

# Navigaator

3 / 2006

BALTI MEREJAKIRI • 70 KROONI

Paadiga Lätti

Bayliner 652 ja  
Volvo S80 – kumb on  
kiirem, kas paat või auto?

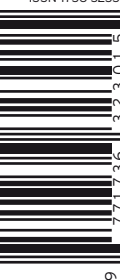
Uus rubriik: Minu paat  
Jaan Tätte ja Bibi

Kaks suurt purjetajate  
jõukatsumist

Admiral Pitka  
NATO eskaadris


**TARMO KÕUTS**  
NEPTUNIGA SINAPEAL

ISSN 1736-3233



9 771736 323015

STOREBRO 410 COMMANDER • KUHU LÄHED X-YACHTS? • NAISSAAR • SUKELDUMINE LAEAVRAKILE  
SUURED PLAANID EMAJÕEL • OOPER VEE ÄÄRES • KURESSAARE JAHISADAM • PAADI TALVEHOID  
KATI MURUTAR: ŠOTIMAALT LÄBI KANALITE KOJU • KUIDAS VALIDA PAATI • MEREKOOL • NÕUANNE



Niisama ei kasva midagi.  
Selleks on vaja teadmisi.  
Kogemust.

Ja aega.

Meil on Sinu jaoks aega. Hansapangal on kõige pikaajalisem kogemus ja parimad oma ala asjatundjad personaalpanganduses ja varahalduses.

Meie kliendiks olek annab meelerahu, sest Sinu asjad on alati korras ja võid olla kindel, et kord alustatu edasi kasvab ja tulu toob.

*Mõtleme globaalselt,  
laheneme personaalselt*

PERSONAALPANGANDUS



Personaalne Varahaldus



Liivalaia 8, 15040 Tallinn, tel 613 1610, hp.personaalpangandus@hansa.ee, www.hansa.ee



Baltic FCB



# Igavesti noor

Traditsioonidega Eesti kvaliteetliköör

# Navigaator

3/2006

- 8 **Uudised** veepolitsei kogub jõudu, mootorpurjekas Alar saab uue elu, Lennusadam sai riigile, eestlased võidutsesid X-99 maailmameistrivõistlustel, VOR stardib juba kolme aasta pärast jm.
- 12 **Paadiehitus** X-Yachts Taanimaalt
- 16 **Kaanelugu** Tarmo Kõuts on Neptuniga sinapeal
- 26 **Saar & tuletorn** Naissaar
- 30 **Reis** Kati Murutar kahemastilise Marthaga Šotimaalt Kaledooni ja Göta kanaleid pidi koju 2.osa
- 36 **Sport** kaks suurt purjetajate jõukatsumist – Piirist Piirini ja Muhu väina regatt
- 40 **Sukeldumine** Laevavrakk Naissaare lähedal
- 42 **Professionaalne mererõivastus** Eesti oma tegija ISC
- 47 **Merevägi** Eesti Mereväe Esimene Leedi "Admiral Pitka" NATO eskaadris
- 53 **Merevägi** Eesti esimene mereparaad piltides
- 54 **Ajalugu** Purjespordi algaastatest Eestimaal
- 58 **Arhitektuur** Ooperi vee ääres
- 62 **Merereis:** Paadiga Lätti
- 66 **Visioon** Suured plaanid Suurel ja Väikesel Emajõel
- 68 **Paadikasutaja** Slipikohad Suur-Emajõel
- 70 **Paadituvustus** Juht ja õpetaja Storebro 410 Commander
- 74 **Sadam** Kuressaare jahisadam
- 76 **Restoran** Bumerang Pärnu jõe ääres
- 78 **Nõuanne** Paadi talvehoid
- 82 **Nõuanne** Kuidas valida paati?
- 87 **Paaditest** Bayliner 652 ja Volvo S80 – võidusõit üle Suure väina
- 92 **Merekool** Laevasõidu eeskiri, kokkupõrke vältimine 2. osa
- 94 **Paadibörs**
- 96 **Minu paat** Jaan Tätte ja Bibi



62 Paadiga Lätti



47 "Admiral Pitka" NATO eskaadris



30 Kati Murutar Šotimaalt kanaleid pidi koju



16 Tarmo Kõuts  
on Neptuniga sinapeal



36 Piirist piirini ja Muhu väina regatt



96 Minu paat: Jaan Tätte



87 Võidusõit üle suure väina

# CLASS OF THE FUTURE



35 37 40 41 43 46 50 55 IMX 70



x-yachts.com

## X-35 One Design

on uus võistlusjaht, mis vallutab meresid üle Euroopa. Olles lisaks monotüüpklassile juba tõestanud oma tugevust ka IMS ja IRC võidusõitudel, on X-35 tuleviku tegija.



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 neli korda aastas. Üksiknumbri hind 70 krooni, aastatellimus 200 krooni. Tellimine telefonil 6 710 158, e-mailil navigaator@heelium.ee

MERESÕBRAD, ÜHINEGE! Alates sellest numbrist on Navigaatoris rohkem lugemist: ilmuma hakkab uus rubriik Minu Paat. Otsa teeb lahti vilsandlase ja meresõbrana eestlaste teadvusesse kinnistunud kirjanik ja näitleja Jaan Tätte. Jaan räägib oma purjepaadist, mis jõudis temani täiesti lootusetus seisukorras. Koos sõpradega taastatud vrakist on nüüdseks saanud tema lemmikpaat, mis on ühtlasi igapäevane ja vajalik tööpaat. Suurt vaeva nõudnud veesõiduk on südame külge kasvanud, tunnistab mees.

Veidral kombel võime siinkohal tõmmata paralleeli kogu Eesti väikelaevandusega. On ju kogu meie merendusest tänu sovjeteelikele keelupoliitikale alles vaid riismed ja ees seisab raske taastamistöö. Kes selle väitega päri ei ole, külastagu meie põhja- ja läänenaabreid, kelle merendus on saanud vabalt areneda. Seal avaneb sootuks teistsugune pilt kui Eesti vetel: meri lausa kihab igas mõõdus väikelaevadest ja purjejahtidest, aina sagedamini käiakse seilamas ka välisvetel.

Ent küll Eestistki taas tõeline mereriik saab. Töö selle nimel käib ja üht-teist on juba tehtudki. Ehitatud on uusi väikesadamaid ja korrastatud vanu, oma huvide eest seismiseks on kogunenud liitudesse ja seltsidesse.

Ning loomulikult ei tohi unustada ka meie "sisemerid" – Peipsit ja Võrtsjärve, Emajõe ja väiksemaidki järvi-jõgesid. Lõuna-Eesti veesõiduhuvilised on moodustanud lausa Emajõe Jööriigi, et taastada jõgedel-järvedel vanu sadamakohti ning ehitada uusi (loe lk 66).

Ka Navigaator tahab midagi ära teha, ja juba selle numbriga. Oleme asunud koostama kaarti, millele tahame kanda kõik paatide vettelaskmiskohad Eestis. Et ühistöö kannab alati paremaid vilju, kutsume oma lugejaidki üles teatama meile slipikohtadest nii mererannikul, järvede kallastel kui ka jõgede ääres (loe lk 68). Saadud andmete põhjal paneme kokku andmepanga, mida kõik Eestis paadireisi planeerimiseks kasutada saavad.

Loomulikult ootame huviga kommentaare oma ponnistustele merendus taas au sisse tõsta. Andke meile teada, mida te Navigaatori veergudelt lugeda tahaksite, mis teemad teid huvitavad, millistele küsimustele te vastuseid ootate. Navigaator püüab aidata ja elab kaasa.

Üheskoos õnnestub!  
Helen Raiend





Fotod: Tiit Lillipuu

### Mootorpurjekas Alar saab uue elu

Sõru sadamas seisev 1939. aastal ehitatud mootorpurjekas Alar saab aastakümnete pikkuse ootamise järel restaureeritud.

Alar on unikaalne meresõiduk: tegemist on ainsa enne Teist maailmasõda ehitatud algse kujul säilinud puidust mootorpurjekaga. 67-aastase eluea jooksul on laeval vahetatud vaid mootor ja põrandale valatud õhuke kiht betooni. Laeva minevik on kirju. Sinimustvalge lipu all jõudis Alar sõita vaid ühe aasta, siis aga teenis transpordilaevana Nõukogude sõjaväebaase.

1944. aastal üritas laeva meeskond koos pere liikmetega Rootsi põgeneda, kuid salaplaan reedeti sakslastele. Seejärel sattus Alar Kurlandi nime all Saksamaale, kust laeva esialgne kapten Arnold Türi selle tagasi ostis. Aastaid Panama lipu all seilanud laeva müüs Türi rootslastele, kelle käes kündis Alar

merd 1968. aastani, mil tuli raudlaevadele lõplikult alla vanduda.

Ameerikas elav kapten Türi ostis laeva uuesti tagasi ning viis selle Taani, kus Alar kolm aastakümnet Hobro sadamas remonti ootas. Kaheksa aasta eest jõudis Alar viimaks kodusadamasse.

Praeguseks on Alar veest välja tõstetud ning purjeka kohal kolmnurga moodustavate metallpostide külge kinnitatud. Soomest tellitud kaitsva PVC-kangast katte all käib usin taastamistöõ. Alari välisseinad võetakse laudhaaval lahti ja viiakse kõrvalasuvasse töökotta. Seal valmivad uued identsed lauad, millest Alar uued välisseinad saab.

Laeva põrandalt eemaldatakse betoonikiht ja kogu interjäär restaureeritakse sama hoolikalt kui välisseinadki. Alari sisemust peaks huvilised uudistama pääsena juba järgmisel suvel.





Foto: Albert Truuväärt

### Eesti veepolitsei kogub jõudu

Koos veeliikluse tihenemisega on Eestis suurenenud vajadus veepolitsei järele. Pärnus ja Tartus on politseinikud veeliikluse silma peal hoidnud juba aastajagu ning nüüdsest tegutseb veepolitsei ka Tallinnas.

Augustis allkirjastas julgestuspolitsei koostöölepingu Tallinna Sadamaga, mis andis politseile kasutada kaatri Trophy 2352. Kasutusõigus tähendab, et Tallinna Sadam on nõus veepolitseinike pardalolekuga, patrullide käigus viibib pardal alati ka Tallinna Sadama esindaja, kes teeb seal oma tööd. Ent üks ei sega teist – on ju Tallinna Sadama kohuseks jälgida veeteede turvalisust; et vees ei hulbiks prahti ega palke, mis võivad laevu vigastada. Politsei sadamapatrull kontrollib aga eelkõige veel liiklejate dokumente, päästevestide ja muu ohutusvarustuse kasutamist ning jälgib merel liikumise reeglitest kinnipidamist.

Linnavalitsuse abiga loodab Tallinna politsei peagi siiski ka päris oma patrullkaatri hankida; juba tänavuseski eelarves oli kaatriostuks kavandatud miljon krooni, kuid selle raha eest politseile sobivat kaatrit ei leitud. “Kuna sobilik kaater maksab kolm miljonit krooni, kavatseme sõlmida lepingu, mis tagab kaatri soetamise finantseerimise kolme aasta jooksul,” ütles Tallinna Linnavalitsuse korraldajate ühik Urmas Ait. “Politsei kohustuseks jääb kaatri püsikulu- de kandmine ja kaatri haldamine.”

Pärnus on veepolitsei tegutsenud juba terve aasta ning pälvitud kohalike omavalitsuste toetuse. Julgestuspolitsei juhtiva konstaabli Raul Sihveri sõnul on Pärnu politsei heaks näiteks veepolitsei juurutamisest Eestis. Lisaks oma tavapärasele tööle tehakse seal koostööd keskkonnateenistusega ning kontrollitakse kalurite tegevust, et ära hoida röövpüüki.



### Ilmus raamat “Eesti majakamaailm”

Kas teadsite, et Kõpu tuletorn tähistab sel aastal juba oma 475. juubelit? Või ei see kuulub kolme maailma vanima tuletorni hulka ning on ainus, mis nendest veel töötab? Seda ja palju muudki huvitavat saate lugeda vastilmunud raamatust “Eesti majakamaailm”. Raamat annab Eesti tuletornidest põhjaliku ülevaate, kusjuures põhirõhk pole mitte tehnilistel andmetel, vaid tuletornide ajaloolisel taustal. Iga tuletorni kohta on lisaks tänapäevasele värvifotole esitatud ajaloolisi ülevõtteid, koopiaid endisaegsetest dokumentidest ja plaanidest. Raamatu “Eesti majakamaailm” autor on Peeter Peetsalu, fotode autor Leo Käärman, väljaandja Eesti Veeteede Amet. Raamat on eesti ja inglise keeles.

Foto: Tõnu Kits



### Lennusadam kuulub taas riigile

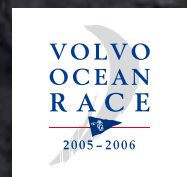
1. augustil sai riik pärast üheksa aastat kestnud kohtuvaidlusi taas lennusadama peremeheks. Ligi seitsme hektari suurusel tagasivõidetud maa-alal asuvad ajaloolised vesilennukite angaariid ja hulk muid hooneid, osa neist üsna trööstitus seisukorras.

Kinnistute edasise saatuse üle otsustamiseks ning detailplaneeringu algatamiseks on alustatud läbirääkimisi kolme asjassepuutuva osapoolte vahel. Nendeks on justiitsministeerium, meremuuseum ning Riigi Kinnisvara AS. Kõik kolm osapoolt on veendunud, et lennusadam peab igapäevasele ligipääsetav olema ning seetõttu on otsustatud korraldada arhitektuurikonkurss, et leida parim lahendus kogu sadamaala ärakasutamiseks.

Unikaalseid vesilennukite angaare tahab kasutama hakata meremuuseum, mille direktori Urmas Dreseni sõnul saaks sinna välja panna palju erinevaid eksponaate, mida ei ole võimalik kai ääres hoida. Praegu on meremuuseumi kasutuses angaariide kõrval asuv 1,2-hektari suurune maatükk, mille hulka kuulub ligi 400 meetrit lennusadama kaisid.

Justiitsministeerium soovib sadamaalale ehitada uue kohtupalee, mis koondaks ühe katuse alla praegu mööda linna laiali asuvad Tallinna ja Harjumaa kohtud.

Navigaator aga loodab, et lennusadam leiab muuhulgas kasutust ka sihtotstarbel ehk siis sadamana.



**Uues kuues Volvo Ocean Race stardib juba 2008. aastal**

Tänavu juunis sildunud ümbermaailma regatt Volvo Ocean Race alustab uut teekonda kolme aasta pärast, 12 kuud tavapärasest varem.

Tihedam võistlusgraafik on vaid üks muudatus, milles regati lõpetamisel Göteborgis kokku lepitati. Teised olulisemad uuendused puudutavad võistlusjahti Volvo Open 70, mille ehituses tehakse väikesed muudatused; ning teekonda, millesse tuuakse uute peatuspaikadena sisse Lähis-Ida ja Aasia sadamad. Ühe peatuskohana on kaalumisel ka Ameerika Ühendriikide läänerannik. Kindel pole veel see, kas kolm suurt Lõuna-Jäämere neeme jäävad teekonna osaks. Nagu eelmiselgi korral, algab ka 2008. aasta võistlus Hispaaniast, kuid startipaigaks on sedapuhku sadamalinn Alicante.

Peasponsor Volvo jäi 2005/2006. aasta Volvo Ocean Race'iga igati rahule, teatas Volvo Grupi tegevjuht Leif Johansson. "Volvo Ocean Race on meie jaoks edukas projekt olnud ja soovime seda jätkata. Teleülekanded, mida jälgis ligi kaks miljonit televaatajat ning võistluse ulatuslik kajastamine trüki- ja elektroonilises meedias tugevdab

meie kaubamärki," tõdes Johansson.

Tema sõnul on Volvol hea meel, et regatt jõuab tulevikus ka Aasisse: on ju sealne turg autotootja jaoks üha olulisem. Oma soovi edaspidigi regati toimumusele kaasa aidata kinnitasid lisaks Volvole veel kaks võistluse suurtoetajat, elektroonikatootja Ericsson ja panganduskontsern ABN AMRO.

Volvo Ocean Race'i peakorraldaja Glenn Bourke'i selgitusel otsustati võistluse toimumistsükliks aasta võrra lühendada, et kasutada ära sponsorite huvi ja hoida üleval elevust, mida 2005/2006. aasta regatil õnnestus ka mitte-purjetajate seas tekitada. "Uusi peatuskohti saame võistlusteekonda lisada tänu sellele, et uus VO70 on palju kiirem kui VO60," rääkis Bourke. Tema sõnu kinnitab asjaolu, et lõppenud regati 32 000 meremiili pikkuse võistlusteekonna läbimiseks kulus 25 päeva vähem kui VO60-ga sõites.

Uus marsruut näitab, et regatt on ühtaegu nii äriiline ettevõtmine kui ka maailma suurim jõukatsumine ümbermaailmapurjetamises. Kuigi läbitavad riigid ja sadamad ei ole veel lõplikult kindlaks määratud, võivad peatuskohtadena kõne alla tulla Hispaania, Itaalia, Port Said,

laevade transportimine läbi Suessi kanali, Lähis-Ida, Aasia (Jaapan või Hiina). Siit edasi võib teekond minna kahes suunas: kas Ameerika Ühendriikide läänerannikule ja ümber Kap Hoorni Brasiiliasse; või Lõuna-Austraaliasse, sealt läbi Lõuna-Jäämere Kap Hoorni suunas, sealt Brasiiliasse ning edasi USAsse ja Euroopasse.

Tänavusel Volvo Ocean Race'il esmakordselt sõidetud sadamaregati osutused niivõrd populaarseks, et need on kavas ka tulevikus. Need lühikesed sprindid igas peatuspaigas pakuvad meeskondadele head võimalust lisapunktide kogumiseks. Lisaks annavad vaatamängulised lühiregati pealvaatajatele kaldal ja kolmele külalisele iga jahi pardal aimu meeskondade osavusest võistluskeerises ja tööst merel.

**Volvo Ocean Race 2005/2006 tulemused:**

1. ABN AMRO 1, 96 punkti
2. Pirates of the Caribbean, 73 punkti
3. Brasil 1, 67 punkti
4. ABN AMRO 2, 58,5 punkti
5. Ericsson, 55 punkti
6. movistar, 48 punkti
7. Brunel, 15,5 punkti



#### Eesti paatkonnad klassis X-99 võidukad

Sel suvel saavutasid Eesti purjetajad võistlusklassis X-99 väga häid tulemusi. Silma paistsid kaks Tallinna Jahtklubi paatkonda

#### Põhjamaade meistrid avamerepurjetamises

Rootsis peetud Põhjamaade klassi X-99 meistrivõistlused avamerepurjetamises võitis Eestit esindanud Alexela Sailing Team koosseisus Mati Sepp, Marko Manni, Raul Grigorjev, Tiit Vihul, Andres Rohtla, Lauri Kärner ja Riho Talumaa.

Teised Eestit esindanud meeskonnad Team Elion ja Seaparting Youth Sailing Team saavutasid seekord vastavalt neljanda ja 11. koha. Kokku osales võistlustel 18 paatkonda Eestist, Soomest, Rootsist, Norrast ja Saksamaalt.

#### Klassi X-99 maailmameistrivõistluste kaksikvõit

Rootsis Ölandi saare ja mandri vahel sõidetud klassi X-99 maailmameistrivõistlustel tuli esikohale Team Elion koosseisus Jaak Jõgi, Indrek Lepp, Tammo Otsasoo, Karl Kolk, Ando Raud ja Martin Müür.

Juba teist aastat järjest võitis MMilt hõbemedali teine Eesti meeskond Alexela Sailing Team.

Võitjameeskonna kapteni Jaak Jõgi sõnul oli võistlusel konkurents tihe ning tingimused äärmiselt keerulised: puhusid nõrgad tuuled. Võitis see, kel õnnestus stabiilsust säilitada. Esikolmik selgus alles viimases võistlussõidus.

Kokku osales võistlusel 36 paatkonda Eestist, Rootsist, Taanist, Saksamaalt ja Norrast.

Kuna klassi X-99 jahte toodab Taani firma X-Yachts, on üsna loomulik, et suurim selle jahiklassi sõitjate kogukond asub Põhjamaades. Kuid hiljuti otsustas X-Yachts juba kakskümmend aastat turul olnud mudeli X-99 tootmise lõpetada. Jaak Jõgi hinnangul peetakse küll klassis X-99 võistlusi veel mitu aastat, ent siis minnakse üle teisele paadile. Kuuldavasti võib selleks saada X-Yachtsi uus mudel X-35.



# Leyda Classic Reserve Chile



#### CARMENERE, CLASSIC RESERVE

PUNASE-KIRSINE, MUSTSÕSTRANE JA ÜRDINE-VÜRTSINE. PÕLDMARJA, ÜLEKÜPSENUD POHLA, MUSTASÕSTRA JA KIRSIMARMELAADI NÜANSSIDEGA, MIDA KAUNISTAB JÄRELMAITSES VALGE PIPAR, ÜRDID JA ÖRN MANDLI - KOHVI...

#### MERLOT, CLASSIC RESERVE

MUSTADE PLOOMIDE JA VÜRTSIDE RIKKALIKUD AROOMID MOODUSTAVAD SAMETISELT VANILJESE TAMMEGA KAUNI TERVIKU. TUME ŠOKOLAAD, ROHTTAIMEDE TOONID, KÜPSED TANNIINID JA ELAV HAPPEUS SÄRAVAD KAUNILT JA MEELIKÖITVALT...



X-tegija:  
X-Yachts'i omanik  
Birger Hansen

# X-TEGIJAD TAANIMAALT

X-Yachts on väike iseseisev jahitehas, mis asub Haderslevi linnakeses Taani lõunaosas. Oma paarisaja töötajaga on X-Yachts selle väikelinna peamine tööandja. Usutleme tehase üht rajajat ja omanikku Birger Hansenit, kes räägib Navigaatorile jahiehituse tagamaadest ja tutvustab X-Yachtsi väärtusi.

TEKST TÕNU KIRS FOTOD X-YACHTS

## Olete purjejahtide valmistanud juba 27 aastat ja olete väga edukad. Milles seisneb X-Yachtsi tugevus?

Arvan, et omanike otseses seotuses ettevõttega. Alates 1979. aastast, kui me koos Jeppesenidega (vennad Niels ja Lars Jeppesen, X-Yachtsi kaasomanikud) noorte purjetamisentsusiastidena oma firma tegime, oleme seda pühendunult teeninud.

Oma osa mängisid edu saavutamisel ka meie mitmekülgsed teadmised: Niels on geniaalne jahidisainer, Lars õppinud paadiehitaja, mina tean kõike klaasplastist.

## Kuhu X-Yachts jahitootjate maailmas positsioneerub?

Oleme kahtlemata väiketootja. Tänavu valmistame ja anname üle 320 jahti – suurte tehaste toodangu juures on selline number kõõmes. Meie jaoks on need aga 320 hoolega valmistatud purjekat. Ja vaatamata väiksusele teavad meid kõik: mõne aasta eest viis Briti populaarseim purjetamisajakiri Yachting World läbi kaubamärkide tuntuuringu ja X-Yachts sai seal usumatult kõrge kolmanda koha!

## Miks peaks jahiostja üldse X-Yachtsi paadi valima?

Sest see on parim jaht, mida raha eest saab! Aga kui tõsiselt rääkida, siis me oleme aastaid vaeva näinud, et leida parim kompromiss mugavuste ja kiirusomaduste vahel. Teist nii hästi tehtud, läbimõeldud, mugavat ja kiiret jahti lihtsalt pole. Pealegi: meie toodangu kvaliteet on ühtlaselt kõrge nii partii alguses kui ka lõpus ja paadid hoiavad väga hästi hinda – vähe on brände, mis oleks järelelurul nii nõutud.

## Kes on X-Yachtsi kliendid?

Meil on päris huvitav statistika: 67 protsenti uutest X-Yachtsidest müüakse varem meie paadiga purjetanud inimesele. See näitab, et kliendid oskavad hinnata meie jahtide sõiduomadusi, kvaliteeti ja järeleluruväärtust. Ja nõudlust on piisavalt; ka kasutatud jahtide järele.

Et me kontrollime edasimüüjate kaudu ka kasutatud jahtide müüki, oleme avastanud teisegi huvitava seaduspära: 80 protsenti kasutatud paatide ostjatest on meie jaoks uued kliendid.

## Kas tõusvad kütusehinnad mõjuvad purjejahtide ärile hästi?

Nii ja naa. Üldiselt on jahtide müük juba aastaid kasvanud, kuid

kasuvad ka mootorpaatide müüginumbrid. Arvame siiski, et kasvavad kütusehinnad mõjuvad jahimüügile positiivselt. Taanis on ka sellealane kogemus: energiakriisi ajal 1977-1979. aastal vähenes tublisti kaatrite müük ja suurenes nõudlus purjekate järele.

## Tehnika areng ei ole ka jahiehitusest mööda läinud, kas olete sellega kaasa läinud?

Me jälgime suure huviga tehnoloogiarindel toimuvat ja katsetame pidevalt uusi materjale või meetodikaid. Muidugi ei ole kõiki uuendusi võimalik rakendada, kuid palju nippe oleme kasutusele võtnud. Paremad materjalid ja efektiivsemad tootmismeetodid annavad meile võimaluse ehitada kvaliteetsemad jahte soodsama hinna eest. Ja ärge arvake, et tootmisprotsessides kokku hoitud raha läheb otse omanike taskusse! Vastupidi: konkurents sunnib meid pidevalt parandama jahtide lisavarustust ja selle kvaliteeti, investeerima disaini ja nii edasi.

## Disainist rääkides: kes teie jahte projekteerib?

Meil on oma disainibüroo ja loomulikult on selle eesotsas Niels Jeppesen, kelle disainitud jahid on oma praktilisuse ja sõiduomaduste poolest tuntud kogu maailmas. Enne rääkisime X-Yachtsi tugevustest – usun, et üks meie tugevusi on tihe koostöö disainiitimi, inseneride ja paadiehitajate vahel. Et kõik need üksused kuuluvad ühte organisatsiooni ja töötavad üksteisest paarisaja meetri kaugusel, liigub info kiiresti ja veatult. Kui jahiehitaja näeb, et mõni detail ei sobi, võib ta kohe pöörduda inseneride või disainerite poole, kes saavad kohale tulla ja probleemi kiiresti lahendada.

## Kas varemmainitud uued materjalid võivad jahiturule oma kõrge hinnaga ka karuteene teha?

Ei, seda ma ei usu. Materjalid on reeglina kallid hetkeni, kuni need laialdaselt ei kasutata. Kui aga mõni materjal omaks võetakse ja levinuks saab, langeb selle hind oluliselt. Pealegi on lõbusõidujahide turg kõige kiiremini arenev turg maailmas ja kliendid ootavad meilt ajaga kaasaskäimist – kuid mitte sellest ettetõttamist.

Aga jah, me paneme tohutult rõhku oma jahtide kaasajastamisele; paari aastaga oleme välja vahetanud kogu mudelivaliku. Areng on meie edu üks võtmetegureid. Oluline on ka see, et oleme spetsialiseerunud jahtide ehitamisele ega valmista mootorpaate. Eesmärkide paljusus tihtipeale ainult hägustab



Ülal: X-35 väline ja sisemine ilu

Kõrvallehel: Täistuules X-46 Danneborgi lehvides

võetud sihte, meil aga on ainult üks eesmärk: valmistada maailma parimaid purjejahte!

**Pakute praegu kahte tooteperekonda: performance cruiser'ide ehk kiirekäigulisi lõbusõidujahte ja võistlusjahte One Design.**

**Mille poolest need kaks perekonda teineteisest erinevad?**

Peamine vahe on viimistluses: One Design-paatide puhul on oluline võimalikult väike kaal, mistõttu lisatakse neile vaid hädapärased mööbliesemed ja olmeseadmed. Võistluspurjekaid üldjuhul perega merel käimiseks ei osteta, seetõttu oleks paljud mugavused nende pardal isegi tarbetud.

Samas ei ole X-Yachts võistluspurjekad kunagi täiesti "paljad". Ehkki see annab kaalu juurde, lisame neile puust ehisdetailid ja varustame paadid elementaarsete mugavustega.

Sõiduomaduste ja hüdrodünaamika poolest on meie võistlus- ja lõbusõidujahid teineteisele väga lähedal.

**Kas kavatsete nende kahe tooteseeriaga piirduda või on neile lisa oodata?**

Miski ei ole kunagi päris lõplik ja me otsime kogu aeg uusi võimalusi. Uusi ideid meil on, kuid lähemalt räägiksin neist millalgi hiljem. Üldiselt on nii, et kui me leiame mõne täitmata turuniši, hakkame kohe uurima, kuidas seda ära kasutada. X-Yachts on piisavalt paindlik organisatsioon, et kiiresti reageerida ja muutustega kaasa minna.

**Kaua läheb aega, et ideest sünniks jaht?**

Olenevalt jaht suurusest ja sellest, kui hõivatud me parasjagu oleme, umbes 9-12 kuud. Uue jahimudeli tegemine pole muidugi mingi odav lõbu: laias laastus maksab ca neljakümnejalase jaht disainimine, projekteerimine, vormide tegemine ja muu säärane

ümarguselt miljon eurot (üle 15,5 miljoni Eesti krooni). Sellele lisandub esimese jaht valmistamiseks kuluvate materjalide maksumus. Toote elutsükkel varieerub 7-12 aastani. Muidugi on ka erandeid: Eestiski populaarne võistlusmudel X-99 püsis tootmises 20 aastat ja selle ajaga valmistaseime 600 jahti.

**X-Yachts on tuntud üle maailma, kuid kus on teie peamised turud?**

Teistest eristuvat peamist turgu meil õnneks polegi, selle asemel on kuus võtmeturgu: Itaalia, Hispaania, Suurbritannia, Holland, Saksamaa ja Taani. Loomulikult müüakse jahte mujalgi; praegu 29 riigis, kuid eelpoolnimetatud võtavad enamiku mahust.

**Kui tähtsad on teie jaoks edasimüüjad?**

Edasimüüjad on meie perekond, ilma nendeta ei oleks meid olemas. X-Yachtsi ostuprotsess ei lõppe jaht üleandmisega, meile on oluline tagada kliendi rahulolu kogu kasutusperioodi vältel. Muide, minult on küsitud, kas X-Yachtsi edasimüüja peab tingimata olema tippasemel purjetaja. Ei pea, küll aga eeldame häid suhteid kohaliku purjetajaskonnaga.

**Mis jaht sul endal on ja kui tihti sa sellega merele jõuad?**

Mul on X-46 ja kasutan seda nii tihti kui saan. Kahjuks ei jää purjetamiseks töö ja teiste harrastuste kõrvalt kuigi palju aega, kuid püüan iga teise nädalavahetuse purjede all veeta, lisaks pean suviti perega kahenädalast purjetamispuhkust. Palju seda muidugi ei ole, aastas koguneb läbisõitu umbes tuhat meremiili. Vanasti võistlesin palju, nüüd võtan osa vaid X-Yachtsi erivõistlustest (X-Yachts korraldab igal aastal ümber Euroopa hulga võistlusi, kus saavad osaleda vaid X'id – Toim.) ja neilgi osalen ainult põhjamaades toimuvatel regattidel. **N**

X-Yachtsi rajasid 1979. aastal Niels Jeppesen ja Birger Hansen. Peagi liitus nendega ka Nielsi vend Lars Jeppesen, kes oli õppinud paadiehitaja.

Esimest korda kohtus kolmik kaks aastat varem, kui valmistasid Haderslevi lähistel Birger Hanseni farmis kohalikule väikeettevõtjale Nielsi Jeppeseni disainitud jahti Banner 30 prototüüpudelit. 1978. aastal ehitati järgmine, seekord 36 jala pikkune võistlusjaht, mis osutus üledukaks.

1979. aastal otsustati prototüüpide tegemise juurest edasi liikuda ja asutati oma firma. Niels Jeppeseni juhiste järgi pandi kokku juba avavõistlusel triumfeerinud X-79, järgnevate aastate jooksul ehitati koguni 468 sellenimelist jahti.

Seesama X-79 panigi aluse X-Yachtsi eduloole. Huvitav faktina võiks lisada, et Hansen ja Jeppesenid ei suutnud valmiva jahti nimetuses kokku leppida, mistõttu ristiti projekt esialgu X-79-ks (jaht on 7,9 meetrit pikk). Kui paat juba valmis oli, leiti, et X sobib sama hästi kui mis tahes teine sümbol ja nii saigi X-Yachts oma nime.

Tänapäeval teatakse X-Yachtsi kui kiirete ja kvaliteetse purjejahtide tootjat, kelle paatidega võidetakse purjetamisvõistlustel tihti kõrgeid kohti. Enam ei pane tehas rõhku mitte jahtide kiirusele, vaid mugavusele ja kvaliteedile. Siiski on kiirus X-Yachtsi purjekatel veres: aeglaseid purjekaid ei saaks sellise võidupagasi jahiehitaja endale lihtsalt lubada!

Nimi: X-Yachts A/S

Asukoht: Haderslev, Taani

Toodangumaht: 320 jahti (2006.a.)

Käive: 45 000 000 EUR (2006.a.)

Töötajate arv: 180

Koduleht: <http://www.x-yachts.com>

Edasimüüja Eestis: AS Balti Merekaatrid



# TARMO KÕUTS ON NEPTUNIGA SINAPEAL

Päikeseloojang mere kohal on klišee, aga kui seda imetleb kakskümmend aastat merd sõitnud mees, siis omandab see uue tähenduse. "Õhtuti istun siin, mõnikord võtan pokaali veini ja vaatan, kuidas päike loojub," räägib Tarmo Kõuts oma Keila jõe suudmes asuva kodu terrassil. Rõdupiirde ääres on vanaaegne Zeissi optikaga pikksilm mere poole suunatud, "et vaadata, kas Neptun on küllalt lahke näoga".

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

---









Siin, kus nüüd on merevaatega terrass, seisis 1936. aasta külaskäigu ajal riigivanem Pätsi auto, näitab peremees vana fotot. Maja, mida Kõutsid kümme aastat tagasi taastama hakkasid, kuulus vene ajal piirivalvekordonile, Pätsu-ajal oli siin kalastajate klubi ning veelgi varem tolliladu. Hoone on märgitud juba 1856. aastast pärit kaardile. „Selle ma olen kõik ise ehitanud, isegi metsa tõin Lõuna-Eestist,” räägib Tarmo Kõuts, meid fotograafia läbi lihtsalt ja hubaselt sisustatud maja juhatades. Meist vaid paarikümne sammu kaugusel voolab Keila jõgi vaikselt mere poole.

LESTAD AHJU! “Nüüd läheme paneme kala suitsu,” on võõrustaja kõige peale mõelnud. Aias suitsuahju juures toimetab Tarmo abikaasa Velina. Ta laotab lestad veel korraks paberile tahenema, et need resti külge kinni ei hakkaks. “Need on täna merest toodud,” ütleb Tarmo. “Täna pärast lõunat, kui laine natuke alla võttis, tõime välja.” Kuni ettevalmistused käivad, lööb peremees paar halgu peenemaks ja viskab ahju. Siis laotame lestad, kõht ülespidi, restile, ahju uks kinni ja korras.

Jõe ääres seisab igasugu paate, nende hulgas ka kuruuluss Pella, millega paljud eestlased on merehätta sattunud ja isegi uppunud. “Ma olen aastaid sellega te-

gelenud, et rannakalurid oma Pellad välja vahetaksid,” räägib Kõuts, “aga kui neil ei ole raha, siis ei saa seda ka nõuda.” Pella on jõe- ja järvepaat. Meresõidukil peab kiil ulatuma üle terve korpuse, et paat lainega ümber ei läheks. Selleks sobivad mitmed Eestis müüdavad paadid, kuid kaluri jaoks taandub kõik rahale.

Viitseadmirali kaatril on oma maja. Talvel tõstetakse paat talide ja kolme mehe abiga lae alla. “Minu paat oli vist möödunud aastal viimane Eestis, mis üles tõsteti – detsembrikuus,” on omanik uhke. “See on *hobby boat*, siin on isegi trümm olemas, et võiks kala püüda ja tekilt saab juhtida. Siin ei ole rõhku pandud mitte niivõrd luksusele kui merekindlusele.”

Kaliningradi Tehnilisest Instituudist navigaatori diplomi saanud meest ei hirmuta ükski veesõiduk. “Navigeerimine on peaasjalikult asukoha määramine,” teeb meremees mulle asjad kiiresti selgeks. “Kui rääkida laeva juhtimisest, siis igal vee peal liikuvale objektile on oma eripära: kiirus, püstivus, pööratavus. Seetõttu tahab iga aluse tüüp tutvumist, aga kui on korralik teoreetiline põhi, siis on võimalik iga asjaga hakkama saada.”

Saaremaalt, Kailuka külast Simmu talust pärit poisina, läks Tarmo Kõuts 15-aastaselt Tallinna Riiklikku Mere- kooli. Siis oli kombeks, et paremad õpilased läksid Saare-



maalt mujale õnne otsima. Merekool oli populaarne, sest andis võimaluse riigist välja saada. “Eks ka esiisade veri kutsus merele,” nendib ta. Tarmo Kõutsi suguvõsas on olnud nii madruseid, pootsmaneid kui kapteneid.

## “NAVIGEERIMINE ON PEAAASJALIKULT ASUKOHA MÄÄRAMINE,” TEEB KÕUTS ASJAD SELGEKS.

Peale kooli lõpetamist 1973 suunati noor meremees tööle mootorlaevale Tallinn. “Kuu aja pärast oli mulle absoluutselt selge, et sellisest laevast ma ei ole unistanud – see meri jääb mulle liiga väikseks,” meenutab Kõuts. “Pöördusin kapteni poole palvega mind maha kirjutada, et minna õnne katsuma nende laevade peale, mis sõitsid kaugemale.” Tõllal Tallinnat juhtinud kuulus kapten Leemet olla noormehele sõnad peale lugenud, et kui tal paljude aastate pärast väga veab, võib kord ise selle laeva kapteniks saada.

Kuna talvisel ajal teiste laevade peal liigseid kohti ei olnud, alustas Tarmo mootorlaev Aegnal teise klassi mad-

rusena. Merekooli edukalt lõpetanu oleks pidanud saama kolmandaks tüürimeheks, kuid see-eest sõitis Aegna kõikjale Euroopasse ja isegi Arktikasse.

Kaliningradi kaugõppesse minek ei olnud toona sugugi loogiline käik, sest Eesti Merelaevandus ei pidanud seda otstarbekaks – tehnilise kõrghariduse andis ka mereministeriumi süsteemi kuuluv Leningradi Kõrgem Merekool. “See tundus mulle liiga üheülbaline ja lihtne. Valisin Kaliningradi, sest tegemist oli soliidse teadusasutusega, mis tegeles peale laevajuhtimise ja mehaanika ka muude meretemaatiliste aladega.”

MEREMEHE ELU? 1975. aastal, 22-aastasena abiellus Tarmo Velinaga. Kohtumise üksikasjades jäävad mõlemad napsõnaliseks. “Mulle tundus, et peab kiiresti perekonna soetama, muidu meri võtab jäägitult,” ütleb Tarmo ja lisab, et see, mida meremeeste pereelust räägitakse, on sulatõsi – pead valima, kas töö või pere. “Aga see-eest romantikat kui palju!”

Vahepeal on lestad suitsuahjus valmis saanud ja perenaine laua katnud. Võtame resti ahjust välja ja tõstame auravad kalad taldrikule. Laual on värsked kartul, oma peenralt nopitud värsked kurk ja maitseroheline, hapukoor ning eelmisel päeval soolatud siig. Peremees valab külma valget



veini klaasidesse ja niipea kui toostid öeldud, asuvad kõik värsket suitsulesta opereerima.

Kui esimene nälg kustutatud, räägime meresõidu teemadel edasi. Viitseadmiral tunnistab, et noorusajal sai käidud ka sellistes kohtades, kuhu tänapäeval enam ei sõidaks. Kaubalaevad vedasid tihti sõjalisi tarneid näiteks konfliktseks Lähis-Itta.

“Selle kahekümne aasta jooksul, mis ma olen merel veetnud, on ohtu silmast silma nähtud väga mitmeid kordi.” Endine kapten kirjeldab, kuidas ükskord tormisel Biskaia lahel oli lainevall laevast mitu korda kõrgem. Laev lekkis ja laine oli nii kõrge, et kiirust maha võtta ei saanud – tuli täiskäigul läbi sõita, selleks et jõuda varjulisse abajasse Hispaania põhjarannikul. Saksa laev läks 50 miili kaugusel koos meeskonnaga põhja ja seda päästa ei olnud võimalik. Kogenud vanemmehaanik nuttis ja arvas, et noor kapten on hulluks läinud. Õnneks jõuti siiski tormivarju. Peale seda oli kapteni autoriteet laevas kõigutamatu.

Lestakalast näpudki puhtaks lutsitud, proovime pere-naise kergelt soolatud siiga. Rammus, peaaegu läbipaistev filee näeb käharal lehtsalatil isuäratav välja. “Tilli soovitan kalale peale panna, see annab kordumatu maitse,” soovib peremees. “Roheline on meil kõik oma aiast. Igat asja

on, aga ainult paar ruutmeetrit.” Kiidame võidu Velinat, sest sellist soolakala ei saa isegi mitte restoranis.

“MULLE TUNDUS, ET PEAB KIIRESTI PEREKONNA SOETAMA, MUIDU MERI VÕTAB JÄÄGITULT,” ÜTLEB TARMO KÕUTS. “SEE, MIDA MEREMEESTE PEREELUST RÄÄGITAKSE, ON SULATÖSI – PEAD VALIMA, KAS TÖÖ VÕI PERE. AGA SEE-EEST ROMANTIKAT KUI PALJU!”

NEPTUN LUBAB MERELE “Päris vaikne veel ei ole, aga võrgud me paneme sisse,” ütleb Tarmo, kui kõhud headparemat täis söödud, ise pikksilmast merd uurides. Palja silmagagi vaadates paistavad eemal üksikud vahused laineharjad. Merele minekuks otsitakse välja spetsiaalsed kombinesoonid, mütsid ja kummikud. Võrgukast paati, päästevestid selga ja kapten tüürib püramootoriga kala-paadi kindlakäeliselt merele. Laine pritsib nii korralikult



Tarmo Kõuts ja loo autor võrke panemas

üle paadiserva, et tõstan diktofoni päästevesti taskust sügavamale riiete alla. Fotograafil pole lootustki täiskäigul kihutavas paadis pildistamisasendit sisse võtta.

**“PÕHIVÄÄRTUSED ON NEED, MIDA TULEB HOIDA. VÄÄRTUS ON SEEGI, KUI SAAD MINNA OMA PAADIGA MERELE JA OMA ÕUNAPUU OTSAST ÕUNU KORJATA”.**

Sõidame eemal paistva punase lipukesega poi juurde ja Kõuts juhendab, et sellest tuleb kinni võtta, ise samal ajal oskuslikult paati lähemale manööverdades. Teen mis kästud ja kraban lipuvardast kinni. Kes teab, kuidas kalavõrke merre lastakse, see võib selle löigu vahele jätta. Mina õpin, et selle lipu külge kinnitatakse võrgu esimene ots ja hakatakse vähehaaval võrku vette laskma, laine liigutab samal ajal paati poist eemale. Esimese võrgu külge kinnitatakse spetsiaalse sõlmega teine ja nii edasi. Viimase võrgu lõpp seotakse ankruga poi külge, see üle parda ja asi vask. Teoorias. Praktikas käib see sõlmimine ja alatasa

takerduva võrgu üle serva kerimine ikka väga nobedalt ja samal ajal paadis püsti seistes.

Uuesti kuivale maale jõudes olen adrenaliinist ja värskest õhust pilves ja fotograaf kuivatab objektiivi. Kõuts ainult muigab ja küsib, kas hommikul tulete võrke välja võtma ka. “Päevas kaks korda merel käia on korralik koormus. Nagu nägite, seal võrguga askeldada polegi väga lihtne. Tormisel merel ma käin ükski, kui on vähem tormine, siis võtan pootsmani kaasa.” Pootsmaniks kutsub mees naljatamisi oma abikaasat.

TEGEVUST LEIAB ALATI Kuus aastat Eesti Kaitseväge juhatajana selja taga, mis on elus veel saavutamata? “Nagu öeldakse: mees peab istutama ühe puu, kasvatama poja, ehitama maja – nendega olen ma hakkama saanud,” vastab Kõuts. “Aga Eestis on veel palju asju, mis vajavad korrastamist, kasvõi merendus ja sõjandus.” Eestis on militaarvaldkond veel noor ja vajab seadusandlikku reguleerimist, samal ajal areneb muu maailm edasi. “Alati leiab tegevust, kui tahta.”

“Meil on veel üks probleem tekkinud...,” ütleb Kõuts mõtlikult, “märkan poiste juures, kes sõjaväkke tulevad, et paljudele ei ole kodus ega koolis õpetatud, mis on riik. Meie peame selle puudujäägi korvama. Suurem osa võ-



tavad selle väga hästi vastu, kuid sellised pisiasjad nagu hümn ja Eesti lipu ajalugu võiks olla juba koolist selged.” Kui me ise oleksime aktiivsemad, ei satuks parlamenti mittevajalikud inimesed ja siis ei saa ka päevapoliitika olla nii narr, leiab ta. “Kodanikuks olemise valu ja võlu selles seisnebki, et sul peab olema julgust ja tahtmist oma seisukohti välja öelda.”

Põhiväärtused on need, mida tuleb hoida, leiab aastaid Eesti kaitseväge juhitanud mees. Väärtus on seegi, kui saad minna oma paadiga merele ja oma õunapuule otsest õunu korjata. Päike on ammu loojunud, kui vestluse lõpetame. “Näete, kui vaikne meri on,” osutab Tarmo horisoni poole.

Tunne, et Tarmo Kõutsil on soov riigiasjades sõna sekka öelda, ei petnud mind. Paar nädalat peale intervjuud teatas Kõuts kaitseväge juhataja kohalt lahkumisest ja kinnitas, et astub pärast seda, kui riigikogu on ta ametist vabastanud, Isamaa ja Res Publica Liitu. **✎**

### CV: Tarmo Kõuts

Sündinud 27. novembril 1953 Pihtla vallas, Saaremaal

#### Haridus:

Pihtla 8-klassiline kool (1969);  
Tallinna Merekool (1973);  
Kaliningradi Tehniline Instituut (1985);  
Soome Vabariigi Maakaitse Kõrgkool (1999)

#### Teenistuskäik:

1973 – 1990 Eesti Merelaevandus (madrus, ohvitser, kapten);  
1990 – 1993 Eesti Merehariduskeskuse rektor;  
1993 – 2000 Piirivalveameti peadirektor;  
2000 – 2006 kaitseväge juhataja

**Auaste:** viitseadmiraal

Eesti Laskurliidu president

**Hobid:** kalapüük, jaht

Abielus, abikaasa Velina, poeg Toomas



## VOLVO XC70 JA VOLVO XC90 SESOONSED SOODUSHINNAD.

SÜGISENE LOODUS JA TUNDMATA RAJAD KUTSUVA SIND ENNAST AVASTAMA. VOLVO XC70 JA XC90 JÕULINE, ELEKTROONILINE AWD NELJARATAVEDU JA TRACS VEOJÕU KONTROLLSEADE MUUDAVAD LÄBITAVAKS KÕIGE KARMIMADKI TEED. MUGAV VIIS NAUTIDA MAAILMA! **LEHESADU JÄTKUB ADRESSIL [WWW.INFOAUTO.EE](http://WWW.INFOAUTO.EE)**



Volvo. for life

**VOLVO XC90  
ALATES 599 000.-**



**VOLVO XC70  
ALATES 535 000.-**

keskmine kütusekulu: XC70 7,6-11,1 l/100 km, XC90 8,2-13,3 l/100 km; heitmed XC70 201-270 g/km CO<sub>2</sub>; XC90 217-322 g/km CO<sub>2</sub>

**INFO-AUTO**

TALLINN: PÄRNU MNT. 232, TEL. 6 710 020 TARTU: TURU 1, TEL. 7 371 890 PÄRNU: TALLINNA MNT. 89A, TEL. 44 72 750 [WWW.INFOAUTO.EE](http://WWW.INFOAUTO.EE) / [WWW.VOLVOCARS.EE](http://WWW.VOLVOCARS.EE)



# MITME- KÜLGNE NAISSAAR

Tallinnast vaid kümne kilomeetri kaugusel asuval Naissaarel leiab kõrvuti maastikukaitseala, sõjaväerajatiste varemed, kitsarööpmelise raudtee, pealinlaste suvilad, Nargen festivali toimumispaiga ja palju muud, mis muudab saare atraktiivseks mitmest aspektist.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **KAIDO HAAGEN, TOOMAS VOLMER**

Teiselt poolt põhjustab see aeg-ajalt huvide konflikte. Looduskaitsejatel ja turismiedendajatel on saarest erinev nägemus, mistõttu on Naissaare looduspargi külaliskeskus on teist aastat ilma haldajata, kuigi suve jooksul käib saarel puhkamas umbes 15 000 inimest.

Keskkonnaministeerium ei olnud rahul külastuskompleksi varasematel aastatel hallanud ja turismi korraldanud Naissaare Reisid OÜ pakutud renditingimustega ja nüüd tegutseb saarel Riiklik Looduskaitsekeskus, kelle ülesannete hulka turismi korraldamine ei kuulu.

Riikliku Looduskaitsekeskuse Harju- ja Raplamaa regiooni juht Andres Sütt on öelnud, et mööda saare kehvasid teid inimeste autokastis vedamine pole veel loodusturism. Naissaare Reaside omanik Olavi Bleier aga väidab, et looduskaitsekeskus vaatab asju oma mätta otsast ega oma ettekujutust saare kui terviku arengust.

Nii pole ime, et läinud suvel Lõunakülas Omari küünis festivali korraldamisega algust teinud Tõnu Kaljuste ei taha saare turismi teemadel sõna võtta. Festivalikülaliste toitlustamisega korraldas Kaljuste naaber Karl Lindström.

Viimisi valla koosseisu kuuluv Naissaar on valla jaoks ääremaa, millele tarvis vahendeid napib. Mitmed olulised objektide nagu sadama ja kitsarööpmelise raudtee remont ootavad Euroopa Liidu raha. Vallavanem Urmas Arumäe on seisukohal, et riik võiks vedada saarele elektriliinid. Praegu saab saar kogu vajaliku elektri generaatoritest. Kaljuste kasutab nii oma majapidamise kui Omari küüni valgustamiseks päikeseenergiat.

Teisest küljest, tänu sellele, et infrastruktuur on kehvast seisust ning et looduskaitsekeskus seab külastajate arvult piirangud, ei ole turism saarel veel võimust võtnud. Tavalisel suvepäeval võib





täiesti segamatult inimitühjas lõunakalda rannas kivi otsas istuda ja lepatriinu ukerdamist jälgida.

Matkajate jaoks on kaardistatud ja maha märgitud mitu matkarada. Militaarobjektid asuvad peamiselt saare põhja- ja keskosas. Üks efektsmaid ja paremini säilinud ehitisi on patareid number 5, mis rajati juba 1911. aastal eesmärgiga sulgeda koos mandril asuva Suurupi patareiga vaenlasele läbipääs kitsas väinas Tallinnast läänes.

Naissaar on peamiselt kaetud metsaga, lagedaid alasid leidub vaid mererannal ning vanades külakohtades. Naissaare reljeef ei soodusta pinnavee äravalgumist ja seetõttu esineb saarel ka soid. Saar on kõrgem keskosas, kahe tipuga kõrgustik nn Suurmäed ulatub ligi 27 m üle merepinna. Saarel on valitsevaks liivarand, lääneosas on luiteid. Märkimisväärne on ligi 7 m kõrgune Savikallas Põhjaküla kohal.

Naissaare suurim rändrahn on looduskaitsealune Põlendikukivi. Kivi asub miiniladude territooriumil, selle ümbermõõt on 26m ja kõrgus 7m. Kivi sai oma nime kunagisest metsapõlengust, mille käigus see pragunes.


Kunagisest Lõunakülalt on säilinud vaid puukirik, mida on asutud taastama. Praegusele hoonele lähedase ilmega kirik ehitati 1856. aastaks, kuid see hävis I maailmasõja päevil. Tänapäevane ehitus püstitati 1934.a. Rootsist saadud abi toel ning see oli Tallinna Soome-Rootsi Mihkli koguduse abikirikuks.

Kiriku lähedal asub Kabeli kalmistu, kuhu on maetud Krimmi sõjas aastatel 1854.-1855 Tallinna blokeeritud inglise sõjalaevade madrused. 1927. aastal paigutas Inglise kuninglik laevastik siia maetud meeste nimedega hauakivi. Kuigi vana nimi viitab muistsele rannakabelile, on praegu siin vaid väike, roostetanud ristidega ja põlistest mändidest varjatud kalmuaed.

AJALUGU Nargen on üks Naissaare varasematest nimedest, mida nüüd tänu Tõnu Kaljuste festivalile teavad paljud, ent saar on kandnud ka nimesid Nargheiden (1348), Nargedon (1455), Nariöö (1506) ja Nargön (1509). Bremeni munk Adam aga kirjeldas oma kroonikas Naissaart Terra Feminariumi nimega. Sama nime kannab nüüd juba mitmeid aastaid kevaditi toimuv regatt, mille käigus purjetatakse ümber Naissaare.

Esimesed kirjalikud teated Naissaarest pärinevad 11. sajandist, püüasustuse kohta on esmakordselt teateid 1469. aastast. Naissaar on aastasade jooksul olnud mitmete riikide huviväljas, millest on tingitud ka saare küllaltki keerukas ja ebatüüpiline asustusajalugu võrreldes teiste Eesti saartega. Saart on läbi aegade kasutanud sõjalistel eesmärkidel nii Taani, Rootsi, Venemaa, Eesti kui Nõukogude Liit.

Naissaare varasemad elanikud olid enamuses kakskeelsed ja kuulusid Eestis elavasse rootsi vähemusrahvusesse. Saarel elanud rannarootslastest annavad tunnistust ka kohanimed. Esimene maailmasõda tõi endaga kaasa suuri muutusi saare elus, elanikkond evakueeriti seoses 1913. aastal alustatud merekindluste ehitamisega. Pärast sõja lõppu tulid põliselanikud saarele tagasi. Aastatel 1919-1944 koosnes Naissaare vald kolmest külast: Põhjaküla saare idaosas, Lõunaküla ja Väikeheinamaa küla saare edelaosas.

1934. aasta rahvaloendis oli Naissaarel 450 elanikku, koos sõjaväelastega. Vabariigi viimastel aastatel oli saarel umbes 250 tsiiviilelanikku. Teise maailmasõja käigus püüasustus hävis ja peale sõda jäi Naissaar Nõukogude Liidu piiritsooni ning oli ainult sõjaväelastele kasutada. Viimane NSV Liidu sõjaväeüksus lahkus saarelt 16. juunil 1994. 

Esimene, puust majakas rajati Naissaare põhjatippu 1788. aastal, kui Eesti kuulus Vene impeeriumi koosseisu. Kivist majakas ehitati 1849. aastal, kuid see hävis Teises maailmasõjas 1941. aastal.

Praegune laternaruumi ja rööduga betoonist tuletorn on ehitatud nõukogude ajal, 1960. aastal, kui Naissaar oli suletud militaarobjekt. Jalamist 45 meetri kõrgune ülalt punane, alt valge majakas töötab pimedal ajal aastaringsest. Majaka tuli süttib kolmeks sekundiks iga kümne sekundi tagant, valgus on nähtav 12 meremiili kaugusele.

Kuna Naissaare tuletorn on võrreldes teiste Eesti tuletornidega valminud üsna hiljuti ja ehitatud betoonist; mis paneb ajahambale ja ilmastiku kapriisidele palju paremini vastu kui looduslik kivi, tellised, teras või puit; on majakas hästi säilinud.

Aastatel 2000-2001 renoveeritud tuletorni röödult avaneb ilus vaade. [N](#)

# NAISSAARE TULETORN

 **MARINER**

  
**BALTI MEREKAATRID**

Selle kupongi esitamisel  
Mariner päramootorid  
**- 5% soodsamalt!**

Kampaania kehtib kuni 2006. aasta lõpuni.



**MARINER**

Mariner päramootorid on  
töökindluse võrdkujuks

- Ökonoomsed ja keskkonnasõbralikud
- Kõrge efektiivsusega
- Garantii 2 aastat



  
**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)

# MERETAGUNE



Maestro Tõnu  
Kaljuste Omari  
küüni uksele

Suvine Nargen Festival Naissaarel läks täissaalidele hoolimata sellest, et kohale saab vaid meritsi. Saarele sõitva liinilaeva Monica piletid olid etendusteks juba nädalaid ette välja müüdnud, sestap vedas neil, kel oma paat kasutada. "Navigaator" aga tegi kaasa vaimustava meresõidu Nargen Opera kiirpaadiga Da Capo ja kuulas merelaule Marko Matvere esituses.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **KAIDO HAAGEN, TOOMAS VOLMER**

Kui ma kokkulepitud ajaks Rannamõisa kalda all asuvasse Tilgu sadamasse jõuan ja pilgu Naissaare poole suunan, näen reidil vaid üht vaevuliikuvat kalalaeva ja eemal paari purjekat. Kuid avarus, värske õhk ja rahustav merekohin, mis mind otse linnakärast saabununa vastu võtab, teeb olemise õndsaks. Jõuan veidi varbaga kivikesi toksida ja mõelda, kas ma olen ikka õiges kohas, kui, ei tea kust, ilmub lagununud betoonplokkist kai äärde veider veesõiduk, kummalistes tunkedes tegelased pardal. Veidi kõhklevalt astun ligi ja selgub, et see sama paat viibki mind Naissaarele.

Kõigile reisijatele antakse ühesugused sinised neonkollaste detailidega tunked. Kui juba kapten ja teised meeskonnaliikmed neid kannavad, peab asi tõsine olema, mõtlen ja ei tee katsetki kaasavõetud jopet selga panna. Kümme-kond skafandrites reisijat moodustab tõeliselt tulnukliku seltskonna. Ega paat isegi meenuta midagi, mida olen sadamates kai ääres näinud. Üheksa meetri pikkune jäiga põhjaga kummipaati ehk RIB, kus 14 inimest istub kahes reas kaksiratsa, näeb välja nagu lõbustuspargi atraktsioon. Ja sõit sellega on elamusterohkemgi kui ameerika mäed.

Kahe 225hobujõulise mootoriga paat võib lennata kuni 90 kilomeetrit tunnis (58 sõlme), ent isegi optimaalse kiirusega toob paat esinejad saarele 15 minutiga. Nargen Opera hing ja loovjuht Tõnu Kaljuste kiidab paadi merekindlust. See talub hästi Läänemerele omast lühikest ja teravat lainet.

Kummipaadi head omadused avastas Kaljuste enda jaoks möödunud aastal Newfoundlandil, kus ta osales koorimusiikaukirjutusel Festival 500. "Ütlesin, et mulle meeldib merel käia ja korraldajad organiseerisid mulle kummipaadi koos sõiduõpetajaga. Siis ma sain aru, et see on palju mõistlikum paat artistide veoks kui mõni teraspaat."

Vähem kui veerand tunniga oleme Naissaare lõunaküljel paadisilla ääres. Nagu ikka pärast meresõitu, on pisut harjumatu kindlat maad jalge all tunda. Rannast Kaljuste suvekodu ja festivalipaiga, Omari küünini on vaid mõni-

# KONTSERDIELAMUS



Nargen Operasse saab ainult metitsi. Saabub publik...



...ja maabuvad esinejad.

sada meetrit. Meie külaskäigu ajaks on Nargen Opera elamusterohke suvi lõpukorral. Viimasena saab kuulata mere-laule Marko Matvere esituses.

Tõnu Kaljuste on möödunud hooajaga ülimalt rahul. “Ma arvan, et kõige suurem kingitus oli see suvi ise,” ütleb ta. “Arvasin, et kui kahekümnest etendusest neli jääb tormide või Monica rikke tõttu ära, on ka hästi.” Laev Monica seadis küllastajate arvule piirid, kuid paljud saabusid ka isikliku veesõidukiga. “Iga ürituse publik on erinev,” räägib Kaljuste. “Näiteks Marko Matvere kontserdile tulevad võibolla rohkem sellised lõbusamad paadisõitjad kui Arvo Pärdi kontserdile.”

Järgmisel suvel ootab Nargen Festival taas küllastajaid. Täpseid plaane veel koostatkse, kuid Kaljuste arvab, et Haydni ooperi “Üksik saar” võiks Viinistust Naissaarele kolida, samuti plaanib ta kavasse võtta teise sama autori ooperi “Elu kuu peal”. Lootust on, et need, kel jäi vaatamata Tormise “Eesti naiste laulud”, saavad seda teha ka järgmisel suvel. “Oma tulevikku näen küll nii, et suved veedan Eestis,” ütleb Kaljuste.

Talu mille asemele Kaljuste oma suvekodu rajas, kuulus Schmidtide perekonnale. Bernhard Schmidt oli kuulus optik, kelle ehitatud teleskoop muutis astronoomia arengut. Schmidti jutustab ka Jaan Krossi kirjutatud ja Naissaarel mängitud etendus “Vastutuulelaev”. Et kontserdi alguseni on veel üle tunni aega, lähen omal käel saart avastama. Dirigent soovitab

vaadata lähedalasuvat Maarja kirikut ja luteri kalmistut ning suundub ise mere äärde.

Kui ringkäigult tagasi jõuan, vuravad küüni ja mere vahelisele heinamaale suured sõjaväeautod, Monica pealt tulnud kontserdilised kastis. Jalgsi oleks Suursadamast festivalipaika pea tunni aja tee.

Kui kell kukub, avatakse Omari küüni uksed ja rahvas valgub sisse. Hämara saali täidab ootusärevus. Tallinna Kammerorkester võtab laval kohad sisse ja seab pillid häälede. Avaneb väike uks küüni külgeinas, publiku peadest kõrgemal ja rõdutrepist tulevad aplausi saatel alla lavale dirigent Kaljuste ja solist Marko Matvere.

Merelaulud on oma olemuselt lihtsad ja rahvalikud, kui see väarikas kooslus lisab kontserdile täiesti uue mõõde. Matvere, kes on ise meresõidu huviline ja purjetamise ajalugu uurinud, jutustab laulude vahel lugusid purjetamise kulda-jast 18.-19. sajandist. Kohati satub ta nii hoogu, et dirigent peab talle meenutama, et aeg on üks laul laulda. Muidu tagasihoidlikud eestlased on esinejate õhutusel valmis lõpulugu kaasa laulma: “Looja, võta õnne anda, hoiu Kihnu mereranda...” tõuseb ühendkoori laul küüni kõrge lae alla. Kaljuste ja Matvere eeslaulmisel muudetakse ära laulu sõnad: “Looja, võta õnne anda, hoiu naiste saare randa...”

Tagasiteel voogab meri nagu öösinine siid, mereõhk on juba nii jahe, et skafandrist väljaulatuvad näpuotsad jäävad külmast kangeks, ja täiskuu kullendab taevast nagu pannkook. ☑

MEREREIS

B18

B2

N19

N20

N52

N15

2.osa (algus Navigaatoris 2/2006)

N41

# KAHEMASTILISE "MARTHAGA"

## CALEDONIA JA GÖTA KANALEID PIDI KOJU

Eelmises Navigaatori numbris alustas Kati Murutar oma reisikirja, mis viib lugeja Šoti- ja Rootsimaa kanalitele seiklema. Kolmene reisiseltskond eesotsas kapten Hillar Kukega läbib reisi jooksul enam kui sadat Caledonia, Trollhätte ja Göta kanali lüüsi, pistab Põhjamerel rinda tormiga ja ületab Läänemere-sõiduvahendiks kahemastiline 18tonnine 15 meetrit pikk Colin Archeri tüüpi purjekas "Martha".

Esimeses osas starditi Šoti sadamalinnast Obanist ning sõideti mööda Caledonia kanalit Põhjamereni välja.

TEKST KATI MURUTAR FOTOD HILLAR KUKK, GÖTA KANAL

5. AUGUSTIL, REEDEL Hommikul kell viis väljusime Põhjamerel Šoti vetest. Merel ei muutunud sellest midagi – jaapanlased ja poolakad, taanlased ja sakslased vedasid ikka oma loendamatu alustega kaupa, kuni Maa põues naftat, sütt ja kõike muud vedamisväärset leidub. Ei muutunud ka ses mõttes, et veel mitmeid päevi ei olnud oma absoluutset kiirusrekordit sooritava "Martha" pardal põhjust ega tahtmist tormikaid seljast võtta. Ruhvis roolisolijale ärkvelhoidvaks seltsiks oli mõistlikum kähakil minna, sest üle parda pudenemine tähendanuks lisaks ematutele lastele ka Hillarile ja Alole vangiminekut tahtmatu tapmise pärast, nii absurdne kui see ka pole. Hillar arutles purjetamise kui traditsioone, väärikust ja distsipliini kandva eluala üle ning nentis, et ebausk ei luba retke reedel alustada – Assooridel, kus nad selle kombe vastu eksisid, sai eespuri ohverdatud.

Õhtusöögiks valmistatud lambahakklihaga pasta ja mündikastmega oli sedasi, et mina ei suutnud süüa ei seda ega midagi muud. Joogiks valatud vesi lendas loksumisega samuti sülle ja diivanisse – hea veel, et see polnud mõni meeste igapäevastest pünaveinidest. Hillari puhtusemeele ja

tasakaaluarmastuse jaoks oluaks säärase energia rebase-tamine hüllem kui "Marthale" igati jõukohane tormituul.

Küsimusele, kuidas me keset tuledes lõõmavaid puurtorne mahajäetutest pimedas mööda pääsime, vastas Hillar küsimusega: "Kas Jumalat sedavõrd usud, et teda tõeliselt paluda ja usaldada õskad?"

6. AUGUSTIL, LAUPÄEVAL 20 meetrit sekundis. Tsentrifuugib. Ilma igasuguse hoiatuseta kerkis "Martha" kõrvale hetkeks pinnale allveelaev. Tormihoiatus kestis. Sjöholmid keerasid Taanimaale Christianseni tormivarju, meie ei hakanud säärase haagiga aega raiskama, vaid jätsime möllu lihtsalt pikendava, mitte leevendava Skageni vahele. Helikopterid viisid ühelt vene jahilt haiglasse üheksa lootusetult merehaiget vägilast. Maandasid siis sinna asendusmeeskonna või?

7. AUGUSTIL, PÜHAPÄEVAL Hillarile meeldis minu reaktsioon, kui kell viis hommikul kajutist välja ronides avastasin ta roolis magamas. Mitte et automaatpiloodi ehk Kaspari usaldamises midagi erilist oleks. Lihtsalt Taani väinadest välja ujivate laevade tihedus oli nii suur, et ronisin pungil





*Sillad Vänersborgis*



*Lüüsimist oodates*

overboard!"

purjedest mööda ja vahtisin murelikult igasse ilmakaarde. Sellest piisas, et kapten ütles mulle rahulolevalt head (t)ööd ja pugesi oma ahtrikajutisse tudile, samal ajal kui Alo võõris omi unesid vaatas.

Norra nurga taha pugemine vaigistas tormi. Kõikjale silmapiirile ilmusid hommikupäikeses kullendavad kolmemastilised, sest siin vetes peeti Cutty Sarki regatti eriti suurtele avamerejahtidele.

Lõuna paiku ärganud kapten valmistas ise krehvtise kapsahautise lambalihaga. Kui ka pootsman lünklikult magatud ööst toibus, esitasid mehed laevalael tantse vaheldumisi genakeri ja spinnakeriga – pidevalt ja kiiresti muutuvast tuules oli raske otsustada, kumb paremini välja töötab. Alo asus lantidega kala püüdma. Viimati tegi seda samuti "Martha" pardal, kus just hetk enne pettunud loobumist 10kilose tuunikala püüdis. Saba on senini meil Võrtsu-äärses kodus nööriaga lae alla tõmmatud.

Hillar arutles, et äkki peaks "Marthaga" palli peale minema. Nii nimetatakse ümbermaailmareisi merekarude keeli. Värsket Orjaku-meest häirib selle idee juures ettearvamatult raevukas ja võõras India ookean ning Trinidadi mereröövlid, kes on paari dollari pärast juba mitmeid auväärt purjetajaid tapnud ning kellest midagi teadmata juhmakad taidluspurjetajad "vallatuid" mereröövlilippe Jolly Rogereid heisata tavatsevad. Hillar on loobunud nõudmast, et nad sedasorti saasta maha võtaksid – kogu maailma õpetada ei jõua. Ja isu käib kapten Kukul hoopis Vahemere järele. Ilmselt sinna ta järgmiseks seilabki. Varsti oli Alol õnge otsas väike, aga fantastiliselt

kirju kuldmakrell ning minul valmis kausitais kuldseid pannkooke. Loksumine oli nüüd küll tühine, aga gaasilebra tekitas kambüütilist šokki ikka veel. Leevendas juustepesu laevalael. Vesi aitab alati.

Õhtusöögilaua katsime Taani rannikul pöörlevate tuulegeneraatorite taustal laevalaele, ehkki Hillar ei salli sedasorti rohelisi rajatisi, mis oma tekitamise ja kasutamisega kulutavad rohkem loodusvarasid kui säästavad.

8. AUGUSTIL, ESMASPÄEVAL Pootsman äratas mind Göteborgi sisse seilamist nägema. Tänu palju nähtule tundusid skäärid kodused, ehkki olid oma tihke navigeerimistarbega kapteni juba üsna ära kurnanud. Roheline ja punane, roheline ja punane – lõppematu meremärkide rada, mille järgi skääridevahelist teed valida, näitas end Hillarile juba mitmekordsena. Koos pootsmaniga korjasid nad maha teenelised purjed, mis olid meid terve ööpäeva võrra kiiremini üle Skagerraki väina toonud, samal ajal, kui muud mehed elektroonikata jäädes üha eetris teed küsisid või helikopteriga haiglasse viidi.

Solgutatud silmale tundus tegelikult kaunis ja majesteetlik Göteborg apokalüptilisena – Göta jõe kalda äärsed skulptuurid ja purskkaevud olid täis kurjakuulutavaid kormorane, lisaks väärikalt elujõulisele laevastikule seisis mitmes spetsiaalses sadamas ridamisi mahajäetud, lagunevaid, pooleldi vee alla vajunud aluseid. Otse elumajade taga kõrgusid jõekallastel haisvad tehased.

Kõigitine lausväsimus pressis Hillari poomi all taheneva suure purje vahele tudule. Alo roolis meid mööda Göta jõge,

mille iga käänaku taga hellis minu silma jaoks ideaalne asula: mõistliku suurusega muhedad majad kobardusid ümber talli-komplekside ja väikeste kenade kirikute. Üks asula teise järel näitas end eemalt kirikutorniga ning seejärel talli ja maneeži ümbritsevate valgete aedikutega, milles haigutasid hommikused hobused. Valdavalt masajad ja skandinaaviapäraseid, mitte elegantsed ratsud – nagu kohane harrastuslikele külatallidele, kus kohalikud ja lähemate linnade lapsed normaalselt eluviisi käivad harrastamas.

Alo võitles koletislike puidu- ja naftalaevadega, mis tui-malt lubatud 5sõlmelist kiirust ületades meist mööda undasid ja ahtrilainega Hillarit hällitasid.

Tall ja kirik, tall ja kirik... ja siis äkki ilma igasuguse hoiatuseta siitkandi esimene lüüs. Esmalt pressis sellest üks üleloomulikult päratuna tunduv tanker alla nagu mäest välja kasvav koletis – siis sukeldusime meie ise seninähtuist sügavaimasse ja süngemasse lüüsi. Olime juba mitu kilomeetrit muianud eht-rootsiliku perekonna üle, kelle ema-isa ja kolm heledat verd last kükitasid kõik punastes päästevestides ja olid lisaks otstega parda külge kinnitatud – endal vandi küljes elukogenematute inimeste mereröövlilipp. Nüüd kadus naeruisu, sest siinsetes lüüsid ei olnud näha ainsatki inimest. Videokaamera jälgis, kuidas me pootshaakide abil tohutult kõrgete pollarite külge otsi kinnitasime ning laeva kerkides pidime otsi ümber tõstma, samal ajal, kui “Marthat” ennast tuli nukilisest kaljuseinast eemale suruda. Päris kole. Mis muu sai sellise ootamatult tekkiva külakese nimi olla kui Ström – a la Alev Ström! – nagu saime kaljulõhest üles kerkides kaiputka seinalt lugeda.

Kuus täpselt samasugust inimtühja – isegi turistid ei viitsinud meie ponnistustest atraktsiooni saada nagu Caledonias – lüüsi panid pootshaagi upitamisega pootsmanni lihased värisema ja inimfaktori järele igatseva kapteni vihaseks urisema. Vettinud kindad leotasid küüned pehmeks, nii et need hargnesid kihiliseks või murdusid sootuks – näputöö tegijale tõeliselt vastik häda.

Ühtlasi tabas tõeline assotsiatsioonide laine. Trollhättani üsna suurest linnast läbi podisemine meenutas järk-järgult pea kõiki kohti, mida siinilmas nähtud. Emajõgi. Vana-Pärnu. Kadriorg. Samuti Pariisi eeslinn. Isegi Brasiilia. Samavõrd Londoni äärelinnad. Inimeste linnakujunduse ja –kasutuse loogika on kõikjal maailmas ühesugune.

Õhtupimedas jõudsime Vänernisse. Siitkandi ühe suurema järve algusse, kuhu meie ees suubusid päästevestidesse mähitud rootslased ja oma alusega ihuüksi sõitev sakslane. Kuni end tihenevas pimeduses kai külge kinnitasime, pandi duširuumid lukku. Ainsad elusolendid olid laevale vastu tulnud valgepõsklagled, kellesuguseid Göta jõgi parvedena ujutas ning kel oli õnnestunud vaid paar poega üles kasvatada. Steriilset ja verevaest jahisadamat ümbritsevat rada pidi keskusse tatsates oli tunda kustutatud grillide lõhna spetsiaalselt ette nähtud platsil, näha ükshaaval kustuvaid svenssoniaknaid ning naiste dušikas oli õnneks siiski üks punapäine, kena inglise keelt kõnelev koristajapoiss, kes laskis mind mööduka kiunumise ja kraapimise peale pessu.

Samal ajal tõhusalt toonikuid seganud mehed pidid ennast pesema kraanikaussides – mis aga võttis õnneks nii kaua aega, et sain segamatult ja oma äranägemise järgi õhtueine valmis-

tada. Lisaks eelmise päeva pärade soojendamisele praadisid peekonit ja mune, lõikusin toorsalatit ja katsin lauda sedamoodi, et kõik kasutuselolevad kapid-sahtlid olid mõnuga pärani ja köögiriistad hetkeks liiba-laba. Täpselt nii, nagu kõikuvas kambüüsis ei saa ega tohi, aga rootslikult paigal püsivas on hetkeks hullult mõnus mürgeldada.

9. AUGUSTIL, TEISIPÄEVAL Paaril sulnilt vaikel hommikutunnil sain oma keskaegse šnitiga niidisärgi, mida siiski Caledonia vaimu kandvaks pidasin, valmis.

“Sild lõpeb otsa!” hõikasin suvitavat jõuluvana meenutavale aastates ja bokserites taadile. Jõuluvana vastas reipalt, et märkas seda – ja astus üle kai otsa vette. Plauh.

Väike peni, seljas sangaga päästevest, põrnitses hajameelselt jalga tõstes oma peremehe toonitud akendega hiiglasliku luksuskaatri kõrvalt toda kroolivat jõuluvana.

Veest välja ronides patsutas papi tunnustavalt “Marthat”, kiitis mu näputööd ja ütles, et on Lõuna-Rootsi ühe tuumaelektrijaama tuumainsener. Igal kevadel algab jutt, et jaam tuleb Tšernobõli ennetades kinni panna ning taat seilab oma mooriga kahekesi merele ära. Purjetab kogu suve mõnuses kaksinduses tänu sellele, et vanadusse on kaasa võetud nii kobe tervis kui abielu. Sügisel saab rahun randuda ja tööle minna, sest svenssonitele tuleb meelde, et külmaks ja pime-daks läheb ning elektrijaama on ikka vaja küll.

Et mehed magasid väinade väntsutusi keskpäevani välja, pääsesid nad gallupit korraldavate neiukeste haardest Vänerni kaldalinnakese poekete ees – mida meie linnas vaadata katsete, kustkohast saite teavet meie võimaluste kohta. Kuidas neile viisakalt öelda, et tuhkagi ei tea, sest see linnake on vaid läbisõidusadam ja ööbimiskõlvulik kaikoht? Rootsi pered jäid sinna terveks igavikuks – kes läks veekeskusse, kes asus sa-



*Vöör juba paistab...*



damas ümber “Martha” ülitulemuslikult kala püüdma, kõigil kirjud päästevestid seljas.

Kui Hillar oli traditsioonilise hommikuporina saatel elamise jäljed tolmuimejaga kokku juristanud, asusime kõige erinevama meetodeil avanevate sildade alt teele avajärve ja Göta kanali poole. Tuju läks sel avaral ja rahulikul järvel purjesid heisates lapsikult heaks, kui meile podises vastu kohaliku Jaan Tatika vaimukas leiutis – auto kõige tillem haagissuvila, mille ümber ujukiks ehitatud raamistiku küljes oli päramootor, mingi ladinalipp ja küljel halenaljaks kiri “Poori” – vaeseke. Omanik oõtsus ahtris võrkkiiiges ja lehvitas “ritsidele” laisalt katkise sokiga. Kobardusime mõnusasti kolmekesi ruhvi ning kõigi võimalike ilmaasjade arutamise kõrvale püüdsime üle järve vinava tuulest toodud sõnnikulõhna järgi ära arvata, kas tegemist on talli või laudaga. Enamasti olid loomulikult tallid. Enamuses neist ilmselt Eestistki ostetud hobused. Ja samas loogiline, et ratsalaagritesse eelistavad rootsid ikkagi meile Eestisse tulla, sest Göta kanali tutvustusprospekt pakus kampingukoha hinnaks meie rahas 12 tuhki raha ööpäev. Ja see oli veel soodushind!

Äike tuli. Kõigepealt näitas taamal pilvefronti. Siis sellest alla keerduvat vesipükki. Misjärel “Martha” peale vajus lausein taevast vett. See pesi meresoola maha ja minu ruhvist alla kajutisse, sest kapten tahtis ümberringi vette sähvivate välkude keskel, et keegi meist siiski elusalt Eestisse jõuaks. Näitas mulle, kuidas raadioraadiot kasutada. Mayday eetrisse hõigata ja oma koordinaadid kindlaks teha ja edasi öelda. Hillar olettas, et kui nemad Aloga välgust surma saavad, jooksen kiiresti karile, aga suuremat see “Marthat” ei ohusta, nii et saan laeva ja iseenda tagasi koju korraldada.

Nii kaart kui tegelik maastik, tihedasti saarekesi täis tipitud järv, sundisid mehi enam-vähem käsikaudu vaevunähtavate märkide vahel tõelist kepisõitu tegema. Algul likvideeris nähtavuse padukas, siis harilik ööpimedus. Halogeenprojektor valgel ettevaatlikult Mariestadi sadamasse podiseses kuulsime südaõöl nii mõneltki üles ehmatanud svenssonilt kibedat tõde: “Jävla Estniska somnabulistar!” Ega inimene sellepärast kuutõbine ole, et ta päeva jäägitult ära kasutab!

10. AUGUSTI, KOLMAPÄEVAL Oma hommiku iseenele sisustasin kokkuõmmeldud kudumi puhtaks pesemisega – nii peenikesse tõhe imbub kole palju erinevate paikade tolmu, sõrme- niiskust ja ausalt öeldes ka võid ja viinisaiakeste rasva- ja tema heiskamisega “Martha” tagumisse masti. Paari tunniga, mis kulus Vänerni viimaste saarevahede läbimiseks, oli ta kuiv – ja tere tulemast Göta kanalisse!

Üksteise selga pressitud kampinguputkade peale vallandus järjekordne padukas, kanaliteenuse kioskist väljus maani vihmamantliga – meenutagem, et see on šotlaste leidus! – ja kõrvuni kalavinskitega poisikeselikult asjalik tots, kelle rinna oli tikitud Emma, kes tervitas meid kanalisse jõudmise puhul, andis haruldastele eestlastele hinnas kõvasti alla – mispeale Hillar armus temasse – ja tegi ainsa abivalmis rootslase-na “Martha” otsasse mõne sekundiga paali sõlme – mistõttu Alo armus temasse. Teada sedasorti armumised.

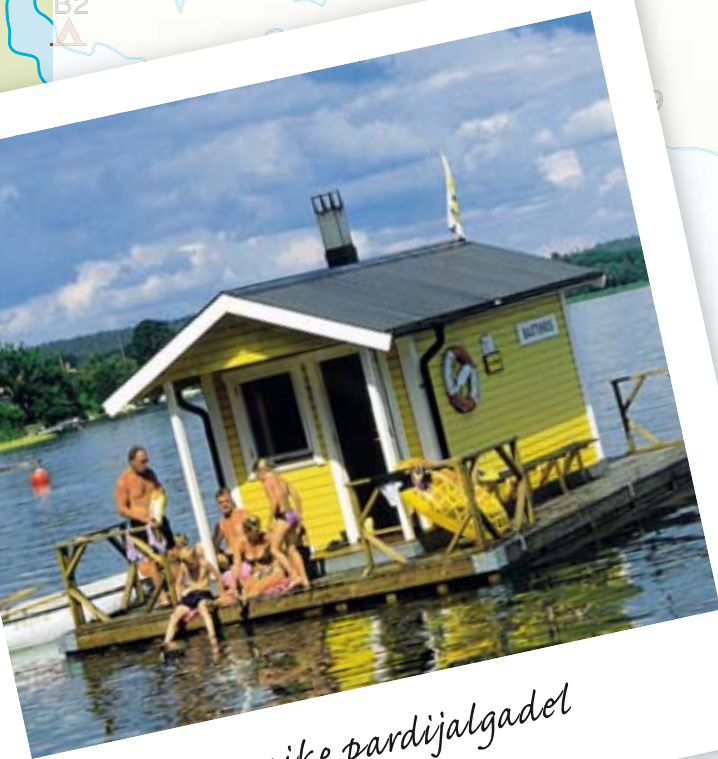
Meie ees alustas teekonda läbi tõusvate lüüside väike punane mootorpaat. Kui Trollimütsi lüüsid olid lõputud ootamised, mille ajal kapten hoidis mootorit jõristades “Marthat” pooltundide kaupa paigal, ilma et teda olnuks kuhugi kinnitada, siis nüüd avanesid lüüsid-sillad võluväl.



*...pressi, pressi, pressi...*



*...tere tulemast vabasse vette!*



*Onnike pardijalgadel*



*Hüppaperkele hoos*

Minu ülesanne oli lüüsi alguses pardalt vihmamärjale murule volksata, otsad kinnitada ja üles tõusnud laevale tagasi ronida – või tema kõrval järgmise lüüsini kõndida, otsad hambus. Mehed hoidsid otsi pidi 18 tonni kinni ja samas nügisid teda seintest eemale. Sedasorti tööjaotuse tõttu on naiste koondnimetus Hüppaperkele. Traditsiooniliselt kahekesi seilavad porovañad käsutavad naist, kes otstega kaile hüpatud ei saa, just sellise liiginimetuseks teisevna käsuga.

Ühe lüüsiputka juures lobises seltskondlik nupuvajutaja-piiga, et punases plekk-künas sõitjad on Göta kanali direktor Claes-Göran Osterlundi sõbrad, tänu neile tehakse täna lüüsi-sildu tavalisest kiiremini lahti, püsigu me tal kannul. Punapaadi ahtrisse kaetud lauakene mõjus kahele soliidsele abielupaarile nii, et nokkmütsid vajusid viltu kuklasse ning naeratused kippusid üha laiemaks muutunuina näolt minema voolama. Igas lüüsis kõmatas nende sõiduriist aina valjema uljusega vastu seinu ning pälvis tihkeis kobarais paigutatud kämpinguis elajate ja vanade autode laagrisse kogunenute tähelepanu, sest paukus isegi üle aurumasinate (šottide leitutis!) ja vanade motikate partsatuste.

Hillarit ajas koonusesse, et erinevalt Caledonia kolleegidest ei tegelnud Göta omad vähimatki laevade paigutamisega, vaid lasksid ühel albiinodest neljalapselisel svenssonipaaril segamatult ahtrisse seotud jullaga laiutada, nii et “Martha” ei tahtnud kuidagi punnplasku taha mahtuda. Alol kippus süda pahaks, kuna pidevalt jurisevad pämootorid ajasid lüüsisente vahe tihket vingutäis. Mind päästis sellest kõigest Hüppaperkele staatus – sadas küll ja libe oli ka, aga kaldal oli värske õhk, putkadetagune pissimisvõimalus ning ratsanikud kogu kanalit palistavatest tallidest. Nagu võõrsil ikka, kohtad

kogu aeg tuttavaid nägusid – näiteks oli üks nupuvajutajatest meie Jögioja Petsi täieline teisik. Kena haltuura tal, ma leian – korrastab närve ja luhvitab organismust.

Selle päeva üks viimaseid lüüsi oli jäetud elektrifitseerimata ning kujutas endast käsitsi ringi aetavana supelsakste atraktsiooni. Putkade juures aedikutes häälitseisid ponid ja lambad, küülikud ja linnud ning neid külanimelisi putkasid oli mitu korda rohkem kui šottidel.

GÖTA KANAL on üle 170 aasta vana, tema väljamõtles, kirikupea herr Braxen tuli selle idee peale juba 16. sajandil, Baltazar von Platen viis lõpule töö, mis laseb nüüd läbi 5000 lustilaeva ja 2,5 miljonit külastajat aastas. 58 lüüsiiga veeteede kõrgeim punkt asub 92 meetri kõrgusel mererpinnast. Läbitavad külad või lausa linnad on Sjötorp (8 lüüsi), alumine ja ülemine Norrkvarn, Godhögen, Riksberg, alumine ja ülemine Hajstorp, Tåtorp, Viken, Forsvik, Vättern, Motala, Borenhult (5 lüüsi), Boren, Borensberg, Heda, Brunby, Berg, Oscar, Carl Johan (7 lüüsi), Roxen, Norsholm, Brattom, Hulta, Asplagen, Klämman, alumine ja ülemine Carlsborg, alumine ja ülemine Mariehov, alumine ja ülemine Duvhullen, Söderköping, Tegelbruket ja Mem.

Samal ajal, kui pika päevatee ja –töö tulemusel üsna upakil vip-seltskond kanalidirele Vikeni järvel ujuvasse sauna külla taarus, jäime meie Törebodasse ööbima. Üksnes pealinna külastades riigist aimu ei saa. Mööda kanalit kulgedes – mida meie kapten üsna tülpinult kraavisõiduks ja ojaralliks nime-tama hakkas – näed palju. Lisaks kenale ja korrastatud eluladile kirikute ja tallide ümber ka maailma kõige ilmetumaid ja elutumaid väikelinnu, mis teha.

Jalutuskäik Törebodas näitas meile kell üheksa õhtul totaal-selt välja surnud linna, kus ainus söögikoht oli itaallaste Pizzeria



*Lõbureisijad Göta kanalil*



*Murrame läbi!*

Amanda ja ainus avalik koht Konsum. Mida noored ses linnas teevad? Hea küll, et küpsed inimesed sulguvad oma majakeste kardinatega katmata akende taha telekat jõllitama, aga noored? Kihutavad stiilselt kujundatud uunikum-autode ja tsiklitega, kogunevad linna taga – samal ajal, kui linnakese elutul peaväljakul kükitab vaid üksildane paks küülik. Päriselt ka.

Liiklusemärgid olid kogu muu madaluse ja mannetuse krooniks nii madalale kinnitatud, et Alo lõi oma number neljaks masindatud juustega pea sinna vastu lõhki. Tulnuks demonstriivselt minestada, haiglasse sõita, avaldus teha, advokaat tagajalgadele ajada – ja juba oleksimegi rikkad. Kuulsad ja ilusad ju nagunii. Pikajuukseline tätoveeritud somm istus ajalehekioskis, larpis kolmeptsendilist õlut ja soovitas meil siit vaakumist võimalikult kiiresti kaduda. Haarasime Amanda “Martha” peale paar pitsat kaasa. Nende valmimist oodates avastasime tervet seina katva... Nõukogude Liidu, mis moodustas mäletatavasti suurema osa maailmast. Eesti oli selle võidunud pinnal nagu armetu biskviidiserv, nimetamisväärteteks väikelinnadeks Narva ja Tallinn.

Õnnelikult ja kergendatult tagasi “Marthal” kui siitkandi ainsal ilusal ja elusal nähtusel, selgus, et nii mereandidega Mamma Mia kui vürtsise härjalihaga Acapulco olid hullult head. Panime plaadimängijasse Creedence Clearwater Revivali sündsuse piiril valjusti mängima ning kobisime selle ja pitsade lõppedes koikusse. Seda plaati tahan endale autosse. Ei taha aga vastata mitte ühegi uudishimuliku küsimusele, millistes hotellides me oma retke ajal ööbisime. Johhaidii, laev on suurem, mugavam ja ilusam kui kõik hingehinna eest pakutavad kalda-putkad kokku. Kauneim nii laevade kui majade seas! **N**

JÄRGNEB...

## N KOMMENTAAR

Kapten Kukel, Kati ja Alo Murutaril ning “Marthal” vedas, et nad sattusid Göta kanalisse kanalidirektori sõprade sabas. On lausa uskumatu, kui organiseeritult ja ladusalt võib lüüsimine kulgeda ning kui mõnusalt saab kanal is edasi liikuda, kui lüüsi vahetkonnad on nõuks võtnud kedagi kiiresti edasi aidata. On ikka suur asi, kui iga lüüs ootab sind pärani väravatega, lüüsi värav sulgub su taga enne kui otsad lüüsi seinale küljes kinni ning lüüsimisprotsess ise kulgeb sujuvalt ja tõugeteta.

Minul 2003. aasta mais Göta kanal is küll nii hästi ei läinud. Trollhätte kanal ja Vänerni järv läbitud, jõudsin Göta kanali esimese ja kindlalt suletud värava taha. Ju nad hommikul vara pihta hakkavad, mõtlesin. Ent kui lüüs ka hommikul suletud oli, tegin mureliku telefonikõne Göta kanali kontorisse, kust õudusega kuulsin, et lüüsi läbimise soovist tuleb kolm päeva ette teatada. Nii hull see asi nüüd ka olla ei saa, lohutasin ennast ja asusin lüüsi väravast “ära rääkima”. Kuid sotsialism on Rootsis nii tugevalt juurdunud, et ei aidanud mind ei kõneoskus ega ka pakutud rahasummad. Lüüs jäigi kolmeks päevaks suletuks! Seevastu neljandal päeval ilmus tore lüüsi väravate vanapaar, kelle asemel asus hiljem lüüsimist korraldama üks tragi punapäine tütarlaps. Kõik nad andsid meie edasilükkumiseks tööpooldest oma parima.

Olles kolm päeva lüüsi värava taga passinud ning laeva voolutarbimiseks kohandamata sadama (ja peaaegu ka küla) korduvalt pimedaks jätnud, ei ole mul ühtegi halba sõna öelda ei lüüsi seinete, kinnituste ega automaatika kohta. Kas siis päris ihuüks või kõigest ühe meeskonnaliikme abiga sujuv laeva tõstmine langetamine lüüsi peaaegu mängeldes, kusjuures aega jätkus ka lüüsi väravate avamiseks ja sulgemiseks.

**Viktor Siilats**  
**Jenny VI kapten**

# KAKS SUURT PURJETAJATE MÕÕDUVÕTMIST

Piirist-Piirini regatt levitab purjetamisnakkust, Muhu Väinale kogunevad aga kroonilised purjetajad

TEKST: RAIN VEETÕUSME FOTOD: ERIK RIIKOJA

Järgmisel aastal jõuavad kaks Eesti suuremat ja tuntumat avamereregatti Piirist-Piirini ja Muhu Väina regatt ümmarguse sünnipäevani. Kui vana ja väärikas, palju legende loonud Muhu Väina regatt saab 50-aastaseks, siis tema noor veli Piirist-Piirini kümneaastaseks.

Kuigi mõlemad regatid on suured avamereregatid, on neil kahele lisaks vanusevahele ka teisi erinevusi. Piirist-Piirini on ainus regatt, kus saavad kätt proovida ka algajad ja isegi esmakordselt merele tulnud purjetamishuvilised. Muhu väina regatil aga kohtuvad ja katsuvad rammu vanad merekarud, kel tavaliselt purjetamiskogemust juba aastakümneid.

## Piirist piirini regatt algab Narvast

Nagu alati, algas ka tänavune Piirist-Piirini regatt Narva kesklinnas avakõnede, puhkpilliorkestri esinemise ja rongkäiguga. On mõnevõrra üllatav, et Narva linna jaoks on regatt märksa olulisem üritus kui paljude suurte ja tuntud sadamalinnade jaoks. Narva paistab silma ka selle poolest, et seal on Eesti ainus jahisadam, mis asub tervelt viis miili merest eemal. Niisiis pole Narva mitte ainult piirilinn, vaid ka merelinn ja suurepärase sihtpunkt purjetajale.

Piirist-Piirini on eelkõige purjetamist tutvustav ja õpetav regatt, kus meeskonda saavad kuuluda ka need kes purjetamisega

varem tegelema pole. Igal purjekal on 1-3 liikmeline professionaalne meeskond, kellele lisandub sõltuvalt purjeka suurusesest 2-6 lihtmeeskonnaliiget. Seega pööratakse tähelepanu rohkem purjetamise tutvustamisele kui võistlusele enesele.

Regati esimene päev möödub traditsiooniliselt ilma võistluseeta. Jahid sõidavad Narvast Narva-Jõesuuni ja võtavad kaasa suure hulga sadamasse jahte uuendamata tulnud narvakaid. Sõidu edasine kulg oleneb aga suuresti sellest, millised on võimalused pääseda Eesti põhjaranniku sadamatesse. Kuigi me tavatseme pidada Eestit mereriigiks, leiab Eestimaa rannikult üllatavalt vähe sadamaid, kuhu võiks sisse pääseda kahemeetrise süvisega jahiga. Parem pole ka olemasolevate kaide seisukord. Vaid vähesed sadamad saavad merelt saabuvatele külalistele pakkuda süüa-juua, võimalust sooja veega pesta ja voodis magada.

Õnneks jääb Narva-Jõesuu ja Tallinna vahele mitu sadamat, kus loetletud mugavused käeulatuses ja kuhu ka mõnikümneid jahti korraka sisse mahub.



**Võitlus külmade tuulte, päikese ja tuulevaikusega**

Piirist-Piirini regatti võis selle algusaegadel pidada purjetamishooaja avaregatiiks. Maikuu keskpaigas Narvast ühe hooga Eesti lõunapoolsematesse sadamatesse purjetamine oli elamus mitmes mõttes. Lisaks purjetamisnaudingule võis sellise sõidu jooksul kogeda nii luuni löikavat külmust kui ka kõrvetavat päikesepaistet – või isegi mõlemat korraga. Juhtus sedagi, et paksudesse kampsunitesse ja tormiriietesse riietatud purjetaja ei pidanud vajalikuks suusamaskest väljapiiluvat näolappi päikesekaitsekreemiga katta. Tulemuseks oli vaatamata pidevale külmatundele päikesepõletuse saanud ninaümbrus. Kevadine ilm merel on salakaval: mere jahedus on tuule käes mitmekordne ja veelt peegelduv päikesekuumus niisamuti.

Viimastel aastatel on Piirist-Piirini toodud aga soojemale ajale ja jaotatud kaheks võistlusperioodiks, et paremini sobida nii algajatele purjetajatele kui ka hooaja võistlusgraafikuga.

Võistluse kahte ossa jagamine muutis lihtsamaks selle korraldamise ja võimaldab osalejatele värvikamaid elamusi pakkuda. Kui Tallinnast ida poole jääb suur hulk laia ja sügavat vett, kus on hea tuule korral võimalik jahtide omadused tõsiselt proovile panna, siis Tallinnast läände jäävatel veteväljadel on suurem roll meremeeste kogemustel, oskustel ja treenitusel.

Looduse vastu siiski ei saa ja nii sünnib regatil ka legende, mis ikka ja jälle taaselustamist leiavad. Kord jäi Piirist-Piirini regati ajal kusagil põhjarannikul üks jaht tuulevaikusesse. Mõni miil mandri pool oli tublisti tuult ja mõni miil avamere pool samuti, vahepeal aga täiesti sile vesi. Et kontrollida, kas vanadest tarkustest ka abi on, otsustati proovida mastikraapimist. Ülesanne usaldati selleks tööks parajalt pikkade küüntega kenale tütarlapsel. Umbes viieminutilist kraapimist saatsid humoorikad märkused ja naljaviskamine, tuult polnud esialgu aga kusagil.

Kuid juba poole tunni pärast viskles jaht äikesetormis ja kaptenil ei jäänud muud üle kui tõdeda: “Sai vist sutsu palju kraabitud!”

Nagu juba mainitud, on Piirist-Piirini regati eripäraks just purjetamise võlude nautimine. Purjetajaid ei sega ka tuulevaikne ilm: siis liigutakse mootorite jõul. Purjetamine on elustiil, ütlevad ühed. Teiste jaoks on see hobi, mis võtab kogu nende vaba ja tihipeale ka suure osa tööajast. Kolmandad peavad seda aga haiguseks, mis igal kevadel jäämineku ajal inimese üle võimust võtab ja enne sügist rahu ei anna. Olgu sellega, kuidas on, igatahes on see nakkav. Igal aastal kohtab jahtidel inimesi, kes eelmisel aastal vaid korraks merele tulid, kuid on nüüdseks juba jahtide põhimeeskondade liikmed või suisa jahiomaniikud. Seega täidab Piirist-Piirini just purjetamispiisiku levitamise tähtsat ülesannet.




**Muhu Väina regatil võistlevad profid**

Paljud purjetajad, kes on juba aastakümneid merd kündnud, kohutuvad igal aastal juulikuusel Muhu Väina regatil. Juba 1958. aastast korraldatav Muhu Väina regatt on tähtsaim siinsetes vetes peetav purjetamisvõistlus. Oma hiilgeaegadel umbes sadakonna jahti osavõtul toimunud regatil võis kohata jahte kõikjalt Euroopast ja Nõukogude Liidu avarustest. Taasiseseisvumisaastate segastel ja rasketel aegadel kahanes regatist osavõtt mõnekümne jahini. Uus sajand on võistlusele aga taas tuult purjedesse puhunud ja tänavusele võistlusele tõi oma purjed pea seitsekümmend jahti. Pole ka ime, sest tegu on ikkagi regatiga, mis juba 1974. aastast on ühtlasi

Kes ütles, et veesuuskadega saab sõita vaid mootorpaadi slepis? Seda lõbu võib väga hästi proovida ka jahtlaeva järel. Kogenud veesuisataja võib veepinnal liuelda sama kiiresti kui mootorpaadi sabas.

Nii mõnelegi purjetajale tundus aga ka sadamasse jäämine õudusunenäona. Ent ilmselt hakkaks enamikule meist igahommikune ärkamine tunduma lõputu küünlapäevana, kui koht, inimesed ja ilm on täpselt samad. Ometi said Muhu Väinast osavõtjad sellest katsumusest võitu ja kolmepäevasele peatusele Triigi sadamas järgnes taas mitu pingelist võistluspäeva.

Distantside põhjalik läbimõtlemine, hoolikalt valitud purjekomplektid, kaalutletult koostatud meeskonnad ja piinliku täpsusega pardale paigutatud varustus on sellel võistlusel täiesti enesestmõistetav. Sest oluline pole ju mitte üksnes koht tulemustabelis, vaid ka see, kas ja kui veenvalt õnnestub oma suurematest konkurentidest kiirem olla. Sellest tekivad ka regati legendid ja folkloor.

Ent parimgi ajakiri ei suuda neid lugusid jutustada sama värvikalt kui mõni vana merekaru sadamakõrtsis või jahikajutis, seetõttu jätame need lood seekord rääkimata ning anname lugejatele võimaluse seda kõike ise kogeda. 

ka Eesti meistrivõistlusteks avamerepurjetamises.

Küllap just seetõttu on seda võistlust alati ka tõsiselt võetud. Jahid panevad välja mitte üksnes parima varustuse ja parima meeskonna, vaid ka kogu oma riskitaluvuse. Nii juhtub sedagi, et esimesed jahid katkestavad juba esimesel võistlustunnil ja iga etapp toob üha uusi katkestajaid. Kes on kaotanud purjed, kes masti, kes suure hooga vastu kivi sõites rängalt kiilu või põhja vigastanud.

Sellel aastal pääsesid purjetajad mõnevõrra väiksemate ohvritega, kuid selle hinnaks oli mitme võistlusetapi ärajäämine.

**Piirist piirini regatt 2006**

Algusaasta: **1998**

Korraldaja: **Kalevi Jahtklubi**

Võistlusrada kulgeb mööda Eesti piiri

Läbitavad sadamad:

I etapp: **Narva-Jõesuu – Kunda –**

**Loksa – Tallinn**

II etapp: **Tallinn – Lohusalu –**

**Haapsalu – Virtsu – Pärnu**

Teekond: **350 meremiili**

Osalevate jahtide arv: **13**

Võitjad:

I koht: **Sarah May,**

**kapten Aare Kõöp, Ridias 35**

II koht: **Vividor,**

**kapten Priit Tammemägi, Ridias 35**

III koht: **Santa Maria,**

**kapten Ain Roosma, Briis 38**

**Muhu väina regatt 2006**

Eesti Meistrivõistlused

avamerepurjetamises

Algusaasta: **1958**

Korraldaja: **Kalevi Jahtklubi**

Võistlusrajad paiknevad Soome lahe,

Väinamere ning Liivi lahe vetes

Läbitavad sadamad: **Pärnu – Triigi**

**– Saaremaa – Sõru – Orissaare –**

**Roomassaare**

Teekond: **240 meremiili**

Osalevate jahtide arv: **69**

Võitjad:

I arvestusgrupp: **Silva,**

**kapten Eero Pank, First 36.7**

II arvestusgrupp: **Põhjakonn,**

**kapten Peeter Volkov, X-362**

III arvestusgrupp: **Edasi,**

**kapten Koit Pauts, Polarix**

IV arvestusgrupp: **Mileena,**

**kapten Igor Moroz, Carter 30**

V arvestusgrupp: **Greta,**

**kapten Mikko Kõösel, Folkboat**

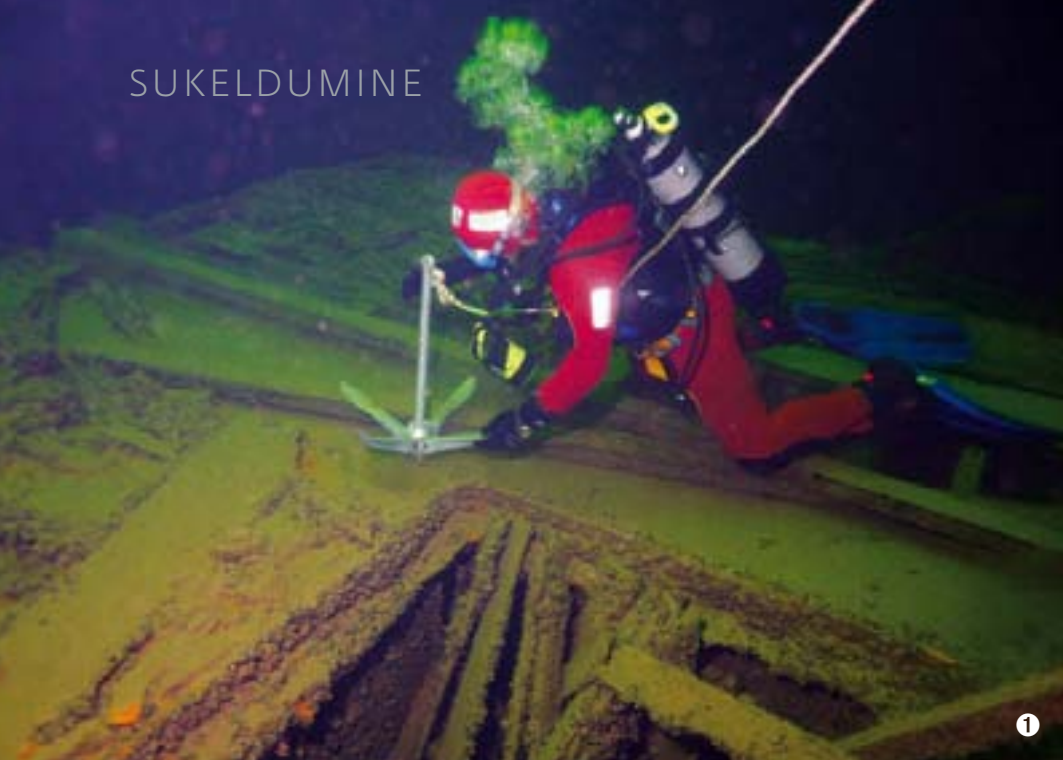


**NIMBUS BOATS**

350 COUPÉ



Ajatu disain.  
Rootsi kvaliteet.



# LAEVAVRAKK NAISSAARE LÄHISTEL

Naissaare ümbruses on palju huvitavaid sukeldumispaiku. Üks põnevamaid vrakke asub saare lõunatipust täpselt 3 kilomeetri kaugusel lõunas. Peaaegu laevatee ääres lebav vrakk on üsna täpselt tähistatud ka enamikul merekaartidel.



TEKST JA FOTOD **PEEP RADA**, SUKELDUMISKESKUSE  
MAREMARK SUKELDUMISINSTRUKTOR

Sedasi ma ta leidsingi: võtsin kaardilt umbkaudsed koordinaadid ning läksin paadiga tiirutama ja kajaloodiga merepõhja piiluma. Otsimine võttis aega kõigest tunnikese. Sügavus oli selles kohas 39 meetrit, kuid korraga näitas kajalood sügavuseks 29 meetrit – ei rohkem, ei vähem. Selge pilt! All pidi olema midagi eriti suurt, oli selle kõrgus merepõhjust ju tervelt kümme meetrit, liiati tundus see miski ka väga pikk olevat. Järgmisel päeval olin koos vajaliku varustuse ning usaldusväärse sukeldumispaarilise ja vahiga, kes pidi paati jääma, kõpsti! samas kohas tagasi. Plaan oli selline, et põhja me ei lasku ning ujume ainult vraki kohal, sest sedasi saame kauem vees olla. Arvestasime, et

laskuda tuleb 35 meetrit sügavusele, kuid olime valmis ka neli meetrit sügavamale minema. Haakisime oma paadi ankruga vraki külge.

Tundmatule vrakile laskumine on alati kõige erutavam ja ühtlasi hirmutavam vetteminek. Tahaks ju kangesti näha, mis ees ootab, aga samas on hirm tundmatuse ja pimeduse ees. Vrakil olles on juba palju kindlam tunne, sest seal on kindlad pidepunktid ja orienteeruda saab vraki enda järgi.

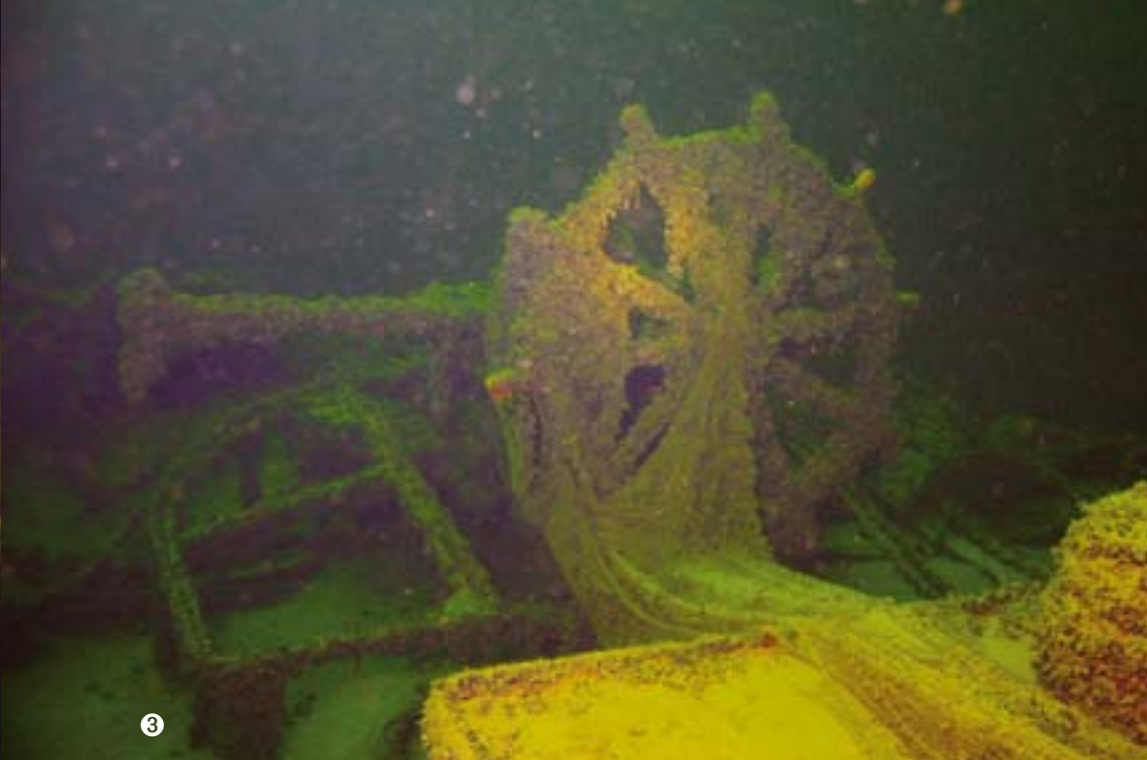
Nii oli kõik selgi korral. Emotsiooni võimendas veel teadmine, et tegemist on millegi suurega. Oli kottpime, lambid olid ammu sisselülitatud. Sügavusmõõtja järgi jõudsimme juba 27 meetri sügavusele, kuid vrakki polnud näha. Nöörist kinni hoides olime koos sellega allapoole vajunud ning nüüd hõljus nöör horisontaalasendis meie ees. Olime 29 meetri sügavusel. Järelikult pidi nöör meid otse vrakile juhatama. Liikusime nüüd õige aeglaselt, võiks lausa öelda, et sentimeeterhaaval: iga hetk pidi ju midagi nähtavale ilmuma! Kindlasti ei tahtnud uisapäisa mõnda võrku takerduda või muu takistuse otsa sattuda. Uhhh!

Ja seal see järsku oligi, ilmudes meie vaatevälja nii järsku, nagu oleks keegi selle nüüd sama sinna pannud. Esialgu ei saanudki aru, mis see õieti on, mida me näeme, sest see miski eendus meie poole kusagilt vrakist.

Lähenesime vrakile piki seda asja, mis tundus olevat mingi uppikukkunud sein ja ulatus üle parda, juba veidi söakamalt.

Laev seisis kiilul püsti. Et saada aimu aluse suurusest, hakkasime piki reelingut ümber laeva minema. Enne aga vaatasime, kuhu ankur oli sattunud: see oli haakinud ennast ühe serva taha. Säätisime selle reelingu juurde





3

kindlamini paika, et tagasi tulles oleks ankur ja seega pääs pinnale kergemini leitav.

Tundus, et olime sattunud vraki juurde selle keskkohas, sest reeling ulatus 33 meetri sügavusele. See laev oli ikka tõeliselt suur! Trümmiluugi avad olid lausa hiiglaslikud ning põhja polnud näha.

Nägime ka illuminaatoreid, millest mõned olid avatud, kuid seest ei paistnud midagi peale muda. Jõudsime laeva vööri. Katsusin uurida kohta, kuhu tavaliselt laeva nimi kirjutatakse, kuid karbid ja rooste olid laevakere põhjalikult kinni katnud.

Tagasi liikusime mööda laeva vasakut parast. Kui jõudsime ahtritrümmideni, hakkas meie aeg otsa saama ning seetõttu läksime risti üle vraki ankrunööri juurde. Haakisime selle lahti ja hakkasime pinnale tõusma.

Et nii suurt vrakki põhjalikult tundma õpida, ei piisa ühest-kahest sukeldumiskorrast, seetõttu olen hiljem veel mitu korda selle hiiglaselise juurde laskunud.

#### Bungsberg ehk endine Eva

Talvisel ajal, kui sukeldumisest rohkem vaba aega jääb, saab tegeleda vrakkide ajalooaga. Erinevatest allikatest pärit info põhjal oli mul alust oletada, et tegemist on Saksa kaubaveoaurikuga Eva. Asusin uurima, mida oleks võimalik laeva kohta veel teada saada.

Kirjutasin Saksa Meresõidumuuseumi, kust sain oma oletustele kinnitust. Kuid sakslaste andmetel kandis laev põhja minnes juba nime Bungsberg. Väikese tasu eest õnnestus Saksamaalt saada ka laeva pilt, kuid viimaste omanike ja laeva meeskonna kohta muuseumil andmeid ei olnud.

Viljatuks jäid ka järelepärimised laeva ehitaja Howaldtswerke järglasele HDW-le, kuna nende arhiivid olid sõja ajal maha põlenud.

Täpsemalt oskas laev saatusest rääkida aga ajaloolane Mati Õun, kellelt kuulsin, et Eva ehitati 1924. aastal Hamburgis Howaldtswerkes. Samal aastal anti laev üle Chinda Rhederi AG-le. Õuna andmetel ehitati lisaks Evale veel kolm sarnast laeva: Troja (1922), Kreta (1923) ja Syra (1923).

24. märtsil 1943. aastal sõitis nüüd juba Bungsbergi nime kandnud laev Vene miini otsa ja uppus. Sama saatust tabas ka kõiki teisi selle seeria laevu: need kõik uppusid sõjakeerises.

Milline oli Bungsbergi meeskonna saatust, ei ole kahjuks teada.

Võrreldes Saksamaalt saadud pilti vrakist tehtud fotodega, võib üsna kindel olla, et tegu on tõepoolest Evaga. Tõepärane tundub seegi, et alus uppus pärast miiniplahvatust, sest laeva ninaosa on vasaku parda poolt põhja lähedalt väga tugevalt vigastatud. Pikad rebendid, kust sukelduja läbi mahub, viitavad selgelt miiniplahvatusele. Ühtlasi on näha, et laeva on üritatud miiniplahvatuste eest kaitsta: vööris parema pardal on näha uppunud paravini, mis pidi miinid laeva teelt eemale tõukama.

Kindlasti nõuab Bungsbergiga tutvumise häid sukeldumisoskusi, päris algajatel ei tasuks teda vaatama tõtata. Vrak asub mandrist kaugel ja raskesti ligipääsetavas kohas. Liiati lebab uppunud alus laevatee lähedal ja seetõttu on selles kohas alati keskmisest tugevam lainetus. Kuid kogenud sukeldujatel tasub kindlasti Evat uurima minna, seda ennekõike laeva suuruse ja sellele leiduvate vaatamisväärsuste pärast.

Head sukeldumist! 

## Aurulaev Eva

Veeväljasurve: 1504 brutotonni

Mootor: kolmekordse paisumisega

aurumootor, võimsus 850 hobujõudu

Kere nr: 646

Ehitatud: 1924. aastal Hamburgis,

Howaldtswerkes

Meeskonnaliikmeid: 18



#### Pildidel

- Sukelduja laevatekil ankrut kinnitamas. Sellel kohal võis kunagi asuda kaptenisild.
- Peateki tasemel parema parda ääres ahtripoolses osas on ruum koos sisustusega. Sisustus on uppumiskeeristes segamini paisatud, kuid mööblitükid on siiski äratuntavad: tool, riul, lambi alus, uks koos võtmega lukuaugus. Ruumi sisse ei pääse, sinna saab kiigata seinaaugust ahtripoolses nurgas.
- Tagavararool ahtris - igal laeval on olemas tagavararool juhuks, kui pikade vöolidel sillal asuv rool tõrkuma hakkab.

#### Muud huvitavat

- Ehkki Eva vrakk on suhteliselt hästi säilinud, on lagunemistunnused siiski selgelt näha. Keskosa kaks ülemist tekki on kokku varisenud ja mastid murdunud.
- Peateki tasemel parema parda ääres vööripoolses osas on säilinud vannituba.
- Miiniplahvatusest tekkinud vigastused on näha vööri vasakus küljes.
- Masinaruum korstna taga, kuid sinna sisenemine on väga, väga ohtlik! Metall on läbi roostetanud, kuid sisse saab kiigata küll. Laeaknad on osaliselt katki ja sealt avaneb võimas vaade laeva sisemusse, kust paistavad trepid ja erinevate tekkide tasemed.
- Tavapärase kolmemeetrise nähtavusega aurumasinat ülevalt näha ei ole, kuid mootor on sama tüüpi kui Rasmal või meie Suurel Tõllul.



# NAISED ILVESENAHKADES

Jahtlaeva Santa Maria naiskonna liige Agnes Nõu kirjutab, kuidas jahikapten Ain Roosma soovist oma võistkond ühtsesse vormi riietada sündis tuntud Eesti spordiriiete tootjal AS Ilves-Extra täiesti uus tootegrupp: purjetamisrõivad.



TEKST AGNES NÕU FOTOD JAAN KÜNNAP, ILVES-EXTRA

2004. aasta sügisel algas Pärnus uue jahi Briis 38 ehitus. Jahi nimeks pidi omaniku Ain Roosma eelmise purjealusel järgi saama Santa Maria. Kapten Roosma unistus ilusast kiirest jahist ja sellel võidu purjetavast naiskonnast näis täituvat. Puudu oli veel vaid üks asi: ühtne riietus, mis Santa Maria naiskonda teistest purjetajatest eristaks.

Otsides võimalust soetada Eestist logodega purjetamisrõivastus kogu võistkonnale, jõudis Roosma AS Ilves-Extra. Ilves-Extra oli varasem kogemus sellelaadsete toodete valmistamisest välisfirmadele, kuid oma kaubamärgi ISC all polnud firma purjetamisrõivaid tootnud. Kuna mõte tundus intrigeeriv mõlemale poolele, siis otsustati kohtuda ja vastastikku soovid ning võimalused selgeks rääkida.

2005. aasta kevadtalvel istusidki Santa Maria naiskonna esindus ja Ilves-Extra arendustiim esimest korda koos maha, et hakata võistkonnale ühtset purjetamisriietust vormima. Rõivatootjad olid juba esimeseks kohtumiseks välja valinud sobivad materjalid ja visandanud ka esimesed kujunduskavandid. Purjetajatelt saadi aga varasematel kogemustel põhinevad parandusettepanekud.

Nii pandi alus ISC esimesele purjetamisriiete kollektioonile, mis koosnes tormijopest ja -pükstest, tuule- ja niiskuskindlast Soft Shell-jakist, T-särgist ja nokkmütsist.

Tormiriided õmmeldi uudsest materjalist ISC-tech 28 000 mm. Sellest PDFE-membraanidega kangast sündisid asjatundjate näpunäidete järgi rõivad, mis pakuvad kandjale kaitset ka kõige ekstreemsemate ilmastikutingimuste eest. Sama aasta purjetamishooaja alguseks olid testrõivaste

komplektid valmis ja kogu naiskond ühtses Santa Maria vormis. Ühtlasi oli sündinud ka Santa Maria ISC testitiim.

Kuigi Santa Maria valmimine venis, käis uhiuues riietuses naiskond erinevate alustega ikka merel ning alati oli selge pilt, kus ja kellega koos trenni tehakse. Kapten Roosma eesmärk – võistkonna eristumine – oli täidetud.

Tõsisem koostöö purjetajate ja rõivatootjate vahel aga alles algas, sest purjetajad pidid hakkama uue riietuse merekõlblikkust ja mugavust hindama. Tihti läksid koos Santa Maria naiskonnaga merele ka Ilves-Extra esindajad Alvar Landson ja Tiia Orgna, kes tahtsid võimalikult täpselt teada, kuidas purjetajad oma uusi riideid erinevates ilmastikutingimustes hindavad.

Sügiseks tekkiski nimekiri pisikestest puudustest, mis tuli järgmiseks hooajaks juba laiemale tarbijaskonnale mõeldud komplekti juures kõrvaldada.

Näiteks tormipüksid, millest tugevas tormis niiskus läbi imbus, said topeltõmblused ja lisatugevdused; lisaks tõsteti põlvekaitsmete tasku lukk tasku alumiselt äärelt ülemisele.

Käesolevaks hooajaks said kõik sedasorti pisivead parandatud ja testitiimi ettepanekute järgi alustati tööd uue mudelikomplekti kallal, mis peaks poelettidele jõudma järgmise hooaja alguseks.

Väga kiitva hinnangu said Santa Maria naiskonnalt *Soft Shell*-jakid, millega võib muretult ka kerges vihasajus merele minna ja mis jahedal suveööl purjetajat mõnusalt soojas hoiavad. Stiilse väljanägemisega jakke on ka väga lihtne puhastada.

Hooaja alguses üllatas ISC Santa Maria võistkonda uute



**Ilves-Extra valmistab nüüd purjetamisrõivaid**  
2002. aastani Rootsi-Eesti ühisfirmana tegutsenud, kuid praeguseks ainult Eesti omanikele kuuluv AS Ilves-Extra on spordirõivaid tootnud juba üle 14 aasta. Kolme õmblejaga alustanud kooperatiivist on saanud üks Eesti suuremaid õmblustettevõtteid, kus töötab üle 400 inimese.

Esimestest päevadest peale on Ilves-Extras suurt tähelepanu pööranud tootearendusele – ka siis, kui täideti peamiselt välisfirmade allhankeid.

2001. aastal võttis Ilves-Extra kasutusele kaubamärgi ISC (Ilves Sportswear Company), mille all müüakse spordi- ja vabaajarõivaid kergete ja kiirete materjalidega. Eelmisel aastal lisandusid valikusse purjetamisrõivad.

Ilves-Extra sihtiks on seatud toota tippasemel spordirõivaid siinsamas Eestis. 2002. aastal sai Ilves-Extra Eesti esimese rõivatööstustevõttena ISO 9001:2000 sertifikaadi. Purjetamisrõivaste tootmisele annab rohelise tee W.L.

Gore & Associates, Inc. sertifitseeritud litsents, mis lubab toota kõrgekvaliteedilisi teibitud õmblustega veekindlaid rõivaid.

Ilves-Extra müügijuhi Alvar Landsoni kinnitusele on kvaliteetsete rõivaste valmistamiseks soetatud tippasemel tehnika ja palgatud oma ala parimad spetsialistid. Ainult nii saavad nad tagada, et kangatükist tekib sportlase vajadustele vastav kõrgtehnoloogiline spordirõivas.




mütside ja särkidega, mis said väga sooja vastuvõtu osaliseks. On ju purjetamise juures lisaks mugavusele alati olulised ka stiilsus ja soliidus, ning naiskonna sublimatsioonitehnikas piltidega esindussärgid on just sellised, mida kannaks ka purjetamisest vabal ajal.

Sublimatsioon lahtiseletatult tähendab trükiviisi, mille puhul kantakse spetsiaalsele materjalile trükitud pilt kõrgetel temperatuuridel gaasilise keskkonnas kanga enda struktuuri. See tagab täieliku pesukindluse (kuni 800 korda) ja hingavuse, mis tähendab, et pildi all olev osa ei aja kandjat higistama.

Järgmiseks hooajaks peaks ISC merekollektsiooni lisanduma veel mõned rõivaesemed. Santa Maria naiskond loodab uuest komplektist leida ka püksseelikud, mis ühendavad

naiselikkuse mugavusega.

Santa Maria kapten Ain Roosma on koostöös Ilves-Ext-raga tänaseks oma eesmärgi saavutanud ja kinnitab, Eestis on võimalik luua ja arendada uusi tootegruppe, mille järele turul nõudlus valitseb. Kui praegu on ISC purjetamisriiete kandjaid veel vähevõitu, siis paari aastaga olukord kindlasti muutub. On ju tegemist väga kvaliteetsetest materjalidest valmistatud rõivastega, mida pidevalt täiustatakse.

Pealegi on ISC koostööst purjetajatega väga huvitatud. Seda kinnitab kas või asjaolu, et tänava mais löödi ESS Kalev Jahtklubiga käed purjeregatt Terra Feminarumi toetamiseks. See on juba traditsioonidega regatt, mis toimub iga aasta juunikuu esimesel nädalavahetusel ja mille käigus sõidetakse ümber Naissaare. 

# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by  
**VOLVO  
PENTA**

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



**BAVARIA YACHTS**

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

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

RIB

**Pro**

Libisemiskindel tekk + vahetatav pontoon + paindlik lisavarustuse süsteem



Ainulaadne Zodiac  
vahetatav pontoon

MATERJALI GARANTII



## Turvaline ja merekindel

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



  
**BALTI MEREKAATRID**

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



**ZODIAC**



# “ADMIRAL PITKA”

## – EESKUJULIKULT ESIMENE

“Admiral Pitka” on Eesti Mereväe lipulaev. 2005. aasta juunis alustas ta esimese Eesti sõjalaevana teenistust NATO kiirreageerimisüksuse miinitõrjeeskaadri staabi- ja varustuslaevana, pardal 42 tiheda konkursisõela läbinud eesti mereväelast. Meeskonda õhjas komandörina ehk sõjalaeva kaptenina vanemleitnant Jüri Saska.

TEKST ÜLLE RAJASAAR FOTOD ÜLLE RAJASAAR, TÕNU KITS

NATO missiooni ajal asus “Admiral Pitka” pardal lisaks eesti mereväelastele ka rahvusvaheline kõrgematest mereväelastest koosnev staap, mida juhtis hollandlane Nico Vasseur.

Kümnekuulise missiooni jooksul seilati koos eskaadriga, kuhu kuulus seitse laeva, peamiselt Lääne- ja Põhjamerel, läbiti korduvalt Kieli kanalit, pandi end proovile rasketes tingimustes Norra skäärides ja Taani väinades. Lisaks teoreetilistele teadmistele ja koostöökogemusele omandasid meeskonnaliikmed praktilisi navigatsioonioskusi, õppisid manöövrite läbi viimist ja praktiseerisid miinijahtijate pardal.

Mereväelase elu sõjalaeval on rutiinne ja kulgeb kindlate reeglite järgi. NATO missiooni ajal oldi merel enamasti esmaspäevast reedeni, mil toimusid õppused miinijahtimisest kuni formatsioonis sõitmiseni.

“Admiral Pitka” meeskond on jaotatud kolmeks neljatunniseks vahetuseks, 13-liikmelist käiguvahti juhivad vahiohvitser. Kahe vahikorra vahele jääb kaheksa tundi vabavahti, mil saab küll magada, kuid ainult siis, kui kõik vajalikud laevatööd on tehtud. Laeva komandör ja komandöri abi peavad olema kättesaadavad ööpäevaringselt, nende jaoks vahikorrad ei kehti.

Kui õppused võimaldasid, sildus eskaader reedel mõnes



Vanemleitnant Jüri Saska  
"Admiral Pitka" komandörina



Euroopa sadamas ning meeskonnaliikmed said pikemalt puhata ja näiteks linnaga tutvuda. Aeg- ajalt võõrustas "Admiral Pitka" kui eskaadri suurim alus oma lennutekil kõiki meeskondi ja nende külalisi. Sellist üritust nimetatakse All Ranks Party'ks. Meeskondade peod toimusid tähtpäevade puhul ja eskaadri laevade vahetudes. Laevade ärasaatmistseremoonia Steam Past algab merel, kui eskaader staabilaevast möödudes vana kombe kohaselt au annab.

Missiooni vältel sai "Admiral Pitka" meeskond koju paaril nädalavahetusel, detsembris peeti pikem jõulupuhkus.

Et tegu oli miinitõrjekaadriga, hävitati õppuste käigus arvukalt ohtlikke lõhkekehi Põhja- ja Läänemerel. Hinnanguliselt lõhati iga operatsiooni käigus vähemalt paarkümmend miini.

Missiooni ajal "Admiral Pitka" komandörina teeninud vanemleitnant Jüri Saska sõnul oli "elusate" miinidega tegelemine eesti mereväelastele väga hea kogemus: "Läänemeres ei ole kalurid viimasel ajal miine võrku traalinud, aga Põhjameres juhtub seda tihti, kuna meri on seal madalam ja põhja traalitakse rohkem. Selliseid ülesandeid miinijahtijad rahu ajal täidavadki: kui kalamehed miinist teatavad ja me satume lähedal olema, siis võimaluse korral tuleme kindlasti appi."

**Kombainiroolist sõjalaeva komandöriks? Miks mitte, ainult õppima peab!** Öeldakse, et munder teeb mehe ja tihtipeale see nii ongi. Tavalus ehk sõjaväelaste keeles "tsiviilis" silmapaistmatust mehest saab mereväe esinduslikkus mustas ohvitserimundris justkui

imeväel pilkupüüdev, sihvakas ja sarmikas kodumaa kaitsja.

Ning mees võib ju vormi seljast võtta, aga hoiak jääb. Vanemleitnant Jüri Saska munder võib kapis rippuda, aga ometi õhkub mehest autoriteeti: teie ees seisab mereväeohvitser, kelle sõnal on kaalu ning kelle pilgu all nõksatab selg sirgu, kõht tõmbub sisse ja rind läheb kummi.

Kolmekümne kahe aastane Jüri Saska on pärit Adaverest ja tahtis koolipoisina hoopis mööblitseriiks saada: "Seegi oli paras julgustükk, tahta midagi muud kui saada põllumeheks. Kasvades harjusin mõttega, et ainus õige valik on maale elama ja tööle jääda."

Nii lõpetas Saska Põltsamaa põllutöökooli traktorist-masinistina ja on sõitnud kõikide veneaegsete masinatega kombainist teehöövlini, ehkki viimase juhtimiseks vajalikku luba pole mehel ette näidata. "Traktorirool ei ole mulle võõras tänaagi," kinnitab Saska. "Kui kodus olen, käin äial Harjumaal loomakasvatustalus abiks. Traktoriroolis tekib omamoodi vabadusetunne. Hoolimata sellest, et sulle antakse käsk käte mine ja tee. Lihtsalt lähed ja teedki. Ja kui hästi läheb, jääb järele sirge must vagu. Abikaasa Egle õudusunägudes olengi ma maal põline põllumees," naerab Saska.

Mereväkke jõudis Jüri Saska läbi Eesti kaitseväge. Ta oli üks esimesi mehi, kes sinimustvalge lipu all oma riiki teenisid. Üleajateenijaks jääda otsustanud kohusetundlik ja masinaid läbi-lõhki tundev noormees edutati kiiresti peastaabi autojuhiks. 1995. aasta jõulude eel pakuti talle aga võimalust minna





Komandör ja meeskond



“Admiral Pitka” tunneb ära radarimuna järgi

kolmeks aastaks õppima Rootsi Mereväeakadeemiasse.

Naastes astus Saska noore komandörina miinijahtija “Sulev” silda, ja see laev on talle siiani omaks jäänud. “Miinijahtija peal käib konkreetne, pingeline töö, lödvakslaskmise momenti ei teki,” sõnab Saska.

2005. aasta veebruaris anti vanemleitnandile käsk asuda “Admiral Pitka” komandosilda ning juhtida 42-liikmelist tiheda konkurentsiohela läbinud mereväelaste meeskonda ligi aasta kestval NATO kiireageerimisjõudude miinitörjegrupi missioonil.

“Admiral Pitka” teenis missioonil staabi- ja toetuslaevana, lisaks asus laeva pardal ka missiooni rahvusvaheline peastaap.

#### **Meeskonda ei panda kokku, meeskonnaks kasvatakse**

Kõnekäänd ütleb, et kapten juhib laevas, jumal taevas. Ent sõjalaeva komandöri ülesandeks ei ole pelgalt keelata-kästa: kui laeval on 42 head ja veel paremat meest, igaüks omaette isiksus; on komandöri tähtsaim ülesanne meeskonnavaimu loomine.

Saska jaoks oli “Admiral Pitka” juhtimine keerukas ülesanne, sest meeskonnavaim oli laeval enne teda. Et oma sõna maksuma panna ja teenida meeskonna usaldus, tuli kohaneda ja meeskonnaga kontakt leida.

“Missioonil osalemine ei ole kerge. Ligi aasta aega kodunt eemal olla, tulla edukalt toime raskete ülesannetega, samal ajal esindada oma riiki - see ei ole kõigile jõukohane. Meeskonda sulandumine oli kahtlemata raskem nende jaoks, kes olid lae-

vale tulnud otse koolipingist,” hindab Saska tagantjärele.

Kui võrrelda Eesti kõrgemaid mereväelasi ametivendadega mujal maailmas, on näiteks meie mereväe nooremleitnant kindlasti noorem kui samas auastmes ametivend Euroopas. Ta on küll sama hästi koolitatud, räägib võõrkeeli ja on hästi motiveeritud, kuid elukogemusest jääb veidi puudu. Ohvitseri elu oleks märksa kergem, kui allohvitserid saaksid kitsamalt spetsialiseeruda ning noor ja tegus Eesti mereväe ohvitser ei peaks olema laia profiiliga navigaator-sidepidaja.

Jüri Saska ütleb, et kiiresti tekkis hea klapp mõnede ohvitseridega, näiteks peamehaaniku ja laeva teise ohvitseri, kapteni abi Peep Laanistoga, kellest on tänaseks saanud “Admiral Pitka” komandör.

Komandörile seisavadki laeval kõige lähemal ohvitserid, kelle ülesandeks on ohjata allohvitseri ja madruseid. Nagu Eesti mereväeohvitserid üldiselt, on ka “Admiral Pitka” kaheksa ohvitseri saanud koolituse välismaa kõrgemates sõjakoolides, olgu siis Sakamaal, Soomes, Taanis või Rootsis nagu Jüri Saska isegi.

“Arvan, et päris ideaalse meeskonnatunnetuseni jäi meil veel natuke minna,” märgib Saska.

Võib-olla tulnuks meeskonnatunnetus kiiremini, kui komandör ise oleks laevaga sildunud. “Kahetsen, et ma ei ole “Pitkaga” kunagi sildunud,” tunnustab Saska. “Aga aega sildumise harjutamiseks lihtsalt ei olnud. Kontrollisin, kuidas teised navigeerivad, ja nad said sellega hakkama. Ning näiteks Norra saarestikus, kus sõitmine on omaette kunst, saime organisatsiooni tööle. Eks seal



Tõmba kangi ja võida jackpot!



Norra saarestikus

oli ka kogu aeg ora ribide vahel – vahetult enne meid sõitis madalikule üks Inglise laev ja meie järel eksis Norra fregatt.”

Saska arvates tekkis tõeline meeskonnatunne esimest korda 2005. aasta juunis Portsmouthis, kui valmistuti Trafalgari lahingu 200. aastapäeva auks korraldatud sõjalaevade paraadiks. “Admiral Pitka” on esimene Eesti sõjalaev, mis taasiseseisvunud Eestit sel maailma ühel kuulsamal paraadil esindas. Aastal 1937 esindas paraadil Eesti riiki allveelaev “Kalev”

**Trafalgari mereparaad ja Eesti esimene mereväeparaad- vajalikud mõlemad.**

Kui Eesti esimesel mereparaadil tervitas “Admiral Pitka” paraadil osalejaid Küdema lahel ankrus seistes, siis Portsmouthis on vastupidi: enam kui 200 paraadil osalevat laeva seisis ankrus ja paraadi vastu võtnud Inglise jäälöhkaja HMS Endurance, pardal kuninganna Elisabeth II, möödus nendest. Publiku jaoks oli Eesti mereparaad kindlasti paremini jälgitav, ent Trafalgaril olid ka turvanõuded oluliselt karmimad.

Samas: kui Eestis võis kokku lugeda vaid paarkümmend paraadivaatajatega jahti, paati ja kaatrit, siis Portsmouthis oli neid palju rohkem. “Mulle tundub, et purjetamine ja meresõit kannab Eestis endiselt rikaste löbu oreooli, ometi peaks meie merenduse tuleviku huvides merenduselase hariduse andmist ja meresõidu harrastamist igati toetama,” sõnab Saska.

Trafalgari mereparaadil on selge ajalooline taust, sest selline rivistus on tegelikkuses aset leidnud, samuti ka Band of Brot-

hers Dinner – õhtusöök, mille korraldas admiral Nelson enne Prantsuse-Hispaania laevastiku ründamist ja purustamist.

Suurt tähelepanu pöörasid Trafalgari paraadi korraldajad ürituse emotsionaalsele küljele. Läbi mängiti Trafalgari lahing, ühiseks õhtusöögiks lennukikandja pardale kogunenud sõjalaevade komandöre tervitas kuninganna isiklikult, korraldati võimas ilutulestik. Meeskonnad said omavahel suhelda ning oma riiki ja laeva külalistele tutvustada. Jüri Saska arvates aimdus “Pitka poistest” uhkust Eesti üle ja rõõmu maailma ühel kuulsamal paraadil osalemisest.

Eesti esimest mereväeparaadi Trafalgariga võrrelda oleks kohatu: meie võimalusi arvestades võib sellesuvisel Küdema lahel toimunud üritus igati kordaläinuks lugeda. Ent samas võiks mõtiskleda, mille puhul paraad õieti korraldatigi: kas taasiseseisvuse 15. aastapäeva tähistamiseks, Landeswehri üle saavutatud võidu mälestuseks või hoopis mingil muul põhjusel. “Mereväelasena tahaksin ma paraadilt saada selge sõnumi, mis kõneleks nii meie ajaloost kui ka tulevikunägemusest,” võtab Saska paraadimõtted kokku.

**Et tantsida tangot, on vaja kahte inimest**

“Minu elus on toimunud suur muutus: ma olen nüüd kodus,” rõõmustab Saska. “Praegu ei taha küll kodust kaugemale minna, mõneks ajaks on reisimised reisirad. Maailmas toimuv on murettekitav, ega eriti ei kutsu ka kuskile. Tahaksin rahulikult töötada ja võimalusel edasi õppida, elada rahulikku pereelu.”



Õppustel Norras

Kui sõjalaeva komandörina pidi Jüri Saska tihti üksi otsuseid vastu võtma, siis kodus arutab ta loomulikult kõik tähtsamad otsused abikaasa Eglega põhjalikult läbi.

Missiooni lipulaeva komandöri kohta vastu võttes teadis Saska, et tema kodune tagala on tugev, et Egle jõuab ja tahab oodata. “Tänu naisele tundsin, et olen selleks väljakutseks valmis ja saan edaspidiseks väärtusliku kogemuse,” tunnistab mees.

Missioonilt naastes võttis kogu meeskond puhkuse. Oli neidki, kes mereväelase karjääriga hüvasti jätsid. Jüri Saska lahkus “Admiral Pitkalt” ja asus mereväe tagalaülemana tööle Kaitsejõudude peastaabis. Tööpäev kestab kaheksast viieni, öhtud ja nädalavahetused on iseenda päralt. Mis tähendab, et on aega tegeleda spordiga, suhelda sõpradega ja käia maal äiale abiks. Eglega koos on nauditud tänavust palavat suve, käidud nii teatris, kontsertidel kui ka kodumaal reisimas.

Saska ütleb, et võiks pidada mistahes ametit – ka sellist, mis ei ole mereväega seotud. Arvata võib, et nii kogunud ja haritud meest võetaks mitmel pool avasüli vastu. Tema aga järgib motot Learning by doing (inglise keeles “harjutades õpid”): töötab mereväe “mugavustsoonis” ja mõlgutab mõtteid edasiõppimisest.

“Sõjalaeva meeskonna eesotsas ma tõesti enam olla ei tahaks, aga merega on mul endiselt hea suhe: kui mitte merel, siis mere ääres ma ikka käin. Ja oma purjeka soetamise plaan on ka. Et saaks vaikel öhtul lihtsalt mõnusalt merele minna. Või teha mõne pikema mereretke saartele. Nii palju on minu soontes kapteniverd küll, et kisub koduvetele seilama.”

#### Pärast missiooni tulevad uued missioonid.

“Admiral Pitka” uuele komandöriks, leitnant Peep Laanistole soovib vanemleitnant Jüri Saska seitsme jalga vett kiilu alla ja õnnestumist. “Mul on põhjust oma meeskonna üle uhke olla, sest kõikide ülesannetega tulime toime. Ja me tegime missiooni koos läbi! Peep Laanisto sai kahtlemata hea meeskonna; pealegi sellise, kes on ja jääb esimeseks edukalt NATO missioonil osalenud Eesti meeskonnaks!” on Saska veendunud.

Ehkki lähiajal “Admiral Pitka” uusi pikemaajalisi missioonil osalemisi ette näha ei ole, võib olukord kiiresti muutuda: sõltub sellest, mis maailmas toimub. Eesti mereväe au ja uhkus võtab kindlasti aeg-ajalt osa kolme Balti riigi merevägede ühisõppustest ja teeb lühemaid harjutussõite Läänemeres.

“Admiral Pitka” meeskond ei ole unustanud ka sõpruslinna Rakvere lastekodulapsi. Suvel korraldati kasvandikele päevane merereis Naissaarele. Kõik lapsed said sõita laeva uhke kaatriga ning põnevaid lugusid rääkivate allohvitseride seltsis laeva uudistada. Omajagu elevust tekitas õppus “Mees üle parda!”, mille käigus päästis meeskond vette heidetud inimesesuuruse nuku. Lahkudes olid laste näod naerul ja silmad särased; nii mõnigi ütles, et unistab “Pitka poiste” sarnaseks mereväelaseks saamisest.

Eeskujulikult esimesi ei ole väikeses riigis kunagi liiga palju. Võib-olla saavad unistused tegelikkuseks ja kunagi ehk sõidabki mõni nendest lastest “Admiral Pitka” täieõigusliku meeskonnaliikmena järjekordsele missioonile. ▣

## Staabi- ja varustuslaev "Admiral Pitka" A 230

**Komandör:** leitnant Peep Laanisto

Vanemleitnant Jüri Saska teenis komandörina NATO missiooni ajal, veebruarist 2005 kuni maini 2006.

Admiral Pitka on ehitatud Taani Kuningriigis asuvas Aalborg Værft-is. 27. mail 1975. aastal anti laevale nimeks Beskytteren (eesti k. "kaitsja"). Taani mereväe ridadesse arvati Beskytteren 27. veebruaril 1976.

Eesti Mereväe lipp heisati laeval mereväe 82. aastapäeval, 21. novembril aastal 2000.

Laeva ehitamisel peeti silmas selle tulevast karmi teenistuspiirkonda, milleks pidid saama Põhja-Atlandi ja Gröönimaa veed. Kuna laev pidi olema kasutuskõlblik iga ilmaga, sai alus jäälõhkujale sarnase vööri ning sõukruvi ette massiivsed kaitsekiilud. Tänu tugevdatud kerele võib "Admiral Pitka" sõita ka läbi 60 sentimeetri paksuse jää.

Aktiivsed külgroolid ehk stabilisaatorid hoiavad laeva paigal ka tugevas lainetuses, nii et selle ahtritekile saavad maanduda ja sealt õhku tõusta helikopterid.

Laeva kasutatakse staabina miinitõrjeoperatsioonide või õppuste ajal. EML "Admiral Pitka" ülesandeks on ka tagada teiste operatsioonil või õppusel osalevate laevade varustamine kõige merel vajalikuuga. Laeval asuvad staabi büroo- ja olmeruumid ning seal saab ka meditsiinilist abi anda: muu hulgas on laeval ka operatsioonisaal.

Admiral Pitka ladinakeelne vapikiri "Pro patria" tähendab eesti keeles "Isamaa eest". Esimese pärast Teist maailmasõda valminud laevavapi kujundasid heraldik Priit Herodes ja tolleaegne mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp.

## Tehnilised andmed:

**Modifitseeritud** Hvidbjørnen klass

**Laevatüüp** staabi- ja varustuslaev

**Ehitatud** 1975, Aalborg Værft, Limjod,

Taani Kuningriik

**Veeväljasurve** ~ 1900 t

**Pikkus** 74,7 m

**Laius** 12,2 m

**Süvis** 5,3 m

**Masti kõrgus** (koos kupliga) 21 m

**Peamasinad** kolm 4 taktulist diiselmootorit B&W Alpha, mark 16 V 23 LU. Iga mootori võimsuseks pöoretel 825 p/min 1790 kW (2400 hj). Koguvõimsus, mis võimalik sõukruvile üle kanda 5370 kW (7201 hj)

**Kiirus** 18 sõlme

**Meeskond** 43 (sh. ohvitseri 8)

**Relvastus** 1 USN 3 in (76 mm) kahur

**Radarid** 2 Litton Decca E, I-band

**Korpus** jääklass A1, helikopteritekk

Allikas: Eesti Merevägi

Pildil "Admiral Pitka" suvisel mereparaadil

Küdemä lahes



# MEREPARAAD 2006

FOTOD VIKTOR SIILATS, TÕNU KITS

Teeme piltides tagasi vaate suvistele sündmustele Saaremaal Küdema lahel, kus Kaitseliit korraldas 23. juunil võidupüha auks mereparaadi. Saaremaa uue süvasadama akvatooriumis peetud Eesti esimesel mereparaadil osales 19 laeva ja üle 600 meremehe, paraadi juhatas viitseadmiraal Tarmo Kõuts. Näha sai suurriikide moodsaid sõjalaevu. Külla tulid Suurbritannia, Prantsusmaa, Läti, Leedu, Soome, Rootsi ja Taani alused. USA saatis paraadile õhulaeva, milleks oli allveelaevade hävitamiseks ja luurelennukiks loodud P-3C Orion. Paraadi ajal tegid laevadest ülennu Balti riikide õhuruumi valvunud Türgi hävitajad.

Eesti kaitseväge esindasid laevad Admiral Pitka, Sulev, Tasuja ning piirivalvet Valvas, Maru ja Vapper, paraadil osale-



Saaremaa mehed, president Arnold Rüütel ja kaitseväge juhataja viitseadmiraal Tarmo Kõuts, tervitasid paraadilisi merel ja maal.

sid ka Veeteede Ameti alused EVA-316, EVA-320 ja vedurlaev H. Kanter. Paraadi toetasid Eesti Õhuväe kopterid. Rahvusvahelise tava kohaselt osales mereparaadil väiksemaid huvisõidulaevu, mida sai kokku lugeda paarkümne ringis.

Pärast paraadi olid sõjalaevad avatud külastamiseks Saaremaa ja Veere sadamas. "Mereparaadi korraldamine oli Eesti erinevate struktuuride NATO- võimekuse proov", ütles paraadi staabi ülem vanemleitnant Toomas Peek. "Küllatulevatele sõjalaevadele ja meeskondadele tuli tagada täielik logistiline, protokolliline ja seltskondlik toetus".

Kõrvaltvaatajana tundub, et selle ülesandega said korraldajad suurepäraselt hakkama.



Presidendi süüdatud võidupühatuli saadeti paraadilt meritsi piirivalvekaatriil Virtsu edasitoimetamiseks kõigisse Eesti maakondadesse.



Kaldalseisjate tähelepanu köitis suurim paraadil osalenud laev HMS "Edinburgh", millel pikkust 141 m ja meeskonnas ligi 300 meest.



Kaasaegseimat militaarvarustust peitev soomlaste "Tornio" hoidus liigsest uudishimust, sadamasse tehnikaime ei tulnudki.



Mereparaadil ilmestasid ka tsivilistidest väikelaevnikud – alates rannarootsi jaalast "Vikan" kuni moodsate luksuskaatriteni.



Vedurlaev "H. Kanter" pani paraadile võimsa punkti pritsides laiali tuhandeid tonne Küdema lahe vett.



# PURJESPORDI **ALGAASTATEST** EESTIMAAL

Ilmselt ei salga ükski purjetaja, et meresõidu juures köidab neid peale sportliku hasardi ka romantika ja ühtsustunne, mis paneb neid tegema kõrvalseisjate silmis arutuid kulutusi, sunnib jahi kallal nokitsema, kandma oma vormi koos selle juurde kuuluvaga ja tundma end erinevana – kõige paremas mõttes. Aga millal see kõik alguse sai? Millal muutus kunagi möödapääsmatu meresõit eksklusiivseks harrastuseks?



Jahtklubide ja võistluspurjetamise areng on kogu maailmas käinud käsikäes laevasõidu arenguga.

Hollandis on ammustest aegadest säilinud rannasõidupurjekaid, mida nimetati sõnaga jaght. 17. sajandil kasutati seda liiki aluseid peamiselt vaba aja veetmiseks.

Hilisem Inglismaa kuningas Charles II viibis paguluses olles sageli Hollandis, kus ta vaimustus purjetamisest. Kui parlament ta 1660. aastal Inglismaa troonile tagasi kutsus, piisas ühest kiitvast vihjest teda kodumaale eskortiva laevastiku kohta ja mõne kuu pärast seisis hollandlaste kingitus Londonis kai ääres.

Charles II valitsemisajal kasvas Inglismaa kuninglik sõidulaevastik 30 aluseni ja inglased hakkasid purjetamist kui spordiala hindama. Hollandikeelse nimetuse *jaght* asendas ingliskeelne *yacht*, mis sel kujul ka teistesse keeltesse kandus.

Jahtklubide teket ja arengut Eestis ei saa vaadelda lahus samalaadsete organisatsioonide tekkest Venemaal. Et Eesti oli kuni 1918. aastani osa Venemaast, võtsid eestlased mitmesuguste klubide moodustamisel eeskujul just sealt. Venemaa kõrgemas seltskonnas sündis jahtklubi asutamise mõte 19. sajandi keskel ja 1846. aastal jõutigi tsaar Nikolai II heakskiidul St. Peterburgi Imperaatorliku Jahtklubi loomiseni.

Esimene purjetamisvõistlus, millel osales seitse jahti, viidi läbi juba järgmisel aastal Tolbuhhini tuletorni lähedal.

Klubi komiteesse kuulusid ainult kõrgeadli esindajad ning liikmeskonda õukondlased. Jahid kandsid imperaatori lippu ning neil olid samad õigused mis sõjalaevadelgi. Ka jahtide meeskonnad olid komplekteeritud sõjalaevastiku madrustest.

Aurujahtide mooditulekuga jäi klubi tegevus küll soiku, kuid seeme oli idanema läinud.

1860. aastal asutasid rahakad kodanlased St. Peterburgi Jõejahtklubi. Peagi liitus nendega pealinna rahvusvaheline seltskond ja ka mõned tiitlikandjad. 1910. aastal lisandus klubi nimele "imperaatorlik". See annab tunnistust, et klubis nähti peaausjalikult Vene sõjalaevastiku filiaali. Klubi liikmed olid ka Eestist pärit admiralid parun Fabian Bellingshausen ja krahv Friedrich Lütke.

Võistluste läbiviimisel seisti samade raskuste ees kui mujalgi maailmas: puudusid kindlad võistlusklassid ja aluste käiguomadused olid erinevad. Kuid see ei takistanud St. Peterburgi Imperaatorlikul Jõejahtklubil Venemaa auväärsemaks jahtklubiks tõusmist.

Sajandi lõpuks oli Venemaal ümmarguselt 70 sõude- ja jahtklubi, neist umbes poolsada asus Läänemere-äärsetes kubermangudes. Terminil "purjejaht" oli toona üsna lai tähendus ning purjetamiseks, olgu siis lõbu- või võiduajamiseks mõeldud alused olid väga erinevad nii suuruselt kui ehituselt.

Tihti põimus purjetamine ka purjutamisega (sakslaste esimese purjespordiorganisatsiooni nimigi oli Tavernen-Gesellschaft). Saksa mõju näib kandvat ka seik purjetamise ajaloost Eestimaal. 1820-ndatel aastatel oli Revali baltlastest kaupmeestel neli jahti, millega korraldati meelelahutuslikke väljasõite merele.

Klubi asutamise soov oli tõsine, kuid hätta jädi nimevalikul. Vastavalt aja vaimule pidi nimes esinema sõna "ordu" (ordude, salaliitude ja vabamüürluse mõju Revalis oli tugev) ja selles vaimus pakkumisi oli palju: Merelõbude

Ordu, Rahuarmaada Ordu, Vee ja Tuule Ordu; Süütus, Armastus ja Truudus; Revali Vesiühing, Tüür ja Ankur, Mereühing. Lõpuks otsustati Uljaste Purjetajate Ordu kasuks. Ordul oli oma põhikiri, kus olid ära toodud tegevuse põhisuunad, milleks olid "seltskondlike lõbude suurendamine huvitavate ja üldkasulike veepidude korraldamisega" ja "seni tundmata, ohutute ja meeldivate randumiskohtade avastamine Revali lahes ja selle ümbruses".

Nagu igal korralikul klubil, oli ka Uljaste Purjetajate Ordul oma sisekorraeskiri ja lipp. Klubi lipp oli punane, ülemises nurgas kolm sinist ja kolm valget triipu. Lisaks klubi lipule pidid klubi laevad kandma siniseid, valgeid ja punaseid vimpleid (Revali tunnuseks olid sinised ja valged triibud; lipu punane põhi andis tunnistust inglise, kolme värvi vimplid vene mõjutustest). Iga väljasõidu eel, mida nimetati "ristiretkeks", valiti reisiseltskonnast kommodoor. Nimetati ka kolm kaptenit; ülejäänud kaasasõitjad olid leitnandid. Vajaduse korral määrati keegi kortermeistriks (randumisel tuli leida öökorter, kus poleks kirpe, täisid, lutikaid ega prussakaid), ülemkallaja (pidi südametunnistuse ja kunstimeelega kandma hoolt segatavate jookide delikaatsuse ja isuäratavuse eest), riistameister (hoollitses piipude puhastamise ja täistoppimise eest, kustutas viimasena tule).

Klubi auliikmeks võeti ka naisi, kes pidid olema hea kuulsusega, armastama merelõbusid ning olema kaasa teinud vähemalt ühe ühemiilise merereisi. Ordu asutamisel oli liikmeid 14, õige pea oli klubil aga juba 26 liiget. Viimane kirjalik teade Uljaste Purjetajate Ordust pärineb aastast 1822.

Esimene kaasaegses mõistes jahtklubi asutamiseni jõuti Eestis 19. sajandi lõpul. 12. novembril 1888. aastal kinnitas tsaarivalitsuse siseminister Peterburis Eestimaa Jahtklubi (EJK) põhikirja (Statuten des Estländischen Yacht-Club).

1890-ndate aastate keskel lisandub nimele üks sõna ja klubi nimeks saab Eestimaa Merejahtklubi.

Klubi asutajateks olid Hiiumaa, Läänemaa, Harjumaa ja Virumaa mõisnikud, kelle maad ulatusid mereni või selle lähedale. Asutamiskoosolek peeti 13. detsembril 1888. aastal Revalis, Aadliklubi saalis (Lai tn 1) ja pidulikul sündmusel osales 28 härrasmeest.

Oma tegevuse eesmärgiks seati amatöörmereõidu arendamine igat liiki laevadel ja tähelepanu pöörati ka ujumisele, uisutamisele, vehklemisele ja jahilaskmisele - kõik äärmiselt härrandlikud tegevusalad. Kuna põhikiri oli juba kuu aega varem kinnitatud, asuti sellele vastavalt valima kommodoori. Selleks sai ühehäälselt Rudolph v. Gernet-Friedheim Haapsalust, kes püsis sellel ametikohal 24 aastat.

Viitsekommodooriks sai kapten Leopold v. Scharenberg Revalist ning sekretäriks-kassiiriks parun G. Tauber-Rickholz. Valiti ka Tehniline Komitee koosseisus krahv N. Stenbock-Kolk, parun E. Ungern-Sternberg-Kertel ja parun Wrangel-Itfer.

Klubi juhatuse asukohaks määrati Haapsalu, kus kommodoor andis kasutada oma villa ruumid. Koosolekuid oli plaanis pidada kaks korda aastas, märtsis ja septembris Revali Aadliklubis. Esialgu jäi kogu klubi kantseleitöö, juhtimine ja kirj vahetus kommodoori õlgadele. Tänu R. v. Gerneti isiklikele tutvustele ning diplomaatilisele asja-



ajamisele võttis tema keiserlik kõrgus, suurvürst kindral-admiral Aleksei Aleksandrovitš vastloodud klubi oma protektsiooni alla ja sai klubi auliikmeks. Sellega oli rakendunud klubi auliikme statuut, mis tagas edaspidiseks ladusa asjaajamise ja ka rahalise toetuse. Järgmisteks auliikmeteks said 1889. aastal admiral v. Glasenapp, Revali sadama komandant admiral I. Povališin ja kontraadmiraal parun N. Schilling.

Eesti esimese jahtklubi tegevus oli küll saksakeelne ja -meelne, kuid keegi ei ole suutnud – ega tahtnudki – tõestada, et selle tegevusel poleks olnud suurt mõju meie purjespordi arengule.

Klubi tegevuse võib tinglikult jagada perioodideks: 1888-1908 – klubi juhtimine ja organisatsioonilise tegevuse raskuspunkt Haapsalus; Revali osatähtsuse pidev kasv kuni tegevuse koordineerimise lõpliku üleminekuni sinna; 1908 - Esimene maailmasõda; periood pärast Esimest maailmasõda kuni Teise maailmasõjani.

Eestimaa Merejahtklubi tegevuse algusaastaid lähemalt uurides võib öelda, et iga suur saab alguse millestki väikesest, kuid see organisatsioon oleks nagu suurena sündinud.

1889. aasta suvel korraldati esimesed regatid, kus alused olid juba klassidesse jagatud. 22. juulil toimusid regatid Haapsalu ja Käsmu lähel kahes klassis. Igas klassis oli välja pandud ka kaks auhinda, milleks olid binoklid, kellad ja kompassid.

23. juulil peetud Haapsalu regatil olid alused jagatud lausa kolme klassi: lahtised svertpaadid, lahtised kiilpaadid ja poolkaetud kiilpaadid.

Klubi algaastail sõideti ka kalapaatidel ja neile sarnastel alustel. Palju harrastati tuurisõite. Suuremad klubi lipu all seilanud jahid, näiteks kommodoorile kuulunud "Ardetta", jõudsid oma sõitudel Stockholmi ja Soome rannikuni. Klubi lippu kandvad alused olid tuntud ja austatud kogu ranniku ulatuses. Seetõttu hakkasid ettevõtlikud salakaubandusega tegelevad jahiomnikud klubi lippu oma

tegevuse kattevarjuna kasutama.

1890. aasta regatte kajastas juba ka kohalik ajaleht "Revaler Beobachter". Kirjeldatakse 22.-25. juulil Haapsalus peetud võidusõite; nii osavõtjaid kui ka publikut. Jahtide 8,5 miili pikkune võistlusrada ei kujutanud endast toona veel kolmnurka, vaid tegemist oli edasi-tagasi sõiduga. Võistlejaid saatis kaks aurulaeva kohtunikekomisjoni ja pealtvaatajatega. Haapsalu võistluste seeria lõpetasid suvitusseltskonna regatt üüripaatidega (startis 10 alust) ning sõudevõistlused naistele ja lastele.

Samal aastal viidi läbi rahvaregatt Käsmus, kus võistlesid põhiliselt kohalikud elanikud kalapaatidel ning toimus ka kevadel moodustatud jahtklubi Revali filiaali liikmete regatt.

1890. aastal suurenes tublisti klubi liikmeskond ja liisandus ka uusi aluseid. Kassa seis oli rahuldav ja edukast tegevusest annab tunnistust juba teise klubi aastaaruandega almanahhi ilmumine.

Klubi Revali filiaali asutamisega kaasnesid ka mõned uuendused, näiteks kehtestati kümnerublane filiaali sisseastumismaks. Ühtlasi võeti vastu otsus, et jahiomnikud, kes ei ole klubi liikmed, aga sooviksid oma jahte klubi sadamas hoida, saavad seda teha aastase platsimaksu eest.

Septembris tabas noort filiaali õnnetus – tugev sügistorm purustas paljud jahid. Tulevikku vaadates oli õnnetusest ka kasu – nimelt olid paljud sunnitud uued jahid muretsema ja need olid juba tõelised, uuemat tüüpi purjehahid.

Tänu headele sidemetele ja sadamavõimude vastutulelikkusele saadi filiaali jahisadamaks pool Revali sadama Lõunamuulist. Klubi vahenditest eraldati raha paadikuuri ja vahimajakese ehitamiseks.

Sportliku tegevuse elavnemine Revalis tõi kaasa vajaduse alaliselt seal paiknevate juhtivate ametikohtade järele. Esimeseks Revali sadamakapteniks sai Carl Kruus, 1892. aasta juunis valiti kapten Gerard Revali viitsekommodooriks. Sellega oli tehtud esimene samm klubi juhtimise üleminekuks Haapsalust Revalisse. ▣

Rudolph von Gernet – jahtklubi kommodoor aastatel 1888-1912.

Esimene lipuheiskamine St. Peterburgi Jõejahtklubis 21. mail





## Teeb tööst lõbu

Kaasaegne disain, lai mootorivalik, tipturvalisus ja muljetavaldav põhivarustus teevad uuest Ford Transitist mõnusa kontori, kust ei taha hetkekski eemale minna. Transiti kereversioonide laia valikusse on lisandunud nüüd keskmise teljevahega madalakatuseline mudel. Selles, et uus Transit on sõiduomaduste tipp kaubikumaailmas, võid proovisõidul veenduda ise. Lisa-informatsiooni vaata [www.ford.ee](http://www.ford.ee)

Uus **Ford**Transit

Feel the difference



# OOPER VEE ÄÄRES

SYDNEY, GÖTEBORG, LAHTI, KOPENHAAGEN, VALENCIA, OSLO... TALLINN?

Vesi on inspiratsiooniallikaks paljudele loomeinimestele. Paljud tähtsad hooned rajatakse vee äärde, et peegeldused nende suurejoonelisust rõhutaks. Liiatigi annab imeline võimalus mõnele kunstitemplile mööda vett läheneda erilise vabaduse- ja maailmakodanikutunde.

TEKST: ANNELIIS AUNAPUU FOTOD: GÖTEBORGS OPERAN, SIBELIUSTALO

Kogu maailm teab Sydney't arhitekt Jorn Utzoni loodud ooperimaja järgi.

Selle tuules paisuvaid purjeid meenutav siluett on maailma inspireerinud ja külastajaid ligi tõmmanud juba üle kolmekümne aasta. Kuid vähem teatakse seda, et skandaalid ja poliitilised mängud, mis ümbritsesid selle tähtsa ehitise sündi, läksid maailmale maksma andeka arhitekti edasise loomingu. Utzonile paljastunud maailma inetum nägu masendas teda niivõrd, et ta lõpetas igasuguse loome-tegevuse. Kes teab, mitu meistriteost seeläbi sündimata jäi...

Kergemeelne maailm on selle aga unustanud ning üritab aina

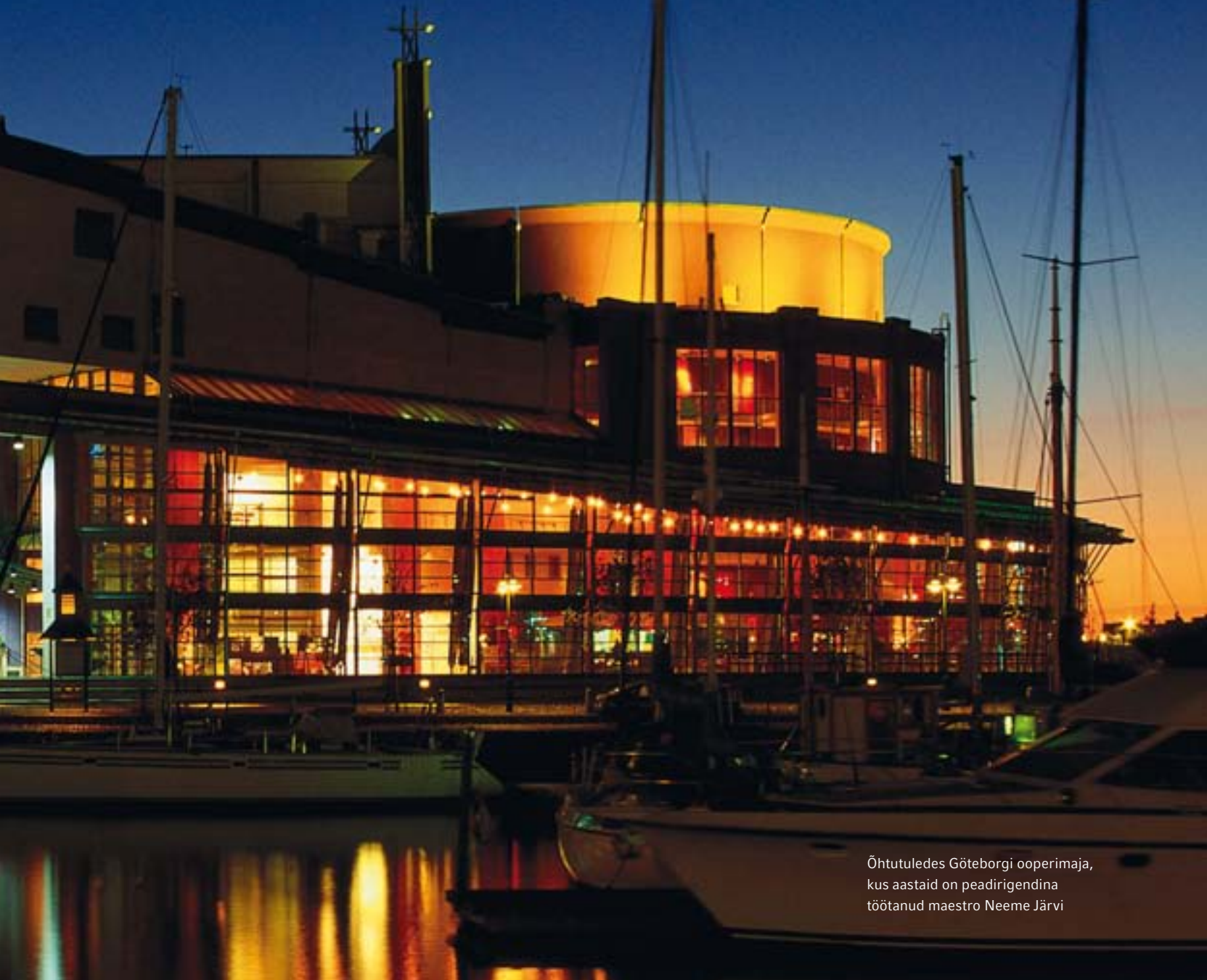
uuesti luua fantastilisi, õhulisi, tähendusrikkaid ehitisi, püüda unistust kristallpaleest.

Euroopas on viimasel ajal märgata kommet ehitada juba kõrgesse ikka jõudvate ooperiteatri asemele uued ja moodsad. Tihti ehitatakse need vee äärde ja klaasist.

Kaks klaaspaleed vee ääres tahaksid Navigaatori lugejatele lähemat tutvustamist, sest nende juurde pääseb kindlasti ka mööda vett.

## Muinasjutuloss jõe ääres – Göteborgs Operan

Göteborgi uus ooperiteater ehitati 1994. aastal arhitekt Jan Izi-kowizi projekti järgi sadamasse, otse veepiirile.



Õhtutuledes Göteborgi ooperimaja, kus aastaid on peadirigendina töötanud maestro Neeme Järvi

Ooperimaja peab olema mahukas ja kõrge, sest sellesse peavad ära mahtuma nii kaasaegsed lavaseadmed kui ka arvukas publik. Göteborgi ooperimaja on 32 meetrit kõrge, 160 meetrit pikk ja kõige laiemas kohas 85 meetrit lai. Ka hoone tehnilised lahendused äratavad aukartust: näiteks ventilatsioonisüsteem töötleb tunnis 350 000 kuupmeetrit õhku, tegemata seejuures piuksugi

Hiiglaslikul hoonel on mitu funktsiooni ja see pakub ulualust kuuele seni mööda linna laiali asunud trupile.

Vee poolt avaneb hoonetele eriti meeliülendav vaade õhtuti, kui ooperimaja on seest ja väljast valgustatud ja otsekui kutsub üle vetevälja külla.

Arhitekti sõnul on hoone disainitud nii, et selle õhulisus annaks kujutlusvõimele tiivad. Selle vorm, kerged ja avatud mahud tulenevad otseselt asukohast, saavad elujõudu sadama avatusest ja tehnilisusest. Hoone kuju kätkeb endas sildade hoogsaid kaari üle vee ning kraanade läbipaistvat geomeetriat, kajakatiibade ja laevakerede pehmet, kuid jõulist elegantsi ning jahipurjede veatut aerodünaamikat.

Samas peab hoone tagama kunstitegemisele neutraalse tausta. Göteborgi ooperiteatri kirglikult punases, klassikalises rõdu-

dega saalis on 1301 kohta ja lavaauku mahub sajapealine orkester.

Majas viljeletakse erinevaid kunstiliike, millel on erinevad nõudmised ja ka erinev publik. Korraga on käepärast viis lavakomplekti, kõik pealava-suuruses mahus. Kaasaegse tehnikaga saab neid lavakomplekte ümber paigutada, vahetada ja järgmise etenduse jaoks valmis panna.

Kes tahab ooperiteatrit lähemalt vaatama minna, teadku, et kavas on pidevalt "Cats". Lisaks on paar korda laval "Don Giovanni" ning kaks hitti: muusikal "Marilyn Monroe" ja ballett "Stravinski". Kavaga saab täpsemalt tutvuda aadressil [www.opera.se](http://www.opera.se)

#### **Klaasist Sibeliustalo Vesijärve kaldal Lahtis**

Suusapealinna Lahti sadamasse, otse kai peale on rajatud puitu ja klaasi ülistav suurejooneline Sibeliustalo - midagi palju enamat kui moodne klaaskuubik. Osa kompleksist on ümber ehitatud vana saekaatrihoonest, ja see annab majale oma näo

Arhitektide Hannu Tikka ja Kimmo Lintula projekti järgi valminud hoone juures on puitu kasutatud mitmel uudsel viisil ning valmides oli Sibeliustalo viimase saja aasta suurim puitehitis Soomes. Tõsi küll, selle tiitli on Pekka Helini projekteeritud neljakorruseline Finn-



foresti büroohoone FMO Tapiola Espoos nüüdseks vist üle lõõnud.

Sibeliustalo kogu kandekonstruksioon on valmistatud liim- ja kiht-kuusepuidust. 90 000 kuupmeetri suurune hoone koosneb neljast osast: renoveeritud puutööstuse hoonest, 1229 istekohaga saalist, klaasseintega fuajeest nimega Metsasaal ja konverentsitiivast.

Saal on kujult lihtne risttahukas, mis näeb aga lummas välja. Klaastahuka sees on vineerkattega ülespoole ahenev vorm, mis hõlmab saali sisu. Spetsiaalsetes vineerelementides on liiv ja mineraalvatt, mis isoleerib heli ja soojust. Klaasi ja vineeri vahe on hämaruses valgustatud ning efekt on võimas. Eriti videvikus, kui etenduselt koju sõites järve poolt hüvastijätuks tagasi vaadata.

Tuhanderuutmeetrisel põrandapinnaga Metsasaal on viiekorruselise maja kõrgune (14 m) ning selles avaruses kulgevad sillad ja keerdtrepid. Ruumi viimistluses on kasutatud puitu mitmel viisil, näiteks kulus sinna tervelt 30 ruutmeetrit kasetohtu! Ruumi lage toetavad ülalt hargnevad puitsambad, mis meenutavad üht-aegu nii metsa kui ka katedraalivõlve. Laes on valgustäpid nagu taevatähed. Läbi klaasseina saab nautida vetepiiri.

Sibeliustalo 22 meetri kõrgune peasaal pidavat olema akustiline ime. Helipegelduste suunamiseks on seal kasutatud põnevaid tehnilisi nippe, akustilisi uksi ja kardinaid. Nüüd kõlab heli pehmes puidukeskkonnas kui viiulis.

Sibeliustalo pakub niivõrd erinevaid kontserte ning festivalikavasid koorilaulust ja sümfooniakontsertidest rokkmuusikani välja, et raske on neid lühidalt kirjeldada. Tutvuge kavaga lähemalt [www.sibeliustalo.fi](http://www.sibeliustalo.fi)

#### Valencia ees, Põhjamaade pealinnad järel

Hispaanias Valencias tähistati uue ooperiteatri avamisega 2004. aastal hiiglasliku ehitusetapi lõppu: pandi punkt Kunstide- ja Teaduslinnakule, mille projekteeris Valencias sündinud arhitekt Santiago Calatrava. Mida mõjusamat kui see ažuurne insenerlik ja skulpturaalne ime keset vett annab ette kujutada. [www.cac.es](http://www.cac.es)

Taanlased avasid möödunud aastal Kopenhaagenis rahvusoperi uue hoone, mille arhitekt Henning Larsen Holmeni saare sadamadokkidesse projekteeris. Nüüd kiitlevad taanlased, et neil on üks maailma moodsamaid ooperimaju. [www.operahus.dk](http://www.operahus.dk)

Kahe aasta pärast, 2008. aasta aprillis lubavad norralased Oslo Bjørvika sadamabasseini tehissaarel uue ooperimaja avada. Selle hoone ehitamisega jätkatakse sadamaala linnale ja kultuurile võitmist, mis algas juba 80ndate lõpul Åker Brygge kvartali valmisega. [www.norway.org](http://www.norway.org)

#### Tallinna uus ooper mere äärde?

Selle kõige taustal tundub mõte ehitada uus ooperimaja merre peegelduvana lausa ainuvõimalik. Meil aga ei suudeta otsustada. Isegi seda mitte, kas uut ooperimaja on vaja või ei. Samas on suurlahle kerkinud siia ja sinna, rääkimata spaadest.

Arhitekt Irina Raua juba 1994. aastal koostatud sadamaala arengukava pakkus välja idee ehitada ooperimaja mere äärde. Kohtki oli varnast võtta: endise tivoli taga, paar sammu Kadriorust astuda.

2003. aastaks oli võetud seisukoht, et teater mere äärde ei sobi. Teatritegelane Märt Kubo leidis Postimehe veergudel, et ooperit ei saa kesklinnast kaugemale viia, muidu juhtub nii, nagu Salme kultuurikeskusega. "Mereäärne on ju suvel imekaunis, aga sügisel, talvel ja kevadel pahatihti tige ja karune oma läbilõikava tuule ja niiskusega. Me ei tohiks hakata ehitama üksnes maja, tegema üksnes head arhitektuuri, või kujundama ooperimajaga linnaruumi. Seda muidugi ka, aga ooper on ennekõike tegijate-kunstnike ja vaatajate-kuulajate kokkusaamise koht," kirjutas Kubo.

Nii ongi uue ooperimaja asukoht siiani täiesti lahtine. Teater Estonia koduleheküljelt leiab vaid ähmase kinnituse, et uue ooperimaja ehitamise idee olevat õhus. Minu arvates pole kahtlust, et ooper sobiks mere äärde ka Tallinnas. Iseasi, kas sellise otsuseni jõutakse ja millal see kõik võiks teostuda. ☒





Kõrvallabel: Lahti  
Sibeliustalo suur saal

Ülal: Sibeliustalos  
kohtuvad vana ja uus

Vasakul: Sibeliustalo  
sisekujunduses on  
osavalt kasutatud  
kasetohtu

Paremal ülal:  
Taanlased peavad  
oma Kopenhaageni  
ooperimaja maailma  
moodsaimaks

Paremal all: Oslos  
valmib 2008. aastaks  
uus ooperimaja





# PAADIGA LÄTTI

Läti tundub meresõitjale esmapilgul täiesti mõttetu sihtkohana: pole neil seal ju saari ega midagi. Samas: kui arvestada Läti lähedust Pärnule ja Kuressaarele, rääkimata Ruhnust, võib asjal siiski ka jumet olla.

TEKST VIKTOR SIILATS PILDID LÄTI TURISMIAMET

Pärnust tulles on esimene asjalikum Läti sadam Salacgrīva, kus asub ka piiripunkt. See pisike sadam oma kalurimiljööga tasub kindlasti külastamist just seetõttu, et asub Eestile väga lähedal. Hoopis tõsisem ettevõtmine on aga Riiga minnek. Daugava jõe suudmesse navigeerimine ei tohiks erilisi raskusi valmistada ning jõge mööda edasiliikumine samuti mitte. Riias on hulgaliselt väikesadamaid (NB! Tallinnas on ainult üks ja seegi Pirital) ja neid tekib üha juurde.

Üks mõnus, vist mingite bandiitide omanduses olev jahtklubi toimis aastaid tagasi Hansapanga hoone vahetus naabruses. Ka Radissoni hotelli ees olevasse basseini on võimalik ennast sättida, kuigi igasugune paatide valve seal küll puudub. Kõige mõistlikum ja turvalisem on siirduda jõe vanalinnapoolsel küljel asuvasse Andrejosta sadamasse, mis on piisavalt suur, praktiliselt südalinnas, hästi valvatud ning kus on võimalik isegi välibasseinis lõõgastuda. Sadam ise näeb küll üsna arhailine ja pisut eksootiline välja, ent ometi töötavad kõik teenused laitmatult ja vastuvõtt on väga sõbralik.

Lätlasi ei tasu alahinnata. Võib ju arvata, et väikelaevandus on Lätis vaata et olematu, ent veidi ringi vaadates võib seal kohata palju uhkemaid laevu kui Eesti sadamates.

Lätlase teed on imelikud. Hõlpsasti võib juhtuda, et paad, mille külastamist meenutades eestlase rind uhkusest kummub, on lätlasel ammu risti-põiki läbi sõidetud.

Lätlased elavad täiel rinnal ja neile meeldib mitte ainult elu nautida, vaid seda ka välja näidata.

Nii saabubki enne mereleminekut paadi kõrvale kõigepealt kaks kaubikut, millest hakatakse paati toitu laadima.

Need tänapäeva veesõidukid mahutavad ikka uskumatult palju! Ja kannavad ka, sest mõne aja pärast saabub mereleminejate seltskond. Mikrobussiga, mis imekombel ei kannagi Latvija embleemi. Veeliin vajub veelgi sügavamale vette.

Siis saabub lätlane ise, kes on õigupoolest hoopis vene keelt kõnelev kodanik. Tegelikult jõuab kõigepealt kohale tume džiiip turvameestega, siis must luksusedaan, mille numbrimärkidel on VIP tähed ja seejärel teine džiiip. Sõiduautost väljub pisike mehike, VIP ise, kes otse loomulikult paati ei juhi. Viimaks ometi on kõik kohal ning paat annab otsad.

Moonakoguse järgi otsustades nädalasele kruuisile siirdunud seltskond pöördub rõõmsalt sadamasse tagasi aga juba mõne tunni pärast.

Üheks väga peibutavaks sihtkohaks Lätis on kuurortlinn Jūrmala. Sinna tasub minna siis, kui käimas on niiöelda üleliiduline laulufestival "Novaja Volna". Selleks ajaks tuleb Jūrmalasse vanu häid aegu meenutama suur karvaste ja suleliste seltskond Moskvast ja Peterburist ning Jūrmala tänavad täituvad Maybachide, Bentleye, Rolls-Royce'ide ja Ferraridega.

Jūrmala asub Lielupe jõe ja Riia lahe vahelisel maaribal. Lielupe suue on siiski nii madal, et sealtkaudu ei tasu kohalikke olusid tundmata ja täiendavat infot küsimata sisenema hakata. Turvalisem ja eksootilisem on tulla Daugava ning Daugavat ja Lielupet ühendava kanali kaudu. Kanal on väikelaevade jaoks üldiselt piisavalt sügav; välja arvatud üks koht, kus tuleb hoida endise kalurikolhoosi kaidele võimalikult lähedale ehk võimalikult paremale.



Jürmalas on kolm suuremat jahtklubi, millest üks on väga suletud loomuga, mis tähendab, et sinna on külalistel raske pääseda. Tegelikult on jahtklubisid rohkemgi, aga need asetsevad teisel pool suhteliselt madalat raudteesilda ja selle alt iga paadiga läbi ei mahu.

Kui Riias, Hansapanga läheduses asuv jahtklubi meenutab Helsingi jahtklubisid, siis jahtklubi "jürmala moodi" koosneb umbes kolme meetri pikkusest isetehtud ujuvkaist ning pontoonidele asetatud merekonteinerist ümberehitatud baarist. Jürmala jahtklubid on hästi turvatud; turvamehi seab tööpoolest igal sammul ja nad takistavad nii kutsumata kui ka kutsutud külaliste sissepääsu.

Jürmalas võib näha nii väikseid kui ka väga suuri paate. Muide: viimaste loendamisel ei saa päris kindel olla, kas Eestisaabpunktivõidu või jääb hoopis kaotajaks. Üheks populaarsemaks veesõidukiks näib siiski olevat Bayliner 245 ja elu paadil näeb enamasti välja nii. Õhtu saabudes vurab baariks ehitatud konteineri ette autojuhi roolitud Jaguar,

millest astub välja paadiomanik kahe neu seltsis. Konteinerist tormab välja baarman, kandikul šampus, klaasid ja viinamarjad. Öö jooksul kostab paadist korduvalt härasmehelikke lubadusi: "Nataša, see paat on nüüd Sinu! See on Sulle kingituseks meie suure armastuse märgiks." Hommikul paadiomanik siiski taastab oma õigused ujuvvaheendi omanikuna, Jaguar viib naiskülalised minema ja kapten tatsab rahulolevalt sadamas ringi, valge hommikumantel seljas ja kaptenimüts peas. Konteinerist serveeritakse kohvi. Keskpäeva paiku saabuvad ka paadiomaniku pereliikmed, sõbrad ja töökaaslased. Üsna tähelepanuväärne on, et oma autojuhti kohtleb kapten võõraste ees kui koera: "Seisa! Tule siia! Mis sa vahid? Kas ma ütlesin, et tule siia? Mis sul seal käes on? Viska kohe ära! Käi minema!"

Seda üllatavam, et eestlaste paatidele läheneb ennast juba tutvustada jõudnud Vasja (nimi muudetud) aga sootuks teisel toonil: "Kop-kop! Ma väga vabandan. Kas ma





## JA ÜKS SAAR NEIL JU IKKAGI ON: MIS SEST, ET DAUGAVA JÕEL.

tohin segada? Ma väga vabandan. Meie siin veidi... Ma väga vabandan. Kas ma tohin korraks sisse astuda? Oi, ma tänan. Ma tööpoolest väga vabandan. Kas mu abikaasa tohib ka korraks tulla? Ta on endine Miss Latvija. Oi, ma tänan ja väga vabandan.”

Seejärel jõuab kohale Vasja kaaskond, kust ei puudu ka PR-esindaja kohuseid täitev sekretär. Sekretäril on käes valik nii Kroonika-tüüpi kui ka värvitrukis äriajakirjadest, mille vahele on Vasjat ja tema ärisid kujutavate klantspiltide juurde kleebitud kollased märkmepaberid. Ühes ajakirjas ilutseb ülikonnastatud ja lipsustatud Vasja koguni esikaanel: laevarool kindlalt pihus, pilk kaugusse suunatud. Mis äridega Vasja õigupoolest tegeleb, jääb seejuures üsna segaseks. Kohe asub külaline vabandama oma tagasihoidliku paadi pärast. Ikka sellesama paadi pärast, mis öö jooksul juba kordu-

valt ära sai kingitud. Kavas olevat kohe-kohe uus ja suurem osta. Kui jutt läheb selle peale, et tähtis pole mitte paadi suurus, vaid meremehelik mõtlemine ja vastav suhtumine, austus ja armastus mere vastu, soov merele minna ja selleks vajalikud oskused, rõõmustab Vasja sedavõrd, et jagab rõõmu ka Miss Latvijaga: “Eestlaste arvates pole paadi suurus üldse tähtis!” “Lolliks oled läinud või? Suurus ei ole tähtis? SUURUS on iga asja juures see kõige tähtsam asi,” paneb aga Miss Latvija asjad paika. Löödud Vasja läheb seepeale omakorda autojuhti paika panema.

Ent nagu alguses öeldud, on Lätis väga palju häid sadamaid, tõsiseid paate ja ka väga tõsiseid meremehi.

Mõnes mõttes on lätlasel ehk isegi avaram silmaring kui eestlasel. Üha enam kohtab Läti jahte nii Saaremaal kui ka Pärnus, Haapsalus ja Tallinnas. Aga ka Vahemerel, Kanaaridel ja kaugemalgi. Et looduse tasakaal ikka säiliks, tasuks Eesti paadiomanikel igal juhul oma paadiga Lätti minekut kaaluda.

Ja üks saar neil ju ikkagi on: mis sest, et Daugava jõel. ▣



# SUURED PLAANID SUUREL JA VÄIKESEL EMAJÕEL

Emajõgi on suur kingitus meile kõigile ja patt oleks jõega kaasnevaid võimalusi kasutamata jätta, ütleb sihtasutuse Emajõe Jõeriik tegevjuht Viktor Nukka.

TEKST EVE JAAKSON FOTOD MALEV TOOM, REIN TOOM

Kui veel mõne aja eest kirjutati tihti, et tartlased ei mõista Emajõge hinnata ning võtavad seda tüütü linna poolitava nähtusena, mis sunnib silde ehitama, siis paaril viimasel aastal on elu jõel ja jõe ümber elavnenud. Üha enam inimesi avastab neid suurepäraseid sportimise ja vaba aja veetmise võimalusi, mida jõgi pakub. Linnavõimu eestvedamisel on korrastatud kaldaalaseid ning ööklubi-restauranti Atlantis ette ehitati eelmisel aastal miljon krooni maksnud sildumiskoht.

Kuid ühest sildumisrajatisest jääb väheks ja Emajõgi ei voola mitte ainult Tartus. Nii sai alguse Emajõe Jõeriigi Sihtasutus. Mullu novembris Tartumaa omavalitsuste liidu algatusel loodud paljutöötava nimega sihtasutus püüab edendada elu Emajõel Võrtsjärvest Peipsini (viimased kaasa arvatud), aidates kohalikel omavalitsustel luua sildumiskohti ja toetades vesikonna säästlikku kasutust ning kaldaalade korrastamist.

Tõesti, hetkel Emajõgi sildumiskohtade rohkusega kiideldada ei saa. Samas nõudlus nende järgi järjest kasvab: siht-

asutuse tegevjuhi Viktor Nukka sõnul suureneb Emajõe vesikonnas sõitvate paatide arv pidevalt. Praegu sõidab seal 3500 alust ehk üle kahe korra vähem kui okupatsiooniperioodi tippaegadel.

On lootust, et Peipsi järv hakkab järjest enam meelitama neid paadi- ja kaatrisõitjaid, kellele meri juba (liialt) tuttav. Nimelt tundub sama kõrgusega laine Peipsil merelainest palju teravam ja äkilisem. Seega rohkem adrenaliini ja tööline kompevek harrastussõitjale.

Nukka on optimistlik, vaatamata sellele, et töötamine sihtasutuses nõuab parajalt visionäärivaimu ning käegakatsutavate tulemusteni läheb ilmselt veel aastaid.

## Toeks euroraha

Selge on see, et Tartumaa kohalikud omavalitsused – maakonna “pealinn” ehk välja arvatud – ei jaksaks oma eelarvest kõiki Emajõe võimalusi maksimaalselt ära kasutada. Appi on tulnud Euroopa Liit, mis toetab kahe projektiga – Phare ja Interreg

### Festival väärtustas Emajõe

Viimastel aastatel on Emajõel ja selle kallastel toimunud palju mitmesuguseid üritusi.

17-20. augustini Tartus peetud Emajõe festival tuletas tartlastele ja kaugemalt tulnuile meelde, et läbi linna voolav jõgi on suur väärtus.

Ürituse kavas oli palju kont-

serte ja etendusi, muu hulgas võeti näidendipaigana kasutusele kuulus Hansalodi "Jõmmu".

"Tõenäoliselt tänu Emajõe oleolu Tartu linn üldse olemas, sest kunagised rahvad valisid jõeäärse oma peatuspaigaks," rõhutas Emajõe festivali projektijuht Tiina Konsen.

20. augustil festivali raames toimunud Veemaailma päeva kü-

lastas tuhandeid inimesi, kes said tutvuda väga erinevate veega seotud tegevustega. Uudistada võis nii muistseid viikingilaevu, moodsaid kaatreid kui ka võistluspaate, tutvust sai teha kalapüügivõtete, ekstreemspordi ja sukeldumise- ga. Veeteede Ameti esindajad tutvustasid väikelaevandust reguleerivat seadusandlust.



### IIIA – Emajõe vesikonna laevatatavaks muutmist.

Mõistagi ei tähenda see, et omavalitsused võiksid oma rahakotirauad kõvasti kinni hoida – loomulikult oodatakse neil kaasfinantseeringut. Õla paneb alla ka siseministeerium. Suuremaid ehitusrahaseid saab taotleda hakata alles 2008. aastal, mil avanevad Euroopa Liidu investeerimisfondid.

Nii koosnebki sihtasutuse töö praegu suuresti paberite, paberite ja veel kord paberite koostamisest. Tulevasest rajatisest on praegu parimal juhul olemas keskkonnamõjude analüüsid, mõõtmised ja projektid, ehitamiseni kulub veel jupp aega. Ent Nukka vaatab tulevikku lootusrikkalt: see siin ei olevat projekt, mille vilju näevad heal juhul alles meie lapselapsed, neid vilju saame maitsta juba me ise.

Olenevalt kohast, vajadustest ning võimalustest on Emajõe kerkivad rajatised erinevad: sildumisrajatised, paadisadamad, slipid, väikesadamad ja sadamad.

Vahest kõige suuremad ootused on seoses Emajõe Jõe-riigi tegemistega Piirissaare elanikel. Mehikoormasse planeeritav sadamaehitus võiks tulevikus saarerahva ühendust suure maaga tublisti parandada. Mehikoorma sadama maksumuseks on planeeritud 20 miljonit krooni, ent Nukka üt- luse mööda ei tohi unustada ka seda, et ehitustööd kipuvad iga aastaga kallinema vaat et kolmandiku võrra. Ning on ju nii maa- kui vesirotilegi selge, et vee all ehitamine on tunduvalt raskem ja kulukam kui maa peal.

### Eluvaimu ka kallastele

Nukka avaldas lootust, et vähemalt mõne planeeritava rajatis juures ei saa paadid mitte ainult randuda, vaid neil oleks sealsamas võimalik ka tankida. "Iga sildumisala juur-

de me slippi lubada ei saa, aga kindlasti saavad inimesed seal maale minna, miks mitte ka burgeri süüa ja limonaadi juua," rääkis Nukka. Nukka märkis ka, et talle oleks väga meeltemööda, kui Emajõe veeres oleks rohkem selliseid suurepärasteid puhkealaseid nagu Jänese matkarada ning puhkeala Kantsis. Ei ole ju Emajõgi vaid veesõitjate pärast, seda peab saama nautida ka kaldal piknikku pidades, jalutades ja jalgrattaga sõites. ▣

### SA Emajõe Jõe-riigi kavandatavad rajatised

#### Tartu linnas:

Slipp Turu silla juures  
Sildumisrajatis Konsumi ja Emajõe vahelisel ala Marja ja Kartuli tänavate vahelise ala sildumisrajatis  
Sõudebaasi sildumisrajatis Lubja ja Liiva tänavate vahel  
Väikesadam harrastussõitjatele  
Väikesadam Kvissentalis  
Vana-Ihaste sildumisala  
Väike-Turu 10 sildumisala  
Sõpruse silla alune sildumisala  
Turu silla slipp  
Rebase tänava sildumisala

#### Luunja vallas:

Luunja aleviku paadisild  
Sava sildumisrajatis

#### Meeksi vallas:

Meeksi paadisadam  
Mehikoorma sadam

#### Muud:

Reku paadisild (Puhja vald)  
Mäksa paadisadam (Mäksa vald)  
Sadam Emajõe ja Amme jõe ühinemiskohas (Tartu vald)  
Liivanina paadisadam (Vara vald)

# SLIPIKOHAD SUUR-EMAJÕEL



**1** Võrtsjärve suue. Looduslik pinnakate, juurdepääs Emajõe ületava silla kõrvalt.

**2** Reku. Kruusane pinnas. Kiire veevoolu tõttu kasutamine raskendatud. Juurdepääs Puhja asula kaudu.



**3** Kärevere silla kõrval. Liivapinnas. Juurdepääs Tallinna maantee silla kõrvalt.



**4** Kvissentali. Betoonkate. Asub Tartu linna piiril ülevoolu Tartu Kalevi Veemotoklubi juures.



**5** Tartus Sõudmise ja Aerutamise Klubi Tartu kõrval. Liiv-savi pinnas. Asub Lubja tänava pikendusel.

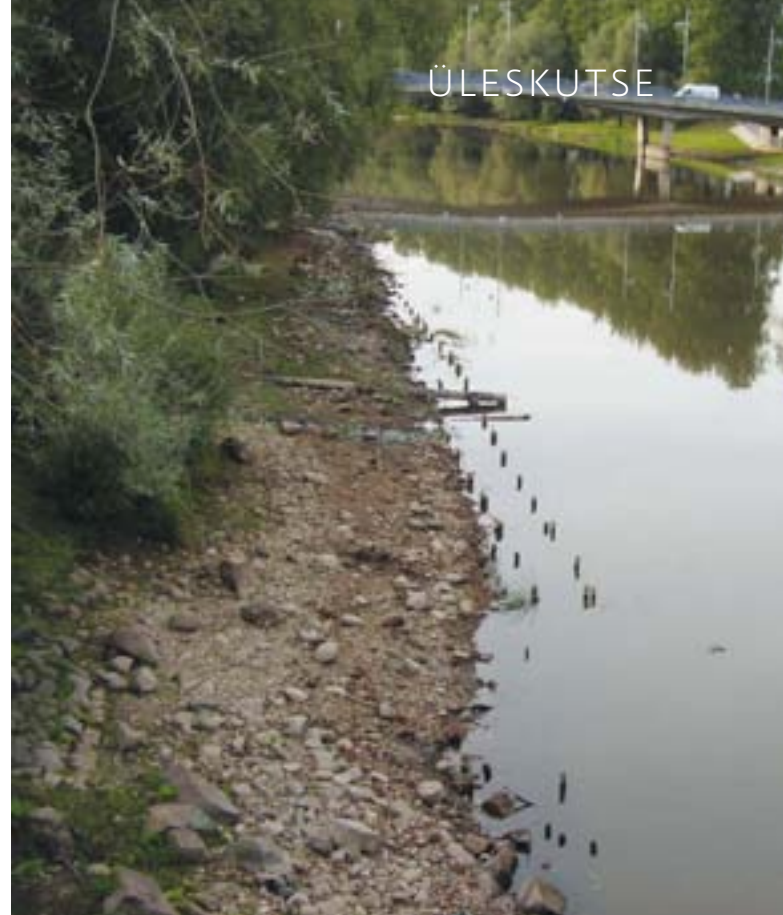


**6** Kavastu 1. Liivane pinnas. Asub poolel teel Tartu ja Peipsi vahel Kavastu meierei kõrval.



**7** Kavastu 2. Betoonplaadid. Asub eelmise vastaskaldal. Vajalik maaomaniku luba. Ööbimisvõimalus.

**8** Emajõe Suursoo keskuses. Betoonkate. Väravad avatud kell 9.00-18.00, L-P 10.00-19.00. Eelneva kokkulepe korral on võimalik slippi kasutada ka muul ajal. Info telefonil 51 82 278, Koit Hermann.



## Kaardistame Eesti slipikohad!

Üha rohkem on Eestis paadi- ja kaatriomanikke, kes sooviksid oma alustega sõita erinevatel veekogudel: täna Emajõel, homme aga näiteks Pärnu lähel.

Ent kuidas leida kohta, kus paat vette lasta või randuda? Neid kohti teades võib paadikasutaja hulga kroone kokku hoida, ajast rääkimata.

Et aidata paadiomanikel kergemini veeskamiskohti leida, loob ajakiri Navigaator Eesti slipikohtadest internetipõhise andmepanga. Seetõttu kutsume kõiki asjast huvitatuid üles teatama meile slipikohtadest nii mandri-Eestis, Saaremaal, Hiiumaal kui ka väikesaartel.

**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.

Kogutud andmed paneme kõigile kasutamiseks internetti üles.

Algatuseks avaldame meile teadaolevad slipikohad Suur-Emajõel. Mõistagi ootame ka sellele loetelule täiendusi.

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

# JUHT & ÕPETAJA

Iga paat on kompromiss, kuid mõnes paadis on vähem kompromisse kui teises. Võtame luubi alla Storebro 410 Commanderi.



## Storebro 410 Commander tehnilised andmed:

**Pikkus:** 12,50 meetrit  
**Laius:** 3,87 meetrit  
**Veeväljasurve:** 10,2 tonni tühjalt;  
11,4 tonni lastiga  
(lastiga = tühjalt +100% kütust ja vett)  
**Süvis:** 1 meeter  
**Kütusemahutavus:** 1000 liitrit  
**Magaveetank:** 400 liitrit  
**Septitank:** 150 liitrit  
**Kruisikiirus:** 25 sõlme,  
sõidukaugus 208 miili @ 3200 pööret minutis  
**Tippkiirus:** 28,7 sõlme,  
sõidukaugus 179 miili @ 3500 pööret minutis

Hind algab 8 400 000 kroonist  
(2 x Volvo Penta D6-310 hj mootorit)

TEKST: KATRIN KURSS FOTOD: STOREBRO

Kaatri mudavad suurepäraseks üksikud omadused. Näiteks mugav ja turvaline juhi-koht või vastupidav kere, millest ei jää paari aastaga järele hunnik saepuru ja peotäis klaaskiukilde. Tiheda liiklusega vetes võimaldab hea väljavaade end vabalt tunda. Ja lõppeks on tähtis ka see, kuidas kõik need suurepärasel omadused omavahel kokku on pandud – tipptasemel inseneritöö.

Ent kõik need omadused on heade kaatri juures enesestmõistetavad. Paadiomanik, kes tahab nautida kiiret sõitu, ootab midagi enam. Pikkadel ja paratamatult väsitavatel reisidel ihkab igaüks, et paadis oleks vaikne ja rahulik, nii et rääkimiseks ei pea häält tõstma. Hinnatud on ka võimalus paadis vabalt ja samas turvaliselt ringi liikuda. Et reisivarustustest ja isiklikest asjadest tuubil kajutis end hästi tunda, peab seal olema valgust ja õhku. Nendele tingimustele ei vasta enam kaugeltki iga kaater, eks ole?

### Esmamuljed

Storebro 410 Commanderi pardale astudes märkad esmalt, kui lihtne on seal ringi liikuda. Suur päikesetekk, libisemiskindel tiikpuust kattega tekk, rohkelt käsipuid, poolitatud vöörireeking, külgiirete avade lähedal kaks roolikambri ust, mis viivad külgtekkidele, sisetrepp roolikambri flybridge'ile – Storebro insenerid on andnud oma parima, et pardalolijad kõikjale hõlpsalt ja kiiresti ligi pääseks.

Need lahendused ei ole küll unikaalsed, ent paljudel märksa suurematelgi flybridge-kaatritel pole tüüripoordis küljeuksi ning flybridge'ile viiva trepi astmed on sageli tillukesed; ohtlikult ülestiliseeritud, mitte mugavalt laialt ja turvalise käsipuu-ga palistatud.

Tänu täismõõdus kaardilauale sisetrepi jalamil on flybridge'ilt alla tulles mugav pilk kaardile heita või radarit kontrollida. Ka on tänu kaardilaua nutikale paigutusele lihtne juhtimiskohta vahetada, kui ilm järsku muutuma peaks.

Kui avada suured küljeuksed ja flybridge'i luuk, ei peagi enam värskendava sõõmu mereõhu püüdmiseks tekile ronima. Ning paati alumiselt sillalt juhtides on tõeline nauding aeg-ajalt pea luugist välja pista ja tunda, kuidas meretuul palgeid paitab.

Külguste ja luugi avamine kaotab ka niinimetatud pimedana nurga, mis tavaliselt pööretel tekib, ja võimaldab silma peal

hoida ka liiklusel paadi taga.

Lisaks nendele ebatavalistele privileegidele pakub 410 Commander mõlemast sillast suurepäraselt nähtavust kõikidel trimminurkadel.

Väljavaadet parandavad ka 50 sentimeetri laiune üle aknaserva ulatuv kate, mis ei lase päikesel silma paista ega kauneid puitosi pleegitada; ning intervalli ja kahe kiirusega töötavad pikad klaasipuhastid.

Neile, kellele meeldib näha, kuhu nad sõidavad, ei paku ükski flybridge-paat paremat väljavaadet.

### 410 Commanderi juhtimine

Storebro 410 on ebatavaline flybridge-tüüpi kaater – seda on lahe ka seest juhtida! Kaks võtmetegurit on siinkohal muidugi suurepärase väljavaade ja avatavad küljeuksed, kuid oma rolli mängivad ka tüürimehe ja navigaatori töökohta lähimõeldud lahendused.

Suurel armatuurlaual on kõik instrumendid otse tüürimehe silma ees ja kuigi navigaatoril on omaette täismõõdus kaardilaud selle alla peidetud sahtliga, on ka tüürimehel käepärast panipaigad kaartidele ja almanahhidele.

Ergonoomiline reguleeritav iste, jalatugi ja rooliratas sobivad hästi kokku. Juhtkanigid on rooli taga, nii et neid on mugavam seistes käsitseda.

Kaks mugavat istet tüürpoordis sobivad külma või märja ilmaga ideaalselt navigaatorile või teistele meeskonnaliikmetele, kes tahavad möödalibisevat ümbrust veidi kõrgemalt jälgida.

Siingi torkab silma, et Storebro pöörab detailidele suurt tähelepanu: istmeid katab sügav liigendatud polster, mille võib üles tõsta, et külguksel paremini ligi pääseda.

Ebameeldivate üllatuste eest on 410e juht kaitstud. Isegi kui paat täiskiirusel vastutuult tuiskab, jääb flybridge üsna kuivaks.

Rooli pöörderaadius servast serva on seitse ringi. Kõlab mugavalt, ning tegelikult annavad juba kaks esimest ringi kogu kruisikiparile vajaliku tundlikkuse.

410 Commanderi salong on ruumikas ja hämmastavalt kõrge: tervelt 1,96 meetrit. Kuid see tähendab ka, et võrreldes teiste kaasaegsete traaleristiili paatidega on 410e purjepind tavapärasest veidi suurem ja raskusest kõrgemal. Seetõttu võivad need paadid risttuules või sadamaalal veidi kergemini rulluma hakata, kuid samas kannavad püstuvuse eest hoolt kiirekäiguli-

sed trimmiplaadid ning tuulistes sadamates tuleb appi efektiivne üheksahobijõuline vööriõtkur.

Storebro 410 on nii vaikne kaater, et tuleb olla ettevaatlik, et mitte pidevalt täiskiirusel kimada. Suletud luukidega sõites on kõige valjem heli, mida flybridge'il kuuleb, veepladin. Seetõttu ei saagi õieti aru, kui kiiresti paat liigub.

Osalt on selles muidugi süüdi ka Volvo uus 310-hobujõuline D6-diiselmootor. Ühisnumbrisepriitiga 5,5-liitrise töömahuga jõuallikas on oma eelkäijast, 3,6-liitrise töömahuga KAD300-mootorist palju vaiksem tänu kompressori puudumisele.

Paadi vaiksemaks muutmiseks on kõvasti vaeva nähtud ka heliisolatsiooniga. Storebro spetsialistid annavad oma parima, et Storebro kaatrites võiks ka täiskiirusel sõites häält tõstmata juttu ajada. Vaid ahtrikokpitis on müra kuuldav, ent ometi on siingi palju vaiksem kui nii mõneski palju suuremas paadis.

Vaiksest paadist oskavad kindlasti kõige rohkem lugu pidada need, kes võtavad ette pikki sõite: mootorite pideva undamine hakkaks pikalt merel olles närvidele käima ja väsitama.

### Pardal

Täiuslikul kaatril ei saa kunagi olla liiga palju pakiruumi, aga tänu mahukale laoruumile ahtris on Storebro 410s seda piisavalt. Libisemiskindla kummikattega kaetud põrandaga ruum neelab justkui mängeldes päästeparve, tühjakslastud kummipaadi ning suure ümmarguse vendri koos arvukate plastikkastidega, mis sobivad suurepäraselt väiksemate esemete hoidmiseks. Laoruumi istmete alla peidetud panipaikade luugid on veekindlad.

Ujumisplatvormil on kaks isetühjenevat mahutit, mis sobivad suurepäraselt lisavendrite hoidmiseks juhul, kui neljale ukse kõrval roostevabas korvis rippuvale vendrile peaks täiendust vaja olema.

Suurepäraseid ja praktilisi lahendusi leiab ka 410e tekilt. Näiteks saab ahtrikokpiti katted kiiresti avada, üles rullida ja flybridge'i üleulatava serva külge püsikattete klapi alla kinnitada. Lihtne ja nutikas lahendus: enam pole mingit vajadust presentkatted kokku-lahti lapata.

Ümber ujumisplatvormi jookseb kummist pampar (arusaamatu, miks seda kõikidel paatidel ei ole), mille juures on roostevabast terasest käsipuu. Selle külge saab kinnitada



näiteks kummipaadi või ahtrivendri, mis kaitseb ahtrit tüüpilises Vahemere sadamas sildudes.

Laeva teises otsas on vöörikestis eraldi hoiukohad ankruketile ja kinnitusotstele. Tänu ankruketi turvakäiele ei saa ei ankur ega ka kett kaduma minna ka siis, kui unustate end ankruketti välja vintsima.

Tiikpuust detailid kergitavad küll kaatri hinda, ent ometi on need detailid olemas nii ankrupeli ümber kui ka ankruplatvormil – seal, kus tiikpuust tõesti ka kasu on.

Kõik kolm knaabipaari on kõrged (300 mm) ja võimaldavad kaatrit kinnitada ka suuremõduliste köitega. Samas võiks sellise hinnaga paadi põhivarustuses olla ka täiendavad kinnitusotsad – vaevalt nende lisamine Storebro pankrotti oleks ajanud.

#### Majutus

Mõnikord võib vähem olla rohkem. Võrreldes 475 Commanderiga on 410 küll kaotanud kaks meetrit pikkust ja teise külalistekajuti, kuid näikse sellest hoopis võitnud olevat. Ühest kajutist loobudes tehti allesjäänud avaramaks ning see ulatub nüüd üle paadi keskjoone. Ka dušinurgale on lisaruumi leitud.

Ent ehkki paadi mõõdud on eelkäijaga võrreldes kahanenud, on salongi ruumila-

hendus ometi võrratult praktiline, näiteks sööginurk asub nüüd otse kambüüsi vastas. Kahekohalisel istmel tüürpoordi juures on küll vähem ruumi kui 475e tõstetud sohval, ent nendest sõidusuunas asetatud istmetest on nii meeskonnale kui ka navigaatorile palju rohkem kasu.

Praktilisi nippe leiab paadilt teisigi. Iga trepiastme serval on libisemiskindel kummikate ja kõikides riidekapi ustes on ümmargused ventilatsioonivad.

Kokad võivad samuti rõõmustada: toidunõude, pudelite ja klaaside jaoks on 410 pardal ohtralt panipaiku. Suurema osa panipaikadest moodustavad sahtlid, mis ju pakuvadki kaatril kõige käepärasemaid hoiustamisvõimalusi. Kambüüsi nurgast leiab ka mahuka, osadeks jaotatud hoiukasti, nii et ruumipuudust kokad küll kurta ei tohiks. Kõigele krooniks on köögi töötasapinna alla peidetud koguni kaks kraanikaussi.

#### Ehitus ja inseneritöö

Ehkki Storebro on tuntud konservatiivne paadiehitajana, leiab 410 Commanderit uurides ka üsna uuenduslikke võtteid. Nagu 475 juureski, kasutati ka 410 kere vastupidavamaks muutmiseks sissevormitud tugevdusi. See

võimaldas kasutada peenemat viimistlust, mis torkab eriti selgelt silma masinaruumis. Näiteks on seal ahtrisse kolinud kütuse- ja veefiltrid, mille on uues asukohas palju lihtsam silma peal hoida.

Uude kohta viidud mereveefiltritel on läbipaistvad kaaned ja poolläbipaistvate vee-mahutite kontrollimiseks pole mingit näidikut vaja: palja silmagagi on näha, kas paak vajab täitmist või mitte.

Masinaruumi on alles jäänud vaid hädavajalik. Seetõttu tuleb näiteks sõuvõllidele või käigukasti õlivardale ligipääsemiseks eemaldada vaid masinaruumi ahtripanipagast eraldav luuk.

Igapäevaseks kontrolliks on salongipõrandas luuk, mille kaudu pääseb õlivarraste ja veepaagi juurde.

Storebro tehnilised lahendused ja töö kvaliteet on viimased kümme aastat pidevalt teistele eeskujuks olnud – ja nii see peabki olema. Kuus või seitse aastat tagasi oli Storebro suurtest paaditootjatest kõvasti ees, nüüdseks on suurtest poistest parimad talle kannule jõudnud. Ent ometi on Storebro varuks trump, mida on vist võimatu üle lüüa: Storebro paadid on siiani omasuguste seas kõige vaiksemad. **W**





## Luksuslikult ruumi seitsmele



Siruta end välja ja tunne mõnu salongi avarusest. Nõjatu seljatoele ja naudi vaadet läbi panoraamkatuse klaaspaneelide. Tunne mõnu teadmisest, et kus iganes ka istud, oled saanud parima koha saalis. Lisateavet uue Ford Galaxy kohta vaata [www.ford.ee](http://www.ford.ee)

**Ford**Galaxy

Feel the difference



Keskmine kütusekulu 6,5-8,2 l/100 km; heitmed 172-197 g/km CO<sub>2</sub>

**INFO-AUTO**  
[www.infoauto.ee](http://www.infoauto.ee)

**TALLINN Järve** Pärnu mnt. 232 tel. 671 0060 [ford@ford.ee](mailto:ford@ford.ee) • **TALLINN Kadaka** Kadaka tee 84 tel. 677 6060 [kadaka@ford.ee](mailto:kadaka@ford.ee)  
**TARTU** Turu 1 tel. 737 1890 [tartu@infoauto.ee](mailto:tartu@infoauto.ee) • **PÄRNU** Tallinna mnt. 89a tel. 447 2777 [parnu@infoauto.ee](mailto:parnu@infoauto.ee)



# KURESSAARE JAHISADAM

Kuressaare jahisadama külalisteraamatusse on oma tänusõnad kirjutanud mitusada purjetajat, kes Saaremaa pealinna meritsi külasthanud. “Kuressaare jahisadam – üks ilusamaid sadamaid Euroopas,” seisab must valgel sissekanne rootslasest seilajalt. Daatumiks on märgitud 8. juuli 2006. Hinnangu andjaks jahiturist jahtlaevalt S/ysunita.

TEKST AARE LAINE FOTOD TIIT LILLIPUU

“Kuresaare sadamast, meie linnast ja Saaremaast tervikuna on purjetajad väga vaimustatud,” vahendab Kuressaare jahisadama kapten, kogunud meremees, merejuristi haridusega Oskar Jõgi külaliste muljeid.

“Mõned on lausa ülivõrdes kirjutanud. Tõsi, omalt poolt oleme püüdnud külalistele igati vastu tulla. Osutame pea kõiki teenuseid alates dušist ja saunast pesupesemisvõimaluseni välja. Näiteks saavad jahid siin fekaalvee ära anda – seda ei saa mõnes suuremaski Euroopa sadamas teha. Ning on ju Kuressaare linn oma kõikvõimalike teenindusametustega siinsamas käe-jala juures,” räägib Oskar Jõgi.

**Kuressaare jahisadam on alles 7 aastane** Uskumatu, aga nii see tõesti on. Jahisadam avati 1999. aasta 6. augustil endise Tori kalasadama ja vana jahisadama asukohas, küllaltki hästi säilinud vanalinna muinsuskaitsealas. Kuressaare mereväravad on XIII sajandist pärit piiskopilinnuse ja liigirikka lossipargi vahetus läheduses. Uusehitistest kõrguvad sadama külje all spaahotellid “Georg Ots”, “Meri” ja “Rüütli”.

Lisaks on kai ääres minigolfväljak ja parkimiskoht autokaravanidele. Sadamahoones asub Sadama kõrts.

Praegu mahub jahisadamasse 132 jahti, aga juba järgmisel aastal võib Kuressaare sadam korraga võõrustada 200 alust.

Oskar Jõgi sõnul on seilajaid rohkelt, Kuressaarde tullakse nii mujalt Eestist kui ka välisriikidest: Saksamaalt, Suurbritanniast, Soomest, Lätist, Rootsist.

Praegu on sadama faarvaatri pikkus 2900 meetrit, laius 30 ja sügavus 2,5 meetrit. Sügavus kaide ümber on 2,7 kuni kolm meetrit. Juba mõne aasta pärast on need numbrid aga palju suuremad. Nimelt taotleb Kuressaare linn Euroopa Liidult raha täiendavate süvendustööde tegemiseks, et tagada sissepääs sadamasse ka suurematele alustele.

Oskar Jõgi sõnul kavatakse faarvaater

süvendada 3,5 meetri sügavuseks ja 50 meetri laiuseks. Samuti süvendatakse sadama akvatoorium. “Kui see töö tehtud saab, pääsevad ka suuremad avamerepurjekad ning kaatrid siia sisse,” räägib sadamakapten.

Igal aastal muutub sadam üha kenamaks. “Just sai valmis sadamahoone poolt vaadatuna lahe vastaspoolele ehk Kuresaare linnuse kõrvale rajatud promenaad. Lühikese ajaga on sellest kujunenud üks Kuressaare elanike ja külaliste meelispaiku. Eriti ilus on promenaad õhtuses tuledesäras,” vaimustub Oskar Jõgi igaõhtusest vaatepildist aina uuesti ja uuesti.

Kuressaare jahisadam valmis Euroopa Liidu toel, otsuse sadama ehitamist rahastada langetasid Brüsseli ametnikud 1995. aastal. “Kolm aastat kulus bürokraatiaveskitel jahvatamiseks. 1998. aastal alustati projekteerimisega ja sama aasta lõpus läks ehitustegevus lahti,” meenutab Oskar Jõgi lähiajalugu.

Purjetajate seas Kuressaare sadama populaarsus aina kasvab. Sadam on baasis Saaremaa noorpurjetajale, just siin saavad mehehakatise minijahtidel oma esimesed mereristsed. Maailmist vaatepilti, mida mitukümmend Optimisti sadamast väljudes tuult purjedesse püüdes pakuvad, imetlevad nii saarlased kui ka turistid.



Kuressaare merevärvad on enam-vähem samas paigas olnud iidamast-aadamast alates. 18. sajandil toodi Tori abajasse ulatuva sadamasilla kaudu Kuressaare linnuse kindluseks ehitamiseks vajalikku ehitusmaterjali, 19. sajandil lahkusid siit aga täislastis laevad, mis vedasid rukist, otra ja viina.

Tänapäeval jahtlaevadega enam teravilja ei veeta. Mitu pange viina laeva tassitakse, seda teavad tollitöötajad. Üldiselt ei ole purje turistid alkoholilembesed, nii et kangemat kraami Eestimaalt eriti kaasa ei osteta. Saaremaale tulemise ja siit mineku eesmärgid on sajandite vältel aga tunduvalt muutunud.

**Kes külastab spaad, kes laenutab jalgratta**  
Meritsi tulnud külalised ei piirdu üksnes sadama ja Kuressaare linna külastamisega, enamik tahab tutvuda teistegi Saaremaa vaatamisväärsustega.

“Paljud rendivad jalgrattad ja sõidavad nendega mööda Saaremaa ringi. Ka autorentifirmadega on meil hea koostöö: kes soovib, saab sõidukit kasutada,” kinnitab Oskar Jõgi.

Teenuseid, mis inimesi Kuressaarde meelitavad, tuleb igal aastal juurde. Paljud seilajad on avastanud oma tervise

turgutamiseks siinsed tervisekeskused ehk spaad.

“Üks Saksamaa tohter käib siin juba kolmandat suve. Elab paar nädalat oma jahis ja võtab spaades protseduure,” teab sadama kapten rääkida.

Sadamat külastavate jahtide arv on aasta aastalt kasvanud, mullu ulatus see juba üle neljasaja. Tänavu on külalisjahte aga mullusest vähem sadamat külastanud. Miks see nii on? Üheks põhjuseks on arvatavasti see, et Saaremaal puudub korralik jahisadamate kett.

“Kuna paljud purjetajad on juba eakad inimesed, mitte professionaalsed meresõitjad, siis ei riski nad liiga pikka mereteed korruga ette võtta. Oleks kena, kui nad saaksid Ventspilsist tulles Mõntu sadamasse sisse sõita. Kahjuks ei vormista piirivalve seal jahituristide riiki saabumiseks ega lahkumiseks vajalikke dokumente. Kõiguste sadam on pärast jaanuaritormi endiselt rivist väljas. Kuidas sa seletad sakslasele või rootslasele, miks ta peab Kuressaarest otse Ventspilsile või Gotlandile põrutama?” arutleb Oskar Jõgi.

Enne Kuressaarde jõudmist teevad kaugete riikide purjetajad vahepeatuse kas Ventspilsis, Ruhnus, Kuivastus või Virtsus.

### Riik peaks toetama veeteed väikesadamatesegi

Peagi saab Kuressaare linn jahisadama ainuomanikuks, kuna teine osapool, Pärnu sadam, loobub oma 49-protsendilisest osalusest. Kuressaare abilinnapea Kalle Koovi sõnul piirdus Pärnu sadama osa vaid siinse sadama rajamisel tehtud kulutuste kandmisega.

“Kõik, mis puudutab maapeelset osa ehk sadamahooneid ja –rajatisi, olgu omavalitsuste või ettevõtjate hallata. Aga veeteede, sealhulgas faarvaatrite korrashoiu peaks tagama riik,” on abilinnapea Kalle Koov veendunud. “Seda ka nendes sadamates, mis riigile ei kuulu. Veeteed on ju üks osa üleriigilisest infrastruktuurist. Nii nagu lennuväljad, loovad ka sadamad võimaluse suhtlemiseks nii riigisiselt kui ka välismaailmaga.”

Mereõiguse spetsialisti Oskar Jõgi teada mujal maailmas, näiteks Soomeski, nii ongi. “Sadamate majandamine aga on omaniku või operaatori mure,” teab Oskar Jõgi.

Kuressaare abilinnapea Kalle Koov on veendunud ka selles, et kui sadama omanikuks saab kohalik omavalitsus ehk Kuressaare linn, oleks hõlpsam ka Euroopa Liidult sadama arendamiseks vajalikke toetusi nõutada. ☒

### Kuressaare jahisadam

Tori 4, Kuressaare  
Koordinaadid  
58°14.62' N 22°28.25' E  
Teenused elekter, vesi, kütus, roiskveepaagi vaakumtühjendus, kaldtee traileritele, töökoda, internet, WiFi, jalgratta- ja autorent, kohvik/baar jpm. Apteek, arstiabi, kauplus, spaa, majutus, vaatamisväärsus (Kuressaare linnus) 200 meetri kaugusel.  
[www.sivainvest.ee](http://www.sivainvest.ee)



# JÕEÄÄRNE BUMERANG PÄRNUS

TEKST **KARL MARTIN SINIJÄRV** FOTOD **ANDRI KIIGE, BUMERANG**

Mereline inimene tahab hästi süüa saada, sest tuulte vallast tulles on kere heledaks puhutud ja maarotide poolt oleks ilus liigutus merikarud lahkkel käel ja säriseva praega vastu võtta. Sestap peaks igas normaalses sadamas, ka väikeses, olema trahter või mitu. Eestis, tuleb tunnistada, ses suhtes arenguruumi veel jagub. Kõik paremad jahtklubid on küll päris hästi varustatud, aga merekõlbulikuma ilma ka kaunis üle rahvastet. Ja siis läheb teinekord toiduga aega, läheb märksa kauem kui üks näljane merilane välja kannatada tahaks.

Sellest, et lihtsam rahvas nii ehk teisiti sooviks voolava või lainetava vee veeres ilusat päeva hüva roa


kõrval õhtusse veeretada, tuleks ka kõnelda. Mõnest linnast meil mõni jõekene ikka läbi voolab ja nende servas võiks suvisel ajal punguda senisest märksa enam päikselisi terrassikesi. Tahaks loota, et kunagi tekib ka arvestatav väikekalandus ning värsked vesielukad hakkavad võimalikest regulatsioonidest osavasti mööda ja otse pannile hüppama. Kui see on muuilmas võimalik – sõltumata sellest, kas sa istud Barcelonas, Bordeaux's või Bostonis (aga ennäe, ka Helsingis), kohalik kalalane on kindlasti saadaval – siis ei tohiks meiega siinkohal popsid olla.

Kuid aitab unistamisest, võtkem heaks, et väikest edenemist veeäärses toitlustamises on märgata. Üheks heaks näiteks võib siinkohal tuua Pärnus juba aastakese tegutsenud publi nimega Bumerang. Esimese hooga võib Bumerangi leidmine olla veidi keeruline – ta on pisut nurgatagune koht. Aga tegelikult ikkagi otse jõe ääres ja jahtklubist õige natuke edasi. Vaade mööduvatele jahtidele, pargastele



ja miks mitte ka Kihnu praamile on meeliülendav. Õueterrassil istudes tunnend ennast kohe parema inimesena. Sisemise ruumi lahendus on klassikaliselt pubipärane, mitte midagi uut ja üllatavat, aga kvaliteetne kindla peale minek. Ja jahedamal ajal, kui terrass oma hõlmad kinni nõõbib, on seal sees kindlasti väga mõnus soojas istuda ja väljas möllavale marule pikka nina näidata. Teine väga hea näitaja on, et Bumerang on ehitatud uue moodsa korteremaja esimesele korrusele. Tahaksin väga loota, et uute elumajade projekteerimisel mõeldaks üha enam alakorruse avaliku ruumi kõhusõbralikule kasutusele. Maju kerkib hoogsalt ja kui niisugune normaalne lähenemine heaks tavaks saab, võime uskuda kodumaise toitlustuse helgemasse tulevikku.

Aga toidust, sest kõige tähtsamast. Peakoka soovitusel on ehmatavalt eksootilised – kangurutasku, jaanalinnufilee ja täidetud ananass. Kusjuures ka viimane pole sugugi magusroog, nagu arvata võiks, vaid

põnev kana ja juurikate ja juustuga üleküpsetet ahju-roog. Katsetasin (ikkagi soovitus ju) kanguruga, lisandiks plooviveinikaste, peekoni-kartulirullid ja palju muud. Ootamatu, et hüppavast loomast suudetakse osava marineeringu ja küpsetamisega täiesti mõnus ja mittevintske praad meisterdada. Meenutab mida – no metskitseliha ehk. Hea, ja teda on palju, põnevad juustukrõbedikku veel lisandiks. Peab hoiatama, et praed on Bumerangis meeletult suured, mida tõestas ka grillitud koha. Et me julgesime võtta ka eelroad – ja oma taipärast Tom Kha Gai suppi pean ausalt parimaks, mida Eestis saanud – sattusime keerulisse olukorda. Tervet praadi ei jaksanud. Natuke magustoitu siiski. Ja see oli hästi tehtud – “Verine bumerang” oli päris vahukoorega tehtud ning ma sõin oma *pannacotta* lõpuni. Mida minu ja magustoiduga üliharva ette tuleb. Nii et julge soovitus – minge Bumerangi mõnusa tuju ja hästi tühja kõhuga. Hindu ja lisateavet aga vaadake võrguaadressilt [www.bumerangpub.ee](http://www.bumerangpub.ee) 

### Bumerang Pub

Address Ringi 37, Pärnu

Avatud kell 11.00 – 23.30

Roogade hinnad:

Eelroad 25 – 155 kr

Supid 38 – 55 kr

Põhiroad 79 – 195 kr

Magusroad 30 – 66 kr



# PAADI TALVEHOID

Taas jõuab kätte aeg, mil veesõidukid pea pooleks aastaks unarusse jäävad. Kas paadi ületalve hoidmine piirdub üksnes aluse kuivale tõstmisega või saab veel midagi ära teha, et uus hooaeg rõõmsalt algaks?

TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD: **TÕNU KITS**

Hea peremees hoolitseb oma asjade eest ja see käib ka paatide ületalve hoidmise kohta. Et paat oleks kevadel, kui veed saavad jäävabaks ja sõidutuhin taas peale tuleb, korras ja sõiduvalmis, tuleb see sügisel pikemaks seismiseks ette valmistada. Kõige kindlam ja mugavam on viia oma paat paadifirma spetsialistide kätte, kuid paati võib ka ise hooldada. Siinkohal annamegi mõned juhised, kuidas veesõiduk talveks ette valmistada. Kasulik lugemine neilegi, kes isetegevust liialt tülikaks peavad: saate aimu, mida hooldemeister paadiga ette võtab.

## Paat talvekorda

Kindlasti tuleb talveks paadilt ära võtta aku. See tuleks viia hoiukohta, kus püsib ühtlane vähemalt nullkraadine õhutemperatuur: ühtlane temperatuur tagab aku pikema eluea. Kasulik abivahend on niinimetatud akuvalvur, mis laeb akut aeg-ajalt nii täis kui ka tühjaks ega lase akuplaatidele oksiidikihti tekkida.

Kindlasti tasub talve tulekul üle vaadata pistikud ning katta need konserveerimisainega. Määrida tuleks ka trossid. Lahtiste trossiotste määrimiseks sobib eriti hästi paks merevaseliin.

Väga tähtis on, et paat oleks enne külmade tulekut täiesti kuiv; eriti juhul, kui paati hoitakse õues. Jäätudes paisuv vesi võib paadikeret vigastada ning seetõttu tuleks tühjendada mageveesüsteemid, läbi puhuda torustikud ja kuivatada pilsid.

Ka paadi põhi võib puhastamist vajada. Sellelt tuleks eemaldada settinud mustus ja vetikad. Põhja tõrjevahendiga töötlemist on targem teha veidi enne paadi vettelaskmist, nii et selle töö võib kevadel ette võtta.

Kõige parem on paati hoida katuse all, eelistatult selleks ette nähtud angaaris. Kui aga hoiate paati õues, siis loomulikult tuleks see korralikult kinni katta, et vesi, lumi ega õhusaaste seda rikkuma ei pääseks.

## Mootori konserveerimine

Kui olete veendunud, et te sel sügisel enam vee peale ei lähe, tuleks ette võtta mootori talvehooldus. Alustada tuleks sellest, et astute läbi paadipoest, kust saate mootori konservee-

rimiseks vajalikud vahendid (vt. infokasti).

Et paat liigub vees, võib paratamatult nii mootori- kui ka reduktoriõli sisse koguneda kondensvett. Sellise kokteili tekkimist ei pruugi kohe märgata, sest paadimootorites kasutatavad õlid seovad vett. Ent pikapeale vajub vesi siiski allapoole ning hakkab korrosiooni põhjustama. Kui roosteus mootori õlikarteri kallale pääseb, pole lugu veel kõige hullem. Mootori ülasaosas on tavaliselt eraldi sügavam õlivann ja veetilk selle põhjas ei pruugi veel väntvõllile häda teha; kuid siiski tuleks enne talve neljataktiliste mootorite õli ära vahetada. Aga kui roostetama hakkab õlisüvendita reduktor, võib mõni hammasratas terve talve soolvees liguneda.

## Õlivahetus

Mootori alaosas on tavaliselt eraldi ava, mille kaudu saab vana õli karterist välja lasta.

Enne õli väljalaskmist tuleks mootoril lasta saavutada normaalne töötemperatuur. Seda peab aga kindlasti tegema kas mõnes tunnisis või kasutama läbipesuklappe.

Sedasi pestakse mootorist välja ka sinna kogunenud meresool. Kui mootor on väga paksult soola täis ja pikal hoolendamata, tuleks tünni täita äädikalahusega ja lasta mootoril mõnda aega töötada.

Mootori soojendamine on vajalik selleks, et õli vedelamaks muutuks ja paremini välja voolaks. Kui mootor on saavutanud normaalse töötemperatuuri, tuleb õhuvõtuavadesse pihustada silindrite konserveerimisainet, kuni mootor seiskub. Mõnedel mootoritel on spetsiaalsed liidesed, mille abil saab sellele mootorile mõeldud konservandiballooni sisselaskekollektoriga ühendada.

Enne pihustamist tuleks mootori pööreid pisut tõsta, kuna madalatel pööretel võib ühesilindriline mootor kohe välja surra. Kuid kindlast ei tohi konservanti pihustada täisgaasil töötavasse mootoris.

Kui mootor on seiskunud, võib hakata õli ja filtreid vahetama.

Kui tegemist on ühekontuurse jahutusega sisepära- või sisemootoriga, tuleks kindlasti ka mootoriplokist vesi välja lasta. Kahekontuurse jahutusega ehk soojusvahetina toimivate eraldi veesärkidega mootori puhul tuleks kontrollida jahutusvedeliku taset ja kontsentratsiooni ka sisemises särgis.

Reduktoris õli vahetades tuleb kindlasti lahi keerata

## Käed õliseks!

Kahtlemata on mugavam ja kindlam lasta oma veesõiduk ja selle mootor enne talvesäilitust üle vaadata spetsialistidel. Kui aga otsustate ise käed külge panna, vajate mootori konserveerimiseks järgnevat:

- 1. mootoriõli** (neljataktilisele mootorile);
- 2. õlifiltrit** (neljataktilisele mootor);
- 3. reduktoriõli;**
- 4. konserveerimisvahendit** silindritesse laskmiseks (saadaval pihustina);
- 5. konserveerimisvahendit** mootori väliseks katmiseks (saadaval pihustina);
- 6. läbipesuklappe** (väiksema mootori korral sobib mõni tünn või vaat koduõuelt);
- 7. veepumba tiivikut** (kui seda pole mitu aastat vahetatud ega kontrollitud);
- 8. tsinkanooide** (kui olete otsustanud need ära vahetada)



nii tühjendus- kui ka täiteava, muidu ei pruugi väga paks õli sealt välja valguda. Uut õli sisse pannes tuleb reduktorit täita alt üles ehk teisisõnu: samast august, kust vana õli välja voolas, tuleb uus õli ka reduktorisse sisse pumbata. Õli tuleb pumbata nii kaua, kuni see hakkab ülemisest avast välja immitsema.

Ülevallt alla on seisva mootori reduktorit pea võimatu täita (sisepärade puhul hoiab õlitaset lisamahuti, mis asub jalast kõrgemal ja mida täidetakse mahutist; montaaži ja talvehoolduse ajal ka alt üles), sest reduktori alaossa tekib õhupadi ja reduktorisse ei pruugi mahtuda rohkem õli kui vaid veerand vajalikust kogusest.

Samas tuleb jälgida, et reduktorisse liiga palju õli ei pressita, seetõttu peabki mootor reduktorit täites olema tööasendis. Kui reduktor on õli liiga palju, võib see lõhkuda õlitihendid: soojenedes õli teatavasti paisub ja kui reduktoris paisumisruumi ei ole, annabki tihend järele.

#### Muud tööd

Kui õlid vahetatud, tasuks korra eemaldada veojalg ja kontrollida veepumba korrasolekut. Ühtlasi saab siis määrada käiguhoovastikku ning mootori ja veovõlli nuute. Kui veepumba tiivik näib väsinud, sellelt puudub mõni laba või on kumm juba kõvaks ja rabedaks muutunud, tuleks tiivik välja vahetada. Pole ju mõtet alustada uut veesõiduhooaega tiivikuvahetusega – kui vahetamisvajadus üldse kevadeni meeles püsib. Palju tõenäolisem on, et see meenub ülekuumenenud mootoriga keset lahte seistes.

Kui jalg on tagasi monteeritud, tasub üle kontrollida tsinkanoodid, mis ei lase mootorikorpusel soolases vees oksüdeeruda. Kui anoodid

katab pindmine korrosioon, tuleks need terasharja ja liivapaberiga puhtaks nühkida. Korrodeerunud anoodidest pole lihtsalt kasum, kuna korrosioonikiht nullib tsingi kaitsva mõju.

Kui tsinkanoodid on väga õõnsaks oksüdeerunud ja meenutavad üraskite näritud puutükki, tuleks need kohe välja vahetada.

Järgmise sammuna tuleks tühjaks lasta karburaatorid, ehkki siinkohal lähevad ka asjatundjate arvamused lahku. Karburaatoreid tasub tühjendada seetõttu, et bensiinis võib olla vett, mis tekitab karburaatoris roostet ja samas kipub ka bensiin "hapuks minema". Teisalt: kui karburaatoris on bensiin, ei pääse sinna niiske õhk ja düüsid ei hakka oksüdeeruma. Miski muu karburaatorit ei kaitse, sest silindritesse pihustatud aerosoolkonservant sinna ei jõua. Ent ikkagi võiks bensiini karburaatorisse jätta vaid juhul, kui tegemist on kvaliteetse kütusega. Eriti hea oleks, kui bensiini sisaldaks õli; selline segu võib ka kahetkilise mootori karburaatorisse jääda. Muidugi juhul, kui käivitamisel kasutatakse tavapärasest natuke rikkamat õlisegu ja mootorit soojendatakse värsket puhta bensiiniga.

Kui mootoril on küljes määrdeniplid, tuleks need spetsiaalse pritsi abil värsket merevaseliiniga täita.

Viimase tööna tuleks mootorikaane-alune juhtmestik ja trossid üle pihustada korrodeerumisvastase aerosooliga. Sellega võite rahulikult lödista: mida rohkem aerosooli pihustate, seda vähem "vahelduvoolukontakte" edaspidi peavalu põhjustavad.

Kuna nende õpetussõnade kirjapanemisel võis midagi kahe silma vahele jääda, soovitaksin aga siiralt kõigil paadiomanikel oma propelleriga sõbrake spetsialisti juurde talvehooldusesse viia. **M**



# UUS D-SEERIA

# PUHAS. VAIKNE. VÕIMAS.



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

Uut sel aastal Volvo Pentalt:

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

LOW EMISSION  
2006 US EU



VOLVO PENTA  
IPS350-IPS600



DIESEL INBOARD  
12-775 HP



DIESEL AQUAMATIC  
130-350 HP

## 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)



# KUIDAS VALIDA PAATI?

Jätkame paaditüüpide tutvustamisega. Nõuandeid paadivaliku tegemiseks jagab Balti Merekaatrite AS müügijuht Olle Uussaar.

TEKST **OLLE USSAAR** FOTOD **ZODIAC**

**RIB-PAADID** Räägime edasi sealt, kus eelmises ajakirja numbris pooleli jäime: RIB-paadid, ehk kõva põhjaga täispuhutavad paadid (inglise keeles rigid inflatable boats). Seda tüüpi paatide eeliseks ainult kangast valmistatud paatide ehk rahvakeeli kummipaatide ees on paremad sõiduomadused lainetavas vees. Kuna kangast valmistatud täispuhutavat paati on pea võimatu teha sama terava V-kujuga kui plastikpaati, laenasid kangaspaatide tootjad plastikpaatide korpuse ja liimisid sellele täispuhutava vöö. Selle tulemusena sündis sisuliselt uppumatu, kuid väga hästi laineid löikav kooslus. Laialdaselt on selline lahendus kasutatust leidnud päästepaatide tootmisel. Miks valida just RIB-tüüpi paat? Esiteks on selle meretaluvus oluliselt parem kui sama suures kangast põhjaga alusel. Vettekukkumisel ei anna plastik järele ja löikab pehmelt lainesse. Samas on ta ka oluliselt vastupidavam kõikvõimalikele vees ja vee all olevatele takistustele, mis võiks kangast vigastada.

Ka konstruktsioonilt on RIB-paat tugevam kui kangaspaat, mistõttu saab selle varustada suurema mootoriga. Kui tavaliselt on ahtripeekel pontoonide külge liimitud, siis RIB-paatidel on ahtripeekel koos korpusega valatud.

RIB-tüüpi aluste suureks eeliseks kangast paatide ees on kindlasti tugev jalgealune. Tänu sellele saab iga paadiostja tellida endale meelepärase "sisekujunduse": pöranda külge saab juhtkonsoole ja istmeid kinnitada vastavalt kliendi äranägemisele. Suurematel tootjatel on sellelaadset lisavarustust väga palju. Toodetakse ka valmis tekiehitusega paate, kus on istmed ja juhtkonsoolid juba sees. Sellised paadid sobivad pigem pere- ja vabaajakasutuseks, kuna professionaalid soovivad selliseid asju alati oma käe järgi paika sättida.

RIB-paate hindavadki ennekõike karmides oludes merelkäijad, kuna üldjuhul ei karda seda tüüpi paadid ka kõige rängemaid torme. Seetõttu kasutatakse RIB-tüüpi paate piirivalve- ja kaitsevääpaadina ning MOB (inglise keeles Man Over Board ehk mees üle parda) päästepaadina.

Päästepaatidena kasutatavatel paatidel on enamasti kas täispuhutav kaar või mootorite kohale kinnitatud suur vahuga täidetud metallraamil plastkast, mis tagavad paadi ümbermineku korral selle tagasipööramise õigesse asendisse ehk siis tekitavad niinimetatud jonnipunni-efekti.

RIB-tüüpi paadid on ilmselt ainsad, millel jahiomani- kuld lubavad merel parras pardasse põkkumist ning seetõttu kasutavad neid treenerid ja laevainspektorid.

Eriti karmidesse oludesse mõeldud RIB-paatidel on alumiiniumpõhi, mis lubab randuda ka kivisel rannal. Erinevalt klaasplastist ei karda alumiinium lööke, millest tuulise ilmaga kivisel rannal seisev paat ei pääse. Muidugi ei tähenda see, et alumiiniumpõhjaga paadi võib ükskõik millise maruga randa jätta, kuna teadupärast lähevad kati ka paksust rauast laevakered. Alumiinium võimaldab lihtsalt olla natuke ettevaatatum.

Samas on alumiiniumpõhjaga RIB-paadid plastpõhjaga vendadest oluliselt kallimad ja harrastajatele sobivaid mudeleid pakuvad vaid mõned üksikud paaditootjad.. Enamasti leiavad alumiiniumpõhjaga RIB-paadid kasutust ikkagi sõjaväes või piirivalves.

Samas, nagu me teame, ei ole maailmas leiutatud veel ühtegi täiuslikku asja ja kindlasti on ka RIB-paatidel omad puudused. Esiteks on sedasorti paadid tänu teravale V-kujule sama võimsuse juures aeglasemad kui lamedama põh-



jaga paadid ja kulutavad rohkem kütust. Lisaks on RIB-paatidel üsna madal parras ja seetõttu saavad paadisolijad alatihti märjaks. Ja kindlasti ei saa RIB-paati kodus kappi toppida nagu sama suurt kangast valmistatud paati.

RIB-paatide valik on väga lai. Lahtiste aluste pikkus algab kahest meetrist ja ulatub kaheteistkümne meetrini. Sama lai on mootorivalik: kui väiksemate paatide päras podisevad mõnehobujõulised mootorid, siis suurematele alustele pakutakse jõuallikaid, mille võimsus ulatub pea-aegu tuhande hobujõuni.

Väikseid, kuni kahemeetriseid RIB-paate, mille plastpõhjal on korralikud tõsteasjad, kasutatakse suurtelt jahtidelt-kaatritelt maalkäimiseks. Sellise paadi transportimiseks kuival maal on kindlasti vaja järelkäru, kuna plastpõhja kokku klappida ei saa. Küll on aga olemas sõjaväele mõeldud alumiiniumpõhjaga RIB-paadid, mille kõva põhja on võimalik lahti võtta. Selline seitsme-kaheksa meetri pikkune ja 2,5 meetri laiune paat mahub ära ka Ford Transiti suurusse kaubikusse.

Kaatritelt tuttavat mõnusat sõidukatet, mis tuule ja veest kaitset pakub, on RIB-paatidele enamasti üsna keeruline paigaldada. Pakutakse küll päris kinniseid RIB-tüüpi paate korralike kajutite ja magamiskohtadega, kuid tavatarbija jaoks kaotab selline RIB-paat suure osa oma vólust.. Liiati on kinnised RIB-paadid nii kallid, et sama raha eest võiks soetada juba palju luksuslikuma varustusega plastikkaatri. Kinniseid RIB-paate kasutatakse ennekõike lootsi-, piirivalve- ja muude patrullkaatritena, mis peavad teiste alustega parras pardasse pörkuma. Sellisel juhul täidab RIB-paadi täispuhutav vöö juba vendri ülesandeid.

PLASTIKKAATRID ehk glisseerivad kaatrid, mis tõusevad sõidu ajal veest välja ja saavutavad tänu hõõrdetakistuse vähendamisele üsna suure kiiruse, on kõige levinumad paadid üldse. Kui püüda seda tüüpi paatide erinevaid mudeleid üles lugeda, saaks kokku korraliku entsüklopeedia mõõtu raamatu. Kuna paadifirmade tootmismahud on väiksemad ja kliendid nõudlikumad kui autofirmadel, on maailmas väga palju paaditootjaid, kes pakuvad äärmiselt erinevaid mudeleid ja igast mudelist pakutakse tihtipeale mitut versiooni. Vähemasti autotööstus kahvatub selle markide-mudelite-versioonide valiku ees kindlasti.

Kuna kaatreid on nii palju ja nii erinevaid, on pea võimatu mingeid otseseid soovitusi anda. Paadiostjal tuleks lihtsalt oma soovid ja vajadused täpselt paika panna ning leida nende järgi endale meelepärane paat. Lähtuda tuleks sellest, kas kaatrit on vaja puhkuse ajal perega merelkäimiseks või kalastamiseks. Või hoopis millekski kolmandaks?

VABAAJA-PAADID Kui otsitakse kaatrit puhkamiseks ja perega merelkäimiseks, tasub esmalt vaadata, kas kaatris on piisavalt kohti, et pereliikmed ja sõbrad kenasti ära mahuks. Kindlasti võiks paadil olla võimalikult kasutajasõbralik sisustus alates pehmetest istmetest kuni kõikvõimalike panipaikadeni. Paha ei teeks ka keemiline WC, mille olemasolu eriti naisterahvad kindlasti hinnata oskavad.

Meie kliimas on hädavajalik sõidukate, mis kaitseb paadisolijaid nii lagipähe lõõskava päikese, läbilõikava tuule kui ka vihmavalingute eest. Perekaatril võiks kindlasti olla kajut, kus vajadusel ööbida või lihtsalt korraks pikali visata saaks.

Kangaspaatide tootjad plastikpaatide korpuse ja liimiseid sellele täispuhutava vöö. Selle tulemuseks sündis RIB - sisuliselt uppumatu, kuid väga hästi laineid lõikav kooslus.



Veesuusatamiseks sobilikul kaatril peab olema vähemalt 50-hj mootor ja kiirus vähemalt 25 sõlme. Muidu võib juhtuda, et täiskasvanu vedamiseks jääb jõudu napiks.

Eriti oluline on vööri kajut juhul, kui paadiga tahetakse ette võtta pikemaid sõite: siis saab kajutit panipaigana kasutada. Lahtise kaatri omanikud teavad, kui tüütu on pidevalt kõike kaasasolevat kilekottidesse pakkida, kuna kaatri panipaigad jäävad reisil olles alati väikeseks.

Samas on ka lahtisel kaatril omad eelised, näiteks võimalus ilusa ilmaga vööris lesida. Ka kalameestele sobib lahtise vööriga paat paremini, kuna seal on mõnusam spinningut loopida. Kui lahtist kerget paati on hõlpsam kuival maal transportida, siis raskema kinnise paadi eeliseks on parem meretaluvus: mida pikem ja raskem paat, seda kindlamalt see vees istub.

Samas kasutatakse pere- ja puhke kaatrit valdavalt ju ikkagi ilusa ilmaga ja meresõidu ohutuse eest on hoolitsetud nii paaditootjad kui ka seaduseandjad. Pole kahtlustki, et ka väikese kaatriga võib äkitselt tormiseks keerava ilma eest merel paku saada, õnnetusi põhjustab üldjuhul ikka oma võimete ülehindamine.

Perekaatrit otsides tasub silmas pidada, et paadiga saaks vedada veesuuski ja muid sedasorti asju – muidugi kui peres või tutvusringkonnas selliste harrastustega inimesi on. Näiteks veesuusatamiseks sobilikul kaatril peab olema vähemalt 50-hobujõuline mootor ja suurim kiirus vähemalt 25 sõlme. Kui emb-kumb näitaja on väiksem, võib juhtuda, et veesuuskadel lapse vedamisega saab paat hakkama, kuid naise vedamiseks jääb jõudu juba napiks.

Oleks ju tobe viia ülejäänud seltskond tagasi sadamasse, et kedagi suuskadel sõidutada.

Kui rahakott vähegi lubab, tuleks veesuusatamiseks kasutatavale paadile valida mootor võimsusega 80-90 hobujõudu, siis ei tohiks mingeid probleeme tekkida. Ja õigesti valitud sõukruviga võite koos terve perega paadist naabrimehe esimestele veesuusatundidele kaasa elada.

Kindlasti peaks tähelepanu pöörama paadi põhja kujule. Levinuimad on V-kujulise põhjaga kaatrid, kuid pakutakse ka katamaraan- ja trimaraan-põhju.

Suurem osa harrastajaist alustab paadisõitu enamasti 7-8 meetri pikkuste alustega. Sellist mõõtu alustest sobivad meresõiduks kõige paremini V-põhjaga paadid, kuna need löikavad kõige paremini laineid.

Pikemad paadid võivad korruga mitme laine harjale jääda ja sellisel juhul sõidab ka sobiliku pikkusega trimaraan üsna pehmelt.

Katamaraani W-kujulise põhja puuduseks on asjaolu, et kahe V vahele sattunud vesi ei liigu kuhugi edasi ja nii saab laineharjalt kukkuv paat tugeva löögi.

Seetõttu sobivad kata- ja trimaraanid paremini nõrga lainetusega siseveekogudele. Ka lähevad katamaraanid ja trimaraanid palju kergemini glisseerima, mistõttu vajavad V-kujulise põhjaga kaatriga võrdsel kiirusel liikumiseks väiksemat võimsust.

Ühtlasi kannavad katamaraanide ja trimaraanide pardad



paremini kui V-põhjaga paatidel. See tähendab, et paat vajub väga vähe selle külje suunas viltu, kuhu raskus koondub.

Suure lainetusega merel kasutamiseks sobivad aga paremini just võimalikult terava V-kujulise põhjaga paadid. Need istuvad kindlalt vees ja kukuvad laineharjalt pehmemalt, kuid vajavad kiiresti liikumiseks suuremat võimsust ja kulutavad rohkem kütust. Enamasti jääb paadi põhjaurk vahemikku 16-22 kraadi.

**KALAPAAT** Kuna sügisene kalapüügihooaeg on varsti käes, oleks paslik juttu teha ka kalameestele sobivatest kaatritest.

Erinevalt perekatriks sobilikust alusest peaks kalapüügipaad olema võimalikult ruumikas ja napi sisustusega. See lubab kalamehel võrgu vette lasta või spinningut loopida just sealt, kust süda lustib.

Samal põhjusel tuleks silmas pidada, et parras oleks võimalikult madal ja et seal ei oleks midagi, mille taha võrk või tamiil kinni võiks jääda. Moodsamatel kalapüügialustel on isegi knaabid parda sisse peidetud ning kinnituskööied viiakse knaabini läbi hästi libeda ja lihvitud augu.

Väga oluline on, et kalapaadi kokpit oleks kergesti puhastatav ja isetühjenev. Siis saab vajadusel kalad juba paadis puhtaks rookida ja ämbritäie veega ka pöranda puhtaks pesta. Isetühjenev kokpit on oluline ka turvalisuse vaatevinklist: paati pritsinud vesi voolab kenasti kaatrist välja.

Kindlasti kuluvad pikemal kalapüügireisil ära sumbad

ehk siis kergesti ligipääsetavad hermeetilise põhjaga kastid, kus elusaid kalu hoida. Tean omast käest juhust, kus pörandal viselnud kala lahtiuustatud hooldeluugist topeltpöranda vahele lipsas ja pooleks aastaks sinna jäigi, sest kala kättesaamiseks tulnuks paadile auk sisse lõigata. Võite ette kujutada, milline hais pool aastat selles paadis levis...

Inimestele, kes eelistavad kala püüda kaugemal merel spinningut vedades ja vahel ka niisama lanti loopida, sobiks sügistormide ajal merelkäimiseks walkaround (inglise keeles kõnni ümberringi) ehk WA-tüüpi paati. Sellistel paatidel on pörandaalune kajut, kus saab vajadusel soojas olla, teha väikese eine või külmarohuks ühe napsigi võtta. 0,8 promilli on väikelaevas kaptenilegi lubatud.

WA-paatide ruumilahendus on kalastaja jaoks suurepärase. Paadis on piisavalt ruumi nii võõris kui ka ahtris toimetamiseks ja kajuti olemasolu esimesel silmapilgul ei märkagi.

Veidi tõstetud võõritasapinnaga paadi keskel on vaid roolikonsool, mille küljelt viib uks kajutisse.

Võimaluse korral tuleks eelistada sellist paati, mille saab niinimetatud telgiga katta. Enamasti saab WA-tüüpi paatidele ka ümber roolikonsooli paigaldada sõidukatte, mis pakub vihma ja tuule eest tõhusat kaitset.

Tihti on WA-kaatrid kalastamiseks sobiliku varustusega: sobiliku panipaiga leiab nii ritvadele kui muule püügivarustusele kui ka saagile. Oleks vaid meres kala... **N**

JÄRGNEB...

Kalapaadi juures on oluline, et parras oleks võimalikult madal ning kokpit kergesti puhastatav ja isetühjenev. Marjaks kuluvad ära sumbad, kus elusaid kalu hoida.



# Bayliner 265

Soodushind alates 999 000.-

Bayliner 265 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)

# VÕIDUSÕIT ÜLE SUURE VÄINA

Millega saab Pärnust Kuressaarde kiiremini, auto või paadiga? Maailmarevolutsiooni seisukohast võib see küsimus tähtsusetuna näida, aga Navigaatori toimetusele tundus, et vähemalt meie lugejatel on õigus vastust teada. Nii et me proovisime järele.

TEKST **MARGUS MIHKELS** FOTOD **TIIT LILLIPUU, BAYLINER, VOLVO**

Eestlased on kohusetundlik rahvas. Kui on kord leitud, et jaaniööil tuleb õlut juua ja grillliha vohmida, nii et vats valus; või naabrimehe saunale tuli otsa panna, siis just sedasi kõik teevadki. Kui üldine hea tava näeb ette, et jõululaupäeval sätitakse toanurka kidur kuusk – või uuemal ajal ka Belgia nulg –, süüakse hapnema läinud kapsast ja hammustatakse sinepiga määritud sealiha, ei hakka keegi kahtlema, kas see ikka on kõige parem mõte. Nii lihtsalt tehakse ja kõik. Meie tavad ja kombad näevad seda ette.

Täpselt sama lugu on suvepuhkuse veetmisega. Iga korralik eestlane võtab suvel

puhkuse ainult selleks, et teha ära kõik need asjad, milleks aasta jooksul leivatöö kõrvalt aega pole jäänud. Vaevalt jõuavad kased lehte minna, kui kõik kukuvad hirmsa vurinaga muru niitma, maju värvima, peenraid kaevama, katust parandama. Hea, kui kogu selle rahmeldamise kõrvalt jääb mahti korraks Tenerifel ära käia.

Ja muidugi Saaremaal. Suvine Saaremaa-käik on tõelise eestlase palverännak. Ehtsa palverännaku maigu annab suvisele Saaremaa-käigule ennekõike see, et sinna on neetult raske pääseda. Ja tagasisaamine on teinekord veel raskemgi.

Enamiku eestlaste jaoks tähendab Saaremaal käimine paaritunnist autosõitu ja enamasti vähemalt sama pikka praamijärjekorras konutamist. Tagasiteel on muidugi hirmsal kombel vedanud, kui kõigest paari tunniga praamile pääsed. Liigub jutte, et nii mõnigi mandrimees on pärast enam kui kuuetunnist sabaspasimist Kuivastus otsustanud Saaremaale jäädagi. Ja ahastavalt "Kas siis kuidagi teisiti ei saa?!" on ohanud küllap kõik.

Saab muidugi, miks ei saa. Võib näiteks osta väikese lennuki, mis pruugituna ei maksa rohkem kui uhiuus odavapoolne keskklassiauto. Samas tundub mõte osta lennuk



Viimased sekundid ühel pildil Pärnu sadamas

pelgalt selleks, et kord või paar aastas Saaremaal käia, kuidagi jabur. Ja kellegagi kahasse ei luba ju eestlase uhkus asju soetada.

Mis variandid veel kõne alla võiks tulla? Loomulikult paadid. Kuid kindlasti mitte aerupaadid, sest kontoritööst kärbunud lihastega mandriinimene jaksaks ehk pool tundi aerutada, siis pudeneks mõlad raku hõõrutud pihkudest laintesse ja tuleks piiri-valvekaater appi kutsuda.

Seega jäävad sõelale veel mootor- ja purjepaadid. Viimased on muidugi kuidagi kahtlased. No mida sa, hing, teed purjepaadiga, kui tuult ei ole? Räägitakse küll, et oskaja mees purjetab ka tuulevaiksel päeval, aga see kõlab kangesti järjekordse meremehejutuna.

Ja jäävadki järele vaid mootorpaadid ja kaatrid. Aga kas nendega ikka pääseb Saaremaale kiiremini kui auto ja praamiga? See küsimus kõlas esimest korda ilmselt juba siis, kui inimesed hakkasid huvi tundma, kas enne oli muna või kana, kust saab moos kommi sisse ja muude säärase asjade vastu. Kuid et siiani pole keegi suutnud sellele küsimusele lihtsat ja arusaadavat vastust anda, otsustas Navigaatori toimetis ise järgi proovida, kumb on kiirem: kaater või auto. Ja mis sobiks selliseks katseks paremini kui üks võidusõit?

### Võidusõit toob selguse

Nii rivistatigi kaunil juulihommikul Pärnu jahisadamas stardijoonel neljarattaveoga Volvo S80 V8 ja Bayliner 652D. Või noh: tegelikult muidugi ei rivistatud, sest pärast häälekate arutelu jõuti järeldusele, et auto peab ikka kuivalt maalt ja paat veest startima, vastasel juhul oleks emmal-kummal väike eelis.

Võistluse relement oli lihtne: võidab see, kes esimesena Pärnust Kuressaare jahisadamasse jõuab. Mõlemad meeskonnad lubasid kinni pidada maa- ja mereliikluse reeglitest ning üldistest headest tavadest ja antigi start.

Ma olen kindel, et tol hetkel ei aimanud keegi, kumb võistkond Kuressaares võidusõitku avab ja kumb vahutava joogi kinni peab maksma.

Regio CD-atlas ütleb, et Pärnu kesklinnast Kuressaare kesklinna on peaaegu 158 kilomeetrit. See ei tundu just kosmilise kaugusena – Tallinnast Tartusse on ümmarguselt 180 kilomeetrit ja selle autoga läbimiseks suurt üle kahe tunni ei kulu.

Ja Volvo lipulaev S80, mille kapoti all uriseb kaheksasilindriine V-mootor, on üks pagana kiire auto. Teadmine, et selle tippkiirus on 250 kilomeetrit tunnis, on Eestis muidugi teoreetilise väärtusega, aga et auto

saavutab paigaltstardist sajakilomeetrise tunni kiiruse kõigest kuue ja poole sekundiga, juba näitab midagi.

Kuid Tallinnast Tartu sõites ei pea ristis autot treileri peale ja Põltsamaal uuesti maha ajama, ja see andis minu arvates paadile väikese eelise.

Pealegi väidab sama atlas, et linnukeste vaatevinklist lahutab Pärnut ja Kuressaaret veidi rohkem kui 120 kilomeetrit. Muidugi, paadiga ei saa sõita nii otse kui lind lendab, sellest sain isegi mina täieliku paadisõiduvõhikuna aru, kuid ometi tundus paadi teekond tublisti lühemana.

### Nagu tõstukiga lennuväljal

Aga kui kiiresti paat sõidab? Mul polnud aimugi. Vilunud autojuht hoiab maanteel 90-, vahel isegi sajakilomeetrist tunni kiirust, aga kui kiiresti paat liigub? Asjalikku nägu tehes üritasin seda kaptenilt uurida. "See suur et... Mis mootor sellel paadil ka on?" pärisin ettevaatlikult. "1,7-liitrine diisel, 120 hobujõudu," kõlas muretu vastus.

See muretus jäi mulle arusaamatuks. Ei pea olema küberneetikadoktor, et aru saada: paadi 120 hobujõudu on palju vähem kui auto 315 hobujõudu. Sama lihtne on mõista, et võimsa-





ma mootoriga liigutakse kiiremini edasi.

Hakkas tunduma, et võitja on juba enne teada kui me Pärnu sadamast välja saame ja sama hästi võiksime otsa ringi keerata. Mida me tegimegi!

Tagasipööramise põhjuseks ei olnud aga ei võitlusemoraali langus ega isegi mitte meie lähenev veepolitsei kaater, mille nina all meie Bayliner ulja tagasipöörde tegi.

Kapten Olle Uussaar selgitas hoopis, et paadi sõukruvi tuleks suurema vastu vahetada. Nii liikuvat paat kiiremini edasi.

Asi hakkas huvitavaks minema. Uuesti kai äärde jõudes puhkes paadis sagimine, millesarnast olin varem näinud vaid Ferrari vormelimeeskonna boksis, kui Michael Schumacheril viimasel ringil bensiin otsa saab.

Tõtt-öelda suhtusin ma sellesse paadi tagaosas kõhutades õlgadeni vees solberdamisesse teatava kahtlusega. Autole võib ju ka suuremad rattad alla panna, ega ta sellest kiiremini sõitma hakka.

Kui kruvi oli vahetatud ja paat juba sadamast väljas, jagasin oma kahtlusi kapteniga. Misperale mulle tehti kuivas ja kiretus arvude keeles selgeks, et suurema kruviga ei liigu me mitte ainult kiiremini edasi, vaid teeme kuhjaga tasa ka kruvivahetusele kulunud aja.

See väljavaade tundus rõõmustav, sest aega näis meil nüüd olevat rohkem kui tarvis.

Ilmaga oli meil vedanud. Kapten möönis, et ega paremat paadisõiduilmata oskagi tahta: meri oli sile nagu peegel ja paat liikus reipa neljakümnesõlmese kiirusega või ehk veidi nobedamaltki. Mõne aja pärast julgesin juba lödvendada kramplikku haaret, millega siiani käepidet pigistanud olin, ja kaatri juhtimis-seadmeid uurima hakata.

Tundus, et ülearu keeruline see meresõidukunst just ei ole: hoi a pilk navigatsiooniseadme ekraanil ja katsu paat enam-vähem etteantud kursil hoida. Lust ja lillepidu, kui autosõiduga võrrelda. Esiteks võivad Eesti autojuhid veel paar aastat navigatsioonisüsteemist ainult unistada, teiseks peavad nad muretsema teel kakerdavate põtrade, jalgratturite ja Moskvišiga vanamehenäside pärast.

“Nojah, sõida nagu autoga lennuväljal. Või pigem nagu tõstukiga,” tunnistas kapten mu tähelepaneku õigeks.

#### **Puhka rohkem – sõida paadiga!**

Järgmised paar tundi mõtlesin ma peamiselt kahe asja peale. Esiteks Tõnu Kaljuste sõnadele, et ühepäevane puhkus merel on parem kahenädalasest puhkusest maal. Veel mõned

tunnid tagasi oleksin ma sellise jutu välja naernud, aga nüüd tundus, et küllap ikka nii ongi.

Teine mees, kelle sõnad mulle meenusid, oli Rooma ülikooli sotsioloogiaprofessor Franco Ferrarotti, kes seletas ühes telesaates lahti fenomeni, mille üle küllap paljud pead on murdnud. Nimelt: kuidas on võimalik, et itaallased, kes mitte kunagi mitte ühestki kiirusepiirangust kinni ei pea, alati igale poole hiljaks jäävad? Ferrarotti selgitus oli imelihtne. Kiirusepiirangute eiramine olevat märk vabadusest, sõltumatusest ja üleolekust; kokkulepitud ajal kohtumisele jõudmine aga andvat tunnistust orjameelsusest ja allaheitlikkusest.

Ferrarottil võib õigus olla, igatahes ei julge mina talle vastu vaielda. Aga mis siis juhtub, kui kõik end autoroolis vabade ja sõltumatutena tahavad tunda? Kahtlemata midagi hirmsat.

Samas merel ei pea erilist kiirust arendamagi, et end vabana tunda. Tõtt-öelda võiks keset Pärnu lahte ankrusse jääda ja end ometi väga üleolevana tunda.

Sest ehkki pisikeses paadis ei saa end ju oluliselt vabamalt või mugavamalt sisse seada kui autos, tundus see merereis mulle palju mõnusam kui tavapärase auto ja

Ülal: piloodi töökoht

All: kellel närvilised minutid praami-järjekorras, kellel vaba vesi ümber-ringi.

## Volvo S80 V8

Mootor 4,4 L bensiin  
 Võimsus 315 hj  
 Tippkiirus 250 km/h  
 Kiirendus 0-100 km/h  
 6,5 sek  
 Keskmine kütusekulu  
 11,9 l/100 km  
 Käigukast 6-aut geart-  
 ronic  
 Laius 1,86 m  
 Pikkus 4,85 m  
 Hind 821 000 kr



## Bayliner 652D

Mootor 1,7L diisel  
 Võimsus 120 hj  
 Tippkiirus 54 km  
 Kütusekulu 22 l/h  
 Reisijate arv 8  
 Magamiskohti 2  
 Laius 2,49 m  
 Pikkus 6,22 m  
 Kaal 1125 kg  
 Hind 584 000 kr

praamiga seiklemine.

Või siiski: veidi mugavamalt võib end paadis ometi tunda, näiteks vööriakutis pikali visata. Bayliner 652-e kajut sobib väikeseks uinakuks imehästi. Iseasi, et minul kippus seal hoolimata peegelsiledast merest süda pahaks minema, sest mingil määral paat ju ikkagi õõtsub.

Tasapisi hakkas liiklus elavnema, millest võis järeldada vaid ühte: hakkasime Saaremaale lähenema. Ja ühtlasi hakkas tuul tõusma. Mingit tõsiseltvõetavat lainetust silm küll ei seletanud, aga ometi tegi meie Bayliner Kuressaare sadamale lähenedes õige hoogsaid hüppeid. Kaptenile paistis see hüplemine meeltemööda olevat, sest see andis talle mingitki tegevust. Ja ega mulgi väikese raputamise vastu midagi ei olnud, sest sadamakai juba paistis ja kui hommikul olin peljanud, kas ma ikka pean rängale katsumusele vastu, siis nüüd oleks juba pisut põnevust ära kulunud küll.

Tasasel käigul kai poole pöristades kissitasid kõik pardaolijad silmi: on seal näha ühte pronksikarva Voltot või mitte? Paraku oli küll.

Vastasmeeskond kinnitas küll jumalakeeli, et kokkulepitud reeglitest peeti kinni ja teel tehti koguni peatusi, kuid ometi olid nad Kuressaarde jõudnud kümmekond minutit enne kui meie paadiga. Ent õnneks olime pärast

sõukruvi vahetust telefonitsi vastasmeeskonnaga kokku leppinud, et kruvivahetuseks kulunud aeg arvatakse paadi sõiduajast maha. Nii et Bayliner jõudis Kuressaarde küll teisena, ent ometi võitjana! Ei saa muidugi salata, et paadiga tulnuil oli põhjust Fortunale tänulik olla, sest saime ju tänu tüünele merele pea kogu tee täiskiirusel sõita.

Pärast lõunasööki vahetasid meeskonnad sõiduriistad ja asuti tagasiteele. Õige pea sai selgeks, et paat ei pruugi küll oluliselt kiirem olla kui auto, ent on ometi palju mõnusam. Neli tundi autos istuda ei ole teab mis elamus isegi siis, kui istuda tuleb uhiuues Volvo lipulaevas. Eriti veel juhul, kui märkimisväärne osa nendest neljast tunnist praamijärjekorras möödub.

Neli tundi paadis on aga... noh, imeilus! suvepäeval mitte just seiklus, aga elamus siiski. Ja ennekõike puhkus. Sest kui me pole Pärnus Kuressaarde võidu kihutanud, võinuksime ju kusagil ankrusse jääda, piknikku pidada, ujumas käia või kalaõnne proovida.

Nii et kes tuleval suvel kohustusliku Saaremaa-sõidu ette võtab, pidagu meeles: autoga sõites on puhkus kaheksa või enamgi tundi lühem, paadiga sõites samavõrra pikem. Või kui meri marutama juhtub, veelgi pikem. **IV**

## TÄIESTI UUS VOLVO S80. UUS PÕLVKOND SKANDINAAVIA LUKSUST.

PUHTAD JA ELEGANTSED JOONED KOOS INTELLIGENTSE FUNKTSIONAALSUSEGA, KUS IGA PISEMGI DETAIL ON LOODUD KASUTAJA HEAOLULE MÕELDES. UHIUUES VOLVO S80-S ON LIGITÕMBAVALT KAASAEGSEL VIISIL ÜHENDATUD NII ESTEETIKA KUI TEHNOLOOGIA.

Volvo. for life



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

2.osa (algus Navigaatoris 2/2006)

# LAEVASÕIDU EESKIRI

Enne mereleminekut tuleb endale selgeks teha merel liiklemise reeglid. Siinkohal tutvustame laevasõidueeskirja, mille ametlik nimi on "Laevakokkupõrgete vältimise eeskiri merel" (inglise keeles "Regulations for preventing collisions at sea", käibel on ka lühend COLREG).

TKST: ARVET TETSMANN JOONISED: EINO OTS, ÕPIME MADRUSEKS

**REEGEL 20** kohustab laevu kandma Reeglitele vastavaid tulesid päikeseloojangust päikesetõusuni. Samuti tuleb tulesid kanda päikesetõusust päikeseloojanguni piiratud nähtavuse korral ja igal muul juhul, kui seda peetakse vajalikuks. Reegleid märkide kohta tuleb järgida valgel ajal.

**REEGEL 21** määratleb tulesid.

"Topituli" on valge tuli, mis asub laeva diametraaltasapinnal, sektoriga 225 kraadi otse vöörist kuni 22,5 kraadi vastava parda traaversist tahapoole.

"Pardatuled" on roheline tuli paremas ja punane tuli vasakus pardas, mõlemad sektoriga 112,5 kraadi vöörist tahapoole.

"Ahtrituli" on valge tuli, mis on paigutatud ahtrile nii lähedale kui võimalik ja näitab katkestamatut valgust sektoriga 135 kraadi. Ahtrituli tuleb paigaldada nii, et selle valgusvihk ulatuks 67,5 kraadi laiuselt mõlema parda poole.

"Pukseerimistuli" on kollane tuli, mis tuleb paigaldada sama moodi kui ahtrituli.

"Ringtuli" näitab katkestamatut valgust 360 kraadi ulatuses.

"Plinktuli" näitab ühesuguste vaheaegadega plinke sagedusega 120 või enam plinki minutis.

**REEGEL 22** kirjeldab tuled minimaalset nähtavuskaugust miilides.

Laeva pikkus	50 ja enam	20 kuni 50 m	Alla 12 m
Topituli	6 miili	2 miili	2 miili
Pardatuled	3 miili	2 miili	1 miil
Ahtrituli	3 miili	2 miili	2 miili
Pukseerimistuli	3 miili	2 miili	2 miili
Ringtuli	3 miili	2 miili	2 miili

**REEGEL 23** ütleb, et käigusolev mehaanilise jõuseadmega laev peab kandma: topituld; teist topituld tagapool ja kõrgemal esimesest (kui laev on lühem kui 50 meetrit, ei ole teine tuli kohustuslik); pardatulesid; ahtrituld

Laev pikkusega kuni 12 meetrit võib kanda eelpoolnimetatud tuled asemel valget ringtuld ja pardatulesid. Lühem kui seitsme meetri pikkune laev, mille sõidukiirus on väiksem kui seitse sõlme, võib kanda valget ringtuld ja võimaluse korral pardatulesid.

**REEGEL 24** kirjeldab pukseeriva mehaanilise jõuseadmega laeva tulesid: 2 ülestikku asuvat topituld (kui karavan on pikem kui 200meetrit, kolm topituld); pardatuled; ahtrituli; pukseerimistuli.

**REEGEL 25** kohustab käigusolevat purjelaeva näitama pardatulesid ja ahtrituld.

Purjelaevad pikkusega üle 20 meetri võivad täiendavalt kanda kahte ringtuld: ülemine punane ja alumine roheline.

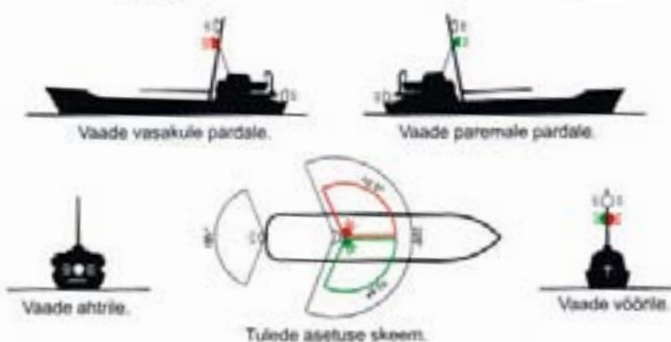
Purjelaeval pikkusega alla 20 meetri võivad tuled olla kombineeritud ühes laternas, mida kantakse mastitopis või selle lähedal kõige nähtavamal kohal.

Purjelaev pikkusega alla 7 meetri ja sõudepaat peavad võimaluse korral kandma samu tulesid. Kui neid ei kanta, peab käepärast olema taskulamp või valget tuld näitav süüdatud latern.

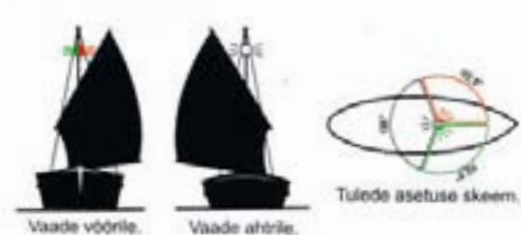
Kui purjelaev liigub üheaegselt nii purjede kui ka mehaanilise jõuseadme abil, peab kõige nähtavamale kohale välja panema koonusekujulise märgi tipuga allapoole.

**REEGEL 27** kohustab juhitavuse kaotanud laeva kandma kahte ülestikku asuvat punast ringtuld või valgel ajal kahte ülestikku paigutatud kerakujulist märki. Piiratud manööverdamisvõimega laev peab kandma kolme ülestikku paiknevat ringtuld (ülemine ja alumine punased, keskmine roheline) või valgel ajal vastavaid märke (ülemine ja alumine kerakujulised, keskmine rombikujuline). Süvendus- või allveetöödega hõivatud laev, millest möödumine on takistatud, peab lisaks välja panema kaks vertikaalselt paigutatud punast ringtuld või valgel ajal kaks koonusekujulist märki sellele poolele, kust möödasõit on takistatud; ning kaks rohelist

LAEVA PIKKUS ALLA 20 m, KUID PIKEM KUI 7 m



PURJELAeva PIKKUS ALLA 20 m, KUID PIKEM KUI 7 m



ringtuld või kaks rombikujulist märki sellele poolele, kust teine laev võib mööduda.

Kui tuukritöödega hõivatud laeva suurus ei võimalda näidata kõiki käesolevas reeglis nõutud tulesid ja märke, peab ta näitama kolme vertikaalset ringtuld (ülemine ja alumine punased, keskmine valge) või valgel ajal ringnähtavusega rahvusvahelise signaalkoodi lippu "A", mis on valmistatud jäiga vähemalt ühe meetri kõrguse kilbina.. Laevad pikkusega alla 12 meetri (välja arvatud tuukritöödega hõivatud laevad) ei ole kohustatud kandma selle reegli kohaseid tulesid ja märke.

**REEGEL 28** ütleb, et oma süvise poolt piiratud laev võib lisaks Reeglis 23 mehaanilise jõuseadmega laevale ette nähtud tuledele kanda kolme punast ülestikku asetsevat ringtuld või valgel ajal silindrikujulist märki.

**REEGLI 29** järgi on lootsilaeva tunnuseks vertikaalselt paiknevad ringtuled, ülemine valge ja alumine punane. Lootsilaev kannab ka lootsilippu, milleks on rahvusvahelise signaalkoodi lipp "H".

**REEGEL 30** kohustab ankrus oleval vähem kui 50 meetri pikkusel laeval võõri välja panema valge ringtule või valgel ajal kerakujulise märgi. Pikemad laevad peavad lisaks panema teise valge ringtule ahtrisse. Madalikul olev laev peab lisaks eelnimetatud tuledele välja panema kaks vertikaalselt paiknevat punast ringtuld või valgel ajal kolm vertikaalselt paiknevat kerakujulist märki.

Ankrus olev lühem kui seitsme meetri pikkune laev, mis ei seisaks kitsuses, faarvaatril, ankrupaigal või nende läheduses, ei ole kohustatud kandma käesolevas Reeglis nõutud tulesid. Samuti ei ole madalikul olev lühem kui 12 meetri pikkune laev kohustatud kandma kahte punast ringtuld (või kolme kerakujulist märki).

**REEGLIS 32** antakse valgus- ja helisignaale puudutavaid määratlusi.

Sõna "vile" tähendab mistahes signaalseadet, mis on võimeline tekitama ettekirjutatud helisid.

Termin "lühike heli" tähendab umbes ühe sekundi pikkust helisignaali. Termin "pikk heli" tähendab helisignaali kestvusega neli kuni kuus sekundit.

**REEGEL 33** nõuab, et 12 meetri pikkusel või pikemal laeval peab olema vile, laeval pikkusega 20 meetrit või enam vile ja kell. Laevadel, mis on lühemad kui 12 meetrit, ei pea olema nõuetekohaseid signaalvahendeid, kuid tal peavad olema muud vahendid tõhusate helisignaali andmiseks.

**REEGEL 34** kirjeldab manööverdus- ja hoiatussignaale. Kui laevad on teineteisele nähtavad, peab käigusolev mehaanilise jõuseadme-

ga laev manööverdades oma manöövririst teada andma järgmiste helisignaalidega: üks lühike heli – "muudan kurssi paremale"; kaks lühikest heli – "muudan kurssi vasakule"; kolm lühikest heli – "minu käiturid töötavad tagasikäigul".

**KUI LAEVAD** on teineteisele nähtavad kitsuses või faarvaatril, peab teistest mööduda kavatsev laev oma kavatustest teada andma järgmiste helisignaalidega: kaks pikka ja üks lühike heli – "kavatsen mööduda teie paremparda poolt"; kaks pikka ja kaks lühikest heli – "kavatsen mööduda teie vasakparda poolt".

Laev, millest kavatsetakse mööda sõita, peab oma nõusolekut kinnitama helisignaalidega pikk-lühike-pikk-lühike. Kui teineteisele nähtavad laevad lähenevad teineteisele ja üks ei mõista teise kavatsusi või tegevust või kahtleb selles, kas teine laev võtab kokkupõrke vältimiseks tarvitusele küllaldasi meetmeid, peab ta sellest viivitamatult teatama vähemalt viie lühikese helisignaaliga.

Lähenedes faarvaatri või kitsuse käännule või kohale, kus teine laev võib olla mitte nähtav (pime käännak), peab andma ühe pika helisignaali. Laev, mis läheneb käännu või takistuse tagant, peab sellele vastama ühe pika heliga.

**REEGEL 35** kirjeldab piiratud nähtavuse korral antavaid helisignaale.

Vee suhtes käiku omav mehaanilise jõuseadmega laev peab andma ühe pika heli vähemalt iga kahe minuti tagant.

Käigusolev, kuid peatunud ja vee suhtes käiku mitteomav mehaanilise jõuseadmega laev peab andma kaks pikka helisignaali umbes kahesekundilise vaheajaga vähemalt iga kahe minuti tagant.

Juhitavuse kaotanud või piiratud manööverdamisvõimega laev, oma süvise poolt piiratud laev, purjelaev, kalastav laev ja pukseeriv või tõukav laev peavad eelpooltoodud signaalide asemel andma vähemalt iga kahe minuti järel ühe pika ja kaks lühikest helisignaali.

Ankrus olev laev peab vähemalt iga minuti tagant kiiresti lööma kella umbes viie sekundi jooksul. Lisaks võib anda helisignaali: üks lühike, üks pikk, üks lühike.

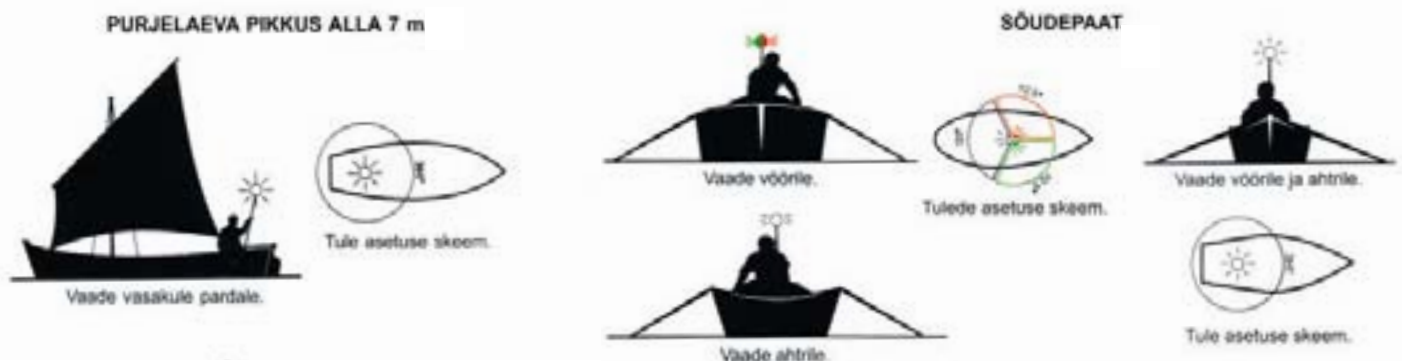
Madalikul olev laev peab lisaks signaalidele, mida annab ankrus olev laev, andma kolm omaette selget kellalööki koheselt enne ja pärast kella helistamist.

Lühem kui 12 meetri pikkune laev ei ole kohustatud ülalmainitud signaale andma, kuid vähemalt iga kahe minuti tagant tuleb anda muud tõhusat helisignaali. ▣

COLREGi täielik eestikeelne tekst on kättesaadav järgmistes väljaannetes:

EESTI LOOTSIRAAMAT Eesti Veeteede Amet 2003

ÕPIME MADRUSEKS Eino Ots 2004, 2005



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

Järgmisesse Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 01. novembrini 2006  
Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee

**Selline reklaamkast ainult 1200.- + km**

1/4lk = 3000.-+km  
1/8lk = 1500.-+km  
1/10lk = 1200.-+km  
1/12lk = 1000.-+km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis.



**BALTI MEREKAATRID**

BALTI MEREKAATRID  
TALLINN Pärnu mnt 232 telefon 6 710 075 bmk@paadid.ee  
TALLINN Pirita Regati 1 GSM 52 66 640 bmk@paadid.ee  
PÄRNU Tallinna mnt. 89A telefon 447 2777 parnu@paadid.ee  
TARTU Turu 1 telefon 737 1890 tartu@paadid.ee  
www.paadid.ee



**Princess 56**

Pikkus: 17,15 m • Laius: 4,62 m • Kaal: 19 500 kg • Mootorid: 2 x Volvo Penta D12-615 (2 x 615 hj) Ehitusaasta: 2001  
Küttesüsteem, diisलगeneraator, passarell, võõrivint, flybridge tiiktekk, Raymarine radar ja kaardiplotter, autopiloot, AVON 320 SeaSport Jet abipaak  
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, diisलगeneraator, passarell, võõrivint, Raymarine C120 GPS/kaardiplotter/radar, autopiloot jpm.  
Kontakt: 50 33 228

**hind**  
**465 000 €**



**Princess 50**

Pikkus: 15,32 m • Laius: 4,47 m • Kaal: 17 700 kg • Mootorid: 2 x Volvo Penta D12-675 (2 x 675 hj) • Ehitusaasta: 2004/5  
Diisलगeneraator, passarell, võõrivint, ahtrivint, flybridge tiiktekk, Raymarine E120 radar ja kaardiplotter mõlemas juhtimisillas, autopiloot, surround-sound ja LCD-televisoorid  
Kontakt: Tõnu Kirs tel. 50 13 997 tony@paadid.ee

**hind**  
**600 000 €**



**Bayliner 175**

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 5,33 m • Laius: 2,13 m • Süvis: 0,43 m  
Väga hästi läbimõeldud kontseptsioon. Ruumikas võõrikajut. Rikkalik standardvarustus (WC, Raadio jne)  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**245 000.-**  
tavahind 265 000.-



**Bayliner 175 XT**

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 5,33 m • Laius: 2,13 m • Süvis: 0,43 m  
Spetsiaalselt veesordi tegemiseks mõeldud ökonoomne ja mugav kaater mis on varustatud Wakeboard'i torniga, raadio ja kõlaritega.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**275 000.-**  
tavahind 299 300.-



**Bayliner 192**

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

**soodushind**  
**395 000.-**  
tavahind 432 000.-



**Bayliner 195**

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • 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 • Süüvis: 0,43m  
Lisavarustus\*: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti deluxe pakett; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V); Raadio juhtpult.

**soodushind**  
**899 000.-**  
tavahind 979 000.-



### Bayliner 265

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 8,23 m • Laius: 2,59 m • Süüvis: 0,59m  
Lisavarustus\*: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti vaipkatted; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V)

**soodushind**  
**990 000.-**  
tavahind 1 094 00.-



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: MerCruiser 3,0 (135 hj) • Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süüvis: 0,48 m  
Ruumikas kokpit ja läbimõeldud ning praktiline juhtimiskoht teevad Bayliner 652'st ohutu ning mugava kaatri. Kaatril on rikkalik standardvarustus.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**395 000.-**  
tavahind 450 000.-



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 1,7 Diisel (120 hj)  
Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süüvis: 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

**soodushind**  
**540 000.-**  
tavahind 584 000.-



### 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 Märton tel: 447 2775 hilmar.martson@paadid.ee

**hind**  
**150 000.-**



### Trophy 2002

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: Mercury 150 hj Optimax Salt-water • Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süüvis: 0,41 m  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**585 000.-**  
tavahind 656 000.-



### Trophy 2052 DIISEL

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

**soodushind**  
**625 000.-**  
tavahind 687 000.-



### Trophy 2052

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 MPI (220hj) • Pikkus: 6,58 m • Laius: 2,46 m • Süüvis: 0,43 m  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**599 000.-**  
tavahind 666 000.-



### Zodiac Pro 7 man RIB

Mariner F30 ELPT EFI • Väljalaske aasta: 2006 Mootor: 30 Hj • Pikkus: 4,20 m • Laius: 1,86 m • Süüvis: 0,30 m • Kandejõud: 7 inimest  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**soodushind**  
**180 000.-**  
tavahind 198 500.-



### Zodiac Pro 15 man RIB

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

**soodushind**  
**495 000.-**  
tavahind 510 500.-

# BIBBI & JAAN TÄTTE

## Miks see paat?

Küsimus on umbes sama, et miks just see naine. Armusin ja kõik. Õnneks selgus, et see on just see, mida vajan, armastus tuli hiljem. Aastaid tagasi jäime sõprade Marko Matvere ja Erki Esopiga vaatama Vilsandi majaka lähedal kummuli olevat vana majakameeste paati. Majakavaht Avo Piisk tuli käed puusas meie juurde ja lihtsalt kinkis selle meile, kuna paat ei pidanud enam vett, oli lõhki kuivanud ja siit-sealt pehkinud. See paat oli surnuks tunnistatud. Juba samal päeval ajasime ta merre ja nägime, kuidas ta meie silme all põhja läks. Lasime tal paar päeva põhjas olla ja paisuda; siis saime ta jälle vee peale, topisime suuremaid pragusid takunõoriga ja tegime oma esimese sõidu, kuni ta jälle vett täis tuli. Marko teadis, et varsti on tulemas Hiiumaal vanade paatide regatt ja asusime hullunult tööle. Ei olnud muud valikut kui paat plastikuga katta. Võtsime vanad värvid ja tõrvad puiduni haljaks, panime plastiku peale ja aretasime purjestuseks kahvelpurje koos kahe eespurjega; kasvasime kiilu 20 cm ja valasime kiilu sisse umbes 250 kg tina. See kõik oli päris pikk protsess, abis olid ka meie naised. Enne Hiiumaale sõidu hommikut lõpetasime tööd kottpimedas, ristisime paadi kommetekohaselt ära ja lükkasime vette, hommikul startisime ja enamik vilsandlasi tuli meile järele lehvutama, kuna purjesid ei olnud siinkandis väga ammu nähtud. See oli üks õnnelik sõit. Me saime hakkama! Supertunne.

See armas Bibbi on nüüd jäänud minu igapäeva sõiduvahendiks ja oma madala süvise tõttu on ta Vilsandi

kariderohkes meres ääretult sobilik. Bibbi ei ole lihtsalt pühapäevapaat, teda on vaja peaaegu iga päev, et käia Saaremaal, tuua kaupa, vedada külalisi edasi-tagasi. Selles mõttes on ta vajalik tööpaat ja ta on tugevalt südame külge kasvanud. Ei oska öelda, kas see oleks nii ka siis, kui ei oleks eelnenud sellist vaeva- ja aeganõudvat tööd, et teda surmast päästa.

## Kirjelda oma tavalist päeva merel.

Tavaline päev on tõesti tavaline: on vaja Saaremaale sõita – astun paati, annan otsad lahti, tõmban vendrid paati, tõmban purjed üles, võtan pinni pihku ja sõidan tund aega sinna ja tund tagasi. Need tunnid on kokkuvõttes ilusaimad hetked minu suves. Kui tuult napib, võib sõit kesta ka kolm tundi. Bibbil on päramootor, aga seda kasutan vaid siis, kui tõesti teisiti ei saa. Siin ei ole ju nii, et sõidan sinna, kus tuul lubab – on vaja sõita punktist punkti.

## Eksootilisim paik, kus olen käinud?

Vaatamata sellele, et Bibbi on mõnes mõttes tarbeese (kui nii saab öelda), ei ole minus tekkinud iial sõiduruutiini. Minu jaoks on iga hetk paadis ääretult eksootiline. Koht pole oluline.

## Pikim merereis?

Bibbi ei ole nn uppumatu paat. Ta on pealt lahtine jne. Seepärast ei saa oma unistustes väga uljaks minna. Aga Hiiumaa laidudele sõit oli vast pikim. Kui aga vahel on juhtunud, et pean päevas viis korda Saaremaa vahet sõitma, teeb see umbes sama välja.

## Tugevaim torm?

Torme on ikka olnud. 17 m/s on ilm, millega julgen veel

Fotod: Jaan Tätte erakogu





minna tavasõidule. Aga korra on üks tromb üle käinud, pärast ilmajaamast öeldi, et puhangud olid üle 30m/s (see oli sama kord mõned aastad tagasi, kui Muhu Väina Regatil mastid murdusid ja purjed kärisesid). Bibbi sai hakkama, kole tunne oli küll. Korra on ka Bibbil mast murdunud ja see oli üks koledamaid hääli, mida olen kuulnud. Seal oli natuke ka oma lollust ja kogenematust.

#### Keeruliseimad sõidutingimused?

Siin Vilsandil on ju nii, et kõik on imeselge, tunnen meres iga kivi ja madalikku ja seepärast ei kanna alati GPSi kaasas. Aga kõik meresõitjad teavad, kuidas udu võib pea sassi ajada. Ja merel ei ole udu ainult tuulevaikseil hommikuil nagu mujal, vaid merel võib korraga udu tulla ka tugeva tuulega – näed, et must sein tuleb peale ja korraga sa ei saa enam ühestki suunast aru. Olen teinud ikka uskumatuid eksimisi. Kõige targem on muidugi siis ankru peale jääda. Üks meeldejäävaim "elamus" merel oli siis, kui hakkas korraga üles ajama meeletuid iile, arvan, et tuult kuskil 20m/s ja laine oli väga ebamugava nurga alt Bibbi jaoks. Meri oli kuri. Ja siis korraga tuli selline vihm, millist varem pole näinud. Valge vesi tuli alla – ja surus laine täiesti maha, kuigi tuul aina kasvas; siis tuli üks võimas kihutamine mööda siledat vett.

#### Lemmiksadam Eestis?

See on omaehitatud kivistidel püsiv paadisild Vilsandi kodurannal.

#### Unistuste reis?

Midagi sellist, mis Lennuki mehed tegid, aga see ei oleks siis Bibbiga. **N**



#### Bibbi

Kodusadam: Vilsandi  
 Mudel: päästepaat JAL-6  
 Ehitusaasta: 1985  
 Kere materjal: seedripuu  
 Mõõdus: pikkus 6,2 m;  
 laius 1,8 m  
 Süvis: 70 cm  
 Kõrgus mastiga: 7 m  
 Mootor: 9,8 hj  
 Navigatsioonivahend:  
 kompass, käsi-GPS  
 Inimeste arv: 8

#### Jaan Tätte

Vanus: 42  
 Kogemust: 12 aastat  
 Aastas seilab umbes  
 600 miili.

*Navigaator*  
SUVI 2006  
BALTI MEREAJAKIRI • 70 KROONI



**JAAN  
TUNNEN PE  
VAJADUST**

KUIDAS VALMIVAD RIB-ID: NAVIGAATOR  
MEREÄÄRNE ARHITEKTUUR • GRAND PRIX

*Navigaator*  
3 / 2006  
BALTI MEREAJAKIRI • 70 KROONI

Paadiga Läti

Bayliner 652 ja  
Volvo S80 – kumb on  
kiirem, kas paat või auto?

Uus rubriik: Minu paat  
Jaan Tätte ja Bibi

Kaks suurt purjetajate  
jõukatsumist

Admiral Pitka  
NATO eskaadris

**TARMO KÕUTS**  
NEPTUNIGA SINAPEAL

STOREBRO 410 COMMANDER • KUHU LÄHED X-YACHTS? • NAISSAAR • SUKELDUMINE LAEVAVRAKILE  
SUURED PIAANID EMAJÕEL • OOPER VEE ÄÄRES • KURESSAARE JAHISADAM • PAADI TALVEHOID  
KATI MURUTAR: SOTIMAALT LÄBI KANALITE KOJU • KUIDAS VALIDA PAATI • MEREKOOLO • NOUANNE

NAVIGAATOR  
100 krooni

Balti mereajakiri



NAVIGAATOR  
70 krooni

Balti mereajakiri



asest puhkusest mandril!?"

egi revolutsiooni • Amfib •  
Piraadilaevaga toidureisile

avad Pekingist olümpmedalit !

Telli merestiili ajakiri  
*Navigaator*

**Üksiknumbri hind 70 kr**  
**Aastatellimus (4 numbrit) 200 kr**

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri [navigaator@helium.ee](mailto:navigaator@helium.ee)



# Ankur üles ja merele!

Meelepärase veesõiduki ostu saate  
finantseerida ka liisinguga.

Tulge küsige, pakume just Teile sobivaid lahendusi.

Tel 665 7911 | [www.seb.ee/liising](http://www.seb.ee/liising)

**SEB**  
ÜHISLIISING

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: bmk@paadid.ee · www.paadid.ee

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

  
**PRINCESS**  
POWER · PRECISION · PASSION