



# 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. Aprillist saati olen MiniTransati rütmis elanud, et sel aastal võistelda nii palju kui võimalik ja koguda soolomiile, kuldväärt 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 Bresti purjetamiskommuuni elutoas, läpakas lahti, ning tšekin ilma: millal oleks õige moment startida tuhandemiilisele *nons-top*-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 Maxsea 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 tekkima. Oluline on ka iseenast une pealt tunda. Enne minekut tuleb kasuks ka endale "fitness upgrade" teha. Pull, kuidas mõte fookuseerub iga sekundiga, mis stardi lähemale toob, ühele asjale. Jõusaalis harjutust tehes või joostes on mõte kinni iga lihase küljes, mida sõidu ajal vaja võiks minna. Ka tavaeluse tõmbad juskui pilvedesse – ülim keskendumine. Ma kujutan ette, et Vormel 1-e mehed on enne starti samas olekus, või kosmonautid 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 megavägedad volitused mere ja tuule stiihiaga diilida. See tekitab tervet aukartust looduse vastu ning aitab üle olla hirmudest, mis ükski merel möllates võivad tekkida... Sa oled nüüdsest kõige üks 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 pooltunnised 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 toimival 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 minuti tükkide kaupade. 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 võistluskaaslata.

**Kes on Jaanus Tamme?**

34 aastane reklaamiagentuuri Tank üks omanikke. Alustas purjetamiskarjääri 6. aastastel "Optimist" klassis, hiljem võistelnud "Laser" klassis ning erinevatel avamere purjetamisvõistlustel. Ookeani soolopurjetamisega tõsisemalt tegelema juba 2003. aastast kus saavutanud *doublehanded* Open-Demi Cle regatil (900 miili) 18. kohast 6. koha ning "Mini Fastnet" (700 miili) regatil 45. kohast 27. koha. Eestlase eesmärk on jõuda „MiniTransat“ võistlustele ehk "Üksi üle Atlandi ookeani" regatile.



HETKEL, MIL PÄASTAD KAIOTSAD, OLED KA PÄASENUD MÖTTEKAMMITSAST, 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 KÕIGEKA 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 tunni muutuva hiigelsuureks surmarelvaks ehk õlitankeriks. Nii et äratuskell on alati poole tunni taimeriga 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 kogemata olid esimene 24 tundi mulle mõnus sisseelamine. Inglise kanali ületamine tundub justkui arvutimäng, kus pead suutma vältida faarvaatritel liikuvaid objekte. Kasulik on maapealse *traffic controlliga* 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, seal pakstaagis spinniga alla Larochelli ja siis tuule pööramisega kaasa Bresti tagasi. Tuhat miili maksimaalselt seitsme päevaga, juhuuuu... 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, söin korralikult. Olin varunud iga-sugu värsket kraami, oma lemmikuid – minibanaanid, füüsalid, õunad, sidrunid, datlid, tume šokolaadi ja *travellunch*... täielik pidu ju!

Iirimaalet 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 ümberingi.

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 käärasse tõmmates vere ringet aeglustada, et süda jälle rütmi tagasi läheks, aga ei midagi. Võtsin sisse paar tablat, mis peaks südametegevust rahustama, ja hindasin hetke olukorda. Tuul oli stabiilne 30-35 sõlme, ja 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 PÄÄSTISIN 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 mingeid imelikke teadmisi, mis kõik antud olukorras rakenduvad ühe eesmärgi nimel – päästa iseend ja paat.

Järgnevast on meeles vaid mälupeildid, 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 loksab 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 Vende 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 avivägi – 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.

Ise läksin teisele poole rannikule Bristol kanalil 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, sajaviiekümne miilist räsimit teispoole Bristol kanalit, Cardiffi lähedale Monknashi 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 juhhei! 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 triivunud 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 tükkhaaval 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 pähkkel – kuidas politseiga asju ajada, kust kindlustuseksperit leida, kuhu päästetud asjad paigutada... Nüüd, kus mul kõik pähkklid 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)