



**Trophy 2359 D**

Väljalaske aasta: 2007 • Mootor: MerCruiser Cummins 2,8ES diiseli (200 hj) • Pikkus: 7,14 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,48 m PRO-pakett: klaasipuhastajad, külmikast, trimmisüsteem, tekipesu merveevaga, täislai ujumisplatvorm ahtris, kalasump, WC koos septitangi ja tühjendusüsteemiga, diiselmootori soojendusdeade kajutitele Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind  
**1 309 700.-**



**Bella 621 DC – UUS!**

6,18m x 2,42m Mercury 135 V6 Optimax, sõidutent, teak-sari, vööriluu, smart-craft varustus, ujumisredel, stats. kütusepaak 130 L isetühjenev avoosa, juhipoole kojamees, magamiskohad 2-le jpm. Väga stabiilne ja sügava V-kujulise põhjaga. Asukoht – Pirita paadisadam. Tule tutvuma! Võimalik ka proovisõit sarnase paadiga. BellMarine OÜ, 51 67 944; 53 417 613, kaarel@bellmarine.ee

hind  
**585 000.-**



**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

hind  
**265 000.-**



**Flipper 630 CC – UUS!**

6,30m x 2,50m Mercury F115 ELPT EFI, 3-magamiskohta, isetühjenevad avoasad, kajutivalgustus, juhipoole kojamees, teak-sari, stats paak, ujumisredel, läbikäidav kabiin, kööginurk, kraanikauss jpm. Asukoht – Paldiski. Tule tutvuma! BellMarine OÜ, 51 67 944; 53 417 613, kaarel@bellmarine.ee

soodushind  
**615 000.-**



**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 vöörkajut. Rikkalik standardvarustus (WC, Raadio jne) Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind  
**448 000.-**



**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  
**305 000.-**  
tavahind 338 000.-





### Bayliner 245

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

hind  
**1 082 000.-**



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 l (220 hj)  
 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 120hj juures suurepärase sõidumadused.  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind  
**580 000.-**



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 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

soodushind  
**399 000.-**  
 tavahind 480 000.-



### Trophy 2052

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 MPI (220hj) • Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süvis: 0,43 m  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind  
**748 700.-**



### 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

hind  
**767 400.-**



### Zodiac Pro 15 man RIB

Mariner F135 Verado • Väljalaske aasta: 2006  
 Varustuse 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.-



### Bella 572 C – UUS!

5,62m x 2,08m Mercury F80 ELPT EFI, 2-magamiskohta, kajutivalgustus, katuseluuk, juhipooline kojamees, läbikäidav kabiin, ujumisredel, isetühjenevad avaosad, sügav V-kujuline põhi, kandejõud 785 kg, stats kütusepaak. Käigus varakevadest hilissügiseni! Asukoht – Pirita paadisadam. Tule tutvuma! BellMarine OÜ, 51 67 944; 53 417 613, mikk@bellmarine.ee

soodushind  
**395 000.-**



### Zodiac Pro 7 man RIB

Mariner F30 ELPT EFI • Väljalaske aasta: 2006  
 Mootor: 30 HJ • Pikkus: 4,20 m • Laius: 1,86 m • Süvis: 0,30 m • Kandejõud: 7 inimest  
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind  
**180 000.-**  
 tavahind 198 500.-



### Kasutatud Regal Valanti 170

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

hind  
**130 000.-**



### Pakri 480 '04

4,80m x 1,90m Mercury 50 ELPTO Hooldused korralikult tehtud, sõidutunde max -30, sinine põhjavär, hall sisevär, kütusepaak 25L, tuuleklaas, knaabid, nav. tuled, käsi pilsipump, TREILER Tiki BT-700 (pole kordagi vees käinud). Komplekt nagu uus!!! Asukoht – Pirita paadisadam. Tule tutvuma! Võimalik ka proovisõit. BellBoats OÜ, 51 67 944; 53 417 613, mikk@bellboats.ee

soodushind  
**110 000.-**

# Telli mereajakiri *Navigaator*



1/2005



1/2006



2/2006



3/2006



4/2006



1/2007



2/2007

**Üksiknumbri hind 69 kr**  
**Aastatellimus (4 numbrit) 199 kr**

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)  
Toimetuses on saadaval Navigaatori varasemaid numbreid hinnaga 49 kr  
[www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee)



**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE

## UUS HPX

### Ookeanil sündinud



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

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



Travel at the speed of life



FLYBRIDGE MOTOR YACHTS 95MY 25M 23M 21M 67 61 58 54 50 45 42

BALTI MEREKAATRID

Pärnu mnt 232 · Tel 6 710 075 · e-mail: [bmki@paadid.ee](mailto:bmki@paadid.ee) · [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

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

  
**PRINCESS**  
POWER · PRECISION · PASSION