

Navigator

1 / 2007

BALTI MERE AJAKIRI • 69 KROONI

Kuidas Lennart Meri
väikelaevnikuks
hakkas

Kalev Vapper
katkise rooliga
keset Põhjamerd

Alar Volmeri
purjetamiskool

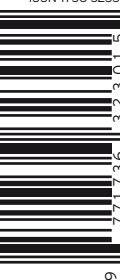
Valimised Kreeka
laevaomanike moodi

Kaatritega
Põhja-Eesti
väikesaartel



KALJASE "IRIS" REEDER HERKKI HALDRE MERI VIGU EI ANDESTA

ISSN 1736-3233



9 771736 132301 5

KOTERMANN LAEVAS • MINU PAAT: INDREK KALDA JA LEEGION • ELBA SAAR • PAADIEHITUS US MARINE
• PRINCESS 54 • CUTTY SARK REGATT • VORMSI SAAR JA TULETORNID • DIRHAMI SADAM • LIIKLUSEST
TALLINNA LAHEL • PURJETAMISE AJALOOST HAAPSALUS • SLIPIKOHAD HIIUMAAL • SURFIHARRASTUS

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



Navigaator

1 / 2007

- 8 **Uudised** Mereakadeemia uus rektor, Abruksa sadam saab korda, Toilas avati uus sadamahoone, Eesti liitub Schengeni õigusruumiga, Baltic Sprint Cup 2007 jm.
- 11 **Messiuudised** Uudistooted Londoni ja Düsseldorfis paadimessidelt
- 14 **Paadiehitus** Maailma suurim kaatritootja US Marine
- 18 **In Memoriam** Lennart Meri. Kuidas ma Lennartile paati müüsin
- 22 **Kaanelugu** Reeder Herkki Haldre: meri vigu ei andesta
- 30 **Saar** Vormsi
- 34 **Tuletornid Vormsil** Saxby ja Norrby
- 36 **Sukeldumine** Laevavrakid Vormsi saare lähedal
- 40 **Reisisiht** Elba saar
- 44 **Regatt** Kalev Vapper regatil Cutty Sark
- 50 **Reis** Valimised Kreeka laevaomanike moods
- 54 **Harrastus** Surfipäev Peipsil
- 56 **Ajalugu** Purjetamisest Haapsalus
- 61 **Paadimatk** Kaatritega Põhja-Eesti väikesaartel
- 68 **Kotermann** Viperused laevaga
- 72 **Kogemus** Eestlaste lühikeseks jäänud võistlus Soomes Karvamütsi regatil
- 76 **Merekool** Liiklusest Tallinna lähel
- 80 **Merekool** Alar Volmeri purjetamiskool
- 82 **Paadikasutaja** Slipikohad Hiiumaal
- 84 **Paadituvustus** Princess 54
- 90 **Restoran** Supersöömaajad Georg Ots Spaa restoranis
- 92 **Sadam** Dirhami sadam
- 94 **Minu paat** Indrek Kalda ja Leegion
- 96 **Kuulutused/Paadibörs**



40 Elba saar



44 Regatt Cutty Sark



84 Princess 54





**22 Reeder Herkki Haldre:
meri vigu ei andesta**



50 Valimised Kreeka laevaomanike moodi



61 Kaatritega Põhja-Eesti väikesaartel



94 Minu paat: Indrek Kalda ja Leegion



Baltic FCB



Igavesti noor

Traditsioonidega Eesti kvaliteetliköör



Esikaane foto: **Sven Tupits**

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

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

Toimetaja: **Margus Mihkels**

Reklaamijuht: **Kairit Kurss**
kairit.kurss@heelum.ee

Makett ja küljendus:
Andrus Kalkun
kalkun@heelum.ee

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

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 69 krooni, aastatellimus 199 krooni. Tellimine telefonil 6 710 158, e-mailil navigaator@heelum.ee

LUGEJA KÜSIB “Millest Navigaator seekord kirjutab?” küsitakse minult enne uue ajakirjanumbri valmimist ikka ja jälle.

Sellest ja teisest, pean vastama, sest ühe lausega on raske ajakirja sisu kokku võtta. Näiteks seekord viime lugeja mitmes loos seiklema nii Eesti kui ka välismaa veekogudele - Kreekasse, Soome, Itaaliasse ja siiasamasse Põhja-Eesti väikesaartele.

Kuid mis oleks üks seiklus väikeste äpardusteta – mis, tuleb ette rutates öelda, siiski õnnelikult lõpevad: keset Põhjamerd ollakse hädas purunenud rooliga, Soome lahel lööb kokkupõrge teise jahiga laevakeresse augu ja nagu selgub, võib Eestis sadamas tankimisega omajagu tegemist olla. Ning tagatipuks võib kotermann ilmselt igavusest kimbutama hakata ka rahulikult sadamas seisvat laeva.

Siinkohal pean tunnustama, et pisike kotermann on ka meie ajakirja pugenud, sest eelmises numbris väljahõigatud osaluseksperimenti väikelaevnike kursustel sundis innuka õppuri jukerdama hakanud tervis ära jätma. Aga läheme uuele katsele.

Minult on ka küsitud, kas mereajakirja tegemisel on mõtet, sest vee peal käijaid tundub praegu ju nõnda vähe olevat.

Tuleb välja, et inimest on võimalik ümber kasvatada. Kui teda viiskümmend aastat merest eemale hoida, siis ta ei tahagi enam sinna. Paljud ei usu, et saame kunagi sellisteks mereriikideks nagu Rootsi ja Soome ning veidi kaugemad Läänemere maad, kus sai vabalt merele minna ka nendel aegadel, kui enamik eestlastest merd vaid rannas imetleda võis.

Ent ka kevadel, kui päike hakkab soojemalt paistma, ei usu keegi, et see kolunud rohuga kaetud maa, millel veel mõned visad lumetükid turritavad, võiks päeva-paariga rohetama lüüa. Aga nii juhtub ju ometi igal aastal!

Tõttõelda mina usun, et eestlased on mererahvas. Ja need uudised, et kuuleme siia-sinna kavandatavatest või korda tehtud väikesadamatest ning väikelaevnike kursustest, kuhu voorib aasta-aastalt üha rohkem teadmishimulist rahvast, või lootusest peagi ilma piiripunkti läbimata oma lähinaabreid külastada, ongi minu meelest need esimesed kevadised võrsed. Ning kui neil lastakse tärgata ja piisavalt “päikesepaistet“ antakse, võime mõne aja pärast märgata, et merel ja meie suurepärastel siseveekogudel, millest Peipsi koguni väikese mere mõõdu välja annab, käib üha rohkem ja rohkem rahvast. Juhtugu see siis kahe, viie või kümne aasta pärast.

Navigaator püüab sellele igati hoogu juurde anda.

Head lugemist!
Helen Raiend



TOILAS AVATI JAHTKLUBI UUS MAJA

Toila sadamas avati jahtklubi uus maja, mis pakub võimalusi nii puhkamiseks, koolituseks kui ka ürituste korraldamiseks. Meritsi Toilasse tulnud saavad nüüd kasutada puhketuba, WCd, käia saunas või dušši all.

Neile, kes soovivad öömajale jääda, tahetakse maja ülemisele korrusele teha majutusruumid.

Uus hoone annab ka paremad võimalused noorpurjetajate ja väikelaevajuhtide koolitamiseks, lisaks on sadamahoone MTÜ Toila Jahtklubi sadam kooskäimiskohaks.

Kümmekonda liiget koondava jahtklubi maja avamine on üks paljudest etappidest sadama arendamisel.

Jahtklubi juhatuse liikme Tauno Võhmari sõnul on plaanis rajada korralik jahisadam kuni 200 kaikhoga. Tema nägemuse järgi võiks Toilast saada Ida-Virumaa merevärav, kus saavad randuda kõik soovijad. "Praegu on sadamas kai-kohti vähe ja süvist on kõigest 1-1,5 meetrit, seda on plaanis süvendada kuni 3,5 meetrini," räägib ta.

Sadamas on lisaks jahtklubi uuele hoonele ka sadamakõrts, kavas on ehitada uus paadikuur ja territoorium aiaga piirata, et jahtidel oleks seal turvaline olla.

Eelprojekt uue kai ehitamiseks on juba valmis, ehitus läheb maksma umbes 20 miljonit krooni ning selle raha eest loodetakse valmis

ehitada ka parklad ning rajada korralik elektri- ja veevarustus. Lähemal ajal tahetakse aga ära teha keskkonnaga seotud tööd: lahendada pilsivee kogumise küsimus, korradada sadamaplatsid ja ehitada väike konteiner-tankla.

Toila sadam kuulub Toila vallale. Tauno Võhmari sõnul jääb sadamast saadav tulu kordades alla summa-tele, mis sinna paigutatakse. Tema arvates oleks õige, et riik väikesadamate tegemisi toetaks: "Nii nagu Soomes on. Seal ju operaatorid teevad äri, aga riik toetab väikesadama ülevälpidamist. Ühiskond on sellega leppinud, et sadama ülalpidamine on riigi funktsioon. Meil seda tava ei ole, aga võiks olla."



EESTI LIITUB SCHENGENI VIISARUUMIGA

Brüsselis jõuti kokkuleppele, et Eesti ja teised Ida-Euroopa riigid, mis ühinesid Euroopa Liiduga 2004. aastal, võivad liituda Schengeni viisaruumiga juba selle aasta 31. detsembril. Liitumise tingimuseks on Schengeni infosüsteemi rakendamine ning Schengeni reeglite täielik täitmine selleks tähtajaks, teatas Siseministerium.

Väikelaevade liiklemine muutub pärast Schengeni õigusruumiga liitumist palju lihtsamaks. "Liikmesriikide vahelises mereliikluses osalevate lõbusõidulaevade suhtes piirikontrolli nõuet ei ole," selgitas piirivalveameti piirikontrollijaoskonna ülema kohusetäitja kapten Aivo Pinte. "Nii võib näiteks Prangli saarelt sõita paadiga otse Soome saarestikku, ilma et peaks Tallinna piiripunkti läbi käima."

Pinte sõnul säilib kohustuslik piirikontroll

nendele väikelaevadele, mis tulevad Venemaalt või lähevad Venemaale. Samuti kontrollitakse laevu, mis sõidavad Venemaa piiri lähedal.

Praegu nõutakse piiri ületavatelt väikelaevnikelt isikutõendavat dokumenti ja laevalolijate nimekirja. "Nimekiri on vajalik merepääste seisukohalt, et teada, kes on merel," rääkis Aivo Pinte. "Dokumendid peavad olema alati kaasas, isegi siis, kui me oleme Schengeni õigusruumi täieõiguslikud liikmed. Neid võivad soovida kontrollida peale Piirivalveameti näiteks Kodakondsus- ja Migratsiooniamet või politsei."

Lisaks peab Eestis registreeritud väikelaevadel kaasas olema väikelaevajuhi tunnistus, laeva registreerimistunnistus ja omaniku volitus, mida kontrollitakse pisteliselt. Kui laevas on raadiojaam, siis selle kasutajal peab olema raadiooperaatori tunnistus.



MEREAKADEEMIA SAI KAUAODATUD REKTORI

Poolteist aastat kestnud ja kolmel korral läbi kukkunud katsed leida Eesti Mereakadeemia uus rektor jõudsid veebruari alguses õnneliku lõpuni. Mereakadeemia õppejõududest, üliõpilaste esindajatest ning merendusringkondades lugupeetud inimestest koosnev valimiskogu valis Mereakadeemia uueks rektoriks professor Jüri Kannu.

68-aastane Jüri Kann on sündinud Muhu saarel ja seal nooruses kalurina leiba teeninud. Ta on lõpetanud Lihula Keskkooli ja kiitusega Tallinna Polütehnilise Instituudi keemia-mäeteaduskonna. Vastsel rektoril on tehnikateaduste kandidaadi teaduslik kraad, ta on bioloogiateaduste doktor. Kann on töötanud Tallinna Polütehnilises Instituudis õppejõuna ning 14 aastat Eesti Teaduste Akadeemia Keemia

Instituudi direktorina. Alates 1996. aastast on ta New Yorgi Teaduste Akadeemia liige. Aastatel 2003-2006 oli ta Eesti presidendi teadusnõunik ja presidendi akadeemilise nõukogu teadussekretärin. Alates 2005. aastast töötab Jüri Kann mereakadeemia keskkonnakeemia professorina.

Värske rektor lubas, et viieaastase ametiaja jooksul üritab ta akadeemias kasvatada meremehe, kes sobiks pärast teda rektoritoolil jätkama.





AQUADOR



AQUADOR 26 HT hinnad alates 1 734 500.-

AQUADOR – Skandinaavia traditsioon

Kui paat ei ole ainult paat, vaid osa elustilist, siis Sa väärivad Aquadori. Moodne ja stiilipuhas disain, parimad olemasolevad materjalid, kompromissitu turvalisuse tase ühendatuna suurepärase meresõiduomadustega teevad Aquadorist kindla kaaslase paljudeks aastateks. Paat, millest oled alati unistanud – paat, millele võid alati kindel olla.

KAATRITE MÜÜK **BellMarine OÜ** tel: 51 679 44, 53 417 613 www.bellmarine.ee



AQUADOR

Tulge tutvuge AQUADORi mudelitega **Meremessil 16-18. märts 2007** Eesti Näitused messikeskuses!

BALTIC SPINT CUP 2007 LÕPPEB PÄRNUS

Inglase Alan Green'i ja sakslase Henning Rocholl'i korraldatav ja eeloleval suvel kolmandat korda peetav regatt Baltic Sprint Cup 2007 tutvustab seekord Balti riike. 20. juulil Kopenhaagenis algav regatt läbib kuut sadamat, sealhulgas Sassnitz, Gdansk, Klaipeda ja Ventspils ning jõuab 2. augustil Pärnu sadamasse, kus 3. augustil suurejoonelise linnarahvale ja purjetajatele mõeldud üritusega lõpeb.

Regatist on oodatud osa võtma jahid pikkusega 30-80 jalga (umbes 9-26 m). Rohkem infot aadressil: www.balticsprintcup.com



PLAANID LÄÄNE-EESTI SADAMATEGA

AS Saarte Liinid kavatses euronormidele vastavalt aastail 2007–2009 investeerida Lääne-Eesti parvlaevasadamatesse nende läbilaskevõime parandamiseks 380 miljonit krooni. Rekonstrueerimisele lähevad Kuivastu, Virtsu, Rohuküla ja Heltermaa sadamad. "Me anname endale aru, et lähiaastail neile sadamaile nii suurt raha enam ei tule, mistõttu selle summaga tuleb sadamad põhjalikult korda teha," ütles ASI Saarte Liinid juhatuse esimees Ants Tammeleht.

Plaanid hõlmavad sadamaala laiendamist ja uut navigatsioo- ning turvalisust Kuivastus; sadamahoone korrastamist, sadamaala laiendamist ning uue kaubaveokai ehitamist Virtsus. Heltermaal kavatsetakse korda teha kaks kaid ja ehitada uued aparellid. Kõige kallimad tööd on kavas Rohuküla sadamas, kus ainuüksi lainemurdjate rajamine läheb maksma 125 miljonit krooni ehk pea kolmandiku kogu investeerimisprojekti maksumusest. Praeguse räämas sadamahoone asemele tuleb täiesti uus terminal, muudetakse ka sadama liikluskeemi.

Väikelaevala peaks röömutama, et plaanidesse mahub ka kahe jahisadama ehitus – Kuivas- tusse ja Heltermaale.

Mullu keskendus Saarte Liinid esmajoones väiksemate sadamate kordategemisele. Neisse investeeriti 65 miljonit krooni, millest 25 miljonit tuli riigieelarvest. Valmis said Kihnu, Munalau, Sõru ja Sviby sadam Vormsil ning peaaegu valmis on Ruhnu sadam.

www.saarteliinid.ee

ABRUKA SADAM LÄHEB REMONTI

Riigile kuuluvaid sadamaid haldav AS Saarte Liinid kavatses Abruka sadama põhjalikult korda teha. Käesoleva aasta aprilli lõpuks valmib sadama rekonstrueerimise tööprojekt ning ehitustööd algavad 2008. aastal.

Saarte Liinide arendusjuht Peeter Oopkaup rääkis, et plaanis on tormides lõhutud lõunapoolse kaitsemuuli asemele ehitada uus muul. See tuleb senisest veidi eemale, et suurendada sadama akvatooriumi ja lasta sisse ujuvkaid väikealustele. Tahetakse süvendada lõunaakvatooriumi, laiendada laevateed ja sadamasse sissepääsu, rekonstrueerida olemasoleva kai veepealne osa, rajada kommu-

nikatsioonid ning koristada laevateelt kivid. Akvatooriumi lääneossa ehitatakse kohalikele paadiomanikele kai ja slipp.

"Plaanime rajada kaldarambi, sest praegu saarega liiklust korraldab Kaarma vallavalitsus tahab käima panna parvlaeva, millega saab Abrukale ka autosid vedada," lausub Oopkaup.

Tööd lähevad Saarte Liinide arendusjuhi hinnangul maksma üle kümne miljoni krooni. "Kuna tegemist on mahuka ettevõtmisega, on vaja hinnata ka keskkonnamõjusid ning saada vee erikasutusluba," tähendas Oopkaup.

Abruka sadamat haldab AS Saarte Liinid, sadamahoone, kus asuvad raamatukogu ja internetipunkt, kuulub Kaarma vallale.





LONDON BOAT SHOW 2007 DÜSSELDORF BOOT 2007

Aasta alguses käis Navigaator Euroopa kahel suuremal paadinäitusel, London Boat Show'l ja Düsseldorf Boot'il kaemas, mis paadimaailmas uudist.

TEKST **TÖNU KIRS** FOTOD **TOOTJAD**

Et anda lugejale ettekujutus kahe näituse mastaapidest, peame kõigepealt teatavaks tegema järgmised faktid:

Londoni Boat Show peeti Exceli messikeskuses otse Thames'i jõe kaldal. Näitusepinda oli 95 000 ruutmeetrit ja kümne näitusepäeva jooksul külastas messi üle 130 000 inimese. Tundub lausa uskumatu, eks ole?

Aga Düsseldorf'i näitus on veel suurem: tervelt 220 000 (jah, kakssada kakskümmend tuhat) ruutmeetrit näitusepinda ja koguni

273 000 külastajat teevad Düsseldorfist ilmselt maailma suurima paadinäituse.

Suurusel on ka oma varjuküljed, sest tegelikult on Düsseldorf'i mess lausa eba-meeldivalt suur ja kaks päeva kohal olles on vähegi süvenedes võimalik läbi käia ainult pool seitsmeteistkümnest messihallist, ülejäänutesse lihtsalt ei jõua. Seetõttu soovib Navigaator endiselt Londonit – tegu on piisavalt kompaktselt ja ülevaatliku näitusega, kus ei hakka pea ringi käima ega ole karta ka äraeksimist.

MERIDIAN ESMAKORDSELT EUROOPAS

Brunswick Boat Gruppi kuuluv Meridian demonstreeris oma mudeleid esmakordselt Euroopas. Düsseldorfis olid väljas Meridiani kolm uusimat mudelit: 341, 391 ja 459. Neist esimesed kaks on tavalised *flybridge*-tüüpi kaatrid, kolmas aga ameerikapärane mootorjaht, mille suur ahtrikajut annab silmad ette nii mõnelegi vana maailma tuntud tegijale.

Et 2002. aastal loodud Meridiani mudelid lähevad sealpool Atlantit imehästi kaubaks, käiakse Euroopas neid esialgu ennekõike näitamas, sest ekspordiks eraldatakse vaid üksikud kaatrid. Nii ei ole veel niipeagi loota ka esimese Meridiani jõudmist Eestisse.

Unistada siiski tasub: www.meridian-yachts.com



MERCUISERI UUS SISEMOTORIKOMPLEKT VAZER

MerCruiseril on varuks suur uudis: VAZER. See on eriti kompaktnen ja kerge 1,6-liitrine sisemootorikomplekt, mis tänu oma tagasihoidlikele mõõtudele ja kaalule peaks hakkama väikekaatritelt päramootoreid välja tõrjuma. GMI neljasilindriline mootoriplokk on nii väike, et mahub sõna otseses mõttes istme alla. Koos uue mootoriga on turule toodud ka uus ja senisest väiksem samuti Vazeri-nimeline veojalg.

Uus mootorikomplekt olevat sedavõrd hea, et MerCruiseri president Kevin Grodzki usub, et see põhjustab kaatriehituses revolutsiooni. Sellise kompaktsuse ja võimsuse suhtega sisemootorit pole varem lihtsalt nähtud.

MESSIUUDISED

MERCUISERI UUS ZEUS

Tundub, et Volvo Penta IPSi on saatnud sedavõrd suure edu, et MerCruiser Cummins Diesel (CMD) asus sellele turule tulles kohemaid oma versiooni välja töötama. Ja kui seni oli kuulda vaid kuulujutte ja ajakirjanikele pakutud animeeritud reklaamklippe, siis Düsseldorfis sai igaüks uut ZEUSi käega katsuda.

Vastukaaluks Volvo innovaativisusele on CMD jäänud konservatiivsemaks – nii ei ole nad julgenud veojalga ümber pöörata ja sõukruvide vaatavad traditsiooniliselt tahapoole. CMD väitel tagab see suurema turvalisuse ja peaks olema odavam ülal pidada, sest eeldatavasti on sõukruvide kahjustamise oht sedasi väiksem. Elame-näeme, sest seeriatootmisesse jõuab Zeus kõige varem 2008. aastal

www.cmdmarine.com



PRINCESS 62

London Boat Show'l sai üldsus esmakordselt näha Princessi uut kaatrit 62. Eksivad need, kes arvavad, et siiani populaarne Princess 61 läbis lihtsalt kerge iluravi, sai teistsugused aknad ja tegelikult midagi ei muutunud. Oh ei –62 on saanud uue põhja, uue ruumijaotuse, uued mootorid ja täiesti uue väljanägemise!

Õigupoolest võiks kaatri nimi olla ka Princess 63, sest eelmisest mudelist on see ümmarguselt 60 sentimeetrit pikem ja kogupikkus on nüüd muljetavaldav 19 meetrit ja 30 sentimeetrit. Lapsuke on ka laiemaks kasvanud ja kaalus juurde võtnud, vastavalt 15 sentimeetrit (laius 5,03 meetrit) ja 2,1 tonni (kogumass 30 tonni).

Laevukesel on senisest sügavam V-põhi, mis parandab märkimisväärselt sõiduomadusi tugeva lainetusega merel – vana 61 kippus tugevas

laines pisut "rullima". Kaatri köök (kambüüs, kui soovite) on toodud dineti ehk söögitoaga samale tasapinnale, nagu on tavaks palju suurematel kaatritel.

Otse loomulikult on Princess 62 pärliks täislaiuses omanikukajut, mis on harjumatu lai, aga meeldivalt kõrge ja avar. Flybridge ja ahtritekk on samuti ruumi juurde saanud ning raske on ette kujutada meeldivamat kohta kui flybridge'i väliköök ilusa ilmaga. Seal, muide, on endale koha leidnud grill, valamu, külmik, paar kappi ning töötasapind.

Mootorite koguvõimsus on kasvanud lausa 15 protsenti, maksimumvõimsus on muljetavaldav 2030 (2x1015) hobujõudu, mille abil peaks 62 suutma arendada kiirust kuni 33 sõlme. "Navigaator" ootab innukalt võimalust uue kaatriga proovisõidule minna.

Rahvusvaheline messikalender märts-mai 2007

Austria paadinäitus BOOT TULLN 2007

01.-04.märts 2007
Tulln, Austria

72. Rahvusvaheline Stockholmi Paadinäitus ALLT FOR SJÖN

02.-11.märts 2007
Stockholm, Rootsi

52. Rahvusvaheline Amsterdami Paadinäitus HISWA

06.-11.märts 2007
Amsterdam, Holland

8. Rahvusvaheline Aucklandi Paadinäitus

07.-11.märts 2007
Auckland, Uus-Meremaa

15. Rahvusvaheline Dubai Paadinäitus

13 Mar 2007 - 17 Mar 2007
Dubai, Ühendemiraadid

9. Rahvusvaheline Madridi Paadinäitus

14.-18.märts 2007
Madrid, Hispaania

46. Rahvusvaheline Jaapani Paadinäitus

15.-18.märts 2007
Yokohama, Jaapan

Tallinna Meremess

16.-18.märts 2007
Tallinn, Eesti Näitused
messikeskuses
www.meremess.ee

45. Rahvusvaheline Norra Paadinäitus SJØEN FOR ALLE

16.-25.märts 2007
Norra

13. Rahvusvaheline Moskva Paadinäitus MIBS

12.-15.aprill 2007
Moskva, Venemaa

9. Rahvusvaheline Horvaatia Paadinäitus

14.-22.aprill 2007
Horvaatia

15. Aasia Paadinäitus

19.-22.aprill 2007
Singapur

Tai Paadinäitus

27.-29.aprill 2007
Bangkok, Tai

Palma Rahvusvaheline Paadinäitus

28.-06.mai 2007
Palma, Mallorca saar,
Hispaania

12. Rahvusvaheline Slovenia Paadinäitus

08.-13 .mai 2007
Slovenia

6. Beirut Paadinäitus

16.-20. mai 2007
Beirut, Liibanon

19. Rahvusvaheline Sanctuary Cove Paadinäitus

24.-27.mai 2007
Austraalia

Kõned vee all

Mina olen Kaido Peremees, tuuker. Kui sukeldun, olen sageli tundide viisi muust maailmast täiesti ära lõigatud. Tahaks rääkida otse vee alt - küsiks kasvõi poja käest, kuidas koolis läks.

Saada oma idee mobiiliteenuse täiustamiseks!

Mida ootad Sina oma mobiiltelefonilt tulevikus? Saada oma idee EMT ideekonkursile „Tuleviku mobiiliteenused“ aadressil www.emt.ee/ideekonkurss/. Kõik ideed avaldame, nutikamad ideemeistrid saavad auhinna ning parimad mõtted viime ellu.

Loo me koos maailma parimad mobiiliteenused!





AMEERIKLANE EUROOPAS

Bayliner 265

Baylineri ja Trophy kaatreid teavad kõik. Vähestele aga on teada, et neid valmistab korporatsioon US Marine, mis on osa hiiglaslikust Brunswicki kontsernist. Ning veel vähesemad on kursis, et lisaks Baylinerile ja Trophy pakub US Marine ka Maxum- ja Meridian-nimelisi veesõidukeid. Navigaator kohtus US Marine Euroopa-haru juhi Francois Sebire'iga ja uuris, mis maailma suurimal kaatrivalmistajal uudist.

TEKST TÕNU KIRS FOTOD TÕNU KIRS, BAYLINER, TROPHY

■ Millised kaatrimargid kuuluvad US Marine tootevallikusse?

Meil on neli erinevat brändi: Bayliner, Trophy, Maxum ja Meridian. Igaüks neist on oma identiteediga ja mõeldud erinevale kliendile. Umbes 30 aasta eest valmistasime mõnda aega isegi purjekaid, kuid veendusime ruttu, et see ei ole meie pärusmaa ja keskendusime kaatritootmisele. Grupi peakontor ja disainibüroo asub USA loodeosas ning sealsel kargel kliimal ja karmidel mereoludel on suur mõju meie toodangu kvaliteedile – kõik meie mudelid on mõeldud meresõiduks, vastupidiselt Euroopa konkurentide väidetele ei tee me siseveekaatreid.

■ Räägime pisut ajaloost: kui kaua te juba kaatreid valmistate?

Kontsern sai alguse 50 aastat tagasi, kui US Marine hakkas tootma Baylinereid. Eesmärk oli kohe algusest peale masstoodang: sel ajal oli suuri tegijaid vähe ja paate tehti pigem põlve otsas. Baylineri idee oli vastu-

pidiselt kohaliku tähtsusega paadimarkidele pakkuda samaväärset kvaliteeti, teenindust ja turundust üle terve USA. Ajastus läks täppi – meie kaatrid jõudsid turule just kaatribuumi alguses ja ettevõtte sai nautida kiiret kasvu. Eialgu müüsimise Baylinereid ainult USAs, kuid umbes 35 aasta eest eksportisime esimese kaatri ka Euroopasse, täpsemalt Hollandisse.

■ Millal lisandus Baylinerile Trophy?

Rohkem kui 30 aasta eest. Tundsime, et turu ootused sportkalastuspaatide vastu kasvavad pidevalt ja Baylineri kontseptsioon ei vasta päris kalapaatide nõudmistele. Konsulteerisime professionaalsete kalameestega ja selle tulemusena valmiski esimene Trophy – kaater, mis on tehtud spetsiaalselt kalapüügiks. Ja et kalamehed ei vali merel käimiseks ilma, peab Trophy vastu igasugustele mereoludele, kui jää välja arvata. Muuseas, kalurid on endiselt meie tootearendustiimi oluline osa, ilma nende nõuanneteta ei valmi ükski Trophy mudel.

■ Miks lisasite Baylinerile Maxumi?

Maxum loodi umbes 20 aasta eest. Algselt puhtalt selleks, et tootmismahutu kahekordistada; tollal oli tegu Baylineri täpse koopiaga, ainult nimi ja värvivalik erinesid: kui mõni Bayliner oli siniste külgedega, siis analoogne Maxum sai näiteks punased pardad. Tänapäeval on olukord teistsugune – Maxumi ostja otsib sportlikumat ja võib-olla pisut edevama olemusega kaatrit. Ta pöörab rohkem tähelepanu detailidele ja on valmis ka rohkem maksma.

■ Ometi ei olnud teile veel küllalt ja 2002. aasta lõpus tutvustasite Meridiani?

Meridian sündis avastusest, et mootorjahtide valmistamine eeldab teistsugust suhtumist ja teistsuguseid teadmisi kui kaatrite tegemine. Nii võtsimegi suuremad Baylineri



Trophy 2302 on see kaater, millega Francois Sebire ise sõidab

masse sobivad kaatrid, näiteks 246 ja 288, mida eristab tavamudelitest kõvakatus. Loodame sarnaseid mudelid oma tootevalikusse lähiaastatel lisada.

■ **Kas nimetatud kahele seeriale on midagi lisandumas?**

Kahest erineva paigutusega mudeliperekonnast on esialgu küllalt. Väiksematest kaatritest oleme teinud eriversioone, näiteks "Flight Series" wakeboardi- ja veesusahuvilistele või sportlikumatele kalapüügihuvilistele mõeldud "Fish'n'Ski".

■ **Kas tõusvad kütusehinnad on Baylineri müügile mõjunud?**

Ei, Euroopas kindlasti mitte, küll oleme viimastel aastatel täheldanud nõudluse suurenemist diiselmootoriga kaatrite järele. USAs on viimastel aastatel märgata väikest langust väga väikeste kaatrite müügis. Me ei ole kindlad, kas põhjuseks on kallinenud kütus või kõrgemad intressid.

Keskkonnateadlikkus ja väiksem kütusekulu on ka Baylineri eesmärk – me näeme palju vaeva kaatri kaaluga, et saaksime kasutada väiksemaid mootoreid. See ei tähenda küll mingit kompromissi kere tugevuse ja ohutuse arvelt, kaater peab alati olema eelkõige ohutu ja alles siis saavad mängu tulla teised tegurid.

■ **Tehnika areng ei ole ka kaatriehitusest mööda läinud, kas olete sellega sammu pidanud?**

Jah, me kasutame tootmises roboteid, samuti vaakumtehnoloogiat. Järgime hoolega keskkonnakaitsenorme ja vaakum on väga keskkonnasäästlik protsess, mille juurutamisega oleme vähendanud mürgiste gaaside teket meie tootmises.

■ **Kas uute materjalide ja tehnika pealetung võib kaatrite hinda kergitada?**

Ma ei usu, sest uute materjalide kasutamine ei ole meie eesmärk omaette. Endiselt on oluline kaatri turvalisus ja hind. Kui näitaks epoksiidi, süsinikplasti või kevlari kasutamine muudab kaatrid oluliselt turvalisemaks, jättes hinna mõistlikkuse piiresse, siis me ka kasutame neid.

■ **Kes teie kaatrid projekteerib?**

Meil on väga tugev grupisene inseneri- ja disainertiim, kuhu kuulub umbes 30 inimest. Väga suuri staardisainereid ei ole, tuntuim neist on ehk Steve Farb, kelle loodud on ka Baylineri uus mudel 300SB, mille maailma esmaesitlus toimus Miami Boat Show'l veebruari keskel.

■ **Kaua läheb aega, et uuest ideest saaks valmis kaater?**

Umbes aasta, võib-olla ka rohkem. Sõltub ka tehnilise osakonna ja inseneride töökoormusest. Kõik vormid tehakse 5-teljisel masinal ja see on ilmselt hõivatuid seade kogu grupis. Prototüübini jõudmiseni võib minna ka ainult üks kuu, kuid testimise, muudatuste ja täiustuste peale kulub kuid. Me ei lase kunagi ühtegi poolvalmis mudelit tootmisse – kui toodad suurtes kogustes, pole amatöörilusele ruumi.

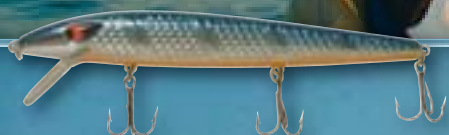
■ **Kuidas Baylineril Euroopas läheb?**

Paremini kui kunagi varem – viimaste aastatega oleme oma müügi käibe Euroopas kolmekordistanud. Peamine kasv on tulnud Põhja-Euroopast ja Venemaalt. Muuseas, Eestis on Bayliner osutunud lausa uskumatult populaarseks, oleme Eestis toimuvaga väga rahul.

■ **Kas leiad ka ise aega merel käia?**

Jah, üsna palju. Mul on Trophy 2302 Walkaround – väga hea ja merekindel kaater, mida kasutan üsna tihti. Olen oma valikuga väga rahul ja ei vahetaks seda praegu vist ühegi teise kaatri vastu. ☑

mere
mess Tule vaata Meremessil!



Trophy 2052

Trophy 2052 on mugav matka- ja kalapüügi kaater. Intelligentne disain pakub hulgaliselt valikuvõimalusi ning rikkalik lisavarustus laseb muuta aluse täpselt enda vajadustele vastavaks. Tänu ökonoomsele diiselmootorile on selle alusega võimalik ilma tankimata läbida üle 700km.



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



KUIDAS MA LENNARTILE PAATI MÜÜSIN



2007. aasta 29. märtsil oleks president Lennart Meri saanud 78-aastaseks, kuid selle asemel tähistame 14. märtsil tema esimest surma-aastapäeva. Suur navigaator on lahkunud ja navigeerib meile tundmatutes avarustes, kuid tema lennukad mõtted ei ole kuhugi kadunud ning inspireerivad teisi. Ajakiri Navigaator toetab aastatagust ideed nimetada Tallinna Lennujaam "Lennu-jaamaks" ehk president Lennart Meri nimeliseks lennujaamaks ning arvab ühtlasi, et Lennart Mere nimi võiks olla jäädvustatud ka merel. Mistõttu toetab Navigaator ka ideed nimetada Aegna ja Kräsuli vaheline laevatee ehk ajalooline Aegna kanal ümber president Lennart Mere nimeliseks kanaliks. Lennart Meri on olnud paljude lõbusate lugude tegelaskujuks, alljärgnevalt avaldame loo, kuidas Vabariigi President hakkas väikelaevnikuks.



TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ERAKOGU JA EVTV ARHIIV

See oli 1995 aasta maikuus, kui tegin esmatuvust merega ning alustasin äriprojekti nimega Rootsi Kuninglikud Merekaatrid (RKM). Et iga-aastasele ja tol ajal peaaegu hääbuma hakkavale meremessile uut hingamist anda, toimetas RKM Eestisse neli Rootsi iludust: kolm Nimbuse merekaatrit müügiks ja ühe Storebro merekaatri proovisõitudeks.

Kohe oli ka Lennart kohal. Olin presidendiga varasematest aegadest tuttav ja käinud koguni tema Nõmme kodu oma videodokumentaalsarjale intervjuud tegemas.

Lennart käis paadist paati, vaatas korraks ka näitust üldiselt, kuid oli peatselt Nimbuste juures tagasi, umbes sellise küsimusega: “Kas ühel tõelisel mereriigil peaks midagi sarnast olema, et oma kõrgeid väliskülalisi võõrustada?”

Loomulikult peaks! Sobivaim esinduskaater oluiks tollal kõigest viis miljonit krooni maksnud Storebro, millega peagi ka Naissaarele suundusime.

“We almost hit something! (me peaaegu sõitsime millelegi otsa!)” ütles Rootsi rannavalveohvitser, väikelaeva kapten, kui Naissaare kaile lähenedes kajalood korraks näidu nulli viskas.

Vene sõjavägi oli äsja lahkuda jõudnud, aga saar oli ikka veel suletud militaartsoon, betoonkaile oli maalitud suur – ja vigane, aga siiski eestikeelne – keelusilt, kuid sellele vaatamata sai ühe esimese väikelaevana Naissaart külastav Storebro Royal Cruiser, Vabariigi President pardal, loa silduda.

Sadama ümbrus oli täis mitmesugust militaarkosu ja vanarauahunnikuid. Veidi ringi jalutanud, pakkus Lennart valvuritele suitsu ja ajas nendega paar sõna juttu.

Seejärel siirdusime taas merele. Niipea, kui Lennart rootslasest kaptenile paar spetsiifilist küsimust esitas ja oma merealaste teadmiste selgituseks jäälohkuja juhtimise kogemusest pajatas, usaldasime tüüri rõõmsalt presidendi kätte, kes kursi otsemaid Aegnale võttis.

Merid elasid toona Nõmmel, mitte Viimsi poolsaare tipus Kabelineemel, ometi suundus Lennart otsejoones just sinna. Ja küsis: “Kas läheme Aegna ja Kräsuli vahelt kah läbi?”

Rootslased vaatasid kiiresti merekaarti ja läksid näost valgeks: sügavust kindlalt alla kahe meetri!

“Võib-olla jätaksime selle järgmiseks korraks?” tegin kiire kompromissettepaneku.

President Meri oskas aga ajas ettepoole vaadata. Tänapäeval on ajalooline Aegna kanal, mille kaudu Vabariigi ajal ka sõjalaevad kiirest teisele poole Aegnat pääsesid, navigeeritav, süvendatud ja vahelduva eduga ka tähistatud. Kes julgeb kanalisse siseneda, sellele avaneb suurepärane vaade käegakatsutavas kauguses asuvalle Kräsulile ning ka Kabelineemele, mille keskmis kõrgub Meride eramu.

Pirita sadamasse tagasi jõudes oli president pisut noriv: “Mis asi see on?” osutas ta akvaatoriumi sisemuulil kõrguvalle viisnurgale. Seejärel helistas kuhugi ja juba järgmisel päeval ilmusid ajalehtedes artiklid, kuidas president Meri käskis 1980.aasta Moskva olümpiamängude purjeregati metallist embleemi, viisnurgaga tipus, jalamaid maha võtta.

Käsku pole siiski siiani täidetud. Ju on mälestused, et kes ikka pääses olümpia ajal valuutabaari kalamarja sööma ja kes ei pääsenud, sedavõrd kallid, et väärivad igaveks jäädvustamist.

Storebro osutus Lennartile siiski liiga luksuslikuks ja sõelale jäid kaks Nimbust: 28-jalane hinnaga ligi miljon krooni ning 37-jalane hinnaga kaks ja pool miljonit.

Väiksem oli ilmselgelt liiga väike, kuid Lennarti arvates ületas sellegi hind presidendi kantselei rahalisi võimalusi.

Lõpuks tuli valmistajatehas appi ning arvestades asjaolu, et kaatriga hakkab sõitma Eesti Vabariigi president, langetas hinna kaheksasajale tuhandele.

Sellegipoolest võttis otsustamine kaua aega ja lepingu sõlmimine venis augustisse.

Ent kui ühe augustipäeva hommikul oli raha teele pandud, soovis president, et pealelõunaks oleks kaater Paslepas ning et õhtuks oleks sellele paigaldatud navigatsiooniseade, radar, prožektor ja raadiojaam.

“Mulle tuleb Saksa välisminister külla ja me tahaks temaga Läänemere-alast koostööd arutada,” ütles ta selgituseks.

Kuna ilm kiskus sügiseseks ja merel puhus tormituul kiirusega üle 15 meetri sekundis, saatis tillukest Nimbust, mille nimeks sai “Thule”, kaks piirivalvelaeva. Osa noorukesest kaatrimüügifirmast pärit meeskonnaliikmeid olid merel esimest korda ja näost rohelised. Kõik läks siiski õnnelikult, kui mitte arvestada, et pealelõunast sai õhtu ja vajaliku seadmestiku paigaldus pidi jääma ööseks.





Kuna töö oli ebatavaline, pidid seda tegema ebatavalised inimesed. Minule kuuluva autofirma elektrik Jaak oli üks sellistest. Raske lapsepõlv ei võimaldanud tal omandada kõrgemat erialast haridust, kuid selle puudumist korvas ja isegi ületas loomupärane geniaalsus, mida vaid üksikute inimlaste juures kohata võib.

Jaak nägi asju eriliselt ja tema mõte liikus ainulaadseid radu pidi. Teeb peedist pesumasinale trumli, võiks sellist mõtviisi kirjeldada. Jaak täitis ettevõttes neid ülesandeid, millega keegi teine hakkama ei saanud ja puhus elu sisse asjadele, mis spetsialistide arvates tulnuks ammu prügimäele saata.

Kuid Jaagul oli ka üks suur viga küljes. Tema suuvärk. Ta ei olnud kuigi salliv endast rumalamate suhtes ning et ta ei saaks kliente oma suunavate, kavalate ja isevärki küsimustega testida, tuli teda kundedest eemal hoida. Et Jaak oma suud presidendi peal proovida ei saaks, kontrollisime põhjalikult Lennarti ajakava, enne kui Jaagu Päslepa poole läkitasime.

Aga ta sai vaevalt pool tundi kaatriga tutvuda, kui president ootamatult kohal oli.

“Kuhu me selle radaridisplayi paigutaksime?” küsis Lennart osavõtlikult.

Jaak selgitas, et tal on asi juba läbi mõeldud ja displeile koht leitud.

“Ei, sinna me seda küll ei pane. Mulle meeldiks, kui see oleks siin vahekäigu kohal,” ütles Lennart.

“Sinna ei saa, ma panen ta siia!” teatas Jaak

“Kuule, ma olen ikkagi Vabariigi President, ja kui ma ütlen, et see displei paigutatakse sinna, siis ta sinna ka paigutatakse!”

“Sa võid ju olla Vabariigi President, aga su jutt ajab isegi räimed meres naerma,” teatas Jaak.

Järgmiseks hommikuks kutsuti mind kiiresti Kadriorgu. Esimese tunni vestleseime presidendiga üldistel mereteemadel. Vahepeal saadeti käsundusohvitser poest merekaarte tooma ning ukse taga järke ootavatele valitsuse liikmetele ja võõrriikide suursaadikutele paluti teatada, et miski ei saa olla tähtsam noore riigi merenduspoliitika alustugede rajamisest.

Lennart oli äärmiselt rahulik, viisakas ja koguni sõbralik. Mingist peapesust polnud juttugi. Riigi muud asjad seisid kokkuvõttes oma kolm tundi ja selle aja jooksul meenusime presidendiga mitmeid meresõiduga seotud seiklusi. Jutuajamise lõpupoole tuli korra juttu ka radarist. “Viktor, mul oleks seda radarit siiski hädasti vaja, neid Voosi Kurgu toodreid ei ole ju pimedas näha. Millal ma selle saaksin?”

Kinnitasin, et teeme kõik endast oleneva, et radar võimalikult ruttu paigaldatud saaks.

Kes paigaldaks?

Otse loomulikult – ja arvestades probleemi pakilisust – olime Päsleppa saatnud oma parima mehe, aga kindlasti leiame mõne teise spetsialisti, kes seda tööd teha oskab.

Kuidas seda aga kõige kiiremini ja paremini teha saaks?

Pidin tõdema, et eks sel juhul pea ikka Jaak tegema.

“Ei, mitte mingil juhul! Ma andsin oma turvameestele juba korralduse, et kui see mees peaks taas kas või kümne kilomeetri raadiusesse ilmuma, tuleb ta otsemaid välja visata. Ta ei osanud omal ajal Žiguli teeninduses isegi mu autot korralikult parandada!”

Pole probleemi, vastasin. Me leiame kindlasti kellegi teise ja töö saab kiirelt tehtud. Ma tulen isiklikult Päsleppa, et tööde kulgu jälgida, ning olen seal nii kaua kui tarvis.

“Kas see Jaak on tõesti teie parim mees?”

Paraku, küll, kui me räägime, et seal on tarvis teha mitte ainult paigaldustöid, vaid ka elektri- ja puutöid, ning kogu see asi peab kiiresti valmima ja viisakas välja nägema.

“Mõistan, mõistan. Midagi pole teha, noore riigi diplomaatide varumeeste pink on samuti väga lühike. Las see Jaak siis pealegi läheb ja teeb oma töö, aga mul oleks palve, et Sa, Viktor, oleksid ise seal juures, kui see vähegi võimalik on. Ja et ta enam oma suud hetkekski lahti ei teeks!”

Üks vilkuritega auto ees ja teine järel, kihutas mu turbomootoriga Volvo kiirusega 160-180 kilomeetrit tunnis Päsleppa. Jaagule oli antud karm korraldus: “Lõuad pidada ja edasi teenida!”

Ei läinudki kaua aega, kui Lennart ise Tallinnast kohale jõudis.

“Nii, kuhu me selle radaridisplayi siis ikkagi paigutaksime?”

Kõik olid vait.

“Ma mõtlesin, et siia vahekäigu kohale ta vist tõesti ei sobi, lööb kajutisse minnes pea ära”

Kõik olid vait.

“Paneks ta siis äkki hoopiski siia?”

“Kurat, ma ju ütlesin Sulle kohe algusest peale, et see displei tuleb sinna panna!” ei suutnud Jaak nõrdimust enam pidada.

Aasta hiljem otsustasime koos poeg Keithiga presidendi suveresidentsi külastada ja küsida Lennartilt, kuidas ta oma ostuga rahul on. Voosi Kurgu juurest hakkav kanal,





"KUULE, MA OLEN IKKAGI VABARIIGI PRESIDENT, JA KUI MA ÜTLEN, ET SEE DISPLEI PAIGUTATAKSE SINNA, SIIS TA SINNA KA PAIGUTATAKSE!"

"SA VÕID JU OLLA VABARIIGI PRESIDENT, AGA SU JUTT AJAB ISEGI RÄIMED MERES NAERMA!"



mis viib Paslepa sadamasse, oli ilusti ja tihedalt tähistatud puna-roheliste poidega, mida merekaardilt ei leia.

Möödunud edukalt keset kanalit ära surnud suurest rauahunnikust, mida kutsuti süvendajaks, sõitis me Nimbus 37, mis eelmisel aastal müümata jäi, veidi mööda kõrkjaid ja peaaegu et mööda maad, kuni turvaliselt presidenti suvekodu kai äärde sildus.

Kuna Lennart võõrustas parajasti külalisi välisministeeriumist, tekkis otsekohe hea mõte meie paadiga merele minna. Nii tuligi juba tuttavat teed mööda taas Voosi Kurku suunduda.

Haapsalu lähel, Hobulaid tüürpoordis ehk paremal ja suund Rohukülale, võttis Lennart tüüri üle ja küsis: "Mis kursiga me läheme?" Tegime oma vaat et Eesti esimese GPS-iga kiireid navigatsioonirehkendusi ja pakkusime kursiks 180 kraadi.

"Aga mis tooder see seal ees on?" küsis Lennart, endal nägu selline, et vaevalt ta oma prillidega üldse kojameestest kaugemale näebki.

"Ei, seal pole midagi. Ees peaks olema täiesti vaba vesi, toodrit kaardil küll pole, aga me võiks ta sellegipoolest, igaks juhuks, vasakule jätta," vastasin.

"Aga mis tooder see seal ikkagi on?" küsis Lennart uuesti prille kohendades.

"Pole seal midagi, sõidame otse edasi!" Vana mees, näeb vist viirastusi, mõtlesin endamisi.

"Seal ikka on mingi tooder," ütles Lennart ja jättis paadi seisma.

Uups! Ja ongi ees Odrarahu, üks populaarsemaid madalikke Väinameres. Pea igal aastal sõidab mõni klient end sinna kinni. Tooder tulnuks hoopis paremale jätta, kui oleksime tahtnud edasi liikuda.

Oma navigeerimisoskuste üle ilmselgelt rõõmus, pööras

Lennart paadi rahulikult ringi ja sõitis Paslepa suunas tagasi.

Presidendi suveresidantsi elutuba on praktiliselt üks suur aken ja Lennart paigutas alati oma külalised, sealhulgas ka mind pojaga, niiöelda aukohale, kust avanes miljonivaade päikeseloojangule. Päike loojus otsejoones merre ja president oli ilmselgelt heas tujus. Pakkus teed ja pajatas jutte.

Meie vaatasime aga murelikult loojangut ja ootasime hirmuga pimeduse saabumist. Ei oleks ju sobinud külalislahkust kuritarvitada ja sadamasse ööseks jääda. Pimedas ei saanuks aga sadamast enam välja, sest poid ja toodrid olid valgustamata ning meie paadil polnud ei prožektorit ega radarit.

Lennart muudkui jutustas ja päike muudkui vajus sügavamale merre. Niipea, kui viimane päikesekriips oli vette kadunud, võtsin julguse kokku ja tänasin otsustavalt külalislahkuse eest.

Panime ahvikiirusel mootorid tööle ja suundusime hämaras kanalisse. Viimaseid toodreid võtsime juba pilkases pimeduses, taskulambi patarei iga hetk tühjaks saamas. Siiski jätkus valgust nii kauaks, et pääsesime Voosi Kurgu ohutu vee poini, mis ka merekaardile märgitud. *Now what?*

Teha polnud midagi, otsustasime Tallinna suunas sõita. Neli tundi pilkases pimeduses, majakad tüürpoordis vilkumas. Vahepeal tekitas sooja ja koduse tunde tollal sisuliselt olematu Eesti Piirivalve, kui ta Paldiski lähedal oma peaaegu ainukese kaatriga me kõrvale tuli ja raadio teel osavõtlikult küsis: "Tere, siin Eesti Piirivalve! Kas teiega on kõik hästi? Kas vajate mingit abi?" Mõnikord ehk harva on Eesti ametnikud ka lihtsalt abivalmid ja merel võimendub iga emotsioon.

Piritale jõudes õnnistati meid lisaks kõigele muule tuhega vihma ja äikesega. Kui olime läbimärjana paadi turvaliselt kai külge kinnitanud, löime Keithiga parema käe peopesad kokku. Tehtud!

Järgmisel päeval ostsin minagi radari. 📡



HERKKI HALDRE

– KALJASE “IRIS” REEDER

Olen kaljase “Iris” reeder, ütleb Herkki Haldre, kui temalt ametit küsida. Meediaharidusega mees, kes Eesti Raadio peadirektori ametit pidanud ja Hansapangale suhtekorralduse küsimustes nõu andnud, tegi kümmekond aastat tagasi oma elus kannapöörde ja täna tuntakse teda eelkõige vanaaegse punaste purjedega laeva “Iris” omaniku ja vanalaevanduse entusiastina.





TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **SVEN TUPITS, HERKKI HALDRE,**

KÜLLIKE ROOVÄLI, MARKUS BIRK

1945. aastal ehitatud Iris on ainus ehtsa eesti kaljase tüüpi purjelaev, mis kannab Eesti lippu. Samasuguse laevaga olla sõitnud ka kuulus Kihnu Jõnn. Praegu talvitub "Iris" Hiiumaal Sõru sadamas.

Haldre huvi purjetamise vastu pärineb juba lapsepõlvest, sest sellega tegelesid ka tema vanemad. Uudishimu vanade laevade vastu tekkis mehel 1996. aasta Muhu väina regatil, kui ta silmas jahil istudes merel üht vana purjekat. "Jõime õlut, kõlgutasime jalgu ja arutasime, et miks, pagana pihta, ei ole Eestis ühtegi traditsioonilist purjelaeva." Mõnikord jäävad sellised segased mõtted sinnapaika, kuid see jäi alles.

Idee tekkimisest päevani, mil Soomest Porvoost alus ära toodi, kulus veidi enam kui kuus aastat. Tänapäevaks on 30 meetri pikkune ja 122 tonni kaaluv kaljas viis aastat Eesti lipu all seilanud.

"Esimene mõte oli muidugi, et leiaks Eestis ehitatud laeva," räägib Haldre. Paraku selgus, et ükski nendest laevadest enam meresõitu ei kannata. Edasi pöördus pilk põhjamaade, eelkõige Soome suunas. Haldre teab rääkida, et kaljaseid ehitati Soome lahe põhja- ja lõunakaldal, Eesti saartel ja Liivi lahe kallastel. Seevastu Ahvenamaal ehitati juba teist tüüpi aluseid. Kaljased olid ehitatud rannasõidulaevadeks. Luksuslikke kaugsõidupurjekaid Eestis ei ehitatud.

Laeva valiku juures oli oluliseks tingimuseks, et selle hind ning kordaseadmiseks kuluv raha oleksid heas suhtes. "Kiindumus meresõitu ja kultuurihuvi on toredad asjad, aga need peavad ka rahakotiga kuidagi kokku sobima," nendib reeder. Laeva soetades oli meestel ambitsioonikas plaan alus 3-4 aastaga nii heasse seisu viia, et sellega võiks kasvõi ümber maakera purjetada. Tagasi vaadates tunnustab Haldre, et see oli väike liialdus: "Eks vana laev on vana laev. Tol ajal olin ma ikkagi algaja ja

"KIHNU JÕNN SAI LAEVA JUHTIMISEGA HAKKAMA KOLME MEHEGA, AGA TÄNAPÄEVAL NÕUTAKSE, ET SAMASUGUSE LAEVA MEESKONNAS OLEKS LISAKS KAPTENILE MEHAANIK JA VÄHEMALT NELI MADRUST. EKS TOL AJAL OLID JU LAEVAD PUUST JA MEHED RAUAST," ARUTLEB HERKKI HALDRE

kogemusi veel vähevõitu."

Suviti on "Irise" graafik tihe: korraldatakse lõbusõite, lastelaagreid, käiakse naabermaade vanalaevnikelt mõõtu võtmas ja kogemusi vahetamas. Aastas käib pardal umbes 4-5000 inimest. "Igaüks, kes korra on käinud, räägib sellest oma sõpradele. Järgmise aasta merelaager müüakse välja kohe, kui eelmine lõpeb," räägib laevnik, kelle missiooniks on purjetamise traditsioonid Eestis taas au sisse tõsta.

Näiteks põhjanaabritel on oma 20 traditsioonilist laeva, mis nii nagu "Iris" suvel ringi sõidavad. Iga laeva juures on noorteklubid, mis koondavad neid, kes käivad suviti sõitmas ja aitavad laevu hooldada. Iga laeva juures on ka paar vanameest, kes pidevalt oma teadmisi noorematele edasi annavad. "Ütlen täiesti ausalt, et tahaksin olla selline vanamees, kes on suuteline noortele meresõidu alaseid oskusi õpetama, aga selleks tuleb veel väga palju õppida" ütleb Haldre ja lisab kahetsusega: "Kõike ei saagi selgeks, sest järjepidevus puudub."

Ega "Iriselgi" alguses kõik väga libedasti läinud. Meeskonna kokku saamisega oli tükk tegemist. Veeteede ameti eeskirjad näevad ette, et sedasorti laeva meeskonnas peab lisaks kaptenile olema mehaanik ja vähemalt neli madrust. "Kihnu Jõnn sai samasuguse laeva juhtimisega hakkama kolme mehega, aga tol ajal olid ju laevad puust ja mehed rauast," räägib laevnik. "Nüüd on üldiselt vastupidi, nii et meil läheb kuut madrust tarvis."

Jah, hobipurjetajaid on meil mitmeid, aga kust leida diplomeeritud meremehi, kes teaks midagi purjetamisest? Tallinna Merekoool õpetab teadupärast välja mootorlaevnikke. See ei olnud ainuke mure. Kutselised meremehed on õppinud ja suurtel laevadel töötades harjunud sellega, et reisijad ja meeskond omavahel kokku ei puutu. Reisijad ei tohi laeva juhtimist segada, sest see on tähtis ja vastutusrikas töö. "Aga "Irisel" ei ole reisija selline, kes sõidab

VANALAEVANDUSEGA TEGELEJAJD EI HUVITA NIIVÕRD, KUI KIIRESTI LAEV EDASI LIIGUB VAID SOOV TEADA SAADA, MISMOODI VANASTI MERD SÕIDETI JA KUIDAS LAEVU EHITATI. "NÄITEKS ARUTAME, MILLINE TÕRV ON LAEVA TÕRVAMISEKS KÕIGE PAREM."



punktist A punkti B”, selgitab Haldre. “Ta on huviline, kes tahab endisaegsest mere-elust osa saada, ta tahab ka purjetada.” Vähehaaval hakkas kõik laabuma. Leidusid ka meremehed, kelle süda ihkas purjetamise ja traditsiooniliste aluste poole. Herkki Haldre peab hea sõnaga meeles kahte kaptenit Viktor Udet ja Ain Raiet, kes on südamega asja juures.

“Irise” köpitsemine jätkub eelmiste omanike lisatud liiga kaasaegsete detailide eemaldamisega ja vanematega asendamise. “Kui laev on 60 aastat vastu pidanud, siis võiks see ehk 60 aastat veel vastu pidada,” arwab omanik. Suur osa laevadetaile pärineb Hollandi poodidest, kuid on juhtunud sedagi, et mõni vana Eesti meremees, kes sadamasse “Irist” kaema tulnud, oma aidast üht-teist tarvilikku leiab.

Vanade laevade varustust mõistagi Euroopa peatavatelt ei leia. Hollandis asuvad sellised poed pargastel kanalite peal ja selleks, et ukсед avataks, tuleb ringkonnas sees olla. Kasulike kontaktide loomine võtab aega. “Kolm aastat vähemalt,” meenutab Herkki. “Praegu tunnen end juba suhteliselt enesekindlalt, kuigi staaži poolest olen ikkagi noviits.”

Muide, “Iris” on tänini ainus koht Eestis, kus rumm voolab vaadist. Laevnik käib Kariibi mere saartel aeg-ajalt varusid täiendamas. “Ma hoian paarkümmend vaati tagavaraks,” märgib ta.

MERE PÕHJA LÄINUD KILLUKE AJALUGU

2004. aasta suvel sai Haldrele osaks suur kaotus, kui teel Helsingist Tallinna uppus üle saja aasta vanune kaljas “Hval”. “Tõenäoliselt tegi Soome meeskond peotäie vigu, mida ikka juhtub, aga merel on see eripära, et meri neid ei andesta,” tõdeb ta tagantjärele.

Haldrel oli plaan viia “Hval” Saaremaale Sõrve säärede, seal kaldale tõmmata ja restaureerima hakata. Kavades Vaala-külaks nimetatud ettevõtmisest saanuks ühtlasi suvine laevaennistus ja turismiobjekt. Lisaks rahale kadus merepõhja suur osa Eesti mereajalugu. 1902. aastal valmi-

“PRAEGUNE EESTI EI OLE MITTE MERERIIGI, VAID PUHTJUHUSLIKULT MERE ÄÄRES ASUV RIIK,” MEENUTAB HALDRE ÜHE MERENDUSE ASJATUNDJA ÜTLUST.

“OLEN MEREL SÕITES MÕELNUD, ET MIKS ON NII VÄHE NÄHA EESTI LIPPU KANDVAID ALUSEID? MIKS EI OLE RIIKLIKUS ARENGUKAVAS MERENDUST? MIDAGI ON VALESTI. PURJELAEVAGA JAHMERDAMINE ON MINU JAOKS ÜKS VÕIMALUS MIDAGI MUUTA.”

nud “Hval” oli üks kolmest teadaolevast Eestis valmistatud purjelaevast, mis tänini säilinud.

UUS EESTI KALJAS

Raskuste kiuste, pole mees meelt heitnud. Täna peetakse plaani ehitada nullist üles traditsioonilise eesti kaljase koopia. Vanadest laevadest koopiategemine on mujal maailmas üsna levinud. Huvigrupil on kaljase ehitusjoonised juba valmis ning tegeldakse rahastaja otsimisega.

“See on esimene kord, kus eesti kaljas on ehitatud laevainseneride teadmistega,” rõhutab Haldre. “Sellest ei saa mitte lihtsalt kaubalaev, vaid kaugsõidulaev, nagu ka mujal maailmas tehakse.” Kui see mõte teoks saab, siis sellise alusega on võimalik ka ümber maailma purjetada.

KULUKAS HOBI

Vanalaevandus on täna Eestis siiski väheste entusiastide hobi, ent siin-seal on huvi ajalooliste veesõidukite vastu juba tärnanud: Soomaal valmistatakse haabjaid, Tartus ehitati lodi, Võrtsjärvel kale, Noarootsis tehti jaala. Laiade masside jaoks on puitlaevaga mässamine siiski liiga tömahukas. See pole mitte lihtsalt sõiduvahend vaid hobi – sellega tuleb pidevalt tegeleda.

Vanalaevandusega tegelejaid ei huvita niivõrd, kui kiiresti laev edasi liigub, ega ka lihtsalt ilusa ilmaga laevatekil peesitamine. Neid inimesi ühendab soov teada saada, mismoodi vanasti merd sõideti ja kuidas laevu ehitati. “Näiteks, kui Marienhamnis teiste vanalaevnikega kokku saame, siis arutame, milline tõrv on laeva tõrvamiseks kõige parem,” kirjeldab Haldre oma hobi. “Pean ütlema, et olen kiiruse ja tänapäeva tehnoloogiate maailmast veidi võõrdunud.”

Sellise laeva pidamine on üsna kallis ja esialgu pole abi kusagilt küsida. Euroopa Liidu toetusfondid ei ole Eestile veel avanenud. “Abiraha saab taotleda ainult nendele tegevustele, mille Eestis riik on heaks kiitnud,” märgib laev-



nik. “Toetusi taotleda ei ole võimalik, sest Eestis sellist asja lihtsalt ei eksisteeri.” Oma osa selles on nõukogude võimul, mis hävitas Eesti merenduse traditsioonid. “Eesti ei ole mitte mereriik, vaid puhtjuhuslikult mere ääres asuv riik,” meenutab Haldre ühe merenduse asjatundja ütlust.

MAAILMAPARANDAJA

Nii nagu kunagi ajakirjanikuna, üritab Herkki Haldre ka täna omal moel maailma parandada. Merel sõites on ta mõelnud: miks on nii vähe näha Eesti lippu kandvaid aluseid? Miks ei ole riiklikus arengukavas merendust? Midagi on valesti. “Purjelaevaga jahmerdamine on minu jaoks samuti üks võimalus midagi muuta.”

Tänapäeva noortel, kes vanade laevade vastu huvi tunnevad, on maailmas ukсед valla. “Oleksin mina praegu 18-aastane, läheksin mõnda merekooli, kus õpetatakse purjelaevnikke suurtele laevadele ja seejärel tööle Kariibi mere purjekale.”

“TAHAKSIN OLLA SELLINE VANAMEES, KES ON SUUTELINE NOORTELE MERESÕIDU ALASEID OSKUSI ÕPETAMA,” RÄÄGIB HALDRE. „SELLEKS TULEB AGA VEEL VÄGA PALJU ÕPPIDA NING KÕIKE EI SAAGI SELGEKS, SEST JÄRJEPIDEVUS PUUDUB.”

CV Herkki Haldre

Sündinud 1964 Tartus

Haridus

Tartu 2. Keskkool
(Miina Härma Gümnaasium)
1982 Tartu Ülikooli ajakirjandusosakond

Töötanud

1987 – 1994 Eesti Raadio: noortesaadete toimetaja, reklaamiosakonna juhataja, peadirektor
1995 – 1996 Bostoni Ülikool, meediamanagement
1996 Hansapank – PR nõunik
1997 Eraettevõtja
2002 Kaljas IRIS reeder

Tütar Mirjam, 10 aastane

KALJAS "IRIS"

Pikkus **30 meetrit**
Laius **6,4 meetrit**
Süvis **2,5 meetrit**
Veeväljasurve **130 tonni**
Reisijate arv **36**
Purjepind **226 m²**
Masin **210hj Scania TD**
Abimasin **17kW 220/380V Perkins**



UUS VOLVO C30. KÜSIMUS ON ELUSTILIS.

TE TAHTSITE STIILSET KAHEUKSELIST AUTOT, SPORTLIKU SISEKUJUNDUSE, HEADE TEHNILISTE NÄITAJATE JA SÕIDUOMADUSTE NING STEREOÜSTEEMIGA. KUULASIME HOOLEGA JA TEGIMEGI TÄPSELT SELLISE AUTO. C30 ON UUSI LAHENDUSI ARMASTAVA INIMESE JAOKS UNELMATEAUTO, TA ON KUI MEELELAHUTUSVAHEND, MIS PEAB SAMMU KIIRE ELUTEMPOGA. **SOBITA VOLVO C30 OMA ELLU ADDRESSIL WWW.INFOAUTO.EE**

Volvo. for life



Täiesti uus Volvo C30 saadaval kõikides Info-Auto salongides alates 9. märtsist.
Keskmine kütusekulu 5,0-9,1 l/100 km; heitmed CO₂ 145-241 g/km

EESTI-ROOTSI SAAR **VORMSI**

Talvisel ajal on saartele pääsemine sageli seikluslik, sest ilmataadi tujude vastu ei saa. Nii tuleb ka Vormsile minekuks aega varuda või oodata, kuni pakane jäätee läbitavaks muudab. Ega külalisi Vormsile talvel naljalt satugi.





TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **MORGAN FOTO, TIIT LILLIPUU**

Praam, mis võtab peale ka autod ja bussid, väljub Rohukülalt ja sõidab Sviby sadamasse 45 minutit. Vormsil võib ringi sõita küll ka busi või autoga, kuid soojemal ajal tasuks eelistada jalgratast, mida saab Sviby sadamast laenutada.

Vormsi, see on üks suur lääne-ida suunal välja venitatud saar ja umbes 30 väiksemat, kokku üle 93 ruutkilomeetri kui-va maad. Suurim laius ulatub üheksa, pikkus 10 kilomeetrini. Vormsit lahutab lääne pool asuvast Hiiumaast 11 kilomeetri laiune Hari kurk ja mandrist, õigemini Noarootsi poolsaare Ramsi neemest, kolme kilomeetri laiune Voosi kurk.

Vormsi on suuruselt Eesti neljas saar ja tõusis merest arvatavasti umbes 1800 aastat e. Kr. Ühe legendi järgi on Vormsi (rootsi keeles Ormsö) oma nime saanud Islandi viikingilt, kelle nimi oli Orm ('madu'). Teine legend jutustab, et nime andnud tuntud mereröövli Orm. Ürikutes on Vormsit esmakordselt mainitud 1391.

Kuni Teise maailmasõjani olid Vormsi asukateks rannarootslased, kelle esivanemad saabusid saarele ilmselt 13.-14. sajandil Lõuna-Soomest ja Rootsi ida-aladelt. Siia tulles võtsid uusasukad kaasa ka oma vanad kohanimed. 1938. aastal elas saarel ligi 2600 inimest, praegu on saarel umbes 300 püsielanikku.

Saare ristuvaid põhitid kutsutakse kaheksaks ehk priliraamideks, sest kaardil näib nende kuju just sellisena. Kaheksa pealt kõrvalteedele pöörates jääb valdav osa külastamist väärt paikadid vaid mõne minuti kaugusele.

EESTLASTE KÜLA SVIBY

Vormsi ida- ja läänepool erinevad üksteisest. Idapoolsed külad, kus elasid kalurid ja natuke vaesem rahvas, on praegu paremini säilinud. Esimene küla, mis sadamast tulles teele jääb, on Sviby, kus elas suurem osa Vormsi eestlastest. Sviby mäe kaunistasid kunagi tuulikud, millest suurem osa pärast sõda maha lammutati; mägi oli ka külarahva kokkusaamiskohaks.

Idaringil jäävad teele veel Hosby, Söderby, Norrby, Diby ja Rälby külad. Kaks viimast on ühed paremini säilinud Vormsi külad. Diby on ilmselt nime saanud lähedal oleva väikese läbivooluga järve (Diby träs) järgi. Rälby külale arvatakse olevat nime andnud Tallinnast tulnud asukad, sest küla varasem nimi oli Rewalby. Külalt põhja poole minnes viib tee Rälby sadamasse.

Puutumata loodus on see, mis Vormsil käinuid ikka ja jälle sinna tagasi tõmbab. Läbi metsa, kus suve lõpus on rohkesti mustikaid ja pohli, viib tee saare keskusesse – Hullo.

KESKUS HULLO

Hullo oli Vormsi üks jõukamaid külasid ja möödunud sajandil kujunes sellest saare keskus. Sviby poolt külasse sisse sõites jääb teest paremale 1889. aastal ehitatud vene õigeusu kirik. Sel ajal kuulus vene õigeusu kogudusse 126 inimest, kuid kogudus kahanes üsna kiiresti ja 1938. aastaks oli hingekirjas vaid seitse inimest. Üks kuulsamaid kogudusega seotud mehi oli helilooja Cyrillus Kreegi isa Konstantin Kreek, kes oli Vormsi kooliõpetaja.

Teisel pool Hullo küla asub pühale Olavile pühitsetud Vormsi kirik, mille ukse kohale on raiutud neli aastaarvu: 1219, 1632, 1772 ja 1929. Kolm viimast tähistavad kiriku ümberehitusaega, kuid esimene daatum, mis peaks märkima esimese kiriku ehitusaega, on hiljem legendide järgi kirja pandud.

Esimene kirik Vormsil oli puukirik. 14. sajandil ehitati kivist hoone, mis on praeguse kiriku koorihoone ning mille laes on näha vanu maalinguid. 15. sajandil ehitati kirikule puust pikihoone ja eraldi kellatorn. 1632. aastast on kirikul kivist pikihoone. Põhjalikum remont oli kirikus 1929. aastal ja siis lisati rootsikeelsele piiblisalmile seinal ka eestikeelne. 1990. aasta Olavipäeval taasõnnistati Vormsi kirik pärast pikka tühjanaseismist. Kiriku praegused varad on suuremalt jaolt kunagistelt vormsirootslastelt ja soomerootslastest sõpradelt kingiks saadud.



Püha Olavi kirik
Vormsi saarel

Kiriku väravas asub Eesti üks väheseid kogu nõukogude aja omal kohal seisnud Vabadussõja mälestussambaid. Legendi järgi esitlesid kohalikud seda hukkunud kalurite mälestusmärgina ja sammas jäi lõhkumata. Vormsi surnuaed kirikaia kõrval on vaatamisväärsus omaette. Suuremad, väiksemad ja suisa tibatillukesed rõngasristid katavad maapinda tiheda vaibana. Enamik riste pärineb 18.–19. sajandist ning mõnelgi on tekst veel täiesti loetav. Kalmistu vanim säilinud rist on 1743. aastast.

JÕUKAM LÄÄNEOSA

Kiriku juurest viib tee saare jõukamasse lääneossa. Siin elasid laevaomanikud ja meremehed, kellel olid suured ja uhked majad, kuid vähe maad. Kõigepealt viib tee mööda Häkabackanist, mis on saanud oma nime sellest, et talvel puhus tuul künkalt lume ära ja koormad jäid kinni nagu haaranuks neid mingi konks või haak (håka - haak).

Järgmine küla on Borrby, mille asutasid Soomest Borgåst tulnud elanikud. Kärrsläti küla elanikud pidasid end Vormsi esimesteks asukateks. Saxby on tuntud tänu majakale ja majaka tippu ronimine on saarekülaliste lemmikmeelelahutus. Mööda klibuvali kulgev tee viib edasi Förbyssse. See oli rahvarohke küla, mille elanikud tegelesid kartulikasvatusega ja müüsid seda siis Rootsi. Förby reidil laaditi kaupu suurtele laevadele.

Förbyst viib kõrvaltee Fällarnasse ja teeäärsesse metsa jääb Hoitbergi korallriff. Legend räägib, et Hoitbergil elab väike vanamees, kes valvab saare rahu. Suuremõisas (Magnushof) on näha kunagise mõisa varemeid ja vana pargi riismeid.

Mõisa esimene omanik oli Magnus Brummer. 1628. aastal läks mõis De la Gardie' de ja 1747 Stackelbergide valdusse. Stackelbergidega võitlesid vormsilased 150 aastat oma muistse vabaduse eest ning 1843-1844 saavutati kohtuprotsesside tulemusena paruni eemaldamine maadevalitsemisest. Mõisavaremete lähistelt leiab seikleja Vormsi ainsa valgusfoori, mille paigaldasid sinna Volkswageni legendaarse, rahvasuus Pörnrikaks hüütud mudeli omanikke ühendava Pörnrikaklubi liikmed.

Ristmikult paremale minnes jõuab Rumpo ninale samanimelisse külla. "Romp" tähendab rootsi keeles saba ja

seada merre ulatuv kitsas maariba ka meenutab. Rumpolased elatusid peamiselt kalapüügist, praegu on enamus talusid ehitatud suvilateks. Päril Rumpo ninale autodega sõita ei lubata, sest siin asub Saare-Lääne Biosfääri kaitseala.

Mandriinimesele torkab kohe silma Vormsi prügimajandus. Küladesse on rajatud punakaspruunid prügimajad – just nagu Rootsis. Majakestes on eraldi konteinerid sorteerimata olmejäätmete, taaskasutatavate jäätmeliikide ja ohtlike jäätmete kogumiseks. Külalistel palutakse saarel tekkinud prügi mandrile tagasi viia.

LINDUDE VÕIM

Suvel valitsevad Vormsil linnud – seal on end sisse seadnud 211 linnuliiki, kellest eraldi märkimist väärivad saarel pesitsevad merikotkad ja sookured. Ka saare taimestik on rikkalik, teada on üle 900 puu, põõsa- ja rohttaimeliigi, millest ligi 60 on looduskaitse all. Sooal ajal niitudel ja rabas ringi liikudes tasub olla ettevaatlik, sest seal võib kohata Eesti ainukest mürkmadu – rästikut. Suuremaid ja väiksemaid imetajaid on täheldatud 25 liiki, sealhulgas ka ilvest. Eriti arvukalt on saarel metssigu, kelle tegevuse jälgi mitmel pool näha võib.

Sada kilomeetrit rannajoont on väga liigendatud, pikad poolsaared vahelduvad sügavate lahtedega. Põhjarannikul läheb meri ruttu sügavaks, madalal lõunarannal on vesi pikalt põlvini. Lääne- ja põhjarand on klibused, liivaranda leidub Rumpo küla all.

TULEVIKUPLAANID

Valla arengukava näeb ette, et Vormsist võiks saada jätkusuutliku maaelu ja mitmekülgse väikeettevõtlusega, inimsõbralik ja turvaline, looduslikult ja kultuuriliselt omäoline väikesaar Läänemeres. Selle üheks eelduseks on mandriga hea ühenduse loomine ning sadamate ja randumispaike väljaarendamine.

Vormsile kui väärtuslikule turismipiirkonnale on oluline lisaks olemasolevale Sviby sadamale välja ehitada jahisadamad saare põhja- ja läänerrannikule. Räägitud on ka silla ehitamisest üle Voosi kurgu Vormsi saare ja Noarootsi poolsaare vahele, kuid see vajab veel põhjalikke lisauuringuid. ▣



esitleb

suurtoetaja



Etendused:

25. 26. mai ja

1. 2. 4. juuni

Endla Teater

ning 30. mai

Jõhvi Kontserdimaja

CARMEN

G. BIZET

Esietendus 25. mai 2007

Muusikaline juht ja dirigent **ERKI PEHK** | Lavastaja **MARKO MATVERE** | Kunstnik **MADIS NURMS**
Valguskunstnik **MARGUS VAIGUR** | Koormeister **HELI JÜRGENSON** | Kontsertmeister **HELIN KAPTEN**
Osades **ANGELINA ŠVATŠKA** (Ukraina) | **HUILING ZHU** (Hiina) | **LAIMONAS PAUTIENIUS** (Leedu)
ULRIC BJÖRKLUND (Rootsi) | **TATJANA ROMANOVA** | **ROLAND LIIV** | **ANGELIKA MIKK** | **AIRIKE KOLK** | **IGOR TSENKMAN** ja teised

PÄRNU LINNAORKESTER

Piletid saadaval Piletilevi, Piletimaailma ja Statoili müügipunktides

foto Reet Sau

www.promfest.ee



SAXBY TULETORN

Saxby tuletorn Vormsi looderannikul on Eesti esimene nn Gordoni süsteemi malmplaati-dest monteeritud tuletorn ja ühtlasi Vormsi vanim tuletorn. See asub Vormsi kõrgeimal kaldal, kust avaneb vaade ka Hiiumaale.

Tuletorn ehitati 1864. aastal. Laternaruumi ja rõduga valge kooniline metalltorn on 24 meetrit kõrge. Torni läbimõõt on soklil 4,6 meetrit, laternaruumis 2,35 meetrit. Ma-

jakas töötab pimedal ajal aastaringselt ja tuli on nähtav 12 miili kaugusele.

Tuletorni lähedal metsas on osaliselt säilinud 20. sajandi algul rajatud Peeter Suure merekindluse kaitserajatised. Tuletorni juures on päästejaama paadikuur, puitelamu, saun jt kõrvalhooned. Saxby tuletorni juures rannas on jälgitav, kuidas meri randa lõhub ja klিবувallidel võib näha taimeistiku kujunemisesjärke.

VORMSI TULETORNID

Vormsi saarel asub kolm tuletorni: ülemine ja alumine Norrby ning saare vanim - Saxby tuletorn.

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **MORGAN FOTO**

NORRBY TULETORNID

Vormsi saarel asuvad Norrby tuletornid määravad Eesti randade pikima liitsihi, mis ulatub Osmussaare ja Põõsaspea vahelisest väinast Ramsi sihituledeni Voosi kurgus – ligi 11,5 miili. Tegemist on olulise mere-märgiga, mis tähistab Väinamerre suunduvat kirdesuunalist ohutut laevateed.

Esimese maailmasõja ajal käivitas Venemaa Lääne-Eestis ulatusliku ehitustegevuse. Seoses madalas Väinameres sadamate ehitamise ja pikkade kitsaste kanalite süvendamisega tuli ohutu laevaliikluse tagamiseks rida tuletorne ehitada peamiselt sihttulede paigutamiseks. Sõjaoludest tingituna ehitati tuletornid enamasti puidust, alusmüürita ja otse maapinnale. Kujult meenutasid nad neljatahulisi tüvipüramiide. Vundamenti asendas sellisel tornidel suurem kividega koormatud palkplatvorm. Seejuures olid sihttuled küllaltki kõrged – Norrby ülemine sihttuli ligi 25 meetri kõrgusel, aluse laius üle 8 meetri.

Ent ei möödunud paarikümnet aastatki, kui sõjaaegsed puidust tornid kasutamiseks liiga ohtlikuks muutusid ja nende uuendamiseks tuli midagi ette võtta.

Esimese maailmasõja aegu ehitatud puit-

sõrestiktornid asendati 1935. aastal silindriliste raudbetoonitornidega. Kuna Norrby pinnasetingimused olid halvad, tuli tornidele rammida vaialused. Ülemine torn – enne Teist maailmasõda ehitatuist suurim Eestis – on 32 meetri kõrgune. Kaheksatahulisel soklikorrusel on kolmemeetrise läbimõõduga ümmargune rõduga osa ja sellel kahe-meetrise läbimõõduga tuleruum.

Alumine, 24 meetri kõrgune torn asub ülemisest 952 meetri kaugusel Vormsi saare kirderannikul; kaheksatahulisel soklikorrusel on kahemeetrise läbimõõduga ümmargune rõdu ja tuleruumiga osa. Tornid on valged, ülemisel torni ülemine kolmandik punane. Alumisel tornil on lühiplinktuled, ülemisel aga varjutatavad tuled. Liitsihi suunas valgustatavate valgete tuled nähtavus on 12 miili.

Tuletornide ehitusel vedasid liiva ja kruusa ligi 20 Norrby küla elanikku, nende hulgas ka sel ajal üsna nooruke Oskar Friberg, kellest hiljem sai samas 55-aastaks tuletornivaht. Friberg alustas tööd 1947. aastal ning läks pensionile aastal 2002.

2005. aastal täitis Norrby tuletornide ehitamisest 70 aastat ja Eesti Post andis selle tähistamiseks välja kaks temaatilist postmarki. ▣



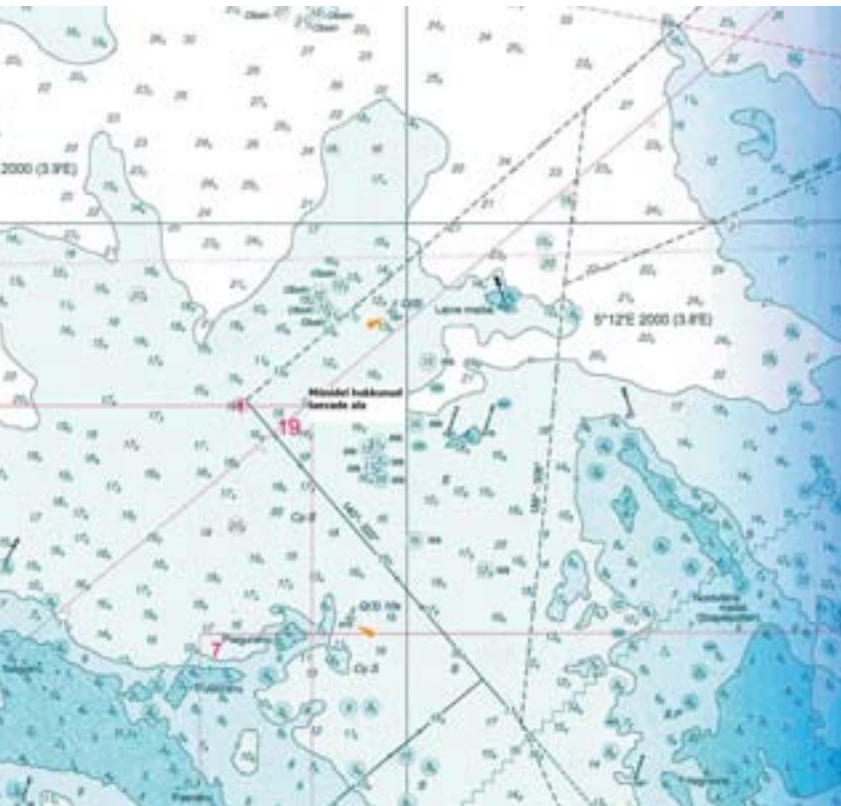
GEORGE CLOONEY | BRAD PITT | MATT DAMON | ANDY GARCIA | DON CHEADLE | BERNIE MAC | ELLEN BARKIN | AND AL PACINO



KOGU KAMP ON TAGASI.
PLUSS UUED TULIJAD.

13

20. JUUNI



Puksiir "Vims" rooli jäänused

VORMSI SAARE ÜMBRUS SUKELDUJA PILGU LÄBI

Vormsi saare lähedal merepõhjas lebab mitmeid laevavrakke. Laine madala juurde moodustunud omalaadne laevade surnuaed on tänu vee läbipaistvusele sukeldumiseks koguni ideaalne koht.

TEKST JA FOTOD **PEEP RADA, ANDREI OSSIPTSHUK**

Rahvasuu ütleb, et ühe õnnetus on teise õnn. Laevahukk on kindlasti õnnetus, milles sageli saab otsa rohkem kui üks inimene, mõnikord aga väga palju inimesi, mistõttu on uppunud laevad eelkõige õnnetuse sümbolid ja ka haudade sümbolid. Mõne sellise hukkunud laeva külastamine vee all võib vaimusilma ette tuua laeva ja inimeste hukkamise. Sest uppunud laeval aeg seisab, uppumise ja praeguse hetke vahel ei ole laeval miski muutunud. Vahest ehk ainult ajahammas on siit-sealt närinud. Uppunud laev on nagu ajamull, milles aeg tardus uppumise hetkel. Näha on kõik traagiline, mis laeval juhtunud. Tulekahjud, miini- või pommiplahvatused, katelde lõhkemised. Laialipillatud esemed. Inimesi pole küll näha, kuid neid võib seal tajuda, justkui oleksid nad sealt äsja lahkunud. Tekil vedeleb kellegi poolt maha pillatud kirves, kambüüsis on keegi nõud korralikult virna ladunud. Ning võib olla päris kindel, et kusagil sealsamas võivad lebada kellegi luud. Kellegi, kelle nägu meile mõnelt vanalt mustvalgelt fotolt rõõmsalt otsa vaatab. Me lihtsalt ei tea. Ja võib-olla ei saagi me kunagi nende nimesid teada. Aeg lihtsalt kustutab mälusid ja hävitab mälestusi. Kuid vee all säilivad need ajamullid palju kauem kui üks inim põlv, kuigi ka seal teeb aeg pikkamisi, kuid järjekindlalt oma tööd.

Sukeldujale, eriti vrakisukeldujale, on õnn, kui ta saab jälle mõnele seninägematule vrakile sukelduda ja võib-olla tajuda mõödniku sündmusi nii lähedalt. Näha oma silmaga, katsuda oma käega. Olla nende traagiliste sündmuste vahetu tunnistaja.

Iga inimene saab aru, et sellistesse laevadesse tuleb suhtuda respektiga.



Puksiir "Vims" lüliti



Ujuvdokk nr. 58 juhtpult

LAEVAVRAKID VORMSI SAARE LÄHEDAL

Vormsi ümbruses on palju nii Esimese kui ka Teise maailmasõja traagilistes keeristes uppunud laevade, ent ka lihtsalt tormide või navigeerimisvigade tõttu merepõhja vajunud aluste vrakke. Enne Esimest maailmasõda leiti, et sõjalaevadele on tarvis ohutut läbipäsu Riia lahelt Soome lahte läbi Väinamere, Saaremaa ja Hiiu-maa kaitsvas varjus. Probleemiks osutus aga madal vesi, sest Väinameri on oma sügavamateski kohtades vaid 8-10 meetrit sügav, ning suure süvisega sõjalaevade jaoks tuli merepõhja süvendada kanal. Kuid ei maganud ka vaenlane, kes proovis Vormsi juures miinidega põhja lasta kõiki laevu, mis olid kas Moonsundi kanalist läbi tulnud või sinna minemas. Nii oli see ka teise ilmasõja ajal. Seetõttu on Laine madala juurde moodustunud omalaadne surnuaed laevadest, millel kõigil oli sarnane saatus.

Ka Vormsist lõuna pool Väinameres on mitmeid vrakke, kuid mitte nii palju ja mitte nii hästi säilinud kui Laine madalal. Sukeldujale ei paku Väinamere vrakid erilist huvi just nende viletsa seisukorra ja sealse väga halva nähtavuse tõttu. Vormsist idas on aga nii madal vesi, et ükski suurem laev seal ei saa sõita ega sukelduja sukelduda.

Ka kaldast sukelduda on Vormsil tülikas, kuna vesi on saare ümber võrdlemisi madal ning mõistliku sügavuseni annab rühkida.

Laine madala kant on sukeldujale aga ideaalne. Kuna madal on avatud suurele merele, võib vee läbipaistvus olla ülimalt hea, sest pole Väinamererele omast vetikatest tulvil ja seisvat sooja vett. Olen seal ise näinud kummalist nähtust, kus 15-kraadises vees on nähtavus tervelt 15 meetrit – tavaliselt on selge vesi ju peaaegu alati jääkülml. Ilmselt oli siis madalale

kusagilt keskerelt liikunud soe vesi, milles polnud vetikaid.

Samas ei ole ka kõige sügavamal leavad vrakid madalamal kui 20 meetrit ning enamuse vrakke jääb 15 meetri sügavusele. Võite ette kujutada, milline vaatepilt avaneb, kui praktiliselt veepinnalt on näha terve vrakk. Sellistes sügavustes on valgust veel piisavalt, nii et lampi läheb tarvis ainult kuhugi sisse kiikamiseks. Algajatele sukeldujale on see peaaegu unelmate sukelduspaik. Ei ole sügav, ei ole pime. Ja võib olla väga selge. Negatiivne tegur on ilm. Sest sellises tuultele avatud kohas on meri lainevaba harvem kui mõnes lahesopis. Paadiga juurdepääs on ka pisut tülikas, kuna lähimatest autoga juurdepääsetavatest sadamatest on sinna küllaltki pikk ja tüütu meresõit.

Vormsi lähistel on veel palju tundmatuid ja läbiuurimata vrakke, mille ajalugu, mõnikord koguni nimi on teadmata. Kindlasti pole veel kõiki leitudki.

Vrakkide uurimisega peaks aga kiirustama, sest aeg teeb oma tööd ning hävitab halastamatult aluste metallkeresid. Kõige ehedam näide, kuidas rooste lausa silmnähtavalt laevu sööb, on Tallinna lahes "Kuuli muna" läheduses asuv ujuvtöökoda, mis on kõigest seitsme aastaga tundmatuseni muutunud. Praegu on ta kiiresti muutumas ebahuvitavaks roostetanud prüghunnikuks, mis ei meenuta enam mingisugust konstruktsiooni. Sama saatus ootab kõiki rauast laevu, millest jäävad alles vaid soomusplaadid, katlad ja aurumasin – kere lihtsalt kaob ära. Nii tulebki välja, et Läänemeres on puust laevad palju kõvemad kui rauast laevad.

Seetõttu soovitan huvilistel sukelduda esimesel võimalusel ja niipalju kui võimalik, et hiljem oleks rääkida sellest, millest hilinejad on ilma jäänud! 📌



KRIMULDA

Transportlaev, mis ehitati aastal 1899 Inglismaal ning sai nimeks "General Dragomirov". Esimese ilmasõja ajal võeti alus tsaari sõjalaevastikku, et panna laev tööle sõjalistel eesmärkidel. "General Dragomirov" hakkas vedama sütt Balti laevastiku laevadele.

Aastal 1915 juhtus laevaga kummaline lugu. Nimelt seisis alus koos aurikuga "Serbino" Moonsundi kanali suudmes Vormis juures ankrus, kui seisvaid laevu ründas saksa allveelaev U-9. "Serbino" läks põhja, kuid "General Dragomirov" pääses. Küll vaid selleks, et 1941 aastal samas kohas ikkagi magnetmiinil põhja minna. Aastal 1917 läks laev üle Nõukogude Vene laevastiku koosseisu ning 1918 sai uueks nimeks "Komissar". 1920. aastal loovutati laev aga Läti Vabariigi käsutusse ning selle nimeks sai "Krimulda".

Miini otsa sõitis laeva aga taas Nõukogude laevastiku koosseisu 30. juunil 1941. Plahvatus oli nii tugev, et laev, pardal Riias evakueeritud kraam, murdus pooleks. Mis täpselt trümmides on, ei tea siiani täpselt keegi. Kahjuks on "Krimuldast" üldse väga vähe teada ning piltki iseloomustab mitte "Krimuldat", vaid väga sarnast laeva "General Zimmermann", mis seisab Riias Daugava jõel.



LINNEA

Soomes ehitatud üsna luksuslik reisi-kaubaurik võeti Esimese ilmasõja päevil tsaari sõjalaevastikus kasutusele miinitraalerina, kuna just nendest tunti kõige suuremat puudust. "Linnea" varustati kahe 35-millimeetrise kahuriga, millega hävitada pinnale tõusnud miine. Kuid miinitraaleriks "Linnea"

ei sobinud ning peagi sõitis ta ise miini otsa ja läks kiiresti põhja. Õnneks keegi pardalolnuist viga ei saanud, läheduses olnud miinitraaler nr. 10 korjas nad pardale. Laev on hästi säilinud, vaid vöör on miiniplahvatuses viga saanud. Teki vigastused on arvatavasti põhjustanud aurumasina plahvatus. Isegi korsten on säilinud. Sisemuses võib näha lühtreid, keraamilisi kraanikausse, kristallvaase, nõusid. Osa kraamist on ka üles tõstetud ja asub meremuuseumis. Ühes trümmis on näha 35-millimeetriseid suurtükimürske ning nende läheduses tuleb väga ettevaatlik olla.



ILJA MUROMETS

Ilmselt miinitraalerite puuduse tõttu toodi Kaspia merelt Bakuust aktsiaseltsile "Sormovo" kuulunud kuus enam-vähem ühesuguse ehitusega puksiiri mööda Venemaa sisejõgesid ja kanaleid Läänemerre, kus need varustati miinitraaleritele vajalike seadmetega. Nende laevade hulgas oli ka "Ilja Muromets". Puksiiri kohta oli laev kummaliselt luksuslikult varustatud, näiteks on selle pardal siiani näha suurepärane emailvann, mis on sukeldujate jaoks üks põhilisi vaatamisväärsusi. Oleks siis tegemist mõne luksusliku liinilaevaga, aga "Ilja Muromets" oli kõige tavalisem puksiir!

Põhja läks laev 28. augustil 1917 oma tööd tehes, miine välja traalides. Miinid olid pandud merepinnast kaks meetrit allapoole.

Plahvatuses on laev küllaltki tugevalt kannatada saanud. Eriti keskosa, kus asusid põhilised tekiehitised, näiteks kaptenisild. Seal paistab suur silindrikujuline mahuti, mis arvatavasti oli mõeldud nafta jaoks. Vrakil on näha ka kõiki puksiirile omaseid seadmeid.



ŠKIV

Päris Teise maailmasõja alguses käis neljast laevast koosnenud Nõukogude eskaader

Hiiumaast põhja pool miine panemas. Tagasi pöördudes sattusid laevad aga ise värskelt pandud saksa miinitõketele, mis sai saatuslikuks miinilaevale "Gnevnoi". Alusel murdus vöör küljest ning see otsustati maha jätta ja uppuda lasta vaatamata sellele, et alus pärast plahvatust pinnale jäi.

Õnnetused eskaadriga aga jätkusid ning peagi sõitis miinile ristleja "Maksim Gorki", millel samuti murdus vöör, kuid mis põhja ei läinud. Üllataval kombel õnnestus laeval aga kõik tagasi saada ning see jätkas teekonda Vormsi saareni, kus jäädi ootama miinitraalereid, kes edasise tee puhtaks kammiksid. Järgmisel hommikul alustatigi traaleri "Škiv" juhtimisel uuesti teed, kuid varsti plahvatas miin "Škivi" enda vööris. Plahvatas uuemat tüüpi magnetmiin, mille vastu "Škiv" oli võimetu. Arvatavasti olid sakslased selle miinitõkke öö jooksul paigaldanud. Plahvatus tõttu murdus jälle ära laeva vöör ning mõne aja pärast alus uppus. Suurem osa meeskonnast võeti teistele laevadele.

Vrakil tuleb olla ettevaatlik, sest alles on kogu laskemoon, mis sellisele laevale sõjaajal ette on nähtud.

UJUVDOKK NR. 58

Selle ujukonstruktsiooni kohta ajaloolist taustinformatsiooni pole. Oma suuruse tõttu on ujuvdokk päris muljetavaldav. Küljed on mõlemal pool pikali vajunud ning kohati on ujuvdokk läbi roostetanud. Säilinud on doki juhtimiseks kasutatud juhtimisruum. Ilmselt töötas kõik elektriga, sest näha on palju mitmesuguseid mõõdikuid, kange ja elektrikorke.

VEST

"Vesti" hukkumisest pole andmeid rohkem kui kuupäev: 23. juuni 1941. On teada, et laeval oli ka kaks sõsarlaeva, "Zjuid" ja "Nord". Kolmik valmis aastal 1936. "Vestil" oli 600-hobujõuline diisel-elektrijam, mis arendas kiirust kuni 11 sõlme. Pardal oli ohtralt relvastust: üks 76-, kuus 45- ja kaks 20-millimeetrist kahurit, lisaks kaks 12- ja kaks 7,62-millimeetrist kuulipildujat. Meeskonda kuulus 105 meest.

Miiniplahvatus kahjustas laeva keskosa ning ilmselt puhkes seal tulekahju. Laev lebab põhjas otse kiilul ning on suhteliselt hästi säilinud. Sukeldujale on seal palju huvitavat, avatud luukidest saab vaadata mootoriruumi. Vööris on ruumid ideaalilähedases korras ning paljudesse neisse saab sisse vaadata ja näha mõnda huvipakkuvat detaili.

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>

KURSS: ELBA SAAR

Kuigi Elba ajalugu on pikk ja kirev ning loodus kaunis, on tilluke saar maailmakuulus vaid Napoleoni vanglana. Itaallaste arvates on see aga maapealne paradüüs keset kirkalt sinist merd, ideaalne paik südasuve lämmitava kuumuse eest põgenemiseks.

TEKST JA FOTOD ANNA JA STEFAN DE MUYNCK

Elba on kaunis ja mägine - lopsakad kastanimetsad, käämulised teed, iidised külad ja kindlused mäetippudel, kirkalt sinisest veest kerkivad dramaatilised kaljud otse taevasse, nende vahel on peidus puhta valge liivaga rannad. Suurim rand Marino di Campo on üle kilomeetri ja pisim vaid 40 meetrit pikk. Kõige kaunimad rannad on aga enamasti raskesti ligipääsetavad, nii et kogu selle iluga tutvumiseks sobib kõige paremini korralik jaht või kiirkaater. Suuremate linnade süda ja seltsielu keskpunkt ongi enamasti sadam, sest rikas suvitaja tuleb Elbale oma luksuslaevaga.

Kuigi Capri ja Sardiinia sadamalinnad on kuulsamad ja luksuslikumad, on just Elba viimasel ajal purjetajate lemmik: puutumata loodus, veidi soodsamad sadamahinnad ja kaunid, peaaegu inimtühjad lahesopid päeval ankrusseheitmiseks.

Elbal on kuus ametlikku jahisadamat: Portoferraio, Cavo, Rio Marina, Porto Azzurro, Marina di Campo ja Marciana Marina, lisaks arvutu hulk tuulevaikseid lahesoppe ja väiksemaid maabumiskohti, mis sobivad ööbimiseks suurepäraselt. Nii et kui aega on, võib saarele purjetades tiiru peale teha, iga öö uues sadamas veeta ja päeval ka kogu arhipelaagi pisisaari külastada.

PORTOFERRAIO SADAM

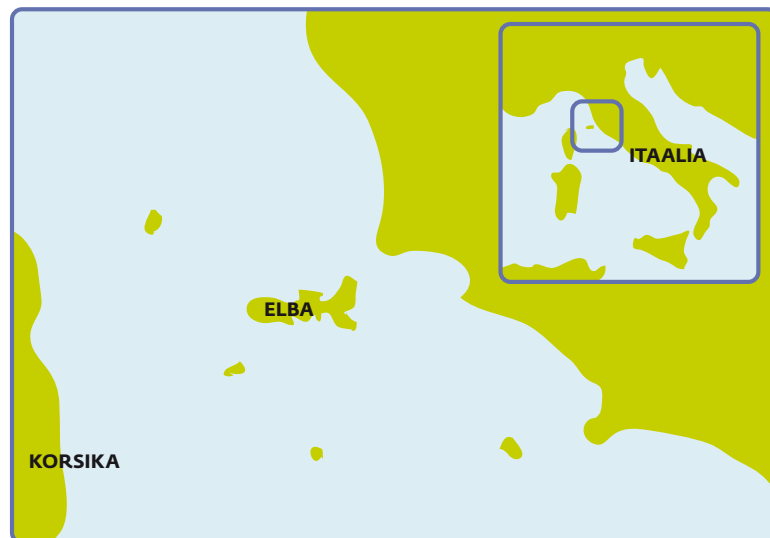
Kõige koloritsem on pealinna Portoferraio sadam, mis on sõna otseses mõttes keskaegse linna süda. Tekib tunne, et

viibid iidse Itaalia väljakul, ainult et kivisillutise asemel silerdab majade vahel vesi. Päeval pole päikeselõõsas tukkuvast sadamas suurt midagi teha, isegi arvukad poed ja restoranid on suletud. Aga õhtul, kui kõik luksuslaevad on oma igapäevaselt reisilt mõnda vaiksesse, liivarannaga lahte tagasi ja jälle kenasti sadamapromenaadi äärde üles rivistatud, algab tõeline seltsielu. Kõigepealt muidugi aperitiiv mõnes baaris või naaberjahil ja siis restorani. Pärast õhtusööki tulevad kõik "tavaturistid" ja kohalikud elanikud sadamakaile jalutama, imetlema rikast ja ilusat elu luksuslaevadel ning loomulikult ka ennast ja oma uusi tualette näitama. Itaallased on kirglikud moehullud ja kuna puhkuse ajal on kõik valmis veidi rohkem kulutama, avavad poed kell üheksa õhtul taas ukсед. Suurepärase valik rõivaid ja eriti aksessuaare palavaks suveks ootab ostjaid ning loomulikult on esindatud kõik maailma kallid ja kuulsad purjespordistiili viljelevad firmad. Pärast keskööd saabub tasapisi vaikus, vaid mõnel üksikul üüratult kallil luksusjahil peetakse pidu hommikuni.

NAPOLEON TEGI SAARE MAAILMAKUULSAKS

Kindlasti tasub varuda aega ka Portoferraio vanalinnaga tutvumiseks. Uhke kindlus, kitsukeste tänavate ja lõputute treppidega vanalinn, ning loomulikult kõik Napoleoni seotud paigad, sest Elba on maailmakuulus just Napoleoni vanglana.

Parima ülevaate Napoleoni vangistusest saab Villa del



KUIGI CAPRI JA SARDIINIA SADAMALINNAD ON KUULSAMAD JA LUKSUSLIKUMAD, ON JUST ELBA VIIMASEL AJAL PURJETAJATE LEMMIK: PUUTUMATA LOODUS, SOODSAMAD SADAMAHINNAD JA KAUNID, PEAAGU INIMTÜHJAD LAHESOPID ANKRUSSEHEITMISEKS.

Mulini's, mis oli omal ajal kuninglik residents. Maja on väljast küll tagasihoidlik, interjäär aga suurepärase näide ampiirstiilist. Suurem osa mööblist pole küll kunagi suurele väepealikule kuulunud, vaid on pärit tema õe Itaalia lossist. Napoleoni enda kujundatud kolme kuldse mesilasega Elba lipp, kuulus tilluke välivoodi ja tool akna all, kus keiser armastas istuda ja imetleda vaadet oma kodumaale Korsikale ning 2000 köitega raamatukogu on aga ehtsad.

Tillukeses vanalinnakirikus peetakse igal aastal Napoleoni surmapäeval 5. mail pidulikku missat, kusjuures kohal on kogu saare omavalitsus ja koorekiht. Elbalasete jaoks on Napoleon surematu kangelane, sest vaid kümne kuuga suutis ta lõpututest sõdadest, orjatööst kaevandustes ja vaesusest kurnatud saareelanike elu tublisti paremaks muuta. Ehitas teed, muretses kaevandustesse uut tehnikat, edendas kaubandust ja põllumajandust, ehitas kirikust teatri ning reformis maksusüsteemi ja kodanikeõigusi. Loomulikult oli kohalik vanamoodne aadel nõus Napoleoni põgenemisel abistama, sest suure revolutsioonäri radikaalsed reformid olid nende absoluutset võimu ja rahakoti paksust tublisti vähendanud.

SADAMAD PORTOFERRAIO'ST IDAPOOLE SEILATES

Cavo on armas ja aktiivse seltsieluga, aga sobib vaid väiksematele laevadele (maksimaalne sügavus 2 meetrit).

Rio Marina't peetakse kõige igavamaks. Kuna suurejoonelisi vaatamisväärsusi pole, on turismiäri vähearenenud, tänu

millele on siin tippaajal kõige lihtsam vaba kohta leida. Kindlasti tasub siin külastada värvikat mineraalide muuseumi.

Porto Azzurro't peetakse kõige kaunimaks sadamaks. Sügava, kõigi tuulte eest varju pakkuva lahe mõlemal kaldal on uhke kindlus. Vanalinn on värvikas, restoranid head ja lähiumbruses mitu kena liivaranda. Maismaal tasub külastada kaevandusmuuseumi ja Capolivei küla.

Marina Di Campo on ainus sadam saare lõunaosas. Vanalinna sadamas on ikka veel tunda iidse kaluriküla hõngu, liivaranna on aga vallutanud kaunis keskpäraseid hotellid ja lõputud päevavarjude read. Vaatamata sellele, et Elba on rannikust vaid 10 kilomeetri kaugusel, valitseb saarel meeldiv mikrokliima. Talvel on keskmine õhutemperatuur +9,7 ja suvel 22,7 kraadi, nii et loodus on lõunamaa kohta üllatavalt lopsakas ja mitmekesine. Vaid lõunaranniku avameretuultele ja kõrvetavale päikesele avatud kaljudel on taimkate kidur ja juba kesksuvel pruuniks kõrbenud. Samas on nende kaunis troostitute kaljude vahel peidus kaunid väikesed liivarannad, kuhu ei vii ühtegi autoteed – tõeline paadiomanike paradisi.



SAARE LÕUNARANNIKU TROOSTITUTE KALJUDE VAHEL ON PEIDUS KAUNID VÄIKESED LIIVARANNAD, KUHU EI VII ÜHTEGI AUTOTEED – TÕELINE PAADIOMANIKE PARADIIS.

Viimane sadam, Marciana Marina, on taas põhjakaldal ja üks Elba trendikamaid: moodsad diskoteegid, restoranid ja poed. Marciana Marina sobib kõige paremini neile, kes pikemal Vahemere-tuuril, sest just siit on kõige soodsam purjetada Korsikale. Maismaal tasub külastada saare kõige kõrgemat mäe Mount Capanne't. 375 meetri kõrgusel lopsakate kastanimetsade vahel on peidus Elba kõige vanem küla Marciana. Tillukeste tänavate, treppide ja käsitööpoodide rägastikus ekseldes jõuab varem või hiljem imeliste vaadetega terrassile, kus mõnus kohaliku veini juua ja mereavarusi imetleda. Päris mäe tippu, 1019 meetri kõrgusele, kust avaneb suurepärase vaade kogu saarele ja lõpmatu lae päikeses sillerdavale merele, võib minna jalgsi või liftiga.

Kui olete merel loksumisest tüdinud, on maismaaga tutvumiseks kõige mõistlikum üürida roller. Mõne tunniga

võib tervele saarele tiiru peale teha – koos vaatamisväärsustega mõnus ühepäeva reis.

ELBA KÖÖK

Kord juba Itaalias, tasub kindlasti ka kohaliku köögiga tutvuda. Kuigi Elba tüüpilised road on lihtsad ja talupoeglikud, sest suurema osa ajaloost on saar olnud vaene, on need värsked ja maitsvad nagu Itaalias kombeks. Ikka veel peetakse siin kinni iidsetest traditsioonidest, nii et sisemaa mägikülades eelistatakse rasvasemat liha ja rammusaid kastaneid, rannikul aga kala, mis on tänapäeval nii tillukese saare puhul üpris veider. Kuna strateegiliselt tähtsal kohal asuv mineraaliderikas saar on sajandite jooksul kõikvõimalikke võõrvallutajaid ligi meelitanud, on paljud traditsioonilised road mujalt laenatud. Maiustustes on tunda araabia mõju, Stoccafisso alla Riese (kuivatatud soolakalast) ja Sburrita di Baccalà (tursk), on aga hispaanlaste ja Napoleoniga kaasa tulnud sõjaväe pärand. Mõlemad vaesuses ja sõdades sündinud road on rahvusroogade nimekirjas esimesed ja restoranides üpris kallid, sest Vahemeres ju turska ei ole. Meie igatahes eelistasime nautida värsket grillitud kala, krevette, kalmaare, mereandidega pastat ning imeliselt hõrgu lihaga kaheksajalgu värsket kartulite ja kohaliku oliivõliga – ühesõnaga kõike head ja paremat, mida Vahemeri külluses pakub. **■**

LISAINFO

Parim aeg Elba külastamiseks on mai, juuni ja loomulikult september, kui suur palavus möödab, aga merevesi ikka veel 26 kraadi. August on Itaalias puhkuste kuu, saar ülerahvastatud ja ilmad liiga palavad. Elbale ei pea ilmingimata oma laevaga tulema. Purjeka või mootorlaeva võib ka kohapeal laenutada, hinnad on siin veidi soodsamad kui maailmakuulsates sadamates.

Suvel saab Elbale lennukiga Milanost, lähim rahvusvaheline lennujaam on aga Pisa. Sadamalinnast Piombinost väljub iga päev 32 praami. Kui olete autoga, on mõistlik pilet juba varakult broneerida veebilehel www.toremari.it või www.mobyline.it. Lisainfot Elba kohta saab veebilehelt www.aptelba.it.



meremeess

2 rabaaja

16,17,18 märts

Eesti Näitused messikeskuses

info 502 2765, 504 4188 www.meremess.ee

VALGED PURJED & PUULAEVAD

Valged purjede parved pikivad sinist merd, kui Cutty Sark Tall Ships Race'i nimelisest regatist osavõtjad üle vee liuglevad. Vanu purjelaevu ja noori purjetajaid ühendav regatt tähistas eelmisel aastal juba oma viiekümnendat juubelit. Regatist räägib ja eredaid seiku osalemisest meenutab purjetaja ja ajakirjanik Kalev Vapper.

Loo autor omaagse "vene ime" 16-mm kinokameraga "Kinor" jäädvustamas purjeparaadi Falmouthi's 1984.

TEKST JA FOTOD KALEV VAPPER

Idee sai küpseks pool sajandit tagasi, 1956. aastal. Algul kandis regatt nime Operatsioon "Puri", kuid 1972. aastast toimub regatt viskitootjast peasponsori ja selle kaubamärgi, Inglismaa kuulsaima klipri Cutty Sark nime all. See ajalooline laev, mis lasti ellingutelt vette 1869. aastal, sai oma nime Robert Burnsi poemist Tam O'Shanter. Poemis tantsis noor nõiapiiga lühikeses särgis, mis šoti keeli kõlabki *cutty sark*. Kuulus klipper seilas maailma meredel 85 aastat ja jäi seejärel ankrusse Londoni lähistel Greenwichis.

Tänapäeval on kas või ühe suure purjelaeva sadamasseilmumise sündmus omaette. Cutty Sark'i regati sadamalinnades sildub aga kümneid suuri purjelaevu, lisaks veel klassikalised suured jahid. Aastate jooksul on regatist osa võtnud vist küll kõik täna maailmameredel seilavad suured purjelaevad: Krusenstern, Sedov, Tovarištš, Sagres, Gloria, Christian Radich, Georg Stage, Gorch Fock, Dar Pomorža, Dar Młodzieży, Grossherzogin Elisabeth, Kallakra, Staatsrad Lehmkuhl ja Libertad, kui loetleda vaid suuremaid aluseid.

TÄNAPÄEVAL ON KAS VÕI ÜHE SUURE PURJELAEVA SADAMASSEILMUMINE SÜNDMUS OMAETTE. CUTTY SARKI REGATI SADAMALINNADES SILDUB AGA KÜMNEID SUURI PURJELAEVU, LISAKS VEEL KLASSIKALISED SUURED JAHID.

Pead sunnivad pöörama aga ka pisut väiksemad mereiludused; inglaste kolmemastilised kaksikkuunaris Sir Winston Churchill ja Malcolm Miller, sakslaste kolmemastiline Thor Heyerdahl, rootslaste kahemastilised kahvelkuunaris Gladan ja Falken, maailma ainus veel seilav J-klassi jaht Velsheda ja paljud-paljud teisedki. Regati reglemendi järgi võisteldakse suurusklassides, mis omakorda on jaotatud divisjonideks. Lisaks võidupurjetamisele on regati osaks ka ülesõidud ühest sadamast teise, mille ajal kõikide aluste noorimad meeskonnaliikmed vahetavad laevu, saades võimaluse seilata enda alusest sootuks erineval laeval, keelepraktikaks ja lihtsalt teistest rahvustest noortega sõbrunemiseks.

Regati Cutty Sark eesmärk ongi tugevdada eri maade merehuviliste noorte üksteisemõistmist ja sõprust. Isegi regati peaauphind antakse välja mitte sportlike tulemuste, vaid eri maade purjetajate sõprussidemete arendamise eest. Auhinna saaja otsustavad regatil osalevate aluste kaptenid salajasel hääletusel. Esmakordselt anti auhind 1974. aastal maailma ühele ilusaimale purjelaevale Krusenstern.

Cutty Sark Tall Ships Race'il osaleb igal aastal sadakond purjelaeva erinevatest riikidest. 1992. aasta suvel oli suurte purjelaevadele üheks regatisadamaks ka Tallinn ning väiksematele alustele meie purjetamiskeskus Pirita.



Hea õnne korral paistis Põhjamerelainemägede vahelt ka mõni konkurent.

Kindlasti aitas kuulsa regati Eestisse jõudmisele kaasa asjaolu, et kaheksakümnendatel aastatel osalesid regatil üsna edukalt Eesti Merelaevanduse avamerejahid Linda ja Tormilind.

IMPOSANTNE ON TA KÜLL, SEE ŠOTIMAA PÕHJAPUOLSEIM TIPP OMA 114 MEETRI KÕRGUSE PANGAGA, MILLEL UTTU MATTUNUD LOSS JA MAJAKAS.

RASKE TEEKOND MERELE

1984. aastal kutsus Eesti Merelaevandusele kuulunud avamerejahi Tormilind kapten Tiit Nõu mind osalema rahvusvahelisel regatil Cutty Sark. Juba ainuüksi purjetamine regati stardipaika, Taani sadamalinnas Fredrikshavenisse oli sündmus omaette. Seal pidime juba võistu purjetama üle Põhjamerel ja ümber Inglismaa põhjatipu Šotimaale Greenocki, edasi Liverpooli, Inglismaale tiiru peale tegema, naasma La Manche'i kaudu Põhjamerele ning seejärel purjetama läbi Kieli kanali kodusse Läänemerre.

Tänapäeva mõistes pole selles kõiges ju midagi erilist. Muidugi, reis vältab umbes kaks kuud, aga iga hästi varustatud avamerejahi kapten võib sellise teekonna raskusteta läbida ja meeskonda munsterdada pea igaühe, kellele selleks soovi ja aega jagub. Tookord, 22 aastat tagasi, oli olukord sootuks teine: pidin Tormilinnu meeskonnaliikmena merele minekuks saama eriloa.

Töötasin toona ETV noorte- ja lastesaadete peatoi-

metuses. Välismaale minekuks pidin luba taotlema Eestimaa Kommunistliku Partei Keskkomitee komisjonilt, mida juhatas partei ideoloogiasekretär Rein Ristlaan. Häda oli aga selles, et jahi ülejäänud meeskonnaliikmed eesotsas kapteniga olid meremehed, kelle välismaale lubamise üle otsustas teine, niinimetatud meremeeste komisjon, mida juhtis keegi Ganjušovi-nimeline seltsimees. Tekkis suur jama: üks komisjon ei saanud ja teine ei võinud teletöötajat Vapperit puhkuse ajast merele lubada.

Lõpuks õnnestus – ikka eelnimetatud rahvaste sõpruse ideele toetudes – sokutada asi otsustamiseks kõrgeimale võimalikule institutsioonile ehk EKP Keskkomitee büroole. Ja ennäe imet: kõrge komisjon lubaski ajakirjanik Vapperi madrusena purvejahi Tormilind pardale.

TORMILINNUGA TORMI KÄES

Väljavõte regatipäevikust. 17. juulil 1984. aastal: “Tuul tõuseb, ulatudes 7-8 pallini, kiirus kasvab, samuti laine kõrgus, mis on hinnanguliselt juba 5-6 meetrit. Põnev. Roolida on raske, jahi green on 35-40 kraadi. Ronid lainest üles, et siis õigel hetkel kergelt vallates taas “mäest” alla orgu kihutada. Laine lööb pidevalt üle jahi. Kajutis on raske liikuda. Vahel kukume laineharjalt alla või põrutab laine sellise jõuga vastu poordi, et kõik kõmiseb ja rapub aga õnneks peab vastu. Eemaldume Norra rannikuvetest ja hoiame kurssi üle Põhjamerel seal kusagil olevalle Inglismaale. Peame vahti viiekesi. Oleme regati liidrid.”

18. juulil: “Hommiikul kell 7.15 puruneb meie vahi ajal rool. Kontroll jahi üle kaob, Tormilind viskleb hul-



Kapiuksest ja spinnakerpoomist tehtud varurool.



Kuninganna Elisabeth külalstamas Cutty Sark'i Jaevastikku 1986.a. Newcastle'is.

lumeelselt ühelt halsilt teisele. Kiirelt laseme purjed tekile ja viskame vette tormiankru, millele raskuseks lisame veel õllekasti. Jääme suures lainetuses triivima. Püüame ahtri all hulpivat ja mingit kida pidi veel jahti küljes olevat roolilehte pardale upitada, aga see ujub eemale. Tundub, et koos roolilehega ujub eemale ka lootus Inglismaale jõuda. Oleme keset Põhjamerd. Tee meeleheitliku katse üksnes purjedega jahti ohjata, heisates foka nr. 1 ja trisseli; töötame palehigis, aga jaht teeb üksnes ringe. Meile tagant lähenev leningradlaste sama tüüpi alus Iskra, kellega Tiit raadioühenduse saab, soovib võtta sidet saatelaevaga ja üritada tulnud teed ja allatuult Norra rannikuni triivida. Kogume ennast, kinnitame Jüri sõnu kasutades endale, et “me pole valmis mehed” ja otsustame spinnakerpoomist, pooleks saetud kapiuksest ja kaasas olevast roostevabast plekist kandikust hädarooli meisterdada. Jüri, Viktor ja Margus teevad kõikuvast ja märjas jahis Tiidu näpunäidete järgi valmis konstruktsiooni, mis üle ahtripeegli küljes olevate redeliastmete vette lükatakse. Hädarooli juhtimiseks kasutame kokpiti mõlemal küljel olevatele pedelidele improviseeritud rooli küljest tulemaid otsi, mida vastavalt pingutades või viirates saame jahti kurssi muuta. Kell 14.30 võtame uuesti kursi Inglismaale. Trisseli ja tormifokaga seilates teeme 7-8 pallises tuules oma 4 sõlme käiku. Tõsi, tuule rüнденurk on küll üksnes 60 kraadi. Nii möödub päeva teine pool ja öö. Riided on läbimärjad, kuivi enam pole ja kuivatada ei saa. Kajuti seinu ja lage katab kondensaatvesi. Sidet saatelaevaga ei õnnestu saada. Viimane jaht, mida nägime, oli eelmise

päeva lõuna paiku poolakate Hajduk, mis liikus samuti üsna vaevaliselt.”

TUNDUB, ET KOOS ROOLILEHEGA UJUB EEMALE KA LOOTUS INGLISMAALE JÕUDA. OLEME KESET PÕHJAMERD.

SÕIT JÄTKUB ISETEHTUD ROOLIGA

19. juulil: “Hommikul vahetame trisseli tormigroodi vastu, jättes sisse I rehvi. Asi kisub lõbusamaks. Kiirus kasvab 5 sõlmeni. Ööpäevaga pärast rooli purunemist oleme läbinud üle 100 miili. Homme peaks U.K. paistma hakkama. Täna on juba inimese tunne. Isegi süüa saan, eile tahtis vahepeal kõhu kurku kiskuda. Sama märkasin aga ka Antsul, kes tänagi veel tööline, samuti Margusel ja Antonil. Õhtul tegime vahid ümber, nüüd on neid kolm à 4 tundi, seega saab 8 tundi puhata. Apelsinid on otsas, leib hakkab lõppema.”

Kokku purjetasime avariirooliga 800 meremiili, enne kui kümnendal regatipäeval Greenocki jõudsim. Tallinnast arvates olime selleks ajaks läbinud 1730 meremiili. Kõige põnevam oli kahtlemata seilata läbi Pentley väina, mis lahutas Šotimaa põhjatippu Orkney saartest.

Väljavõte päevikust 23. juulil: “Imposantne on ta küll, see Šotimaa põhjapoolseim tipp oma 114 meetri kõrguse pangaga, millel uttu mattunud loss ja majakas. Tiit arvab, et siinkandis on mõni Eestimaa mees ennegi käinud, sest kaardilt leidis ta Aampalgi saare. Tuul on vastu, aga tänu 6-sõlmelise hoovusele, mis meid

tagant tõukab, teeme 10 sõlme. Raivo ja Valdeko lahkavad Šotimaa kõrge kalda all Tormilinnu tekil Kohila piigade, aga eriti kellegi Maarika voorusi ja puudusi.”

Sellest ajaloolisest regatist on lisaks ekstreemsetes oludes purjetamisele veel meelde jäänud öisel Atlandil meid tundide kaupa jahivööris saatnud delfiinid, hommikuudus ootamatult otse jahi kõrvale ilmunud jahiga sama mõotu valgevaal, tekil maandunud lendkala ja Šotimaa imeilus karge loodus.

Greenocki meistrimeeste nädalavahetusel kiirkorras metallplaadist koolutatud ja paigaldatud roolileht löikab Tormilinnu all merevett tänaseni. Ajaloo huvides peab kindlasti ära mainima ka tõsiasja, et Tormilind kaotas roolilehe tegelikult üsnagi ettemääratult. Poolas Solidarsuse-nimelise liikumise ajal ehitatud ja Nõukogude Liitu müüdud jahi roolileht oli palleri (metallvarras, mille külge kinnitub roolileht) külge nimme sedasi keevitatud, et see pidigi varem või hiljem küljest murduma. Ei osanud ju patriootlikult meeletatud poolakad aimata, et see Cetustüüpi jaht just eestlaste kätte satub.

INIMESED, KELLEGA REGATT KOKKU VIIS

Järgmisel Cutty Sarki regatil külastas Tormilindu Londonis Tall Ships Race'i patroon prints Charles, kes tahtis näha laeva ja mehi, kes julgesid ilma roolita purjetada läbi Pentlandi väina, mille läbimist ka parimas varustuses ja higa loetakse ohtlikuks.

Osalesin Cutty Sarki regatil ka aastatel 1986, 1987 ja 1988. Võitsime Tormilinnuga C-grupi II divisjonis nii mõnegi etapi ja auhinna. Tähtsamaks võidetud karikatest pean aga elamusi, mis saadud ajal, mil riigipiir oli sisuliselt lukus, ja võimalust avardada regatil kohatud erineva tausta ja ilmavaatega inimeste abil oma maailmapilti. Nende inimeste seas on ka kroonitud päid, näiteks kuninganna Elizabeth II, Taani prints Henrik või Rootsi kuningas ja kuninganna; aga ka Norras Bergenis elav eestlasest laevakapten ja kunstnik Ants Lepson ja Rootsis Göteborgis elav Chalmersi ülikooli professor Mart Mägi, kelle perejaht oli esimene alus, mille ahtris nägin 1986. aasta suvel esmakordselt lehvimas sinimustvalget lippu.

Üheks eredamaks mälestuseks Cutty Sarkilt on aga kahtlemata 1986. aastal Norra sadamalinnas Larvikis tehtud intervjuu legendaarse Thor Heyerdahliga, kes valis temaga kohtuda tahtnud enam kui 40 ajakirjaniku seast välja käesoleva loo autori. Juttu ajasime Larviki väikese rannarestorani terrassil. Rääkisime Tall Ships Race'ist, maailmameere saatusest, Eestist, Heyedahli reisidest ja meresõidust üldse. Meeles on tema sirgeselgne, rahulik ja soliidne hoiak, rääkides endasse pööratud pilk ja tema jutus korduvalt kõlanud mõte, et “me kõik oleme meeskonnaliikmed laeval, nimega Maa ning meie suhtumisest ja koostööst sõltub, kui edukalt ja kaugele me sellel alusel seilata suudame”.

Meeles on Heyerdahli teinegi mõte: “Inimene võib riigipiire vedada maakaartidele või –pinnale, aga mitte merele. Vesi, mis täna kuulub ühele riigile, uhub tuulest ja hoovustest kantuna homme juba mõne teise riigi randa. Maailm on üks ja me kõik vastutame tema oleviku ja tuleviku eest.”

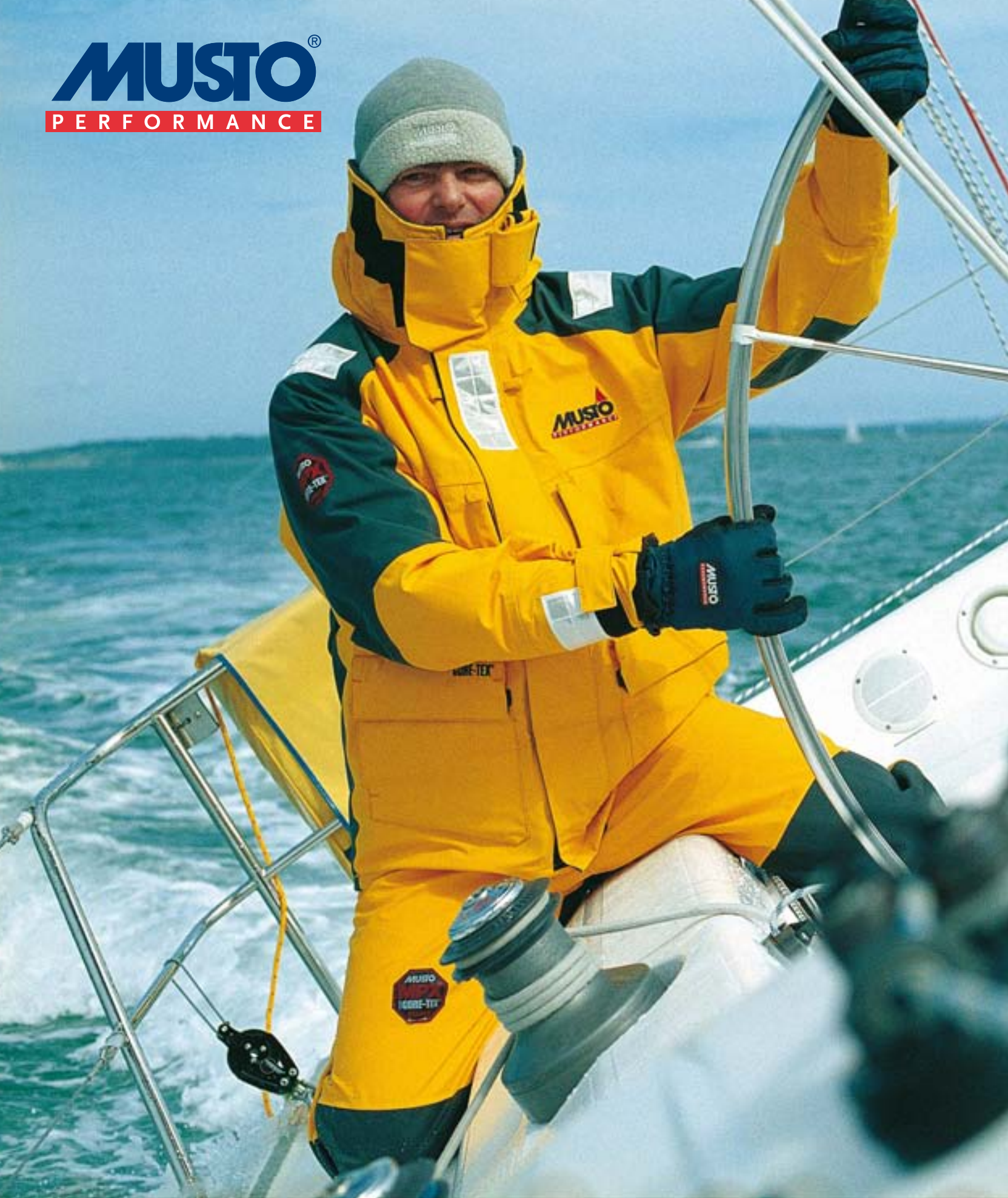


“ME KÕIK OLEME MEESKONNALIHKMED LAEVAL, NIMEGA MAA NING MEIE SUHTUMISEST JA KOOSTÖÖST SÕLTUB, KUI EDUKALT JA KAUGELE ME SELLEL ALUSEL SEILATA SUUDAME”. THOR HEYERDAHL



Tormilind parajas kreenis läbi lainetemõllu Inglismaa poole kihutamas.

MUSTO[®]
PERFORMANCE



BALTI MEREKAATRID

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

VALIMISED KREEKA LAEVA- OMANIKE MOODI

Chios

“Kuidas teil õnnestus meie unistuste salasaar üles leida?” pärib üks Kreeka kaptenitest, kui olen tema laeva reederi külalislahkusest paar klaasi *ouzo*t (aniisiviin) ära joonud ja käsil on meeskondadevaheline vennastumine.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Sellele eelnes poolepäevane meresõit Lesboselt Oinussale, tillukesele saarele Dodekaneeside saarestikus, sildumine uhke kaldapromenaadi äärde, ebaõnnestunud õhtusöök Oinussa ainsas *tavernas* ja enesestmõistetav õhtudrink kohalikus jahtklubis – mis, nagu hiljem selgus, polnudki lihtne jahtklubi.

OINUSSA SAAR

Juba saarele lähenedes torkab silma midagi Kopenhaagenist tuttavat: ühel kaljunukil istub Oinussa oma näkineid ehk siis pronksist merineitsikuju.

Pronksist kujusid jätkub Oinussal kõikjale. Ilmselt üritavad just sellisel moel oma süütunnet kodukandi ees leevendada ja samas ka oma auväärt vanavanemate mälestust jäädvustada need saarelt pärit laevandusmagnaadid, kelle elukohaks on ammu saanud New York, Sydney, London, Pariis või Ateena.

Oinussalt on pärit ka kõige rikkam ja samas avalikusele tundmatu kreeklane Costas Lemos, kelle suguvõsa vägevusest saab aimu saare suursugust meremuuseumi kü-

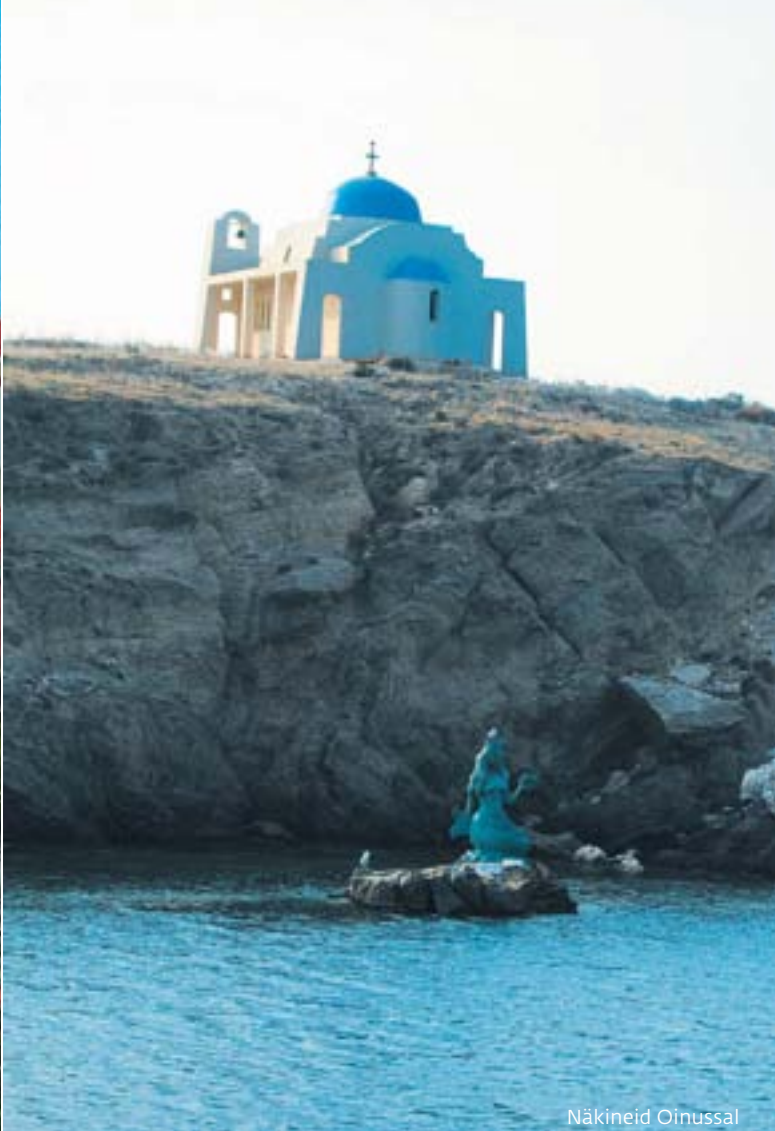
lastades. Kreeka laevaomanikud kontrollivad maailma kaubalaevastikust tonnaaži, mis on suurem kui kogu ülejäänud EU kaubalaevastik kokku ja enamik suurematest laevaomanikest pärineb kas Oinussalt või naabersaarelt Chioselt.

Aga kas siis Onassis polnudki kõige rikkam laevaomanik, küsin kohalikelt eestlase tavapärase küsimuse.

Onassis ??? Onassis pole mingi õige laevaomanik! Ta võttis lihtsalt naabersaare (Chiose) tüdruku endale naiseks, pääses äia laevadele ja miljarditele ligi ning laristas kõik mingi ameeriklanna peale maha!

Oinussa kohta räägitakse, et laevaomanikud sooviks oma kodusaart saladuses hoida, mistõttu igasugune turismindus ei ole kuigi teretunud. Saarel polevat hotelle ja väidetavalt maksavad laevaomanikud kõrtsipidajatele peale, et need oma ärisid ei laiendaks ja uusi *tavernasid* ei avaks.

Seda saime ka omal nahal tunda: saare ainsas ja pea-aegu tühjas kõrtsis loeti suusõnaliselt ette lakooniline ja mittemidagiütlev menüü ning paluti väga kiiresti otsust teha. Kui asusin küsitlema, kas siis seda ja toda polegi, sain üpris ebakreekapärase vastuse: mul pole aega teiega siin pikalt seletada, kohe on 150 külalist tulemas ja kui te täna



Näkingeid Oinussal



Paadiga valimistele



Oinussa kaldapromenaad

üldse midagi süüa soovite, tehke seda nüüd ja kohe.

Tuleb sul täna siia 150 külalist jah, mõtlesin end lauast püsti venitades. Tillukestel saartel rännates tuleb ikka kohalikku majandust läbi *tavernas* söömise turgutada. Aga kui vend ikka üldse ei soovi teenida, pole ju mõtet teda selleks sundima hakata, liiati kui endal on laevas piisav toiduvaru.

Et midagi on toimumas, oleks pidanud muidugi varem aimama. Näiteks see sadamas seisev superjaht, mille “üle ääre ajavat” WiFi-võrku tulutult sisse logida üritasin. Aga ka kõike seda möllu, mida sai eelmistel saartel ja eriti Lesvosel nähtud.

Nimelt olid Kreekas käimas meie mõistes kohalike omavalitsuste valimised. Ja kreeklased võtavad neid asju väga tõsiselt. Lesvose väikelinnas Plomarionis, kus valmistatakse Kreeka kõige paremat ja kuulsamat Varvagiannis'e *ouzo*'t, oli terve peatänav suletud, rahvas istus kohvikutes ja *tavernades* ning nautis valimiseelset propagandat, mida tehti keset tänavat püstitatud lavalt. Kandidaadid tutvustasid oma meeskondi ja parteide valimisplatvorme, saateks heroiline muusika, võimas valgustus, eriefektid, punane ja valge toss, vägevad videoklipid hiigelekraanidel ning loomulikult ka ilutulestik.

Nagu juba öeldud, elab enamus oinussalasi USA-s, Austraalias, Euroopa pealinnades või Ateenas. Aga nad tulevad iga suvel koos terve suguvõsaga kuuks-paariks saarele. See on iga-aastane traditsioon, millest väga hoo-

KAS SIIS ONASSIS POLNUDKI KÕIGE RIKKAM LAEVAOMANIK, KÜSIN. ONASSIS ??? ONASSIS POLE MINGI ÕIGE LAEVAOMANIK! TA VÕTTIS LIHTSALT NAABERSAARE TÜDRUKU ENDALE NAISEKS, PÄÄSES ÄIA LAEVADELE JA MILJARDITELE LIGI NING LARISTAS KÕIK MINGI AMEERIKLANNA PEALE MAHA!

likalt kinni peetakse. Lisaks sellele tulevad nad saarele kohalikku võimu valima. Samuti tervete perekondadena.

Valimisüritusest saab omamoodi suur saarlaste kokkutulek, kus saab pärida teineteise pere, tervise, äri ja muu säärase üle. Ja oh seda jälleenägemisrõõmu!

Seega, inimtühja *tavernasse* oodatavad 150 külalist oli pigem tagasihoidlikkus kui liialdus. Ja sealt nad tulidki: oma jahtide, liinilaevade, eralennukite, tsarterite, regulaarlendudega. Kusjuures kombeks on, et rikkamad aitavad vaesematel saarele pääseda.

Jahtklubi, kuhu eksikombel sisse astusime, oli samuti rahvast täis ja ometi hüüdis üks laudkond juba kaugelt, et astugu me aga julgelt edasi, oleme igati teretunud!



Valimisjaoskond Chiosel

Loomulikult oleme me igas baaris ja alati teretunud, aga peagi selgus, et tegemist on suletud klubiga, mille laevaomanikud iseenda tarbeks ehitanud on.

Ent kuidas me sinna saarele ikkagi sattusime? Kuidas me selle saare ikkagi avastasime?

Aga mul on naabersaarel Chiosel tuttav laevaomanik ja tegelikult oleme hoopis sinna teel. Kuna sõber saabub Ateenast alles homme, otsustasimegi Oinussal pisut aega parajaks teha.

Selgub, et enamus lauasitujaist on kaptenid ja ainult üks on laevaomanik ehk reeder. Enamus on maailmale tüüri peale teinud ja otse loomulikult ka Tallinnas käinud.

Vahepeal jutt katkeb, sest superjahi perenaine otsustab samuti korraks klubist läbi astuda, mille peale kõik mehed püsti tõusevad. Kes ta täpselt on, jääbki selgusetuks, sest aeg on hiline ning vaid varahommiku tuulevaikus on võimalik naabersaarele pääseda. Ennelõunal algab torm, mistõttu peame ülima kahetsustundega loobuma ka kutsesest osaleda järgmisel päeval saare aastapäevapäevade, traditsioonilisel mereannismüügil.

CHIOSE SAAR

Naabersaarel Chiosel on laevaomanikud Panagiotis ja tema sõber Harry juba kail ootamas. Mõlemad elavad praegu Ateenas, kuhu Harry kolis alles mõne aja eest. Enne Ateenasse minekut elas ta koos perega mõned aastad Ameerikas.

Mõlemad mõtlevad, kuidas aktiivsest äriajamisest pisut eemale tõmbuda ja perefirmade juhtimine lastele usaldada, et saaks oma saart sagedamini külastada.

Panagiotis ja Harry on valimismõllu keskpunktis ja nende partei kandidaat Vangelis Melitzanis on sadamas sage külaline. Eesti lippu kandev laev lisab valimistele rahvusvahelisust ja osa sellest aupaisest ärast langeb ka Panagiotisele. Pealegi ei ole tormi tõttu ükski teine huvilaev saarele tulnud.

Eks nad kavatsevad selle laevaga saarelt Eestisse põgeneda, kui valimistel kehvasti läheb, aasib vastasleer.

Chios on suurem kui naabersaar Oinussa ja saab oma tulu laevaomanikelt, aga ka imelikust kautšukilaadsest piimast, mida ainult sellel saarel kasvavad mastiksipuud kasemahla kombel välja ajavad. Mastiksist saab toota midagi närimiskummilaadset, seda kasutatakse kondiitritööstuses ja sel pidavat olema ka tervendav mõju, mistõttu eelmistel sajanditel on mastiksi vastu maid ja aardeid vahetatud ning selle nimel ka sõdu peetud.

Turismiga on Chiosel lood nii nagu nad on, vähemalt *tavernasid* ja baare seal jagub. Ning kõikides puupüsti täis söögi- ja joogikohtades käivad elavad valimiseelsed arutelud.

Iga *taverna*omanik, kelner või baarman on endine meremees ja otse loomulikult Tallinnas käinud. Suvaline vanaaht võib osutada ladusalt inglise keelt kõnelevaks endiseks kapteniks, kes asub pikalt arutlema Balti merel peatselt ka-



Leemoste esimesi kaubalaevu

PRONKSIST
KUJUSID JÄTKUB
OINUSSAL
KÕIKJALE. ILMSELT
ÜRITAVAD JUST
SELLISEL MOEL
OMA SÜÜ-
TUNNET KODU-
KANDI EES
LEEVENDADA
NEED SAARELT
PÄRIT LAEVAN-
DUSMAGNAADID,
KELLE ELUKOHAKS
ON AMMUGI
SAANUD NEW
YORK, SYDNEY,
LONDON, PARIIS
VÕI ATEENA.



Lemos Senior

KREEKA

lutusele võetavatest erikonstruktsiooniga jäälohkujatest või seletab laeva veemagestaja pöördosmoosi tööpõhimõtet.

Õhtul peetakse ristmikul valimisiitinguid, kus ka meie Vangelis, elukutselt hambaarst, kõnet peab. Vangelise meeskonnast jätab väga südamliku mulje vaimupuudega poeet, kelle loomingust ja isiksusest näib külarahvas väga lugu pidavat.

Peatänaval on ühes ootepaviljoni-sarnases ehitises avatud valimisstaap, mis on puupüsti Vangelise poolehoidjaid täis, ja kus Harry kontrollib kohalesaabunud saarlaste nimikirju, et võimaliku elektoraadi suurust ja vajaminevate häälte arvu välja arvestada

JA JÕUABKI KÄTTE VALIMISPÄEV

Panagiotise valimispäevahommik näeb välja selline: varahommikul, kui kõik kohalesaabunud külalised alles magavad, kastab ta oma sünnikodu aia viljapuid ja -põõsaid, seejärel käib valimas ning umbes kella kümneks sätib end nurgapealsesse kohvikusse kohvitama. Kõiki möödaminejaid tuleb tervitada ja nii nende kui ka nende pereliikmete käekäigu järele pärida. Sealsamas kohvilauas kuuleb ka kõiki tähtsamaid hommikusi uudiseid.

Seejärel tuleb sõita lennujaama.

Kharamila küla tavapärase 1500 elaniku asemel on valimiste puhuks kohale tulnud ligi 5000 inimest, kusjuures lisaks neile saavad hommikuse lennuga Ateenast

noored, nende seas Panagiotise vanem poeg, kes valivad ära ja lendavad sama lennuga kohe Ateenasse tagasi.

Lõunasöök möödub kohalikus *tavernas*, kohalesaabunud sõprade ja sugulaste seltsis.

Pärast lõunat tegeleb Panagiotis taas oma koduaiaga ning asub siis Harryga esimesi valimistulemusi arutama. Õhtusöök on kavandatud Vangelise pool ja lammast on var-dasseajamiseks juba valmis, kuid paraku venib valimistulemuste kokkulugemine hiliste õhtutundideni. Lisaks on kandidaatide ülesseadmisel tehtud saatuslik viga: partei, kuhu Vangelis kuulub, on esitanud mitu kandidaati, kes üksteise häälde lihtsalt ära söövad. Õnneks on vastased teinud sedasama, mistõttu Vangelis osutub häälte absoluutarvult küll võitjaks, kuid sellest siiski ei piisa, et valituks saada.

Nädala pärast on kordusvalimised, kusjuures need, kes nädalaks saarele jääda ei saa, peavad taas kohale lendama.

Meie vabandame end välja sellega, et peame Briti saatkonna kutsel Eestisse lendama, et kohtuda Tema Kõrgeaususe, Briti kuninganna Elisabeth II-ga. See jutt levib külas kiiresti, mistõttu saame lisaks mõistvale suhtumisele kaasa hulgaliselt teemasid, millest kuningannaga juttu teha.

Nädala pärast olen juba koduses Eestis ja Kreeka-muljed ammu argipäevaga asendunud, kui keset ööd heliseb telefon: "Viktor, meie võit! Kuula, kuidas me siin kõik seda tähistame!" teatab rõõmsameelne Panagiotis. ▣

Lisainfo Chiose ja Oinussa kohta www.chios.com

SURFIPÄEV PEIPSIL

Surfarid on üks kummaline seltskond, kes siis, kui teised halva ilma ja tormituule eest pakku poevad, seavad sammud vee poole. 22-aastase staažiga surfar Jaak Väärsi (52) on üks neist, kes tuule järgi oma toimetusi seavad.

TEKST **JAAK VÄÄRSI** FOTOD **JAAN VÕSU**

Pärast järjekordset argipäeva õhtul koju jõudes avan päeva lõpetuseks interneti. Vaadanud läbi mitu ilmaennustust, hakkab plaanida paika loksuma. Kolm kõige täpsemalt tuult ennustavat, paljudele purjetajatele hästi tuntud ilmaprognoosi on ühel meelel: ülejäärgmisel päeval hakkab tuul tugevema ja pärastlõunaks jõuab Eesti kohale madalrõhk. Tuule tugevuseks lubab prognoos 30-40 sõlme.

Telefoni saabub järjest sõnumeid: kes juba väl- ja sõitis või kohe sõidab. Ja ka mõni tõeliselt kurb sõnum, kus pisarsilmil konstateeritakse fakti, et seekord ei õnnestunud oma toimetusi tuule järgi ümber korraldada...

Üksteise järel saabuvad kaldale üha uued autod, katustel kõrgumas kotid varustusega. Esimene saabuja hindab tuulemõõtjaga olukorda ja teatab meeliülen-dava uudise: hetkel puhub tuul kiirusega

fotograafe ja videotehnikaid, kelle abil on jäädvustatud nii mõnigi põnev moment. Ka seekord, siin Nina küla rannas, on parimaid hetki jäädvustamas kauaaegne kolleeg Jaan Võsu.

Alustada võib ka kodutiigis

Tavaliselt arvatakse, et surfamiseks on ilmtingimata vaja merd. Tegelikult on aga tihtipeale, eriti alustamiseks, väga hea kasutada mõnda järve. Päril esimeseks



Tugev kagutuul paneb plaanid paika

Juba samal õhtul hakkab telefoni saabuma sõnumeid, kes kuhu ja millal surfama plaanib minna. Kuna seekord on tõusmas kagutuul, leitakse kiiresti ühine keel, et mereleminekuks parem mõte on minna hoopis Peipsile, Nina külla. Asi on nimelt selles, et need surfarid, kes tahavad nautida eriti tugevat tuult ja sellega kaasnevat tavapärasest märgatavalt suuremaid laineid, vajavad ideaalis küljelt, piki rannikut või mingi väiksema nurga all mere poolt puhuvat tuult. Merel pole kagutuulega heade tuuleoludega kohti palju, küll aga on soovitud tingimused täidetud Peipsil.

Tugeva tuulega kasutatakse purjelauad on väga väikeste mõõtudega ja ka väikese kandvusega. Seetõttu peab juba kalda ääres puhuma võimalikult tugev ja soovitatavalt ühtlane tuul, mis võimaldab hetkega saavutada glisseerimiseks piisava kiiruse. Lihtsalt laual seistes kipuvad sellise ilma surfilaud üldjuhul sõitja raskuse all uppuma.

Oodatud tund on käes

Käes ongi ennustatud ja oodatud pärastlõuna.

15-20 meetrit sekundis. Seda kinnitavad ka lookas puud ja siin-seal lennanud murdunud oksad. Autode ümber läheb kiireks askeldamiseks ja kümnekonna minuti pärast, kui hilisemad tulijad alles vihmasagaraid trotsides kalipsodesse riietuvad, on esimesed surfarid juba veel.

Aeg-ajalt tuleb kaldale minutiks hinge tõmbama ja jõudu koguma õnnelike nägudega surfareid, kes kasutavad seda aega ka purje trimmimiseks, et tugeva tuulega paremini toime tulla. Näeb ka surfareid, keda torm ja lained kaldale on uhtunud ja kes oma "kama" (varustust – Toim.) randumiskohast tagasi lähtekohta tassivad ning üha uuesti välja sõita üritavad. Siis kogenumate tegijatega konsulteerivad, trimmi muudavad ja jälle proovivad, kuni jõuavadki purje all lainetesse. Surfariid on üldse üks järjekindel rahvas, kes jonnit ei jäta. Ja nii need takistused ületataksegi ja lõpuks tullakse veelt tagasi, silmis sära, mis jääb sinna õige pikaks ajaks.

Aga vee peal käib tõeline "action". Mõnetunnise veelolekuga saavad peaaegu kõik lihased väga mõnusa koormuse. Kui oleks pidevalt tugevat tuuli, polekski tarvidust jõusaalis käia. Mõnikord, kui veab, on kaasas ka oskuslikke

veeleminekuks sobivad aga hoopis väikesed veekogud, ning vägagi soovitatav on teha esimesi samme kogenud juhendaja toel. Kogemuste kasvades jõutakse kindlasti varsti ka merele.

Surf on ala, millega saab tegeleda lapsepõlvest kuni väga kõrge vanuseni, kusjuures põlvest kuni väga kõrge vanuseni, kusjuures iga lisandunud oskus pakub tegijale üha enam rõõmu ja rahuldust. Maailmas viljeletakse mitmeid surf alaliike nagu kursisõit, slaalom, freestyle, wave (lainesõit – Toim.) – tegevust jagub nii siledale veele kui ka lainetesse.

Kogemuste kasvades tahetakse tavaliselt üha sagedamini nautida laineid. Viimastel aastatel on surfis aga lisandunud mitmeid uusi alaliike, mille väga paljud huvitavad trikid vajavadki just järvede siledat vett.

Professionaalid teavad, et arengul ja õppimisel ei tule surfis ilmselt kunagi lõppu. Õpitakse üha uusi trikke; kui lihtsad on käes, siis järjest keerulisemaid. Professionaalideks saavad muidugi vaid üksikud. Surfiga hobikorras tegeledes, valides endale sobivad ja meeldivad tingimused ning õige varustuse, on surf aga suurepärase puhkuse, mis kindlustab nii meeldivad elamused kui ka paraja füüsilise koormuse. Ja seda ka siledal veel päikese särades. ☒



2006. aasta WRC maailmameistri kesta all on peidus parima juhitavusega auto oma klassis. Valluta maanteed. Vaata www.ford.ee

FordFocus

Feel the difference





PURJETAMISEST HAAPSALUS

Haapsalul on Eesti jahtklubide ajaloos tähtis roll: just seal alustas 19. sajandi lõpus tegevust Eesti esimene jahtklubi. Kuidas purjetamine Haapsalus arenenud on, räägib kauaaegne purjetaja ning Jahtklubide Liidu tehnilise komisjoni esimees Arvet Tetsmann.

TEKST **ARVET TETSMANN** FOTOD **ERAKOGU**

Esimesed Läänemere-äärsed jahtklubid asutati 19. sajandi teisel poolel, esmalt loodi klubi Peterburis, seejärel Riias ja Liibavis. Arvatakse, et juba 1871. aastal üritas Rudolf von Gernet ka Haapsallu jahtklubi asutada, kuid täpsemaid andmeid selle kohta pole.

Eesti esimese jahtklubi loomiseni jõuti alles sajandi lõpus, kui asutati Eestimaa Jahtklubi, toonase nimega Estländische Yacht Club. Klubi asutasid 28 mõisahärrat Lääne-, Hiiu-, Harju- ja Virumaalt. Asutamiskoosolekul 13. detsembril 1888. aastal valiti jahtklubi kommodooriks Rudolf von Gernet ise ja asekommodooriks Leopold von Scharenberg; mõlemad jäid ametisse oma surmani. Valiti ka tehnilise komisjoni liikmed. Klubi tegutsemiskohaks sai Haapsalu; kaugemad külalised teistest Eestimaa paikadest võisid peatuda kommodoori villas Friedheim, kus asus ka klubi kontor.

Paar aastat hiljem täiendati klubi nime ja edaspidi teame klubi Estländische Sea Yacht Clubi ehk Eestimaa Merejahtklubina.

Põhikirja järgi oli klubi eesmärgiks "Aeru-, purje- ja aurupaatidel harrastussõidu arendamine, samuti nende paatide ehitamine. Selleks korraldab klubi võidusõite ning kutsub kokku nõupidamisi merendusega seonduvate küsimuste arutamiseks, tellib välismaalt paate ja nende mudelid ja peab üleval paatide ehitamise töökoda. Peale selle peab klubi silmas oma tegevuse vajaliku abivahendina kõikvõimalike füüsiliste oskuste, nagu ujumise, uisutamise, märkilaskmise, vehklemise ja muu sellise õpetamist."

Klubi hakkaski kohe korraldama niinimetatud rahva-

regatte, milleks saadi tsaarilt 1000 rubla iga-aastast toetust. Arvestades, et klubi eelarve küündis paari tuhande rublani, oli klubi tegelikult poolriiklik organisatsioon.

Kogu selle aja jooksul, mil klubi Haapsalus tegutses, oli rahvavõidusõitude korraldamine selle tegevuses tähtsal kohal. Rahvaregatte korraldati ka Tallinnas, Käsmus, Tsitre lahel ja mujalgi.

Haapsalus toimus esimene regatt 1889. aastal juuli lõpus. Võisteldi kolme klassi jagatud kaluripaatidel ja nende eeskujul ehitatud lahtistel või poolkaetud tekiga paatidel. Märkimist väärib, et esimesel võistlusel kehtinud reeglite järgi oli spetsiaalsetel, ballastiga võistluspurjekatel regattidel osalemine keelatud.

1890. aastal oli klubis 61 liiget, kelle käsutuses oli 34 alust. Umbes sama palju kui klubil aluseid, oli ka esimestel rahvaregattidel osalejaid. Mõne aastaga huvi rahvaregattide vastu aga vähenes, seda eriti kalurite seas; klubi tegevus Haapsalus soikus ja kandus üle Tallinna. Et Tallinnas ei asutatud uut klubi, vaid puhuti hing sisse Haapsalu klubile, on kindlasti seotud eelmainitud iga-aastase toetusega.

Esimene klubihoone Haapsalus valmis 1893. aastal ning Eestimaa Merejahtklubi Haapsalu osakond tegutses kuni klubi tegevuse lõpetamiseni 1939. aastal.

Kõrvuti suvise purjetamisega hakati Haapsalus harrastama ka jääpurjesporti. Jahtklubi kodukorras oli säte: "Klubi jääpaate ei anta klubi liikmetele lõbusõitudeks mitte enne kella 11 hommikul. Seega peab igapähele, kes seda meelelahutust kaasa tahab teha, aega olema, et mainitud kellajaks kohale tulla. Klubi jääpaatidele antakse alati kaasa üks või kaks madrust."



1900. aastal loodi Haapsalus teinegi veesportklubi: Haapsalu Purje- ja Sõuklubi, mis sai 1936. aastal nimeks Haapsalu Jahtklubi. Selle klubi asutajateks olid peamiselt jõukamad eestlased. Põhikirja järgi oli klubi esmaseks ülesandeks küll sõudesporti arendamine, kuid klubis oli ka kümnekond purjepaati. Esialgu klubi purjetamisvõistlusi ei korraldanud, küll aga osalesid klubi liikmed teiste klubide korraldatud võistlustel.

Kuni teise maailmasõjani arenes Haapsalu Jahtklubi tegevus tõusvas joones, kasvas klubi liikmeskond ja suurenes aluste arv. Nii oli 1939. aastaks klubis registreeritud 28 purjepaati, viis mootorpurjekat, viis jääpurjekat ja 11 sõudepaati.

Haapsalu klubi oli 1928. aastal asutatud Eesti Jahtklubide Liidu asutajaliige. Haapsalu esindajana kuulus EJJ juhatusse Teodor Avarmaa.

Pärast Teist maailmasõda saabus Haapsalu purjetamises mõõnaeg, mis kestis viiekümnendate aastate lõpuni, mil Haapsalus hakati noortele purjetamist õpetama. Pioneeride Maja purjetajate ringi hakkas juhtima Albert Käppa, kelle tööd jätkas Enn Kera.

Kui üle Eesti hakati purjetamisega tõsisemalt tegelema kalurikolhoosides, sai ka Haapsalu purjetamiskeskuseks "Lääne Kaluri" Jahtklubi, kus alul juhendas noori Heino Kuusk, hiljem Tarmo Tuisk, Raul Kõiv ja teised kohalikud purjetajad.

1988. aastal sai valmis "Lääne Kaluri" Jahtklubi uus hoon, ehitati ka uued kaid. Taasiseseisvumisega algas Haapsalu purjetamises kahjuks taas allakäik, mis kestab tänaseni.

Haapsalu purjetajate saavutustest rääkides tuleb juttu teha peamiselt jääpurjetajatest.

Nagu eespool mainitud, tehti Haapsalus organiseeritud jääpurjetamisega algust üheaegselt Eestimaa Merejahtklu-

bi loomisega. Murdepunktiks jääpurjetamise arengus sai 1902. aastal Haapsalu inseneri Erich Landeseni loodud uut tüüpi jääpurjekas, mis jäi kasutusele veerandsajaks aastaks.

1928. aastal tekitas sensatsiooni Hans Schulmann, kes ehitas esimese aerodünaamilise jäiga purjega jääpurjeka. Kolmekümnendate aastate alguses kontrueeris Erik Holst tänaseni kasutatava jääpurjeka Monotüüp-XV.

Euroopas sai kuuekümnendatel aastatel populaarseks DN-klassi jääpurjekas, mille populariseerimisel ja täiustamisel tegi suure töö ära Endel Vooremaa.

Jääradadelt on Haapsalusse toodud medaleid nii Euroopa kui ka maailmameistrivõistlustelt. Kõige rohkem on medaleid Vooremaade perel: Endel Vooremaal kuus, tema pojalt Vaikol kümme ja pojapoeg Argol üks medal. Kolm medalit on saanud Vello Kuusk ja ühe Külle Kalk.

Purjetajatel on siin vastu panna ainult Harald Tammi 1939. aastal Euroopa meistrivõistlustel olümpiajollil võidetud pronksmedal.

Haapsalus on teinegi tuntud purjetajateperekond. Kolmekümnendatel aastatel olid heade purjetajatena tuntud Erik ja Erika Käppa, hiljem kuulusid Eesti ja Nõukogude Liidu paremikku nende lapsed Albert ja Ester.

Tänapäeval kuulub Haapsalu purjetajate seast Eesti avamerepurjetajate paremikku mitmekordne Muhu Väina Regati võitja Koit Pauts ning olümpiaklassis Laser kuulub Eesti koondisesse Argo Vooremaa.

Haapsalu võimalusi arvestades võiks siit aga võrsuda palju rohkem häid purjetajaid.

Ehk hakkavad tulevikus Haapsallu medaleid tooma mõned nendest lastest, kes tänavu pärast mitmeaastast vaheaega treeningutega alustanud Haapsalu Jahtklubis harjutama hakkasid. ▣

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



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

Sildumine pole kunagi olnud nii lihtne!

Vööriõtkurid



12V: 30 kg/294 N

BP300

21 000,-

(tavahind 30 125.-)

Sel kevadel on QL vööriõtkurid ebatavaliselt soodsad. Telli soodushinnaga QL vööriõtkur nüüd ja unusta ebamugavad manöövrid ning piinlikud sildumishetked. Ole sadama peremees!



12V: 85 kg/835 N
24V: 90 kg/883 N

CT900

30 000,-

(tavahind 49 100.-)



12V: 60 kg/590 N
24V: 70 kg/685 N

CT600

24 000,-

(tavahind 34 185.-)



Marine Accessories
By Volvo Penta

www.volvopenta.nl
www.qlmarine.com

Pakkumine kehtib 31. märtsini ja sisaldab QL vööriõtkurit, paigaldustoru ja juhtimisblokki.

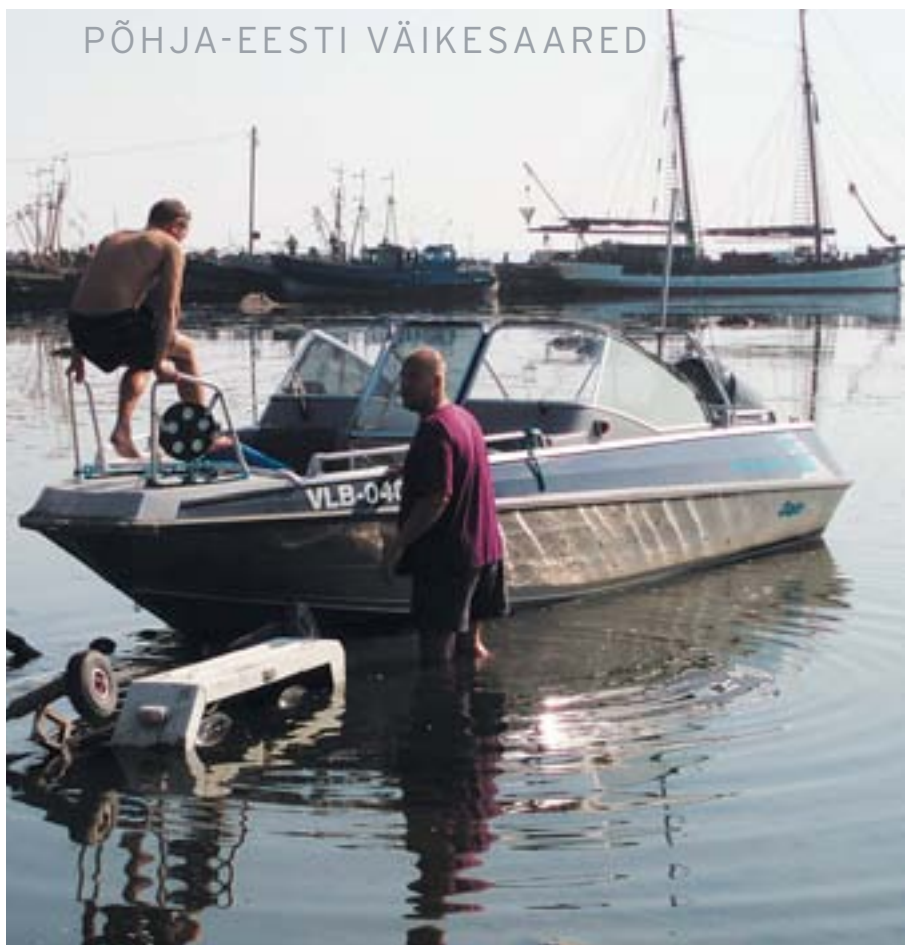
Balti Merekaatrid
Pärnu mnt 232, Tallinn
telefon 6 710 075
e-mail bm@paadid.ee
www.paadid.ee

KAATRITEGA PÕHJA- EESTI SAARTEL

Eelmise aasta augustis kogunes seltskond mootorpaadiomanikke ja nende sõpru, et teha üks põnev kolmepäevane mereretk eesmärgiga tutvuda Põhja-Eesti saartega. See seltskond või klubi, nagu nagu nad ennast vahest nimetavad, on sarnaseid matku korraldanud juba mitu aastat. Mereretkest jutustab sõpruskonna liige Artur Talvik.



PÕHJA-EESTI VÄIKESAARED



TEKST ARTUR TALVIK FOTOD ERAKOJU

2005. aasta reis oli väga karm paadimatk Riia lähel kahe sissepõikega Lätti. Tookord olid distantsid väga pikad ja meid pani tõsiselt proovile tormine meri. Seetõttu otsustasime sel aastal teha lühemaid meresõidudistantse ja panna rohkem rõhku looduses jalutamisele.

Sõit sai alguse Kuusalu vallast Tapurla külast. Seal on küll üks vana ja lagunev kalurisadamake, aga puudub slipp paatide vettelaskmiseks. Kuna mulle on see küla väga tuttav, olen leidnud koha paatide vetelaskmiseks külaplatsi kõrvalt. See aga on koht, kus ma küll oma Silver Hawki olen ilusasti vette saanud, kuid tulemas oli ka Buster Magnum, mis on omajagu kogukam, XXL ning üks Poola plastikkaater, mille nime ma kahjuks ei mäleta. Olin pisut mures, sest veidi madalama veetase-mega pidanuks otsima uut vetelaskmise kohta, aga seda juba mõnest teisest külast.

Kõik läks siiski õnneks, kambakesi tegutsedes saime ka kõige suuremad paadid vette. Kokku oli kuus paati, aga tulemata oli veel Olle oma uuel Trophy. Arvan, et Trophy't me Tapurlas vette saanud ei oleks. Või vette vast küll, aga kuna tegu oli suure ja raske alusega, siis väljasikutamisega oleks ilmselt suurem peavalu olnud. Trophy oli ka ainuke diiselmootoriga kaater ning seda poleks ka tasunudki mööda maad kohale vedada. Sestap tegi Olle targa otsuse ja tuli mööda merd otse meie esimesse sihtpunkti.

ESIMENE REISIPÄEV: TAPURLA - MALUSI - PEDASSAAR - KOIPSI - PRANGLI - NEE-ME - KERI

Kui paadid vees ja merejumal rummiga tänatud ning paadid sisseõnnistatud, võis matk alata. Kuue paadi ühisstart vahutaval merel on võimas pilt nii paadisõitjatele kui ka kaldale lehvitama tulnud külarahvale. Ainuüksi selle väikese jõudemonstratsiooniga sain mina oma mehisuse edevussagara aastaks paitatud ega vaja muid mehisuse aksessuaare, näiteks Harley Davidsoni tsiklit või midagi sarnast.

Seltskonna vanim liige ning nende

matkade hing ja initsiaator Ennu laskis stardipasunat ja kolmepäevane mereelu võis alata.

Esmalt võtsime kursi läände, esimeseks sihtkohaks valisime Malusi saared. Täpselt Lõuna- Malusi, sest Põhja- Malusi on pigem kari meenutav kivihunnik kui saar. Ka Lõuna-Malusi ümbritseb veealustest kividest kaitsemüür.

Malusil ootas meid Olle, kes oli oma uhiuue Trophyga juba tükk aega tagasi kohale jõudnud. Oma tunnikese oli ta seal sihikindlalt spinninguga erinevatesse suundadesse vehkinud, kuid tulutult, sest kalad olid ta seekord üle kavaldanud. Kuna Olle oli see esimene reis uue Trophy roolis, ei julgenud ta kivirägastikku paadi plastikere vastupidavust proovima minna.

Võtsime Olle koos tema meeskonnaga lahkelt oma alumiiniumkünadesse ja transportisime nad metallikolina saatel saarele. Mis seal salata, plekist kaatriga on kive otsas kolistades siiski julgem tunne.

Üks huvitav saareke on see Malusi. Eriti kui meenutada, et eelmise sajandi esimesel poolel oli seal üks niiõelda tollivaba kõrts, mille võlusid käisid nautimas nii Soome kui ka Eesti meremehed. Ei ulatanud sinna mõisniku ega korralvuri käsi. See mõte inspireeris paljusid reisil osalenud meessoost liikmeid ja nad kujutlesid ennast kõrtsis, kust nende naised neid nii kergesti kätte ei saaks, sagedaste külalistena. Nii mõndagi meest karistas kaasa selle patuse mõtte eest terava torke või müksuga.

Malusi saar kuulub looduskaitse alla kui merelindude pesitsuskoht. Seetõttu on saarel viibimine kevadest juuli lõpuni keelatud.

Meie teist sihtkohta Pedassaart teatakse juba paremini. Nii mõnigi meie matkaseltskonna liikmetest on seal varemgi käinud. Pedassaarele on hea läheneda lõunast, kus sügav ja kivideta lahesopp ulatub rannani välja. Põhiliselt peetakse saarel küll metsikumat laadi pidusid, aga see on ka loodushuvilistele meeldiv sihtkoht. Saarel on RMK metssaonnik ja Salmistu sadamavaht toob sinna mõõduka tasu eest ka neid, kel endal paati pole. RMK on saarele ka matkarajad maha märkinud, nii et see on üks igati meeldiv

KUUE PAADI ÜHISSTART VAHUTAVAL MEREL ON VÕIMAS PILT. AINUÜKSI SELLE VÄIKESE JÕUDEMONSTRATSIOONIGA SAIN MINA OMA MEHISUSE EDEVUSSAGARA AASTAKS PAITATUD EGA VAJA MUID AKSESSUAARE NAGU NÄITEKS HARLEY DAVIDSONI TSIKLIT.

koht väikeseks matkaks ja piknikuks. Viimast tegime ka meie, aga kuiva suve tõttu oli igasuguse lõkke tegemine väga rangelt keelatud. Õnneks olid meil kaasas priimused, nii et saime ohutult süüa teha.

Reisi algusest saatis meid ilus ilm ja puhus ainult õrn tuul, mis tegi kaatrisõidu nauditavaks ja kiireks. Pärast väikest matka ja einet võtsime kursi taas lääne poole, eesmärgiks jõuda õhtuks Prangli kaudu Nee-me külla, kus ootas meid õhtusöök kohalikus kõrtsis ning tants ja tagaajamine neile, kes päeval juba loodusemürgituse saanud.

Aga teel Pranglile sattusime hoopis kurikuulsale Koipsi saarele. See saar sai kuulsaks kui koht, kus tuntud lambakasvatajad Raimo Kägu ja Kristiina Ojuland sattusid nälginud lammastega loomasõprade huviorbiiti. Meie ei näinud ei elus ega surnuid lambaid. Ju on nad kõik vedru välja visanud või on loomasõbrad nad sealt päästnud.

Sel saarel olevat olnud kunagi 22 kaluritalu. Nõukogude piirivalve küüditas kalurid aga mandrile ja alles viimastel aastatel on sinna paar suvemaja kerkinud. Igal juhul on nende suvemaja omanike näol tegemist õnnelike romantikutega. Teistmoodi ei oska inimesi, kes sealse kaunis üksinduses suvitavad, kirjeldada.

Pranglil ootas saare esmakordseid külalisi ekskursioon autokastis. Need, kes saarel varem viibinud, jäid sadamasse paadimeeste juttu jorisema. Siis aga üllatus-üllatus: saarele saabusid liikluspolitseinikud. Sõnum levis kiiresti üle saare ja

VÄGA LOOPIVAS PAADIS SOOVITAN KIPRIL ALATI PÜSTI SÕITA JA MITTE HOOLIDA NÄKKU PRITSIVAST VEEST. NII JÄÄB LOOTUS, ET EI PEA VARSITI SELJAOPERATSIOONILE MINEMA. SIISKI ON TARGEM VALIDA VÄHEM LOOPIV TEEKOND: PAADIMATKAST JÄÄB KA MÕNI HAMMAS SUHU JA AJUD EI RAPU TÄIESTI SEGI.

korraga olid saare väikesed teed täis juhita liiklusvahendeid, mille sohvrivid olid välgukiirul põsastesse peitu pugunud. Ka meie seltskonnale veokastiekskursiooni teinud veoauto tegi kavandatust lühema ringi ja meie matkaseltskond pidi ekskursioonilt jala sadamasse tagasi kõmpima. Põliselanikud väitsid hiljem, et selline liikluspoliitsei kontroll oli saare ajaloos esmakordne. Tegemist oligi hoopis merepolitseiga, kes tegevusetusest otsustas ka saarele korda looma tulla. Ning kaasa oli võetud ka TV3 kaamera, et kogu Eesti rahvas Prangli elanike kulul nalja saaks. Meie otsustasime mitte kaamerate ees narriks jääda ja lahkusime saarelt nii kiiresti kui võimalik. Merepolitsei jäi pettunult kaldale, kontrollides ainult üht meie paatidest, mis, nagu teisedki, oli nõuetekohaselt varustatud ja mille kipri alkoholisisaldus oli Eestis kehtivate normide piires.

Neemel ootas meid praad ning soovijaid ka hilisem tantsuõhtu ja ööbimismõimalus sõber Illarti juures aias. Mina otsustasin aga oma meeskonnaga (tött-öelda olin meie viieliikmelises paatkonnas küll ainus meessoost olend) sõita järgmise päeva esimesse sihtpunkti, et ööbida avameretuulte meeevallal. Võtsime suuna Keri saarele. Ette rutates võin öelda, et sellel reisil mulle kõige sügavama mulje jätnud saartest oli

üks just Keri saar, teine Vaindlo.

Teel Neemelt Kerile nautisime kaunist ja sooja augustikuist päikeseloojangut. Saarele jõudes leidsime eest ühe väikese mootoriga plastikust kalapaadi ja rannalt üksinda telki üles paneva IT-spetsialisti, kelle hobiks on põgenemine üksikutele Põhja-Eesti saartele. Üksinda, ilma mobiilita ja väikese mootoriga. Ära tsivilisatsioonist. Ja ma mõistan teda hästi. Eriti pärast viibimist Keril.

Keri saarel on muuhulgas ka vana saun, mis toimib suurepäraselt. Kes sinna plaanib minna, peaks kindlasti mandrilt puid kaasa võtma. Nii tegime ka meie, kuigi ausalt öeldes jäi saunas käimata. Saarel on tunda peremehekätt – seal on tegutsema hakanud vabatahtlikest koosnev MTÜ Keri saar, mis korraldab seal talguid ning hoiab töös kööki ja sauna. Tahaks nendele inimestele selle tänuväärse tegevuse eest mõned soojad sõnad öelda. Nende inimeste peale mõeldes jääb tunne, et kodanikuühiskond on Eestis siiski võimalik. Valimiseelsel perioodil Tallinnas viibides kahjuks selliseid mõtteid ei tule.

TEINE REISIPÄEV: KERI – MOHNI - TAPURLA

Hommikul tegime sellel 3 hektari suurusel majakasaarel põhjaliku ekskursiooni.

Saare alt on möödunud sajandi alguses leitud maagaasi. Ka Keri majakas töötas kunagi täielikult maagaasil, olles ainus selline maailmas. Nüüd saab saar elektrit päikesepatareidest.

Veidi enne keskpäeva saabus ülejäänud seltskond. Ent sõit ei olnud enam nii lustilik kui eelmisel päeval. Tuule kiirus oli juba üle kümne meetri sekundis ja päeva jooksul pidi veel tõusma. Loomulikult oli ilm eelmisele suvele kohaselt siiski päikeseline ja soe. Meie matkakaaslased nägid küll saare ära, aga jäid ilma elamusest, mille saab seal ööbides. Ka täna, talvel seda lugu kirjutades ning Kerile mõeldes jään ennastunustavalt kaugusesse vahtima. Sedasi mõjus mulle see väike saareke.

Järgmiseks sihtpunktiks oli samuti armas ja romantiline Mohni saar. Nüüd ki-

hutasid Trophy ja üks Busteritest otse itta, täpselt lainele vastu. Tuul tõusis. Juba oli tuule kiirus kohati üle 15 meetri sekundis. Kõrvalt vaadates tundus Trophy isegi paremini laineid võtvat kui Buster. Aga ülejäänud seltskond oli kavalam. Nad võtsid ette pikema, aga vähem loopiva teekonna mööda kaldaääri, nautides saarte varjus täielikku tuulevaikust. Aga 15 meetrit sekundis puhuv tuul ei ole meie seltskonnale hull. Aasta varem tabas meid Roomasaare sadamast Kihnu sõites tuul, mis võttis Pärnus puid ja olevat puhunud kohati kiirusega kuni 22 meetrit sekundis – vaat see oli juba midagi!

Siiski on targem valida vähem loopiva teekond. Nii jääb paadimatkast ka mõni hammas suhu ja ajud ei rapu täiesti segi. Väga loopivas paadis soovitatakse kipril alati püsti sõita ja mitte hoolida näkku pritsivast veest. Nii jääb lootus, et te ei pea varsti seljaoperatsioonile minema. Reisijad istugu võimalikult ahtris ja soovitatavalt võimalikult sirge seljaga laine rütmiga kaasa liikudes.

Olle ja Kalle, kes tormist merd trotsides ees minema sõitsid, olid enne meie päralejõudmist teinud saarele tiiru peale ja leidnud mõnusa rannakese, kus sai kaatriga otse ninapidi liiva kihutada. Ega see 30 minutit edumaad küll raputamist ära ei tasunud, loomulikult kui mitte arvestada adrenaliini, mida mõnusalat suurtes laineetes hüpatas tunda saab.

Mohnil võttis meid vastu perenaine, saarevahi abikaasa Õie, ise. Tervituseks küll väga kurjalt sõnu peale lugedes, et saarel ei tohi teha seda, teist ega kolmandat. See oli ka mõistetav, sest kuivuse tõttu oli tulehirm muutunud paaniliseks ja saarel kiiret abi loota on lapsik. Hiljem sai perenaisest ingel, haldjas, kes tegi meile saarel kiire ekskursiooni.

Mohnile saavad ka need, kel oma paati võtta pole. Tuleb vaid Viinistus hotelli minna ja sõidusoovi avaldada, ehkki alati pruugi kohe küüti saada.

Õhtu ja öö veetsime Tapurla külas, et siis hommikul otsustada, kas teeme läbi ka matka viimase etapi Tapurla-Viinistu-Ver-





VAINDLO SAARELT LEIDSIME KAKS MEELDIVAT PIIRIVALVURIT JA ÜHE KOERA, KES MEILE OMA AINSA JA AUKLIKU SÕUDEPAADIGA VASTU TULID. KOER TEED NÄITAMAS, ÜKS PIIRIVALVURITEST SÕUDMAS JA TEINE KOGU JÕUST VETT VÄLJA KÜHVELDAMAS.

gi-Vaindlo saar-Tapurla, või anname ilma-
taadile alla ja pakime paadid kokku.

KOLMAS REISIPÄEV: TAPURLA – VIINISTU - VERGI – VAINDLO - TAPURLA

Hommikul oli meis õnneks piisavalt mehisust, et tuulisest merest hoolimata asuda Vergi poole teele. Plaanisime seal tankida ja siis otsustada, kas minna Vaindlole või mitte. Mis seal salata, paar väiksemat paati sai turvalisuse huvides siiski maha jäetud ja reisilised nendest suurematel kaatritesse ümber kolitud. Viinistus sõime hommikusupi ja võtsime suuna Vergi poole.

Vergi, nagu enamuse põhjaranniku väikesadamaid, valmistas täieliku pettumuse. Külaline ei olnud sadamas teretunud.

Kõrtsmik vaatas meid kui tüütuid kärbeid ja kui me sadama uhketele tankimisseadmetele viidates julgesime veel kütust küsida, nähvati vastuseks, et minge ja tooge Rakverest. Kuna oli augustikuu ja ka tuul üsna vali, oli sadamas arvatud, et “kes see hull ikke enam vastu sügist kaatriga merele läheb ja bensiini ostab”.

Ka Olle oli oma viimati Haapsalu sadamas tangitud Trophy “tsisternkaatri” (väidab ju kaatri tootja, et paagitäiega saab sõita ligi 700 kilomeetrit merd, mis on kaatrite seas üsna erakordne tulemus) kütuseieri veerandit paaki näitavasse asendisse saanud. Ning kuna teda ootas ka veel merereis tagasi Tallinna, otsustas temagi tankida ja ennäe imet - diiselkütus oli sadamas täiesti saadaval! Diiselkütust peab piirivalvurite tarvis ikka olema.

Suure lunimise peale õnnestus meil leida üks kohalik taksojuht, kel oli ka kärü, kuhu panna kütusekanistrid, ning siis algas sõit Haljala tanklasse.

See enamiku jaoks ehmatahv vahejuhtum oli kogu reisi kõige ebaseeldivam episood, kuna kaartidel ja muudes infobülletäänides on Vergi sadamasse märgitud tankla. Lõpuks, tänu väga abivalmitel ja lahetele piirivalvuritele ning toredale taksojuhile, saime kokku piisavalt kanistreid ja kütuse toodud. Ühtlasi saime vahepeal piirivalvuritega maast ja ilmast

vesteldes meeldivalt aega veeta ning ka Vaindlo saare elu-olu kohta eelluuret teha. Ka õnnestus meil neid abivalmiduse eest vastuteenega tänada. Nimelt: kuna Vaindlo saarega on piirivalvelaevadel ühendus kord nädalas, saime saarelistele viia väikese postipaki. Peale kahe ja poole tunnist sundpausi saime lõpuks Vaindlo poole minema hakata. Nii palju oli sellest vahejuhtumist siiski kasu, et tuul oli veidi alla tõmmanud ja Vaindlo ots ei olnud enam väga hull loopimine.

See sõit tasus ennast ära. Saarelt leidsime kaks meeldivat piirivalvurit ja ühe koera, kes meile oma ainsa ja aukliku sõudepaadiga vastu tulid. Koer teed näitamas, üks piirivalvuritest sõudmas ja teine kogu jõust vett välja kühveldamas. Saar on niivõrd kivise rannajoonega et isegi väike sõudepaat sõidetakse selles tihedas kivirägastikus poole aastaga auklikuks.

Lahke saarerahvas ehk kaks piirivalvurit tegid meile mõnusa ekskursiooni ja andsid kiire ülevaate, kuidas on üksikul saarel elada. Tundus, et enne pensionile minekut teeksin isegi sellist tööd. Aga sinnani on õnneks veel aega.

Tapurlasse tagasi sõites saime nautida tõeliselt mõnusat merd kauni suveilmaga. Trophy kihutas Tallinna tagasi, teised tõmbasid oma paadid Tapurlas välja. Õhku jäi vaid küsimus: kuhu järgmisel aastal minna? ▣



NIMBUS BOATS

340 COMMANDER



COMMANDER
The Yachtsman's Yacht



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



KOTERMANN LAEVAS

Kotermann on, teadagi, laevahaldjas. Pole aga täpselt selge, kas ja kuidas ta laeva hoiab; pigem tuntakse kotermanni tänu vingerpussidele, mida ta laevas teeb. Vanasti olid laevad puust ja mehed rauast, nüüd on laevad nii puust, rauast kui ka plastist. Mis muutused on tabanud mehi, ei ole täpselt teada, küll on aga kotermannid tänapäeval palju arenenumad ja moodsamad kui nende eelkäijad ning kasutavad elektroonikat ja arvuteid.

TEKST JA FOTOD VIKTOR SIILATS

Ta ilmutas end ühel ilusal Eestimaa juunikuuõhtul, saates mu mobiiltelefonile kummalise SMSi: laeva alarmsüsteem on registreerinud sissetungi. See oli aga täiesti võimatu, sest ühes Ateena jahisadamas staapelplatsil seisnud laeva alarmsüsteem polnud sisse lülitatud.

Asjal võis siiski olla loogiline seletus: keegi oli leidnud varuvõtmed ning arvates, et laev on valve all, lülitanud puldist alarmi mitte välja, vaid hoopis sisse.

Helistasin kibekiirelt sadama turvateenistusele ja palusin otsekohe laev üle vaadata. Ei saa, öeldi vastuseks. Ateenas raksud kohutav äike ja vihmasadu ning kogu sadamast on elekter läinud.

Seda kiiremini tuleks laev üle vaadata! Kui kogu sadam on pime, on seal ju hea tegutseda. Palusin tungivalt, et mingi aga kohale ja vaadaku üle, selle eest ma ju maksangi.

Mõne aja pärast sain küll rahustava telefonikõne, et laevaga on kõik korras, aga ärevaid SMS-e saabus kogu öö.

Järgmisel hommikul helistasin tuttavale tšiiili meremehele, samuti Viktorile, ja

õpetasin, kust leida varuvõtmed ja kuidas alarm maha võtta.

Mõne aja pärast teatas Viktor, et laevaga on kõik korras ning keegi pole seal sees käinud, küll aga kuuleb ta mingit imelikku häält, mis võib olla mingi pump, ning alarmi ei õnnestu kohe kuidagi välja lülitada. Palusin Viktorit, et ta lülitaks välja absoluutselt kõik lülitid, mis ta vähegi leiab, ning hoiaks laeval silma peal.

Seepeale hakkas mu mobiiltelefoni lisaks sissetungi-sõnumitele saabuma ka teateid mitmesuguste uste ja luukide avamise ja sulgemise kohta.

Kuna Viktorit ei õnnestunud enam telefonitsi tabada, helistasin sadama tehnoteenistusele ja palusin, et nad kontakteeruksid Viktoriga ja paluksid teda hästi viisakalt laev rahule jätta.

Ta on praegu tööpoolest pardal ja teeb midagi väga imelikku, vastati.

Mida siis?

Noh, praegu näiteks mängib prožektoriga, mis on suunatud otse sadamakontori aknasse – lülitab seda sisse-välja.

Ma ei taibanud siis veel, et see pole Viktor,

kes prožektoriga mängib ja palusin talle öelda, et ta laevast lahkukuks. Mõne päeva pärast sain SMSi, et laeva akud on jõudnud kriitilise piirini ja seejärel sõnumid lakkasid ...

Pole elektrit, pole probleemi! Halvim, mis sai juhtuda, on see, et akud saavad viga ning et alarmsüsteemis on mingi arusaamatus.

Nii oligi. Ateenasse jõudes ja akusid laadida üritades selgus, et see ei ole võimalik: akulaadija piiksus iga natukese aja tagant kolm haledat piiksu. Paraku aga jätkas ta piiksumist ka pärast akude vahetust.

Kui enam miski ei aita, loe instruksiooni, õpetab Murphy seadus. Instruksioon ütleb, et kolm piiksu võib tulla kas akude ülekuumenemisest või kui akud on omadega täiesti läbi. Uute akude puhul laadida piiksuda ei tohiks. Järelikult on hoopis temperatuurisensor läbi, teen kiire järelduse, ja eemaldan sensori. Seepeale hakkavad akud ilusti laadima ja mobiiltelefon hakkab taas vastu võtma sissetungi-sõnumeid.

Kiire kõne EMT tugikeskusesse ja sõnumid lakkavad. Nüüd on aeg kontrollida teisi süsteeme, näiteks mootoreid. Mootorite käivitamisel sütitavad kummalised tu-

KUI ENAM MISKI EI AITA, LOE INSTRUKTSIOONI, ÕPETAB MURPHY SEADUS.

lukesed, üks mootoritest ei käivitu üldse ja teine töötab alarmihelide saatel ning ei allu mitte ühelegi liigutusele: elektrooniline võti ei aktiveeru, käigud ei lülitu sisse ja gaasi ei saa anda. Pöördeid pole!

Alarm näitab, et kütuses on vesi. Kuidas saab olla kütuses vesi, kui laev on seisnud kogu aja veest väljas ja teda pole kasutatud? Enne veest väljatõstmist oli ta perfektses korras.

Äkki pääses tugev vihm kütusetanki? Oletust toetab asjaolu, et kui enne olid kütusenäidikud veerandi peal, siis nüüd näitavad nad poolt paaki, justkui oleks kütust juurde valatud. Õnneks saab kütust läbi veeseparaatori klaasseina lihtsalt kontrollida ja loomulikult pole seal vett. Seepeale saab ka mõistus otsa.

ASUME KÕIGI JÕUDUDEGA VÕITLUSESSE

Kohalekutsutud Volvo Penta kreekklased on operatiivsed ja abivalmid: ühendavad oma arvuti korraks mootoritega ja teatavad seepeale, et mootoreid ei ole olemas!

Loomulikult on nad olemas, neid on lausa mitu rauast tonni, mida võib silmaga näha ja käega katsuda, aga arvuti nende olemasolu ei näita. Maksnud selle diagnoosi eest 100 eurot, taipan, et siin on midagi tõsisemat lahti ja ma võin siia jäädagi neid eurosid loopima.

Lühike telefonikõne Eestisse ja Viljo Ilves Balti Merekaaritrest, Volvo Penta esindaja Eestis, asub kohvredid pakkima. Enne seda konsulteerib ta Volvo Penta tehasega ja saab tungiva soovitusena mootoriakud välja vahetada.

Vahepeal on selgunud, et laeval ei tööta ei võõri- ega ahtripõtkur. Need on mootorid (võõri- ja ahtrivindid), mis liigutavad laeva külgsuunas. Ka ei tööta autopiloot.

See-est töötab prožektor, mida pole lihtsalt võimalik välja lülitada. Kontrollpaneelil ei põle need tulukesed, mis peaksid põlema, ja põlevad need, mis ei tohiks põlema. Lisaks töötab pidevalt üks pilsipump, mille magnetlülitit on rikkis. Ahhaa, see oligi siis see pump, mida madrus Viktor ei suutnud välja lülitada!

Ehkki on algamas nädalavahetus,



Clint ja Stuart Promarine UK'st

õnnestub kohale meelitada kohalik laevaelektrik George, kes esimese asjana vahetab välja mootoriakud. Avastame, et mootoriakude ja muude akude vahele on tekkinud kummaline side: neist ühtesid välja lülitades satuvad teised voolu alla ja vastupidi. George avastab ühe tagasivooludiodi, mis on läbi põlenud. See diod peab akusid isoleerima, lastes voolu läbi vaid ühte pidi.

Kuna diod on samaaegselt ühenduses mootoritega, tekib hetkeks lootus, et see ongi see kõigi hädade peapõhjus. Aga kotermann ei ole diod, ta on haldjas või pigem vaim või nähtus.

Peale diodivahetust ei muutu suurt midagi ja mootorid ikka ei tööta. Lisaks selgub, et põtkurite elektroonikaplokkides on mingi viga, prožektorid kontrollplokk on tõenäoliselt läbi, ja – mis kõige tähtsam

– pidevalt *malaka*- vandesõna manav ning vahelduseks oma maa ja rahva sügavast kultuurist pajatav George avastab kõrbehaisu välja ajava alarmi.

Kuidas saab üks Cobra autoalarm sedasi põleda, et kõik selle funktsioonid, sealhulgas andurid ja sensorid, töötavad, välja arvatud väljalülitumise osa, mille kõrbemise tagajärjel toimuski iseeneslik sisselülitumine ja mille tagajärjel hakkas Cobraga ühendatud EMT gsm-kontroller "Yachttkit" saatma häiresõnumeid? See kotermann näib elektroonikas ikka väga osav sell olevat!

Esmaspäeval saabub Viljo, kaasas neli elektroonilist juhtplokki mootorite tarvis. Olime optimistid ja leidsime, et ega see hullest hullem ehk siis mõlema mootori elektrooniliste EDC-ajude läbipõlemine ikka võimalik ole. Ajud on niivõrd kallid,

PIONEERIDE MAJA TEHNIKARINGIST TUTTAVATE LIIGUTUSTEGA ASUB GEORGE RAADIOAMATÖÖRI KOMBEL PISIKESI JUHTSKEEMIKESI TINUTUSKOLVIGA JOOTMA JA PARANDAMA. KONTROLLPANEELIL SÜTTIB ÜKS RÕÖMUS TULUKE TEISE JÄREL...

nende tellimisaeg ja iga mootori individuaalne programmeerimine tehases niivõrd aeganõudev protseduur, et otstarbekam on kõigepealt õnne proovida MS-kontrollerite vahetusega. Ja ennäe: pärast juhtplokkide vahetust on mootorid jälle olemas!

Arvuti näitab, et mootoritel pole suurt häda midagi. On mingi kommunikatsiooniahäär, ja lisaks ka vesi kütuses.

Hmmm, kui mootorite elektroonikast täiesti sõltumatu ja üsnagi primitiivsel moel ehitatud veetuvastussüsteem näitas, et vesi on kütuses ja keeruline mootorielektronika näitab sedasama, siis peab ju vesi kütuses olema sõltumata sellest, et ma seda korra juba kontrollisin. Aga paraku vett siiski kütuses ei ole ja seda ei saagi seal olla – mis sellest, et kütusenäidikud näitavad kaks korda suuremat kütusekogust.

Kui mootorid ikka ei kuuletu, saab mõistus taas kord otsa ja Viljo sõidab koju Eestisse, lubades nädala pärast koos uute mootoriajudega tagasi tulla.

Olen lõpuks saanud vastuse mind kaua aega piinanud küsimusele, et mis juhtub siis, kui tänapäevastel, elektroonikat täis pikitud meremootoritel ajud üles ütlevad ja mootorid ühtäkki keset merd seisma peaksid jääma. Selgub, et mootorid on omavahel ühendatud peremees-ori põhimõttel (mas-

ter-slave). Niipea, kui ilmneb mingi elektrooniline probleem, lõpetab ori oma töö ja peremees lülitub “lonka koju”(limp home)-režiimi. See tähendab, et mootor käivitub, töötab tühikäigupöõretel ja käik tuleb mootoriruumis käigukasti peal asuvast lülitist manuaalselt sisse-välja lülitada. Nii saab vaikselt lähimasse sadamasse sõita.

George mässab taas tagurpidivooluga, mis vaatamata sellele, et vahetatud diod on ikka veel terve, siiski kusagilt valla on pääsenud. Vool laseb mööda laeva ringiratast ringi.

Ta algab vöörivindi juurest ning kui ta sealt eemaldada, jätkab ahtrivindi poolt. Kui ta ka sealt eemaldada, tuleb ta passarella (elektrohüdrauline maabumissild) juurest, ning kui ta sealtki eemaldada, näitab ta end kontrollpaneeli voldikestena (volt on pingeühik) vooluindikaatoril ja üht negatiivi-lambikest vilgutades.

George kaevub *malakat* vandudes kontrollpaneeli juhtmerägastikku ja tuleb sealt välja üht pisikest tekstoliiditükikest käes hoides. See on „vesi kütuses“-alarmi elektroonikaplokk, mis näib olevat läbi põlenud. Selliseid plokikesi leiab George teisigi: kui vanasti olid aparaatidel kaitsmed, siis tänapäeval on kogu aparaat ise üks kaitse, mis probleemi korral lihtsalt läbi põleb. Pioneeride maja tehnikaringist tuttavate liigutustega asub George raadioamatööri kombel pisikesi juhtskeemikesi tinutuskolviga jootma ja parandama. Kontrollpaneelil süttib üks rõõmus tulu ke teise järel...

Nagu tähelepanelik lugeja on ehk juba aru saanud, on asi üpris tõsine. Mis omakorda viib mõttele, et kas tegu pole mitte kindlustusjuhtumiga. Otsustan asja omal käel uurida.

“Mis teil siin vahepeal ikkagi juhtunud on?” pärin sadama tehnikadirektorilt.

“Mitte midagi pole juhtunud!”

“Aga see nali, mis minu laevas valitseb, ei saa ju ometi iseenesest tekkida! Ega teil siin närlisi pole?”

“Ei, keegi pole kurtnud.”

“Aga see äike?”

“Mis äike?”

“No eks ikka seesama äike, mis sadama pimedaks lõi.”

“Meie sadam ja pime? Kes sulle seda ütles?”

“No eks ikka see teie sadamakontor ütles, kui oli vaja laeva vaatama minna. Et sajab ja on äike ning et kogu sadam on pime.”

“Ei, meie ei tea sellest küll midagi.”

“Aga äkki turvateenistus teab? Neil löi kindlasti monitorid tummaks ja nad registreerisid kindlasti kuhugi žurnaali, et selline lugu juhtus.”

“See on väga huvitav mõte, me küsime nende käest, kas nad märkasid midagi. Aga kas see laeva GSM-süsteemist ei saa olla?”

“???????”

“Noh, vaata, sa ju ise ütlesid, et laev hakkas sõnumeid saatma? Isegi lennukites ei tohi mobiiltelefone kasutada, aga sinul töötab seal päevad otsa mingi GSM-aparaat. Pealegi, meil seisid siin platsi peal palju kõrgemad laevad, 30-meetrise mastidega purjekad. Osad neist olid rauast. Kuidas neil midagi sellist ei juhtunud? Ei, äike ei saa mingil juhul süüdi olla!”

“Aga kuidas siis ei juhtunud? Sellel Montenegrost pärit jahil löi ju masti tipus asetseva tuuleinstrumendi pilbasteks,” räägin edasi sadamas kuuldu.

PANTAENIUS TULEB MÄNGU

Mõistes, et edasine vestlus ei vii kuhugi, otsustan kontakteeruda kindlustusega.

Rahvusvaheline kindlustusfirma Pantaenius on loodud huvilaevalde omanike vajadustele mõeldes, mistõttu tegutseb ülikiiresiti. Juba järgmisel päeval saadab Pantaeniuse inglise kontor kohale Spirose, Korfu saarel elava kindlustuseksperti.

Poolepäevane vestlus Spirosega annab selge ettekujutuse Kreeka mõttehiiglasest.

Midagi enneolematult antiikset avaldub nii Spirose olekus, mõtteviisis, erudeerituses kui ka kommetes. Spiros on mees, kes kahtleb kõiges. Õnneks mitte minus.

Minule teeb ta otsejoones selgeks, et

KÕIGE KEERULISEM PROBLEEM NÄIB OLEVAT TAGURPIDIVOOL. PHANTOM-POWER EHK FANTOOMVOOL (AGA EHK HOOPIS KOTERMANNIVOOL) ON ASJAL NIMEKS.

põhjustest sõltumata käsitleb Pantaenius minu laevaga juhtunut kindlustusjuhtumina ja kõik kahjud korvatakse, samas pean ma tegutsema nii, nagu tegu ei oleks kindlustusjuhtumiga. Aga seda ma ju teenigi, ma üritan kindlustusele iga viimast kui penni kokku hoida ning selleks on mul isegi mehed ja osad Eestist tellitud!

Enamus meie koosveedetud ajast kulub aga Spirose elufilosoofia lahtimõtestamiseks.

Markantseim näide sellest filosoofiast on fakt, et Spiros ei kasuta üldse mobiiltelefoni.

“Et ma mõnest tööotsast ilma jään, ei korva seda privaatsusekadu, mis mul tekib mobiiltelefoni kasutades. Lisaks on nende mõju inimesele veel vähe uuritud,” võtab Spiros oma veidruse kokku.

ESIMENE NÄDAL ON LÄINUD

Ateenasse saabuvad kaks inglasi, Clint ja Stewart. Nemad on Balti Merekaatriite poolt kohale kutsutud hädaabibrigaad, mida Pantaeniuse kindlustus lahkelts aktsepteerib. Mehed on töötanud laeva valmistajatehases, mistõttu on neil lihtsam lahendada mitmeid ebastandardseid probleeme, lisaks saavad nad tehastest üli-kiirelt vajaminevaid varuosi. Ja neid läheb, paraku, tõesti palju tarvis.

Kõige keerulisem probleem näib olevat tagurpidivool. *Phantom-power* ehk fantoomvool (aga ehk hoopis kotermanni-vool) on asjal nimeks. Inglise sukelduvad juba tuttavasse ahelasse: võõrivint–ahtrivint–passarella–negatiivituli.

Vahepeal saabub sündmuspaika kreeklane Elias. Tema esindab võõri-ja ahtripõtkurite firmat. George kutsus ta kohale, kui pärast 200-eurose juhtploki vahetust võõrivint ikka töötamast keeldus. Selgus, et George oli selle ploki lihtviisil läbi kõrvetanud, aga võib-olla üldsegi mitte omal süül, sest kõrbenud on ka juhtkangid, põtkurite kaugjuhtimispuldi vastuvõtja ja palju muud. Eliase silme all kõrvetab kotermann



läbi ainsa korrasoleva juhtploki. Ega's midagi, kindlustus maksab – kõik vahetusse!

TEINE NÄDAL LÄINUD

Murelik kõne Eestist. Järgmisel päeval Ateenasse naasma pidanud Viljo on õudusega avastanud, et kahe mootoriaju asemel on talle saadetud üks, mistõttu on tema reisi otstarbekus sattunud suure küsimärgi alla. Las saadavad teise otse Ateenasse, teen kiire ettepaneku.

Nii ei saa, sest lepingu järgi on välja kujunenud kindel tarneahel ja selles aadressi muutmine olla keerulisem kui kosmoselaeva marsruudi muutmine. Keskladu asub Belgias ja isegi sealt läbisõitmine ei aita. Kas tõesti on Brüsseli bürokraadid ka erasektorisse jõudnud?

Võlusõnaks näib siiski olevat lause, et seekord on ju viga sündinud tehase komplekteerija süül, mistõttu tehas on nõus saatma puuduoleva mootoriaju Volvo Penta Kreeka esindusse.

Mismoodi selle sealt kätte saab, eriti veel pärast seda, kui tublid kreeklased on asendatud nende eestlastest kolleegiga, jääb ebaselgeks. Logistikateemalised telefonikõned kestavad kella kaheksani õhtul ja lõpevad sellega, et järgmise päeva varahommikul (ei saagi täpselt aru, kuidas see võimalikuks sai) saabub puuduolev Volvo Penta mootoriaju Ateena lennujaama ja umbes tunni aja

pärast maandub ka Viljo lennuk teise mootori ajuga.

Viljo pagas koosneb peamiselt varuosadest ja inglased asuvad vahetama autopiloodi aju ja muud elektroonikat. Cobra alarm asendatakse üheainsa kerge liigutusega.

Mootoriajude vahetamise järel on mootorite käivitamisega ikka veel mingeid probleeme, aga nendest saadakse kiiresti jagu, minnes tuimalt mööda automaatselt tulekustutussüsteemist, mis takistab mootorite ventilaatorite töölerakendumist.

Lõpuks ometi mootorid töötavad, ehkki vesi on ikka veel kütuses!

Kahenädalase vintsutuse järel näib olevat üks õnnestunud päev. Tublid inglased, kes ei lõpetagi tööpäeva kella viie paiku, vaid töötavad usinalt seitsmeni, raporteerivad võidukalt, et fantoom on lõpuks võidetud!

“Mis siis ikka, siis on ju Mythose (Kreeka õlu) aeg,” ütlen kõhklevalt ja asun ise samal ajal, kui Viljo koos inglastega võiduõlut naudib, kontrollpaneeli uurima.

“Miks see ankruvintsi kontrolltuli siin nii imelikult põleb?”

“Oh, see pole midagi,” vastab Stewart ja vajutab üht lüliti, mille peale jauratab hoopis Eliase poolt korda tehtud võõrimootor ja laev hakkab kaldast eemale liikuma!!!

Nähes, et kotermann lausa irvitab me üle, vajuvad kõigi näod murest pikaks. Õlu ei maitsegi enam. ■

SUUND SOOME: Tallinna ja Helsingi vahel liigub laevu nagu tramme Kesklinna ja Kopli vahel. Isegi merehädaline võib valida, millisel laeval ennast päästa laseb.

JAHIGA SOOMES VÕISTLEMAS

TEKST RAIN VEETÕUSME FOTOD KAI LÖPPE

Soome laht, mis kaldalt vaadates kuhugi silmapiiri taha kaob ja üsna mere moodi välja näeb, pole tegelikkuses palju muud kui üks suuremat sorti jõesuue. Ja nagu nii mõneski raamatus kirjas, võib seda lahte ajaloolise mõõde lisamise huvides kutsuda ka Ürg-Neeva suudmeks. Ja eks ta tõsi ole ka. Kui Tallinnas jahi võõr Helsingile pöörata, läheb päris hulk aega, enne kui Naissaar, Aegna ja Prangli selja taha jäävad. Järgmiseks meremärgiks on Tallinna majakas ja kui see silmapiirilt kaob, on juba ees Helsingi majakas, mille taha Helsingi õhtutuled paistma hakkavad. Need 40 meremiili viskab kangem rännumees päevase rännakuga jalgsi kah ära.

TULED ÖÖS

Umbes niisamuti, Tallinn-saared-majakas-majakas-saared-Helsingi, kulges ka meie reisi avapäev. Vähe põnevamaks kruvis olukord alles siis, kui pimeduse saabumine Soome pealinna tuledesse uputas ja kõikvõimalike meremärkide otsimine tõsiseks silmaspordiks muutus.

Eesti veeteedega kursis olev purjetaja peaks Soome minekuks

Natuke enne seda, kui jänkud Soome lahe laineharjadel jäätükkidega asendatakse, peetakse pea igas siitkandi asjalikumas jahtklubis hooaja lõppvõistlus. Soome lahe põhjakaldal Koivusaare jahtklubis kannab see nime Karvalakkikisa ehk Karvamütsi regatt. Suvel sama klubi korraldatud Helsingi-Tallinn regatil osalenud meekonnal küpses plaan läki-läkid kõrvadele suruda ja nädalavahetuseks ülelahe vennasrahvale võistupurjetamises appi minna.

eelnevalt tublisti kaarti uurima. Helsingi ümbrus on meremärke üsna tihedalt täis tikitud ja nende segiajamine lõppeb kiiresti graaniidise pinna tunnetamisega.

Nagu välismaale minekul tavaks, tuleb ka Soome sisenedes teha tervitusviisi sealsele piirivalve- ja tollimeeskonnale. Jahiga minnes leiab sobiliku piiripunkti Helsingi saarestikust Suomenlinna saarelt. Mõningase mangumise peale tulevad piirivalvurid kaldale ja lehvivad tervituseks igäuhele, kel sobilik pass ette näidata.

Soomes, nagu teada, on külm. Lätlased ütlesid isegi, et väga külm, kuid neid meil seekord kaasas ei olnud. Ometi tuleb ka Virumaa pojal Soomes läki-läki sügavamalt pähe tõmmata ja T-särgile lisaks sall või kampsun paunast välja sikutada.

Karvamütsivõistlusele ettevalmistusi tehes tuli meil lisaks särgile ja sallile ka kõik teised tõsised riitusesemed selga panna. Kaunis kõva ja jäine tuul tuletas meile meelde, et on üksnes looduse ime, et Läänemeres aastaringselt jääkatet peal ei ole. Selle tõsi-asjaga olid ilmselt leppinud ka soomlased, kes oma jahtidel tuntud rahvamängu kubujussimist mängisid.

Et Soome jahisadamates ringikolamine pole päris samaväärne



KAPTEN ALAR: Hetk enne starti on pingeline. Leidä tuleb sobivaim koht, kus jahtide vahele veel mõni jalg vaba vett on jäänud.



ENNE STARTI: Terane silm leiab teiste seast ka mõne Eestimaise jahi.

koduhoovist reha otsimisega, tuli meil nii mõnigi tund ja närvirakk kulutada õige randumiskoha leidmisele. Pidime ju sobiliku klubi leidma mitte üksnes suurest sadamavalikust, vaid ka suure hulga salapärase ja vähem salapärase graniidimägede vahelt ja seda keset ööd. Kaiots käes, polnud muud kui tund või paar lihtsat und. Sest idataevas võis hea fantaasia korral juba esimest koidukiirt näha.

RAAMATUPIDAJAD VERSUS SPORTLASED

Hommikune plaan oli selge. Nobedalt otsad lahti ja võistleva. Tavapärase registreerimine, teiste võistlejate ülevaatamine ja läkiläkidega loopimine tehtud, polnud muud kui purjed üles ja teiste sekka merele.

Juba stardis oli aga selge, et arusaam purjetamisest ja võistlusreeglitest on meeskondadel väga erinevad. „No on raamatupidajad!” jõudis keegi röögatada, kui esimeses märgis üks hobijaht teiste määrustevastaselt risti ette sõitis. Üheaegselt kimpu sattunud 4-5 alust suutsid suurema kahju sel hetkel ära hoida, tehes kiireid päästemanöövleid, kuid päris kriimudeta ei pääsenud keegi. Loomulikult järgneb sellisel juhul hiljem protest. Et hiljem aga kõik laabuks, tuleks üles märkida rikkuja jahi purjenumbr ja jahi nimi (kui viimane näha on), ning paha ei tee ka teiste lähedused olnud jahtide meeldejätmise, sest võib juhtuda, et hiljem on tunnistajaid vaja.

Edasine läks juba libedalt ja seda mitte õide puhkevate jäälilled pärast, vaid hea tuule ja selge kursi tõttu. Päris mitu ilusat tundi saime nautida jäiseid veepritsmeid ja tõsist võistupurjetamist. Pidu polnud aga pikalt. Kaugeim meremärk võetud, pöörasime otsa finiši poole. Sõita jäänuks veel paar tundi. Olime just lõpetanud paudi, kui ahtris toimetajad jõudsid üksnes karjatada: “Tuleb sisse!” ning kaks sekundit hiljem pörkasid meie achter ja meile järgnenud jahi võõr suurel kiirusel kokku. Kaks tugevat lööki ja augud pardas. Ehmatuse, segaduse ja ajutine peataolek.

Mõni minut hiljem oli aga rahu maa peal ja kapteni meeltes tagasi ning kiiresti tuli jahu üle vaadata ning kahjud hinnata. Edasisest võistlemisest tuli aga igaks juhaks loobuda. Sama otsuse tegi ilmselt ka meile sisse sõitnud jaht.

Väikelaevaga juhtunud õnnetus võib peale materiaalse kahju tähendada veel suveplaanide muutumist, rikutud puhkust või muud ebameeldivat. Eriti Eestis, kus suvi on üürrike, väikelaeva kasutamise aeg väärtuslik ja varuosade tellimise ajad pikad, on väikelaeva kahjuga seotu tülikas. Seetõttu toome siinkohal soovitusel, mille järgimine võib kahju ära hoida või seda vähendada.

Nõuandeid õnnetusse sattumise ja kahju vältimiseks

- Järgige kehtivaid seadusi ja häid meretavasid, arvestage teiste veel liiklejatega.
- Varustage oma laev nõuetekohaste päästevahendite ja varustusega. Paadiga veekogul olles kandke päästeveste.
- Kindlustage oma laev, sest üllatused võivad merel tabada ka kogenu ja ettenägelikku meresõitjat. Näiteks kui üks väikelaev põrkab teisega kokku, siis peab süüdlane kannatanule kahju hüvitama. Kahjusumma võib sealjuures olla palju suurem, kui süüdlase väikelaeva väärtus. Kui laev on kindlustatud tasub kindlustus kahjusumma.
- Talvitumise ajaks eemaldage väikelaevalt ise kõik elektroonilised ja muud väärtuslikud asjad, sealhulgas rippmootor.
- Kui väikelaev asub treileril, lukustage treiler nii, et seda ei saaks paigalt liigutada, ja lukustage ka väikelaev treileri külge.
- Väikelaeva, selle mootori või varustuse varguse korral on nende taasleidmise tõenäosus tunduvalt suurem, kui kindlustuslepingut sõlmides on iga eseme seeria- (identifikatsiooni-) number avalduses korralikult fikseeritud.
- Käivitusahela blokeering (immobilaiser või peidetud lisalüliti) on väike ja lihtne asi, kuid võib oma ootamatuses väikelaeva päästa.
- Kütuse lõhn võib viidata lekkinud ja aurustunud kütusele. Kohvitassitais aurustunud bensiini võib põhjustada sama tugeva plahvatuse kui poolteist kilo dünamiiti.

VÕISTLUS LÄBI: Merel on kiire vaid võistluste ajal. Peale võistlust on meeskonnal aga just niisama kiire kui tuulele. Loo autor pildil vasakul.

Kuidas toimida õnnetusjuhtumi korral?

Kui õnnetus juba käes on veesõidukite puhul võimalik lähtuda samadest juhistest, millest autoavarii korral. Abistada kannatanuid, välistada edasise kahju tekkimise võimalus, dokumenteerida olukord, teavitada juhtunust kindlustusseltsi ja vajadusel politseid.

ÕNNETUSSE SATTUDES:

Abistage kannatanuid – päästke vette kukkunud inimesed, selgitage, kas keegi sai viga, andke esmaabi

Vajadusel kutsuge abi – kui inimesed on saanud raskelt viga või väikelaevaga ei ole võimalik omal jõul sadamasse jõuda, siis Eesti vetes asudes kutsuge abi, helistades mobiiltelefonil ühtsele hädaabi numbrile 112. Seal võetakse teilt esmane info ja ühendatakse kõne edasi piirivalve merevalvekeskusesse. Koostöös võetakse juba tarvitusele vajalikud meetmed teie abistamiseks. Võib helistada ka otse merevalvekeskusesse. Kui mobiil või mobiililevi puudub, tuleks kasutada raadiosaatjat ja võtta selle abil ühendust merevalvekeskusega. Põhiline kutsung on VHF raadiojaama kanalil 16. Politseid tuleb teavitada igal juhul kui inimesed on saanud viga või kui õnnetuse põhjustaja on joobes.

Selgitage kahju ulatus – selgitage juhtumi tõsidus ja kahju põhjustaja. Vajadusel koostage plaan inimeste ja väikelaeva päästmiseks.

Vältige lisakahjusid – näiteks tulekahju korral peatage mootor ja sulgege kütuse juurdepääs.

Tuvastage õnnetuses osalejad – kui toimunud on kokkupõrge, fikseerige teise veesõiduki nimi ja purjenumbrer.

Tunnistajad – kui õnnetuspaiga ümbruses oli teisi inimesi või jahte, küsige ja märkige üles inimeste kontaktid ja/või teiste jahtide nimed ja purjenumbrid.

Täitke vajalik dokumentatsioon – sarnaselt autoõnnetusele tuleb koos kahju tekitajaga täita kindlustusele vajalikud paberid. Erinevatel kindlustusseltsidel võivad need olla erinevad.

KOLM SENTIMEETRIT SUUREST PAUGUST

Nagu me merel oletasime ja millele hiljem maal kinnitust saime, oli meile sisse sõitnud jaht hetkeks juhitavuse kaotanud ning meie pöördle järgnenud kiirusekaotus viiski kokkupõrkeni. Taas tuli kirja panna jahtide nimed ja purjenumbrid.

Kahjusid hinnates avastasime aga ehmitava tõsiasja. Kohas, kus sissesõitnud jaht võõri metallkonstruktsioon meie pardast läbi tungis, asus jaht gaasiballoon. Vaid kolm sentimeetrit august kõrvale jäi aga kraan, ballooni kõige õrnem koht. Oleks õnne natuke vähem olnud, võinuks see kokkupõrge lõppeda märksa hullemini nii purjetajatele kui jahile. Pääsesime siiski vaid kahe augu ja ehmatusega.

Edasine oli tagantjärele vaadates juba lihtne, selle hetkel aga muidugi keeruline. Mis saab edasi? Kes maksab kahjud? Kas ja kuidas esitada protest? Kas võistluse katkestamine oli õigustatud? Ja veel terve rida küsimusi käis jaht ühest servast teise ning läbi telefonide ka tuttavateni välja.

MASTI OTSA TÕMMATUD SAI KOKA VANA SÄRK...

Lõpuks sai esmane tööde paika: “Märkige üles selle jaht andmed, kes parrast komposteeris, katkestage võistlus, leidke punane lipp ja finišijoont ületades andke sellega märku, et soovite protesti esitada, esitage protest ja dokumenteerige juhtunu põhjalikult, võimalusel pildistage vigastusi.” Lisaks tuli võistluste kohtunikult võtta akt juhtunu kohta, kus kirjutas lühikokkuvõtte juhtunust, esitatud protestist ja otsusest õnnetuse süüdlase kohta. Terve rida häid nõuandeid, mille järgimine aitab olukorra lahendada.

Aga kust võtab üks korralik endisest Nõukogude Liidust pärit jaht punase lipu? Need lipud, mis olid, said ammuilma muuseumile kingitud või kõige kaduva teed saadetud. Appi tuli meeskonna pagas – punane T-särk masti ja sadamasse. Finiši kõrval graniitsaarel tegid soomlased aga sauna, käisid meres suplemas ja vaatasid järgemööda sadamasse saabuvasid jahte.

Edasine läks vaatamata hirmudele üsna ladusalt. Kokkupõrke põhjustaja astus ligi, vabandas ning üheskoos vormistati lõpuks ka kindlustuspaberid. Paraku pole laupäeva õhtu Soomes



SENTIMEETRID SUURE PAUGUNI: Peab ikka õnne olema, et pardasse ümarguse augu raiunud vöörikonstruktsioon ei jõudnud gaasiballooni kraanini.



TAGASITEEL: Peale soovimatut kohtumist vennasrahva jahiga polnud muud, kui purjed kokku ja tagasi sadamasse.

kuigi hea koht kindlustusjuhtumite menetlemiseks.

KUIDAS EKSIDA HELSINGISSE

Dokumendid korrastatud ja sadama restoranis auhinnatseremoonia ära vaadatud, tuli aga minna Helsingisse, tutvuma linna öiste vaatamisväärsustega. “Me oleme Hemingway pubis!” teatasid teised Eestist võistlustele saabunud purjetajad. Mis muud kui suund sinna. Taksojuht, kelle abile lootsime, purustas aga meie usu helgesse õhtusse. Millisesse neist kaheksast? Selgus, et Helsingis on vaid kaheksa Hemingway publi. Julgesime järeldada, et ilmselt peab see publi olema üsna mere ääres. Aga sellesegi kitsendusse mahtus kolm samanimelist kohta. Palusime siis ennast lähimasse viia ja hoidsime põialt, et õigesse satuksime. Nagu selgus, hästi hoidsime.

Edasine oli nagu laupäeva õhtu ikka. Paar õlut pubis, publi sulgemine, edasimineku tänavaserva pargitud jahile, tantsumuusika jahil ja kõnniteel, väike tants ja tagasi sadamasse.

MEESKOND TALLINNASSE JAHT HELSINGISSE

Hommik tuli karge. Osa meeskonnast oli jahil, teine osa kuskil põhjala avarustes. Tuul vingus üha kõvemini. Pärast pikka tühja pilguga merele vahtimist ja kahte kruusi kohvi ilmus kainurka sõbralik jahtlaev. Lahendas kadunud meeskonnaliikmete saladuse ja võttis seejärel suuna lõunasse. Soome lahel puhus tuul kiirusega 14 meetrit sekundis.

Et tagada kindlustusega korrektne asjaajamine, langetati otsus jätta jaht koos osa meeskonnaga Helsingisse ja lasta ülejäänud linnaloga Tallinna.

Nagu hiljem selgus, polnuks vaja jahti Soome esmaspäeva ootama jätta, kahjustused vaadati üle ja hinnati alles Eestis.

Oluline on siiski märkida, et asjaajamine on seda kiirem, mida enam ise asjale kaasa aitad. Kuigi kahju hinnatud, nõue kindlustuse poolt aktsepteeritud, ei ole jaht tänaseks veel remonti saanud. Siin on oluline roll siiski ka jahi suurusel ja aastaajal. Märksa lihtsam on jahte remonti viia ajal, mil õhutemperatuur plussis ja meri jäävaba. ▣

Tehke fotod – fotod aitavad kindlustuses asja ajada.

Teavitage kindlustust õnnetusest – kindlustust tuleb teavitada esimesel võimalusel, vajadusel tuleb kindlustusest kahjude hindaja. Mõnel juhul piisab ka fotodest. NB! Juba jahti kindlustades tasub kindlustajalt uurida, millised toimingud õnnetusjuhtumi korral kindlasti tuleks läbida.

Võtke remondi hinnapakumine – kui kindlustus on nõuet aktsepteerinud soovitatakse tavaliselt võtta mõnelt kindlustuse koostööpartnerilt remondi hinnapakumine. Kui seegi leiab aktsepteerimist, saab jahi remonti saata.

Võistlusolukorras:

Katkestage võistlus – olenevalt kahju suuruselt võib edasine võistlemine kahjusid suurendada ja see ei kuulu siis enam kindlustusekaitse alla.

Esitage protest – Finišijoont ületades heisake punane lipp. See on eelkõige vajalik intsidendi fikseerimiseks võistlusprotokollis.

Peakohtuniku akt – kasuks tuleb, kui juhtunud intsidendi ja kohtunike otsuse kohta saab võistluste protokolli väljavõtte ja kohtunike otsuse. Tasub siiski tähele panna, et erinevad olukorrad eeldavad veidi erinevaid menetluskäike.

Kindlustusest

Kuigi Eestis väikelaeva kindlustamist ei nõuta, on seda tark teha, et ennast õnnetusest tekkida võiva kahju eest hästi kaitsta. Eestis pakuvad väikelaeva kindlustust mitmed kindlustusseltsid, näiteks If Eesti Kindlustus ja ERGO Kindlustus. Võimalused on seltsiti erinevad: osakaitsesest kuni superkaskoni. Kõige ulatuslikumad kindlustuskaitseid katavad kõiki riske, mis merel, sadamas või isegi maismaal ette võivad tulla, alates vargusest, vandalismist, transpordirikist maismaal, tormist, tulekahjust ning navigatsiooniveast tekkinud kahjustest kuni võistlustel nõutava vastutuskindlustuseni kolmandate isikute ees. Jahi aastane kindlustusmaks oleneb paljuski valitud kindlustusliigist ja jahi tehnilistest andmetest. Keskmise kindlustusmaks jääb aga 10 000 krooni kanti aastas.



TALLINNA LAHELE MAHUVAD KÕIK

Selgitame liiklusreegleid Tallinna lahel. Jahi- ja kaatriomanikele ei tohiks alltoodu uudiseks olla: enamasti on läbitud koolitused, mida täiendavad kogemused ja teadmised. Ent arvestades, kui tihti Tallinna lahel reegleid rikutakse, on teema siiski käsitlemist väärt.

TEKST MAIROLD VAIK FOTO TÕNU KITS

Viimastel aastatel on liiklustihedus Tallinna lahel tublisti kasvanud. Võrreldes eelmise kümnendi algusega on suurenenud nii reisilaevaliiklus Helsingi suunas kui ka naabersadamate kaubavahetus välisriikidega. Lõbusõidulaevnike pere suureneb Eestis igal pool, aga kõige rohkem lisandub neid igal aastal Harju maakonna rannikuvetele.

Kuna lähiajal soetatakse kaatreid, paate ja jahte ilmselt aina rohkem ja veeliiklus tiheneb, on Tallinna lahe liikluskorralduses tehtud olulisi muudatusi.

Need muudatused on põhjustanud rahulolematust nii põlistes paadimeestes ja jahtkaptenites kui ka merelaevade tüürimeestes, kelle teele trügitakse. Rahulolematuse ei tohiks aga viia konfliktideni. Tuleb teineteisega arvestada ja mõista, et meri on kõigi jaoks ning et liikluse tihenedes tuleb hoolikamalt ümbrust jälgida ja end reeglitega kursis hoida.

LIKLUSERALDUSKEEM

Tallinna lahel on ära jagatud laevade liiklemisalad: liikluseraldusskeem (ehk laevatee) ja rannasõiduala. Liikluseraldusskeemi (LES) on kehtestanud Veeteede Amet rahvusvahelisi nõudeid järgides ning selles ja selle lähistel liiklemisel keh-

tivad kindlad reeglid. Selliselt korraldatud liiklusega alased on palju. LESid aitavad meresõitu ohutumaks muuta, hoides eri suundades kulgevaid laevu sõiduradadel ning korrastades tiheda liiklusega piirkondades vastassuunalisi ja ristuvaid liiklusvoogusid.

Põhimõtteliselt on liikluseraldusskeem samasugune liikluskorraldus kui tänavatel ja teedel. Skeemil on vastassuunalised sõidurajad, et sadamasse sisenevad ja sealt väljuvad laevad üksteist ei segaks. Sõiduradasid eraldab liikluseraldusala või -joon. Kaardil on liikluskorraldus näidatud leppemärkidega, lahel on sõidurajad eraldatud teljepoidedega (vt. kõrvalolevat kommentaaridega Tallinna lahe LES kaarti).

Liikluseraldusskeemi kasutaja peab hoiduma oma sõidurajale, väikelaevadel soovitakse hoiduda sõiduraja paremasse serva või kulgeda väljaspool liikluseraldusskeemi, kui süvis lubab. Liikluseraldusskeemi ja Viimsi poolsaare vahel on väike- ja kalalaevadele ning selle piirkonna sadamatesse sõitvatele laevadele mõeldud rannasõiduala. Muud laevad peavad sellest kõrvale hoiduma, kui tegu pole just hädajuhtumiga.

Väikelaevadel on parem liigelda skeemist väljaspool, seal segatakse suuri laevu vähem ning ka manööverdamisruumi on rohkem. Skeemist väljaspool liigeldes tuleb sellest mõistlikus kauguses püsida.



LIIKLUSERALDUSKEEMI ÜLETAMINE

LES-i ületav laev ja väikelaev ei tohi segada selle üldsuunas liiklevaid laevu. Kui ületatakse liikluseralduskeemi, tuleb seda teha kiiresti ning viibida sellel võimalikult lühikest aega. Laevakokkupõrgete vältimise eeskirja (LKVE) 10. reegli järgi tuleb sõiduradu ületada võimalikult risti. Oluline on see, et veesõiduki pikitelg (laeva kere) peab LES-i ületuse ajal olema sõidurajaga risti, et nendel liikuvatel laevadel oleks visuaalsel vaatlusel ületaja kavatsused üheselt mõistetavad.

Tsooni ületamine diagonaalis on lubamatu ka siis, kui teisi laevu lähedal ei ole (kiirlaevad ilmuvad ju mõne minuti jooksul). Omavahelised lahknemised liikluseralduskeemis toimuvad LKVE üldiste reeglite alusel nagu avamerel.

Et eksimatult kindlaks teha, kas parajasti ollakse sõidurajal, rannasõidualas, nendevahelisel liikluseraldusjoonel või –alal on kindlasti vaja korrigeeritud merekaarte. Kogenud sõitjad teevad juba kaldamärkide abil kindlaks, kus nad asuvad, aga kuna rannasõiduala ja liikluseralduskeem ei ole poidega eraldatud, on mõnikord raske vahet teha, eriti halva nähtavuse korral.

Asukohta on mugavam määrata plotteri ja elektroonilise kaardi abil, aga ka elektronkaart peab olema uuendatud (inglise keeles *updated*). Viimati muudeti Tallinna lahe liikluseral-

LKVE REEGL 10, LÕIGE C): VÕIMALUSE KORRAL PEAB LAEV HOIDUMA SÕIDURADADE ÜLETAMISEST; KUID KUI SEE ON VÄLTIMATU, SIIS PEAB TA SEDA TEGEMA KURSIGA, MIS ON LIIKLUSE ÜLDSUUNAGA VÕIMALIKULT RISTI.

dusskeemi 2005. aasta sügisel ja nii paber- kui elektronkaardid peavad vastavalt sellele olema korrigeeritud.

LAHEL TOIMUVAT JÄLGITAKSE PIDEVALT

Ehkki paljud seda ei tea, jälgitakse pidevalt tervet Soome lahte – sealhulgas ka Tallinna lahte –, ning sealset kauba- ja reisilaevaliiklust juhitakse samamoodi nagu lennujuhtimiskeskustes. Veeteede Ametis tegeleb sellega laevaliiklusteeninduse talitus, mis korraldab laevaliikluse juhtimise keskuse (VTS-keskus) tööd. VTS-keskuses saadakse infot radaripildi, elektroonilise identifitseerimissüsteemi (AIS), kohustusliku laevaettekannete süsteemi (GOFREP) ja visuaalse vaatluse kaudu. Lisaks on lahel viibivad laevad kohustatud ohuolukordadest keskusele teatama. Rikkumised pole mitte ainult jälgitavad, vaid need ka salvestatakse elektrooniliselt.

HUVISÖITJATELE SOOVITATAVAD LIIKUMISTEED (-<->-) TALLINNA LAHEL

Ettepanekud ja märkused meremärkide töö kohta: navinfo@vta.ee ☎ 620 5665

1. Põhjapoolsem soovituslik LESi ületamise koht väikelaevadele. Kriitiliste olukordade tõenäosus väiksem kui lõuna pool (vt. kommentaari 5). Parim koht LESi ületamiseks Naissaare suunas liikujatele.

2. Tallinna teljepoi nr. 2 ümbrusest soovitame väikelaevadel eemale hoida ja LESi ületamiseks kasutada soovitatud kohti (kommentaari 1 ja 5). Kuna selles piirkonnas on laevateede ristumiskoht, ei pruugi väikelaevajuht suurte laevade järgmist manöövrit ette aimata.

3. Liikluseraldusala (ingl. k. traffic separation zone) läände suunduvast liikluseraldusskeemis.

4. Ka Naissaarest lõuna pool olevat LESi tuleb ületada risti.

5. Soovituslik lahe ületamise koht on enne Tallinna teljepoid nr. 3, sellest meremärgist võimalikult palju lõuna poole. Ei ole LESi ala, aga reeglite järgi tuleb selles piirkonnas olla ettevaatlik ning LESi suunduvaid ja sealt väljuvaid laevu mitte segada.

6. Veeteede Amet avaldab hooaja alguses tähtsamate sadamate lähenemisteede kohta infolehed, mis on tasuta saadaval VA osakondades ja kirjeldatud sadamates. Infoleht ei ole navigeerimiseks!

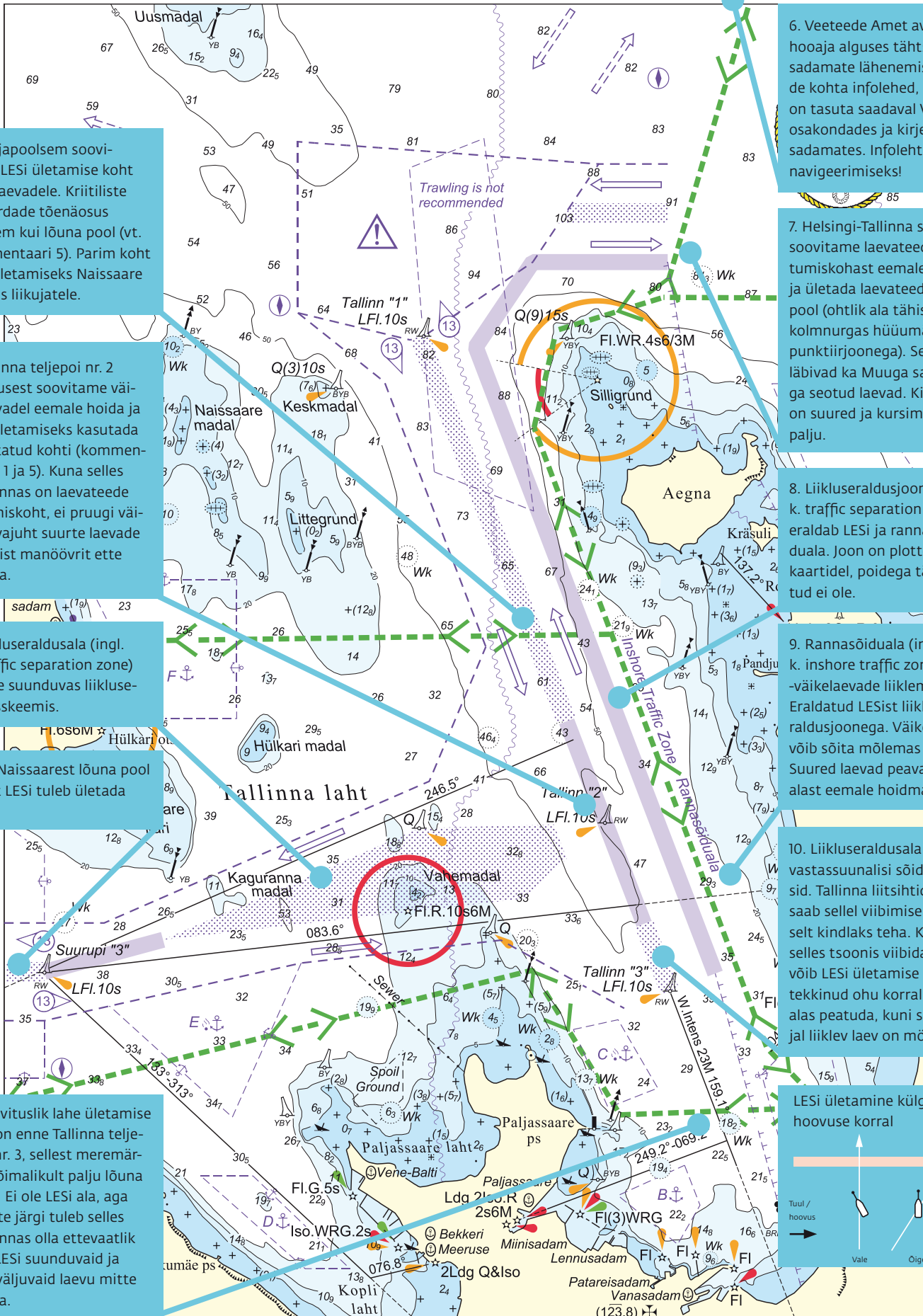
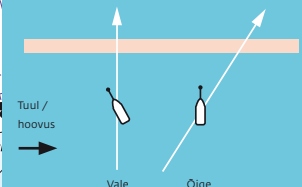
7. Helsingi-Tallinna suunal soovitame laevateede ristumiskohast eemale hoida ja ületada laevateed ida pool (ohtlik ala tähistatud kolmnurgas hüüumärgi ja punktiirjoonega). Seda ala läbivad ka Muuga sadamaga seotud laevad. Kiirused on suured ja kursimuutusi palju.

8. Liikluseraldusjoon (ingl. k. traffic separation line) eraldab LESi ja rannasõiduala. Joon on plotteritel ja kaartidel, poidega tähistatud ei ole.

9. Rannasõiduala (ingl. k. inshore traffic zone) -väikelaevade liiklemise ala. Eraldatud LESist liikluseraldusjoonega. Väikelaev võib sõita mõlemas suunas. Suured laevad peavad sellest alast eemale hoidma.

10. Liikluseraldusala eraldab vastassuunalisi sõiduradasid. Tallinna liitsihtide järgi saab sellel viibimise visuaalselt kindlaks teha. Kuigi selles tsoonis viibida ei tohi, võib LESi ületamise ajal tekkinud ohu korral selles alas peatuda, kuni sõidurajal liiklev laev on möödunud.


LESi ületamine külgtuule/hoovuse korral



N KOMMENTAAR

Väikelaevadel ei ole kohustust VTS-keskusele ettekan- deid teha, samuti ei pea neil olema AIS-aparatuuri; kuid ra- adiojaam võiks siiski pardal olla, et Tallinna lahel toimuvaga kursis olla.

Alates 2005. aasta suvest korraldavad Veeteede Amet, poli- tsei ja piirivalve Tallinna lahel ühisreide. Nende reididel on jäänud mulje, et väikelaevnikud teavad veel liiga vähe veete- del kehtivatest liiklusreeglitest ega arvesta võimalike ohtude- ga. Näiteks võiks siinkohal tuua vastassuunavõõndis seilajad. Loodan siiski, et veeliiklejad õpivad reegeleid tundma ja järgi- ma ning et käesolev kirjutiski selleks oma osa annab.

Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni ja eeskirja (COLREG 1972) eestikeelse teksti leiate elektroonilisest Riigi Teatajast aadressilt [www.riigi- teataja.ee](http://www.riigi-teataja.ee). Küsimuste korral võib alati pöörduda Veeteede Ameti poole. 

N KOMMENTAAR

Viktor Siilats, väikelaevnik

Laevade liikluseraldusskeem (LES) on Soome lahes üsna uus asi ja soomlased seda minu arust ei kasuta või siis üsna hiljaaegu veel ei kasutanud. Mistõttu liiguvadki Soome väikelaevnikud Helsingi lähistel nagu vabad mehed vabal merel kunagi, ain- saks reegliks laevade kokkupõrke vältimise reegel, teisisõnu "parema käe reegel" ja suured laevad võtavad viisakalt hoo maha ning mõnikord annavad koguni teed. Veepolitsei Soo- mes väikelaevnikke ei kimbuta.

Seda, et ka Tallinna lahel on liikluseraldusskeem üsna uus asi tõestab kasvõi see asjaolu, et juuresoleval kaardil on LES-i soovitatav ületusjoon märgitud skeemiga mitte risti vaid diagonaalis. Liikluseraldusskeemi pikendamine Aegna "nurga" taha teeb väikelaevnikele navigeerimise keeruliseks ja tee- konna pikemaks. Kusjuures mitte alati ei püsi kiirilaevad oma sõidureas ja tihtipeale "lõikavad" Aegna loodepoolse nurga juures rannasõiduala sõites Soome poolt tulevatele väikela- vadele otse vastu.

Arvestades asjaoluga, et erinevalt Soomest ei ole lae- vaomanike vastuseisu tõttu õnnestunud tohutu liiklustihe- dusega Tallinna lahel laevade sõidukiirust piirata, on varem või hiljem oodata väikelaevade kokkupõrkeid reisiaevade või kiirilaevadega. Tõenäoliselt pörkab laevaga kõigepealt kokku mõni Soome väikelaevnik ning alles siis hakatakse Tallinna lahel tõsiselt meresõiduohutusele mõtlema. Soomlane jääb muidugi süüdi!

Väikelaevadele rannaliikluse hõlbustamiseks peaks riik tähistama ja väikelaevaliikluseks avama Aegna kanali, mis kulgeb Aegna ja Kräsuli saarte vahelt ja on mõned aastad tagasi süvendatud.

Janus Hiiesalu on ligi 20 aastat sõitnud nii kala- ja kaubalaevadel kui ka purjelaevadel, nende hulgas ka Krusensternil. Praegu töötab ta Tallinkis roolimadrusena. Jahiga on ta sõitnud suurema osa oma elust; nüüd küll harvemini, aga suviti käib purjelahiga "Eero" ikka seilamas.

Liiklusest Tallinna lahel saan rääkida kahest vaatepunktist: väikelaevniku pilgu läbi ja suure laeva sillast vaadatuna.

Nii palju kui mina tean, tunnevad purjetajad kokkupõrke vältimise kümnendat reeglit hästi. Purjetades Tallinna lahel, püüame liinidest (liikluseraldusskeemist – Toim.) üle minna võimalikult risti ja võimalikult kiiresti. Pean siiski tunnistama, et kui Naissaare suunal ei ole tuul kõige soodsamast kandist ja vastutuule tõttu ei saa ala risti ületada, oleme liikunud üle liinide diagonaalselt viibides seal natuke kauem. Samas jälgime siis pingsamalt ümbritsevat.

Suure laevaga Tallinna lahte sisenedes saab sillaseadmete abil teise aluse kursi ja kiiruse teada. Kuid tihti ei ole ohtliku lähenemise korral laeval otstarbekas kiirust vähendada, sest selle inert on liiga suur. Tavaliselt sõidetakse täiskäigul, kuna sõidugraafik on pingeline ja masinate eksploatatsiooni seis- kohalt on soovitatav kõrgema käiguga liikumine. Seetõttu on parim lahknemismanööver kursimuutus.

Kurssi võiksid muuta pigem väikelaevad; seda enam, et väikelaev ei tohiks LES-is suure laeva liiklust segada. Sõidura- jal liikuvale suurele laeval on tülikas kurssi muuta, ta peab eel- kõige püsima oma rajal, head meretava järgides annab teed pigem see, kel see teisega võrreldes tunduvalt lihtsam. Mida varem seda tehakse, seda paremini lahknemise osapooled mõistavad teineteist ja saadakse aru, et olukord laheneb ka siis, kui reeglid ei rakendu. Tean, et paaripügalasest kursi- muutusest ei piisa, see võib olenemata tasemel elektrooni- kast ja heast vaatelejust teisele märkamatuks jääda.

Jahil ei ole muidugi samasugust aparatuuri ega radarit kui suurel laeval, aga silmagagi on näha, kuidas laevale lähe- netakse. Alati tuleb aga arvestada, et purjelaevalt vaadates hindame suure laeva kiirust väiksemana kui see tegelikult on. Kui tekib juba kahtlus, kas jõuab laeva eest läbi või mitte, ei ole mõtet liikluseraldusskeemi siseneda.

Minu kogemuste põhjal on laevaliiklus Tallinna lahel võrreldes näiteks Soomes toimuvaga pea olematu. Meil on sadamate akvatooriumid väikealustest üsna tühjad, reeg- leid teatakse paremini ja suurte laevadega arvestatakse. Juhtub, et mõni üksik kaater on liiga uljas või on regattide ajal palju segajaid, aga enamasti on laevajuhid võistlussõi- tudest ka teadlikud.

Helsingis on asi keerulisem: kitsused ja tihedad kursi- muutused, väga palju jahte ja kaatreid. Liiklus on tihe ja suurtele laevadele ettekeeramisi tuleb tihti ette. Isegi sadama akvatooriumis ei tee väikelaevnikud suure laeva väljumisest suurt numbrit, tihti möödub reisiaev neist vaid mõne meetri kauguselt. Signaali andmine ei ole suvel harv juhus, kaptenid on hooletustest väikelaevnikest tihti ka VTSi teatanud. Veepo- litseil on seal käed tööd täis.



KOLM VALET PURJETAMISEST

Alates sellest Navigaatori numbrist on meie ajakirja lugejatel ainulaadne võimalus omandada purjetamisalaseid teadmisi kogemustega purjetaja ja purjetajate koolitaja Alar Volmeri juhatusel. 30-aastase purjetajakarjääri jooksul on Alar Volmer osalenud mitmetel rahvusvahelistel regattidel, sealhulgas võistles ta ümbermaailma regati Volvo Ocean Race eelkäijal – Whitbreadi regatil 15 aastat tagasi.

TEKST ALAR VOLMER. FOTO SVEN TUPITS

Enam kui ühes purjetamist ja merendust tutvustavas kirjutises hoiatatakse meid mere tekitatava sõltuvuse eest, sõltuvuse eest, mis haarab ja lummab inimest sedavõrd, et kõik muu maailmas taandub ja hing on rahul vaid siis, kui käes on roolipinn, võõr löikab laineid ja tuul vilistab vantides. Pean tunnistama, et olengi purjetamisest sõltuvuses ja juba väga kaua. Nakatusin juba aastal 1970, kui sattusin esimest korda “Kalevi” Jahtklubi purjetamistreeningutele Pirital, ja mingeid paranemismärke ei ole, leevendust pakub vaid purjetamine ja selle suurepärase sõltuvuse levitamine.

Olen purjetanud üle 30 aasta, viimased kümme aastat tegelenud ka purjetamiskoolitusega ja saadud kogemused annavad mulle julguse üht-teist teiega jagada.

ESIMENE VALE - PURJETAMINE ON OHTLIK

Kõigepealt tahan muuta mõningaid üldlevinud arvamusi. Paljud peavad purjetamist ohtlikuks ja kurdavad enne jahi pardale astumist oma viletsat ujumisoskust, nagu tähendaks jahiga merelemine ilmingimata mingit õnnetust, millest ainult kogunud ujuja võib eluga pääseda. Selline aramus on tekkinud ilmselt spordiuudiseid jälgides või sõpradelt-tuttavatelt kuulud kuulujuttude põhjal. On küll tõsi, et spetsiaalselt võistlemiseks projekteeritud väiksemad sportjahid ehk svertpaadid võivad kergesti ümber minna ja nende stabiilsus ei ole kiita, aga need jahid ongi mõeldud kogunud purjesportlastele, mitte algajatele. Purje jõul liikuvad jahid ja paadid jagunevad kasutusotstarbe ja ehituse järgi erinevatesse kategooriatesse. Jahid, mis sobivad täiskasvanule

purjetamise proovimiseks, kuuluvad kiiljahtide hulka. Kiil on jahi kere all asuv lateraalne leht, mille alumises otsas on raskus, enamasti tina. See raskuskiil tagabki jahi stabiilsuse – kui tahes tugev tuul ka ei püüaks jahti ümber lükata, ajab kiil jonnipunni kombel seda uuesti püsti..

Jahi kajutiluuk on paigutatud nii, et isegi kui jaht on ootamatu tormihoo tõttu täiesti külili vajunud, vett kajutisse ei tule. Pidage siis meeles, et kiiljahid ei lähe ümber ja vesi nende sisse naljalt ei pääse. Nii et kui olete merele kutsutud, tasub kutsuja käest uurida, mis tüüpi jahiga on tegemist.

Millised ohud meid siis merel veel varitseda võivad? Kõige tavalisem merehädä on madalikule sõitmine ehk siis purjetamine seal, kus vett on vähem kui jahil süvist. Tuulevaikse ilmaga ei kujuta madalikule sõitmine endast midagi ohtlikku, ent tormiga võivad lained madalikule sõitnud jahi kiiresti lõhkuda.

Madalikud on tähistatud vastavate meremärkidega ja õnneks on olemas ka merekaardid, millele on märgitud kõik madalikud. ning kasutades neid koos tänapäevase navigatsioonitehnikaga GPS (Global Positioning System) ehk siis asukoha määramise vahenditega, on suhteliselt kerge madalike vältida.

Madalikud on ohtlikumad mootorpaadiga liiklejatele ja seda ennekõike viimaste suure kiiruse tõttu; purjejaht liigub aeglasemalt, mis jätab alati aega asukoha määramiseks. Ka on kõik tõsised meresõiduvahendid kohustuslikus korras varustatud päästevestide ja sidevahenditega. Kiiljahid on enamasti varustatud ka mootoriga, nii et kui purjetamisoskused otsa saavad või tuul vaikib, jääb ikka alles “diiselpuri”, mille abil sadamasse jõuda.

TEINE VALE - PURJETAMINE ON KEERULINE

Teine üldlevinud vale on, et purjetamine on keeruline. Peab küll tunnistama, et leidub purjetajate seaski seda väärarusaama levitavad – ehk selleks, et ennast hästi huvitva ja kättesaamatuna näidata.

Tegelikult ei ole purjetamine keeruline, peab teadma vaid paari põhiasja ja juba suudategi panna jahi sõitma sinna, kuhu soovite. Keerulisuse oreooli toidab ka suurem osa purjetamisõpikuid – peatükid, milles selgitatakse purjetamise olemust ja aerodünaamika põhimõtteid, on täis pikitud erinevaid valemeid, keerulisi skeeme vektoritega ja muud sarnast, mis inimese, kes ei ole ise jahi peal viibinud, kiiresti igavuseunile suigutavad.

Ma ei taha purjetamisõpikuid maha teha – vastupidi, enamuse teooriaist olen minagi omandanud õpikutest ning loen neid ikka ja jälle. Tahan vaid soovitada kõigepealt purjetamist proovida ja alles siis õpikud kätte võtta. Minu soovitus võib kõlada naljakalt, kuid sel on sügav sisu – inimese ei oska raamatust loetavaid tarkusi seostada mere peal toimuvaga, kui ta pole jahi peal olnud, soote sikutanud ja rooli hoidnud. Kindlasti olete kunagi visanud vette mingeid ujuvaid asju, paberitükke või puukoorest mängulaevu. Mida te mäletate? Tuul hakkab neid kohe edasi liigutama ehk siis need ujukid oskavad juba pärituules purjetada ja sama juhtub ka teiega, kui merele satute. Pärituul selge, tuleb vaid natuke juurde õppida ja saab muugagi hakkama. Nii palju võin ette öelda – vastutuult purjetada ei saa. Oma kogemustest võin öelda, nelja-viie merelkäimisega saavutab normaalne inimene tuulest ja jahist sellise arusaamise, et on võimeline mõõdukas tuules iseseisvalt purjetama.

KOLMAS VALE – PURJETAMINE ON KALLIS

Samuti võib öelda, et suusatamine on kallis, golf on kallis, metsajooks on kallis, odav on ainult mitte midagi tegemine. Tasuta lõunasööke ei ole, aga on olemas erineva hinnaga lõunad.

Kõige lihtsam variant on osta suurema seltskonnaga väike kasutatud jahi. Tean inimesi, kes on saanud Soomest ja Rootsist paarkümmend aastat kasutatud, kuid hästi hoitud 8-9-meetrise jahi umbes 150 000 krooni eest. Praeguseks on paljud neist juba uuemate ja suuremate vastu vahetatud.

Purjetamiseks aga ei peagi ilmtingimata jahti ostma, sest sageli on jahiomanihid hädas hea meeskonna koostamisega. Natuke aktiivsust, valmisolekut kevadel pintsel kätte võtta ja meeskonna võistluseelarvele õlg alla panna ning võib piisata ka parimate jahtide meeskonda pääsemiseks. Endast teatamiseks sobivad jahtklubide teadetahvlid.

Odavate variantide hulka kuuluvad ka kasutatud svertpaadi soetamine – nõukogude päritolu annab veel lisaallahindlust –, purjelaud... Need variandid on alustamiseks küll ka väga head, aga vajavad kindlasti spetsiaalriietuse soetamist. Samas sobivad väiksema kiiljahiga päevapurjetamiseks edukalt ka suusakombinesoon või jooksudressid. Ilmselt ei peakski purjetamist võrdlema muude odavate vaba aja tegevustega, pigem võrrelge jahti suvilaga. Sarnasusi ju leidub – mõlemad on kohad, kus taastute igapäevaelu rutiinist ja saate vastu võtta külalisi, kuid mille eest ka hoolitsemise peate. Muruniitmisest jahiomanihid küll ilmselt pääsevad, ent põhjapoesust ja värvimisest ilmselt siiski mitte.

Samas on rohkem kui tõsi, et jahtide puhul ei ole mingit üle-

mist hinna piiri, mis peaks aga olema äärmiselt positiivne ja andma meie elule sisu –alati on olemas uuem, suurem ja ilusam jahi, mille hankimiseks tuleb raha koguda ja ennast proovile panna.

Need olid kolm valet purjetamisest. Edasi räägime rohkem tõdedest ehk siis purjetamisest endast ja väärtustest, mida võite avastada purjetamisega tegeledes.

POOLVALE - PURJETAMINE ON SPORT

Üks poolvale siiski veel –seoses Eestis levinud tippsordikultusega on võib-olla ka purjetamine laiemale üldsusele tuntud kui sport. Kuid purjetamist küll võib spordina võtta, aga ei pea.

Lõviosa kogu maailma jahisõiduharrastajatest on püha-päevapurjetajad ja merematkaajad ning nende jaoks disainitakse pidevalt uusi, üha mugavamaid ja ilusamaid aluseid. Moodsa matka- ehk *cruising*-jahi varustusse kuuluvad nii audio- kui ka videosüsteemid, külmkapp, praeahjud, küttesüsteem ja uhkematel jahtidel ka nõudepesu- ja pesumasinad, nii et sportliku enesepiiramise ja askeetlikkusega ei ole jahisõidul midagi pistmist. Pigem on matkajaht üks unistuste tegelikkuseks saamiseks vajalikuga varustatud asi, millega võib vastavalt Teie soovidele maailmamere avarustes seigelda.

Jahtklubi on aga koht, kus purjetaja hoiab oma jahti, kohtub sõpradega, mille värvides ta regattidel osaleb ja mille liikmete keskel ta end hästi tunneb.

Jahtklubi leiab Te suure tõenäosusega igast maailma linnast, kus vähegi vaba laevatatavat vett leidub, ning laevatatav tähendab siinkohal ka jõgesid ja järvi. Kogu Euroopa mitte-mereäärsete riikide nagu Austria, Šveitsi, suure osa Saksamaa ja Poola purjetamine käib järvedel. Kus purjetaja on leidnud jahtklubi, seal on ta kodus, olgu see siis Tallinn, New York või Tokio. Jahid, millega inimesed purjetavad, on sarnased ja meri ühine.

Loomulikult on igas jahtklubis sadam. Merematkamine käib ju jahtklubist jahtklubisse kulgedes, enamasti purjetatakse päeval ja õhtu veetmiseks leitakse endale sobiv jahtklubi või külalissadam. Osa jahte liiguvad idast läände, teised põhjast lõunasse, ning jahtklubides saavad kokku erinevad meeskonnad, vahetavad kogemusi ja loovad sõprussidemeid. Kui matkapurjetajad liiguvad enamasti vett mööda, siis aktiivsemad võidusõidujahtide meeskonnad veavad oma jahte treileritega mööda maailma erinevatele võistlustele, ehkki eesmärgid on sageli samad mis matkajail – uudishimu ja soov maailma paremini tundma õppida. Hoolimata võistluspurjetajate soovist esikohakarikaid koguda on tuule jõul vee peal liikumise protsess iseenesest juba niivõrd köitev ja rahuldust pakkuv, et sobib suurepäraselt puhkuseks.

Purjetamine ei ole ohtlik, keeruline ega kallis, ega nõua harrastajalt mingeid erilisi füüsilisi oskusi, iga terve mees või naine saab hakkama. Toreda loo kuulsin hiljuti Saksamaal, Düsseldorfis paadinäitusel. Olümpiaklassi "Star" jahi juures tutvustati mulle suhteliselt aastates sakslast, kellega rääkisime purjetamisest ja jahtidest, kui mees korraga ütles, et on purjetanud "Star"-klassil 26 aastat ja alustas purjetamisega alles 50selt. Maailma tippu ta küll kunagi ei jõudnud, kuid väitis, et koduklubis on ta täiesti keskmine tegija. Vanust oli tal 77 aastat!!

Kohtumiseni purjede all! 🚢



KAARDISTAME Navigaator EESTI SLIPIKOHAD

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

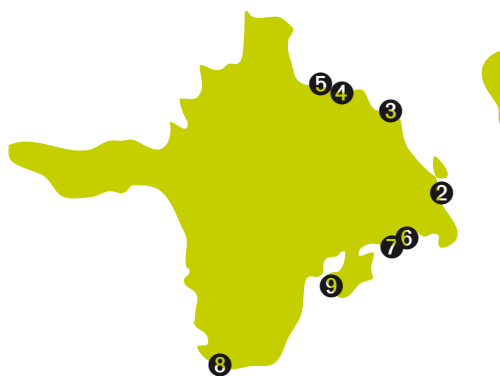
Kirja tuleks panna:

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

Kogutud andmed paneme kõigile kasutamiseks internetti üles.

Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatellimusega!

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



1 Rohuküla sadama kõrval. Looduslik pinnas.
N 58°54'28,9" E 023°25'36,6"



2 Heltermaa sadama kõrval. Looduslik pinnas, sobib väikestele paatidele.
N 58°52'02" E 023°02'97"



3 Suursadam. Asfaltkate.
N 58°58'32,6" E 022°54'27,2"

SLIPIKOHAD HIIMUMAAL



4 Hiessaare (Kärda lennuvälja vastas).
N 58°59'58,9" E 022°49'07,4"



5 Kärda jahisadam. Betoonkate.
N 59°00'27,9" E 022°45'09,7"



6 Salinõmme paadiühistu. Looduslik kruus.
N 58°49'36,3" E 022°57'00,6"



7 Salinõmme 2. Betoonkate (laidude kaitseala keskuse siseõuel).
N 58°49'35,6" E 022°57'07,8"



8 Sõru sadam. Betoonkate.
N 58°41'44" E 022°31'28"



9 Orjaku sadam. Betoonkate, madala veeseisuga raskesti kasutatav.
N 58°47'21" E 022°46'09"

Bella – paat mis säilitab oma väärtuse!



MESSIPAKKUMINE –

Bella 561 HT + Mercury
F 60 ELPT Efi

295 000.-

(õige hind 316 900.-)

MESSIPAKKUMINE –

Bella 512 Excel + Mercury
75 L Optimax

275 000.-

(õige hind 296 000.-)



Pakettidega
tasuta kaasa
kaardiplotter
**Lowrance Global-
map 3500 C**



Pakkumised on kehtivad messiperioodi jooksul või kuni kaup jätkub

Tulge tutvuge meie väljapanekuga **Meremessil**
16-18. märts 2007 Eesti Näitused messikeskuses!



KAATRITE MÜÜK JA TOOTMINE

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



Pakri



AQUADOR

MERCURY

SIHVAKAS PRINCESS 54

Mida tuleb kaatrimeistritel tänapäeval teha, et nende veesõiduk teiste 16-meetriste *flybridge*-kaatrite hulgast välja paistaks? Ehitada midagi sellist nagu Princess 54, mille kõiki olulisi osi on pisut täiustatud.







TEKST **ANTONY SELGE** FOTOD **PRINCESS**

Erinevate kaatrite disainimine pole ühelegi suuremale paadiehitajale lihtne ülesanne. Luua üha uusi, ainulaadsete omadustega mudeleid, on äärmiselt keeruline töö. Võtkem näiteks Princess 57 ja 61. Suuremal kaatril on loomulikult rohkem pardaruumi, kuid nii tekipealne kui ka siseruumid on pea täiesti sarnased, välja arvatud 61 kolmas lisa-tualettruum. Ka Princess 50 ja Princess 45 on üsna sarnased: suurem kaater on veidi ruumikam ja selle kolmandas kabiinis on kahe eraldi voodi asemel üks topeltlai, kuid muus osas pole erinevused märkimisväärsed.

Uus 54 aga ei sobi sellesse võrdlusesse kuidagi: võrreldes mudeliga 50 pole majutuse osas tegu mitte pelgalt sammukesega edasi, vaid lausa tohutu hüppega, mis jätab peaaegu täiesti varju veidi muutunud hinna ja suuruse.

MAJUTUS

Princess 50 on küll oivaline *flybridge*-kruisikaater, ent kellele pea 1,2-meetrine lisapikkus ja kõrgem hind takistuseks pole,

pakub suurem mudel 54 kahte märkimisväärselt eelist, millele on raske ei öelda.

Kõige suuremaks eeliseks on hämmastavalt avar omanikukajut. Ruumikas kajutis on ohtralt panipaiku: neli sahtlit, seitse kappi, arvukalt lauapealseid, suur garderoobikapp ja tualettlaud, mida saab voodi poole nihutada. Mis tahes mõõtu inimene võib istuda söögiruumist laenatud pukil, mida saab kenasti vööriakjutise mahutada, ja end kaldpeeglist vaadata. Üksnes tualettruumides võib panipaikade vähesuse üle kurta: seal on vaid kaks tillukest sahtlit ja paar põlvkõrgusi riiuleid, mistõttu käterättidele ja voodipesule tuleb ohverdada pisut kajutiruumi.

Kajutite kõrgused on erinevad, kuid voodijalutsi juures on iga kajuti kõrgus vähemalt 1,88 meetrit ja kajutinurkades ligikaudu 10 sentimeetrit kõrgem; madalamal kui 1,8 meetrit on lagi vaid ahtri poole jäävas voodi tagaosas. Kõrgusega ei koonerdata ka ülejäänud ruumides ning näiteks salongis ulatub see koguni 2 meetrini. Voodis istudes lugemine ei kujuta endast tänu polsterdatud peatsile

ja küllaltki kõrgele laele mingeid probleeme. Princessil on vedrumadratsite asemel kasutusel poroloonmadratsid, kuid mõningad lisasummad tagavad teile lisatarvikute nimistust ka vetruvama variandi.

Tänapäeval kuuluvad iga enesest lugupidava täislauses kajuti juurde ka suurtele laevadele omased illuminaatorid, kuid ka siis, kui need kardinat taha peita, tundub kajut ometi nii ruumikas, et selles kahekesi ringi liikudes pole vähimatki ohtu teineteisega kokku põrgata.

On veel teinegi eelis. Kaatri 16,5-meetrise kogupikkusega käib kaasas ka avar salong, kuhu mahub kõrgemal asuva dineti ehk söögitoa näol ka istumisruum. Suurema osa kaatrite söögiruumid ei kõlba kuhugi, sest harva mahub sinna kogu meeskond. Princessil lahendati see probleem kõrgete pukkidega – kui neid parajasti ei kasutata, mahuvad need suurepäraselt süvenditesse kahel pool vööriakjuti voodit. Tagasihoidliku suurusega laud ei võimalda küll pidulikke bankette korraldada, kuid vähemalt mahuvad selle taha korraga kõik kuus pardalviibijat.



Hõlpsalt kappi lükatava teleri, külmi-ku, joogikapi ja üldise panipaigaga salongi madalama osa märksõnaks on lihtsus. Mainitud tarvikute vastas olevatel istmetel jagub ruumi neljale kuni kuuele inimesele. Panipaikadena saab kasutada ka istmetealust ruumi, kuid toolipõhjade nihutamine on tõeline Heraklese vägitegu, mistõttu tuleks siia paigutada harvemini kasutatavad asjad. Nagu omanikukajutiski, on ka salongis ruumi küllaga. Sellegipoolest võib ruumikus kehva ilmaga ohtlikukski muutuda, sest Princessi salongis pole kuni kambüüsi viiva trepini millestki kinni haarata – käsipuu või paar kuluksid siia kahtlemata marjaks ära.

Kaks ülejäänud kajutit on üsna tavalised: vööri kajut topeltlaia voodiga keskel ja kahe voodiga kajut paremparda ääres. Äramärkimist väärib kolmas kajut, mis tundub tavapärasest avaramana, mitte mõne lühikese tagavarakajutina. Panipaiku on siingi piisavalt ja Princessi tegijad on lisanud kummagi voodi alla sahtlid, et poleks tarvis maadelda madratsite ja vineerklappidega.

Kokad leiavad kambüüsi igati kaatri suurusel vastavat – enamasti vajatakse vähemasti 18-meetrist kogupikkust, et kööki U-kujuliseks vormida. Lambid tööpinna kohal tagavad hea valgustuse ja luugid võimaldavad kambüüsi õhutada. Kappides püsivad asjad paigal tänu sügavatele Perspex-riiulitele, mis on tavapärastest kroontõketest märksa tõhusamad.

54 JUHTIMINE

Räägitakse, et viimase kümne aasta jooksul on kõik juhtivad kaatriehitajad armutult üksteist üha edasi ja kõrgemale liikuma sundinud, ja see on suuresti tõsi – nii kaatriehituses üldse kui ka viimistluses on viimase kümne aastaga tohutuid edusamme tehtud. Sellegipoolest on *flybridge*-kruisikaatrite juures üks asi, mis jääb küll messidel märkamatuks, kuid aitab ilmeksimatult vahet teha parimatel kaatritel ja käib-kah-mudelitel.

Seilake 54-ga kiirusel 30 sõlme tunnis ja tehke siis mõned järsud pöörded – teie naeratus peegeldab siirast, lapselikku lusti. On raske uskuda, et rahulikuks seilamiseks

mõeldud 16,5 meetri pikkune ja 24 tonni kaaluv flybridge-kaater võiks olla nii liikuv, nii hämmastavalt sujuv ja tundlik, nii heas tasakaalus ja uskumatult nauditav juhtida. Tegemist oleks nagu Porsche Carrera veesõidukist vastega. Pealegi on võrdlus Porschega Princessi suhtes ebaõiglane, sest 54-ga on sõit märksa sujuvam kui sportautodega – Bernard Olesinski disainitud sügav V-põhi tagab ka kõige konarlikematel aladel sujuvama sõidu kui mis tahes muud variandid. Kerge juhitavusega ei kaasne õnneks mingisugust soovimatut hüperaktiivsust – 54 autopiloot on kindlakäeline. Ka ei vaju 54 vöör järsemate pöörete korral laine-tesse ning tüüri ülekoormus ei vii mootori seiskumiseni. Selle kaatri juhtimisele pole tööpoolest midagi ette heita.

Ühe mõttesuuna esindajate meelest on seesugused tunnused üsnagi kohatud ja kasutatud: milleks seesugused sportlikud omadused kruisikaatritele, mille juhtimine on usaldatud sagedamini autopiloodile kui roolimehele? Mulle näib, et selleks on kaks põhjust. Kõigepealt on see lihtsalt lahe – ja mis see seilamine siis muud ikka on, kui



Princess P54

Tehnilised andmed

Kogupikkus 16,57 m

Laius 4,57 m

Veeväljasurve 23,5 t kergena,

26,2 tonni täislastis

Süvis 1,27 m

Kütusemahutavus 2500 l

Veemahutavus 570 l

Tippkiirus 30,8 sõlme, 228 miili 2400

pöörde juures

Hind alates 12 816 000 kr + km

Disainer Bernard Olesinski, 2006

RCD kategooria B (15 inimesele)

Mootorid Kaks Volvo D12-715 mootorit,

715 hj 2300 pöörde juures, 6-silindrilised

12-liitrilised diiselmootorid

Maaletooja Eestis AS Balti Merekaatrid



mitte puhas lõbu? Aga tõsisemalt rääkides tuleb teinekord ette sedavõrd hirmutavaid olukordi, milles meie ateism asendub äkitselt vastupandamatu sooviga pöörduda mis tahes jumaluste poole, kes meid vaid kuulda võtaks. Niisugustel puhkudel lisavad 54-sarnase juhitavusega kaatrid tublisti kindlustunnet ja võimalus mäslavates lainevallides turvaline tee leida on tõeline taeva kingitus. Kui George Clooney oleks filmis "Täiuslik torm" juhtinud Princess 54, poleks temaga tõenäoliselt midagi juhtunud.

Princessi mootorivalik pakub 675 hj ja 715 hj Volvo D12 diiselmootorid. Kui aga tahate tõelist ja seilamisvalmis kaatrit, mille kiirus ulatub üle 30 sõlme, peaksite otsustama uute 775hj D12 Volvo mootorite kasuks.

Kui ostate endale 54, pöörake kindlasti tähelepanu roolipinni istme ergonomilisusele. Princessi tegijaid tsiteerides: "Me hoolitsemise igakülgset pikemat kasvu klientide soovide eest ja võime "täita" ka rooli-istme ja jalatoed, nii et kõik kliendid rahule jääksid." Ehk kui teie või teie kaaslased on lühemad kui 170 cm, haarake

sellest pakkumisest kinni – vastasel korral jäävad teie jalad õhku kõlkuma.

DISAIN JA ÜLESEHITUS

Princessi masinaruumid on petlikud. Sekundaarsed süsteemid, näiteks generaatorid ja kliimaseadmed, on tõstetud ahtriosa laoruumi, mistõttu jääb mulje, et masinaruumist on üht-teist tarvilikku puudu. Tegelikult on aga kõik allesjäänud tarvikud mitte ainult suurepäraselt paigaldatud, vaid ka hoolikalt valitud.

Te laskute mööda libisemiskindlate astmetega redelit avarasse ruumi, kus mootorite vahel on võimalik seista peaaegu sirge seljaga, ning õli- ja veetaseme kontrollimine on imelihtne. Need kaks üliolulist asjandust, vee- ja kütusefiltrid, asuvad tagaseinas ja nende kontrollimises pole midagi keerulist tänu läbipaistvatele reservuaaridele topeltkütusefiltrite kohal. Pisut raskemini pääseb ligi filtritele paremas pardas ja ka väljalaske- raanidele, mis asuvad kütusepaakide allosas, et setet hõlpsamini väljutada. Kütusepaagid on müra vähendamiseks vooderdatud, kõik voolikud on varustatud topeltklambritega ja

efektiivsuse tõstmiseks saavad ventilaatorid õhku masinaruumi kuumimast kohast, otse turboseadmete kohalt.

Käsitsi valmistatud kaatri kohta on laminaadi kvaliteet esmaklassiline, parim, mida minu silm on näinud. Tihedamalt kokku surutud plaate leiab vaid vaakum- tehnoloogia abil ehitatud kaatritel. Kuigi laminaadirikked on tänapäeval peaaegu olematud, on siiski hea kuulda, et teie kaater on ehitatud oskuslikult, eriti kui kavatsete rinda pista mäslava merega.

Kokkuvõtteks on Princess 54-l pakkuda palju enam kui vaid vaatamisväärne omnikukajut. Kaatril on rohkesti panipaiku, praktiline ja terviklik masinaruum, ning kaater mahutab palju tänu *flybridge*'ile, laoruumile ja meeskonnakajutile – tänu nende põhielementidele ongi see mudel nii suurepäraselt tasakaalustatud kruisikaater. Ja paljude jaoks võib otsuse langetamisel määravaks saada ka täissisustusega kolmas kajut, kuhu majutada oma parimaid sõpru. Täpi paneb i-le kaatri juhtimine – oleks väga üllatav, kui leiaksite mõne kergemini juhitava kolmekajulise flybridge-kruisikaatri. **✎**

VÄIKELAEVA- KINDLUSTUS



Ifi väikelaevakindlustuse eesmärk on kaitsta väikelaevaõnnetuse korral omanikku materiaalse kahju eest. Kuid kindlustusalased teadmised on kasulikud ka väikelaevandusega seotud asutusele või ettevõttele, nt jahtklubi esindajale, regati korraldajale, väikelaeva ehitajale või müüjale.

MIS VÕIB VÄIKELAEVAGA JUHTUDA?

■ Veesõiduõnnetus

Arvatavasti tuleb kõigepealt meelde torm, kokkupõrge veeliikluses või otsasõit kaile, põhjakivile või palgile. Suure kahju on põhjustanud isegi hulpiv kilekott, ummistades jahutusvedeliku kanali. Merel ootavad üllatused ka kogenud ja ettenägelikku seilajat.

■ Vargus

Nii, nagu varguse risk saadab pea iga materiaalse väärtusega eset, on see ohuks ka väikelaevale ja selle osadele. Sagedamini on varaste saagiks langenud riipmootor.

■ Tulekahju

Tulekahju võib alguse saada lühisest elektrijuhtmes, lekkivast kütusest või toiduvalmistamiseks mõeldud gaasist. Tavalisem on tuleleegi lahvatamine mootoriruumis.

■ Ellingukahju ja transpordikahju

Väikelaev võib viga saada ka maismaal. Torm võib räsida ellingul seisvat väikelaeva ja treileril sõitev väikelaev võib sattuda avariasse nagu maismaasõiduk.

VÄIKELAEVA VALDAJA VASTUTUS

Kui üks väikelaev põrkab teisega kokku, siis peab süüdlane kannatanule kahju hüvitama, nagu maanteeliikluseski.

Lisaks loetletud riskidele kaitseb Ifi väikelaevakindlustuse täiskaitse veel ärandamise, röövimise, vandalismi ja pikselöögi korral.

MILLISEID VÄIKELAEVU IF KINDLUSTAB?

Väikelaevakindlustus on mõeldud väikelaevadele, mis tehtud lõbusõiduks, millega ei tehta igapäevast tööd ning ka võistlusspordiks kasutatavatele purjega väikelaevadele. Tüüpilised kindlustatavad väikelaevad on purjepaat, jaht, purjelaev, mootorpurjepaat, mootorpaat, kaater.

Väikelaev peab olema registreeritud Eestis või Soomes.

MIDA IF VÄIKELAEVANA EI KINDLUSTA?

- jääpurjekas
- purjelaud
- jett, vesiskuuter
- hõljuklaev, hüdrokopter
- tiiburlaev
- võistlusspordiks kasutatav mootorpaat

■ Millised väikelaeva osad on kindlustatud?

Automaatselt on kindlustatud väikelaeva kere; pea- ja abimootorid; taglas, purjed; talvekatted; pääste- ja tulekustutusvahendid; õigusaktidega nõutav varustus ning lisavarustus kuni 15 000 kr asja kohta (sidevahendid jm pardaelektronika).

Koos väikelaevaga saab kindlustada ellingut (väikelaeva pukki), sadamatreilerit, päästepaati, tormirõivaid, erimaalinguid ja kallimat lisavarustust, kui see avalduses kirjas.

■ Ifi eelised

Tormikaitse sisaldub alati kindlustuskaitstes. Väikelaeva ei tasu jätta talveks tormikaitseta, kui väikelaev on talvel lageda taeva all. Kõige tugevamad tuuled puhuvad Eestis hilissügisel ja varakevadel.

Transpordirik sisaldub alati kindlustuskaitstes. If hüvitab purjede tekkinud tormikahju. Pikselöögirisk katab elektri-seadmete lühist.

Ifis ei pea kindlustussummat taastama, sest see ei vähene. St kui väikelaeva kindlustussumma on 1 000 000 kr ja keset hooaega hüvitatakse 300 000 kr, on kindlustussumma endiselt 1 000 000 kr. lepingu lõpuni.

Ifi tingimused on seadustega kaasajastatud. Näiteks on tingimusi, mille järgi osamakse hilinemisel pole järgmisest päevast kindlustuskaitset. Tegelikult pole seltsil sellist kaitse katkestamise õigust.

Omavastutus alates 3000 kr.

Aastase lepingu puhul saab kindlustusmakset tasuda kuukaupa.

Mis saab, kui päästmiskulud on üle kindlustussumma? Kooskõlastatud päästmiskulud hüvitatakse ka juhul, kui väljamakstav summa kokku ületab kindlustussumma. Nt kui väikelaev hävib vaatamata päästmiseks tehtud kulutustele.

MIS KINDLUSTUS MAKSAB?

Kõige kiiremini ütleb seda teile Ifi väikelaevakindlustuse kalkulaator, mille leiab Ifi kodulehelt www.ifi.ee



SUPERSÖÖMAAJAD SADAMA SERVAS



Tuntud toidunautleja Karl Martin Sinijärv külastab seekord Saaremaal Kuressaares, otse jahisadama kõrval asuvat Georg Ots spa nimelist lõõgastusasutust ja sealset restorani.

TEKST **KARL MARTIN SINIJÄRV**

FOTOD **TIIT LILLIPUU**

Spa'de ehk vesikeskuste tõusulaine uhab üle Eesti maa ning lõppu pole näha. Pigem kipub juba iga pisem puhkekodu või sanatoorium, kel tillukenegi basseini küljes, ennast uhkesti spa'ks nimetama. Kui nüüd lähtuda nimelühendist (spa - *sanus per aqua* – tervis vee läbi), siis miks ka mitte – põhimõtteliselt võiksin ju ka oma vannituba spa'ks pidada ning *by definition* poleks katki midagi. Avalikus kasutuses oleme aga harjunud spa all mõistma midagi märksa enam kui lihtsalt ujumisvõimalusega varustet puhkemaja. Kas nüüd just kuldajastute kuninglikke tervisevete-komplekse kõige losside ja parkidega – kus meil

selliseid siinmail võttagi oleks – aga midagi argipäevakaugest, keskmisest luksuslikumast ja ääretut mõnusat küll. Usun, et kuigi nii mõnedki seda masti asutused teenivad peamise osa tulust välituristide pealt, on kliendi poolt vaadates eesmärk alati sama – puhkus igapäevastest talitustest, meeldiv äraolemine, keskkonna vahetus sõna mitmes paremas mõttes. On ikka hea tõesti end kohe päris mitmeks tunniks vette unustada, pärast kvaliteetselt ja tervislikult toituda, tukastada ning taas vette kobida. Kõlab paradiislikult? Nojah, selleks, et meile killuke paradiisi pakkuda, need suurepäraseid vesikeskused ju ehitet ongi. Ning paradiisinõudlejaid näikse aina juurde tekkivat, sest spa'sid tekib küll. Tallinna ümbrus on neid tihedalt täis tikitud ja üksi Kuressaares on kolm tükki kohe rannas ja mõne leiab juurdegi, kui paar sammu kaugemale astuda.

GoSpa ei ole väga suur, aga on hästi elegantne. Juba mitmendat korda

küllastades üllatab meeldivalt keskmisest veidi erinev klientuur. Ei kosta harjumuseks saanud paarkeelset valjuhäälselt turistiläminat. Isegi maja ees seisnud autod kandsid näiteks Läti ja Saksamaa numbrimärke. Näib, et GoSpa delikaatselt kvaliteedist huvitet publik on paiga üles leidnud ning kohal läheb hästi. Kiita tuleb ka sisekujundust. Ei midagi pealetükkiivat, küll aga meelde jäävat – mahedad toonid, aga reipad rahvarõivamuustrid pluss meeolukad fotod maja maskotist Georg Otsast, aga mitte ainult. On ka muidu reipaid poolsajandi tagust eluolu kujutavaid pildistusi. Vesikeskuse osa aga sisaldab kõike vajalikku – erinevate temperatuuridega sise- ja välibasseinid, mitut masti saunad, mullivannid, merekivipõhjaga kontrasttemperatuurset jalutusbasseinikesed, mahlabaar. Suuremaid lustiaktiivsioone nagu liutorud ja muu selline siit ei leia, tegemist on siiski pigem täiskasvanud inimeste puhkekoha kui kogupere lõbupargiga. Kui



natuke tahta kritiseerida, siis pisut ajab segadusse see, et osad sildid on eesti ja osad inglise keeles, kusjuures süsteemile ei saa päriselt pihta.

Aga tegelikult tahan siinkohal ju ikkagi toidust kõnelda ning seda tuleb rõõmuga tunnustada, et GoSpa söögi-pool teeb majast ka ühe Kuressaare parima toidukoha. Juba hommikusöögilauas võib asuda kõhtu rõõmutama. Kuigi mõnelegi hommikusöögiklassikule nagu munapuder või peekon pole mul õnnestunud pihta saada – küllap neid mõnel päeval ikkagi pakutakse – on alati olnud hääd asendajad. Viimati näiteks omleti ja lihapallikeste näol. Kuid laud on rikkalik, rohkete puuviljadega ning hästi paljude tervislike valikuvõimalustega. Mis antud juhul ei tähenda sugugi igavust või üheülbalisust. Harva viitsin ma hotellides ennast hommikusöögiks voodist välja ajada, aga siin olen teinud isegi nii, et läinud, söönud ja seejärel edasi maganud. Mõnus.

Põhjalikumalt avanevad GoSpa

köögi uhked küljed muidugi lõuna- või õhtusöögilauas. Et restoran enesest lugu peab, näitab juba seegi, et see on majas vist küll ainuma koht, kuhu rannamantlis minna ei soovitata. Peamenüü etteotsa on lisatud väike muutmeneü – sellest sai viimati proovitud suitsulihaga tanguvorstikesi ja kiisafileest eelrooga. Mõlemad road olid ületamatult hääd; seda, et viitsitakse koha peal vorstikesi välja mõelda ja valmistada, ei trehva just eriti tihti. Ei mäleta ka, et kiiska kusa-gil pakutud oleks. Peakokk Toomas Lääts teeb igal juhul head tööd. Ja kui näiteks lõuna paiku juhtus, et *boeuf a la tartar*'i pakkuda ei olnud, siis paari tunniga oli viga parandet ning böff serveriti kogu ilus ja maitsvuses. Üllatuslikult ilma röstsaiata, aga soojad kuklikesed ja merekarbipoolmest serveritav toorjuust käivad GoSpas niikuinii asja juurde. Koharull ürdikastmega oli okei ja enamgi veel, aga tõelise elamuse saab sealsest kergsuitsu võikalafileest. Jumalik, riigi

parim. Ei usukski, et samas suitsutat ja küpsetet, kui poleks ise maitsnud. Kui poleks hotellitoota aknast ise suitsuahjukest talvises pärastlõunas tossamas näinud. Jaa, kaladele tasub mererannas ikka rõhku panna. Aga saab ka siga ja looma ja parti ja kana ja (nagu toidukaardil seisab – klientide soovil taas) lammast. Ning ehkki magusroogade hulgas on imehea šokolaadikook ja külmutet juustukook, ei saa ma jätta mainimata, et hoopis selle maja jäätisekokteilid on need, mida tingimata järele peaks proovima. Nii suurt ja head pole ma ammu näinud, proovimisest rääkimata. Tegelikult tehakse need hoopis alakorruse baaris, aga muidugi tuuakse lahkesti ka restorani. Ja muidugi võib nendega rahumeelses ka hotellituppa jalutada.

Üks igavesti lahke maja igavesti veenva köögipoolega. Juba paar päeva teeb teiseks inimeseks. Aga nädal on muidugi parem. Ja otse jahisada-ma juures, tuleb paadistusajakirja lugejaskonnale meelde tuletada! **N**



Dirhami sadama valvekaptin Artur Kisler

DIRHAMI, RAHU JA STIIHIA SADAM

Dirhami sadamat Läänemaal teavad meremehed hästi. Põõsaspea neemest edela pool asuvana püsib ta tavaliselt jäävabana ning talvekuudel peatub siin rohkesti kalapüügilaevu. Viimastel suvedel on sadam pakkunud peatuspaika ka jahtlaevadele. Mereturistid on koha omaks võtnud.

TEKST AIVO PALJASMAA FOTOD ARVO TARMULA

Jaauari keskpaiku sõitsimegi koos fotograafiga Dirhami, et kohast veidi selgem pilt saada. Mäletatavasti olid ilmad siis veel suvised, talv ja külmad saabusid Eestimaale paar päeva hiljem.

Esimese peatuse tegime aga Dirhami külapoe juures, mille omanik Slava Rätsepp lahkelt kohalikust elust pajatas.

"Küla on väike, kõigest 12–13 inimest ongi veel hingekirjas," rääkis Slava.. "Talvel käivad siin poes põhiliselt kalurid, suvel aga turistid."

Slava tunneb uhkust, et mullu tutvustas Dirhami sadamat üks Saksa mereajakiri ja ka tema pood oli kirjas. "Turistid tulid, raamat näpus, mind otsima."

Sadamas võtab meid vastu valve-

kaptin Artur Kisler. Kai ääres ulbivad kalalaevad. "Praegu on meil sees kümme laeva, ootavad tormiste ilmade möödumist," märgib kaptin.

Kalurid ise kinnitavad kui ühest suust, et sellist aastat ei mäletagi, kus ainult paaril päeval kuus merele saab. Kala meres on, aga torm ei lase ligi," sõnab Kisler. Fotograaf teeb temast mõned pildid, seejärel läheb kaile tormiseid kaadreid püüdma.

Pärale jõuab ka sadama omanik Mart Vahtel. Elupõline Tallinna mees sõidab pidevalt Dirhami vahet. "Mingi eriline meremees ma ei ole, aga meri on lapsest peale meeldinud. Lapsepõlvesuved möödusid Hiiumaal, ehk sellest," pajatab sihvakas 33-aastane omanik.

Võib kohe märgata, et tegu on tõsise mehega, kes üleliia sõnu tegema ei kipu. Ka pildistamisest keeldub ta kategooriliselt, nõustudes eelkõige rääkima sadamast. "Olen siin tegutsenud veidi üle kolme aasta. Ega meil suurt rääkida veel pole. Just jahisadamat ja selle teenindust silmas pidades. Meil käib praegu sadama väljaehitus. Praht ja tolm segavad külatajaid."

Vahteli sõnul ilmus mulluses Soome



Piirivalvekoer Rõpi



Sadamakai



mereturismi ajakirjas Dirhamit tutvustav kirjutis ja pärast seda külastatavus kohe elavnes.

"Mullu oli meil 527 külastust, lisaks need, kes põikasid korraks sisse tankima või muidu uudistama. Aga kai oli remondis. Ega neil eriti mugav ei olnud."

Sammume koos mööda uut laine-murdjakaid, mille pikkus ulatub üle 260 meetri. "Tegelikult on uhke tunne, et selle eluliselt vajaliku rajatisega ühele poole saime. Laevade akvatoorium on nüüd kaitstud, vana kai hakkas lagunema."

Vahteli sõnul on kai seni maksma läinud 15–16 miljonit krooni. Märtsis tuleb veel asfalt peale panna.

"Tulevikus on plaanis ehitada väikelae-vade kai, mis oleks 1,2 meetrit kõrge. Siis oleks neil lihtsam silduda. Jahtide jaoks on praegu 45-meetrine ujuvkai, mille suvel jälle vette laseme."

Akvatooriumi avarust ja sügavat vett Dirhamis jagub. Suurim jaht on seni mitmel suvel külas käinud 37-meetrine sakslaste alus. Hinnakiri ütleb, et kuni 15-meetristele alustele maksab ööpäev sadamas 150 krooni, suurematele aga 200 krooni.

"Meil saab tankida ja on ka pesemisvõimalus, kuigi primitiivne," pajatab

Vahtel. Tema arvates peatuvad Dirhamis rahu ja vaikust otsivad mereturistid. "Kui keegi tahab maale jõudes lõbutseda, siis selleks on Tallinn või ka Haapsalu. Seda meil plaanis ei ole, et tulevikus siia mingi lõbustusasutus rajada."

Kavas on lähemal ajal ehitada moodne sadamahoone koos kõige sinna juurde kuuluvaga. Ka väike meretarvete pood tahetakse teha. Samuti on peas mõte avada kalamüügipunkt, kust saab osta värsket või ka suitsukala.

"Üks tähtsam hoone on remonditöö-koda, mis praegugi angaaris tegutseb. Seal saab ka talvel jahte hoida. Tahame seda hoonet veelgi laiendada," tutvustab peremees tulevikuplaane.

Praegu seisab pukkide peal kaks jahti, mida kolm töömeest värvivad ja putitavad. Äkki ilmub meeste vahelt nähtavale laika, piirivalvekoer Rõpi. Mundrimees ise sammub ka lähemale.

"Piirivalve töötab talvel vastavalt vajadusele, suvel oleme aga 24 tundi ööpäevas kohal," selgitab piirivalvekaatri komandör Olev Silde. Kaater ise ulbib kai ääres. „Oleme valmis ennekõike merepäästeks, aga õnneks pole midagi erilist juhtunud. Võib-olla mõni soomlane on

mõnikord üleliia kõikunud."

Piirivalve ülesandeks on muidugi ka passikontroll. "Üldiselt on meie elu rahulik. Siia sõidavad vanemad inimesed, kes otsivad rahu. Lähevad metsa ja näevad, et ool mustikas! Nende jaoks vist eksootika," muigab Silde.

Seame end koos fotograafia mineku- ja kujutame vaimusilmas ette, et paari aasta pärast, kui sadama väljaehitus on lõppenud, võib siin tõesti kena ja rahulik olla. Seda just tänu metsale, sest avame-re hingus on siin suurem kui enamikus Eesti jahtklubides. Dirhamis on rahu ja stiihia kõrvuti. **N**

Dirhami sadam

Noarootsi vald, Lääne maakond
Koordinaadid 59°12,7'N 23°30,2'E
VHF kanal 16 kutsung "Dirhami 32"

Kala- ja jahtlaevasadam

Teenused: elekter, vesi, kütus, jäätmete kogumine, internet, telefon, dušš, WC, remonditöökoja, jahtide talvehoid, passikontroll ja toll.
Sadama lähedal asuvad toidukauplus ja supluskoht.
www.portdirham.ee
marinas.nautilus.ee

INDREK KALDA & LEEGION

Lindpriide muusik Indrek Kalda, kes naljatlemisi nimetab Tallinnast Tartusse kolimist Eestisse elama asumiseks, on suur veesõidusõber. Vee peal käib ta kala püüdmas või loodust nautimas ja mõnikord teeb mõlemat korraga. Et Lõuna-Eesti siseveekogud pole just sügavad, eelistab ta sõiduvahendina väikest paati.

KÜSITLES HELEN RAIEND, FOTOD LAURI KULPSOO

■ Sinu paadi nimi on Leegion?

Nimi tuleb sellest, et sain paadi sõbra kaudu, kes töötas Kaitseliidus. Paat oli varem Kaitseliidu kasutuses.

■ Miks see paat?

Paadisõiduga seondub mulle looduse vaatlemine ja kalapüük, mitte niivõrd lõbusõit.

Nüüd ma elan Lõuna-Eestis ja piirdun siseveekogudel sõitmisega. Kui paadil ei ole suurt süvist, on temaga võimalik sõita viimasesse kui kraavi.

Kalameest ja loodusesõpra huvitab, et ta pääseks oma paadiga võimalikult inimtühjadesse kohtadesse. Eesti jõgedel võib sattuda kohtadesse, kus pole aastaid inimesi käinud, või kohata maju, mis jäeti maha 1940ndatel aastatel. Kus sellest ajast pole inimese jalg astunud ja kus puud kasvavad katusest läbi. Teed on metsaks kasvanud.

Hiljuti ostsin natuke suurema, kuid meresõidu mõistes siiski väikese Progress-tüüpi paadi, millega hakkab sel suvel Emajõe vesikonda vallutama.

■ Milles peitub väikese paadi võlu?

Nagu luksusautoga ei saa põldu künda ja traktoriga pole mõtet sõita Tartu vahet, nii olgu paat veekogule sobiva suurusega!

Väikese paadi võlu on selles, et temaga saab üksinda hakkama. Suur paat on raske, temaga üksinda sõita on keeruline; tal on suur süvis, mis võib jõgedel kinni jääda. Suur paat nõuab väikese paadiga võrreldes ka väga palju hoolt. See tähendab, et sul on paat, aga tegelikult sa sõita ei saa. Eelmises numbris oli juttu minu hea sõbra Toomas Lunge paadist, millega tuli osa Hansa-

teest läbida... veoauto kastis. Väikese paadiga on võimalik läbida Hansatee vett mööda Pärnust praegu küll vaid Peipsini.

Tahan öelda, et väiksuse juures on samuti põnevust. Nagu mereavarus on hoomamatu, on ka väikesed järved ja jõed huvitavad ning neid leidub üllatavalt palju – avastamisruumi jätkub küllaga. Loomulikult ei saa väikese paadiga minna vallutama suuri veekogusid – see on selge. Võrtsjärvelegi minnes peab ilma vaatama, Peipsist rääkimata.

■ Kas suure veekogu vallutamise soovi ei ole tekkinud?

Ei ole, kuigi olen suuremate laevadega palju sõitnud. Koos sõber Toomas Lungega oleme Soome saarestikus sõitnud.

Vahelpeõikena meenub, et soomlastel ja rootslastel on vahva see, et saaretikus asendavad paadid autosid. Meil on üks tuttav taksojuht, kelle taksoks on paat.

Kui suure paadiga sõitjad heidavad pilgu kaugetesse mereavarustesse, siis pisikese paadi mehed näevad oma nina alla. Seda, mis loodusega juhtub siinsamas, meie ümber, näeme me väga lähedalt, sest kiirused on hoopis teised.

■ Mida arvad Eesti veesõidutraditsioonidest?

Minu arust on need meil täiesti välja surnud. Võtame kas või Tartu sadama, mis areneb ja mida loodetavasti üritatakse arendada: enamus sealseid paate ei liigu, sest nende omanikel – selle põlvkonna paadiomanikel, kes 70ndatel sõitma hakkasid – ei ole majanduslikult võimalik isegi neid väikseid paate liigutada. Huvitav on see, et paadiomanikud käivad seal paadis istumas ja paati vaatamas. Paatidel on need nõukogudeaegsed mootorid, mis ei ole ökonoomsed, ja isegi jõge mööda sõit on üsna kulukas. Pensionäriil ei ole nendega võimalik sõita, sest lihtne arvutus näitab,



Leegion

Kodusadam Tartu
Tüüp lahtine alumiiniumpaat, ette nähtud jõgedel sõitmiseks
Mudel Južanka
Ehitusaasta 1989
Pikkus 4,7 meetrit
Süvis ca 15 cm
Mootor turbiinmootor, 4-taktiline 5,5 hj
Navigatsiooniseadmed visuaalne vaatlemine ja kajalood
Lubatud inimeste arv pardal 4 inimest (300 kg)

Indrek Kalda

Vanus 46
Veesõidukogemus imikust peale (kasvanud Lõuna-Eestis järve ääres)
Aastas sõidab palju tunde, aga vähe miile

et pension läheb ära ühe Peipsi peale sõiduga. Ka pikese paadiga.

■ **Lahendus oleks ehk aerupaat?**

Mina olengi enamuse oma elust sõitnud aerupaadiga, millega mul seonduvad kõige helgemad mälestused.

■ **Kirjelda oma tavalist päeva vee peal.**

Mitte ainult päev, vaid ka öö käib asja juurde! Kalastaja ei kihuta asja ees, teist taga. Viibitakse veekogul ja seal võib ka ööbida ning hommikuvalges alustada kalastamisega. Öösel vee peal olemisel on oma võlu.

Kui eesmärk ei ole katta pikki vahemaid, vaid sõita ühest kohast teise, siis neid miile ei kogune päeva jooksul eriti palju. Aga aega läheb palju, sest kalal oldud aeg ei lähe teatavasti elatud aastate hulka.

■ **Eksootilisim paik, kus oled paadiga käinud?**

Tore on olnud Kasari jõe suudmeala ja Matsalu roostik. Samuti on huvitavad paigad Emajõe vanajõed, mis on sildade ehitusel jäänud kõrvalsoppideks. Tavaliselt inimene sinna ei satu. On piirkondi, kuhu maismaad pidi enam ei pääse, üksnes vett mööda.

■ **Kuhu tahaksid paadiga tagasi minna?**

Matsalu roostik on mulle hingelähedane. Kui elasin Tallinnas, külastasin neid paiku tihti. Nüüd Eestis (Tartus - toim.) elades sinna enam nii tihti ei satu.

■ **Tugevaim torm?**

Tugevaim torm oli Kihnust Manilaiule sõites, kui pidime tagasi pöörama. Kui tehti filmi "Kihnu mees", olime Mark Soosaarega ühes paadis ja istusime kolm päeva sõna otseses mõttes tormivarjus. Lappajaga jäime päris tõsise pagi kätte.

■ **Unistuste reis?**

Unistada võib igasuguseid asju, aga võib-olla mööda Peipsit nii

palju kui annab ülespoole sõita ja vaadata Venemaad. Tahaks sõita kunagi Kolpino saare kanti – sinna, kuhu me enam ei pääse. Kunagi sai seal tihti autoga üle jää käidud. Siis ei osanud vaadata kõike seda huvitavat, mis seal on, sest alati oli võimalik uuesti minna. Nüüd aga, kui sinna enam ei pääse, tundub see põnev. Nii et tahaksin kunagi sõita paadiga üle piiri Venemaa poole ja vaadata, mis seal huvitavat on.

■ **Lemmiksadam välismaal?**

Paljudest sadamatest on häid mälestusi, aga kõige rohkem vast Hamburgi sadamast, kus olen palju ringi sõitnud ja uudistanud.

■ **Lemmiksadam Eestis?**

Toredad on Manilaiu sadam Manijas ja Kihnu sadam koos oma hüvedega, millest peamine on tore sadamapersonal. Ühinen oma sõbra Toomas Lungega: Lehtna sadam on tore, sealne seljankasupp on hea. Olen seda Lehtnas korduvalt nautimas käinud. Kui saarte peal ansambliga esinemised on, satume ikka sadamatesse.

■ **Keerulisimad sõidutingimused?**

Udu on vaenlaseks nii talvel jääd mööda kalale kõndides kui ka suvel sealsamas paadiga sõites.

Paadiga sõites ei ole seda juhtunud, kuid jää peal kalal käies olen aastaid tagasi korra Peipsil udusse eksinud. Kui suur udu peale tuleb, ei tea enam, kuhu poole minna. Sel ajal polnud ju ka kohamääramise seadmeid. Õnneks ei olnud ka piiri, sest praegusel ajal piiril nalja ei mõisteta, Venemaa poole eksimist karistatakse päris rangelt.

■ **Meil oli eelmises ajakirjanumbris juttu plaanist rajada ühendustee Peipsi ja Läänemere vahel. Mida sellest ideest arvad?**

Kui see nii läheks, oleks see äärmiselt uhke ja väga põnev kõigile paadiomanikele. ☑

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

Järgmisesse Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 01. maini 2007
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.



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, vöörivint, Raymarine C120 GPS/kaardiplotter/radar, autopiloot jpm.
Kontakt: 50 33 228

hind
465 000 €



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, vöörivint, flybridge tiiktek, Raymarine radar ja kaardiplotter, autopiloot, AVON 320 SeaSport Jet abipalet
Kontakt: Tõnu Kirs tel. 50 13 997 tony@paadid.ee

hind
600 000 €



Aquador 26 HT – uus!

8,25m x 3,05m Volvo Penta KAD 300 P/DP, 285 hj, täisvarustuses!
Sõidutent, kirsipuit siseviimistlus, Alcantara polsterdus, maa-elekter, soe vesi, dušš, radar, plotter, kajalood, soojendus Wallas, WC, ankruvint, vöörivint, magamisasemed 6-le, CD/raadio, TV, PlayStation 2/DVD, köök, läbikäädav jpm. Asukoht – Paldiski. Tule vaata Meremessil!
Küsi pakumist! BellMarine OÜ; 51 67 944; kaarel@bellmarine.ee

hind
2 200 000.-



Trophy 2359 D

Väljalaske aasta: 2007 • Mootor: MerCruiser Cummins 2,8ES diisell (200 hj)
• Pikkus: 7,14 m • Laius: 2,57 m • Süvis: 0,48 m
PRO-pakett: klaasipuhastajad, külmkast, trimmisüsteem, tekipesu mereweega, täislai ujuimisplatvorm ahtris, kalasump, WC koos septitangi ja tühendusüsteemiga, diiselküttele soojenduskaabli kajutile
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind
1 309 700.-



Bayliner 175

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

soodushind
250 000.-
tavahind 265 000.-



Bayliner 265

Väljalaske aasta : 2006 • Mootor: MerCruiser 5,0L V8 MPI (260 hj) / Bravo 3 • Pikkus: 8,23 m • Laius: 2,59 m • Süvis: 0,59m
Lisavarustus: toonitud parras (tumesinine); matkakate; kokpiti vaipkatted; maseraatorpump WC-le; kaldavoolusüsteem (220 V)
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

hind
1 246 400.-



Bayliner 192

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

hind
448 000.-



Bayliner 195

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

soodushind
305 000.-
tavahind 338 000.-



Bayliner 245

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

hind
1 082 000.-



Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2006 • Mootor: MerCruiser 4,3 I (220 hj)
 Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m
 Diisel mootor teeb suurest ja mugavast kaatrist tõeliselt ökonoomse sõiduriista. Tänu diiselmootori paremale väändemomendile saavutatakse ka 120hj juures suurepärase sõiduumadused.
 Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

soodushind
540 000.-
 tavahind 584 000.-



Bayliner 652

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

soodushind
399 000.-
 tavahind 480 000.-



Trophy 2052

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

hind
748 700.-



Trophy 2052 DIISEL

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

hind
767 400.-



Zodiac Pro 15 man RIB

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

soodushind
495 000.-
 tavahind 510 500.-



Bella 512 Excel '06

5,01m x 2,08m Mercury 90 L Optimax (kehtiv garantii 2 aastat).
 Sõidutent, nav.tuled, CD-raadio, põrandavaip, stats. paak 52L, aku, esistme padjad, ohutusvarustus, ankur, otsad, radaripeegeldi, registreerimine, jpm.
 Parim võimsuse/ökonoomsuse suhe. Keskm. kütusekulgu 15-16 l/h. Sügav V-kujuline põhi, merekindel Nagu uus! Kergelt treileril veetav.
 BellBoats OÜ; 51 67 944; kaarel@bellboats.ee

hind
275 000.-



Zodiac Pro 7 man RIB

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

soodushind
180 000.-
 tavahind 198 500.-



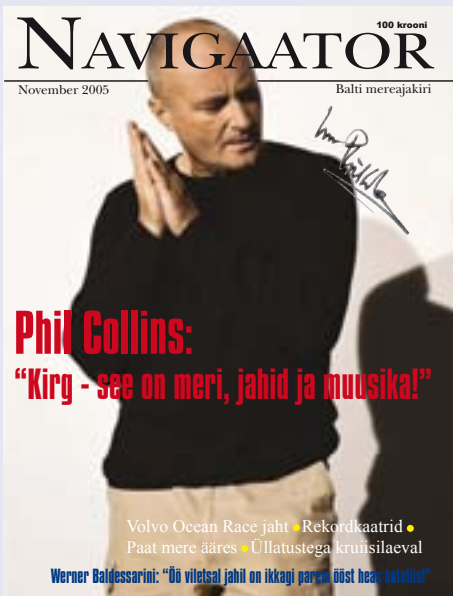
Kasutatud Regal Valanti 170

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

hind
130 000.-



Müüa Rohuküla sadama kõrval asuv kinnistu suurusega 4,5ha. Kinnistu on merepiiriga ja reljeefilt lame. Maal paikneb laohooned üldpindalaga 346,6m². Sobilik kinnistu jahisadama või sadama teenindamiseks vajalike hoonete rajamiseks. Lähedal vesij ja elekter. Detailplaneeringut tehtud ei ole ja üldplaneering puudub. Rohuküla sadama rekonstrueerimine algab 2007.aastal.
 Kontakt: Groosi Kinnisvara OÜ • Johannes Green + 372 564 0872 • www.groosi.ee



Telli mereajakiri *Navigaator*

Üksiknumbri hind 69 kr
Aastatellimus (4 numbrit) 199 kr

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri navigaator@helium.ee

MERCURY

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



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



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



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



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



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

mere
mess Tule vaata Meremessil!

Bayliner 246 Discovery



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

BAYLINER

where fun lives



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