

# Navigator

3 / 2007

BALTI MEREJAKIRI • 69 KROONI

Viktor Siilats: kuidas ma  
Haapsallu sadamat tegin

Vladislav Koržets  
Trophyga kalal

Lauri Nebel  
& Koerakandja

Paadiga Bahamal

Tall Ships' Races regatt

## USA SUURSAADIK DAVE PHILLIPS TUNNEB MERESÕIDUST RÕÕMU

ISSN 1736-3233



NIMBUSE PAADITEHAS • HERKKI HALDRE VANALAEVANDUSEST • SUKELDUMINE AEGNA SAARE LÄHISTEL  
• KATAMARAANIGA VAHEMERELT KARIIBI MERELE • VEELAUASÕIT • SLIPIKOHAD PEIPSIL • MUHU VÄINA  
REGATT • GPS • VÄIKELAEVA VARUSTUS • ALAR VOLMERI PURJETAMISKOOL • VERGI SADAM • MESSIKALENDER

A group of five people, silhouetted against a bright background, stand on a dark, rocky shore. They are looking towards a large, powerful waterfall that dominates the upper half of the image. The water is white and turbulent, cascading down. The sky is a pale, overcast blue.

# ÜHESKOOS ON ELU PAREM

**TÄIESTI UUS VOLVO XC70. NÜÜD KOOS MÄGIPIDURIGA**

HOIAB TEEL KA KÕIGE JÄRSEMATEL LANGUSTEL, ÜKSKÕIK  
KUI KAUGELE SEIKLUSED TEEST TEGELIKULT VIIVAD.

**INFO-AUTO**

TALLINN: Pärnu mnt. 232, tel. 6 710 020, volvo@infoauto.ee TARTU: Turu 1, tel. (7) 371 890, tartu@infoauto.ee PÄRNU: Tallinna mnt. 89a, TEL. (44) 72 750, parnu@infoauto.ee



Keskmine kütusekulu 7,3 -11,4 l/100 km; heitmed CO<sub>2</sub> 193-272 g/km

Volvo. for life



[WWW.INFOAUTO.EE](http://WWW.INFOAUTO.EE)

# Navigaator

3 / 2007

- 8 **Uudised** avati Viinistu jahisadam, Ruhnu sai uue sadama, toimus Emajõe Festival, Lääne-Eesti saarestik saab kaasajastatud laevateed, alustatakse Eesti Värava kanali süvendustöödega, edukas purjetamishooaeg 2007
- 10 **Messikalender** oktoober - detsember
- 12 **Paadiehitus** Nimbus
- 16 **Kolumn** Herkki Haldre vanalaevandusest
- 18 **Elamus** Tall Ships' Races purjeregatt Eesti vetes
- 22 **Meenutus** Viktor Siilats: kuidas ma Haapsallu sadamat tegin
- 26 **Kaanelugu** USA suursaadik Dave Phillips
- 35 **Reis** Paadiga Bahama saartel
- 38 **Reis** Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele 2.osa
- 46 **Sukeldumine** Laevavrakid Aegna saare lähistel merepõhjas
- 50 **Soolopurjetamine** Päästeoperatsioon merel: Jaanus Tamme ja Lendur
- 57 **Purjetamine** Muhu Väina regatt tähistas 50. juubelit
- 61 **Merekool** Kuidas varustada väikelaeva
- 65 **Harrastus** Veelauasõit
- 70 **Mereelektronika** GPS
- 76 **Paaditest** Proovisõit Trophy 2052 Walkaround
- 84 **Sadam** Vergi
- 86 **Slipikohad** Peipsi
- 88 **Merekool** Alar Volmeri purjetamiskool 3.osa
- 90 **Minu paat** Lauri Nebel ja Koerakandja
- 96 **Paadibörs**



50 Soolopurjetamine



22 Grand Holm Marina sünnilugu



38 Katamaraaniga Vahemerelt Kariibi merele 2. osa





**26 USA suursaadik Dave Phillips**



**76 Paaditest: Trophy 2052**



**18 Tall Ships' Races**



**94 Minu paat: Lauri Nebel & Koerakandja**

Älati valge. Viru Valge.



Etav legend





Esikaane foto **Aivar Kullamaa**

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

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

Toimetaja **Margus Mihkels**

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

Makett ja küljendus  
**Andrus Kalkun**  
kalkun@heelium.ee

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

Trükikoda: **Print Best**

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

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

IKKAGI MERERAHVAS. Tänavune suvi on olnud Eesti veesõitjate jaoks üks kõrghooaegu. Ümbermaailmareisile asus juba kolmanda Eesti lipu all seilava alusena purjekas “Martha”. Purjetajad noppisid häid kohti ja medaleid nii lähemal kui kaugemal peetud regattidel. Suvi oli rikas mereteemaliste ürituste poolest: merepäevi ja muid veesõidu teemalisi üritusi korraldati nii Tallinnas, Sõrus, Kuressaares kui mujalgi. Rohkearvulise osavõtuga Emajõe Festival Tartus näitas, et ka lüünaeestlased hakkavad oma veekogusid üha enam väärtustama. Eesti esiregatiiks peetav ja sel aastal oma viiekümnendat juubelit tähistav Muhu Väin üllatas seekord rekordarvu osalejatega.

Oleme siiski mererahvas või mis?

Ent kõigil ei läinud päris nii nagu sooviti ja oodati. Soolopurjetaja Jaanus Tamme, kelle sihiks on seatud Atlandi ületamine pidi jupsima hakanud südame tõttu eelvõistluse katkestama ning abi kutsuma. Inglise vetes toimunud päästeoperatsioonist ning sellele järgnevast saate lugeda leheküljel 50.

“Merel olek ongi juba unistuste täitumine,” ütles meie seekordses rubriigis Minu Paat küsitletud näitleja Lauri Nebel. Ning lisab, et merearmastus on mere tundmine.

Käes on sügistormide aeg, mis esitab kõrgendatud nõudmised nii meremeestele kui paatidele. Olgem siis julged sügistuultega rinda pistma ent targad varustades oma laeva kõige vajalikuga, mida merel tarvis võib minna. Selle juures on abiks suvel välja tulnud väikelaeva varustamise määrus (lk 61), millega ainuüksi piirduda ei tasuks. Ikka tuleks mõelda, mida just minul mere peal vaja võib minna. Olgu kasvõi päts leiba ja pudel joogivett kaasas juhuks kui merelolek muutunud ilmaolude tõttu peaks pikemaks venima.

Valmistugem hullemaks kuid mõelgem positiivselt. Nagu ütleb ümbermaailmareisile asunud “Martha” kapten Hillar Kukk Navigaatori internetikeheküljel avaldatud loos: “Mis juhtub ei jää tulemata – tuleb olla valmis kõigeks. Samas on mõttetu aega raisata halvale mõtlemisele, asjadest tuleb rääkida siis, kui need käes on ja otsida lahendusi.”

Aga lugege ise [www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee)

Positiivset mõtlemist!  
Helen Raiend





**EMAJÕE FESTIVAL TÕI ELU JÕELE**

17. – 20. augustini Tartus peetud Emajõe festival tõi kolmeks päevaks melu jõele ja kaldapealseile. Lisaks rohketele kontsertidele toimus suur jõeparaad, esinesid vee- ja ekstreemsportlased, peeti kalapüügivõistlusi ning õpiti kalaroogi valmistama.

Emajõe Lodjaseltsi eestvedamisel korraldatud viimase saja aasta suurimale jõeparaadile oli saabunud rekordarv osalejaid – 62 alust. Esindatud olid nii isetehtud alused kui moodsad luksuskaatrid. 27-meetrine lõbusõidulaev "Pegasus" oli paraadi pikim ja vanim alus. Osales ka uhiuus piirivalvekaater Varnjast.

Peaauhinna, kauneima veesõiduki tiitli, pälvis kakaam Agat-4 Kolkjast. Auhinnaks kajalood Navman Info-Autolt ning rändauhind, vana ja väarikas Emajõe festivali jõeparaadi graveeringuga pronksist sõukruvi.

"Kui poleks Emajõge, poleks ilmselt ka Tartu linna," ütles festivali korraldava Tiigi Seltsimaja projektijuht Aile Parmsoo. "Emajõgi on olnud Tartu elusoon muistsetest aegadest peale ning juba teist aastat toimuva festivali mõte ongi seda inimestele meelde tuletada – nagu festivali tunnuslausegi ütleb: "Märka jõge!""

**RUHNU SAI UUE SADAMA**

Juulis lõppesid kolm aastat kestnud ja 47,5 miljonit krooni maksnud ehitustööd Ringsu sadamas Ruhnu saarel.

2005. aasta jaanuaritormis täiesti lõhutud Ringsu sadamas on uuenatud läänepoolsed muulid ja navigatsioonisüsteem, vana külmhoone on rekonstrueeritud teenindushooneks. Juurde on ehitatud sadamahoone, kaks kaid ja jahisadam. Sadam on süvendatud ja võtab nüüdsest vastu kuni 2,5-meetrise süvisega kuni 20 meetri pikkuseid aluseid.

Ringsu sadam on küllastajate arvult Pirita ja Haapsalu järel kolmas jahisadam Eestis.

Mullu läbis Ringsu sadamat 9820 reisijat ja seda küllastas 424 jahtlaeva. Ringsu on baassadam piirivalvelaevadele ning teenindab Roomassaare ja Pärnu sadama vahel kurseerivat Saaremaa Laevakompanii reisilaeva Aegna, aga ka Läti Vabariigi sisseseatud mitteregulaarset laevaliini Roja–Ringsu.

**AVATI VIINISTU JAHISADAM**

Tänavu suvel võttis endisest kalasadamast jahisadamaks laiendatud Viinistu sadam vastu esimesed meritsi saabujad. Juunis küllastas sadamat kümnendat juubelit tähistav "Piirist Piirini" regatt.

Viinistu sadam on üks väheseid viimasel kümnendil väikelaevadele avatud sadamaid. Veel arenev sadam hakkab mahutama üle kuuekümmne jahi ja merekaatri, ning seal saavad randuda ka ka kuni kolmemeetrise süvisega jahid. Lisaks jahisadama tavalistele teenustele (restoran, saun, majutus) on Viinistu sadama külastajal pea igal suveõhtul võimalik nautida ka rikkalikku kultuuriprogrammi ning küllastada kuulsust kogunud Viinistu kunstimuseumi.







Foto Tõnis Lepp

**"Purjetamine ümber maailma on olnud paljude unistus nagu paljudele pole see kindlasti pähegi tulnud. Otsida seletust taolisele ettevõtmisele tundub asises ja turumajanduslikest väärtushinnangutest läbiimunud ühiskonnas üsna mõtetu ja kes seda nii selgelt oskabki põhjendada. Kes mõistab, see mõistab."**

**Hillar Kukk**



Foto Mairold Vaik

### **"MARTHA" LÄKS "PALLI" PEALE**

Jaanipäeval, 24.juunil alustas Hiiumaalt Orjaku sadamast ümbermaailmareisi purjekas „Martha” pardal kolm eestlast – kapten Hillar Kukk, tüürimees Simmu Sillamaa ja pootsman Jaanus Kirs. Colin Archer 40 tüüpi 14,7 meetrit pikk kahemastiline klaasplastist purjekas „Martha” seilab ümber maailma kolmanda Eesti lipu all sõitva alusena. Kahe aasta jooksul on meestel plaanis läbida umbes 36 000 meremiili ja osaleda selle aasta novembri-detsembrikuus üle Atlandi purjetamisvõistlusel ARC (Atlantic Rally for Cruisers), millest „Martha” võtab osa juba teist korda.

Ümbermaailmareisi kajastamiseks on loodud internetilehekülj [www.marthaworldcruise.com](http://www.marthaworldcruise.com), millelt saab jälgida laeva teekonda, lugeda reisimuljeid ja osta miile (!). Hillar Kuke sõnul ei ole miilimüügis midagi imelikku. "Olguigi, et miilide müümisel on oma rahaline eesmärk, on huvitavam hoopis see, milline side miili ostjal tekib selle jupiga laevateest, mida läbime. Millise saare või linna juurest möödume, milline ajavöönd seal on" räägib "Martha" kapten.

Miilide müügist saadud raha plaanib ta suunata heategevusse: "Soovime selle reisiga inimestele anda midagi, mis meelde jääb ja hingest liigutab. Võib-olla toetame noori purjetajaid või leiame kel-

legi, kel lisaraha meist enam ära kulub. See reis ja annetus on kindel sõnum, mida tahan teistele edasi anda."

Navigaatori trükkiminekuks oli kolmene reisiseltskond jõudnud Portugali pealinna Lissaboni.

Läbitud on Kieli kanal, La Manche väin ja Biskaia laht. Hillar Kukk kirjutas augusti lõpul: "Seljataha on jäänud ka karmimad loodete hoo- vused. Tundmatud Balti meres, kuid kuuluvad purjetamise ABC-sse Põh- jameres, La Manche'i väinas ning Põhja-Atlandi kirde- ja idaosas."

12 nädalaga on sõidetud üle 2100 meremiili ja peatunud 20 sadamas. On elatud üle esimesed tormid ning koduigatsuski tuntud. Simmu Sillamaa kirjutab: "Muidu toredad maad need soojad riigid, aga mul on kahju nende elanikest, kuna neil siin ei ole ilusat värvilist sügist, võimalust jalgadega sahistada langenud lehtedes ning tõmmata kopsu mõnusat sügise lõhna. Järjest rohkem saan aru, et kadestada ja mujale ihaleda ei ole põhjust, meil on Eestis nii palju toredat. Pidage vastu seal kaugel kodumaal ja nautige seda, millest mujal paljud unistadagi ei oska!"

Lugege pikemat lugu „Martha” teeesaatmisest Orjakult ja Hillar Kuke Navigaatoriga jagatud mõtetest enne reisi meie kodulehekül- jelt [www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee)



### **LÄÄNE-EESTI SAARESTIK SAAB MOODSAD LAEVATEED**

Veeteede Ameti algatatud projekti "Tehniline abi laevateede rekonstrueerimiseks ja süven- damiseks Lääne-Eesti saarestikus" tulemusena peaksid sealsed nõukogudeaegsed, eelkõige sõjalist otstarvet teenivad ohtlikud laevateed asenduma tänapäevastega. Praegu peetakse Lääne-Eesti saarestiku ümbrust välismaa väikelaevajuhtide seas üheks ohtlikumaks piirkon- naks Läänemeres. 31 miljonit krooni maksvat projekti rahastatakse enamikus Euroopa Liidu ühtekuuluvusfondist. Ettevõtmine on ainulaadne kogu Euroopas, kuna nii suurele veelalele ei ole seni ühe projekti raames laevateede terviklahendusi projekteeritud.

Projekti eeltööd on plaanis lõpetada 2009. aasta detsembriks. Ehitus- ja süvendustööd on kavas aastatel 2010-2013. Uuenevate navigatsioonimärkide rekonstrueerimist ja vajadu- sel ehitamist alustatakse 2011. aastal.

Projekti esitlusel Pärnus, Haapsalus ja Kuressaares osalesid piirkonna sadamate ja oma- valitsuste esindajad, kellelt oodati ettepanekuid laevaliikluse paremaks korraldamiseks. Sadamaomanikud väljendasid projektile oma poolehoidu, kuid samas avaldasid lootust, et uued ja moodsalt tähistatud veeteed ei lõpeks lihtsalt keset merd ära, vaid viiks väikelaev- nikud turvaliselt sadamasse. Selles osas aga täit kindlust seni veel pole. [www.vta.ee](http://www.vta.ee)

### **PEIPSI-LÄMMIJÄRV SAAVAD UUE EESTI VÄRAVA**

Selle aasta lõpuks süvendatakse Peipsi ja Läm- mijärve ühendav Eesti Värava kanal uuel tras- sil. Tööd teostab riigihanke võitnud Taani firma Rohde Nielsen ja projekti rahastab osaliselt Euroopa Liidu regionaalarengu fond.

Uus kanal kaevatakse sirgena Uhtinina kur- gust kagusse, kanali laiuseks on kavandatud 40 ja sügavuseks 2,1 meetrit. Eesti Värava kanal loob võimaluse jahtide, kaatrite ning reisi- ja kauba- laevade liikluseks Lämmijärve ja Peipsi järve sadamate vahel. Samuti tekib võimalus avada Tar- tu-Piirissaare ja Tartu-Pihkva laevaliinid. Kanali kaevamine maksab 33 miljonit krooni ja selle val- mimistähtaeg on tänavu detsembris.

**TULEMUSTEROHKE PURJETAMISSUVI 2007**

Tänavust purjetamishooaega võib Eesti purjetajatejate jaoks nimetada läbi aegade edukaimaks.

Säravaim tulemus on Deniss Karpaki pronksmedal klassis Laser Portugalis Cascais peetud purjetamise olümpiaklasside maailmameistrivõistlustelt, mis on Eesti purjespordis esimene olümpiaklassi medal täiskasvanute MM-võistlustelt. Kieli Nädala Regatil Saksamaal võitis tänavu EM-ilt neljanda koha pälvinud Deniss Karpak hõbemedali.

Avamerejahtide arvestuses tõi eestlastele palju kuulsust ja lugupidamist Mati Sepa meeskond jahil "Hermes-X" – kiiljahtide X-35 klassi MM pronksmedali, Kieli nädala kuldmedali ja võidu kuulsalt Copa del Rey regatil Hispaanias. Taanis peetud X-99 klassi MM-il võitis hõbemedali jaht "Saxad" roolis jällegi Mati Sepp.

Esmakordne on ka jaht "Lepa", roolis Janno Hool, Elan 37 esikoht ajaloolisel Kieli nädalal.

Kohaliku avamerepurjetamise ühel suuremal, Helsingi-Tallinn regatil tulid kolme klassi võidud Eestisse. Klassis LYS1 saavutas esikoha jaht "Cabernet" Eiki Keerti juhtimisel, Klassis ORC1 "Lady Bird" Jaanus Tagu juhtimisel ning klassis LYS2 teenis esikoha jaht "Fanatic" Tõnis Luige juhtimisel.

Rääkides rahvusvahelistest avamereregattidest, ei saa mainimata jätta Tiit Haagma pronksmedalit IMS MM-võistlustelt Soome jahi "Alfa Romeo" taktiku ja roolimehe rollis.

Vanameistrid vennad Tõnisted näpsasid jahil "Lenny" taas medali – seekord Melges 24 klassi Euroopa meistrivõistluste kulla amatööride arvestuses.

Eestlaste juhitud jaht "St. Iv" tõi maailma suurimalt purjelaevade regatilt Tall Ships' Races oma klassi kolmanda koha.

Kura regatil saavutas topeltvõidu Saaremaa Merispordi Selts. "Evelyn III" kapten Andres Toomi juhtimisel võitis regati nii oma võistlusgrupis kui ka üldarvestuses, "Katarina Jee" Mart Tammega roolis võitis teise koha.

Eestis tähistasid 10. juubelit Piirist Piirini regatt ja 50. juubelit Muhu Väina regatt. Viimane tegi taas osavõtjate rekordeid ja külastas ka Lätimaad. Lugege seekordsest Muhu Väina juubeliregati pikemalt lk. 57.



Foto Kaupo Kõrm

**Rahvusvaheline messikalender oktoober-detsember 2007**

**Geenua 47. rahvusvaheline paadinäitus**

6.-14.oktoober 2007  
Geenua, Itaalia  
[www.ucina.net](http://www.ucina.net)

**Paadiehitajate 17. rahvusvaheline näitus ja konverents IBEX**

10.-12.oktoober 2007  
Miami Beach, USA  
[www.ibexshow.com](http://www.ibexshow.com)

**Fort Lauderdale 48. rahvusvaheline paadinäitus**

25.-29.oktoober 2007  
Fort Lauderdale, USA  
[www.showmanagement.com](http://www.showmanagement.com)

**Hanseboot 48. rahvusvaheline paadinäitus**

27.oktoober-4.november 2007  
Hamburg, Saksamaa  
[www.hanseboot.de](http://www.hanseboot.de)

**Ateena 29. rahvusvaheline paadinäitus**

20.-28.oktoober 2007  
Ateena, Kreeka  
[www.athensboatshow.gr](http://www.athensboatshow.gr)

**Barcelona 46. rahvusvaheline paadinäitus**

3.-11.november 2007  
Barcelona, Hispaania  
[www.salonnautico.com](http://www.salonnautico.com)

**Skandinaavia 11. paadinäitus**

7.-11.november 2007  
Stockholm, Rootsi  
[www.scandinavianboatshow.se](http://www.scandinavianboatshow.se)

**20. Merendusvarustuse mess METS**

13.-15.november 2007  
Amsterdam, Holland  
[www.metstrade.com](http://www.metstrade.com)

**Viini paadinäitus**

22.-25.november 2007  
Viin, Austria  
[www.viennaboatshow.at](http://www.viennaboatshow.at)

**Salon Nautique 47. rahvusvaheline paadinäitus**

1.-9.detsember 2007  
Pariis, Prantsusmaa  
[www.salonnautiqueparis.com](http://www.salonnautiqueparis.com)



## DRESSCODE: BLACK

BLACK on Status Club'i uus pimestav väljakutse. Neile, kellele vastu ei vaielda. Tõsiselt huvitatutele personaalne informatsioon telefonil 656 3911 või e-maili aadressil [black@statusclub.ee](mailto:black@statusclub.ee) / [www.statusclub.ee](http://www.statusclub.ee)

Status  Club

# SVENSSONITE UHKUS JA AU

Nimbus on Skandinaavia suurim kaatritootja, mis alustas tööd 1969. aastal suuresti juhuse tõttu – tollane Volvo Penta president Harald Wicklund vajab uue põlvkonna meridiiselmootorite turuletoomiseks ka uut kaatrit, mis vastanuks rootslaste ootustele. Tellinud kaatri joonised tollal nooreks disainingeniuseks peetud Pelle Petersonilt, kes andis uuele laevukesele nimeks Nimbus 26, vajab ta kedagi, kes kaatri valmis ehitaks. Nii küsis Harald Wicklund oma poegadelt Larsilt ja Hansult, kas nad ei oleks huvitatud kaatritootmisest. Sõnast sai tegu ja tänapäeval põhjamaade suurimaks paadi-ehitajaks peetava Nimbus Boatsi eelkäija Combex oli sündinud.

Navigaator usutles juba järgmise sugupõlve Wicklundit – Hans Wicklundi poega Christianit, kes peab Nimbuse müügijuhi ametit.

TEKST TÕNU KIRS FOTOD TIIT LILLIPUU

## ■ Christian, kuhu Sa paigutaksid Nimbuse mootorpaadimaailmas?

Me näeme Nimbust üsna erilise paadi- tootjana. Põhjamaine kliima seab meile üsna kõrged eeltingimused, mistõttu peab meie toodang olema tõeliselt hea. Nii-öelda paadid paadiinimestele – neis peab olema võimalik elada nädalate kaupa mis tahes ilmaga.

## ■ Milline eesmärk teil endale seatud on?

Eesmärk on pakkuda meresõidukeid, mis on stiilsed, väga hea kvaliteediga ja kannavad uut filosoofiat. Püüame muuta paadisõitu veelgi nauditavamaks.

Väga olulised on meie jaoks turvalisus ning merekindlus. Kõik ajakirjade testid viitavad sellele, et meie paadid on palju turvalisemad kui tegelikult vaja oleks. Põhjamaine päritolu sunnib meid parimaid paate ehitama, Lõuna-Euroopa paaditootjatel on poole vähem kõikvõimalikke muresid kui meil.

Tänapäeval tuleb otsida nišše, milles üldisest konkurentsist eristuda. Samas pole justkui mõtet ainult ühele kaardile panuseid teha.



Nimbuse müügijuht Christian Wicklund

Seetõttu otsime kontseptsioone, mis oleksid ainulaadsed ja sobiksid hästi põhjamaa karmidesse mereoludesse. Meil on konkreetne kontseptsioon iga tooteperekonna jaoks ja tulevikus plaanime ehitada üha enam nõ. tavapärasest erinevaid kaatreid.

■ **Too mõned näited?**

Näiteks eelmisel aastal esitletud Nova S-seeria, millel on *walk-around* ühes pardas, sest me näeme, et just selliste paatide järele nõudlus kasvab. Tavaliste *walk-around*-paatide puuduseks on tihti kitsas kajutiruum, tavalise kitsa külgetekiga paat on ebamugav aga isegi noortele inimestele, sest neil on kodid, koer või lapsed, aga nõ. *pool-walk-around* kombineerib mõlema paaditüübi parimad omadused.

■ **Nii et Nimbusest on aastatega saanud pigem niššitootja?**

Jah, tänapäeval on elu keerulisem, sest osa meie sihtgrupist – tõsised meremehed – ei suuda endale enam kaasaegset kaatrit lubada. Pealegi: kliima sunnib meid ehitama tugevaid ja ilmastikukindlaid kaatreid, mis

meie tingimustes vastu peavad. Paljud Göteborgi elanikud kasutavad oma paate päevast päeva aastaringsest. Me ei saa valmistada paate, mis ei ela siinset talve üle. Vahemere-äärsetele ja muudele soojamaaturgudele kaatreid valmistavad tootjad ei pea selliste tingimustega arvestama, mis annab neile loomulikult võimaluse toota odavamalt. Ma olen ka arvamusel, et lõunamaised kaatrid ei ole tihtipeale kõige praktilisemate lahendustega.

■ **Teil on kolm mudeliperekonda. Kas midagi on lähiajal veel lisandumas?**

Ma arvan, et me oleme alati olnud pisut revolutsioonilised meresõidu ja mereelu parandajad. Ja meil on ohtralt tulevikuvisionoone, kuidas muuta paadisõitu veelgi mugavamaks. Ei tahaks veel saladust paljastada, aga loodame paadimaailma lähiaastatel korralikult üllatada.

Meie praegune mudelivalik on vägagi korralik, kuid me otsime üha uusi segmente, et veelgi rohkem konkurentsist eralduda. Ja elu on näidanud, et meie paadid ei ole tihtipeale esmaostjale, vaid neile,

kes teavad, mida nad tahavad.

■ **Kust pärinevad Nimbuse mudelid ja disain?**

Kõik mudelid loob meie oma meeskond. Me külastame pea kõiki maailma paadinäitusi ja otsime seal uusi ideid. Loomulikult kuulame me kliente, kuid meie tegelik tugevus on meie paadimehed ja meie diilerid, sest nemad puutuvad kõige rohkem klientidega kokku ja saavad kõige rohkem tagasisidet.

■ **Millega seletada Nimbuse senist edu Euroopas?**

Meie paate ehitavad inimesed, kellel on väga suur meresõidukogemus ja teadmised ning kes tunnevad väljakutset ehitada veel paremaid kaatreid, parandada sõiduomadusi ja elutingimusi nii merel kui sadamas.

Meil on väga pädev meeskond, kellel on suurepärased teadmised insenerteadustest, tehnikast ja meresõidust. Meie tiimi liikmed veedavad aastas merel vähemalt 200 tundi, samal ajal kui keskmine paadisõitja on merel vaid umbes 40 tundi aastas.

Me ise arvame, et sa pead pardal elama, et aru saada, mida paadilt tahta. Inime-

sed, kes on meie mudelite taga, on veetnud merel vähemalt 20 000 tundi.

## ■ Mingeid staar-disainereid ei ole?

On ikka – näiteks Pelle Pettersson, kes lisaks väga kõrgele tunnustatusele tööstusdisainerina on osalenud kahes America's Cup'i kampaanias (disainer Pelle Petersonist oli juttu eelmise aasta lõpul Navigaatoris 4/2006 ilmunud artiklis, mis rääkis uue Nimbus 42 Nova disainist – toim.). Meie jaoks tähendab see, et ta teab täpselt, kuidas ehitada kiireid ja töökindlaid paate.

Tänapäeval on küsimus selles, kas suudetakse ehitada kerge ja kiire paat – sellega vähendatakse kohe ka keskkonnanasaastet, materjalikulusid jms. Ja me oleme alati koostööd teinud tehnikaülikoolidega, instituutidega ja muude säärase asutustega, kes uurivad materjalide vastupidavust ja ehitustehnoloogiaid, et saada uusi teadmisi.

## ■ Milliseid uusi tootmistehnoloogiaid te kasutate?

Me laename ideid kõikjal, kosmosetehnikast kuni Americas Cup'i paatideni. Suurim lähituleviku arenguperspektiiv on vaakumtehnoloogia – püüdleme selle poole, et juba 2008. aasta lõpuks oleks meie tootmises 50 protsendi ulatuses kasutusel vaakumtehnoloogia.

Nimbuse kerekorpused on põhjamaade tugevaimaid, kuid me saastame väga vähe õhku, sest vaakumtehnoloogia on tavalamineerimisest 75 protsenti keskkonناسõbralikum. Ja uute materjalide kasutamine ei saa olla eesmärk omaette. Võtame kas või kevleri – see on otseelõkidele erakordselt vastupidav, kuid väga kulumaterjal, sellest ei ole mõtet paadikeresid ehitada. Pikemas perspektiivis on eesmärk kogu

tootmine üle viia vaakumtehnoloogiale.

## ■ Kui kaua kulub ideest tootmiskõbuliku kaatri sünnini?

Sõltub olukorrast, aga kui töötatakse välja uut tooteperekonda ja sul on geniaalne idee, saab paat aastaga valmis. Seejärel kulutame umbes aasta testimisele, millest umbes pool läheb tootmise ettevalmistamisele, paadi tootmissõbralikuks muutmiseks.

## ■ Milline on tüüpiline Nimbuse klient?

See on aastate jooksul muutunud. Algusaastatel olid meie klientideks tavalised paadihuvilised, sest meil ei olnud kontseptpaate. Tänapäeval on meie keskmine klient väga vilunud paadisõitja, kes on tavaliselt 45-55-aastane. Samas ei ole kliendi iga kujunenud mingiks oluliseks kriteeriumiks, olulisemad on meresõiduomadused ja kvaliteet.

Teeme praegu kõvasti tööd, et muuta meie tooteid atraktiivsemaks nooremale inimestele. Oluline on hoida paadi stiili, kuid parandada kliendisõbralikkust, disaini jms. Tahame ajaga kaasas käia ja otsime turult uusi väljakutseid.

Samas me ei kavatse itaallasi kopeerida ja tahame hoida skandinaavia traditsioonilist käsitööd ja looduslikke materjale. Nimbusel ei ole mingit tahtmist saada tehismaterjalide tootjaks. Klaas- ja süsinikplast on kaatriehituses kindlasti olulised, kuid mitte domineerivad. Me tahame endiselt panna paati ka tükikese hinge – looduslikud materjalid annavad paadile südame.

## ■ Kui lojaalne on Nimbuse klient?

Väga lojaalne. Meil on jaemüügiesindus ainult Göteborgis, aga siin on umbes 70 protsenti ostjatest juba varem Nimbuse omanikud. Lojaalsus on isegi suurem, oleme aastatega väga vähe kliente teistele toot-

jatele kaotanud. Ma tunnen ainult mõnda üksikut inimest, kes on viimase 15 aasta jooksul ostnud meilt paadi ja vahetanud selle mõne muu tootja veesõiduki vastu.

See on sama palju brändilojaalsus kui usaldus müüja ja ostja vahel. Oleme alati oma klientide vastu ausad ja anname neile otsekohest nõu – me ei müü kunagi vägisi suuri paate, pigem kuulame kliendi vajadused ära ja soovime neile meie arust sobivat. Tihti peale on meie arust sobiv paat väiksem kui klient soovis, kuid me tahame olla ausad. See tekitab kliendis usalduse. Ja kui klient ei ole oma soovides kindel, pakume talle võimalust meie poolt soovitatud paat järgmisel aastal suurema, tema poolt soovitu vastu välja vahetada.

## ■ Kuidas Nimbusel praegu läheb?

Väga hästi ja loodetavasti tulevikus veelgi paremini, kuid tegelikult on need ikkagi meie kliendid, kes otsustavad, kuidas meil läheb. Me loodame ennetada turu ootusi, kuid lõpuks näitab ikka turg, kas meie plaanid olid õiged või mitte. Aga ma usun, et oleme õiged teel. Olen selles nii kindel, et võin lubada: sel päeval, mil mitte-euroopa tootja hakkab meie turgu dikteerima, lähen ma pensionile!

## ■ Kas Sa ise oled aktiivne paadimees?

Ma testin enamikku meie mudelitest, aga et ma ei saa oma töö tõttu suvel puhata, mis muidugi välistab ka pikemad paadiretked. Minu puhkus on tavaliselt detsembris. Sel ajal ei tee siin loomulikult mingit normaalset paadisõitu. Püüan aastas nädala koos sõpradega purjetada. Sellegipoolest naudin ma merel veedetud aega väga. Loodan, et üha enam inimesi saab kogeda seda suurt vabadust ja naudingut, mida paadisõit võib anda. Hingerahu, mida avameri annab, on võrratu. **lv**

Nimbus 42 Nova





seikowatches.com

**SEIKO**



**VELATURA**  
**KINETIC**  
**DIRECT DRIVE**

THIS IS SEIKO VELATURA. UUS TEHNOLOGIA KINETIC DIRECT DRIVE. LIIKUDES LAEB TEIE KELLA MEHCHANISM ENNAST AUTOMAATSelt. SOOVIDES ISE KELLA LAADIDA, KEERAKE NUPPU JA INDIKAATOR NÄITAB TEILE TOODETUD ENERGIAT. SIIT SAAB TEEKOND ALGUSE. IS IT YOU?

MAALETOOJA: BALTI KELLA AS · EDASIMÜÜJAD: [www.balticwatch.ee](http://www.balticwatch.ee)



# VANA- LAEVNIKU SUVI

Seekordses kirjatükis vaatab vanalaevanduse austaja ja 1945.aastal ehitatud kaljase “Iris” reeder Herkki Haldre tagasi möödunud suvele.

TEKST **HERKKI HALDRE**, [WWW.KIPPAR.EE](http://WWW.KIPPAR.EE) FOTOD **ERAKOGU**

Kapten Ain Raie vaatas pilkavalt pealt, kuidas purjelaeva “Iris” pardal ühel madrusel juukseid pügati. “Purjelaeval ei tohi karvu ega küüsi lõigata,” teatas kapten, ja nüüd, suvise hooaja lõppedes, on meeskond kaunis tuustakateks merekarudeks muutumas. Poistel ja tüdrukutel on käed rakkus, näod päikesest ja tuulest pruunid, nagu oleks suvi veedetud lõunamaa meredel, ning tänavune tuuline suvi on andnud kõvasti meremeheoskusi – purjeõblemist, purunenud vaierite jätkamist, navigeerimist tugeva laine ja triiviga.

Sel suvel on vett ja vilet saadud kõvasti rohkem kui pühapäevasuvitajale sobivat päikesepaistelist ja peegelsiledat merd. Loodan muidugi, et suve teise poole troopika on see, mis meelde jääb ning järgmisel kevadel inimesi juba varakult vee peale minema kehatub.

## **SUVI OLI SÜNDMUSTEST TULVIL**

Tänavune suvi on traditsioonilisest laevandusest huvitatu-tele kaunis palju silmailu toonud. Kevadel peeti Tallinna Lennusadamas (Meremuuseumi sadamas) merepäevi, kus huvilistel oli võimalus ringi uudistada nii ajaloolisel jäämurdjal “Suur Tõll”, vanal allveelaeval “Lembit”, seilata “Irisega”, vaadata tänavu 100-aastaseks saanud purjekat “Blue Sirius”, uurida nii Veeteede ameti kui Eesti mereväe

kaasaegseid võimsaid laevu, proovida kätt ürginimese ühepuutüvelootsiku ehk haabja mõlamisel ning osta Tapurla kalurilt kala otse kalapaadist (ma ei tea, kuidas tervisekaitse kalamüüki suhtub, kuid olen hea asja nimel valmis vastutuse enda peale võtma).

Tallinna merepäevi on Eesti Ajalooliste Laevade Seltsi eestvedamisel korraldatud juba mitu aastat, aga esmakordselt tähistati neid vanas Lennusadamas. Rahvast oli rohkem kui korraldajad oleksid iial osanud arvata. Esimest korda otsustas ka Tallinna linn merepäevi tõsiselt toetada, toetajate hulgas olid ka enamik merendusega seotud ettevõtteid – üritus on nimelt küllastajatele tasuta.

Teine väga oluline sündmus oli Puupaadifestival jaanilaupäeval Hiiu maal Sõru sadamas, kuhu kogunesid üle Eesti puust jahid, kalapaadid ja kaatrid, mis ka merel rahvale lõbusõite tegid. Selle ürituse korralduse taga seisab Emmaste vallavalitsus ja festival toimus sel aastal teist korda.

Lisaks paatidele meelitasid rahvast muidugi suitsukala, simman, mitmesugused tegevused ning hiiglaslik jaanitul ja ilutulestik. Hoolimata vihmases ilmast oli ka sellel samuti tasuta ettevõtmisel uudistajaid ohtralt. Ma arvan, et paatide ja laevade vaatamine kusagil sadamas kai ääres pole pooltki nii põnev kui võimalus nendega ka vee peale minna, vaadata ja hoomata, mis tunne see ikkagi on, mis inimesi vee peale tõmbab.





Juuli tõi Eesti vetesse Tall Ships' Race' osalenud uhked iludused (*Tall Ships Race'st lugege täpsemalt lk 18 - toim.*), kahjuks Tallinn ametlik külastussadam polnud, purjelaevad möödusid meist Kotka suunas. Üksikud põikasid siiski ka Tallinna sisse. Paadiomanikud said laevu vaatamas käia Suurupi poi juures, see oli meile kõige lähem peatuspunkt.

Meie käisime "Irisega" Ahvenamaal ja kohtusime merel ka Tall Ships' Race'il osalevate suurte purjelaevadega. Tegime vastastikku pilte ja nautisime ülevat tunnet, mida täispurjes majesteetlikud uhked laevad asjaarmastajale südamesse toovad. Hea on näha, et traditsioonid ja põlised meremeheoskused edasi elavad.

#### NAISED MEREL

Mis on minu jaoks huvitav trend: me kasutame küll harjumuspäraselt väljendeid "meremees", "lähme meestega merele", kuid viimasel ajal näen ma üha rohkem merehuvi just naiste silmis. "Irise" peal teevad tuldrukud merepraktikat, vabatahtlikeks meeskonnaliikmeteks püüvad naised, reisiseltskondadest käivad just naised küsimusi esitamas ja tahavad laevarooli proovida; naised on need, kes rummivaadil esimesena põhja sisse löövad. Mehepojad, mis lahti, kus te olete?! Kas te olete püksid naiste jalga andnud? Tegelikult on see muidugi tore; ka minu oma tütar Mirjam on tubli merekaru – "meremees" ei saa ju öelda –

ronib vandiredelites ja kõõlub püksipriidi peal ning mis veel tähtsam – meelitab ka oma sõbrannad merele.

#### MERI NÕUAB KAINET PILKU

Tänavune suvi on toonud vanalaevanduse maailma ka tumedaid pilvi. Traditsioonilise Noarootsi jaala "Vikan" avarii, napilt ilma inimohvriteta, sunnib taas mõtlema mitte ainult ilusatele vanadele laevadele, mille abil hoitakse ülal vanaisade väärtusi, vaid silmas tuleb ka pidada traditsioonilisi meremeheoskusi ja head meretava. Elukutselised meremehed viskavad vahel nalja, et laevale ei tohi enne astuda, kui lubatud 0,8 promilli keres on. Enamik sagenevatest paadiõnnetustest on viimasel ajal aga just seotud promillide ja uskumatu enesekindlusega, et mis see kaatrijuhtimine ikka ära ei ole.

Mitte et ma asuks praegu karskuse-epistlit lugema; Nelsoni-aegses vanas Briti mereväes oli rummiratsioon meremehe igapäevase proviandi osa ning öises rõskuses ja vilistava tuule käes võib ühe vereringet edendava käraka ikka lubada, sestap ka seadus sedasi lubab. Kuid eks peab ikka vahet tegema, kas keegi on nii kõva mees, et läheb merd mütsiga lööma. Mina näiteks ei arva ennast nii kõvaks kapteniks, et rummivaat koos rooliga kaenlasse suruda. Ja elementaarseid teadmisi soovitaks ka omandada, näiteks mis asi on merekaart ja kuidas seda lugeda. Meri lollitamist ei kannata! ❏



Maailma suurim purjelaev "Sedov"

# MAAILMAREGATT PUUDUTAS EESTIT

Tänavu peeti Tall Ships' Races regatti korruga Läänemerel ja Vahemerel. Tall Ships' Races Baltic 2007 koosnes kahest võistlusetaapist, neist esimese finišijoon paiknes Eesti vetes Suurupi poolsaare juures. Meie purjetajate au esindas ka sel aastal purjekas "St. Iv" eesotsas 19-aastase kapteni Helen Ormusega. Maiold Vaik käis suuri purjelaevu imetlemas ja eestlastele kaasa elamas.

TEKST MAIOLD VAIK FOTOD DAN HEERING

Igal aastal põhiliselt Euroopa vetes peetava avamereregati Tall Ships' Races algne idee oli hüvastijätt purjelaevade ajastuga. Mõne aastaga said aga purjelaevade kogunemine ja võistlussõidud nii populaarseks, et sellest sai pikaajaline traditsioon, tänu millele hakati ka mitmeid vanu purjelaevu taastama ja hävinenud laevade koopiaid ehitama. 1956. aastal alguse saanud purjeregati põhieesmärgiks on saanud noortele mereelu propageerimine. Osalemisel kaks tingimust: alus peab olema pikem kui 9,14 meetrit ja pooled meeskonnaliikmetest nooremad kui 25-aastased.

Tänavust regatti jälgima asudes oli minu unistuseks eelkõige vee peal kohtuda 81-aasta vanuse laevaga "Krusenstern". Ent kuigi see parklaev võttis Zeebrügge sadamast väljudes suuna hoopis Kotka poole ning Eesti vetest läbi ei seilanudki, ei loobunud ma oma plaanist mereiludusi kodukandis oma silmaga näha. Pidi ju meie vetesse saabuma ka praegu maailma suurim purjelaev "Sedov."

### 13. JA REEDE

Reede varahommikune päikesetõus saabus tuulevaikusega. Regati A-klassi laevade esikolmik oli juba Pakri poolsaare lähedal. "Sedov" liikus Osmussaare lähedal kaheksasõlmese kiirusega, mis Hiiumaa alt saadud tuulega säilinud oli. Suurupi lähedal oli aga tuult vaid 1-3 meetrit sekundis ja laevad roomasid kahekolmesõlmese kiirusega finišijooni poole.

Ilmateade aga ähvardas pealelõunal tugevat vihma ja tuult ning seetõttu hakkasin kahtlema, kas mul mereleminekust

midagi välja tulebki.

Kui ma parjasti selliseid muremõtteid heietasin, helistas mulle tuttav Märt Zirk ja kutsus merele, sest veel oli lootust enne ilma pöördumist seal ära käia. Sõbrad Dan Heering ja Alo Kask tulid kaasa ning peagi sõitsime Märdi Amuur D pardal Lahepere lahele.

### KOLM GRAATSIAT

Silmapiiril paistis umbes tosinajagu jahipurjeid, mis tumeda pilve all kiirelt möödusid. Tallinna poolt jälitasid meid ähvardavad vihmapiilverd Mõtlesin, et näeks enne vihma kas või ühegi purjelaeva ära, siis oleks rahul.

Pikapeale hakkasid kolme purjelaeva mastid selgemalt paistma. Avamerel võttis meid vastu täiesti sile vesi ja päikegi ilmus pilve tagant välja. Olime sattunud tsükloni keskmesse, mis laevu kinni hoidis ja "sundis" täispurjedes poseerima. Pea kohal selge taevast ja silmapiiri kaunistamas rusked rümpilved!

Ühe lumivalge purjelaeva siluett aina kasvas ja binokliga vaadates selgus, et see on "Statsraad Lehmkuhl", ahtris Norra lipp. Kui jõudsime laeva külje alla, olime selle ilust lummatuna sõnatud. Kiikasime mastitippude poole ning püüdsime iga detaili sellest hetkest ja laevast meelde jätta. Laeva mõned meeskonnaliikmed lehvitasid meile ja tundus, et nad olid väga lõbusas meeleolus. Hiljem selgus, et seesama laev oli omas klassis sõidu võitnud.

Liikusime veidi loode poole ja peagi sõitsime kõrvuti poolakate "Dar Młodzieży"-ga Norra laevaga võrreldes oldi sel laeval lõbususest kaugel. Laevast õhkus terast – ka tekiehitused olid metallist ja



"Staatsrad Lehmkuhl"



"Sørlandet"

kaasaegne kaptenisild mõjus purjelaeval kui sadul sea seljas.

Võtsime suuna tagasi Suurupi poolsaarele, sest sealtpoolt paistsid veel mingid mastid. "Christian Radich" oli samuti finišijoonel ületanud, sattusime neile peale, kui kogu meeskond oli tekile kogunenud. Ilmselt pidas kapten kõnet.

Kolm merekaunitari ära vaadatud, tundus, et nüüd on nähtud piisavalt, katsuks enne tormi kaldale jõuda. Tumedad pilved liikusid järjest lähemale, kuid ühtäkki hakkasid lääne poolt uued mastid paistma.

#### VEEL KAUNITARE

Poole tunni pärast kohtusime "Sørlandet"-iga. Taas üks majesteetlik valge iludus, mille vaatamiseks jäi oma kahest silmast väheks. Näis, et nad ikka liiguvad, kuigi veepinnaga võrreldes seda aimata ei olnud.

Hollandi lipu all seilav "Eendracht" pakkus tõelise üllatuse. Meid nähes võttis laeva noorem seltskond end tekiehitusele ritta ja hakkasid hõigete saatel laineid tegema. Püüdsime vastu "lainetada" ja seda võimsamalt meile vastati. Kui olime juba ahtri poole triivinud, võttis seltskond veel lauluotsa üles. Sellise toredata seltskonnaga seilaks isegi kaasa.

#### MAAILMA SUURIM PURJELAEV "SEDOV"

Mastiridu oli juurde tekkinud nii palju, et võis juba valida, kuhu minna, kuhu mitte. Kui Paldiski tuuleveskid meie traaversile jõudsid, märkasime eemalt ühte neljamastilist – "Sedov", kindel see! Täiskäik edasi!

Laev paistis juba eemalt suurena ja mida lähemale jõudsimme, seda suuremaks läks. Mastitippe kiigates tuli tõdeda, et ega need Lasnamäe üheksakorruseliste eriti alla ei jää. Laev ise tundus kuidagi kauge ja süngena. Varem olin seda fotodelt näinud valge poordiga, aga nüüd olid küljed mustaks värvitud.

Jäi mulje, et kogu meeskond puhkab kajutites ja seetõttu tekil elu ei olnud. Vahepeal lasti pooltunnigongi nagu vanasti purjelaevadel vahtide jaoks. "Sedovi" võõris seisis valvas vahimadus, kes

pingsalt ettepoole kiikas. Pilt, kuidas laev meist aegamisi kaugemale libises, oli hingematvalt ilus. Päike valgustas ahtrit, pruune maste valgete purjede ja pilvede taustal – värvid lummasid.

#### KOHTUMINE EESTLASTEGA

Kuna ilm püsis veel ilus, hakkasime huvi tundma, kus võiksid olla eestlased oma "St. Iv"-iga. Helistasin noorele kaptenile Helen Ormusele ja uurisin, kus nad on.

Selgus, et "St. Iv"-iga kohtumiseks tuleb meil veel tükk maad läände, Suur-Pakri poole liikuda. Vahemaa ei olnud iseenesest suur, aga taevasse oli kerkinud üks vihmapiiv.

Täiskäigul kruuisisime pilve alt läbi. Laine oli kerkinud, kuid Märt ei hellitanud Amuuri südant ja me lausa lendasime üle laineharjade.

Kui jõudsim "St. Iv"-i juurde, jäi vihm järele. Margus Zahharov oli roolis, Helen tegeles otstega. Heleni õde Linda Ormus ärkas vabavahist.

Margus ja Helen rääkisid seniseid regatimuljeid, pärast starti olid nad sattunud meeletu tormi otsa, millest kohalik ilmataade ei teatanud isegi mitte tagantjärele. Vastukaaluks olid nad Pakri saarte juures sattunud täielikku tuulevaikusse ja seetõttu Poola konkurentidest maha jäänud.

Jätsime eestlastega hüvasti ja võtsime suuna kalda poole. Vihm oli taandunud ja kuiva nahaga naasime Lahepere lahe kalavõrkude vahele.

Olime juba soojas toas, kui "St. Iv" pool üheksa finišijoonel ületas: oma klassis tubli neljas koht. Kakskümmend minutit hiljem lõpetas "Sedov", A klassis kuuendana.

Siiamaani tundub uskumatu, et ilm meid sedavõrd soosis ja lasi viie tunni jooksul saada unustamatu elamuse. Kui hiljem Kotkas merepäevadel kai ääres neidsamu laevu küllastasin, tõdesin, et vaade rehvitud purjedega laevadele ei ole ikka see, mis merel täispurjedes.

Aga avamerel "Krusensterniga" kohtus hoopis kaljase "Iris" meeskond peale merepäevi. ■



**AQUADOR**



AQUADOR 26 HT hinnad alates 1 752 100.-

## AQUADOR – Skandinaavia traditsioon

Kui paat ei ole ainult paat, vaid osa elustiilist, 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.



# KUIDAS MA HAAPSALLU SADAMAT TEGIN

Tänaseks neli suve Haapsalus tegutsenud Grand Holm Marina ehk Suur Holmi sadama rajaja Viktor Siilats räägib, kuidas temast sadamaomanik sai.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD TIIT LILLIPUU, TÕNU KITS, HELEN RAIEND

Minu esmatutvus Haapsaluga toimus aastal 1983. Olin just äsja asunud tööle ETV kaastöötajaks ja saanud oma ekskolleegilt Teaduste Akadeemia päevilt, Tõnu Karult, vihje ühe põneva ja mõnevõrra ohtliku teemaga tegelemiseks. Tõnu Karu oli nimelt töövälisel ajal liikumispuuetega invaliidide kaitseingliks ja temalt ma kuulsingi, et nõukogude ajakirjanduses invaliidide teemat käsitleda ei tohtivat, kuna meil oli “õnnelike inimeste ühiskond”.

Esmapilgul täiesti jabur jutt osutus siiski karmiks tõeks. Isegi arhitektuur oli sellisel kavandatud, et liikumispuudega inimesed ei pääseks niisama lihtsalt teiste sekka.

Olin siis noor ja meri põlvini ning tundus, et miski pole võimatu. Peatselt selgus, et siiski oli võimatu ja kogu temaatikal oli peal “organite” ehk EKP ja KGB valvas silm.

Kui otse ei saa, siis ringiga saab ikka, mõtlesin. Ja kuna ETV-s oli ka üks progressiivsete vaadetega toimetus, ehk noorte- ja lastesaadete toimetus, siis otsustasin avada invaliidide teema lapsinvaliidide kaudu, mis tundus olevat justkui võimalik.

Telesaate tegemine töigi mu Haapsalu linna, kus liikumispuuetega noorte rehabilitatsioonikeskuses sai kokku puudetud mitmete õnnetute inimsaastustega. Nostalgilne ja rahulik Haapsalu sobis hästi ja rõhutas neid meeleolusid, mis mind seda saadet tehes valdasid.

Telesaade sai valmis, vedeles umbes aasta aega keelatud riulis, kuna keegi sm Bachvärk, sotsiaalministeeriumi pensionärade osakonna juhataja, ütles algul stuudiointervjuus, et ega siga pole lind, ta ei peagi lennata oskama; selgitamaks miks invaliidid ei peagi kõikjal teiste hulka pääsema. Stuudiost väljudes läks aga Bachvärk otse EKP peakorterisse, ehk “valgesse majja” ja kaebas seal, et keegi nolk olla ta telemajas vastu seina surunud ja pannud rääkima asju, mida ta polevat tahtnud öelda.

Aasta hiljem, kui ETV programmi peadirektor oli puhkusel, veensin ma tema kohusetäitjat Mart Siimanni saadet eetrisse paiskama ja vaatajate tuline ja pooldav reageering tõi koheselt ka kordussaate, invaliidide temaatika avanemise avalikkusele, “Prillitoosi” saate ja muutis mu ühtlasi ETV majas totaalselt ebasoovitavaks isikuks.

Seega oli otse loomulik, et oma hilisematel paadimatkadel olen ikka ja jälle püüdnud Haapsalusse põigata. Haapsalu geograafiline asukoht on suurepärane: kõigest tunniajase autosõidu kaugusel Tallinnast ja mitmete veeteede ristumiskohas. Kusjuures Lääne-Eesti saarestik on käegakatsutavas läheduses. Haapsalu jahtklubis leidis alati koht, kuhu oma alus parkida, meeleolu oli jahtklubilastel rõõmus ja sõbralik, süüa anti hästi, teenindati kenasti ja paak sai vajadusel alati kütust täis. Tollal toimusid

## SOOV NÄIDATA, KUIDAS ÜKS JAHTKLUBI HAAPSALUS VÄLJA PEAB NÄGEMA OLI SUUR. 2004. AASTA SUVEHOOAJANI OLI JÄÄNUD VÄHE AEGA - KÕIGEST MÕNI KUU. VÄLGUKIIRUSEL SÜNDIS ENDISE KONSERVITSEHHI JA HILISEMA KLAASITÖÖKOJA REKONSTRUEERIMISPROJEKT. SADAMAHOONE-JAHTKLUBI KONTSEPTSIOON OLI MUL JUBA AMMU OLEMAS.

Haapsalus regulaarselt ka igaastased Merepäevad.

Kõik muutus päevapealt, kui jahtklubi pidav Pärnu sadam, ehk Rein Kilk otsustas klubi maha müüa.

Ostjateks osutus keegi mööblivalmistaja ja katusekatete kaupmees Tallinnast. Jahtklubi oli ennegi käest kätte käinud, aga mitte kunagi nii hullusti nagu nüüd: kõigepealt lõpetati kütuse müük, siis tekkisid mingid kolmeste bemarketiga ja üllilühikeste soengutega rullnokad, kes ajasid autod esiratastega kai servale, lasid kõlaritest meeletut tümpsua ja hüppasid paatide vahelt, aga tihtilugu ka võõraste paatide pealt, suure kisa saatel vette. Mis oli neile iseenesest paras: sadamas ujumine on enamvähem sama, mis lampkastis vanni võtmine või kanalisatsioonis duši all käimine. Kahju oli nende rullnokkade noorukestest tüdrukusõpradest, kes samu lollusi kaasa kippusid tegema. Ühele korra ütlesin, et kas sa, tulevane ema, ikka mõtled ka, kus sa ujud!

Paadi hoidmine Haapsalus muutus ebaturvaliseks ja põhjusi, miks Haapsalusse sisse keerata jäi aina vähemaks ja vähemaks. Uus omanik käis päeva ajal õlleklaas käes paadist paati joonnud inimese juttu ajamas ja öösel või õieti isegi hommikul kella viie paiku laulis kõvasti ja valesiti mikrofoni. Nendele õnnetutele soome perekondadele, kes tulid teda paluma, et kas vaiksemalt ei saa, lapsed paadis magavad, vastas artist, et see siin on minu sadam ja kui ei meeldi, siis kasige minema. Ise nägin oma silmaga, kuidas väikelastega perekond sellise jutu peale varahommikul purjed heiskas.

Sõbrad pakkusid kihlvedu, et kas jahtklubi tuleb müüki aasta või kahe aasta pärast, kui asjad sedasi jätkuvad. See kihlvedu jäi kahjuks sõlmimata ja tagantjärele on raske öelda, millisele tähtajale oleksin pakkumise teinud, aga igatahes vähem kui aastaga oli jahtklubi müügis!

Rokklauljast omaniku mööbliäri oli sattunud raskustesse ja jahtklubi müük päästnuks ehk asja, liiatigi oldi veel Pärnu sadamale osa ostusummast võlgu.

Tundsin asja vastu huvi ja sain teada, et sadam osteti ca 2,2 miljoniga ja müüa taheti 3,2-ga, ehk siis tulevane ostja pidi kogu vahepealse ebaefektiivse majandamise kinni maksma. Kuna mul ostuga kiiret polnud, siis algatasin müüjaga ostu-müügi läbirääkimised, kuhu vastaspool lihtsalt ei suvatesenud kohale tulla. Seda mitmel korral. Kusjuures ei helistanud ette, ega võtnud ka hiljem telefoni, mistõttu need läbirääkimised sama targalt ka lõppesid.

2003. aasta kevadeks sai Haapsalu linnavalitsusele samuti selgeks, et jahtklubi kinnistu on valedes kätes ja nad uurisid, et ega mul ostuhuvi pole. Selgitasin siis, et huvi oli, aga kokku ei õnnestunudki saada, mispeale otsustas linnavalitsus "vahemeheks" hakata ja meid kokku viia.

Kohtumine toimuski ja minu suureks üllatuseks ilmus ühtäkki kusagilt välja keegi Kurmet Ossip, see katusekatete müüja, kes teatas, et too nõndanimetatud rokkstar polegi tegelikult mingi omanik, hoopis tema, Kurmet, on omanik ja jahtklubi on müügis küll, aga mitte 3,2 vaid hoopis 3,5 miljoniga.

Kuna läbirääkimiste ajal tavaliselt hind ikkagi langeb, aga mitte ei tõuse, siis jäi jutt kohe katki. Liiatigi selgus, et jahtklubi üle 7000 ruutmeetrisest kinnistust on üsna oluline osa vee all ja teisel, samuti olulisel osal, on peal ehituskeeld. Lisaks üritati mulle müüa kauba sees nõ jahtklubi külaliskaid, mis lähemal vaatlusel osutus naaberkiinnistu osaks. Ära minnes siiski hoiatasin Kurmetit, et Haapsalus on tohutult palju mereäärset kinnisvara müügis ja ma olen oma ostuotsuse juba teinud. Mul oleks igati hea meel, kui nimelt tema mu raha endale saaks, aga kui ta seda ei soovi, siis pole midagi teha ja keegi teine saab selle endale.

Kurmet kehtitas selle jutu peale ainult õlgu ...

Ei läinudki kaua aega mööda, kui see naaberkiinnistu, mille küljes oli külaliskaid, ilmus müüki. Avaldasin oma soovi asjast lähemalt rääkida ja AS Lääne Kaluri esindaja, hr Raine Kaljula, oli lahkelt nõus minuga kokku saama.

Kokkulepitud ajal ja kokkulepitud kohas, ehk siis hr Kaljula kabinetis, nägime teineteist esmakordselt silmast silma.

"Kas Sa tead ka kes mu juurest siit äsja lahkus?" küsis Raine.

"Ei tea! Kust ma peaksin seda teadma?"

Raine näitas mulle visiitkaarti: Kurmet Ossip!

Kurmet oli meie eelseisvast kohtumisest ja minu huvist naaberkiinnistu vastu kusagilt haisu ninna saanud ning nõudnud kokku saamist pool tundi enne minu saabumist.

"Tuli siia, sellise pisut närvilise olekuga, viskas oma visiitkaardi ja ütles, et te peaksite mind tundma küll. Ausalt öeldes, ega ikka ei tunne! Sinust, Viktor, olen ma siit-sealt ühtteist kuulnud, aga temast küll mitte. Aga nüüd siis tean, milline ta on."

"Nii. Ja millest te siis rääkisite?"

"Eks ikka nendest Westmeri 3 ja 6 kinnistutest. Tahab samuti osta. Noh, see hind on ju üldteada, 2,3 miljonit. Tema viskas kähku, et 2 miljonit on tema lõplik pakkumine, selle hinnaga võtab kohe ära, mõelgu ma selle üle järele ja kadus."

"Nii. Oled Sa siis juba midagi mõelnud?"

"Ei noh, ma kuulaks ikka enne Sinu pakkumise ka ära."

Minu pakkumine oli väga lihtne. Kui kinnistute hinnaks on 2,3 miljonit ja Kurmet pakkus 2 miljonit, siis mina pakun samuti 2 miljonit. Ja hr Kaljula nüüd ise otsustagu, et kas ta tahab oma kinnistuid müüa isikule, kes vajab neid selleks, et seal Haapsalus merenduses ka tulevikus midagi areneda ei saaks või tahab ta müüa sellele, kes räägib küll ilusat juttu oma ilusatest plaanidest



Grand Holm Marina avakellalõök 11. juunil 2004



ehitada ilus ja uus jahtklubi, aga kes võib ju ka põhulõuaks osutada ja võibolla samuti ei tee midagi.

“Ei noh, Sinust ma olen ikka midagi kuulnud ja vaevalt et Sa neid maid selleks ostad, et nad niisama seisaks. No ja eks riskima ju peab, nii et minu poolest võime kohe ja siinsamas käed lüüa.”

Lõimegi käed niisama, ilma mingi lepinguta ja järgmine kokkusaamine pidi olema notari juures, kuu aja pärast.

Läksime siis “Promenaadi” hotelli äsjasündinud kokkulepet õlleklaasi taga tähistama. Mõnusat juttu ajades selgus, et Raine Kaljula on äärmiselt meeldiv ja mitmekülgne inimene. Hea vestluskaaslane. Lahkusime peaaegu ja suurte sõpradena.

“Aga kuidas Sa ikka Kurmetile nüüd ütled, et tema pakus kaks ja mina pakkusin kaks ja Sina otsustasid järsku minu kasuks?” küsisin murelikult. See on see õlu, mis sarve soojaks teeb ja heldima paneb.

“Jäta see minu mureks, küll ma selgitan,” vastas Raine.

“Aga Kurmet ütles ju et kaks milli on tema viimane ja lõplik pakkumine, kas polnud?”

“Oli küll nii.”

“Hea küll, siis pakun mina 2,1 milli, ehk sada tuhat rohkem, siis on Sul hea Kurmetile öelda, et Siilats pakkus üle.”

“Nii ei kõlba, meil on juba käed löödud!” vastab Raine.

“Miks ei kõlba, teeme ikka 2,1, see on ju minu otsustada, kui ma rohkem maksta tahan,” ei jäta mina jonnki.

“Nii ei saa, mida inimesed selle peale ütlevad?”

“Mis neil ikka öelda on, kui me uue kokkuleppe teeme. Ära Sa minu pärast nüüd küll muretse, mina elan selle uue hinna ilusti üle.”

“Hea küll, teeme siis 2,1. Aga meil oli siin veel ühest teisest objektist ka juttu. Kui sellest asja saab, siis sealt hinnast läheb see sada tuhat maha!”

Nõus. Lõime uuesti käed.

Läksin jahtklubisse ja Kurmet Ossip oli seal. Ei vastanud õieti terelegi ja vaatas viltuse pilguga mööda. Tegin siiski sõbralikult

juttu, et varsti oleme naabrid ja tore oleks koostööd teha ning et kui ta oma kinnistut tulevikus ikkagi müüa tahab, siis nüüd on mul selleks ka palju rohkem põhjust.

Kurmet vastas, et ära Sa vaata midagi, et ma sellise tagasihoidliku autoga sõidan. Mul on tegelikult raha küll ja kõik selle olen oma kätega teeninud ja ülesehitanud, ehkki olen Lõuna-Eestist pärit...

Ma kokutasin vaid vastu, et ega ma pole ju hetkekski kahelnud, aga juba istuski Kurmet oma valgesse, vist Toyotasse ja tuiskas Tallinna poole minema.

Natukese aja pärast helistab mulle ärevil Raine Kaljula: “Kas Sa tead ka kes mulle praegu helistas?”

“Ei tea.”

“Eks ikka Kurmet, kesse muul?”

“Nii. Ja mis ta ütles?”

“Ütles, et on teinud oma elu suurima vea ja pakkus kinnistute eest kolm miljonit.”

“Ahah. Või nii? Ja mis Sa talle vastasid?”

“Tead, ma vastasin, et kinnistut mida hommikul müüdi 2,3 miljoni eest ei saa ikka samal pealelõunal kolme miljoniga osta. Siin on midagi valesti. Pealegi on meil härra Siilatsiga juba käed löödud!”

Vot selliseid ebaeestlaslikult tublisid sõnapidajaid inimesi leidub Haapsalus!

Läheb aga paar päeva mööda ja murelik Raine helistab mulle jälle: “Kuule, mida Sa seal jahtklubis meie tehingust rääkinud oled?”

“Ei midagi pole rääkinud. Rääkisin Kurmetile, et varsti oleme naabrid ja hakkame heanaaberlikku koostööd tegema. Mis siis?” kokutasin vastuseks. Mõnikord ma tõesti lobisen liiga palju.

“Tead, helistas mulle Sven, see Kurmeti palgal olev jahtklubi kapten. Kas Sa tunned teda hästi?”

“Jah tunnen küll.”

“Ja mida Sa temaga meie tehingust oled rääkinud?”

“Mi-mi-mi-midagi pole ma talle rääkinud!”



MILLEGIPÄRAST ASUVAD KÕIK EESTI SADAMAKÕRTSUD KUSAGIL KÕRGUSTES JA ON PIGEM MAIS-MAAVAATEGA. MINU SADAMAKÕRTS PEAB OLEMA VÕIMALIKULT LÄHEDAL MERELE, ET KAILT TULLES SAAKS KÕIGE VÄIKSEMA VAEVAGA OTSEJONES PUNASE JA ROHELISE TULUKESE VAHELT KÕRTSIUKSEST SISSE ASTUDA. LÄHEDAL PEAB OLEMA KA KAUPPLUS, SEST ET LAEVA-BAAR, SEE EI TOHI KUNAGI TÄIESTI TÜHJAKS KUIVADA!

“Aga Sven ütles, et Sina olid talle helistanud ja palunud minuga ühendust võtta.

Ma küsisin, et miks härra Siilats ise ei helista?

Sven ütles, et Siilatsil olla piinlik ise helistada. Et lugu on selline, et Siilats olla teinud liiga kiire ja emotsionaalse otsuse ja pakkunud kinnistute eest liiga palju. Et tal on seda raha tegelikult hädasti mujale tarvis. Küsis, et kas pole võimalik hinda allapoole kaubelda, enne kui notari juurde minnakse.”

“Huvitav, huvitav. Ja mida Sa talle siis vastasid?”

“Vastasin, et kui härra Siilatsil on mingi mure, siis härra Siilats helistab mulle isiklikult ja räägib oma mure ära. Ja kui härra Siilats tahab tehingu hinda allapoole kaubelda, siis me võime temaga sel teemal rääkida ja vajadusel ka allapoole kaubelda, aga ainult otse. Mingeid vahendajaid pole vaja.”

Kinnitasin siis üle, et mina pole kedagi vahemeheks palunud, mingeid rahamuresid mul seoses ostuga pole, kokkulepitud hind püsib ja hinda allapoole ei soovi ma tingida.

“No siis on ju väga tore ja saame aga notaris kokku!” kõlas rõõmus hää vastuseks.

Kuu aja pärast saigi see tehing sõlmitud.

2004. aasta suvehooajani oli jäänud vähe aega. Kõigest mõni kuu. Aga soov näidata, kuidas üks jahtklubi Haapsalus välja peab nägema oli suur. Välgukiirusel sündis endise konservitsehhi ja hilisema klaasitöökoja rekonstrueerimisprojekt. Sadamahoon- jahtklubi kontseptsioon oli mul juba ammu olemas. Mida on ühel meritsi sadamasse saabujal tarvis? Kõigepealt kaikoht ja turvaline kinnitus, siis otsejones kõrtsu *welcome*-dringile ja keha kinnitama. Millegipärast asuvad kõik Eesti sadamakõrtsud kusagil kõrgustes ja on pigem maismaavaatega. Minu sadamakõrts peab olema võimalikult lähedal merele, et kailt tulles saaks kõige väiksema vaevaga otsejones punase ja rohelise tulukese vahelt kõrtsiuksest sisse astuda. Sama kergelt, kui saab süüa juua, peab saama ka oma varusid täiendada, ehk siis võimalikult lähedal peab olema ka kauplus, sest et laevabaar, see ei tohi kunagi täiesti

tühjaks kuivada!

Siis oleks veel vajalik pesemisvõimalus, klubiruumid ja vahe- tusraamatute riul, nõupidamiste tuba, saun, väike pesumaja ja ööbimisvõimalus.

Nii lihtne see ongi! Midagi ainulaadset võiks ka olla. Minu sadamas on selleks algupärane kaubalift, mis maja esialgselt funktsiooni meenutab ja täislaevaplangust tantsupõrand koos lavaga, mida Haapsalu tublid puutöömehed, eesotsas kaugmaapurjetajast Arne Tuisuga, erilise hingega valmistasid ja millesse nad tükikese südamesoojust vuukisid. Hiljem lisandunud ilmaennustuskivi on samuti külaliste meeli köitnud.

Haapsalu ehitusfirma “Ehto”, eesotsas Raivo Raudsepaga teeb imet ja maja saab kahe kuuga valmis! Ju oli sel mehel juba siis merepisik sees ning ta taipas, et tegelikult ehitab ta ju sadamat oma tulevasele paadile.

Kõik ei möödunud siiski viperusteta! Kuna omaaegsel maade mõõtmisel ja kinnistamisel oli palju segadust ja samaaegselt muudeti ka seadust, siis selleks, et maad ikka ilusti kinnistatud saaks otsustati jätta üks olemasolev kai ühe kinnistu ja teine teise kinnistu külge. Sellega seoses hakkasid kaid ja maalapid kuuluma eri kinnistuomanikele, aga sellest ei tehtud suurt numbrit, sest et Lääne Kalur lubas naabritel Haapsalu Jahtklubist oma kaid ja oma maad tasuta kasutada.

Omaniku muutudes tekkis teine olukord ja Kurmet Ossipile kuuluv jahtklubi hakkas millegipärast arvama, et omaaegsed kokkulepped Lääne Kaluriga maa ja kaide kasutuse osas kehtivad edasi ja kai kuulub vastuvaidlematult talle. Seda teooriat hakati põhjendama jutuga, et kai polevatki maa küljes kinni! Pidavat selline kohe algusest peale meres eraldi seisev kai olema, umbes nii nagu Inglismaal, kus tõusu ja mõõna oodatakse. Paraku arvas linnavalitsus teisiti. Algasid vaidlused, mis muidugi kuhugi ei viinud, kusjuures minu advokaadi sõnade kohaselt vaidlustas jahtklubi “kõike, mis liigub”.

Samal ajal aga pakuti vaidluste lõpetamiseks jahtklubi müüa, kuid minu huvi oli selle objekti vastu juba raugenud ja jahtklubi nõukogu esimehe, ekskohtunik Harri Otsa ähvardused, kuidas nad ka edaspidi kõike protestivad, kõlasid vaid ühest kõrvast sisse ja teisest välja.

Seejärel saadeti meile kaela tervisekaitse ja päästeamet. Küll ei pidanud meie ventilatsioon, mis on ühtlasi Haapsalu üks suuremaid, paremaid, kalleimaid ja võimsamaid ventilatsioone, sobima; küll ei saavat tunnustust enne, kui mingite tervisekaitsete erafirma pole eelnevalt tasulist konsultatsiooni andnud.

Kogu seda kemplemist vaatas pealt ametnike armee, kelle esmaülesanne näis olevat, et uus sadam kohe mingil juhul hooaja alguseks tööd alustatud ei saaks. See, et naaberjahtklubis on ventilatsiooniks vaid kaks auku seina sees, ei huvitanud kedagi.

Siiski leidis uuele sadamale ka poolehoidjaid ja Haapsalu abilinnapea Jüri Kurba ning linnasekretär Erko Kalev seisid selle eest, et järjekordse Hanko-Haapsalu regati avapäeval oli sadam kõigi kooskõlastuste ja kasutuslubadega kaetud ning uue jahtklubi avakellalöök võis kõlada! 📣

**Jät kub järgmises Navigaatoris:**

**Sadama nime ja akvatooriumi saaga;**

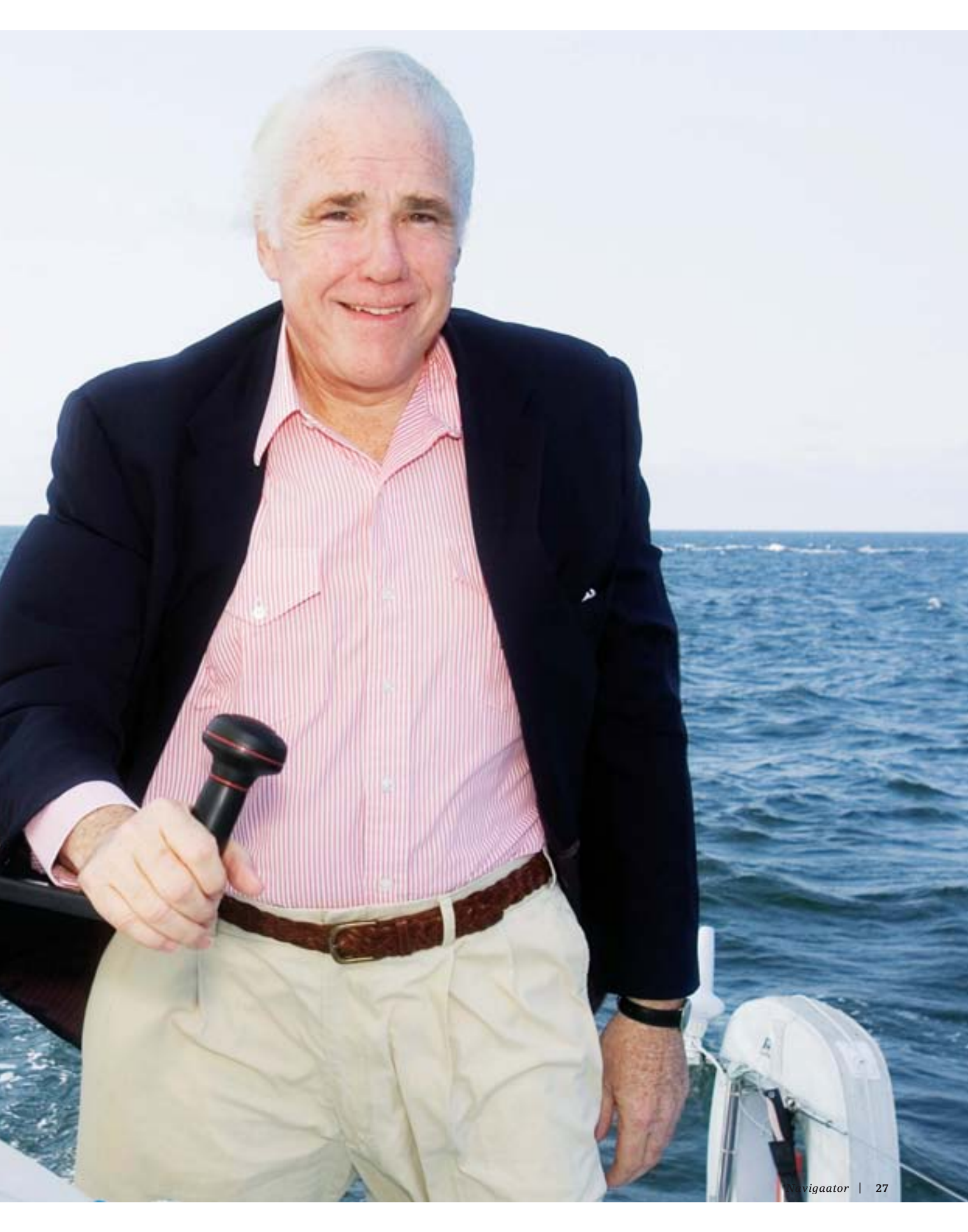
**31 roppu anonüümset telefonikõnet jaaniõhtul;**

**kokk põgeneb läbi akna;**

**ettevaatust, naaberjahtklubi jälitab ja filmib!**

# USA SUURSAADIKUGA TALLINNA LAHEL

Neli kuud ametis olnud USA suursaadiku Stanley Davis Phillipsi kodulinn High Point Põhja-Carolinas asub sisemaal, 300 kilomeetrit Põhja-Atlandi rannikust. Ometi ehitati just seal paat, mis pani aluse maailmakuulsale Hatterase kaubamärgile. Suursaadiku isa Earl Phillips oli üks firma asutajatest.





Dave Phillips koos loo autoriga

TEKST **KATRIN KURSS** FOTOD **AIVAR KULLAMAA**

Isa õpetas Dave Phillipsi merd armastama ja tal on hea meel, et Navigaator ta Tallinna lahele purjetama kutsus. Pirital kai ääres ootab katamaraan “Diana”. Üle 12 meetri pikk ja 7 meetrit lai alus pakub kõiki mugavusi kümnele inimesele. Kapten Raul Normak tervitab külalisi ja kaks meeskonnaliiget hooldavad selle eest, et suursaadik ja tema kaaskond mööda kitsast purret turvaliselt pardale jõuaksid. Enne veel kui otsad on kai küljest lahti sõlmitud, uurib Phillips kaptenilt, kas ta saaks seda jahti nädala pärast oma külaliste vastuvõtmiseks rentida.

Sadamast väljumisel tutvustab saatkonna pressiesindaja Eric A. Johnson suursaadikule ümbrust – Pirita kloostrit ja supelranda, võimalust jõel sõudmiseks paati rentida. Edasi hakkab paistma Viimsi ja Miiduranna sadam. Johnson räägib asjatundlikult ja täpselt. Suursaadik tunnistab, et pole veel jõudnud väga põhjalikult linnaga tutvuda. Ometi pole see tal päris esimene merereis Eestis. Veeteede Amet sõidutas Phillipsi oma kaatriga Muugalt Tallinna sadamasse, et tutvustada sadamate tööpõhimõtteid.

“Meie perele meeldib merel käia, aga kaatrit meil endal ei ole,” räägib suursaadik. Puhkusereiside ajal rendib ta

suuri, tavaliselt üle 100-jalaseid (30 m) rendikaatreid, et kogu pere ilusasti sisse mahuks. Kõige tavalisemaks sihtkohaks on Kariibi meri ja Bahama, aga käidud on ka Alaskal, seilatud Vahemerel Kreeka saarestikus, Itaalia ja Prantsusmaa rannikul.

Dave Phillips on pärit High Pointist Põhja-Carolinas. Tema isa Earl Phillips oli 1940. aastatel High Pointi linna- pea ja asutas hulga mööblitööstusega seotud kompaniisid. Tänu tugevale tekstiili- ja mööblitööstusele tuntakse High Pointi kui “maailma mööblipealinna”.

#### HATTERASE SÜNNILUGU

Mehe merearmastuski pärineb isalt. Earl Phillips oli kirklik kalamees, kes asutas viiekümnendatel Põhja-Carolina rannikul Hatterase neemel kalanduskubi Hatteras Marlin Club. Hatterase neeme juures kohtuvad külm Labradori hoovus ja troopiline Golfi hoovus. See on Atlandi ookeani üks kõige rahutuma veega paiku, ent samas ka parimaid kalastuskohti.

“Alguses kasutas ta Hatterase neemelt kalal käimiseks sealsete kalurite paate, ent need ei tulnud sellistes karmides oludes toime. Nii hakkas mu isa paadiehituse vastu huvi

TÄNU KALASTUSKIRELE  
HAKKAS DAVE PHILLIPSI ISA  
PAADIEHITUSE VASTU HUVI  
TUNDMA JA SÜNDIS FIRMA,  
MIS SAI NIMEKS HATTERAS.  
TÄNASEL PÄEVAL KUULUB 15  
- 30 MEETRISTE LUKSUSLIKE  
MOOTORJAHTIDE  
NING SPORTIKUKS  
KALASTUSEKS MÕELDUD  
KAATRITE TOOTMISELE  
KESKENDUNUD HATTERASE  
LAEVATEHAS BRUNSWIK  
CORPORATIONILE.

tundma ja sündis firma, mis sai nimeks Hatteras.”

Esimene paat ehitati High Pointis ühes mahajäetud garaazhis. See oli 12,5 meetrit pikk ja valmistatud süsinikkiust. Tol ajal kui enamik paate ehitati puust või metallist, oli see maailma suurim süsinikkiust alus. “Kui paat valmis, viisid nad selle linna servas asuvale järvele, et katsetada, kas see vee peal püsib. Nad olid nii õnnelikud, kui see põhja ei vajunud,” meenutab Dave Phillips. “Käisin sageli isaga merel kaasas. Ja kui ma teismeline olin, siis magasin paadis, samal ajal kui isa ja ema võtsid toa mõnes kenas hotellis.”

Peale kümnet aastat juhatuses müüs Earl Phillips oma osaluse firmale Rockwell International, mis sel ajal tootis kosmosesüstikuid ja B1-tüüpi pommitajaid ning keskendus mööbliärile. Täna sel päeval kuulub 15 - 30 meetriste luksuslike mootorjahtide ning sportikuks kalastuseks mõeldud kaatrite tootmisele keskendunud Hatterase laevatehas Brunswick Corporationile.

#### **ÕIGES AMETIS**

Hariduse sai suursaadik Choate Rosemary Hall eragümnaasiumis Wallingfordis, Connecticuti osariigis ning



Põhja-Carolina Ülikoolis. Ta oli koolis tugevam humanitaarainetes ja õppis ülikoolis ajalugu ja poliitikateadust. “Seega, mulle sobib väga hästi töö, mida ma praegu teen,” nendib ta.

Omamata majandusharidust, andis Dave olulise panuse oma isa mööbliäri Phillips Industries laiendamisse. Enda sõnusti ei unistanud ta lapsena ühestki teisest ametist. “Ma ei mõelnud kunagi selle peale. Ma arvan, et mul oli hea meel, et ma sain peale ülikooli tööd. Mulle meeldis see ettevõtlusharu, milles ma olin algusest peale.”

Üheks suurimaks saavutuseks firmas peab mees finantsharu mitmekesistamist. “Me hakkasime finantseerima personaliagentuure. See andis firmadele võimaluse palgata ajutist tööjõudu.”

#### **KÕNE PRESIDENTILT**

Venna Earl Phillips Jr eeskujul läks Dave Phillips ka poliitikasse. Ta on eri aegadel Bushi kampaaniale annetanud 4 miljonit krooni. USA suursaadikud pole ainult välisministeeriumi, vaid ka Valge Maja esindajad, kelle paneb ametisse president isiklikult. Kui Bush helistas ja suursaadiku kohta pakkus, oli Phillips parasjagu Põhja-Californias



telkimas. “Ma olin kohe valmis ta pakkumise vastu võtma,” rääkis mees Eesti Päevalehele.

Suursaadikute ettevalmistus on Phillipsi sõnul väga põhjalik. Selgitatakse USA valitsuse asjaajamise korda, sihtriigi ajalugu ja tänast situatsiooni. Peale mitmeid kuid kestvat pingelist treeningut esitatakse kandidaat lõpuks USA senatile kinnitamiseks. Senaatorid võivad kandidaati küsitleda, et tema teenistusvalmiduses veenduda. Piisab ühe senaatori vastuhäälest, et saadikukarjäärile kriips peale tõmmata.

Dave ja tema abikaasa Kay hakkasid Eestisse kolimiseks ettevalmistusi tegema möödunud aasta detsembris ning jõudsid kohale tänava aprilli viimastel päevadel. Vahepealne aeg kulus majapidamise kordaseadmisele ja asjade pakkimisele. Dave ja Kay elavad maamajas ja peavad lisaks hobustele, lehmadele ja kitsedele ka eksootilisemaid loomi. “Kay armastab väga loomi,” räägib suursaadik. “Tal on sebrad, kaamelid, pühvel ja karud, kelle ta on üles kasvatanud ja kes elavad meie maja taga. Ta toidab neid iga päev. Neil kõigil on nimed.” Õnneks leidis hea naaber, kes nende eest praegu hoolt kannab, aga saadikuproua helistab talle tihti ja kontrollib, kas kõik on korras. Eestisse õnnestus tal kaasa

võtta kolm sõpra – koera, kassi ja tuhku.

Dave ei ole neli kuud kodus käinud, kui koduigatsus veel väga ei vaeva. “Oleme end siin väga hästi sisse seadnud ja rahul, aga ma olen lihtsalt uudishimulik, mis seal toimub. Õnneks on kodused mind siin külastanud.” Phillipsite noorim tütar Lucy oli Eestis vahetult enne meie kohtumist saadikuga.

Dave ja Kay Phillipsil on neli täiskasvanud tüdart, kes elavad omaette. Nad on kõik väga erinevad isiksused, räägib saadik ja on oma tütarde üle silmnähtavalt uhke. Vanim tütar Lil alustas karjääri Hollywoodis filmikompaniis 20th Century Fox. Seejärel asus Wall Streetil maaklerina tööle. Hiljuti sai ta magistrakraadi toitumisteaduses Columbia ülikoolist ning loodab luua oma firma.

Kate'i erialaks on sisekujundus. Ta alustas Sotheby’s New Yorgis, siis töötas ühe tuntud disaineri alluvuses San Franciscos. Magistrakraadi omandas ta Londonis ja praegu töötab Henrietta Spencer-Churchilli disainifirmas.

Kolmas tütar, Bo, töötab USA valitsuse heaks. Ta on olnud Põhja-Carolina senaatori meeskonnas, aidanud korraldada Georg W. Bushi kampaaniat. Ta töötas Valges Majas ja praegu elab Washingtonis.



SAADIKU RESIDENTS ASUB PIRITAL, VAATEGA MERELE. "NAUDIN PÄIKESELOOJANGUID MERE KOHAL, VAATAMATA SELLELE, ET SUVEL LOOJUB SIIN PÄIKE HILJEM KUI MA HARJUNUD OLEN," RÄÄGIB DAVE PHILLIPS.

Noorim tütar Lucy on kunstnik. Ta lõpetas Maryland Institute College of Art ja praktiseeris Metropolitan kunstimuuseumis New Yorgis. Selle suve veetis ta õppides Luccas, Itaalias. Kõik suursaadiku tütreid on juba jõudnud ka Eestit külastada.

#### RESIDENTS PIRITAL

Saadiku residents asub Pirital, vaatega merele. "Naudin päikeseloojanguid mere kohal, vaatamata sellele, et suvel loojub siin päike hiljem kui ma harjunud olen," ütleb Dave Phillips. Ta on oma elutingimustega väga rahul. Ainukeks katsumuseks olid suvised kuumad ilmad, kui läbi klaasfassaadi tungiva lõõskava päikese eest kusagil asu ei leidnud ja kliimaseadet ei ole majja ehitatud. Kolleegid saatkonnas aga on hoiatanud, et pikkadele suvepäevadele järgnevad pimedad talvekuud, kui valgust jätkub vaid mõneks tunniks.

"Ei ole kaht ühesugust päeva," võtab suursaadik oma töö lühidalt kokku. Päev algab ülevaatega Eesti meediast, mis Phillipsi sõnul on väga heal tasemel. "Tegeleme nende teemadega, millega riigidepartemang tahab, et me tegeleks." Infovahetus võtab suurema osa päevast. Ärimehena



on saadiku peamiseks eesmärgiks Eesti ja USA majandussuhete edendamine. Mööbli- ja tekstiilialal on ta juba jõudnud Eesti firmadele partnereid leida. Samuti on ta kohtunud Ettevõtlaste Arendamise Sihtasutusega ja andnud neile edasi häid kontakte Silicon Valleys, millest võib kasu olla investeeringute kaasamisel Eestisse.

#### UUS SAATKONNAHOONE

USA riigidepartemang on Tallinna saatkonna kolimisplaanid heaks kiitnud ja suursaadik tegeleb saatkonnale uue asukoha otsimisega. "Kohtun erinevate inimestega valitsusest ja äriühingutest, et saada ideid, mis on saadaval, millised on hinnad nii hoonetel kui maal. Saatkonna inimestele meeldib töötada kesklinnas, kus nad saavad jala tööl käia. Suurem osa ameeriklasi elab kesklinnas, nii et me loodame leida midagi kesklinnas või selle lähiumbruses." Phillips ütleb, et tal on USA valitsuse nõusoleku üle hea meel. Seni on turvakaalutlusel investeeritud teistes riikides asuvasse saatkonnahoonesse. "Selleks ajaks, kui kolima saab hakata, olen ammu läinud, aga loodetavasti kututakse mind avamisele."



#### GOLFIKLUBI OMANIK

Saadiku üks lemmikhobidest on golf. Phillipsile kuulub osalus ühes USA mainekamas golfiklubis Pebble Beach Californias. Maalilise loodusega golfikeskus vahetas üheksakümnendatel mitu korda omanikku, kuuludes enne jaapanlastele, kui ameerika investorid selle tagasi ostsid. Investorite tiim, kuhu kuulusid golfimängija Arnold Palmer, pesapalli edendaja Peter Ueberoth, näitleja ja režissöör Clint Eastwood ning lennukompanii United Airlines endine juht Dick Ferris, maksis golfikeskuse eest 820 miljonit dollarit. Suur osa sellest rahast koguti 2-10 miljonit maksnud osakute müügiga oma sõpradele ja tuttavatele. Nende 132 inimese nimesid ei ole avalikustatud. “Meie ostsime selle jaapanlastelt tagasi,” ütleb Dave, andes mõista, et kuulub sellesse seltskonda.

Saadikul on golfivarustus ka Eestis kaasas, kuid väljakule ei ole ta veel jõudnud. “Mul oli väga hea meel, kui riigikogu liige Marko Mihkelson kutsus mind golfi mängima.” Saadik loodab, et tema töögraafik võimaldab kutse peatselt vastu võtta.

Kui “Diana” hakkab randuma, tänab suursaadik meeskonda ja Navigaatorit ilusa merereisi eest ja märgib, et selliseid päevi võiks tal sagedamini ette tulla. Navigaatori poolt avaldame lootust, et tänu Dave Phillipsi merearmastusele leiab uus saatkonnahoone endale asukoha mere ääres. 📍

#### Stanley Davis Phillips (65)

Sündinud High Pointis, Põhja-Carolinas  
 Õppinud Choate Rosemary Hall eragümnaasiumis Wallingfordis, Connecticuti osariigis  
 Keskkooliõpilasena oli 1961. aastal üks esimestest vahetusõpilastest, kes osales Ameerika Ühendriikide ja Nõukogude Liidu õpilasvahetuse programmis ja õppis Moskva Riiklikus Ülikoolis  
 Kõrgharidus ajaloos ja poliitikateaduses Põhja-Carolina Ülikoolist  
 On olnud Phillips Industries Inc. juhatuse esimees  
 Töötanud Põhja-Carolina kaubandusministrina ja Põhja-Carolina transpordivalitsuse nõukogus  
 Olnud erinevatel aegadel High Pointi majandusarengu ühenduse ning High Pointi Kaubanduskoja esimees  
 1999. aastal Põhja-Carolinas toimunud Eriolümpiamängude komitee esimees  
 Dave Phillipsil ja tema abikaasal Kayl on neli täiskasvanud tütar: Lil, Kate, Bo ja Lucy.





# ÜHESKOOS ON ELU PAREM

## UUS VOLVO V70. MAHUTAB SU SÕBRAD JA SU UNISTUSED.

Nii palju ruumi! Ühiseks elunautimiseks on sellest alati abi, mistõttu sai ka uus Volvo V70 nüüdsest veelgi avaram. Tänu funktsionaalsele skandinaavia disainile on suurenenud jala-ja õlaruum. Tänu nutikatele lahendustele neelab pakiruum endasse tervelt 60 liitri võrra enam. Lisandunud ruumikus tähendab vaid ühte – rohkem naudingut koos veedetud ajast.

Keskmine kütusekulu 7,5 - 11,3 l/100 km; heitmed CO<sub>2</sub>, 172-270 g/km

Volvo. for life



**INFO-AUTO**

TALLINN: Pärnu mnt. 232, tel. 6 710 020 TARTU: Turu 1, tel. (7) 371 890 PÄRNU: Tallinna mnt. 89a, TEL. (44) 72 750 [WWW.INFOAUTO.EE](http://WWW.INFOAUTO.EE)

# BAVARIA *sport* SERIES



Powered by  
**VOLVO  
PENTA**

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

**Bavaria 33 Sport** hind alates 2 100 000.-  
**Bavaria 33 Sport HT** hind alates 2 450 000.-

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



**BAVARIA YACHTS**

**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>

# PAADIGA BAHAMAL

Imekauniste liivarandade, helesinise vee ning aastaringse sooja kliimaga Atlandi ookeanis Florida ranniku lähedal asuv Bahama saarestik on eelkõige lennureiside sihtkohaks. Kuid leidub ka neid, kes puhkajate paradiisiks peetavasse saarestikku paadiga sõidavad. Viktor Siilats räägib oma paadireisist Bahama saartele.

TEKST VIKTOR SIILATS FOTOD ERAKOGU

Päeval, mil alustan Floridast sõitu Bahama saarestiku suunas, on mandrit ja saari lahutavas väinas tugev tuul vastu hoovust, mis tekitab kõrge laine. Nii kõrge, et kamba peale "Synchronicity"-t ehk 45-jalast Carver tüüpi merekaatrit haldav sadam palub mul alla kirjutada paberile, et olen teadlik kõrgendatud riskist ja väljun sadamast täiesti omal vastutusel. Pealegi ei olevat Bahamale sõit üldse soovitatav, kõrge navigatsiooniriski tõttu.

Allkiri antud suundume paadiga kõigepealt Míamisse ja sealt North Bimini saare suunas. Lainet tõepoolest natuke on, aga sugugi mitte niipalju, et tulnuks allkirju koguda. Lihtsalt, pisut ebamugav sõita, aga sugugi mitte ohtlik.

Ohtlikuks läheb asi alles siis, kui jõuame väikesaare lähedusse. Ookeani kena kombe kohaselt kaitseb saart umbes meetrijagu vee all asetsev korallriff, milles sissesõiduks kindlas kohas pragu. Prao asukohta tähistab vastavalt teatmikule liivaranda püsti torgatud oranž toigas. Vaatame mis me vaatame binokliga, aga toigast ei kusagil! Mingitest navigatsioonimärkidest ei tasu mitte unistadagi! GPS - kaardiplotterist pole abi, sest et see näitab juba tükk aega, et liigume maismaad mööda.

Kõlgume seal riffi ees ikka tükk aega, kuni tuleb üks valge modernne kalapaat. Haagime end talle sappa ja pääseme turvaliselt kai äärde. Pakun kalapaadis olevatele ameeriklastele tänutäheks lootsimise eest õlut, aga nad vabandavad, et on kiire ja asuvad omi asju pakkima.

"Aga mina ei ütleks küll ühest õllest ära!" teatab äkitselt üks kaldal passinud pikka kasvu neeger. Mis seal siis ikka, saab oma õlle.

Neeger pakub oma abi, et paari dollari eest ajab ta tolli- ja piirivalveasjad korda. Igaks juhuks lähen temaga kaasa ja asjad laabuvad kenasti.

Kuna meil on õhtuks vaja siiski Grand Bahamale jõuda, siis küsin neegri käest, et kas me tohime paariks kolmeks tunniks kai äärde seisma jääda.

"Loomulikult, kui te mulle selle eest 10 dollarit maksate!"

Kaup koos, siirdume saarega tutvuma. Paradiisiranna, kõrtsid ja kohvikud, kus Hemingway ise korduvalt istunud. Kõik näeb välja väga ehe ja rikkumata, sellisele saarele tahakski alatiseks jääda.



Port Lucaya

Pildil loo autor Viktor Siilats. Rootsipunane hoone taamal on kohalikule rootslasele kuuluv 3-kordne paadikuur-suvila. Hoones on kogu elu keskmeks paat-toad, köögid, magamistoad on ehitatud veesõiduki ümber.

Aga õhtu vajub armutult peale. Vaja edasi liikuda! “Kas te oma seismise eest maksta ei kavatsegi?” kuulen kellegi häält. Tegu on sadamaomanikuga, kes juba tükk aega meie naasmist ootab.

“Aga on ju makstud,” püüan selgitada. “Kellele?”

“Noh, sellele pikka kasvu neegrile. Ta ütles, et võime siin seista.”

“Ei mina ei tea kedagi sellist,” vastab sadamaomanik.

Olles sadamaga ära klaarinud saame instruksioonid, kuidas turvaliselt väljuda ja ennäe, oranž ja umbes paari meetri pikkune rity on tõe poolsest rannaliiva sees olemas!

Õnnelikult väljas algab koos päikeseloojanguga võidu sõit Grand Bahama sadama, Port Lucaya suunas, milles võitjaks osutub imeline päikeseloojang.

Edasi tuleb sõita pilkases pimeduses. Taas kord, avamerel pole viga, aga kaldale lähemale tulles kisub asi pisut keeruliseks. Teatmik ütleb, et Port Lucayasse viib sisse kitsas kanal (jälle riff!) ja seda tähistavad tuled kord põlevad ja kord mitte.

Raadio teel õnnestub sadamaga siiski ühendust saada ja õpetus sisenemiseks kõlab umbes järgmiselt. Kaldal on näha suur tuledes hotell, mis pimestab ja teeb sadamavärava leidmise raskeks. Siiski on kanalit tähistamas ka punane ja roheline navigatsioonituli. Ameerika kombe kohaselt tuleb sisenemisel jätta roheline vasakule ja punane paremale. Kusjuures ainult roheline põleb ja punane ei põle. Sealsamas hotelliga kohakuti on ka üks valge tulega poi, nõndanimetatud vaba vee poi, mis enne kanalisse sisenemist üles leida tuleks.

Roger! Ehk siis selge!

Ei lähegi kaua aega, kui radar detekteerib kohas, kus peaks asetsema sadama sissesõit, mingi objekti ja varsti näeme megi kutsuvat valget tulukest. Lisan mootoritele julgelt pöördeid. Peatselt kuuleme aga raadiost kutsungit: “Laev, kes küsis Port Lucaya sadamat ja liigub valge tulega poi suunas, palun vastake!”

Vastan, et oleme kuuldel.

“Jah, vaadake, te soovite liikuda valge tulukese suunas, mis on sadama sissesõidupoi, eks ole, aga meie ei ole see valge tuluke, mida teil vaja on. Meie oleme küll ka valge tuluke, aga meie oleme üks ankrus seisev väike kalapaat, mille suunas te

praegu suure hooga liigute. See tuluke, mida teil vaja on, on meist veidi edasi.”

Rrrrau! Teen järsu pöörde paremale.

Aga juba paistabki see õige valge tuluke, sealt pööre 90 kraadi pakpoordi suunas ja siis roheline tuluke vasakule ning ettevaatust, et kustunud punasele otsa ei põrutaks.

Hotell särab tõe poolsest kõikides tuledes, aga sissesõiduvärav on hästi näha ning juba ruttavadki abivalmis sadamatöötajad meile kohta näitama ja otsi kinnitama.

Sadamas valitseb mõnus eklektilis-arhailine arhitektuur ja meeleolu. Midagi sarnast olen püüdnud kopeerida Haapsalu Grand Holm Marinasse.

Ümberringi liiguvad trullakad Bahama-mama ja pina-colladast ei saa iial küll.

Sadamaga koostöös tegutseb spaa-hotell ja rand, nii et sadamakülaline on automaatselt ka nende külaline. Idüll missugune ja tegevust jätkub kohe mitmeks päevaks.

Tagasitee USA-sse kulgeb viperusteta, kusjuures Fort Lauderdale piirivalvet tohib tülitada alles siis, kui paat on linna sisenenud ja ennast kuhugi kinnitanud. Merel olijatega ei vestelda. Kinnitan siis end bensiniijaama kai külge ja küsin piirivalvel, et mida teha. Tulge siia, saan vastuseks. Kuhu siia?

Selgub, et piirivalve asub umbes tunniajase autosõidu kaugusel. Ei tule kõne allagi, teatab bensiniijaama omanik. Niikaua kui võtate kütust, võite siis seista, aga mitte kauem. Teavitame siis piirivalvet olukorrast ning nad küsivad, et kus on see põhisadam, kuhu seisma tahame jääda. See on umbes nelja sõidutunni kaugusel mööda Intracoastal Waterwayd, kus hülgelaadsete elukate, manatee’de kaitseks on 5 sõlmene kiirusepiirang.

OK, minge siis sinna ja tulge hiljem koos paberitega meie juurde. Seega jõuan piirivalvurite juurde alles õhtul, aga *no problem, welcome to USA!*

Sadamasse jõudes üllatab meid meeldivalt kaatrit hooldav ettevõtte. Nad on lausa mitmekesi tulnud meid vastu võtma, näol rõõmus naeratus.

On ikka *service*, iga kinnitusotsa jaoks üks mees! Aga tuhkagi, me ei saa veel otsi õieti kinnigi ega mootoreid seisma, kui vee alla läheb kaks tuukrit propellereid kontrollima. Ja oh seda pettumust siis küll! ■

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: [bmka@paadid.ee](mailto:bmka@paadid.ee) · [www.paadid.ee](http://www.paadid.ee)

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

  
POWER · PRECISION · PASSION



Reisikirja autor Jukka Harju

# KATAMARAANIGA VAHEMERELT KARIIBI MERELE

(2. osa, algus Navigaatoris 2/2007)

Jätkame eelmises Navigaatoris alustatud reisikirja, milles eesti-soome segameeskond seilab sinimustvalge lipu all katamaraanil "Sweet Janina" vahemerelt üle Atlandi ookeani Kariibi merele. Teekonda alustati eelmise aasta oktoobri keskpaigas Touloni linnakesest Prantsusmaalt. Kaks kuud kestnud reisile pani punkti üle Atlandi purjetamise võidusõit ARC 2006 (*Atlantic Rally for Cruisers*), millel osaleti selle võistluse ajaloos teise Eesti lipu all sõitva alusena. Reisi tegid algusest lõpuni kaasa kaks eestlast: spordiilma ekstremist ja igat liiki sõiduriistade toimimise asjatundja Tõdu Talvik ning Cafe Mmuah ja Scotland Yard Pub peakokk Heimar Kuuskler, kelle hooleks oli pakkuda meeskonnale mitmekülgseid toiduelamusi. Reisikirja autor on Sweet Janina kipper Jukka Harju, kes peaks olema eestlastele tuttav purjetajatest koosneva ansambli "Dogwatch" kitarristina. Eelmise osa lõpus jõudis reisiseltskond Hispaania väikelinna Fuengirola sadamasse.

## **Katamaraani "Sweet Janina" meeskond:**

**Jukka Harju** kipper, vokaal ja kitarr  
**Tuula Harju** toiduvalmistamine ja meditsiin  
**Tapani Teeriaho** omanik, purjetamine  
**Tapani Kurki** omanik, kommunikatsioon  
**Tuomas Kurki** toiduvalmistamine  
**Heimar Kuuskler** (Eesti) peakokk  
**Tõdu Talvik** (Eesti) masinad  
**Olli Heinonen** toiduga varustamine

## **s/c Sweet Janina**

Kogupikkus **19,00 m**  
 Maksimaalne laius **9,10 m**  
 Veeväljasurve **24 000 kg**  
 Sverdid all **3,10 m<sup>2</sup>**  
 Sverdid ülal **1,40 m<sup>2</sup>**  
 Masti kõrgus **23,00 m**  
 Purjepind vastutuult **230 m<sup>2</sup>**  
 Purjepind allatuult **479 m<sup>2</sup>**  
 Sisemootorite võimsus **2 x 105 hj**  
 Veepaakide maht **800 l**  
 Kütusepaakide maht **1600 l**  
 Kaal **58,20 tonni**  
 Sõidab Eesti lipu all



Pekka Sarras katsetab Fuengirola sadamas "Sweet Janina" juhtimisseadmeid



Pesupäeva õhtu Fuengirolas

TEKST JUKKA HARJU FOTOD JUKKA HARJU,

HEIMAR KUUSKLER, TÖDU TALVIK

**FUENGIROLA–PUERTO SOTOGRANDE**

**–GIBRALTAR**

Kui olime jõudnud pärastlõunase dringi ja soolase suupisteni, ilmus kohale kipri bändikaaslane Sarrase Pekka, paljudele purjetajatele tuttava ansambli "Dogwatch" algne trummar ja asutajaliige. Pekka elab koos oma naise Tuulaga osa aastast jalutuskäigu kaugusel Fuengirola sadamast ja mängib džässit mitmesugustes koosseisudes Päikeserannikul ja vahel muidugi ka Soomes. Tal oli meile hea uudis: "Andalucian Swing Band'i" kontsert pidi tulema samal õhtul rannarestoranis Regina's, mis asus meie kai lähedal. Nii andsimegi laevakokale vaba õhtu ja reserveerisime kogu meeskonnale laua, õiendades samal ajal kõrvalolevas sadamakontoris vajalikud formaalsused.

Fuengirola sadam osutus oodatust meeldivamaks kohaks, mis oli mingil määral tingitud ka sellest, et raske ummiklainetus oli lõpuks täielikult vaibunud. Ootekai ääres sai väga mõnusalt veeta rahulikku pühapäeva pärastlõunat sadamas, kus ei liikunud miski peale kaluripaate, mis suundusid basseini lõpus asuvasse kalasadamasse ja sealt jälle usinalt merele kala püüdma. Sadamas on rida restorane ja võrdlemisi hästi varustatud *chandlery* ehk meretarvete pood, suure turismitlinna kõik "teenused" on ainult mõne kvartali kaugusel.

Restorani Regina's hollandi päritolu perenaine võttis meie seltskonna

sõbralikult vastu, ajas meie reserveeritud lauda istunud rootslaste paarikese otsustavalt tahapoole ning hakkas meile õhtusööki korraldama, tervitades samal ajal mitmes keeles teisi tulijaid. Pääaegu täielikult soomlastest koosnev orkester keskmise vanusega umbes 73 aastat oli juba alustanud esimest osa. Pasunud mängisid uhkelt ja Jukka Haavisto vibrafon kõlas vabalt vaheldumisi inglasest pianistiga tüüaka *fretless bass*'iga Sarrase Pekka trummide täpses rütmis. Repertuaar ulatus seinast seinä – traditsioonilisest Dixielandi ehk "Disneylandi" džässist aeglasema swingini, sekka mõni lugu, mille puristid oleks ehk šlaagriks liigitanud. Meie seltskonna lemmikuks jäi Fats Walleri hitt, hiljem Broadwayl uut elu alustanud "Ain't Misbehavin'", mille orkester esitas väga vahvalt ja kaasakiskuvalt.

"Sweet Janina" meeskond sõi harjumuspäraselt hästi ja ajas musitseerimise vaheajal juttu pillimeeste ja valdavalt soomlastest koosneva publikuga. Kolmanda osa ajal saabus Pekka kättemaks: kipper kutsuti lavale vokalisti rolli.

Järgmisel päeval tuli veel paar pillimeest kaile suurt katamaraani imetlema ja klaaskest õlut maitsma. Mugavalt nagu turistid, kellelgi ei paistnud olevat kuhugi kiire. Ka muidu jättis see linnake kadekopsude loodud mainest parema mulje: inimesed olid igal pool lahedad ja õhkkond pingevaba.

Esmaspäeval jätkasime jahi lõputut varustamis- ja hooldusoperatsiooni,

näiteks tõstisime pootsmanni masti otsa saalingust lahti tulnud lipuköit alla laskma ja mastitule laternat vale kruvikeerajaga avama. Lipuköis oli alla tulnud, kui lipu nõõrid vedasid meid alt samas tuulehoos kui spinnaker.

Õhtu poole saabus meeskonnale Málaga lennuväljalt abiväge. Tapani T., Tuomas ja Tõdu võeti vastu külmi šampuseklaase kokku lüües nagu kord ja kohus. Nüüd oli kogu ookeanimeeskond koos ja valmis õppusteks, mis algasid sellega, et harjutati kaheksakesi õhtustamist "Sweet Janina" salongis. See tuli nüüd juba hästi välja, sest meretarvete poest oli soetatud uued, kerged ookeaninõud ja paar jahi tagasihoidliku, kuid ometi esindusliku stiiliga sobivat tekitooli, mida saab kasutada ka salongi laua ümber.

Teisipäeval ajas *capitaneria* meie jahi ootekai äärest ära, sest sinna oodati turistide laeva. Loksusime sadamas ja väljaspool seda peegelsiledas ja vaikselt vees, mis tundus pärast paari viimase päeva lainetust usumatuna. Päikegi paistis soojalt, aga vaevalt tasub sellest nüüd rohkem suuri sõnu teha.

Lööksalk istus päästepaati ja võttis suuna Mercadonasse, et hankida nädala jagu moonat, sest olime otsustanud üheks ööks kuhugi Gibraltarist itta jäävasse sadamasse põigata ja kolmapäeval Kanaaride poole edasi seilata. Sööki-jooki tuli kolm kummipaaditait ja jälle sai meeskond imestada Heimari kärmuse üle; marketi kilekottide meri, mis kattis kogu salongi põranda,

kadus veerand tunniga jälgi jätmata trümmisügavustesse.

Kui kipper püüdis telefoni teel broneerida kaikohta kusagil Gibraltari väina kandis, puutusime taas kokku kohtlemisega, milles kohalikud tundsid kohe ära katamaraanifenomeni. See tähendab, et kui me helistasime mitmesse sadamasse, et broneerida üheks ööks kaikoht, teatas *marina* kontor kohe, kui oli saanud teada jahti pikuse ja laiuse, et neil ei ole ruumi ega mingit võimalust sellist jahti majutada. Puerto Sotograndest tuli siiski pika hambaga OK alles pärast seda, kui meie kohalik kontaktisik Mandy oli isiklikult käinud *capitaneria*'s meie eest kostmas.

Kui jõudsime pärast 30-miilist sõitu mootori jõul üle tuulevaikse lahe Sotograndesse, ei tulnud sõidust kokkulepitud kohale ja sellele järgnevast teadaandmisest enam midagi välja, vaid meie katamaraan tuli parkida valvetorni ette ja kiperilt küsiti peale tavaliste registri- ja kindlustuspaberite ning oma passi veel kvalifikatsioonitõendi ja kogu meeskonna passe. Ühtegi dokumenti ei uuritud ega loetudki – kõigest tehti ainult koopiad arhiivi jaoks ja siis kasseeriti sisse senise hinnakalibreeringu lagi: 2×74 eurot + maksud, s.t üle saja seitsmekümne euro ühe öö eest, mis oli juba pimenemas. Vesi oli hinna sees, aga elektrivõrku oleks pääsenud ainult jalgpalli suuruse viieharulise laenupistikuga, mille eest oleks alguses tulnud maksta 400 (!) eurot panti ja seejärel

kruvida see maakaablite külge mingi oma stepsli asemele. Meil lubati jaht kinnitada küljetsi peaaegu tühja lainemurdja külge ja sadamas paistis olevat veel teisigi vabu kohti suurte jahtide jaoks.

Krõbeda hinnaga sadama tunneb kohe ära paari asja järgi. Pompöösne, kalli sisustusega sadamakontor räägib kõrgemast segmendist, sageli on sellega seotud positiivse poole pealt personali keeleoskus. Kui *marina* parkla väravas on veel tõkkepuu ja turvamees, oled kindlasti kohas, kus katamaraani kipper lunastab kaks hirmkallist kahekümne meetri pikkust ja kuue meetri laiust kaikohta, ja kui on olemas WiFi, maksab veel selle eest ja eraldi veel elektri eest.

Õhtul tegime järgmiseks päevaks nimekirja viimastest ettevalmistustöödest. Tõusude-mõõnade tabeleid ja prognoose uurides näis, et õhtupoolikul oleks paras aeg startida. Me ei olekski varem liiklele pääsenud, sest vahelduse mõttes ütles hommikul üles tüürpoordipoolne kambüüsipump, süüdates jahti poole ruutmeetri suurusel elektritablool punase tule. Meil oli ju varem suvel vahetatud teine survevee pump, millel pidi ainult surveelüliti rikkis olema. Mõtlesin pumpa vahetades, et kolin alaliselt elama tüürpoordipoolsesse masinaruumi, sest kõik toredad sündmused paistavad toimuvat seal. Ega see pump ei kõssanudki, viskas ainult automaatkaitsme välja nagu iga teinegi.

Õnneks oli meil kaasas tehnikavõlur

Tõdu, kes keeldus uskumast Catana hooldusmehe seletust kuivalt käimisest ja ülekuumenemisest, võttis pumba lahti ning leidis ja parandas vea, mis oli pumba seisma jätnud: pumba kuival poolel kogunes kondensaat või lekkevesi põhjalagrissse ja ajas selle rooste, kuni pump ummistus. Sama viga oli ka teisel pumbal, nii et nüüd on meil üks tagavarapump ja veel kaks UPSiga Las Palmasesse tulemas. Vähemalt vee surve pärast ei peaks reis pooleli jääma.

Lõpuks pesime jahti puhtaks, tankisime ja tüürisime palavast Sotograndest lõunasse. Gibraltari väin on kuidagi rahustav koht: kõigest kuus miili eraldab Aafrikat Euroopast, mille järskudel kaljudel peab vahti aukartust äratav hulk sõjatehnikat. Trobikond laevu ootas väinas ankrus seistes midagi, vahest kõigi pühakute päeva vahetumist argipäevaks. Pilv kattis taeva ja meeskond spekuleeris ilmselt lennuvälja maandumissuunda tähistavate märgiga poide tähenduse üle.

Väinas läks nii nagu kuulu järgi oli läinud teistelgi: vaatamata hoolikale tõusu-mõõnatabelite uurimisele, kohalikega konsulteerimisele ja täpsele ajastusele koges Sweet Janina kuni 3–4-sõlmelist vastuoolu. Sõitu aeglustas see, tõsi küll, ainult natuke, sest liikusime väga kerges vastutuules kahe masina jõul. Pimenes, taevas läks pilve – jõudsime tuulevaiksele Atlandile.



Proviandilast tõuseb hüdrauliliselt ahtritekile



Heimar ja nädala toidumoon



**GIBRALTARI VÄINAST KANAARI SAARTENI**

Esimese öö ookeanil pidasime, hambad ristis, vastu, liikudes edasi vaheldumisi purjede ja masina jõul. Ilm oli röske ja pilvine, vahel tuli ka suurem sahmakas vihma. Hoidsime distantsi Maroko rannikust, et mitte takerduda püünistesse, aga ikkagi pidime varsti kalalaevede ja tuunikalavõrkude vahel laveerima. Püünised olid enamasti tähistatud kas mitut värvi statsionaarsete, kuigi tuhmide tuledega või siis vilkuvate strobotuledega, aga isegi kõvad teoreetilised baastadmised ei aidanud ära arvata, kust nende jada algas ja kus lõppes, eriti kui neid oli nii palju kõrvuti. Võrgud on põhimõtteliselt siiski nii sügaval, et nende kohal saab sõita isegi "Sweet Janina" pöörase 1,4-meetrise süvisega (kiilud üleval), kui poidest piisavalt kaugelt mööduda.

Vaatamata kõrvalepõikekatsetele õnnestus meil kokku pörgata täiesti tähistamatult pinnal ujuva põhjaõnge tüüpi püügiriistaga, mis kurjakuulutavat häält tehes põhja alla libises ja jahi lõpuks paigale naelutas. Laterna valgusvihus võis näha lahtist poid ja väikesi ujukeid jahi ümber ulpimas; teise kere keskelt läks otse kõrvale õngenöör, mis jätkus teisel pool, pöörates otse tagasi. Ka ees oli näha rida ujukeid. Delfiinidki kogunesid jahi ümber pimedas öös paistvat eredat valgust imetlema.

Kahe kerega "vaibapsemissilla" eeliste hulka kuulub näiteks see, et sõukruvisid ja

tüüre saab selges vees ja pimedas uurida võimsa laterna valgel teise kere ahtrist, ilma et oleks vaja vette minna. Nöör õnnestuski veo- ja juhtimisseedete ümber eemaldada, seejärel tuli see pussiga läbi löigata. Püünis oli nimelt jäänud kinni kiilu või kiilukarbi külge, kust lahti tulles see oleks surmkindlalt tabanud sõukruvi või vähemalt tüüri. Otsustasime edaspidi hoida tõsteikiile öösiti ka masinaga sõites võimalike pinnapüüniste või muude kõite pärast paarkümmend sentimeetrit all ja suurendada järgmiseks ööks kaugust Maroko rannikust veel paarkümmend miili.

Reede hommik koitis päikesepaistelise ja soojana. Öösel vaibunud tuul hakkas hommikupoolikul paisuma ja järgmised seitse tundi sõitsime täispurjes tihttuules seitsme sõlmega, kuigi tuult ei olnud just rohkem kui 4–5 m/s. Autopiloot sõitis tuuletüürifunktsiooniga tõesti täpselt ja pärast kiilude allalaskmist tõsis jaht kuulekalt tuulde. Et katamaraaniga ei saavat loovida või – mida need poisid küll pajatavad...

Aafrika rannale läheneva halsiga kaladus jahi kurss, kui tuul pööras, meie teooria järgi vähehaaval peaaegu otse Kanaari saarte poole. Päikeseloojangul tuul rauges ja edasilikumine jätkus jälle Göteborgi masinate jõul. Öhtu oli sõnatuksvõtvalt peen: läänes tore, hämarduv loojang, ranniku pool samal ajal täiskuu sild ja meie öhtulual ahjus praetud *dorado*'d. Ilma-jaam lubas tuulevaikset laupäeva ja pärast

seada pärituuli.

Mererutiin käis kuidagi automaatselt: vahikorrad öhtul/öösel kolme- ja päeval neljatunnise paarisvahisüsteemi järgi, hommikusöök kell üheksa, kerge lõuna pärastlõunal ja öhtusöök kuue paiku enne päikeseloojangut. Tuulevaikusel või nõrga tuulega ei olnud merevahil palju muud teha kui merd vaadata, delfiine, kilpkonni ja vaalu otsida ning neid teistelegi näidata.

Merevahi kohustuste hulka sõidu ajal kuulus ka standardandmete märkimine aluse logiraamatusse, navigatsiooniparameetrite jälgimine, ilma ja õhurõhu muutuste registreerimine ning masinate, elektrisüsteemi ja muu tehnika töö kontroll ja juhtimine. Koolitus oli selles osas pooleli jäänud, nii et reisi selles etapis peeti meeskonnale peaaegu iga päev mälu-mängu tüüpi kiirkursusi meresõidust ja tehnikaimedest.

Elektri tarbimist ja piisavust oli arvestatud ning selle üle spekulieritud juba ammu enne teele asumist. Suure ja hästi varustatud jahi pardal kulub märkamatult prognoositust palju rohkem elektrit, kui selle tarbimist ei piirata. Juba reisi algusest peale panime tähele, et jahi üle tuhande ampertunnise akupatarei varudest saab üle poole kergesti ära kulutada vähem kui ööpäevaga. Asja tegi ühest kohast teise purjetamisel raskemaks veel see, et Catana targad insenerid on lülitanud Volvo masinate 12-voldised laadijad



Aratatud kilpkonn Atlandi värvi vees



Tapsa K. ja Tõdu vahis



Olli ja Heimar turistidena Isla Graciosa rannavetes



Tapsa T. tõmbas välja tuunikala

laadima ainult masinate käivitusakusid; 24-voldiseid tööakusid laadisid lisalaadijad, mis olid aga paigaldatud nii, et nende rihm läks katki ja nad langesid seetõttu ajutiselt rivist välja. Tööakude laadimine käis esialgu ainult eraldi diisलगeneraatori abil – remont oli kavas Las Palmases.

Kipri sünge ennustus, et jäämasin, mis võtab kõige rohkem voolu, tuleks üle Atlandi sõitmise ajaks kinni pitseerida, ajas meeskonna peaaegu mässama. Töötingimuste lepingus ette nähtud pärastlõunane drink päästeti siiski plaanipärase elektritarbimispoliitikaga, mille kohaselt generaator käivitatakse kaks korda päevas: hommikusöögi ajaks (kohvimasin ja röster) ning õhtusöögi valmistamisel, kui päikese loojudes võisime ka kliimaseadme abil kajuteid jahutada ja kuivatada. Samal ajal laadisime tööakusid, kütsime boilereid ja tegime jääd laeva kõige võimsama ja populaarsema lisavarustusega – jäämasinaga, mida kutsuti Virk-Liisuks. Kui generaator seisma jäeti, tühjendati jäätükimahuti ahtriteki laua alla kinnitatud külmboksi (Virk-Liisu poeg), kus meeskonna joogipoliitika püsis lepingujärgses seisundis pool ööpäeva järjest. Teine üllatavalt võimas riist, veemagesti tegeles siis, kui generaator käis, pöördosmoosiga, täites mageveepaagid, nii et ka jahi neli dušši olid põhimõtteliselt kasutamiskõlblikud. Nõusid pesime survestatud mereveega ja loputasime magedaga. Nõudepesumasin oli juba reisi alguses streikima hakanud – kaheksa inimese nõud ei mahtunud sinna kuidagi

ära. Kui oli vaja pisut pesu pesta, võisime generaatori töötamise ajaks panna muidugi käima pesumasina.

Ka kajutite ja salongi 220-voldised pesad on purjetamise ajal välja lülitatud, sest telefonilaadijate ja pardaarvutivõrgu käiguhoidmiseks vajalik laadijate rägastik koormas inverteri kaudu akusid üllatavalt paari-kolmeamprise vooluga. Arvutustehnikast oli meil ju lisaks navigatsiooni-elektroonikale traadita kohtvõrku lülitatud veel neli Macintoshi, aga ainult kolm Windows-pc masinat, nii et meile piisas kahest poole kohaga IT-tugiisikust.

#### LANZAROTE

Viis päeva ja üle kuuesaja meremiili hiljem, kui silmapiirile ilmus Lanzarote, nentisime, et me ei jõua enne pimedat ühtegi sadamasse. Kirdetuul jättis varjuliseks varianidiks saarest loodes asuva Isla Graciosa liivase lõunaranniku. Sinna Playa Francesca juurde me ankrusse jäimegi ja hakkasime oma kambaga testimise kohaliku merevee sobivust ujumiseks. Vee temperatuur oli Brooke & Gatehouse'i mõõteriistade järgi +23 °C, aga see tundus veel soojemana.

Vana pootsman Olli paadimeheks, läks meeskond kahes jaos kummipaadiga lähedal asuva Caleta del Sebo külaga tutvuma. Sadama reidil oli ankrus pool tosinat kataramaani ja muud jahti, lainemurdja küljes oli kahes reas ka paate. Kai tundus pärast viiepäevast merelolekut jalge all üsna omapärase pinnana, vähemalt esimese

paarikümne sekundi jooksul.

Isla Graciosa on kõigevägevama poolt lõplikult ja pöördumatult hüljatud laavaraahn, mille otsas on paar kaluriküla. Väljaspool külasid puudub teedevõrk, kuid on mõned suvilad: sama arhitekti projekteeritud valged majad, õuedel parkivad džiihid, kuid mitte ainsatki hingelist. On tunne, nagu aeg oleks peatunud, unistes rannakohvikutes konutab vaid mõni üksik klient. Majade vahel on tolmused tänavad, mis sobiksid suvalise Clint Eastwoodi ja Sergio Leone italo-vesterni järgmise osa võtteplatsiks. Paar *supermercado*'t, kust reisiseltskond käis pärast pikka merereisi leiba ja puuvilju (loe: paari kotitäit õlut ja mõnda pudelit veini) ostmas.

Ankur tõusis pärast hommikust ujumist üles ja sõit jätkus piki Lanzarote idarannikut lõunasse. Kavast oli gennakeriproov kolmesajaruuduse "punase saatanaga". Tuul rauges, nii et purjetamine jäigi prooviks, pakkisime purje tagasi vööriboksi ja sõitsime edasi Rootsi hobustega.

Lanzarote idarannikul, just lennuvälja all, nentisime valjusti, et me ei ole ju mitu päeva kala saanud. Samal hetkel jäi meie konksu otsa paarikilone tuunikala, kes muutus õige pea harjumuspäraseks fileeks ja menüü kulminatsiooniks. Heimari väljavõlutud väike einevõileib põgusalt pannil käinud tuunikalafiliega koos kastme ja ürtidega oli pärit nagu mingist teisest, paremast maailmast.

Puerto Calero on üks kahest Lanzarote



Heimar fileerib



Rosehearty tanqib Puerto Caleros kütust

sadamast, kust võib nii suure jahiga püüda öömaja küsida. Arvasime, et see koht on kallid, sest isegi ootekai pollarid paistsid olevat kui mitte ülekullatud, siis vähemalt läikima hõõrutud messingist. Kahtlus osutus alusetuks: valvetornis olev sadamakontor oli väike ja tagasihoidlik, personal aga sõbralik ja abivalmis. Sadam oli puhas ja kaiteenused korralikud. Tasu kõva kolmandik Sotogrande tasemest ehk enam kui õiglane. Ootekai ääres söödud lõunasöögi ajal oli jaht juba pool meetrit vajunud, nii et oli tõesti hea pääseda postide vahel kõikuva ujukai külge.

Veetsime Puerto Caleros veel kolmandagi päeva ja öö, sest üks meeskonnaliige vajab põletikulise ärahõõrutud koha pärast arstiabi ja saigi paar penitsilliinüsiti ning antibiootikumikuuri. Kliinikus arsti oodates lasi sakslasest registraator meil jutustada oma reisi etappidest, rääkis põhijoontes ära oma eluloo ning hakkas meile kaela määrima hiljuti teise piiskopkonda läinud patsiendi 56-jalalist Swani, mis oli jäänud sadamasse realiseerimist ootama.

Tõusu ja mõõnaga harjumatu oli esimene sadamakogemus hämmastav. Veelift tõstis meid koos betoonkai kõrval hõljuva pontooniga paar korda päevas kaks ja pool meetrit üles-alla. Seda oli veel vähe võrreldes kasvõi Englise kanali tõusu ja mõõnaga, aga siingi ei tuleks tahtmist minna rohmaka lainemurdja külge ööseks kõisi pingutama.

Seekord pidime konkureerima sadama

vaatamisväärsuse number üks tiitli pärast. Päris meie jahi vööri juurest viis kollane allveelaev mitu korda päevas turiste veealuse maailmaga tutvuma. Järgmisel päeval tuli ootekai äärde 56-meetrine alumiiniumketš "Rosehearty", mis oli kahtlemata pilkupüüdev ilmutis. Googeldasime välja aadressi, kust leidsime selle laeva kohta täpsemat infot. Seal selgus peale mõõtude ja tehniliste andmete ka näiteks see, et laeva võib rentida kuni 12-liikmelisele seltskonnale hinnaga 205 000 eurot nädal. Ootasime huviga, kuidas näeb välja kamp, kelle jaoks raha väärtus on nii väike, et nädalase laevareisi eest ollakse nõus välja käima sada Soome vana "päkapikku" nina pealt.

Järgmisel päeval tuli naftafirma paakauto laeva paakidesse kütet pumpama. Need on vist suured, sest operatsioon kestis pool päeva. Siis ilmus kuskilt veel helikopter ja rikkus ära kipri lõunauinaku, põristades pool tundi ümber laeva ilmselt pilte tehes.

Meie läbi häda parandatud surveveepump tüürpoordipoolses keres lagunes pihuks ja põrmuks, kui laager alt vedas. Tõdu otsis kohalikest ja lähedase küla varuapoodidest asjatult uut laagrit. Kuni Las Palmase ehk Las Vegaseni, nagu seda kohta "Sweet Janina" peal kutsuti, tuleb toime tulla ühe veepaagiga. Nii targalt on torud jahil küll ühendatud, et mõlema kere veesüsteemid saab survestada ühe pumbaga ühest paagist, kui avada kerede vaheliste veetorude kraanid.

Heimari õhtulaul olid *toast cheddar*

röstitud piiniaseemnetega, ahjukartulid küüslaugu ja peterselliga, grillitud kreveltid valge veini, küüslaugu, ingveri ja tomatiga, hautatud põldoad valge veini ja või kastmes, veiniäädikamarmelaad punase sibula ja *balsamico*'ga, tomatisalad parmesani ja selle peal marineeritud anšoovise "kolmas tulemine" oliiviõli-*balsamico*siirupis. Magustoiduks oli kahe erineva šokoladijäätise sümfonia ja espressokohv, kauba peale veel sõõm kohalikku Baco-brändit Solera Reserva. Tõdesime jälle kord üksmeelselt, et Rosehearty rahvalgi võib olla tore, aga vaevalt seal paremini süüakse kui meil "Sweet Janina" salongis.

#### GRAN CANARIA POOLE

Tuuleprognooside järgi otsustasime Fuerteventura vahele jätta ja võtta kursi otse Gran Canaria lõunatipu poole. Alguses veetsime siiski veel ühe öö Lanzarote lõunatipus asuvas Marina Rubicónis. Kõik kümme miili sinna purjetasime pakstaaktuules; sõidu ajal jõudsime läbi teha MOB ehk mees üle parda õppuse, millele eelnes manöövri läbivõtmine põhimõttelisel tasandil. Õppusel viskasime väikese lisaraskusega korkvendi täispurjes sõites üle parda ja pöörasime ümber, et see üles korjata, tehes läbi kõik protseduuri etapid peale selle, et me ikkagi ei päästnud tegelikult valla EPIRBi ega Jon Buoy tõstesüsteemi. Lõpuks hindasime veel töö käiku ja tööjaotuse õnnestumist ning kordasime üle kõige tähtsama asja kogu MOB-rutiinis: kuidas kõigis tingimustes

pardale jääda ehk nimetatud olukorda satumist vältida.

Marina Rubicón on kolm aastat tagasi renoveeritud moodne sadam kõigi teenustega. Siingi oli vastuvõtt sõbralik ja hinnad mõistlikud. Tervelt kolm *marinero*'t tuli meile otste kinnitamisel appi, olles enne viinud umbuskliku kipri vastuvõtukailt kummi-paadiga vaatama ainsat piisavalt pikka ja laia vaba kohta. Peatumine reipas külgtuules nõudis jälle karmi käsipiduripööret, otsustavat tagurdamist piisava hooga, kiiret kõite kinnitamist ja rapsakat džinn-toonikut ahtritekil operatsiooni lõpetuseks.

Rubicóni *marina* maa-ala La Playa Blanca külje all on kunstlik turistiküla nagu pea-aegu kõik muudki sellel laavasaarel, aga tundus sellisena mõnusalt rahulik. Kallid moeärid rannaribal viitavad hinnakujunduse ülemisele segmendile. Veepumba laagrit polnud siitki mõtet otsida. Meie pootsman Olli näitas oma oskusi võttes lahti ja parandades ära gaasipliidi, mille leegikaitses olid kordamööda põleteid kustutanud.

Reede hommikupoolikul valmistusime purjetamiseks Gran Canariale. Sinna oli poolteistsada miili, nii et valgevalus me kohale ei jõuaks. Nii otsustasime teele asuda õhtupoolikul ja pärale jõuda järgmise päeva hommikupoolikul. Väljakutseks oli umbes 15 m/s puhuv pakstaaktuul, mis ähvardas meid pärale viia keset ööd. Teisest küljest, kui me asuksime teele hilja ja tuul vaibuks kohe avamerele jõudes, ei jõuaks

me sinna isegi järgmise päeva jooksul.

Reisi alguses Lanzarote ja Fuerteventura saare vahelt läände tegime kiiret sõitu: kirdetuul puhus poolteistkümme meetrit sekundis ja jahi kiirus oli 9–10 sõlme, nii et Raymarine ennustas päralejõudmist Puerto Ricosse Gran Canariale vägagi vara, hommikupoolt ööd. Olukord osutus aga jälle üsna muutlikuks, s.t avamerel tuul nõrgenes ja hoovuski oli vastu. Katsetasime mitmesuguseid suurpurje rehvide ja fokkpurje variante, kuni tuul vaibus ja sõit jätkus täispurjes.

Sweet Janina purjearustusse kuulus - nagu katamaraanil ikka - tohutu läbilis-tudega grootpuri, suure ahtriliigi sirbiga, ning pukspriidi tipust algav rullgenua ja kutri vandi küljes samuti rullil olev isepautiv foka. Esi- ja tagarehvide otsad jooksevad kõik masti kaudu vaheteki all ahtritekil jahi keskjoonel asuvale hüdraulilisele peavint-sile kokku, mille all on valgustatud kümne köieluku "klaver".

Peavintsiga toimub lisaks rehvimisele ka suurpurje tõstmine, ST-siinil oleva foka soodi reguleerimine, poomiliigi pingutamine ja poomi tõstmine dirgiga. Mitte mingit poomi allatõmbajat või poomi toetajat ei ole, nii et poomi kõrgust reguleeritakse dirgi ja suurpurje sootidega. Suurpuri tõmmatakse tuulde kahe poomi otsast ahtriteki külgedele ulatuva, taliplokkidega varustatud soodiotsaga, mille jaoks on oma käsivintsid.

Foka sootide ja rehvide, spinnakeri sootide ja poomi üles- ja allatõmbajate ning kiilude tõstmiseks on pjedestaalide kõrval kummalgi pool kolm vintsi, millest neli on elektrilised. Mastivintsi on ainult eespurjete tõstmiseks.

Katamaraanidele iseloomulik, grootpurje suurest sirbist tingitud omadus on ahtristaagi puudumine. Sellest ja grootpurje suhteliselt suurest pinnast johtuvalt tuleb iseeneslikust halsist ehk kogemata allatuule manöövrust veelgi hoolikamalt hoiduda kui ühe kerega jahtide puhul. Catanas on grootpurje tuulde keeramine lahendatud nii, et tuulepoolse soodi ühe ploki saab ära võtta ja viia piki allatuule parrast kaugemal tekil olevasse kapslisse, misjärel see töötab "prevenetina".

Veidi enne keskööd ärkas kipper mastist eespool asuvas meeskonnakajutis oma hästi alanud unest selle peale, et jaht tundus liikuvat õige sujuvalt. Vööri poolt kostvad heliefektid meenutasid täie hooga kihutavat Tallinna tiiburlaeva. Merevaht oli rullinud fokkpurje sisse langenud poomi üles, nii et suurpuri läks ülevalt keerdu, aga hoog oli ometi liiga suur ja jaht ei olnud enam tasakaalus. Tuul puhus ühtlaselt 16 m/s, aeg-ajalt oli ka tugevamaid iile. Jälle pidime kõige kõvema tuule käes purjesid rehvimä, pärast seda tuul muidugi rahunes. Gran Canaria lõunatippu jõudsime alles koidikul, kui sõiduhuog oli juba raugenud, nii et Puerto Ricosse



Sahara liiv Marina Rubicóni loojangul



Olli parandab pliiti

jõudmist oli oodata hommikupoolikul.

Rehvimine tundub katamaraanil toimuvat eriti vabatuules ehk allatuult purjetades alati kas liiga vara või liiga hilja. Jaht ei räägi kaldudes tuulest midagi ega püüa seetõttu ka küljega vastu tuult pöörduda enne kui tuult on tõepoolest palju rohkem kui vaja. Roolitunne räägib küll liigestest survest, aga autopiloodiga sõites märkab sedagi ainult roolinurga näidust, sest jaht liigub sama ühtlaselt nagu ennegi. Tuulemõõtja vahtimine hakkab poole tunni pärast tunduma täiesti nõmedana. Niinimetatud kõhutunne, millal purjed hakkavad liiga suureks minema, tekib küll vähehaaval, aga on täiesti teistsugune kui ühekerelise purjetades.

Sildusime Puerto Rico tankla kai äärde ja hakkasime diislit võtma. Kipper loivas, dokumendimapp kaenlas, sadamakontoris uskudes, et küllap siingi üheks ööks kohta leidub. Sadamakapten hakkas kohe lävel pead raputama: pole vähimatki lootust leida ruumi meie kopteriplatsi suurusle kahekerelisele purjekale. Sadam oli lihtsalt täis ja kõik ootekaikohadki olid kasutusel.

Paagid täis, suundusime järgmise sadama poole, mis oligi ainus järelejäänud variant pärast seda kui olime helistanud paari väiksemasse sadamasse. Telefoni teel on alati kerge “ei” öelda, mistõttu jätsime ette helistamata ja sõitsime aeglaselt Puerto Mogáni poole, süües samal ajal maitsvat

hommikueinet. Seal oli vastuvõtt niisama jahe: sadamakontorist tuli välja kaile üks plika, käsivarred kõnekalt ristas, seletades, et ruumi leiduks alles kuu lõpus. Tõlgendasime seda nähtust nii, et peale ARC-jahide (*Atlantic Rally for Cruisers*) ummistasid Gran Canaria niigi väheseid tuulevarjulisi sadamaid Las Palmasest ARC stardi ajaks ära evakueeritud kohalikud jahid.

Nii heitsimegi ankru Puerto Mogáni reidile umbes üheksa meetri sügavusse vette ja tutvusime sadamaga kahes jaos kummipaadiga. Vilgas ja värvikas kala- ja turismisadam, palju restorane, tänavaturge ja muud nende juurde kuuluvat. Uurisime kaide ääres seisvaid jahte ja põikasime sisse kõrtsi, et kannu õlle juures rannaäärse tänavaga saginat jälgida.

Järgmisel hommikul viis vana pootsman Olli Tuomase maale, kust see sõitis taksoga lennujaama. Tuomas oli otsustanud vahepeal nädalaks Soome külmetama sõita – mida ülejäänud meeskonnal oli raske mõista – ja tulla tagasi, kui teised on Las Palmases. Siis hiivasime ankru ja tungisime vastutuult Gran Canaria kagunurga poole, süües samal ajal hommikust, ja lootisime, et tuul pöördub ennustuse kohaselt kagusse. No ega ta muidugi rannikul kagusse pöördunud, vaid piki randa põhja. Kipper vedas kihla, et kui lõikame rannikust kaugemale, pöördub tuul ennustatud suunda. Nii ta tegigi, aga taltus samal ajal peaaegu olematuks. Nii et viimane etapp

Las Vegaseni – vabandust, Palmaseni – tuli ikkagi läbida mootori jõul.

Õhtupoolikul sõitsime Las Palmase sadama lainemurdjate vahelt suure kaarega *marina* basseini sisse, põigates mööda teel seisvatest tankeritest. Don Pedro kuulsa Texaco jaama pontoon oli hõivatud, aga me jäime veerand tunniks selle ette järjekorda ja meil õnnestuski silduda tankla juurde, mis oli küll kinni. Sadama fiskaal tuli aga esimese džinn-tooniku ajal teatama, et meile eraldatud koht Club Vela Latina katamaraanide basseinis, aga alles esmaspäevast.

Pärast jumalikke aperitiive sõime jaht pardal nostalgilise õhtusöögi, mis koosnes Eesti seentest koorekastmes, Almerimari ukrainlaste poest ostetud hapukapsast, mis oli hautatud apelsini ja aniisiga, juba Mallorcalt varutud väikesest singist, mis oli seni asjatult kambüüsi kapiukse nupu küljes rippunud, et kuivada (selles niiskuses ei kuiva ju miski), praekartulitest ja rohketest vaimukustest.

Jahte vooris juurde veel õhtuhämaruses, nad pressisid end kahes reas ootekai äärde ja bensiinjamaa seisma. Kui meeskonna kõige vintskemad vennadki olid juba linna pealt lõbutsemast tagasi jõudnud, ilmus meie kõrvale hommikupoolse öö pimedusest suur Itaalia jaht, mille otsi käis kipper “Sweet Janina” pollarite külge kinnitamas ja sai vastutasuks soojad itaaliakeelsed tänusõnad. *Prego!* 🍷

JÄRGNEB



Last Star Texaco (noh see Rickie Lee Jonesi lugu ikka...)



Puerto Rico merelt vaadates

# AEGNA SAARE VEEALUNE MAAILM

Aegna saare lähedal merepõhjas leivatest laevavrakkidest räägib sukeldumisklubi Maremark insruktor Peep Rada.

"Tutti" rool

TEKST **PEEP RADA** FOTOD **ANDREI OSSIPTSHUK**

Aegna ümbruses on suhteliselt palju vrakke, mis on sobilikus sukeldumissügavuses ja mis ei ole laevatee all. Lähedus Tallinnale toob sinna tihti igapäevaseid sukeldujaid, suvel koguni iga päev mitu korda. Nii võib tihti näha, kuidas paat keset merd seisma jääb, alfalipu heiskab ja mõne aja pärast paadist mustad kogud vette sulpsatavad. Veel seitse aastat tagasi ei sukeldunud Aegna kandis peaaegu ükski hobisukelduja. Kuid aastatega on sukeldujad enda jaoks avastanud uusi ja uusi vrakke. Praegu võib enamkõlastatavaid vrakke olla kümme-kolm.

## MINU ESIMENE LAEVAVRAKK

Minu esimene leitud vrakk asub samuti Aegna juures. See sukeldus jääb kogu eluks meelde, nagu kõik esimesed asjad. Tol ajal ei teadnud ma sellest vrakist midagi enam kui märki merekaardil: et ta asub Aegna lähedal ja et sinna on Piritalt üsna vähe paadiga sõita. Aasta oli siis 2000.

Olin juba mõnda aega uurinud merekaarte ja pead murdnud, mis nende vrakimärkide all võiks leiduda. Lõpuks tekkis võimalus seda ka lähemalt uurida, kuna

sõber oli just ostnud endale paadi koos vajaliku varustusega.

Ega siis midagi, võtsime asja plaani. Võtsin kaardilt nii täpsed koordinaadid kui vähegi kannatas ning läksime merele, et selle punkti ümbrust kajaloodiga kammida. Ei läinudki kaua aega, kõigest pool tundi, kui kajalood näitas selgesti eristatavat kõrgendikku. Et kindel olla, et see mingi jama ei olnud, kammisime leitud koha veel mitu korda üle. Jäi veel üle ankur sisse lasta. See osutus raskemaks kui esialgu arvasin ning ankrutäpsest viskamisest võiks kirjutada veel omaette illustreeritud artikli, kuid lõpuks jäi ankur kinni ja ei kavatsenudki enam lahti tulla. Oli selge, et pidin minema järele vaatama, mis seal ankrutäpse küljes on. Asjad selga ja vette!

Sügavust oli selles kohas 25 meetrit. Oli suvine pealelõuna, kuid laskudes jäi valgust sellest hoolimata aina vähemaks ja vähemaks. Tundsin, kuidas süda hakkas kiiremini põksuma, sest laskusin tundmatusse. Vaatasin, et sügavust oli juba 20 meetrit, kuid ikka veel polnud midagi näha. Kohe mitte midagi. Ainult pimedus. Liikusin edasi õige tasakesi, sest mingi veider hirm oli kuklas, et ujumillegi alla ja jään

kinni. Ainsaks orientiiriks oli pimedusse kaduv valge nõör.

Ja äkki! Nägin, et mingid lauaoatsad turritasid minu poole, osast neist olin juba möödunud ja ka ankur hakkas paistma. Oli kuhugi risu sisse kinni jäänud, nagu olin kartnud. Ja siis nägin enda ees ja kohal mustvat laevaparrast. Uhhh. Päris ehmatav.

Jäin seisma ja uurisin taskulambiga hoolega ümbrust, et jumala eest kusagil ühtegi võrku poleks. Ei olnud. Veendusin, et ka minu kohal ei ole midagi, seal paistis tumeroheline valgus ning tasakesi tõusis piki laeva parrast tekile.

Laev oli kiilul püsti. Nüüd tundsin ennast juba palju kindlamalt, sest vrakil sain oma asukohast aru ning ohtusid polnud rohkem karta.

Asusin asja uurima. See oli puust purjekas, kahe trümmiga ja kolme mastiga. Seal vedeles igasugu huvitavat kraami: mingi pasun, kööginõud, kapteni torusidevahendid, tabletipurgike, WC-pott, ahju jäänused, A. Le Coq'i 0,5-liitrine kandiline pudel (tänapäeval on samasugused pudelid 0,33-liitrised), plokid ja muud säärast. Igatahes oli väga põnev sukeldumine. Enamus kirjeldatud asjadest on nüüdseks juba



Peep Rada ja kompassi alus



aastaid kadunud. Nii juhtub igal pool ja Eesti pole mingi erand.

#### LUUKERE LAEVAS?

Hiljem sain meremuuseumist teada, et tegu oli purjekaga, mis kandis uppumise ajal nime "Ra". See oli ehitatud Soomes, Koivistos aastal 1918 metsaveoks ning sai nimeks "Polaris". Laev müüdi hiljem Eestisse, kus talle Loksal mootor peale pandi. Sukeldujad tunnevadki seda laeva "Polarisena". Tema põhjamineku täpsed asjaolud on mulle teadmata. Vello Mäss meremuuseumist arvas, et küllap ta on tabamuse saanud mõnelt lennukipommilt, sest tundub, nagu oleks plahvatus toimunud laeva sisemuses. Sellele viitab välise kereplangutuse puudumine kuni veepiirini ja tekiltki on osa laudu puudu.

Laeva sisemus on aga täiesti segi, ühtki vaheseina pole alles. Trümm, nagu öeldud, on tühi, välja arvatud vööris ja ahtris, kuhu on kuhjunud sisemiste ehitiste vaheseinte jäänuseid, arvatavasti lööklaine mõjul. Küllap said laeval hukka ka mõned inimesed, ja kord rääkiski üks sukelduja, et nägi laeva sees luukeret. Kontrollimisel midagi sellist ei leitud. Arvatavasti oli üks ära roosteta-

nud värvitünn endast pimedas ja halvast nähtavuses inimese rinnakorvi meenutava moodustise järele jätnud Kes sinna trümmi satub, otsigu see läbi ja vaadaku, kas seal leidub konte või mitte!

#### ROOTSI LIINILAEV "RIKSENS STÄNDER"

Teadaolevalt vanim laev Aegna juures on Rootsi liinilaev "Riksens Ständer", mis valmis juba 1744. aastal ning sai nimeks "Konung Adolf Frederik". 1770. aastal anti alusele uus nimi: "Riksens Ständer". Suure Tallinna sõjakäigu ajal aastal 1790 sõitis laev Aegna juures madalikule ning rootslased panid selle põlema, et laev sõjasagiks ei langeks. Kes tänapäeval julgeks 46 aastat vana sõjalaevaga sõtta minna?

Kuid tol ammusel ajal ei arenenud teadus ja tehnika nii kiiresti kui tänapäeval. Siis oli normaalne, kui laevastiku keskmine vanus oli 30-40 aastat.

Sellest laevast ei ole kahjuks kuigi palju vaadatavat alles. Esiteks seetõttu, et laev põlema pandi, ja teiseks seetõttu, et allesjäänud osa seisib madalikul tormide ja jää meelevaldas. Merepõhjas on näha plangutust ja üksikuid puitdetalle. Ilmselt on liiva sees säilinud palju pisidetaile, kuid tava-

sukeldujale see eriline huvi ei paku, pigem arheoloogidele. Olgu öeldud, et selle laeva jäänused on muinsuskaitse all. Tema kaurist ja ankrust tehti väike mälestusmärk Tallina Estonia puistesteele Reaalkooli kõrvale. See püstitati sinna 19. sajandi lõpus, mil ausambal oli vanas vene kirillitsas kiri: "Kahur ja ankur Rootsi 74 kahuriga laevalt "Riksens Ständer", mis sõitis Aegna juures madalikule suure Tallinna võitluse ajal 2. mail 1790 ning põletati rootslaste endi poolt. Tõstetud veest transportlaevaga "Sekstant" 29. septembril 1897 aastal."

#### PUKSIIRID "HEINO" JA "TUTTI"

Algajatele sukeldujatele on kõige mõnusaamateks vrakkideks väikesed puksiirid "Heino" ja "Tutti". Mõlemad seisavad 14-15 meetri sügavusel kiilul püsti. Suvel on seal tavaliselt soe ja palju valgust, kuid nähtavus ei ole kõige parem, enamasti 2-3 meetrit. Et tegu on väikeste laevadega, pole need nii ohtlikud kui palju suuremad uppunud alused.

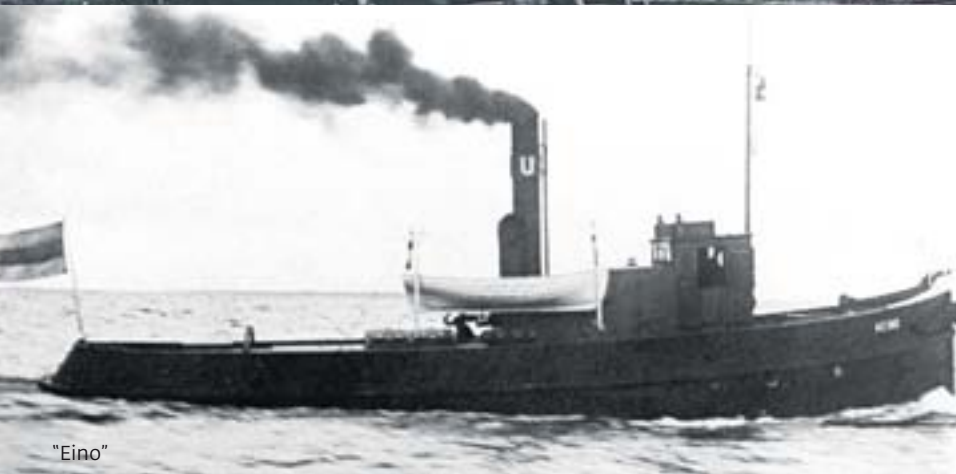
Neist kahest on "Heino" ehk pisut huvitavam kui "Tutti". Heinol on kena aurumasin, masinaruumist leiab ka telegraafi. Kaptenisilla telegraaf on kahjuks



"Ra"



"Tutti"



"Eino"



Puksiiri konks

kaduma läinud plahvatuses, mis on kaptenisilla laiali lõõnud ning kompassi aluse ja roolisamba laiali paisanud. Roolisamba leiab vöörist, ühe trepi juurest. Kunagi olid alles veel kruus, topi latern ja tuletõrjevooliku joasuunaja. Alles on tuletõrjepump paremas pardas.

Igaüks tunneb kindlasti ära puksiirikonksu, kuhu kinnitatakse puksiirköied. Peale pilbasteks lennanud kaptenisilla pole otseseid sõjakahjusid rohkem näha.

Puksiiri "Tutti" üheks vaatamisväärsuseks on kindlasti hoopis teisest ajastust pärit ankur, mille otsas alus lebab, ning rool, mis on rauast ja kestab veel terve igaviku.

#### KALATRAAL "CHRISTINE"

29 meetri sügavuselt leiab Taanis ehitatud kalatraaleri "Christine". Tema sõidud lõppesid Saksa vahilaevana miini otsas. Tugev plahvatus on moonutanud kogu laeva vööri ja keskosa. Eriti just keskosa, kus plahvatus on laeva põhja mangleva kergusega pahu-pidi välja pööratud, nagu oleks keegi üritanud altpoolt laeva tühjaks pigistada, et näha, mis selle sees peidus on.

Laevatekil on redel ning endisel kaptenisillal lebab katkine rool. Paremas par-

das oli kunagi üks pahu-pidi keeratud aku, arvatavasti plahvatuses sinna sattunud, kuid praeguseks on selle kuuest elemendist järgi jäänud ainult kolm. Ei tea küll, kellele on tarvis ürgvana oksüdeerunud akuelementi.

Kaptenisilla all on masinaruum, kuhu piiludes võib selge veega isegi mootoreid näha, kuid tavaliselt siiski mitte. Sisse sinna ka ei pääse, kuna avaus on liig kitsas ja sees vähe ruumi. Ahtris ripuvad võrgud ja nende all omakorda on laeva vint.

"Christine" peal sai hiljuti käidud lootuses pilti teha, kuid nähtavus oli kõigest 3-4 meetrit. Nähtavuse mõttes on suvi allveefotograafiaks halvim aeg. Parim aeg on kevadel vahetult pärast jääminekut, enne kui plankton ja vetikad kasvama hakkavad. Selle aasta 15. märtsil oli "Polarise" peal nähtavus vähemalt 15 meetrit. Näha olid mõlemad pardad korraga poole laeva pikkuselt. Siis on õige aeg sukelduda!

#### AURIK "AEGNA"

Kummalise saatusega on aga madalas vees lelav aurik "Aegna" – just seetõttu, et leidis oma otsa nimelt Aegna saare juures.

Ta lasti vette Saksamaal 1904. aastal

Howaldtswerke tehases Kielis. Laev oli 62 meetrit pikk ja seda viis edasi kolmeastmeline aurumasin 671BRT võimsusega 750 hobujõudu. Laev mahutas 200 inimest. Enne Eestisse jõudmist sõitis laev nime all "Adler" Hamburgi ja Ameerika vahet. 6. detsembril 1935. aastal ostis laeva G. Sergo & Co ning see nimetati ümber "Aegnaks" ja pandi sõitma Tallinna ja Helsingi vahel. Sõja ajal viidi laev Leningradi ning see sai Balti laevastiku baaslaevana nime "Volhov".

"Aegna" hukkamise asjaolud jäävad pisut segaseks, kuid see juhtus vahetult pärast sõja lõppu. Laeva on laine ja jää laiali lõhkunud, kuid põhjas on selgelt näha mootoriosad, peavõll, suur vint ja palju muud. Laeva kella leidis alles hiljuti Andrei Ossiptšukk ning see peaks praeguseks juba meremuuseumi jõudnud olema.

Aegna saare juures sukeldumisel on väike omapära. Kuna sealt läheb mööda tiheda liiklusega laevatee, siis aeg-ajalt võib isegi sügaval põhjas äkitselt tunda vee liikumist. See on tavaline merepõhja pidi liikuv laeva laine, mitte ootamatu torm merepinna. See laine kipub põhja lähedal ja vrakkide ümbruses nähtavust rikkuma. 📍



**MERCURY**

MAAILMA OSTETUIM PAADIMOOTOR



**F2,5 M**  
Jaehind 12 400.-  
**SOODUSHIND**  
**9 990.-**

**Kampaania kehtib kuni 15.12.2007**

**Balti Merekaatrid AS**  
www.paadid.ee

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

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

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

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

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

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

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

Soodushinnad kehtivad  
kuni kaupa jätkub



# SOLO NONSTOP!

Pikamaa soolopurjetamise tingimused on karmid: kaks keha - üks on paat ja teine sõitja - peavad omavahel ideaalselt toimima, kui juhtub midagi ühega, on ohus ka teine. Järgnevas loos räägib soolopurjetaja Jaanus Tamme kuidas ta oli sunnitud katkestama sõidu, mis pidi lubama ta ihaldatud MiniTransati võistlusele.

TEKST **JAANUS TAMME** FOTOD **ERAKOGU**

150, 120, 80, 160, 180 kilomeetrit tunnis, tuul vuhiseb, adrenaliin möllab, püüan end kuidagi tasakaalus hoida, motikamees aga lisab gaasi ja annab mõista, et ma teda liiga kõvasti ei pigistaks, mina aga lihtsalt pean midagi pigistama... Pigistan siis silmad kinni.

Kihutan ühe hullu Pariisi *bike'*i-mehe tagasadulal ühest lennujaamast teise, et jõuda jaanipäevaks korraks koju. Aprilist saati olen MiniTransati rütmis elanud, et sel aastal võistelda nii palju kui võimalik ja koguda soolomiile, kulda-väärt valuutat, et pääseda üle-Atlandi regatile. Iga jumala päev olen pühendanud ainult purjetamisele ning igale detailile, millest oleneb koht võistlusprotokollis. Nüüd on teha jäänud vaid 1000 miili kvalifikatsioonisõit. Vast olen enne seda ühe puhkusejaanipäeva Mia, Liisi ja Poisuga välja teeninud.

26. juunil istun juba jälle Brest'i purjetamiskommuuni elutoas, läpakas lahti, ning tšekin ilma: millal oleks õige moment startida tuhandemiilisele *non-stop*-sõidule. Kaldameeskonnaga on mul igati vedanud: elan mingite hullude juures, kes on oma sõnavarast välja heitnud kõik, mis ei seostu vee või tuulega, kelle riidekapist ei leia midagi peale kalipsode ning garaaž on surfilaudu sõna otseses mõttes pilgeni täis topitud. Ja no mis võiks olla parem nõuanne kui Open 60 Fonciaga äsja koos Michel Desjoyeaux'ga St Malo võistluse kinni pannud kuti "1. juuni tundub nii ilmaennustuse kui Max-sea kursiarvutuste järgi parim päev."

Seni timmin jahti, limpsin iga detaili ja apgreidin kõike, mida annab veel täiustada. Oluline on teada iga juppi

une pealt, kui mõni probleem peaks tekima. Oluline on ka iseenaast une pealt tunda. Enne minekut tuleb kasuks ka endale "fitness upgrade" teha. Pull, kuidas mõte fokusseerub iga sekundiga, mis stardi lähemale toob, ühele asjale. Jõusaalis harjutust tehakse või joostes on mõte kinni iga lihase küljes, mida sõidu ajal vaja võiks minna. Ka tavaelus tõmbad juskui pilvedesse – ülil keskendumine. Ma kujutan ette, et Vormel 1-e mehed on enne starti samas olekus, või kosmonaudid enne Kuule lendamist. Sa oled nagu armunud ega saa enam mõelda millestki kui ühest asjast.

Hetkel, mil päästad kaiotsad, oled ka pääsenud sellisest mõttekammitasest, see on hullumeelne vabanemine; tunded, kuidas nüüd oleneb kõik ainult sinust enesest – justkui oleks sulle antud mingid megavägevad volitused mere ja tuule stihiaga diilida. See tekitab tervet aukartust looduse vastu ning aitab üle olla hirmudest, mis üksi merel möllates võivad tekkida... Sa oled nüüdsest kõige üksi ja sinu otsus on alati lõplik.

Esimene ööpäev on alati kõige raskem, sest harjumuspärane maapealne rutiin enam ei kehti. Ei ole ööd ega päeva, aeg võtab täiesti uue mõõtme, vahepeal on lihtsalt pime ja siis jälle valge. Oluline ei ole, kas oled merel paar tundi või paar nädalat. Sel hetkel, kui aega tajud, on see justkui elastne ning tähtis on hoopis rütm, mis tuleb saavutada, et pidevas väsimuses adekvaatselt tegutseda. Igal mehel on selleks oma süsteem, minul on välja kujunenud pooletunnised tukastused: mõni tund üleval ja siis väike unejupp vahele.

Olen tähele pannud, et aju saab välja puhata mõne minutiga, kui õiget hetke

### Mis on MiniTransat?

MiniTransat on võistlus, millel osalejad kihutavad 6,5 meetri pikkuste Open 650-soolojahtidega üle Atlandi ookeani Prantsusmaalt La Rochelle'ist läbi Kanaaride Brasiiliasse Salvador de Bahiasse – kokku umbes 4250 miili ehk üle 7800 kilomeetri. Üle kahe aasta toimuval jõuproovil pääseb starti umbes 70 jahti. Võistlustingimused on karmid – võistlejad on kuu aega ilma sidevahenditeta üksinda ookeanil. Lisaks võitlusele väsimatute ookeanituultega tuleb võidelda omaenda väsimusega – und saab endale lubada vaid paarikümne-minutilise tukastuste kaupa. Et niisugusele võistlusele pääseda, peab osalejal olema vastav jaht, selja taga 1000 miili (1852 km) erinevatel võistlustel Atlandil ja Vahemerel ning lisaks veel 1000 miili pikkune *non-stop* sõit täielikus üksinduses, ilma võistluskaaslasteta.

### Kes on Jaanus Tamme?

34 aastane reklaamiagentuuri Tank üks omanikke. Alustas purjetamiskarjääri 6. aastaselt Optimist klassis, hiljem võistelnud Laser klassis ning erinevatel avamere purjetamisvõistlustel. Ookeani soolopurjetamisega tõsisemalt tegele- nud juba 2003. aastast kus saavutanud *doublehanded* Open-Demi Cle regatil (900 miili) 18 jahist 6. koha ning Mini Fastnet (700 miili) regatil 45 jahist 27. koha. 2007. aastal saavutas 350 miilisel 41 osalejaga Solo Pornichet Select võistlusel 27.koha ja 220 miilisel Open-Demi Cle regatil 30 osaleja seas 15. koha. Lisaks on läbinud paartuhat soolo treeningmiili vahemerel. Eestlase eesmärk on jõuda MiniTransat võistlustele ehk "Üksi üle Atlandi ookeani" regatile.

## HETKEL, MIL PÄÄSTAD KAIOTSAD, OLED KA PÄÄSENUD MÖTTE-KAMMITSAIST, SEE ON TOHUTU VABANEMINE; TUNNED, KUIDAS NÜÜD OLENEB KÕIK AINULT SINUST ENESEST – JUSTKUI OLEKS SULLE ANTUD MINGID MEGAVÄGEVAD VOLITUSED MERE JA TUULE STIIHIAGA DIILIDA. SA OLED NÜÜDSEST KÕIGEGA ÜKS JA SINU OTSUS ON ALATI LÕPLIK.

tabad. Keha ehk lihased vajavad pikemat puhkust, aga seda saab ka täiesti ärkvel olles teha. Nii et puhkamine käibki nõ kahel levelil – vaim ja keha.

Veel määravad unerütmi merel liikuvad monstrumid. Nähes silmapiiril väikest täppi, tead, et see võib poole tunniga muutuda hiigelsuureks surmarelvaks ehk õlitankeriks. Nii et äratuskell on alati pooltunnise taimeri peal.

On ka olukordi, kus väsimus võidab surmahirmu ja sa lihtsalt magad, sest sa pead magama; tulgu, mis tuleb; palvetad, lööd risti ette ja magad nagu nott. Võistlustel pead sa olema valmis sõba silmale saama ka 15-sõlmese kiirusega 70-ruuduse spinniga allatuult kimades. Hirmus mõelda, aga tegelikult on uni just siis kõige magusam – põhiline, et äratuskellaks ei saaks järjekordne *broach*.

Piisavalt kogenuna olid esimene 24 tundi mulle mõnus sisseelamine. Inglise kanali ületamine tundub justkui arvutimäng, kus pead suutma vältida faarvaatritel liikuvaid objekte. Kasulik on maapealse *traffic controliga* ühendust võtta ning tšekkida, kas nad sind radaril näevad – nii oled juskui vanajumala selja taga ning tunned, et elusid on sulle antud rohkem kui üks.

Tuul oli hea, kuni 25 sõlme läänest, ja järgmisel hommikul olin juba Inglismaa rannikul, tehes kiirust keskmiselt kümme sõlme. Scilly saarte juures pidin meremärgist pilti tegema, aga lained olid nii suured, et ei õnnestunudki toodrit jäädvustada.

Tuul aina tõusis ja pidi keerama rohkem põhja, nii et minu jaoks oli seis igati soodne. Sellest tuleb üks kiire ratsutamine, mõtlesin: pooltuules üles Iirimaa

juurde, sealt pakstaagis spinniga alla Larocheelli ja siis tuule pööramisega kaasa Bresti tagasi. Tuhat miili maksimaalselt seitsme päevaga, juhuhuuu... Emotsioone lükkasid lakke ka delfiinid, kes saatsid mind kogu teekonna üle Keldi mere Iirimaa alla. Supersõit ja kiirus pidevalt 12 sõlme – super-super, noh!

Ka magada sain rohkem kui plaanis, sõin korralikult. Olin varunud iga-sugu värsket kraami, oma lemmikuid – minibanaanid, füüsalid, õunad, sidrunid, datlid, tume šokolaadi ja *travellunch*... täielik pidu ju!

Iirimaalt alla sõites tõusis tuul veelgi ning pööras rohkem põhja – ilus, täpselt nii, nagu ilmaennustus oli lubanud. Tuule kiirus 35 sõlme, korralikud lained ja delfiinid ikka ümberringi.

Lahe vaatepilt, glisseerid lainelt ja samal ajal hüppab graatsiline veeloom silme kõrgusele ja pritsib rõõmsa ohkega sulle vett näkku, nagu otsiks kontakti – ja kontakti nad said, täiega: tõmbasin soodi peale ja sõlmisin oma häälepaelad korralikult lahti. Kuidas on see võimaik, et hullan siin üksi keset ookeani koos delfiinidega? Võimas tunne! Võimas!

Samal ajal oli gepsule läbitud miile tiksunud juba 400 ringi ja alles kolmas päev poole peal. Kuna päikest oli vähe, laadisin akud genekaga täis, et järgmisel ööl rahulikult autopilooti kasutada ja trimmisin purjeid. Võtsin veel viimase rehvi sisse, et pooltuules jaht suurte lainete tõttu liiga kreeni ei tõmbaks, ja kargasin sisse, et.... Ja tundsin rinnus kummalist jõnksu. See jõnks tähendas seda, et mu süda läks teise režiimi. Hetkega oli pulss tõusnud 250 löögini minutis...

Mõne aja pärast oli selge, et midagi tõsisemat on lahti. Mul ei õnnestunud enam südant rütmi tagasi saada ja see sprint, mida organism läbi tegi, hakkas väljakannatamatuks muutuma.

Proovisin unearterit kinni suruda ning ennast kägarasse tõmmates vere ringet aeglustada, et süda jälle rütmi tagasi lähaks, aga ei midagi. Võtsin sisse paar tablat, mis peaks südametegevust rahustama, ja hindasin hetke olukorda. Tuul oli stabiilne 30-35 sõlme, jahi kiirus 13 sõlme, õhtuks oleksin Inglismaa läänetipus. Enda seisund aga halvenes, kogu keha lihtsalt vibreeris.

Otsustasin, et ootan mõnda aega, et tabletid mõjuma hakkaks, ning samal ajal proovisin VHF-iga kaubalaevadega ühendust saada, et võimalusel arstiabi küsida. VHF-iga kahjuks mingit kontakti ei saanud, ei kaldajaamadega ega laevadega.

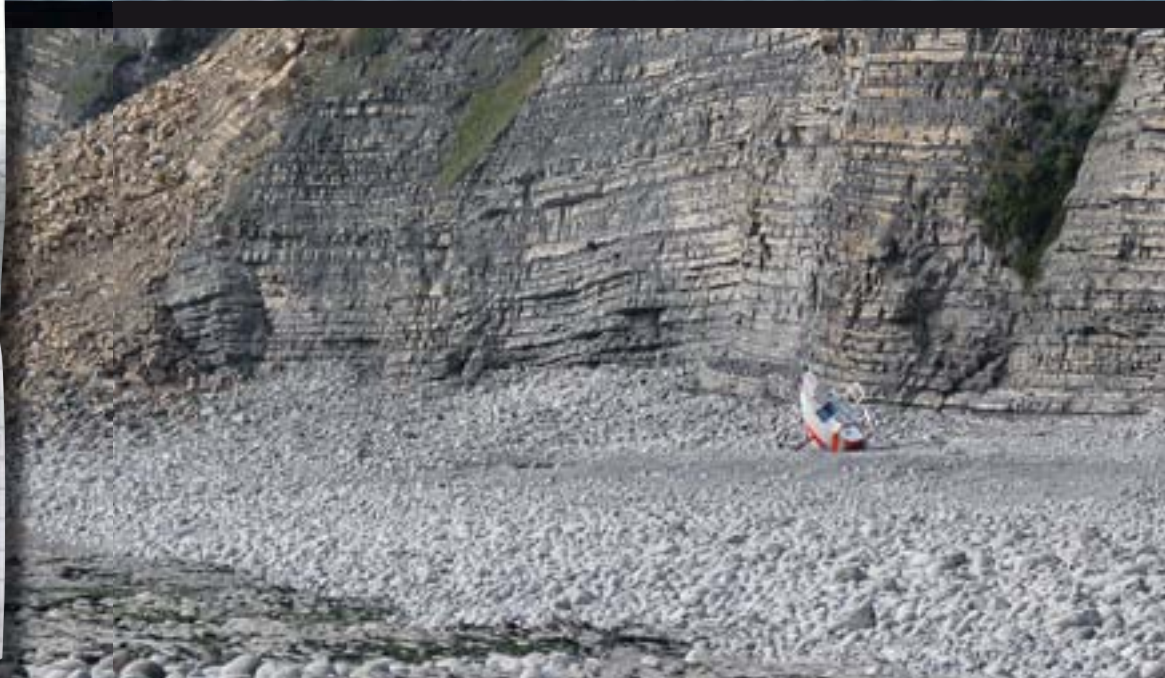
Pulss oli ikka üle 250, hakkasin juba nõrkust tundma. See on selline surnud ring, kus sa tead, et pead rütmi kontrolli alla saama, aga satud paanikasse, et mis siis juhtub, kui ei saa, ja see annab jälle pumbale hoopis takka.

Nii ma siis seal maadlesin oma südamega, kuni pilt hakkas tasku minema. Ega seal pikka pidu polnud, EPIRB igaks juhuks välja ja valmistusin ette otsustavaks sammuks – kui olukord ei parane, pean abi kutsuma. Ja nii ka läks. See EPIRB on jubedat aukartust äratav riistapuu ja seda aktiveerides on selline tunne, nagu lansseeriksid aatompommi. Sa käivitad sellise jada, mida ei oska eales ette kujutada, ja hea, et see jada töötab. 15 minutiga olin juskui mingis *action*filmis.

Hetkega saadeti mu lähedale kaubalaev, läbi mille sain ühenduse kaldajaamaga.







## RAHU MU LAEVUKESELE EI ANTUD. ESIMENE SATS INGLISE PIKANÄPUMEHI OLI JUBA ENNE LAEVA RANNIKULEJÕUDMIST ENDALE VAJALIKUD VIDINAD MAHA KEERANUD. JÄRGMISED SATSID OOTASID ÖÖD. MINA AGA PÄÄSTSIIN PÄEVAL, MIS PÄÄSTA ANDIS. NAGU RAISAKOTKAD JAHI KALLAL. KURB.

Pärast mõningat assisteerimist oli otsus üsna konkreetne: mulle saadetakse kopter järele. Sel hetkel lülid ise samuti justki autopiloodile ja tööle hakkab alateadvus. Kuskilt kummalisest kohast leiad sa veel pööraseid jõuvarusid ja minigeid imelikke teadmisi, mis kõik antud olukorras rakenduvad ühe eesmärgi nimel – päästa iseend ja paat.

Järgnevast on meeles vaid mälupildid, kuidas täisvarustuses päästemees laskub, kuidas ma jälgin kopterit alt üles, et ta masti ei takerduks, kuidas ma ise ripun mere ja taeva vahel, kuidas jaht loksus hiigellainetes, kuidas kõrvus kõmab kopteri madal tiivikumüdin, kuidas päästemees esimese korraga lainetesse kukub, kuidas ta usaldusväärse häälega mu nime küsib, kuidas ma trosipidi kopterini jõuan ja selle jalasesse takerdun, kuidas ma pidevalt küsin, mis mu paadist saab, kuidas ma näen, kuidas tõusen oma jahilt ja mis tunne see on, sest ma olen olnud temaga üks.

Mõne hetkega olen Inglismaa haiglas, teadmata, kus täpselt, aga sel polegi vahet, sest jaht lubati kohe hospitali kõrval sadmasse transportida. Endal olid veenid juba head-paremat täis topitud ning hapnikumask peas, kohutav väsimus ja nõrkus, aga süda jälle õiges, koduses rütmis.

Kartsin, et kohalik doktor keelab mul purjetamise sootuks, kuid pärast mõningat analüüsi väitis kirurg, et siin on südame kallal natuke nokkimist vaja ja küll sa veel ükskord Vendee Globe'i sõidad. Tore!

Haiglast lahkudes sain justkui surmateate: mu jahti ei õnnestunud vastu ööd, tugevas tuules ja suurte lainete tõttu päästa. Pärast sekundilist mõttepausi ei

kadunud ikka lootus paat ise üles leida.

Järgmisel hommikul istusin juba Inglise *coastguardiga* kaardilaua taga ning arvutasime, kuhu jaht võiks välja triivida. Hetkega moodustus mulle umbes kümnepealine abivägi – müstika! Mul oli kasutada 40-jalane RIB (spetsiaalne päästepaat), millega jahile järele tormata, kogu ranniku *coastguard* helikopterite ning seiretehnikaga. Igal hommikul anti ka kohalikus raadios olukorrast teada ning hoiti inimesed valvsad juhuks, kui nad peaks kusagil tundmatut objekti hulpimas nägema.

Isse läksin teisele poole rannikule Bristol kanalit äärde oma jahti ootama. Pärast kolmepäevaseid pidevaid otsingut nii maal, õhus kui merel oli seis suht lootusetu ja Inglise rannavalve lõi keissi põhimõtteliselt lukku. Kui selleks ajaks polnud oranžist purjekast elumärki, siis ega seal palju variante polnud – uppunud või hõljub ookeani pinnakihtides.

Neljandal päeval naasin nukralt Prantsusmaale, imelik tühi tunne südames. Järgmise päeva hommikul kella viie paiku tõusis aga pulss jälle ootamatult – see oli adrenaliin, mille põhjustas telefonikõne teatega, et mu paat on leitud! Tibuke oli pärast viiepäevast, sajaviiekümnemilist räsimist teisepoole Bristol kanalit, Cardiffi lähedale Monkknashi rannikule jõudnud.

Järgmisel hetkel leidsin end juba kihutamas tagasi üle Inglise kanali Walesi poole. Endal hirmus õhin sees, et kui paadiga kõik enam-vähem tip-top, lükkan ta rannast lahti ja sõidan juhhe! edasi.

Pilt, mis mulle kohale jõudes avanes, oli sootuks kurvem: mast kolmeks jupiks,

roolid puru, kiil viga saanud, struktuuris mõrad sees. Minu nooruslik, nõtk ja äkiline “Lendurikene” oli viie päevaga muutunud vanaks ja väetiks ning nägi välja nagu saja-aastane rauk. Jaht oli triivitud mingi megatõusuga niisugusesse kohta, kuhu ligipääs pea võimatu. Tundus, nagu oleks ta tahtnud millegi eest põgeneda või justkui otsinuks ta endale rahulikku kohta, kus oma pensionipõlv veeta.

Rahu aga talle ei antud. Esimene sats Inglise pikanäpumehi oli juba enne laeva rannikulejõudmist endale vajalikud vidinad maha keeranud. Järgmised satsid ootasid ööd. Mina aga päästsin päeval, mis päästa andis. Nagu raisakotkad jahi kallal. Kurb. Ja kurb oli ka see, et üsna lootusetu tundus jahti selle asukohast kätte saada. Ainus võimalus näis olevat paat juppideks saagida ja tükkahaaval ära toimetada, kuna kraanaga ülevalt ligi ei saanud – 60 meetrit rabadat kaljut, mere poolt samuti ligipääsu polnud, ükski veetõus enam jahini ei jõudnud.

Andis nuputada, et mida ette võtta. Üldse oli kõik üks paras pähkel – kuidas politseiga asju ajada, kust kindlustuseksperdit leida, kuhu päästetud asjad paigutada... Nüüd, kus mul kõik pähklid ilusti ära krõbistatud, mõtlen, et see oli jälle üks korralik peatükk minu elu purjetamiskoolis.

Mis juhtub elu järgmises peatükis? Hetkel ragistavad kindlustuseksperdid pead, mis saab “Lendurist”. Mina valmistun südameoperatsiooniks ja joonestuslaud on juba täis uue jahi visandeid, et järgmisel hooajal uue relvaga jälle lahinguvalmis olla. ▣

Jaanus Tamme edasistest tegemistest saab lugeda aadressilt [www.lendur.com](http://www.lendur.com)

# UUS D-SEERIA

# PUHAS. VAIKNE. VÕIMAS.



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

Uut sel aastal Volvo Pentalt:

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

LOW EMISSION  
2006 US EU



VOLVO PENTA  
IPS350-IPS600



DIESEL INBOARD  
12-775 HP



DIESEL AQUAMATIC  
130-350 HP

## VOLVO PENTA

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



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





# MUHU VÄINA REGATT TÄHISTAS JUUBELIT

Eesti avamerepurjetajate aasta tähtsündmus, Muhu Väina regatt, tähistas sel aastal oma 50. juubelit

TEKST **TRIINU RAJASALU**, KJK FOTOD **JANNE SALUMÄE**

ESS Kalev Jahtklubi ja Eesti Jahtklubide Liidu korraldamisel peetud 50. juubeliregatt toimus seekord rekordilise osavõtuga - 504 sportlasega 83 jahil. Regatil osales lisaks kodumaisele paremikule ka seitse jahti Venemaalt - viis Moskvast, üks Peterburist ja üks Nizni Novgorodist. Jahid toodi kohale autode järel treileritega. Lätist osales kuus jahti, samuti staažikas esindaja Soomest.

## TUUL, IKKA SEE TUUL

Juubeliregatt sai alguse Pärnust. Raskete tuuleolude tõttu olid kohtunikud sunnitud ära jätma võistluse esimese etapi, Pärnu ringi. Tugev tuul kimbutas osalejaid ka hiljem, kuid ülejäänud etapid õnnestus siiski läbi viia. Kui regatil osalejad olid saanud tutvuda maaliliste väikesaarte Kihnu ja Ruhnuga, võeti suund piiri taha, Roja väikelinna Lätimaal. Tuul tegi liiga nüüdki: Ruhnu-Roja etapil ulatus tuule kiirus enam kui 16 meetrini sekundis ja sadamasse jõudes viskasid isegi uute suurte võistlusjahtide meeskonnad jahtidest ämbritega vett välja. Mis siis veel rääkida väiksematest jahtidest, kus oli raske kuiva kohta või riideid leida. Kuid see kõik käib asja juurde. Nii nagu ka pikimal, Kihnu-Ruhnu etapil tundidepikkune võiduseisimine ja tuulekübemetete otsimine lõõskava päikese käes. Regatt lõppes mõneti juba traditsiooniliselt Roomassaares.

## ÜKS REGATT, PALJU ERINEVAID OOTUSI

Soome kapten Esa Konsti võttis Muhu Väina regatist osa juba 14. korda - viimased kaheksa aastat on ta seilanud oma praegusel jahil "Bayonita", esimesed kuus aastat aga osales jahiga "Diwaia". Konsti sõnul on Muhu Väina regatt ainulaadne nii rõõmsa koosolemismeeleolu kui ka terve nädala kestva võistluse poolest.

Kogenud muhuväinalisena tõdeb "Bayonita" kapten, et aastate jooksul on jahid ja varustus märkimisväärselt arenenud ning omavaheline "võiduvastustamine" järjest tõsisemaks läinud. "Võistlemise tõsidus paistab välja ka õhtuste meelelahutusürituste osavõtjate arvust, õigemini selle arvu kahanemisest - "kultuuriprogramm" ei ole enam endine. Usun, et osa võistlejast ei ole valmis ega ka suuda pühenduda 110 protsenti ainult võistlusele, vaid tunneb puudust endistest aegadest," ütleb Konsti.

Esa Konsti sõnul on Muhu Väina regatt võistlus suure algustähga ja selle korraldus on suurepärase, kuigi sadamad on väikesed ja teenindus seetõttu pisut puudulik. "Soovitan kõigil purjetamishuvilistele regatist osa võtta ja olen kindel, et jääte sellest sõltuvusse nii nagu minagi," nendib kogenud külalisvõistleja.

Erki Melts, esimeses grupis kolmandale kohale tulnud jahi Lady Bird kapten, arvas, et seekordne regatt oli üle hulga aja



### Pisut Muhu Väina regati ajaloost

Esimest korda purjetati Muhu Väina regati nime all võidu aastal 1958, kuigi juba 1930-ndatel aastatel peeti nädalalõppudel Haapsalus ja Pärnus Väinakarika võidusõite. Ajaloo keerdkäikudest tingituna ja okupatsioonitingimustes kulus aastaid, enne kui sinne avamerepurjetamine taas korralikult jalad alla sai. Esimesel võistlusel osales 13 jahti. Aastatega kogus regatt populaarsust ning aastatel 1970-1980 küündis osalejate arv enam kui saja jahini. Üheksakümnendate aastate keskpaiga mõõnaseisust, kus regatil osales vaid 30 jahti ringis, on nüüdseks üle saadud ning osalevaid jahte taas üle 80. Aastast 1974 on Muhu väina regatt ka Eesti meistrivõistlusteks avamerepurjetamises.

### 50. Muhu Väina regati tulemused

Juubeliregatt viidi läbi neljas võistlusklassis – kolm gruppi IMS-tüüpi jahtidele ning eraldi klass LYS-tüüpi jahtidele. **I grupis**, kus võistlesid 23 suuremat ja kiiremat jahti, tuli Eesti meistriks Kalevi jahtklubi jaht "Cabernet", roolis kogenud kapten Eiki Keert. Hõbemedalile tuli tihedas konkurentsis samuti Kalevi jahtklubi alus "Merion" kapten Ain Pomerantsi juhtimisel. Kapten Erki Meltsa tüüritud Pärnu jaht "Lady Bird" pidi tänava leppima kolmanda kohaga. **II grupis** tuli Eesti meistriks Kalevi jahtklubi jaht "Jazz" kapten Marten Loopere juhtimisel. Teise ja kolmanda koha hõivasid pärnakad – "Georg" kapten Viktor Feofanovi juhtimisel ning jaht "Debora", kapteniks Eero Pank. **III grupi** võitis Haapsalu jaht "Edasi" kapten Koit Pautsiga. Teisele kohale seilas Pärnu jaht "Merineitsi" kapten Harri Murdi käe all. Pronksile tuli Venemaa jaht "Croc" kapten Dmirty Zhikharskiy juhtimisel. Eesti meistrivõistluste arvestuses kuulus pronksmedal aga Saaremaa jahile "Vesileenu" kapten Kristiina Klaosi juhtimisel. Muhu väina regatil võistlesid ka **LYS-tüüpi jahid**, kelle seas regati võitjaks kuulutati Kalevi jahtklubi jaht "Triini" Tõnu Vennikase juhtimisel, teise koha sai Saaremaa Merispordi Seltsi "Zoo" Rando Keskkülaga roolis ning kolmandaks jäi samuti Saaremaalt "Pinta" Harri Kenki juhtimisel. Kõik regati tulemused leiab veebilehelt [www.kjk.ee](http://www.kjk.ee).

üks põnevamaid: "Distsantsid olid huvitavad, suurtel ja väikestel jahtidel väga erinevad, mistõttu ei teadnud kunagi, kuhu teiste gruppide jahid suunduvad ja millal keegi sadamasse jõuab."

Kohtunikud said kiita ka väiksematelt jahtidelt, kuna üle pika aja olid distantsid sätitud nii, et väiksemad jahid jõudsid tihtipeale sadamasse kõige varem. Reeglina on suured jahid esimestena kohal, nende meeskonnad hõivavad saunad, sadamas on pidu täies hoos ja päike juba loojunud, kui kolmas-neljas grupp alles finišisse jõudma hakkavad.

### ARENGURUUMI VEEL ON

Eesti avamerejahtidest on Lady Bird üks väheseid, kelle hooaeg ei piirdu Eestis peetavate regattidega – osaletakse nii Soome kui Rootsi meistrivõistlustel, võisteldakse ka Lätis ja kaugemalgi. Erki Meltsa sõnul on Muhu Väina naaberriikides toimuvate võistlustega raske võrrelda, kuna iga võistlus korraldus ja taust on erinevad. "Väinal" on oma traditsioonid ja ajalugu – olgu kas või igaõhtune kultuuriprogramm, kus aastate jooksul on esinenud eesti levimuusika paremik. "Võrreldes naaberriikide meistrivõistlustega ei ole "Väin" veel nii tõsine võistlus," nendib Melts. "Näiteks Soomes on meistrivõistlustel väga erinevad sõidud: kindlasti on üks pikk sõit, on lühemaid rajasõite. Võistlus on mitmekülgsem ning tõsine rebimine käib varahommikust hilise õhtuni. Sama võib öelda ka Rootsi kohta. Ka jääb seal tugeva tuule tõttu vähem võistlusi ära – kui vähegi kannatab merele minna, siis ka minnakse. "Väinas" kohtab tihtipeale suhtumist "okei, täna on tuul liiga tugev, täna merele ei lähe".

Meltsa hinnangul läheb Muhu Väina korraldus aasta-aastalt paremaks, kuigi arenguruumi veel on. "Eelkõige peavad sadamad arenema, et võistlus vägevam oleks, aga asi vaikselt liigub. Seekordse võistluse kohta

ei saa ühtegi halba sõba öelda – üle hulga aja üks paremaid," nendib kogenud kapten. Ka tema sõnul muutub Muhu Väina regatt iga aastaga üha tõsisemaks mõõduvõtmiseks. "Suurte jahtide grupis on konkurents väga kõva, sel aastal on mitu uut kiiret jahti juurde tulnud. "Väin" on just õige koht teada saada, milline on jahtide omavaheline tase – kes kuidas liigub ja millise tuulega. Kahju, et Lady Birdil groot purunes, muidu oleks uutele X-jahtidele paremat konkurentsi suutnud pakkuda," kurvastab Melts.

### VÕISTLUS SPORTLASTELE

Muhu Väina regatt on Erki Meltsa sõnul ainus võistlus, kus kõik Eesti tugevamad paadid igal aastal kokku saavad. Mõõduvõtmine näitab kindlasti Eesti purjetamise hetketaset, mis on üpriski hea. Eestis on tema sõnul palju tugevaid paatkondi, kes võiksid julgelt välismaal võistlemas käia. Paar paati käivad Soomes, Rootsis, Lätis võistlemas ja võtavad muid hullumeelseid sõite ette, toob Melts näite, ülejäänud müttavad aga oma "kapsaaias" ja taovad rusikaga vastu rinda: "vaata, kuidas me Muhu Väinal sõitsime!". Arvestades Eesti purjetamise taset – meil on mitu oma klassi maailmameistrit ja medaliomanikke – võiks palju rohkem paatkondi välismaal võistlemas käia. Ka väiksemad jahid. "Aga eks aeg ja raha seavad omad piirangud," ütleb Lady Birdi kapten.

Venemaalt tulnud paatkonnad hindavad aga Muhu Väina regati head võistlusvaimu. Jahi "Prizrak" kapten Dmitri Mostovoi ütles Eesti Televisioonile antud intervjuus, et regatte on erinevaid: "on õelad regatid, kus on protestid, kus riieldakse – ei saa aru, mille pärast, sest me kõik ju armastame purjetamist. On mittemidaagiütlevald regatte ehk sponsorregatte, kus võisteldakse raha eest. Aga on ka regatte võidupurjetamiseks. Ja Muhu Väina regatt ongi parim sportlastele võistlemiseks," ütleb Mostovoi. **N**

# Telli endale kvaliteetkaater kevadeks juba nüüd!

Sügistellimustele  
sooduspakkumised!  
10 % sissemaks –  
ülejäänud osa kevadel



Flipper 705 HT

Aquador 28 C



Aquador 32 C

Bella 850



## TULE KAATRITEGA TUTVUMA

MÜÜK: Bell-Marine OÜ Kloostri tee 6, Pirita tel: 51 679 44, 53 417 613 [www.bellmarine.ee](http://www.bellmarine.ee)  
TOOTMINE: Bell-Boats OÜ tel: 51 679 44, 53 417 613 [www.bellboats.ee](http://www.bellboats.ee)



A40RC

Joubert Nivelt Design

NEW

A40RC

*the A40RC is a winner*



Sprinto

Surprise

Grand Surprise

A35

A40

A40RC New

**RENNEKS**

OÜ Renneks Kaubandus  
Suur-Sõjamäe 36, 11415 Tallinn  
Tel.: 50 40 601  
Tel.: 646 5140  
Faks: 646 5188  
E-post: info@renneks.ee

[www.reneks.ee](http://www.reneks.ee)



**Archambault**

[www.archambault-boats.eu](http://www.archambault-boats.eu)



# ET KALDALE TAGASI JÕUAKS

Pärast paariaastast "seadusepuhkust" on meresõiduohutuse eest vastutavad asutused andnud välja uue määruse, mis kehtestab miinimumnõuded väikelaeva ja selle kasutaja varustusele. Mairold Vaik Veeteede Ametist tutvustab Navigaatori palvel uusi nõudeid ja selgitab nende tagamaid.

TEKST MAIROLD VAIK FOTOD ANDRES TEISS, BALTIC

Merel võib ette tulla olukordi, kus kõige hullem suudetakse ära hoida just tänu laeval olevatele headele abivahenditele. Tekib aga küsimus, millised need abivahendid on ehk kuidas oleks kõige õigem oma laeva varustada.

2005. aasta juunini kehtis laeva varustamise kohta väikelaeva tehnilise ülevaatusse raamatu vormis määrus, mis võeti uue seaduse puudumisel tänavu suveni väikelaevade ülevaatuste ja kontrollide aluseks.

Tänavu 4. juunist hakkas kehtima majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 37, "Nõuded väikelaeva varustusele, väikelaeva tehnilise ülevaatusse kord ja kontrollakti vormid väikelaeva registreerimiseks ning väikelaeva või jети pisteliseks kontrollimiseks", mis kehtestab miinimumnõuded väikelaeva ja selle kasutaja varustusele. Määrus puudutab kõiki registreeritud veesõidukeid pikkusega 2,5 kuni 24 meetrit ning kehtib merel ja laevatatavatel sisevetel. Tegu on miinimumnõuetega, paljud regatid ja muud spordiüritused on oma reeglites rangemadki kui siinkohal käsitletud määrus.

Määruses jaotatakse väikelaevad vastavalt ehituslikele parameetritele nelja erinevasse kategooriasse, millest sõltub ka

varustuse tase. Nii näiteks väikelaev, mis on ehitatud vastavalt sellele, et kannatab 4 pallist tuult ja 0,3-meetrist lainet, tuleb varustada D-kategooria järgi.

Uues määruses vastutab laeva varustatuse eest peale väikelaeva omaniku ka selle juht. Väikelaeva omanik on vastutav veesõiduki mere- ja sõidukõlblikkuse (s.t. korpus, mootor, taglastus jms.) ja varustatuse eest. Kui omanik ei ole pardal, vastutab viimase (ohutusvarustus ja muu vastavalt veeretke pikkusele – vesi, kütus, vajatav informatsioon jms.) eest väikelaeva juht.

## KÕIKIDELT VÄIKELAEDADEL NÕUTAV VARUSTUS

Kõik väikelaevad peavad olema ette valmistatud vee pealetungi tõkestamiseks või vähendamiseks. Liigvee üle parda heitmiseks peab C- ja D-kategooria veesõidukil olema **hauskar** või mõni muu suure kõhvl moodi asi, pilsipump asendab hauskarit. A- ja B-kategooria veesõidukitel on **pilsipump** kohustuslik.

**Päästerõngas** või **päästeling** on kohustuslikud vastavalt rahvusvahelistele nõuetele. Päästerõnga läbimõõt peab olema vähemalt 400 millimeetrit. Päästeling on hobuserauakujuline päästevahend, mida kasutatakse eelkõige jahtidel ja mis asendab päästerõngast. Valget värvi päästerõngad, mis on enamikus pärit nõukogude ajast,



ei ole aksepteeritavad ega ohutud.

**Päästevest** on nõutud juba eelmisest aastast kehtiva määruse “Väikelaevade kasutamise nõuded” järgi, siinkohal on lihtsalt näidatud, et varustuses peab olema vest kandevõimega alates 100-st (C- ja D-kategooria) ja 150-st njuutonist (A- ja B-kategooria), sellest piisab enamasti nii lapse kui ka 110-kilose täiskasvanu pinnal hoidmiseks. Siinkohal märkuseks, et 50-njuutoniline vest ei ole piisav ohutusvarustus (loe päästevestide kasutamise kohta täpsemalt eelmisest Navigaatorist 2/2007 - toim.). Päästevestide ostmisel tuleks veenduda, et see oleks CE-märgistusega ja uurida kui tihti tuleb vesti kontrollida, lisaks tasub müüjalt küsida koopiati vesti sertifikaadist.

**Kompass** on oluline, kui visuaalsed orientiirid kaovad. Määruses ei ole täpsustatud, milline kompass peab olema, seetõttu piisab väikestes paatides tavalisest käsikompassist. Käsikompassi soovitatakse igaks juhuks ka kaardiplotteri olemasolu korral, kuigi ka selle abil saab ilmakaari määrata.

**Otsad** ehk köied. Neid peab olema nii palju, et jaguks ka pukseerimiseks. Tihti päästetakse hätta sattunud veesõidukid vaid pukseerides ja parem olla selleks valmis kui tödeda, et päästmiseks jääb varudest napiks. Väikelaeva pukseerimisotsa pikkus peab olema vähemalt kolm väikelaeva kogupikkust. Pukseerimisotsa läbimõõt peab olema üle kuuetonmise kaaluga väikelaeval vähemalt 20 millimeetrit, 2–6-tonnise kaaluga väikelaeval vähemalt 16 millimeetrit ja vähem kui kahetonnisel väikelaeval vähemalt 12 millimeetrit.

**Veekindel taskulamp** peab kõigil kaasas olema ka siis, kui ei plaanita hämaruseks või ööseks veele jääda – iial ei või teada, mis asjaoludel äkki kauemaks veele tuleb jääda (mootor ütleb üles, ilm halveneb, kellegi abistamine võtab hulga aega vms). Omalt poolt soovitatakse kaasa võtta ka **varupatareid** veekindlas pakendis.

Vaja on ka **prügimahutit** või kotti, kuhu jäätmed koguda, et ei tekiks kiusatust prahti vette visata ja loodust risustada.

Uude varustuse määrusesse on kirjutatud ka mõned rahvusvahelistes laevakokkupõrgete vältimise reeglites (COLREG) olevad nõuded.

Nii peab kõikidel veesõidukitel olema **heliseade**, millega udus

endast märku anda ja vajadusel abi kutsuda. Samuti peavad õigesti paigaldatud ja töökorras olema **tuled** - merel COLREG-i järgi, laevatatavatel sisevetel vastavalt sisevetel liiklemise eeskirjale. Tuled peaks väikelaeval olema juba tehase poolt pandud, vanemal veesõidukil peab uurima, ega need ole maha võetud.

#### VEE PEAL VARITSEB KA TULEOHT

**Tulekustutusvaip** peab olema kõigil võimsama kui kümnekilovattise mootoriga veesõidukitel – ka siis, kui veesõidukis on tulekustuti. Tulekustutusvaip peab vastama Eesti standardi EVS-EN 1869:1998 nõuetele ja sellel peab olema vastavusertifikaat. Tulekustutusvaipa hoitakse tootja pakendis, mille pealdisel on eesti keeles kirje “Tulekustutusvaip” ja kasutusjuhend.

Väikelaeval, millel on 25-kilovattine või võimsam mootor, kasutatakse lahtise leegiga küttekeha, põlevaid vedelikke või gaasiseadmeid, peab olema vähemalt kahekilose mahutavusega **pulbertulekustuti**.

C-kategooria veesõidukil peab lisaks tulekustutustekile olema ka üks **tulekustuti**, mis peab olema vähemalt kahekilone A- ja B-kategooria väikelaeval peab olema vähemalt **kaks tulekustutit**. Tulekustutid peavad pardal olema ka siis, kui veesõiduki mõnes ruumis on (automaatne) tulekustutussüsteem, näiteks masinaruumis.

#### PÄÄSTEVARUSTUS

Päästevarustusel – **päästevest, päästerõngas, päästeparv** – peab olema väikelaeva registreerimisnumber või väikelaeva nimi. See on vajalik selleks, et kui leitakse selliseid asju vees hulpimas, oleks omanik kohe teada ja võimalikel päästetöödel aega raisku ei läheks. Päästevestil ja -rõngal, mida kasutatakse mitmel veesõidukil, võib ka mitu numbrit olla.

Kõikidel väikelaeval peab olema **ankur koos otsaga**, A- ja B-kategooria väikelaeval koguni kaks ankrut koos otstega. Väikelaeva ankru kaal peab olema vähemalt väikelaeva kogupikkuse, laiuse ja kaalu summa. Ankrutsa pikkus peab olema vastavalt laeva kategooriale 15 - 60 meetrit.



#### A-, B- JA C-KATEGOORIA LAEVADELT NÕUTAV VARUSTUS LISAKS EELNEVALE

A-, B- ja C-kategooria väikelaeval peavad olema **pootshaak, binokkel, viskeliin** pikkusega vähemalt 15 meetrit ning lood või elektrooniline **kajalood** sügavuse mõõtmiseks. Ka **esmaabivahendid** peavad kõigi kolme kategooria laevade pardal olema, seejuures peab pakend vastama töötervishoiu ja tööohutuse seaduse paragrahvis 4 lg 4 toodud nõuetele. Määruses, mis korraldab ettevõtte esmaabi ja sätestab miinimumnõuded esmaabivahenditele väikeettevõttes, on ka nimekiri kõige vajaliku kohta.

A-, B- ja C-kategooria väikelaevad peavad olema varustatud ka kohamääramisvahenditega, nendeks on **navigatsioonikaart, kaarditöövahendid** või **GPS**. Kui on tegemist käsi-GPS-iga, on asukoha määramiseks vaja ka navigatsioonikaarti. Kaardiplotterit kasutades paberkaarti ei nõuta, aga sõidupiirkonnaga tutvumiseks ja reisi planeerimisel soovitatakse eelnevalt paberkaadiga tutvuda. Kõik paber- ja elektroonilised kaardid peavad olema värskest korrigeeritud. Veeteede Ameti kodulehelt leiab kord kuus Eestit puudutavat infot muudatuste kohta.

Purjelaevadel (v.a. D-kategooria) peab iga meeskonnaliikme jaoks olema üks ohutusvöö, tormise ilmaga on sellest ka teistel veesõidukitel kasu.

Pürotehnika: eelnimetatud kolme kategooria väikelaevadel peab olema kolm punast säratuld, mida kasutatakse oma asukoha näitamiseks ja mida hoitakse põlemise ajal käes. A- ja B-kategooria alustel peab lisaks olema kaks langevarjuraketti, millega saab kalda lähedal abi kutsuda ja kaldast kaugel teistele veesõidukitele märku anda. Pürotehnikat peab hoidma veekindlas pakendis ja seda ei tohi kasutada pärast valmistaja poolt näidatud kasutusaja lõpptähtaega, sest see on eluohtlik.

#### AVAMERE-VÄIKELAEVADELT NÕUTAV VARUSTUS LISAKS EELNEVALE

A- ja B-kategooria väikelaevadel nõutakse **triivankrut**, mis vette visates hoiab juhitamatut alust lainetega risti; **avariivarustust** (plaaster, koonuskorgid, sobib ka spetsiaalne vaht korpusevigastuse

ajutiseks parandamiseks vms) ja **hädarooliseadet** (varurool või -pinn, varutrossid või hüdraulika osad; kõlbab ka midagi, mis kaotsiläinud roolilaba asendaks). Neile on kohustuslik ka **radarpeegeldi**, mille abil radaritel on veesõidukit lihtsam avastada.

Soovitan radaripeegeldit kasutada ka suurte laevade lähedal liiklevatel väiksematel alustel, sest mida väiksem on objekt vee peal, seda vähem on see kaasliiklejatele märgatav. Väiksemate aluste jaoks on olemas spetsiaalsed (kokkupandavad) peegeldid, mis halva nähtavuse korral, pimedas, udus või tormis, väga vajalikuks osutuvad.

**Päästeparv** on kohustuslik A- ja B-kategooria väikelaevadel, mis väljuvad kohaliku rannasõidu piirkonnast. Meresõiduohutuse seaduses loetakse kohalikuks rannasõiduks meresõitu Eesti rannikulähedastes vetes kuni 20 meremiili kaugusele kaldast. Päästeparve(de) kohtade arv peab vastama veesõidukil viibijate arvule.

#### KÕIKE EI OLE VÕIMALIK SEADUSESSE KIRJUTADA

On varustust, mida nimetatud määrusega ei nõuta, aga mis on nii iseenesest mõistetav, et ei vaja seadusesse kirjutamist. Näiteks paadil aerude olemasolu ja kõikidel **vendrite** ning sildumisotste olemasolu; jahtidel taglastuse ja purjede varu, tagavaraseeklid, -talrepid jms. Samuti ei ole määrusesse kirjutatud mõningaid spetsiifilisi asju, näiteks kiiretel kaatritel mootori väljasuretamise "võtit", kui juht peaks üle parda kukkuma.

Kuigi väikelaev ei pea iga-aastast ülevaatuset läbima ja ka kontrollimise tõenäosus võib olla väike, on ometi soovitatav juba enda ohutusele mõeldes väikelaev varustada vähemalt miinimumnõuete järgi. Tasuks isegi mõelda, millist varustust veel juurde muretseda, et see teid igast olukorrast välja aitaks ning reisi lõpul turvaliselt kaldale tooks. Terve mõistus on vee peal alati kasuks ja kunagi ei tohi unustada, et merel pole tagantjäreletarkusega midagi peale hakata.

Pidage meeles, et teid oodatakse koju tagasi! 🏠

**Laeva varustuse nõuded tabeli kujul leiab elektroonilisest riigi teatajast** [www.riigiteataja.ee](http://www.riigiteataja.ee)



**NIMBUS BOATS**

320 Coupé





Sõidab: Andzei Matsukevitš  
Trikk: Fashion Air

# LAUAGA VEE PEALE

Läbi vee tuhisev kaater, otsekui lendlev ja saltosid viskav veelaudur nõõriga järel on hunnitu vaatepilt, mis naelutab vaataja paigale. Mis tunne oleks seda kõike ise kogeda? Veelauasõidust räägib üle kümne aasta selle alaga tegelenud ning instruktorina huvilisi veelauasõitjaks koolitanud veelauasõitjate klubi SWB asutaja Karel Kangro.

TEKST JA FOTOD **KAREL KANGRO** FOTOD **ANDREAS MEISTER, BRIT KASK**

Veelauasõit ehk *wakeboarding* on veesuusatamise versioon lumelauasõidust, selle vahega, et veelaulal on kiilud all, sõidetakse kaatri taga vee peal ja sõitja peab nõorist kinni hoidma. Trikid, mida veelauaga tehakse, sarnanevad lumelauatrikkidele, slalomit veelauaga tavaliselt ei sõideta. Enamus veelauaga sõitjaid harrastab talvel ka lumelauasõitu, kuid eelistab esimest just pehmema kukkumise tõttu.

Sageli on veelauasõitu võrreldud ka veesuusatamisega. Ekslikult arvatakse, et veelauasõit on midagi väga keerulist ning füüsiliselt veesuusatamisest raskem. Veelaua vedamisel on kaatri kiirus aga tunduvalt väiksem kui suusataja vedamisel, sest veelaulal on palju suurem kandepind ning liigne kiirus muudab laua kontrollimise keeruliseks. Suurem kandepind tähendab ka palju lihtsamat veestarti kui veesuusatamise puhul.

#### VEELAUASÕIT EESTIS

Veelauasõit on mujal maailmas, sealhulgas ka Põhjamaades vägagi levinud ja populaarne spordiala. Ka Eestis tekib *wakeboardinguga* tegelejaid iga suvega üha enam juurde.

Eestis tegeletakse selle spordialaga aktiivsemalt viimased kümme aastat. Esimesed Eesti Meistrivõistlused peeti 1999. aasta sügisel Pärnus, osalejaid oli tollal üle 40. EM järjepidevust on sestpeale hoitud ning tänaseks on sellest kasu olnud nii palju, et meie noored laudurid on võimelised Euroopa tasemel tippkonkurentsi pakkuma.

Augustikuus Soomes Naantalisis peetud veelauatuuri finaali võistlusel saavutas vaid 14-aastane Tartust pärit lustilaudur Daniel Matsukevitš meeste(!) arvestuses 2. koha. Tema trikipagasis on ca kümme erinevat saltoelementi sisaldavat trikki. Ka 18. augustil Lätis peetud rahvusvahelisel võistlusel Baltic Open Cup, mis meelitas tippõitjaid kohale nii Euroopast kui Austraaliast,

sai viie Eestit esindanud lustilauduri hulgast parima tulemuse, 8. koha, hiljuti Eesti Meistriks tulnud Daniel Matsukevitš.

#### TRIKID

Veelauasõit on ülimalt tehniline ja head koordinatsiooni nõudev ala, eriti kui sõidutase jõuab tõsise trikitamiseni. Tegu on põneva ja vaatamängulise õhuakrobaatikaga vee kohal. Samas pakub veelauasõit alati pinget ka tavalisele pühapäevasõitjale, kuna eneseväljendusvõimalused ei ole laual kuidagi piiratud ning rõõm väikestest õnnestumistest, mida saadab sõprade kaasaelamine kaatrist, on tagatud igapähele ja alati.

Trikitamise juured peituvad lainelaua aga ka rula- ja lumelauasõidus, seega on trikid üsna sarnased. Tehakse pöördeid nii ümber oma horisontaal- kui ka vertikaaltelje – teisisõnu kraade ning saltosid. Kusjuures õhulennu ajal tuleb ka käepidet mitme triki puhul selja taga teise kätte vahetada. Trikitamisel sõltub õhulennu pikkus vedamisotsa pikkusest ning lennu kõrgus ja kaugus paljuski laine kõrgusest ja kujust. Mida lühem on vedamisots, seda väiksem on lainevahe ja vedamiskiirus.

Veelauavõistlustel hinnatakse trikitamist subjektiivselt mõningate reeglite ja etteantud punktisummade toel, kuid peamiselt määrab tulemuse originaalne sõidustiil ja fantaasiarikas trikkide sidumine.

#### LAINETEGIJAD

Veelauasõidul on oluline kaatritagune v-kujuline laine, sest sellelt sooritataksegi trikke – peamiselt hüpatakse lainelt lainele. Sõitu saab harrastada väga erinevate aluste ning mootoritega. Lauda veetakse nii 18-hobujõulise kummipaadi kui ka 20-meetrise luksuskaatri taga.

Eestis kõige levinum veelauakaater on USA-s toodetud Bayliner 175. See kaater on meie oludes sobiv just oma universaalsuse tõttu: sobib nii merelkäimiseks, perega puhkamiseks



kui veelaua vedamiseks. Viimast eriti siis, kui ehitada kaatrite mast või paigutada spetsiaalne torn, kuhu kinnitatakse vedamisots. Kaater tekitab piisavalt lainet, eriti kui kaatritele vee või inimeste näol koormust juurde lisada ning lühema sammuga vinti kasutada. Raskust peaks lisama vähemalt 500 kilo ning paigutama selle nii paadi tagaossa, keskele kui ka ninasse.

On olemas ka spetsiaalsed veelauasõidukaatrid, mille taga on tavalisest poole kõrgem laine ka ilma lisaraskusteta sõites.

Näiteks kasutavad Pärnu jõel harjutavad Eesti veelauaklubi SWB liikmed spetsiaalselt veelauasõiduks mõeldud samuti USA-s toodetud Mastercraft X2 mudelit. Kaatri eripäradeks on v-drive-jõuülekanne mootorist kruvile (propeller on võlli otsas otse põhja all) ning spetsiaalne, sobiva kuju ja suurusega lainet tekitav põhjakuju, mida toetab pardale ehitatud veepaakide süsteem lisaraskuse tarbeks. Pruugitud spetspaadi saab kätte hinnaga 300-800 000 krooni, eelmainitud Baylineri hind on uuena 265 000 krooni.

#### OHUTULT VEE PEAL

Et veelauasõitu võib pidada ekstreemspordiks, eriti seda osa, mis puudutab trikitamist, tuleb suurt tähelepanu pöörata ohutusele. Selle tagavad üsna lihtsad ja universaalsed põhimõtted, millel peatume pikemalt.

Vedamisots on veelauasõidul suurim ohuallikas. Sõiduks sobib kasutada ainult venimatut vedamisotsa ning asjakohast kolmnurkset käepidet. Vedamisots tuleks kinnitada võimalikult kõrgele, näiteks spetsiaalse raami või posti külge, siis on sõitjal mugavam ja lihtsam liikuda. Kui otsa kõrgele kinnitada ei saa, võib otsa siduda lihtsalt knaapi. Pärasmootori puhul tuleks seda teha nõnda, et ots ei jääks mootorit segama ega satuks vinti. Viimasel vastu aitab näiteks otsa kinnitamine mootori taha mõlema parda külge kolmnurgana, sidudes viimase ujuvast jämedast otsast.

Sõidu alustamisel tuleks minimaalse kiirusel vedamisots pingule tõmmata ja veenduda, et ots ei ole sõitjal ümber mõne kehaosa ja on tõesti täiesti pingul. Seejärel tuleb sujuvalt kiirendades sõitja vee peale sikutada. Sõidutrajektoori hoides tuleks arvestada, et sõitjal on võimalik kuni 15 meetri kaugusele küljele liikuda ja eriti oluline on see algajate vedamise puhul, kuna sageli ei suuda algaja oma sõidutrajektoori kontrollida. Kitsastes või tiheda liiklusega oludes on sellega arvestamine ülitähtis, et vältida kokkupõrget näiteks vastuliikva alusega või järellohiseja kuivale kaldale sattumist.

Kui vee peal on rohkelt lauasõitjaid, siis eesliikunud kaatri peatumisel sõitja kukkumise tõttu tuleb arvestada, et kuskil hulbib lisaks laudurile ka vedamisots ning viimasest üle sõites on tagajärjed ettearvamatud – kaatri ümber minemiseks kaldasse kihutamiseni. Vedamisotsad on tavaliselt nõnda tugevad, et vindi vahele jäädes nad ei purune ning on üsna tõenäoline teine kaater kummuli vette tõmmata ja ise juhita-vus kaotada.

#### KAATRIGA MANÖÖVERDAMINE

Kui sõitjaks on algaja või vähekoogenud laudur, tuleb kaatriga manööverdramisel väga tähelepanelikult tegutseda.

Iga pööramine muudab kaatritagust lainet – seega tuleks alati liikuda võimalikult sirgjooneliselt. Kui on vaja sõidukurssi muuta, tuleks seda teha võimalikult konkreetselt ja eelnevalt kiiresti veendudes, et laudur ei sooritaks parasjagu õhulendu. Tagasipööre on soovitatav alati sooritada sõitja selja poole, ehk kui laudur sõidab, vasak jalg ees, peaks pöörama samuti vasakule. Enne manöövrit tuleks kindlasti hoogu vähendada. Manööverdramisest sõltub otseselt ka vedamisotsa pinge.

Kui sõitja kukub, tuleb kaater kohe, ilma manööverdramata peatada. Alles siis, kui hoogu on raugenud, on mõistlik kohapeal ringi keerata ning tuldud teed sõitja juurde tagasi pöörduda,



Vedamisots



Sõiduasend

kusjuures veesolijast tuleks mööduda nõnda, et teda oleks rooli tagant näha. Nõnda on kõige ohutum ning ökonoomsem.

Kui liiklemas on teisi aluseid, saate kiiresti sõitja poole liikudes teda nende eest "katta" ning tagate sedasi toimides kõige ohutuse. Samuti ei teki nii mõttetut vahtu, müra ja ristlaineid, mis härib teisi liiklejaid ning sõitu jätkates ka teid.

## SÕIDUKIIRUS

Veelauasõiduks valitud kiirus sõltub eelkõige sõitja tasemest ning kaatritagusest lainest. Algaja veelauduri vedamise kiirus ei tohiks olla suurem kui 30 kilomeetrit tunnis. Maksimaalselt võiks vedamiskiirus olla 35 kilomeetrit tunnis. Kiirus sõltub ka sõitja kaalust, sest ilmselgelt raskemaid sõitjaid aeglaselt vedada ei õnnestu.

Algajale laudurile pole kaatritagune laine üldse tähtis. Sõidumõnu saab kätte ka erilise laineta ning trikitamise ja väikeste õnnestumiste lusti jagub kindlasti mitmeks suveks niisamagi.

## VEESTART

Veest välja tullakse lauaga risti, mitte üks ots või külg ees, nagu levinud väärvõte iseõppijate seas. Nii on laua kandepind palju suurem ning aitab sõitja vee peale tõsta. Vahetult pärast kaatri liikumahakkamist tuleb lauda vee alla surudes sellele kükitada, nii saab vabalt esimesed meetrid liikuda, kui kaater hoogu kogub. Kui oled laual kükikasendis vee peale tõusnud, alles siis tõused ise püsti.

## SÕIDUASEND

Veelaulal liigutakse enamasti alguses üks kindel külg ees. Tavaliselt on sõitjal eespool tugevam jalg, mida ta kasutab ka muudel tegevustel tugijalana.

Vee peal on lihtne liikuda, kui oled võimalikult sirge seljaga

ning hoiad käepidet sirgete kätega hästi keha ligidal. Selleks on õiges sõiduasendis käed sirgelt ees, aga all puusa juures, kusjuures õlad on taha kallutatud – see tagabki käepideme keha lähedal hoidmise ning keharaskuse võrdse jaotumise mõlemale jalale. Kogu keha võiks olla võimalikult vähe pinges ning jalad peaksid olema põlvist pehmed ehk töötama vajadusel amortidena.

## VARUSTUS

Nagu igal spordialal, vajab veelauasõitja korralikku varustust.

**Veelaud** valitakse sõitja kaalu järgi. Näiteks 138-sentimeetrisel veelaud sobib sõitjale kaaluga 45-80 kilo. Suurema lauaga saab alati hakkama, liiga väikse lauaga on aga väga keeruline sõita. Lauatootjal võiks olla ette näidata korralik koduleht ning professionaalsetest veelauduritest koosnev arendusmeeskond, kes testib ja loob uusi tooteid.

**Veelauasaapaid** valitakse tavaliselt selle järgi, kas neid on vaja veel kellegagi jagada. Sageli on paatkonna peale üks või kaks veelauda. Leidub universaalseid variante saabastele - nt ka "üks suurus sobib kõigile" põhimõttel.

**Vedamisots** peaks olema täiesti venimatu ning võiks ühest otsast olla reguleeritava pikkusega.

Et oleks hea, mugav liikuda, peaks veelauduril olema seljas suurte kaenlaavadega **ujuvest**, mis aitab kukkumisi pehmedada.

**Kiiver** on veelauasõidul kohustuslik!

**Kalipso** on eelkõige neile, kes tahavad hooaega alustada varakevadadel ning lõpetada hilissügisel.

Kogu loetletud varustuse soetamisel tuleb arvestada väljaminekuga suurusjärgus 8-23 000 krooni.

Eestis tegutseb lume- ja veelauaklubi SWB, mis tegeleb ka veelauasõidu koolitusega ning korraldab Pärnu jõel suvepäevi. Täpsemat infot saab aadressilt [www.swb.ee](http://www.swb.ee) ja [www.alleaa.ee](http://www.alleaa.ee)

Tere tulemast veelauaga sõitma! **N**

Sõitja: Innur  
Koht: Viljandi järv



Bayliner 175

**240 000.-**

~~265 000.-~~



Bayliner 195

**286 800.-**

~~373 000.-~~



Bayliner 245

**885 800.-**

~~1 088 000.-~~



**BAYLINER**

where fun lives

Hinnad kuni 01.12.2007 laopaatidele



BALTI MEREKAATRID

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

# NÜÜD EESTIS



Askeladden **805** COMMUTER



## **Askeladden 805 Commuter - turvalisus ennekõike**

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

**Hind alates 2 000 000 krooni**



# GPS – ABIMEES NII MEREL KUI MAAL

Seekord heidame pilgu positsioneerimisest maailma. Balti Merekaatriite müügijuht Olle Uussaar räägib globaalsest positsioneerimissüsteemist (GPS) ja annab põgusa ülevaate tavakasutajale mõeldud GPS-seadmetest.

TEKST **OLLE UUSSAAR** FOTOD **TOOTJAD**

Tänapäeval ei kujuta paljud meist mereleminekut ilma navigeerimiseks vajaliku GPS-seadmeta enam ette. Kuid umbes 15 aastat tagasi oskasid vaid vähesed aimata, et meie kõigi taskusse on tulemas niivõrd hea abimees. Navigeerida tuli valdavalt kaardi, kompassi ja peilungite abil. Sekstanti meie väikesel Läänemerele õnneks väga vaja ei lähe. Selge ilmaga on orientiire näha nii valguses kui pimedas ja paksus udus olles ei aita ka sekstant.

## MIS ON GPS?

GPS on satelliitsignaalidel põhinev navigeerimissüsteem, mis võimaldab reaalajas määrata punkti pikkus- ja laiuskraadi ning kõrgust merepinnast. Lühend GPS tuleneb nimest globaalne positsioneerimissüsteem (inglise k. *Global Positioning System*).

Satelliite, mida seade navigeerimiseks kasutab, on taeva alla aina juurde saadetud ja seeläbi ka signaal ajapikku täpsemaks ja tugevamaks saanud. Asukoha määramiseks on vaja signaali vähemalt kolmelt satelliidilt. Ehk teisisõnu käib kõik nagu vanasti peilungite abil asukohta määramisel. Mida rohkem on satelliite, seda väiksem on võimalus asukoha määramisel eksida. Ja asukoha määramine toimub aja mõõtmise põhimõttel: liikudes näiteks kolmnurgas selle suvalise tipu poole,

väheneb iga sammuga tipust saadetava signaali minuni jõudmise aeg ja kahest selja taha jäävast tipust saadetava signaali kohalejõudmiseks kuluv aeg pikeneb. Lihtne, kuid geniaalne. Muide: kuna süsteem põhineb aja mõõtmisel, on tegu sisuliselt aja etaloniga. Võite osta umbes 2500 krooni eest kella, mis sünkroniseerib ennast pidevalt sattelliidil asuva aatomkellaga, mille täpsust mõõdetakse nanosekundites ehk 0,00000001 sekundit. Ainuüksi sel põhjusel on ka teadlased kunagi minu käest GPSi ostnud. Samas: kui päris aus olla, siis enam ma seda väga ei soovitaks, kuna kaasaegsematel tavakasutusel mõeldud seadmetel on võimalus ise kõike muuta, kaasa arvatud kellaega.

## TAGASIVAARDE ALGUSAEGADELE

Esimesed GPSid olid suutelised näitama vaid koordinaate. Ekraanil kuvati idapikkus ja põhjalaius ning selle teadmisega pidi hakkama saama – mis seal salata, saadigi, ja oldi meeletult tänulikud. Kuna seade oli algeline, ei olnud see ka sugugi nii kiire ja täpne kui tänapäeval. Nimelt käis esimestes seadmetes info vastuvõtt läbi ühe kanali, ehk vastu võeti korruga ühe satelliidi signaal. Saadud info kuulati üle, side katkestati ja üritati leida järgmine satelliit. Side kippus tihti katkema ja asukoht kõikus vägagi suurtes piirides. 100-200-meetrine määranguviga oli täiesti tavaline.

Asukoha täpsemaks muutmiseks hakati professionaalsemates GPSides kasutama maapealseid raadiomajakaid, mille asukoht oli määratud millimeetri täpsusega, ning need korrigeerisid niinimetatud *combo*-vastuvõtjates arvutustel ja signaali kõikumisel tekkiva vea ning määrasid seadme asukoha ideaaljuhul 5-10 meetri täpsusega. Selline lisaks satelliitidele ka kindlaid maapealseid antenne kasutav ja GPSi mõõtmisvigu korrigeeriv süsteem sai nimeks DGPS (inglise k. *Differential GPS*) süsteem ehk eristav GPS süsteem. Kuid kuna see eeldas kallimat tehnikat ja üsna korrallike antenne, siis käsiseadmetes sellist lahendust kasutusele ei võetud. Pealegi olid raadiomajakad paigaldatud üsna hõredalt ja vastuvõtmiseks vajalik tehnika eeldas suurt tarbitavat võimsust.

Peagi tavakasutajale loodud mudel oli suuteline lisaks koordinaatväärtusele kuvama ka liikumise suunda kompassi kodarikuna ning suuteline näitama läbitud teed tühjal lehel.



Üks kaasaegne ja lihtsaima menüüga GPS nii jalgsimatjakajale kui ka paadimehele. Sellisesse kaarti laadida ei ole võimalik.

Kuid siis tulid tarkvaralised täiustused juba pea igal kuul. Ja peagi võis ekraanile laadida ka kaardi, et näha oma marsruuti ja asukohta reaajas kaardil. Lisaks neile kõikvõimalikud tilulilud nagu kala- ja jahimehekalender, antud asukohad ja mõnel ka ajaviiteks mõeldud mängud.

#### UUE PÕLVKONNA GPS

Mõne aasta möödudes tuli turule teise põlvkonna seade, mis oli suuteline pidama sidet juba mitme satelliidiga samaaegselt. See oli asukoha määramise täpsuse suurendamisel murranguline samm, seade pandi paika pea 30-meetrise täpsusega. Saabusid kuue paralleelkanaliga GPS-seadmed, siis kaheksa kanaliga ja õige pea juba 12 kanaliga GPSid. Ajapikku on satelliite nii palju üles saadetud, et need terve Eesti ära katavad. Lisandus ka uusi funktsioone, näiteks liikudes asukoha keskvärtuse arvutamine, mis annab piisavalt kaua ühes kohas seistes asukoha täpsuseks ca kolm meetrit.

#### TÄPSUST VEELGI JUURDE

Kolmas ja seni viimane uuendus on satelliitidest ja maapealsetest tugijaamadest koosnev süsteem, mis aitab oluliselt parandada GPSi täpsust. Süsteem kannab erinevates maailmajagudes erinevaid nimetusi. Euroopas kasutatakse selle tähistamiseks lühendit EGNOS (inglise k. *Euro Geostationary Navigation Overlay Service*), Põhja-Ameerikas nimetust WAAS (inglise k. *Wide Area Augmentation System*) ja Aasias MSAS. Tegu on siiski kolme analoogse süsteemiga.

Süsteem töötab eelmainitud DGPSi põhimõttel, kuid



Ilma aluskaardita punktide paigutus tühjal lehel. Punkti juhitakse teid alati linnulennul, sõltumata sellest kas vahele jääb saar või maismaal olles veekogu.

ainult satelliitide abil. Kuna aga algsest üles lastud satelliidid on liiga kõrgel ega liigu maakera pöörlemisega kaasa, vaid liiguvad oma tempos, tuli EGNOS/WAAS/MSAS-süsteemi tarvis üles lasta teised satelliidid, mis oleks maakera suhtes paigal ja suhtleks pidevalt sama nõ emamajakaga ning saadaks GPSile signaali. Nimelt võetakse majakas vastu signaal GPS-satelliidilt, kuid et majakas on millimeetri täpsusega paigas, teab see igal hetkel täpset mõõrmisviga ja teatab selle kohe EGNOS/WAAS/MSAS-satelliidile, kust see võrgu kaudu teie vastuvõtuseadmele lähetatakse. Sellest tulenevalt saab asukohta määrata juba 3-5 meetri täpsusega ja seistes veelgi täpsemalt. Lisaks suudetakse asukoha keskvärtust arvutada juba liikumise pealt ning osad seadmed suudavad ka liikudes näidata asukohta täpsusega 1-2 meetrit.

Kuid et GPS vajab tööks maakeeli öeldes silmsidet satelliitide ja vastuvõtja vahel, kõigub täpsus tublisti. Mõõtmistulemus kõrghoonete vahel tugevas vihmajas ja ilusal selgel päeval keset põldu võib olla väga erinev. Sestap tuleks alati jälgida, et õige seade õigesse kohta saaks – kui üritate tugevas vihmajas kahekorruselises paadis kaardilual käsi-GPSiga asukohta määrata, võib tulemus kõikuda rohkem kui eeldada oskate. Ka autoga metsa vahel sõites võib aeg-ajalt signaal kaduda.

#### ERINEVAD GPS-SEADMED:

##### GPS-VASTUVÕTJA

Nüüd aga vastuvõtuseadmetest ja nende erinevustest natuke lähemalt. Praegu pakutavatest GPS-seadmetest kõige odavamad on lihtsalt vastuvõtjad. Ühenduvad need kas arvuti või





Mugavaim lahendus nii kaatri kui ka auto omanikule. Lisaks on ka antud seadmel sisse ehitatud aku mis võimaldab kasutamist ka metsas marjul olles. Värviliselt ekraanilt on üsnagi mugav infot eristada. Võrdluseks sama seade mustvalge ekraaniga.

telefoniga ja saadavad ainult infot välja. Neil endil mingeid nuppe ega ekraani pole.

Kindlasti pole enamat vajagi, kui teil on võimalus kasutada näiteks sülearvutit, kuhu olete eelnevalt laadinud vastava tarkvara. Kuid kuna korralik, merel kasutatav tarkvara on kallim kui keskmine merekaardiga GPS-seade, ei pruugi lahendus kõige odavam tulla. Lisaks peate arvutit oma alusel väga hellalt hoidma – teatavasti ei ole põrutused ega vesi tavalise sülearvuti suurimad sõbrad. Mobiiltelefonidele, mille Bluetooth-ühendusega saab GPS-moodulit kasutada, minu andmetel veel kahjuks merekaarte ja vastavat tarkvara ei leidu. Küll aga on võimalik osade taskuarvutitega (inglise k. *Pocket PC*) kasutada tarkvara, millega saab suvalisest fotost teha digitaalse kaardi: kasutades aerofotot ja teades näiteks suure kuuse, kivi või teeristi koordinaate, suudab arvuti pildile joonistada koordinaatvõrgustiku. Samalad tarkvara on loomulikult olemas ka laua- ja sülearvutitele.

#### SÕUDEPAADIMEHE GPS

Järgmise gruppi kuuluvad niiõelda seenelise ja sõudepaadimehe GPS. Need on seadmed, millel väike ekraan ja mõned nupud. Määratakse asukoht, näidatakse liikumiskiirust ja suunda. Seadmel on umbes sajapunktiline mälu, millest saab koostada kümme teekonda. Kaarti nendes ei ole ega saa seda sinna ka laadida. Määratud punktid joonistatakse tühjale lehele ja liikumisest jääb maha must triip. Alati on võimalik kasutada *back-track*’i ehk tulla mööda sissetallatud rada tagasi. Selline GPS-seade on täiesti piisav jalgsi matkamisel

ja ka madala süvisega paadis. Seda muidugi juhul, kui vahe- ja marsruudid liiga pikaks ei lähe. Lisaks on nende GPS seadmete võlu selles, et neid on lihtne kasutada. Tihti saavad ka tehnikakauged inimesed nendega üsna ruttu sina peale. Selline GPS-seade on suurepärase abimees nii vanaisale paadis kui ka vanaemale seenemetsas.

#### KAARDIGA GPS

Edasi minnes leiame eest juba tasku-GPSi, millesse saab laadida ka kaarte nii maismaa kui mere tarvis.

Kahtlemata on reaajas kaardi pealt asukoha tuvastamine suureks abiks nii merel kui maal. Kuna looduses liikudes ei suuda teid suunav abimees mööda juhtida ei veelustest madalikest ega kuival maal asuvatest takistustest, on kaart abiks ennekoike kursivalikul. Kui valite kaardiga GPSi, peate arvestama, et odavamad neist on must-valged. Ausalt öeldes oleks see abiks vaid kõvale matkasellile, kellel väga vilunud silm. Nimelt on värvilisest kaardist must-valge koopiamasinaga tehtud koopial üsna raske aru saada, kus on jõgi ja kus tee, kus mägi ja kus org – värvid on ju kadunud. Suureks eeliseks on aga mustvalge GPS-seadme väiksem voolutarve, mistõttu võib ta mitmeks päevaks metsa kaduvale matkajale siiski parimaks lahenduseks osutuda. Värvilise ekraani puhul tuleb kasutada pidevalt taustvalgust, et pilt loetav oleks, ja sellest ka suurem voolutarve.

Kindlasti tuleks seadet valides jälgida ekraani suurust. Mida suurem ekraan, seda parema pildi maailmast saame. Ekraani suurus on oluline seetõttu, et kui vaatame näiteks



Statsionaarne komboseade, kus nii kajalood kui GPS. Üldjuhul on sellistes seadmetes ka võimalik muuta väljade suurust vastavalt vajadusele.

ennast paadiga lähel kahe kivi vahel suurendatuna, sadamat ei paista. Kui aga üritame ülevaatekaardilt leida nii ennast kui sadamat, siis korjab seade ära liigsed detailid, antud juhul kivid, ja me ei leia labürindist väljapääsu. Teisalt: kui kive ära ei korjata, oleks me justkui kivihunnikus, millest puudub väljapääs. Ainus võimalus on väljasuunitud alal kursoriga labürindist väljapääsu otsida. Kuigi seal on võimalik aeg-ajalt kursori asukohti salvestades endale tee luua, tuleb meil tupikusse sattudes vahepeal lootusrikkalt salvestatud punktid kustutada ja uuesti otsast alustada.

Sestap tasuks alati leida võimalikest suurim ekraan. Siinkohal aga seab kindlasti piirangud tasku, kuhu seade pannakse.

#### STATSIONAARSED GPS-ID

Statsionaarsed seadmed jagunevad maismaal ja merel kasutatavateks. Loomulikult on ka universaalseid seadmeid, mis kuuluvad väiksemate statsionaarsete seadmete kilda. Ja ega meil ju seadmega, kus nii GPS, kajalood kui ka radar, autos ju midagi teha polekski. Teisalt on autodesse mõeldud seadmed tibia nõrgemad. Ei pea nemad taluma ilmastiku iseärasusi ega ka lainete pöretusi.

Statsionaarsed seadmed on enamasti kasutatavad ainult konkreetses paadis-kaatris. Suuremad nendest on ka nii tugevalt kinnitatud, et nende teisaldamine oleks mõeldamatu. Väiksemates kaatrites kasutatakse küll ka kiirkinnitustega statsionaarseid seadmeid, mida lahtise paadi peremees saab lahkudes kaasa võtta. Statsionaarsete seadmete puhul saab valida GPS-plotteri, maakeeli GPS-kaardilaua, ja komboseadmete vahel.



GPS moodul arvutile. Antud isend töötab nii WIFI kui ka kaabelühendusega.

Ka pihuarvutile saab vastava mooduli ja tarkvara kasutamaks teda GPS'ina.

Komboseadmete eeliseks on kindlasti vähene ruumivajadus. Kui kaatri armatuurilauas on liialt vähe ruumi erinevatele seadmetele, tuleks kindlasti valida komboseade. See ühendab kajaloodi ja GPSi, ning saate vaadata nii kajaloodi pilti kui ka kaarti. Enamasti saab statsiooarsetel GPSidel pildi akendeks jagada. See võimaldab samaaegselt vaadelda nii kajaloodi kui ka merekaarti. Lisaks on võimalus vaadata kaarti kahest aknast. See annab teile kõva eelise eelpool kirjeldatud labürindist väljumisteed otsides. Nimelt on mõlemaid aknaid võimalik suumida erinevatesse mõõtkavadesse ja sellest on väljapääsu leidmisel palju abi.

Samas aga peate arvestama, et komboseadme puhul, nagu ikka, on ilmselt midagi vajaka. Kahtlemata oleks õigem kasutada kahte eraldi seadet, kuna vale ekraanipilti vaadates võib teil oluline info märkamata jääda.

Kindlasti tuleks statsionaarse seadme valikul ka jälgida, milliseid merekaarte seade kasutab. Kuna statsionaarsed seadmed on üldjuhul ilma eelprogrammeeritud kaardita, tuleb juurde osta kiip teatud piirkonna kaardiga. Uurida tuleks kiipide kättesaadavust ja nendel asuva informatsiooni hulka ning värskust. Kuna seade on merel nii täpne kui täpne on aluskaart, on see üsnagi oluline. Kui kaardi valmistaja pole kivi kaardile joonistanud, võib GPS-signaali täpsus olla ka viis sentimeetrit, kuid kivi otsa sõidate ikkagi – kaart ju kivi ei näita. Sestap tasuks enne seadme hankimist mõne vähemtuntud kaupmehe juurest ka kaartide saadavus ja tõlevastavus selgeks teha. ■

Kuidas GPS töötab: [www.electronics.howstuffworks.com/gps](http://www.electronics.howstuffworks.com/gps)

Tahan seda! —

Uus FordMondeo

Feel the difference





# TROPHYGA SELLEL, MILLEKS SEE LOODUD

Trophy kaatrid on mõeldud harrastuskalastajatele ja tootja reklaamib neid kui paate, millega on mugav nii kalale sõita kui kala püüda. Navigaator kutsus Eesti esikalastaja Vladislav Koržetsi Trophy omadusi testimiseks. Allpool saate lugeda tema muljetest.

TEKST VLADISLAV KORŽETS FOTOD LENNART SAIDLA

Viisakas inimene räägib kõigepealt ilmast. Lipud plagisid 8. augusti ennelõunal Haapsalu jahtsadamas säärase mõnuga, et purjetajatel vedas suu kõrvuni – saab seilata täie vaardiga. Minu nägu nii rõõmus polnud. See seal mere peal polnud küll miski torm – ja üldse oli tormihooaeg maailmas veel algamata, sest esimene orkaan sündis Vaiksel ookeanil alles kaheksa päeva pärast, kuueteistkümnendal –, aga mugavat kalapüüki säherdune 8-12 meetrit sekundis tuul meile ka just ei tootanud. Seda enam, et tuul puhus enam-vähem põhjakaartest, mis enamasti pole just kiita suund. Ehkki kuidas kusagil.

Kui poleks olnud varem kokku lepitud, siis ega olekski ihanud minna niisuguse tuulega lanti loopima. Teisel poolt aga armastabki haug vahel just parajat tuult ja hoogsamat lainet, sekka vihmabinaidki. Vene kalameestel on säärase kehvapoolse ilma kohta lausa omaette termin – *schtschukina pogoda*, eesti keeli haugiilm.

Haugiilm see siiski ei olnud, päike kõrvetas himuga ja harvad, üksikud pilveräbalad varjutasid teda vaid ajuti ja napilt, vihmakesed polnud näha kuskil. Rannailm tegelikult, selline tuuline, et liiga palav ei hakkaks! Rannailmaga peesitab aga tark inimene rannas, mitte ei lähe kalale. Tõsi, ülemäärase tarkusega pole ma ilmaki silma

paistnud. Õnneks pole ma seesuguste seas kaugeltki ainuke ning salasisimas olen hakanud koguni arvama, et Loojale on meie rumalus palju armsam kui meie tarkus.

## UURIN UMBUSKLIKULT PAATI JA MEREKAARTI

Esimene emotsioon on, et raisk – sellel paadil on nii palju pardapinda ja nii piraka seinaga roolikamber, et tuul lennutab säherdust paati justkui munakoort. See aga tähendab, et allatuult lanti heites lendab lant küll kaugele-kaugele, kuid nõõri tuleb seejärel rullile kerida imekähku ning lanti tegelik vedamismaa jääb väga lühikeseks, kuna paat triivib landile väga kiiresti peale. Muidugi võib lanti ka vastutuult või poolviltu tuulde heita, aga seda saab teha vaid suhteliselt raskete veolantidega ning ka nende puhul on liiga kiire triiv liiast, sest enamuse lante kipub ülemäärasel kiirusel tõusma vee ülemisse kihti, kus aga röövkalu enamasti ei ole.

Ka ei ründa röövkalad liiga kiiresti liikuvat lanti selletõttu, et iga lanti jaoks on olemas oma parim vedamiskiirus, mille puhul lant tekitab vees kõige selgema ja ahvatlevamaid võnkeid – kiiremal või aeglasemal vedamisel lant lihtsalt ei tööta.

See tähendas, et tavapäraseim, harjunuim lantimisviis – lantimine tuuletriivis – langes liigkõva tuule tõttu

ära. Kalamehed kasutavad triivi aeglustamiseks triivankruid või triivpurjesid, aga säherdusi asju mulle paadis silma ei hakanud, kui hoolikalt ma ka ei uurinud. Ega neid olnudki, sest niisugused asjad ühe paadi standardvarustusse ei kuulu, need hangib või valmistab iga kalamees ise.

Lihtsaimaks triivankruks on nõõri külge seotud ämber, mille põhjal augud sees, keerukamad on aga nagu vees avanevad langevarjud; Peipsil kasutavad kalamehed nelinurkset triivpurje, mille alumises ja ülemises servas on jäik latt ning alumise lati küljes parasjagu raskust.

TORISEMINE JA VINGUMINE KUULUVAD TEATAVA KALASTUSSTIILI JUURDE, MIDA MA VAHEL EDUKALT HARRASTAN. SEE AVALDUB PAHURAS POBISEMISES, ET KALU ON VÄHE JA NEEDKI VÄIKESED JA VESI MÄRG, KUNI KALAKAST NAGU ISEENESEST TÄIS SAAB, MISPEALE JÄÄB PAHASOLT NENTIDA, ET KASTID ON TÄNAPÄEVAL KUIDAGI PISIKESED.

Paadi suur pardapind ja sellest tulenev purjetavus pole iseenesest halb ega hea – kõik sõltub oludest. Kui tuult oleks väga napilt, aitaks rohke pardapind paadi triivimiseks just soodsalt kaasa.

Järgmine asi, mida tähele panin, oli paadile liimitud ovaalne märk brändinimega TROPHY ja selle all selgitus “sportfishing boats”.

“Ei noh, muidugi,” torisesin omaette. “Jänkid käivad sihukeste paatidega Kariibi merest endale igasuguseid uhkeid trofeesid püüdmast, nagu marliinid ja hemingveid, aga kas see üldse meie vetesse sobibki? Või on nagu

tolle imelandi *Sound Baitiga*, mida telepoes kuue-seitsme aasta eest innuga reklaamiti, aga mis meie vete kalad nii ära ehmatas, et nad lasid nondest veekogudest, kus see piuksuv püügivahend vette kasteti, sootuks jalga, pole tänaseni tagasi tulnud ega luba seda teha ka oma järglastel? Mine tea, mida kalad tunnevad, kui neist mõni säärane trofee üle ujub.”

Muide, torisemine ja vingumine kuuluvad teatava kalastusstiili juurde, mida ma vahel edukalt harrastan. See avaldub pahuras pobisemises, et kalu on vähe ja needki väikesed ja vesi märg ja maailm lapergune, kuni kalakast nagu iseenesest täis saab, mispeale jääb pahaselt nentida, et kümneliitrised kastid on tänapäeval kuidagi pisikesed.

Vahepeal läheme Olle Uussaarega, kes kalapüügist ja meresõidust vabal ajal müüb Balti Merekaatrites kõikisuguseid veesõiduvärke, sealhulgas ka neidsamu Trophysid, sadamakapteni juurde ja uurime kaarti. Oletan oma kunagiste merepüügikogemuste põhjal, et haugid võiksid praegu peesitada kusagil madalas, soojas vees tuulepealse kalda ääres. Sadamakapten reedab, et on eile-üleeile saanud mõne landihaugi Vormsi külje all põlvesügavuses vees kahlates. Teooria klapib praktikaga ja meil sõidusuund teada.









**MEREL ON KOLM MÕODET**

Tallinnast Tartusse sõidame väheke lihtsustatud käsitluse järgi suisa sirgjooneliselt, 187 kilomeetrit jutti. Teel on küll kurvid sees, aga neid me peaaegu ei märkagi. Veel vähem paneme tähele tõuse ja langusi ning see, kas Are on merepinnast kõrgemal kui Anna, ei huvita meid raasugi.

Mereteel ehk faarvaater on ohutuks meresõiduks meremärkidega kenasti ära tähistatud, kuid kalapüük käib ikka laiemalt kui märgistatud laevateed. Siiski ei saa me vee peal minna kuhu tahes, sest kolmas mõõde, merepõhi, tuleb valusalt vastu.

“Oot-oot,” ütlen ma Ollele, kui oleme juba merele sõitnud. “Kas meil kajaloodi ei olegi?”

“Ei ole!” kinnitab Olle. “See paat on veel maha müümata ja me ei tea ju, millist kajaloodi, GPS-i või muud elektroonikat ostja oma paadile soovib. Kõiksuguste kelade jaoks on koht rooli kohal armatuurlaual, kuid praegu on see tühi, nagu näed.”

“Mnjaa,” ütlen mina. “Kuidas me siis tuulepealsele kaldale madalasse vette saame? Näed, kaardil on sinna märgitud rohkelt kõiksuguseid suuri kive. Sõukruvi ärälõhkumine pole kena ega odav lõbu.”

“Ka madalale merepõhjale kinnisõitmine pole just tore,” nendib Olle. “Sellel paadil on küll väike süvis, kirjade järgi alla poole meetri, aga liiga julgeks ei tasu meil siiski minna.”

“Oneega järvel ajas pagi meie tuukrilaeva madalikule, hiljem tõmmati kahe suure laevaga pool päeva lahti,” meenutan. “Kui praegune tuul meid kinni lükkab, siis ise me seda vist lahti ei kanguta, ikkagi oma poolteist tonni paati.”

“Mis me siis teeme?” küsib Olle minu arvamust.

“Vaikse ilmaga oleks merepõhi ja suured kivid kenasti näha ja me saaksime ettevaatlikult liikuda üsna madalasse vette, kuid lainega ei näe me tuhkagi. Ainus võimalus on, et keegi kõnnib jalgsi paadi ees, kompab põhja ja tuvastab kive. Näe, meil on paadis fotograaf, noor mees, las tema läheb, kõnnib paadi ees.”

“Kas lähed?” küsib Olle.

“Ei lähe!” ütleb piltnik.

Sundida me teda ei saa, kahjuks. Eestis austatakse inimõigusi. Vist.

“Teeme siis nii, et sõidame kõigepealt Voosi kurku, kus on rohkelt sügavust, ning trügime sealt ettevaatlikult vastu tuult hoopiski paremale, poolsaare tuulealusele küljele. Ettevaatlikult minnes pole ohtu ennast kinni sõita ning kui sõidamegi, lükkab tuul meid lahti. Tuulealusel küljel on tuul nõrgem ja me võime proovida ennast ankrusse panna. Kala ei pruugi seal olla, kuid mine sa tea...”

Olle jääb plaaniga nõusse.

**TROPHY SIHIPÄRANE KASUTAMINE**

Kui olime nii ranna lähedale saanud, et siin-seal oli juba ohtlikke kive näha, lasime ankrud vette ja hakkasime lanti loopima. Heitsime ja kerisime, heitsime ja kerisime, aga ei miskit.

Vahepeal vaatasin kahte kokpiti põhja ehitatud sumpa, mis mõeldud rohke kalasaagi jaoks. Vaatasin ja ohkasin, sest lootus sumbad kaladega ära määrada oli väga väike. Sumbad on tehtud nii, et neisse ei pea ämbriga vett tõstma ega seda neist hiljem kopsikuga välja kookima – vett saab sumpadesse sisse ja sealt välja pumbata. See tähendab, et vett saab sumpades vahetada väga lihtsalt, üksnes nuppe vajutades; see aga tähendab, et kalad ei jää ka palavaimal suvepäeval hapnikunälga, vaid jõuavad sadamasse elusate ja värsketena.

Omaette sump on paadis söödakalade jaoks, sest veopüügil kasutatakse rohkelt eluskalarakiseid. See sump paikneb käepärasemalt ja sellesse on paigutatud asjandus, mis sumbavett pidevalt aereerib, just nagu akvaariumis.

Ankur andis järgi, lohises piki põhja, ning me liikusime tuule tõttu tagasi sügavamasse vette. Ankurdasime ennast uuesti ja ma proovisin, kas õnnestub tonkalaadse asjandusega mõnd ahvenat tabada.

Ei ilmutanud ennast neist ükski. Siis võtsin käsiõnge ning üritasin sellega keskit ära rääkida. Ei võetud ka niimoodi jutule.

Lõpuks võtsime Ollega nõuks, et kui muud üle ei jää, hakkame paati kasutama nii, nagu ette nähtud – ehk veopüügiks või trollinguks. Voosi kurgus on selleks sügavust 4-7 meetrit, just parasjagu.

Kokpiti tagaosas on pardasse ehitatud neli ridvahoidjat, millele saab korgid peale panna, kui ritvu parasjagu püsti ei hoia. Ritvade eneste jaoks on parraste siseküljel ja ka kajutis vastavad panipaigad, kuhu neid on mugav paigutada. Ka knaabid otste kinnitamiseks (näiteks kai ääres seisemisel) on viidud kokpiti pardasse, samuti põrandapesemise kraanid jms. Seda paati on disainitud koos kalameestega ja seepärast on koristatud pardailt kõik need detailid, mille taha võiks pingul õngenöör takerduda sel ajal, kui käib haagitud kala väsitamine.

Avamere veokalastus on püügiviis, mida meie kalamehed veel eriti ei harrasta. Kas pole meie veed selleks tõesti sobivad või puuduvad meil vastavad teadmised ja kogemused, see polegi päris selge. Läänemeres tervikuna on aga trollingupaate küllaga ning võistluskalastajatele terved võistlusarjad. Püütakse just trofeekalu, suuri lõhesid ja väga suuri haage; alustatakse kevadel Ojamaa juures ning liigutakse suve edenedes koos lõhedega põhja poole. Peetakse avalikke püügipäevikuid, vahetatakse kalapaikade koordinaate, kalastusteavet jne. Kel asja vastu huvi, võib külastada soomekeelset internetilehte [www.vetouistelu.com](http://www.vetouistelu.com). Tõdegem, et veopüük on üsna kulukas kalastusviis ning selle kõige kallimaks osaks on just korraliku paadi hankimine.

TROPHY PAATI ON DISAINITUD KOOS KALAMEESTEGA JA SEEPÄRAST ON KORISTATUD PARDAILT KÕIK NEED DETAILID, MILLE TAHA VÕIKS PINGUL ÕNGENÖÖR TAKERDUDA SEL AJAL, KUI KÄIB HAAGITUD KALA VÄSITAMINE.



### Trophy 2052WA 1,7 DSL

Pikkus 6,58 m  
Laius 2,46 m  
Kaal 1588 kg  
Kere süvis 43 cm  
Max süvis 84 cm  
Kütusepaagi maht 326 l  
Elussööda sump 60 l  
Mootor 1,7 l turbodiisel (116 hj)  
Max kiirus 28 sõlme  
Max kütusekulu 22 l/h  
Keskmine tankimisvälp 696 km  
Arvutuslik matkakaal 2324 kg  
Lubatud inimeste arv pardal 7 in  
CE klassifikatsioon C  
Hind algab 710 000 kroonist  
Proovisõidu kaatri hind 798 100 krooni

### Kalapüügivarustus

Püügivõõris; tugevdatud ja siledad pardad ilma välja ulatuvate osadeta; spinninguhoidjad; ritvade panipaigad kajutis ja kokpitis; külmakast; elussööda sump; kalasumbad mõlemas pardas; tekipesu süsteem; tugevdatud mootoriruumi kate, millel seisest saab kala püüda; pehmenduspolster parraste sisekülgedel, mis muudab pardale toetamise mugavamaks

Trophy 2052, mida me Ollega testime, on väga korralik veopüügipaak, ent ka tema hind on vastav: nii 0,6-0,8 miljoni kanti, oleneb lisavarustusest.

Me ei kasuta ei plaanereid ega sügavustüüre, mida

avamere veopüügil muidu pruugitakse, vaid veame lanti niisama järgi, nagu mistahes paadiga. Püüame sõita võimalikult madalatel tuuridel: allatuult liikudes on kiiruseks umbes viis kilomeetrit tunnis, vastutuult liikudes veidi üle kolme kilomeetri.

Keegi meie lante ei ründa ja õigupoolest pole tunnetki, et see täna juhtuda võiks. Usku ei ole, aga usuta kalastamisest ei saa tavaliselt asja, sest usu

puudumine ei lase täiel määral kalapüügile pühenduda. Usuga on aga nii, et see ärkab siis, kui näed kedagi kala saamas. Peale meie pole merel aga kedagi näha.

Tagasi tuleme täie lauluga ning ma saan rooliratta enda kätte. Kiiruseks tuleb nii 46-47 kilomeetrit tunnis, kalamehe jaoks küll ja küll. Maksimumkiirusega ei taha siiski pikalt sõita, sest laine on küllalt kõrge ning paat klopib vastu laineid üsna kõvasti. Kui Raimo Kummer

kirjutab Trophyst, et see sõidab väga pehmelt (Kalastaja 33), siis oli tal tuult nii neli meetrit sekundis ja küllap lainegi madalam. Kaks-kolm korda kiirema tuulega ja lainetel, mis üle ühe on "jänesed", täistuuridel kaua ei kihuta, sest klops pole mõnus.

### MIS KÕIK VEEL

Trophy 2052 on paras paak kahe-kolme, enamalt nelja kalastaja jaoks. Rohkemate kalameestega läheb asi jamaks. Roolikambris on kaks pööratavat ja kokpitis kaks äravõetavat istet, üks iste on paadi võõris, kajuti katusel. Paati veab edasi 1,7-liitrine sisemootor, paaki mahub 322 liitrit kütust, millest peaks jätkuma terve suve sõitudeks. Mootorikate on tehtud nii tugev, et seda saab kasutada heiteplatvormina.

Paadi eesmine pool on ümbritsetud reelinguga ning tekil võib liikuda erilise akrobaatikata – tegu on nn *walkaround* tüüpi paadiga.

Kajut pole ülemäära luksuslik, vaid asjalik. Siin saab istuda ümber laua, ent laua võib ka ära võtta ning moodustada laia magamisaseme. Ja üks seda paati saab ju kasutada ka perekonna ja sugulaste-tuttavate lõbustamiseks: et sõidame kuhugi, loksume mõnusasti vee peal. Peab ju kalamees vahel ka oma lähedaste peale mõtlema, ehkki tahaks vaid veeelukatest meeliskleda.

Et mul enesel pole täiesti juhuslikult ühtegi vaba miljonit parasjagu ripakil, ei taha ma tunnistada, et tegelikult on Trophy 2052 üks päris vinge paat.

Kui õhtul koju jõuan, silman esikus kahva, mille hommikul maha unustasin.

"Näed, kui hästi – ei läinudki vaja!" nendin ma rõõmuga. ■

KAJUT ON TROPYL ASJALIK. SIIN SAAB ISTUDA ÜMBER LAUA, ENT LAUA VÕIB KA ÄRA VÕTTA NING MOODUSTADA LAIA MAGAMISASEME. PAATI SAAB KASUTADA KA SUGULASTE-TUTTAVATE LÕBUSTAMISEKS. PEAB JU KALAMEES VAHEL KA OMA LÄHEDASTE PEALE MÕTLEMA, EHKKI TAHAKS VAID VEEELUKATEST MEELISKLEDA.

Trophy hinnad  
kuni 01.12.07 laopaatidele

Trophy 2052WA

**699 000.-**

~~767 400.-~~



Trophy 2059

**1 100 000.-**

~~1 309 700.-~~



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





# VERGI JAHISADAM

Vergi sadam Lääne-Virumaal kaunis Lahemaa rahvusparkis taasavati 1997. aastal. Sellest ajast peale on Vergi näinud nii puupüsti täis kui ka tühja sadamat. Eraomanduses sadama omanikud peavad aga juba üle aasta müügiplaane.

TEKST **KADRI HAAVAJÕE** FOTOD **TIIT LILLIPUU**

Sel kevadel kahtles sadama üks omanikke Olev Puldre, kas müügisolevat sadamat navigatsioonihooajaks üldse avada. Sadam siiski avati ja lisaks kohalikele alustele seisab seal iga päev kaks-kolm jahti Soomest või kaugemaltki.

"Juunis-juulis oli olukord sadamas üsna nukker. Ilmad olid suve hakul jahedad ja jahte sadamas umbes kaks korda vähem kui eelmisel aastal," kirjeldab Puldre.

Samas on ilusate ilmadega suved näinud sadamat rohkem kui täis. Kõige rohkem on sadamas ja selle läheduses olnud korraga 80 jahti. Puldre meenutab, kuidas sel rekordsuvel jahilt jahile käidi, et maale saada, ja ütleb, et mererahvas on alati sõbralik rahvas olnud.

Vergi sadamas peatub navigatsioonihooaja kõrghetkedel tavaliselt kümneid aluseid korraga, millest enamik tuleb Kotka ja Hamina kandist. Esimene jaht saabub vahel juba aprillikuus.

Aastas käib Vergi sadamast läbi umbes 500-700 jahti ja 3000-5000 välis turisti. Kõige kaugem silduja oli Aust-

raaliast. Oma jahil kohale sõitnud härra oli parajasti ümbermaailmareisil. "Talle meeldis meie sadam väga ja ta ütles, et ega selliseid väikseid sadamaid enam palju alles olegi," meenutab Puldre ringreisil oleva austraallase kiidusõnu.

## TÄNAPÄEVANE SADAM

Vergi on põhjarannikul üks väheseid väikesadamaid, mis on saanud tänapäevase ilme ning pakub külastajatele mitmesuguseid teenuseid: väikelaevade ja autode tankimine, vee- ja elektritoide kail, viihall paatide remondiks ja väikealuste ületalve hoiuks ning lähedalasuvad majutuskohad ja kõrts.

Vergi sadam on kaitstud tuulte eest, sadamas on kaks suuremat kaid, kuhu võivad randuda kuni 30 meetri pikkused ja kolmemeetrise süvisega alused. Sadam mahutab umbes 50 väikealust.

Esmakordselt avati sadam 1977. aasta suvel ja taasavati kakskümmend aastat hiljem. 1998. aastal nimetati see aasta väikesadamaks, aastatel 1998-2000 hinnati Vergi sadam Euroopa sinilipu vääriliseks. Olev Puldre on sadama



Laste rõõmuks on kaldal "Keksutaja"



Sadamakõrtsis saab ninaesist nautida väliterrasil

omanik alates 2001. aasta aprillist, teiseks omanikuks on praegu üks Puldre pereliikmetest.

2005. aastal sai sadam tormis kannatada, omanik hindas kahju 500 000 kroonile. See oli maakonnas ka üks kõige rängemalt viga saanud objekte.

#### ERAOMANIKE MURED

Eraomanduses väikesadamate olukord on majanduslikus mõttes üldiselt nukker. Nende ehitamine ja korrastamine maksab miljoneid, mida Eesti lühikese navigatsioonihooaja jooksul tagasi ei teeni.

Puldre sõnul ei saa sadam ei Euroopa Liidult ega riigilt toetust. Ühelt poolt on see tema sõnul arusaadav, samas saab sadamast kasu kogu maakond, sest läbi Vergi sadama on välismaalastel võimalik ka maale tulla – asuvad seal ju piiri- ja tollipunkt.

Osa hinnangute järgi peaks praegu valdavalt erakätes väikesadamad kuuluma kohalikule omavalitsusele. Nende operaatoritena võiks jätkata siiski eraomanikud. Nii võiks ka riigi poolt roh-

kem toetusi loota. Ise sadamat üleval pidada on kallis; kaimaksud on Eestis küll kõrgemad kui mõnel pool Euroopas, hooaeg aga see-eest lühike.

#### MAAKOND JÄÄB JAHISADAMATA?

Olev Puldre nendib, et kui sadamale ostja leidub, võib uus omanik sadama ka kinniseks muuta, sest ükski seadus ei kohustaks seda jätma avalikuks sadamaks ja nii kaotaks maakond oma ainsa jahisadama.

See aga mõjutaks kohalikku turismi. Kuigi sadamasse on sattunud külalisi ka kaugemalt, on peamised külastajad Soome turistid, kes tulevad tutvuma Lääne-Virumaa ja Lahemaaga. Perspektiivikatenäeb Puldre ka Ida-Virumaad ja Venemaad. Nendest turistidest jääks maakond siis ilma ja jahid hakkaks randa Tallinna lähedal.

Kui ilmad jahenevad ja saabub sügis, hülgavad Soome turistid Vergi sadama ning seal silduvad ja kasutavad sadama-teenuseid kalalaevad.

Teised maakonna sadamad on halvas olukorras: lagunenud, ajast ja arust, kor-

ralike navigatsioonimärkide ning rannaehitisteta. Nii mõnegi rannäärse valla arengukavas on sadamate arendamine sisse kirjutatud, aga tehtud ei ole selle nimel midagi, isegi mitte eelarvekroone eraldatud. Samuti on sadamapassi taotlemine keeruline, sest väikestel ja suurtel sadamatel vahet ei tehta. Väikesadamad pole ka kuulunud ühegi ministertiumi alla ning neid reguleerivad nii keskkonna-, põllumajandus- kui ka sise-ministertium.

Vergi sadama tulevikuplaanidest rääkides jääb Olev Puldre mõtlikuks. Sadam on müügis, huvi on ka tuntud, kuid tehinguni seni jõutud ei ole.

Puldre mõttes mõlgub ka võimalus sadamaala ise edasi arendada. Sel juhul peaks Vergi sadamast Puldre sõnul saama midagi omapärast, näiteks spaakompleks. "Mõtteid on, aga millestki konkreetsest veel rääkida ei saa," lisab ta.

Olev Puldre loodab, et hooaja lõpp tuleb ilus ja sügis soe. Kahtlusi ja mõtteid sadama tuleviku osas on aga sama palju kui kevadel. **N**

#### Vergi sadam

Lääne-Virumaa,  
Vihula vald

#### Koordinaadid

59°35,7'N - 26°33,46'E

#### VHF kanal 10 ja 16

"Vergi 32"

#### Teenused

Vergi poolsaarel asuvasse kompleksi kuuluvad sadam, bensiinijaam, kauplus, angaar ja sadamakai. Samas asuvad ka hotell- ja piirivalvepunkt.

[www.marinas.nautilus.ee](http://www.marinas.nautilus.ee)

[www.marinas.nautilus.ee](http://www.marinas.nautilus.ee)

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

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



# SLIPIKOHAD PEIPSIL



📍 **Ranna-Pungerja**  
 Betoon  
 N 58°59'12,5" E 027°10'22,9"

Slipikohast teatamiseks palume saata e-kirja aadressile [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)

**Kirja tuleks panna:**

- slipi asukoht
- slipi GPS-koordinaadid
- slipi kirjeldus
- tere-  
tulnud on ka fotod.

**Agaramad slipikohtadest teatajad saavad premeeritud Navigaatori tasuta aastatel-  
limusega!**



📍 **Avijõgi**  
 Sadama territooriumil.  
 N 58°56'29,6" E 027°03'12,00"



📍 **Kalmaküla**  
 Looduslik pinnas.  
 N 58°53'26,6" E 026°58'08,6"



📍 **Mustvee**  
 Kruus.  
 N 58°50'47,0" E 026°56'57,6"



📍 **Omedu**  
 Looduslik pinnas.  
 N 58°46'21,1" E 027°01'42,5"



📍 **Lahepera**  
 Looduslik pinnas.  
 N 58°34'02,7" E 027°12'55,9"



📍 **Varnja**  
 Betoonkate.  
 N58°28'37,5" E 027°14'32,6"



| 31 | 340 | 37 | 410 | 450

NEW 2008



**EDASIMÜÜJA EESTIS:**

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

*elan*

WWW.ELAN-MARINE.COM

| 344 | 384 | 434 | 514

NEW

 Impression  
by elan



# TUULT PURJEDESSE!



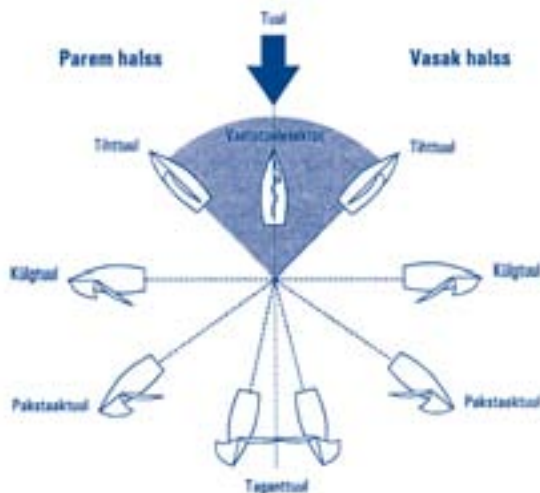
Kogemustega purjetaja ja purjetajate koolitaja Alar Volmer jätkab oma teadmiste jagamist ajakirja Navigaator lugejatele. 30-aastase purjetajakarjääri jooksul on Alar Volmer osalenud mitmetel rahvusvahelistel regattidel, sealhulgas võistles ta ümbermaailma regati Volvo Ocean Race'i eelkäijal – Whitbreadi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

**TEKST ALAR VOLMER**

Purjetamiskooli eelmistes osades olen tutvustanud purjetamist üldiselt, rääkinud ohutusest, riietusest, jahi ehitusest, mereterminoloogiast ning viidanud ka huvitavale seltskonnale, kes maailma kõigis jahtklubides ees ootab. Üüd proovin võimalikult lihtsalt tutvustada purjetamiseks hädavajalikku energiaallikat tuult. Tuul – see on meie kütus, ja purjed mootor, mis kütuse edasiviivaks jõuks muudavad. Tuul on ju ainult õhk, mis mööda maakera pinda erineva kiirusega ringi liigub. Ma ei hakka peatuma põhjustel, miks see õhk ringi liigub ja miks on tal kohati erinev kiirus, vaid annan mõned seletused selle kohta, kuidas ja miks purjetaja tuult kasutab. Loodus on suur ja võimas ja tuul osakene sellest loodusest; me ei saa mitte kunagi tuult kontrollida ja sellest johtuvalt on meie koostöö tuulega võimalik ainult vastastikkuse austuse ja arusaamise õhkkonnas.

**TUUL**

Jahi paneb soovitud suunas liikuma tuul. Tuule suuna ja tugevuse tajumine on üks purjetaja olulisematest oskustest. Kõige paremini kirjeldab tuule kasutamise võimalikkust ja võimatust järgnev joonis:



Joonis. Kursid tuule suhtes  
Purjetamine on võimalik kõikides suundades, välja arvatud vastutuulesuund ja vastutuulesuunast mõlemale poole jäävad

45-kraadised sektorid. Vastutuule suunas liikumiseks peab jaht kasutama "sikk-sakk"-meetodit, kord tuul ühelt poolt ja kord tuul teiselt poolt. Sellist purjetamist nimetatakse loovimiseks või krüsumiseks ja kurssi tuule suhtes tihttuuleks.

Purjetamisõpikute peatükid jahi liikumapanevatest jõududest on täis jooniseid ja valemeid, järgnevalt anname kiire ja lihtsusele pürgiva ülevaade jõududest, mis jahi liikumist mõjutavad.



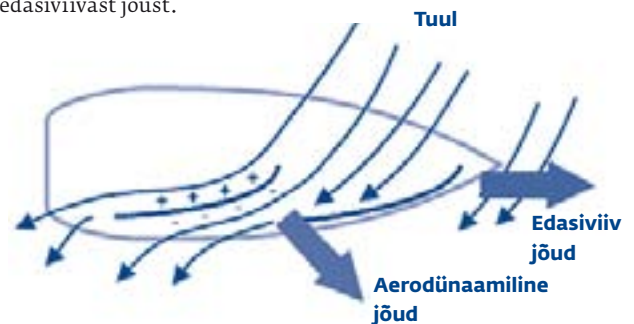
Joonis. "Sikk-sakk"-meetod ehk loovimine või krüsumine

**PURJETAMINE VASTUTUULT – PURI NAGU TIIB**

Alustavatele purjetajatele võib olla kõige raskemini mõisteta- vana, mis paneb jahi liikuma tuule poole?

Kui jaht purjetab tuule poole, siis puri jagab ja painutab õhuvoolu, suunates seda ahtri suunas. Nii rakendub tuuleener- gia ja tulemuseks on jahi liikumine tuule suuna poole.

Kui purje tuulepoolne serv jaotab õhuvoolu kaheks, liigub õhuvool purje pealtuule- ja allatuulekülgedel; õhuvool püüab ennast sirgeks keerata, kuid on sunnitud jälgima purje kume- rust. Purje pealtuuleküljel liikuv õhuvool tekitab tõukejõu, mida nimetatakse veojõuks. Purje allatuuleküljel liikuv õhu- vool püüab ennast purjepinnalt lahti rebida, tekitades alarõhu- piirkonna purje allatuuleküljel, mis omakorda tekitab tõstejõu. See tõstejõud annab tuule poole purjetades 70 protsenti jahti edasiviivast jõust.



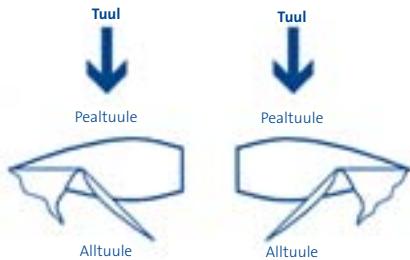
Joonisel nähtav eespuri suurendab õhuvoolu suurpurje allatuuleküljel, luues sel viisil veel suuremat alarõhku, mis omakorda tekitab rohkem tõstejõudu, suurendades samuti edasiviivat jõudu.



Tugev aerodünaamiline külgsuunas mõjuv tuulejõud rakedub jahile nagu joonisel näha. Jahi kere all paikneb kiil, mis loob külgmise takistusjõu, mis ei lase jahil külgsuunas liikuda. Need kaks jõudu koos tekitavad edasiviiva jõu, mis paneb jahid edasi liikuma. Nende jõudude koostöö tulemusel ongi võimalik tuule suunas purjetada.

**PURJETAMINE ALLATUULT – PURI NAGU "LAUDAUKS"**

Erinevad jõud tulevad mängu, kui jaht purjetab allatuult ja tuul puhub tagantpoolt. Tõstejõud on minimaalne, kuna õhuvool purjede allatuuleküljel on vähene, veojõud tekib põhiliselt tuule tekitatud tõukejõust.



**OLULISED MÕISTED**

**Parem ja vasak hals**

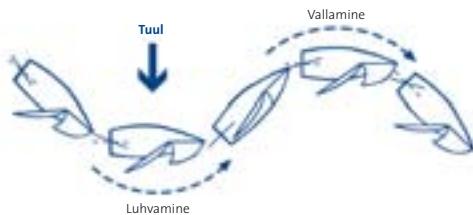
Purjetav jaht on alati mingil halsil ja halsi nimetus sõltub sellest, kummalt poolt tuul purjedesse puhub – kui vasakult, siis on jaht vasakul halsil ja kui paremalt, siis on jaht paremal halsil. Vt joonist "Kursid tuule suhtes". Tähtsaks muutuvad halsid jahtidevahelise teeõiguse määramisel.

**Pealtuule ja allatuule**

See Jahi pool, mis jääb tuule poole, on pealtuule pool ja teine pool on allatuule pool, ka see teema saab oluliseks jahtidevahelise teeõiguse määramisel.

**Luhvamine ja vallamine**

Jahi pööramine tuule suuna poole on luhvamine ja Jahi pööra-



mine tuule suunast eemale vallamine.

Purjetamise põhimanöövreid ongi ainult kaks - pautimine ja halssimine ning mõlema tulemusena muutub Jahi liikumissuund koos halsivahetusega.

**Pautimine** on manööver, mida kasutatakse loovimisel ehk tihtuules sõitmisel halsi vahetamiseks. Pautimisel tuleb Jahil läbida vastutuulesektor ehk teha 90-kraadine pööre läbi vastutuule suuna.



**PAUTIMISE FAASID**

- Valmista meeskond ette hõikega "Paudiks valmis!", ära alusta pööret enne kui meeskond vastab "Valmis!"
- Pööra Jahi tuule suuna poole, laske lahti fokasoot, meeskond liigub pealtuule poole.
- Lõpeta pööramine, kui jaht on jõudnud uuele tihttuulekursile, tõmmake peale fokasoot.

**TAVALISED VEAD PAUTIMISEL**

Pautimist tuleb alati alustada hea kiiruse pealt, midu võivad lained Jahi käiku pidurdada ja Jahil ei jätku inertsi uuele tihttuulekursile pööramiseks. Selle tulemuseks on Jahi seisumäämine vastutuuleasendisse. Kui siiski jäite seisma, siis:

- vabasta rootsot;
- tõmba fokasoot peale; ükskõik, kummale poole;
- oota, kuni tuul Jahi külgtuulekursile keerab;
- tõmba rootsot peale ja jaht hakkab uuesti liikuma.

**HALSSIMINE** on manööver, mida kasutatakse taganttuules sõites halsivahetuseks ehk lühidalt - halssimine on pööre läbi taganttuule suuna.

Erinevalt pautimisest ei tule sooritada väga suurt pööret, piisab umbes 20-kraadisest kursimuutusest. Halssimine on hoolimata näilisest lihtsusest natuke keerukam kui pautimine, nimelt peate tuult täis grootpurje ja poomi viima ühelt poolt teisele. Kõlab lihtsalt, kuid tugeva tuulega nõuab palju jõudu ja täpset roolimist, et poom ei pääseks ise üle meeskonna peade lendama.



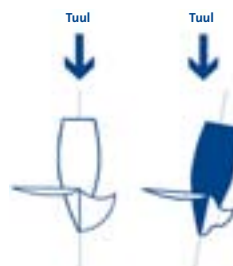
**HALSSIMISE FAASID:**

- veendu, et purjetad taganttuulekursil;
- informeerimeeskonda "Halsiks valmis!";
- alusta pööret alles pärast vastust "Valmis!";
- taganttuulesuuna läbimise ajal tõmba rootsot sisse, nii et poom tuleks paadi keskele, ja lase ta siis sujuvalt teisele poole välja;
- lõpeta pööramine ja rooli otse, meeskond vaheatab pooli ning sättige purjed uuel halsil õigeks.

**OHUD HALSSIMISEL**

Suurimaks ohuks on üle peade liikuv poom. Ebatäpne roolimise ja tugev tuul võib põhjustada olukorra, kus poom liigub suure kiiruse ja jõuga ühelt poolt teisele, olles ohtlik nii inimestele kui ka Jahi varustusele. Oluline on, et kõik meeskonnaliikmed hoiaks pead all ja kapten ei häbeneks teisi hoiatada hõikega "Poom tuleb, pead alla!"

Iseeneslik hals on olukord, kus ebatäpne roolimise või äkiline tuulesuuna muutus põhjustavad poomi ja purjede ootamatu ülemineku ühelt poolt teisele, mille tagajärjed võivad olla tõsised, kuna selleks ei olda valmis. Oht iseeneslikuks halsimiseks tekib, kui purjetate taganttuulekursil ja tuul puhub samalt poolt, kus on teie Jahi poom. Selline "valel halsil" purjetamine on võimalik ainult taganttuules. Ähvardavast olukorras hoiatab eespurje tuulest tühjenemine ja kokkukukkumine. Kui siiski iseeneslik hals tekib, ärge unustage kaaslast hoiatada hõikega: "Pead alla, poom tuleb!"



Vt joonist, kus valge jaht on taganttuules ja sinine jaht on "valel halsil"

Parimate purjetamisteni! **JÄRGNEB**



# LAURI NEBEL & KOERAKANDJA

Näitleja Lauri Nebeli merearmastus sai alguse juba üsna varases lapsepõlves, kui ta isa ja vennaga seltsis kalal käima hakkas. Oma mereäärsest suvekodust igal võimalusel vee peale kibelev mees kuulab meeeldi vanade meremeeste tarkusi ning püüab neid kasutada. Merearmastus on mere tundmine, on ta veendunud.

TEKST HELEN RAIEND FOTOD ANDRUS KALKUN

Saabume näitleja Lauri Nebeli suvekoju Pärnumaale Saulepis tuulisel, ent soojal ja päikesepaistelisel augustihommikul. Lauri võtab meid vastu, lai naeratus merepäikesest põlenud näos ning väike must koer Toki jalgade juures sibamas. Selle asemel, et saabujad kohe oma paati vaatama viia, teeb ta meile ringkäigu maitsekat silma ja hoolsat kätt näinud lille- ja köögiviljaaias, mille keskel troonivad maakivist sambad. Selgub, et asume otse Saulepi mõisahoonel külje all, seal, kus asus vanasti mõisatall.

"Tulge, sööge enne mereleminekut kõhud ilusti täis", kutsub Lauri meid oma palkmajaga seespoolt tutvuma. "Siis läheme paadi juurde ja merele, täna on tuuline küll, aga siin meie akvatooriumis lainet üles ei tõsta. No te näete kohe ära, mis mul seal on."

Sööme kurgisalatit ja joome plekk-kruusidest kohvi.

"Need kruusid kinkis mulle Jaan Tätte viiekümnendaks juubeliks, nii et varsti on neil kümnes aastapäev," räägib Lauri. "Küll ma olen pidanud plaani, et oma paadiga Vilsandile sõita, aga siit otse ju ei saa – nii et käi enne Riia all ära ja siis mine Jaani juurde, ja ma polegi jõudnud sinna..." Lauri pakub endavalmistatud kala marinaadis, mis maitseb väga hea.

## ■ Milline on Sinu lemmikkalatoit?

"Kalatoit käib mul igasse päeva, kui teda on, ja ega mul pole eelistsusi, et ma süüa seda kala või toda kala. See kala, mida ma parajasti süüa, see ongi mu lemmikkala. Ma süüa räime tomatiga nii suure heameelega, et terve konservi süüa kohe ära.

On üks eriline toit, mis mulle väga maitseb – suitsusäina pea. Üks vanataat, meremees, ütles mulle, et suitsusäina pea on ta lemmikroog, aga seda tuleks süüa pimedas, et sa ei näeks, mida sööd. Seal on nii jubedad molluskid - ajud ja muud värgid sees, aga need on imehead..."

Kõhud kalatoitu ja aiaande täis, sõidame umbes kilomeetri kaugusele randa, kus asub Lauri mereäärne maatükk. Sealsamas seisab ankrus tema paat, kas kaldanuki lääne- või loodepooles küljes ehk sadamas, nagu Lauri ise neid maabumiskohti kutsub – oleneb, kummalt poolt tuul on. Sumame läbi vee paadini, mis asub seekord läänesadamas.

Peagi läheme mootori põrisedes merele, möödudes veepinnal hulpivast plastkanistrist, mis märgib veealust kivi. Toki ei taha end märjaks teha ja jääb meid kaldale ootama.

## ■ Miks see paat?

"Ta on nii voolujooneline, lihtne aeru hoida ja tahab (kannatab - toim.) lainet. Sellel paadil ei ole ühtegi roostetanud osa – kõik on roostevaba."

## ■ Kuidas paat nime sai?

"Poeg Ott pani. Ühel esimestest sõitudest arutasime naisega, mis laeva nimeks võiks saada. Ott, kes oli tollal viieaastane, kuulas meie juttu pealt ja pakkus järsku: "Koerakandja". Purskasime naisega selle nime peale naerma, ent hiljem mõtlesime, et miks ka mitte.

Aga nimi ei tulnud mitte koera vedamise järgi, vaid vedasime korra poisse, kes pidasid siin lähedal saarel laagrit. Üle kümne



"MERI ON MERI –  
MERE VASTU IKKA EI SAA!"  
LAURI NEBEL

poisi oli peal ja parras peaaegu veepiirini. Ju ma siis neid poisid-koerad nimetasin, et poeg sellest nime tuletas."

■ **Kuidas see paat Sinu juurde jõudis?**

"Selle paadi seitsme meetri pikkune vend asub praegu Haapsalus. Viimase algne omanik oli üks Haapsalu mees, kes leidis, et jõudu hakkab paadi jaoks väheks jääma, ja müüs paadi maha. Asemele lasi samasuguse, aga viiemeetrise teha. Aga siis jäi ta veel vanemaks ja jõudu jäi ka viiemeetrise jaoks väheks..."

Kuna me olime selle seitsmemeetrise paadi uue omanikuga kogu aeg vee peal sõitnud ja see paat oli väga hea lippamisega, hakkasin ka endale sellist tahtma. Ja kui mulle öeldi, et paadi lähem koopia seisab vanamehel kuuris, siis nagu öeldakse: küsija suu pihta ei lööda. Ja nii ma omale paadi saingi."

■ **Kirjelda oma tavalist päeva merel.**

"Tavaline merepäev on alati ebataoline. Hommikul jälgid ikka ilma, et milline päev täna tuleb. Selleks, et merele minna, peavad olema kokkulangevused – mõõdukas tuul, sobiv veeseis, vaba aeg. Kui kõik need kolm tingimust on täidetud, siis hommikul lähen võrke nõudma, ja kui on veel aega, siis panen ka õhtul võrgud sisse. Ma olen küll FIEna kalur, aga ei tohi üle kolme võrgu vette lasta. Hea, et niigi on, nüüd on kuulda, et tahavad selle viimasegi käest ära võtta."

Märkame kividel istuvaid musti linde. "Need on need hullud linnukesed, kormoranid," räägib Lauri. "See sööb kolm kilo kala päevas. Sellepärast meie ninaesine ongi nii kesine."

■ **Millist kala sinne meri annab?**

"Kui aasta lõikes võtta, siis kõike: siin tuleb forelli, lõhet, ahvenat, säinast. Viimast juba vähem, aga vanasti oli siin lausa säina-meri. Säinakala on suur, paks nagu põrsas. Angerjat tuleb ikka ka, ja praegu (august - toim.) ongi angerjaaeg."

Lestapüük on siin aasta ringi keelatud, aga kui tuleb võrku – mis sa teed? Kui võtad endale, rikud seadust, kui viskad ära, oled õige mees. Ja ma ei pane ju võrgu iga silma juurde kirja: "Lest, ära tule!"

■ **Milliseid vanade merekarude uskumusi ja kombeid järgid?**

"Paati ei tohi kunagi vastupäeva keerata! Olime kord omakü-lamehega, vana merekaru Oskariga kalale minemas. Keerasin pahaaimamatult paadi vastupäeva ja järsku ta törises: mine paadist välja, täna merele ei lähe! Ja ei läinudki. Mõelda, kus on põhimõtted! Jah, üks merekarud teavad, et sapööri, elektriku ja meremehe elukutsed on sarnased."

Teine asi, mida üks kalur mulle õpetas: söök-jook olgu vee peal kaasas. Ta ise võttis merele minnes ikka liitriise kaevu-veepudeli ühes. Ja pätsi leiba. Merel võib ju ilm äkki muutuda ja ta oli kunagi tõsiselt merehädas olnud. Kummaline – merelt tulles tahad vett juua! Eks pidev soolases keskkonnas olemine tekitab janu."

■ **Pikim merereis?**

"Sangelaiule – 15 kilomeetrit siit Saulepist."

■ **Eksootilisim paik, kus oled oma paadiga käinud ja kuhu**



### **tahaksid tagasi minna?**

"Ikka Sangele. See on üks vana ja hästi põnev laid Kihnu külje all, kus elas veel üsna hiljuti Sangevana. Tollal oli traditsioon, et vanemad kalurid, kes ei jõudnud enam brigaadiga merel käia, asusid terveks suveks mõnele laiule omaette kala püüdma. Sangevana majake, mis pakub merehädalisele hädapärast peavarju, on seal praegugi alles."

### **■ Tugevaim torm?**

"Murdis Optimisti masti.

Optimisti purje eest tänan ma siiani maailmameistrit Tiit Haagmaad, kes mulle selle kunagi kinkis. Kui ma purje esimest korda peale panin, ütles ta, et küll sa näed, teed selle siit lahti, säed sealt ja see on kõik nii loogiline. Ja kuidas ma siis purje hoian, küsisin? Küll tuul õpetab, vastas ta. Ja tõesti, tuul õpetaski!

Muidugi, ega see purjetamine nii lihtne ka pole, et seal üldse midagi õppida pole. Tiit näitas mulle soodisõlme tegemist ja mul läks see nimetus "soodisõlm" kõrvust mööda ja ma ütlen, "jaa, näe, ma teen selle seasõra"... Ta sai tõsiselt pahaseks ja ütles, et ega sa sealaudas ei ole, et ütled "seasõrg". Nii et meremeestel on ikka soodisõlm.

Lauri näitab meile otsa peal, kuidas ta soodisõlme tegemist õppis. "Ja näe, see on minu peresõlm, soodisõlmel baseeruv".

### **■ Kas on juhtunud, et merel on ilm järsku halvaks läinud?**

"Jaa. Siin lähedal meres on üks lee ehk liivamadal või liivaseljan-

dik. Ja siis mul olid purjed peal ja lähen üle lee ja tuli, õnneks lõuna poolt, peale pagi. Ta oli nii võimas, et lainet ei tekitanud – tuul oli nii tugev, et lõi laine maha, ja ma tuln ja kuidas ta siis tõstis mu üle lee...

### **■ Keerulisemad sõidutingimused?**

Kevadel, esimest sõitu tehes, askeldasin paadilael võrkude kallal ega pannud tähelegi, et vesi oli juba pinkideni sisse lekinud. Õnneks on paat uppumatu ja rand lähedal! Siis polnud plastikuga üle tehtud. Nüüd, kui tilk paadis, olen juba pahun.

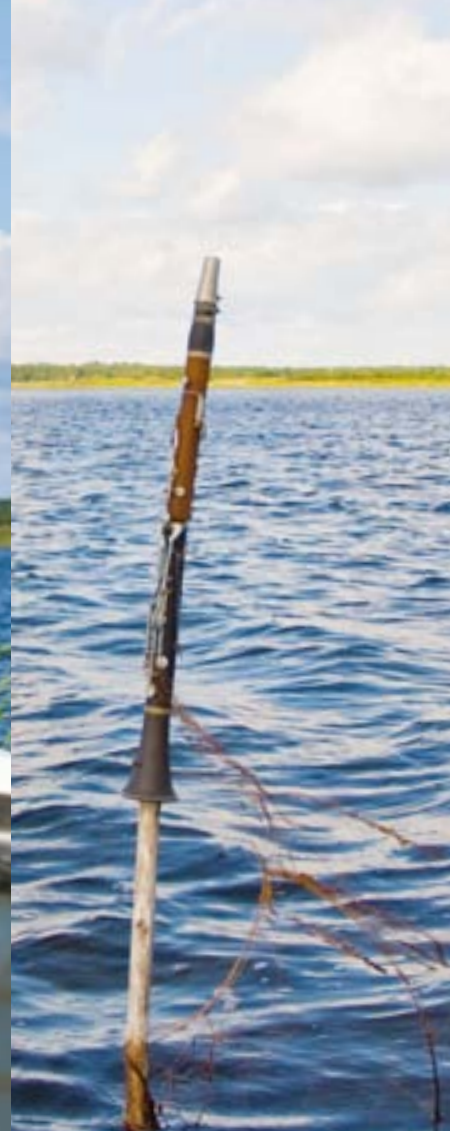
Oleme jõudnud Kõrgsaare külje alla. Kapten juhib paadinina kivide suunas, mis veest paistavad ja peatab siis mootori. "Saulepi mõisnik, Normanni-nimeline, tahtis kunagi merre tee teha, et kuiva jalaga saarele saaks. Seda ei õnnestunud päris valmis teha, sest sõda tuli peale ja mõisnik sõitis Saksamaale," tutvustab Lauri kohalikku ajalugu. Vaatleme veidi, kuidas lained talumeeste raske töö ja vaevaga vette tassitud suuri maakive nilpsavad ja suundume paadiga tulnud teed tagasi.

### **■ Milline on Sinu lemmiksadam Eestis?**

"Eks ikka Saulepi kodusadam."

### **■ Unistuste paat?**

"See paat ei peaks üldse suur olema, ütleme neljale inimesele paras, ja kus saaks ööbida. Ma olen ka oma praeguse paadiga öö läbi merel olnud, magamiskoti kaasa võtnud ja võrkude lähedale ööbima jäänud. See on küll omamoodi ehe ja eriline elamus, aga teab mis mugavust sealt loota ei ole.



Mina tahaks just nõnda, et võiksin olla mere peal rahulikult ja mugavalt. Et oleksid kõik sidepidamisvahendid olemas, no näiteks sülearvuti koos internetiga. Ja kui läheks trepist alla kajutisse, siis seal oleks väike kambüüs, kus saab head-paremat valmistada.”

■ **Unistuste reis?**

“Kui merel oled, siis see ongi juba unistuste täitumine.

Minu unistuste reis ei ole seotud mingi Hawaii või Port Arthuriga. Ega ma ei kipu siit Eestist õieti kuhugi – sõidaksin hea meelega terve ranniku läbi ja saaredki takkapihta. Mul on mere ääres palju tuttavaid. Noh, ütleme. Võsul käiks ära, Tapurla rannas on mul Mati ja Artur Talvik, keda tahaks vaadata sõita, ja siis tuleks sealt riburada kuni Häädemeesteni välja ning põikaks sisse ka Jaan Tätte juurde Vilsandile – teeks kohe ringreisi.

Eesti on piisavalt suur ja siin ei hakka kunagi igav. Mõelda: meil on ju neli aastaaga – loodus on meil pidevas muutumises ja see just ongi huvitav.”

Kalda lähedale jõudes juhib Lauri meie tähelepanu oma sadama meremärgistusele: “Minu meremärk on klarnet – see on mul läänesadamas tooder.” Posti otsa ongi püsti pandud puhkpill, mis peaks merelolijad kaldale juhatama. Randume loodesadamas, kus koer meid juba ees ootab.

Tagasi maja juurde jõudnud, istume veel korra enne teeminekut Nebelite aias. Siinsamas, maa sisse kaevatud tunnisis, ujuvad kogred. Meid teele saates pajatab Lauri oma kelmustü-

kist, mis ta kunstnikust naabri Jüri Arraku juures tegi:

“Lähem ämbritega sinna ja suured kogred sees. Arrakul on aga kunstikriitikud Moskvast siin, õu naisi täis. Ütlen, et ära lase ennast segada, ma viskan nad sulle tiiki sisse. Andsin ühele musi ja viskasin tiiki ja kus nad klõpsutasid fotoaparaatidega. Lasin neil siis ka kalu suudelda, “nado tselovatj” – see toob õnne! Küll nad tegid nägusid, aga suudlesid neid mu kokresid enne vetteviskamist.”

Lahkume Lauri Nebeli juurest meretuulest õhetavate nägudega, mälestuseks kaasas plaat tema lauludega . 🎵

**Koerakandja**

**Kodusadam** Saulepi

**Tüüp** aerupaat

**Ehitusaasta** 1974

**Kerematerjal** puit, kaetud plastikuga

**Pikkus, laius** 5 meetrit, 1,6 meetrit

**Süvis** 20 cm

**Purjed** Optimisti puri

**Mootor** 3,5-hobujõuline rippmootor

**Lubatud inimeste arv pardal** 4 inimest

**Lauri Nebel**

**Vanus** 58 aastat

**Meresõidukogemus** 37 aastat



**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE



## UUS HPX

### Ookeanil sündinud



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

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

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

Selline reklaamkast ainult 1200.- + km

¼ lk = 3000.- +km

⅛ lk = 1500.- +km

⅙ lk = 1200.- +km

⅓ lk = 1000.- +km

Hinnad kehtivad ainult paadibörsi rubriigis. Järgmisese Navigaatorisse ootame paadibörsi kuulutusi kuni 15. novembrini 2007. Tel. 6 710 158 E-mail navigaator@heelium.ee



**Princess V55**

Pikkus: 17,40 m • Laius: 4,27 m • Kaal: 14 500 kg • Mootorid: 2 x MAN V10 (2 x 1050 hj) • Ehitusaasta: 2000  
Konditsioneer, küttesüsteem, diiseldiiselmootor, passarell, võõrivint, Raymarine C120 GPS/kaardiplotter/radar, autopiloot jpm.  
Kontakt: 50 33 228

hind  
**465 000 €**



**Bella 850 2007**

Volvo-Penta KAD 300, teak-sari, Raymarine C70 plotter/kajalood, soe vesi, WC, magamisasemed 6-le, ujumistaseme dušš, avasa padjad, salongi- ja avasa valgustus, võõrivint, maa-elekter 220V, köök, pliit (diiseli), trimmid, vendrihoidjad, vendrid, otsad- ideaalne sõituvõimalis matkakaater!  
www.bellmarine.ee; 51 67 944 kaarel@bellmarine.ee

soodushind  
**2 065 000.-**  
tavahind 2 165 690.-



**Trophy 2359 D**

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

soodushind  
**1 100 000.-**



**SeaRay 240 Sundancer**

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

soodushind  
**1 100 000.-**



**Bayliner 246**

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

soodushind  
**999 000.-**  
tavahind 1 230 800.-



**Bayliner 245**

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

soodushind  
**885 800.-**



**Trophy 2052 DIISEL**

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

soodushind  
**699 000.-**



**Bella 621 DC 2007**

Mercury 135 L Optimax, teak-sari, cd-raadio-pult, võõrikuuk, smart-craft kellad, vendrihoidjad 2tk, trimmid, hüdrauline juhtimine, Lowrance LMS520c plotter/kajalood, haagis Respo 1501 jpm.  
www.bellmarine.ee; 51 67 944 kaarel@bellmarine.ee

soodushind  
**615 000.-**  
tavahind 669 650.-



**Bayliner F20**

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

soodushind  
**549 000.-**  
tavahind 606 200.-





### Bayliner 652

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

**soodushind**  
**499 000.-**



### Zodiac Pro 15 man RIB

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

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



### Flipper 630 CC 2007

Teak sari; hüdrauline juhtimine  
www.bellmarine.ee; 51 67 944 kaarel@bellmarine.ee

**soodushind**  
**440 000.-**  
tavahind 473 000.-



### Bayliner 652

Väljalaske aasta: 2005 • Mootor: MerCruiser 4,3 (220 hj) • Pikkus: 6,22 m • Laius: 2,49 m • Süvis: 0,48 m  
Ruumikas kokpit ja läbimõeldud ning praktiline juhtimiskoht teevad Bayliner 652't ohutu ning mugava kaatri. Kaatril on rikkalik standardvarustus.  
Kontakt: Olle Uussaar tel: 526 6640 olle@paadid.ee

**megapakkumine**  
**399 000.-**  
tavahind 580 000.-



### Bayliner 192

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

**soodushind**  
**399 000.-**



### Bella 561 HT 2007

Mercury F80 ELPT Efi; Lowrance LM5520c plotter/kajalood  
www.bellmarine.ee; 53 417 613 mikk@bellmarine.ee

**soodushind**  
**340 000.-**  
tavahind 383 300.-



### Flipper 520 HT 2007

Mercury F80 ELPT Efi; haagis Respo 751  
BellMarine OÜ, 51 67 944; 53 417 613, mikk@bellmarine.ee

**soodushind**  
**325 000.-**  
tavahind 365 300.-



### Bayliner 195

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

**soodushind**  
**286 800.-**  
tavahind 338 000.-



### Bayliner 175

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

**soodushind**  
**250 000.-**

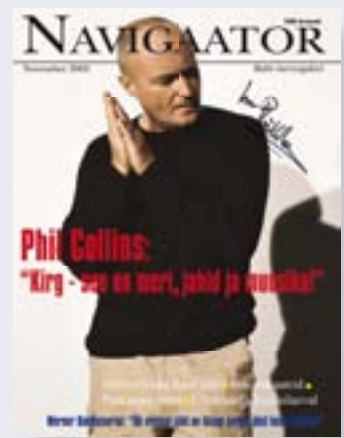


### Kasutatud Regal Valanti 170

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

**hind**  
**130 000.-**

# Telli mereajakiri *Navigaator*



1/2005



1/2006



2/2006



3/2006



4/2006



1/2007



2/2007



3/2007

**Üksiknumbri hind 69 kr**  
**Aastatellimus (4 numbrit) 199 kr**

Tellimiseks helista 671 0158 või saada kiri [navigaator@heelium.ee](mailto:navigaator@heelium.ee)  
Toimetuses on saadaval Navigaatori varasemaid numbreid hinnaga 49 kr  
[www.ajakirinavigaator.ee](http://www.ajakirinavigaator.ee)



# ZODIAC



## Zodiac Zoom 380S

Hind 26 100.-

### Turvaline ja merekindel

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



ZOOM 240  
Hind 11 900.-



ZOOM 260 S  
Hind 15 000.-



ZOOM 260 AERO  
Hind 18 900.-

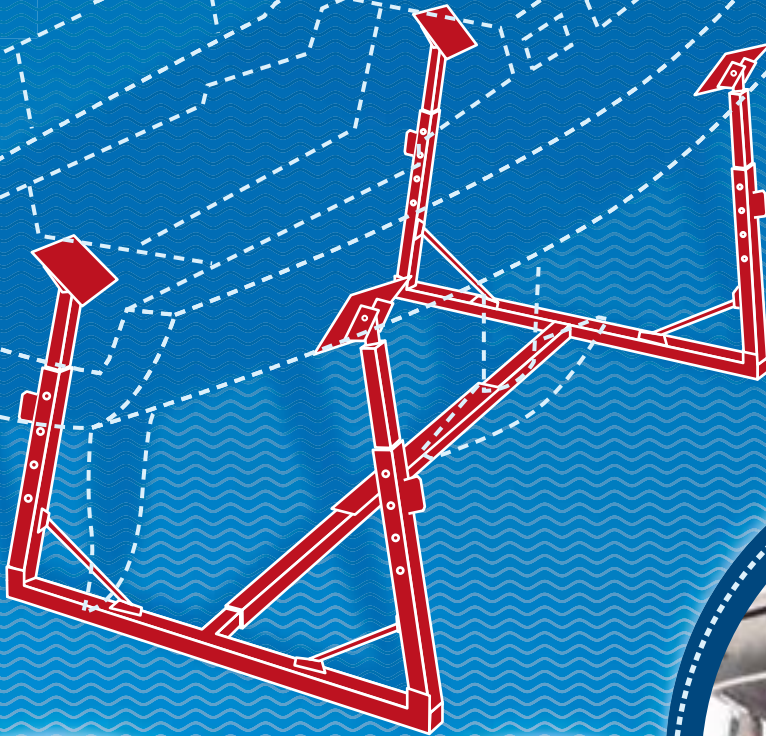


ZOOM 310 S  
Hind 17 000.-



ZOOM 340 S  
Hind 20 500.-

# Jahi- ja paadipukid



**Top Marine**  
Paadisildade ehitus

OÜ Top Marine, Tule 21, Saue  
Tel 565 2268, info@topmarine.ee