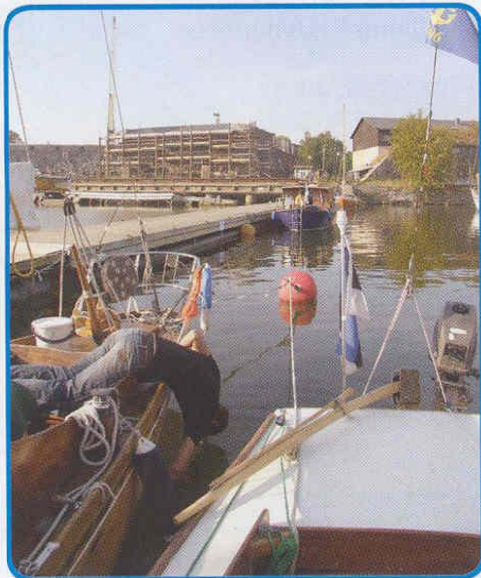


Folkboodiga Helsingis võistlemas



Viapori Tuoppi on soomlaste pikkade traditsioonidega puulaevaregatt. Seda korraldatakse juba aastast 1985. Alates aastast 2003 on esimese Eestist pärit jahina igal aastal osalenud üks eesti puulaev – folkboot nimega Greta. Gretal endal on samuti pikk elulugu, ehitatud ikkagi juba 1968. aastal, käinud läbi mitme omaniku käest ning episoodilistes rollides koguni raamatukülgedele raiutud.

Ühel kolmapäeva õhtul, just pärast langevarjuga maandumist tunnen, et telefon vibreerib taskus. Priit, HobiKlubist, näitab ekraan. “Kas sa reedest pühapäevani Gretaga Soome puulaevaregatile tahaksid minna ning hiljem sellest HobiKlubisse kirjutada?” Luban järgmisel hommikul oma sõna öelda ning tagasi helistada. Jutt lühike – juba neljapäeva õhtul olen kompsudega Piritall ja laon need lahkesti tervitanud Miku juhatusel koisse.



Hommikune võistluse eelne ettevalmistus, võistlejad

Mõnus öine kruisimine

Selgub aga, et enne kui sõit Soome pool lahti läheb, on vaja pisut Greta masti sättida, millele lõppkokkuvõttes kulub üsna mitu tundi. Nii et startides on juba kergelt hämarunud ja Aegna alla jõuame ikka päris pimedas. Laevas on peale minu ning kipper Miku veel viimase rõõmsameelne abikaasa Ingrid ning juba mainitud Priit.

“Ai, raisk, see viimane paut läks liiga pikaks!” teatas Mikk pisut kibedalt, kui stardipauk käis ja meil oli stardiliinini veel tükk maad sõita. Õnneks ei olnud me tepe mitte viimased.

Jõudnud Aegnast mööda, võttis siiani Miku käes olnud tüürpinni üle Priit, kes hoidis seda kangelaslikult peaaegu Soomeni. Enne allakirjutanu magama kobimist muutus kuupäev ehk jõudis kätte kesköö, mis tõi Ingridi juubeli, õnnitlused ja väikese napsi.

Hommikul kella kuue paiku koist välja pugesd jäi esimese asjana silma Priit, kes nägi välja nagu oleks ta mõnest Hollywoodi B-kategooria *zombie*-filmist välja astunud, ikkagi pikk tööpäev selja taga ning lisaks üle kuue tunni roolimist, neist üsna mitu üksinda igavas ornas pakstaaktuules.

Ega siis midagi, kuna Mikk ja Ingrid magasid õiglase und, tuli minul, vähekegenul pinn enda kätte võtta, pilk kompassile kinnitada ning edasi purjetada. Imestasin, kuidas Priit nii kaua vastu oli pidanud – rutiin pilk purjetele, kompassile, ümberringi ja siis taas purjetele jne oli ülimalt uinutav.

Oma osa andsid ka väikesed sujuvad lained ning nõrk tuuleke.

Ühel hetkel paistis paremas poordis asi, mida pidasin pisikeseks laevukeseks. Järgmise vaatamise ringiga sinna jõudes oli see aga juba märgatavalt suuremaks muutunud ning kurss tundus täpselt Greta keskkoha olevat. Peagi hakkas unesegune silm eristama ka ehmatavaid detaile – hiigelsuur konteinerlaev, mille kiirus säärane, et laeva ninas olevast “munast” paiskus veepilv meetri-paari kõrgusele üles.



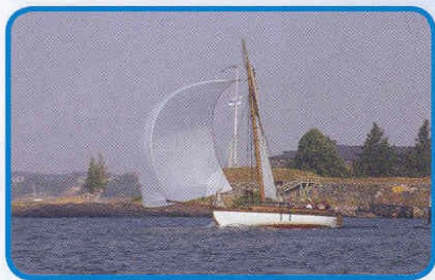
ja kohtunikud

Õelda, et jube oli (ikkagi algaja peaaegu üksi võõra laeva roolis) on vähe öeldud. Õnneks siiski kursid ei ristunud ning hiiglane sõitis 1-2 kaabeltau kauguselt ahtrist mööda. Aga need lained, mis sealt tulid! Minu arvates oleks see suureamplituudiline kõikumine pidanud surnudki äratama, kuid koidest kostis kõigest kahte tooni norinat ning ühte hingamist.

Veidi hiljem hakkas tekkima võistlus ajaga – Priit pidi jõudma hommikusele kiirlaevale. Et tuul oli suhteliselt õrnake, oli õhus küsimus, kas purjetele jõuab, või peaks mootori käivitama. Jõudsime.

Ühe stardigrupi start





Esimesed startijad üht ...



Folkboodi stiilnäide

Üle 200 puujahi korraga!

Hommikul ärgates oli ümberringi kosta kõvahäälset soomekeelset juttu, kopsimist, kirumist, purjede plaginat ja kõiki muid häälid, mis käivad kaasas purjelaeva regaati ettevalmistamisega. Meie alustasime samuti ettevalmistusi sõiduks – keetsime kohvi ning katsime laua võileivadega. Seda saatis pidev vool puitlaevu, mis sadamast väljusid, üks uhkem ja ilusam kui teine. Olles kõik ülemäärast kaalu põhjustava kraami nagu suur aku, pāramootor jms kaldale kandnud ning võtnud peale meeskonna neljanda liikme, asusime meiegi teeale. Vaatepilt, mis sadamast väljudes ning ümber saarenuka keerates avanes, oli minu jaoks täiesti uskumatu. Olles mõnedki korrad Pirita kolmapäevakutel osalenud, arvasin, et olen näinud korraga veel palju purjekaid. Aga see siin oli midagi hoopis teisest klassist – kui Pirital võib kolmapäeviti näha umbes 20–30 purje, siis Viapori Tuoppi starti suundudes oli silmapiir sõna otseses mõttes purjedest valge – neid tundus olema sadu.

Hiljem kontrollides selgus, et kokku üle 200 jahi 19 stardigrupis. Enamik tüüpiliselt valged bermuudapurjed, kuid aeg-ajalt jäi silma kakutereid, jaule, ketše, üksik kuunar ning ka mõned veidi kurjakuulutatavad mustad või punased purjed.

Esimene start oli juba antud ning meie sõitsid vastu “kalapaadid” – lahtised tekita alused, mitmel suured gennakerid üleval – võrratu vaatepilt.

Et tuul oli üsna korralik, sain ruttu selgeks, kuidas folkboodiga sõitmine käib. Seda nii Gretal koist-koisse loksudes ja kukkuvaid asju päästes, kui ka vaadates ees- ja tagapool sõitvaid folkboote, mille kreen oli muljetavaldav. “Kui kõva tuulega Gretaga sõita kannatab?” esitan järjekordse maaroti küsimuse. “No kui Pirita kolmapäevane sõit tugeva tuule tõttu ära jäetakse, lähme meie ikka välja, et mõnusat sõitu nautida,” vastab seepeale Mikk.

Stardis oli 32 folkbooti (rekord eelnevatest aastatest on 47). Jäime startides juhtgrupist pisut tahapoole, kuid see ei tähendanud sugugi, et oleks igav olnud – ümberringi olid jahid, mille meeskonnad üritasid alustest viimast välja pigistada.

Rebimine oli pidev ja põnev, iga järgmise pöördega ning tuulesuuna muutusega olukord vaheldus, oli ettetõttajaid või mahajääjaid. Taaskord võis imetleda maaroti arvates ümberminemise äärel olevaid folkareid ja ka pisut koomilisi juhtumeid, nagu näiteks Fortuna-nimelise jahi küljelaudade vahelt rippuv tihendusmassi riba.

Pärast allatuulekursile keeramist oli tükki tegemist, et spinnakeri üles saada, oli teine parasjagu keerdus. Viimaks üleval, jäi tema ohjeldamine minu hooleks. Sooti tirides ja tõmmates, pea kuklas päikese käes kiiskavaid valgeid purjeid kissitades möödus minu jaoks terve igavik.

Kui tundsin, et nüüd kohe-kohe ei jaksa mitte ühtegi korda enam soodist spinnakeri kokkukukkumise vältimiseks tõmmata, sain küsimusele “Kui kaua veeel?” vastuseks näpuga näidatud suuna järgmise märgini – õnneks juba peaaegu käeulatuses.

Kogu selle aja, aga ka edaspidi sebis ümberringi igas suunas liikuvaid erineva suuruse, kuju ja purjestusega paate – alati ei olnudki võimalik aru saada, kes neist võistleva, kes pealt vaatama tulnud.

Üks kindel pealtvaataja siiski oli – määratusuur puukatamaraan, tõeline iludus. Kõik puitpinnad piinlikult läikivaks lakitud ning detailide kujugi väga omapärane (vt. pilti).

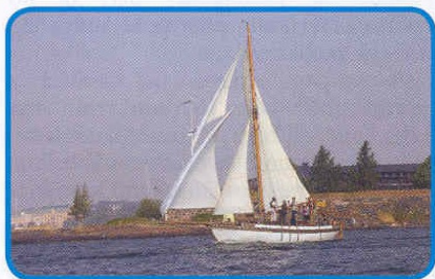
Peagi pärast üksikul kaljusaarenukil kõrguva “nukra” WC-poti märkamist jõudsin suure sevimise ja rahmeldamisega lõpuks üle finišijooni, väsinud ihuliikmetele oli lõpuvile tõeline õnnistus – tähendas see ju, et edasi on ainult mõnus lustipurjetamine kuni sadamani.

Ühissaun ja kojusõit

Sadamasse jõudnud, läks suur osa rahvast kõrvalsaarel asuvasse Soome mereväekooli sauna, mida soomlased ise peavad kui mitte maailma, siis Soome suurimaks. Kes ENSV ajal ühiskondlikke linnasaunu külastanud, saab suhteliselt täpse pildi – puudu olid ainult villaste mütsidega vene rahvusest papid. Soome kombe kohaselt loomulikult segasaun ning kaks Itaalia tütarlast, kes elus esimest korda sauna juhtusid, said ilmselt elu lõpuni meeldejääva emotsiooni.

Lavaruumi sisseastudes võis näha umbes paari-kolmesadast inimest maast mitme meetrini kõrguva lae alla ulatuval laval, kõik valjuhäälselt üksteisega juttu ajamas – üsna paras lärm. Lisaks kõik ihualasti tohutuse kuumuses – itaallannade silmad olid suured nagu tõllarattad.

Puhtad ja kuumast õhkavad, saime mõne aja pärast kuulda ka võistluse lõpptulemused. Et klasse ning jahte oli



... ja pisut teist tüüpi purjestusega

Veetnud päeva Helsingis ringi tuiates, võtsime kursi Suomenlinna saartegrupile, kus pärast sekeldusi kõikoha leidmisega tegime ka väikese ringkäigu. Võimas, 1748. aastal ehitatud merekindlus on tõeliselt muljetavaldav.

Aga ka veesõidukite tõeline segapuder, mis ümberringi merele vaadates paistab – alates suurtest ja majesteetlikest reisilaevadest, lõpetades pisikeste närviliste skautritega. Sinna vahele mahuvad nii kiirlaevad, kõikvõimalikes suurustes purjekad kui ka mootorpaadid, -kaatrid jms.

Seda vaatepilti, päikesesoojust tagasi kiirgavaid graniitkaljusid, päikeseloojagut ning peamiselt Saku ja Karhu õlut oli tulnud nautima ka suur hulk kohalikke, peaaesjalikult nooremapiilset rahvast. Õhtu lõpetuseks veel veidike konjakit ning kodust kaasavõetud kooki ikka Ingridi juubeli puhul.

Jälgides pisut eespool olevat folkbooti ning seda, kui julgelt see otse kaljusaare kõrvalt lõikas, küsisin – “On’s siin ka karilesõitmisi juhtunud?” “Jah, pea igal aastal,” vastas Mikk ning otsekuil tellitult osutas seepeale eessõitvale jahile, “näe, saidki kivi otsa.”

Kui jahist mööda sõitsime, hüüdis kõva häälega sealsetele paatnikele juhtnõore, kuidas ronida kreenialusele poordile, et niiviisi kiilu ülespoole saada ning kivitlt lahti pääseda – nood aga tegid risti vastupidi.



Paate oli väga erinevaid

palju, võttis see koos autasustamisega tublitunnikese. Gretaolipositsioneerinud kohale 18 – tagapool, kui Mikk oli lootnud. Lootus oli, et ehk saab parema koha kui eelmise aasta 13. aga läks nagu läks. Paarsada kilo ülekaalu rohkemat ei võimalda. Öhtul oli plaanis veel regati lõpetamine, mis minul jäi küll kahjuks une tõttu nägemata, spinnaker, saun ja õlu tegid oma töö.

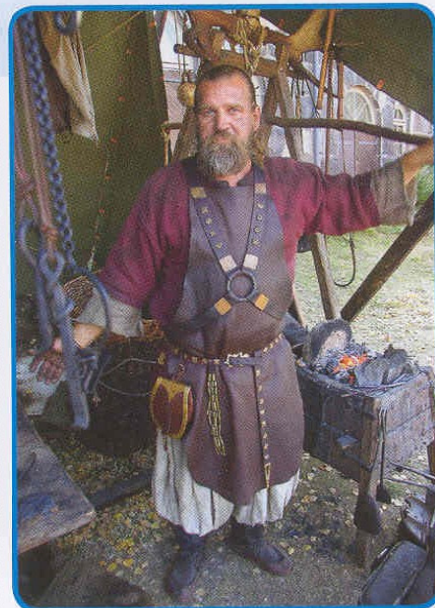
Järgmisel hommikul oli melu vaiksem, kuid sadamast väljavoolavate jahtide hulk meenutas eelmist päeva – kuna aluseid oli kokku tulnud kogu Soome

varjatud sadamas maaroti jaoks üsna hirmuäratavalt.

Tasahilju sadamast välja, sealsamas kõrval oleva passikontrolli kai juurde seilanud ning otsad kinnitanud, nägime kai teisele küljele silduvat suurt ja uhket jahti, millel tekk märg ning inimesed kõik veest tilkuvad ja nii mornid, et isegi otste kinnitamisele appi rutanud tollitegelasele poetasid yaid mokaotsast vastuseid. Nähes teisel pool kaid vaevu üle serva paistvat Gretat ning selle ahtris sinimustvalget lippu, küsisid nad uskumatu näoga, kuhu minek. Saanud

rannikult, alustasid esimesed kojusõitu juba varavalges. Ühte härrat, kellega pisut juttu vestsime, ootas näiteks ees 70 miili kojusõitu – ja tuul oli vastu...

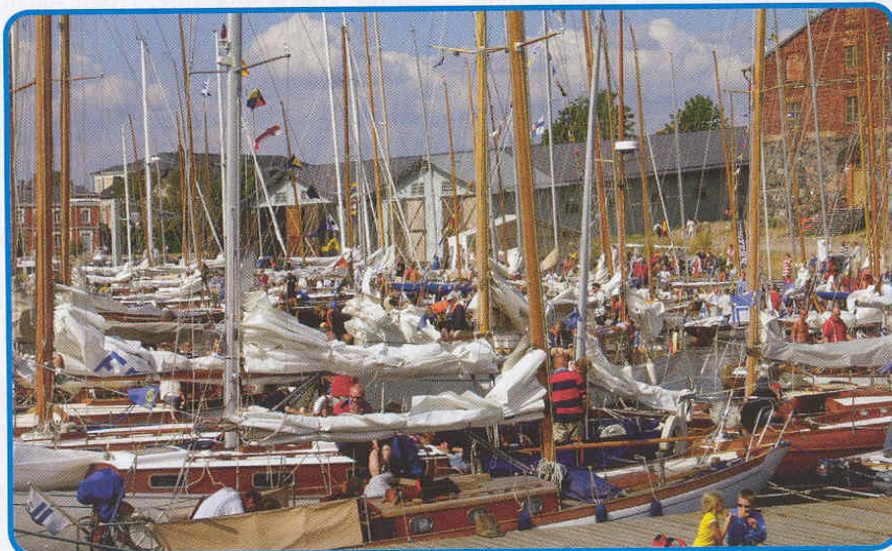
Pärast pisukest tuuri saarel, regati ajalugu kajastava fotonäituse vaatamist ning torede Soome abielupaariga lõunatamist oli aeg hakata kodu poole sättima. Seda enam, et tuul tundus kogu aeg tõusvat ja kohises kenasti



Soome sepp

vastuseks, et koju, pööritasid kõik silmi ja tegid imelikku nägu.

Tolli- ja passiformaalsused läbitud ja saarte vahelt välja jõudnud, sain aru, miks. Laine oli kõrge ja tuul kiskus Gretat parasjagu kreeni. Tore oli vaadata koju jõudvaid jahte, kes ainult fokkpurjega, kes rehvitut groodiga ning kes suisa ilma purjedeta kulgesid, ning mõelda, mida nad arvavad täispurjes avamere



Vaade sadamale pärast finishit



Greta

poole rühkivast, vaevu lainete vahelt paistvast folkboodist.

Meil aga oli rahulik – mõned üksikud üle nina löövad lainesahmakad ei anna ju veel põhjust närveerimiseks. Paari tunni pärast andis aga tuul kõvasti järele ning reisi lõpuosa moodus rahulikult kulgedes. Tallinna lahte jõudes seisime praktiliselt paigal keset peegelsiledat merd, nii et mõneks ajaks tuli mootor käivitada.

Et sel ajal oli väljas juba kottpime, häiris metsikute kohalike ametnike ülbus, kes kas lootsi- või piirivalvekaatriga hirmsa vaardiga meie külje alt läbi kihutasid, kogu lähenemise aja meid võimsa projektoriga pimestades.

Kui Pirita passikontroll oli üles aetud ning taaskord munsteroll esitatud, vaatasin kella – 02.30. Üle lahe sõit oli kestnud pea 8 tundi.

Erik Suit

fotod: Erik Suit

GARMIN
NAVIGAATOR

Jakari Marine OÜ
Regati pst 1, 11911 Tallinn
Tel 639 8993, faks 639 8994
www.jakari.ee



Garmin StreetPilot 2720
12 900.-

puutetundlik ekraan,
Euroopa teed ja linnad

NÜVI 350
10 900.-



Eesti
kaart!!!

GPS hinnad
alates 2200.-