

Laev mis purjetab kiiresti ka vaikses tuules

Tekst ja fotod: Jaano Martin Ots

Sel aastal ametliku esindusega Eestisse jõudnud Dragonfly trimaraanidest oli juttu ka ajakirja kevadnumbris. Nüüd suve lõpul avanes võimalus ühega neist ka proovisöit teha.



Taavi Lind

Uljast kolmekerelist alust Dragonfly 28 Sport märkasid Pirita TOP-i sadama jõepoolse kai ääres ilmselt paljud, kes sel suvel Piritalt merel käisid. Nii oli paadi asukoht mullegi varasemast silma jäänud ning proovisöidule minnes polnud vaja seda kaua otsida. **Dragonfly saadik Eestis Taavi Lind** oli paadi juba peaaegu sõiduks valmis seadnud, nagu ta ise kinnitas, see väga palju aega ei võtagi. Et Dragonfly on disainitud nii, et sellega oleks võimalik sõita ka üksi või seltskonnaga, mille liikmetest ainult üks jahi juhtimise ja purjetamisega tegeleb, on kõik vajalikud otsad mugavalt kokpiti toodud ning jahi sõiduks valmis seadmine seisnebki peamiselt kajutiukse lahti tegemises. Nali. Tegelikult on toiminguid muidugi mõnevõrra rohkem. Et Taavi jahi külgmisi *swing-wing* süsteemiga ujukeid Pirital seistes tavaliselt kokku ei voldi, oli väljasöit selle 1,5 minuti võrra

kiirem ning minul jäi trimaraani kokku-lahti pakkimise kogemus seekord ära. Et Dragonfly 28 on ette nähtud ka treileril transpordiks, käib see siiski päris lihtsalt, kinnitas Taavi ning lubas seda teine kord näidata.

Mis siis muud kui otsad lahti ja mootor käima. Mootoriks oli proovisöidupaadil põhikere pikiteljest pisut vasakul asetsev 15 hj Honda rippmootor, mille juhtimine on nupukalt roolipinni ja selle kaudu automaatspilotidoga integreeritud. Ka mootori juhtpult ning gaasihoob on paigaldatud väga kavalalt: kui mootorit vaja, tuleb tüürpoordipoole ahtripingi panipaiga luuk lahti teha ning hoob ongi otse roolimehe käeulatuses. Kui mootoriga sõit aga läbi, kaob kogu mootoriga seotud kaadervärk kaane alla ära ning kapten võib rahulikult purjetamisele keskenduda.



Mootori ja rooli ühendus

Mootorit vaja vaid manööverdumiseks

Nagu peagi ise veenduda võisin, on mootor Dragonfly'l tõepoolest vaid kai äärest välja tagurdamiseks ning laeva paigaldamiseks, kuni purjed üles saavad. Sest purjedega on trimaraan isegi üsna vaikse tuulega igal juhul kiirem. Mootoriga manööverdus Dragonflyl üpris uimaselt ning et alus soovitud pöörded teeks, tuli päris parasjagu gaasi anda. Et proovisöidupäeval puhus suhteliselt tugev ning puhanguiline NW tuul, tegi Taavi ettepaneku mootor kuni muulide vahel välja saamiseni siiski tööasendisse jätta, et olla vajadusel valmis teed andma või manööverdama. Proovisöidupaadil oli peal ka autopiloot, seega oleks Taavi ka purjede üles tõmbamisega ilmselt täiesti üksi hakkama saanud. Kuid osalt viisakusest ja osalt soovist purjekat paremini tundma õppida, asusin rooli, kuni Taavi groodi üles sikutas ning eespurje lahti rullis. Niipea kui see tehtud, muutus laev äkki väga elavaks ja tundlikuks. Ilmselt on 15 hobujõudu oma pikkuse kohta suhteliselt suure veeliiniga aluse jaoks siiski natuke napp, kuid purjepinda on piisavalt.

Mootori purjetamisasendisse seadmine käib samuti kiirelt. Mootor trimmiga ülemisse asendisse, juhthoob roolipinni küljest lahti, pingi luuk kinni ning ongi kõik. Kuna purjed juba vedasid, läks paadi käik mootori veest välja tõstmisel kohe paremaks.

Purjetamine rehvi piiril

Tuult oli -17 sõlme ning Taavi ütles, et see on just esimese rehvi piiril. Sportversiooni groot on 42 m² ning eespuuri 21 m². Olime paadis kahekesi, meeskond seega üsna kerge ning tugev tuul kippus alumist ujukit krüssukurssidel päris tugevalt vette vajutama. Olime *sprayhood*'i püsti jätnud, kuid praktiliselt poleks seda vaja olnudki, vett pritsis ainult batutidele, mis katsid vahesid külgmiste ning keskmise kere vahel. Kiiruseks tuli

sellistel krüssukurssidel 12-13 sõlme. Et meil kallutajaid kuskilt võtta polnud, otsustasime siiski rehvida ning veendusime, et kiirust me sellega ei kaotanud, pigem vastupidi. Kuna laeva sõiduasend paranes, saime sõita mugavamalt ning isegi kiiremini.

Lihntne pautimine ja halssimine

Kui jahti sõiduks valmis seadsime, oli Taavi pidanud vajalikuks rõhutada, et Dragonfly'ga pautimiseks peab natuke harjutama ja lainete vahel sobivat kohta valima, sest mitmekereline purjekas pöörab ühekerelisest veidi teistmoodi. Teoreetiliselt olin temaga nõus, sest olen sõitnud katamaraanidega, mis väiksema hooga kipuvad end vastutuuleasendisse ära parkima, kuid praktikas osutus kõik oodatust oluliselt lihtsamaks. Kas oli põhjuseks piisavalt tugev tuul või Sport-versiooni pisut suurem purjepind, kuid paudis seisma jäämise ohtu ma küll ei tundnud. Pigem ütles, et Dragonfly kuuletus ka vastutuuleasendi piiril roolile väga tundlikult. Kui rehvimiseks luhvasime ja hoo maha võtsime, polnud pärast mingi probleem jälle liikuma hakata ja tagurpidi sõitu see purjekas küll ei teinud. Ega me spetsiaalselt ei proovinud ka, kui väga tahta, siis küllap on see võimalik.

Sama sujuvalt läks halssimine. Et kolmekerelist alust ongi väga raske kreeni saada, siis polnud midagi keerulist ka halsi sooritamises, pisut tähelepanelikust soodiga ning pööre ongi tehtud. Kui tagasi sadama poole hakkasime tulema, jäi tuul vaiksemaks. Seetõttu ei hakanud me spinneriga mässama, lasime *sprayhood*'i alla ja nautisime rahulikku bakstaagikursil kulgemist. Ei saa jätta kiitlemata, et kahele samal kursil liikunud ühekerelisele purjekale jõudisime mängleva kergusena järele isegi rehvi tuurjedega, mida me polnud viitsinud tuule vaikides jälle lahti tõmmata.

Avar kokpit

28-jalase paadi kohta on Dragonfly kokpitis tõeliselt palju ruumi. Lisaks kaheastmelisele ahtripinkidele, mille ülemine iste on tegelikult kokpiti isegi pisut nagu väljas või parda taga, annavad tekkipinda juurde ka kahel pool paiknevad batutid, seda nii visuaalselt kui reaalselt. Tugevama tuulega sõites on need küll mõnevõrra märjad, kuid see käib ju purjetamise juurde. Taavi kirjeldas, et ilusa ilmaga sõites on batutid laste lemmikkohaks ning tugevama



tuule ja suurema seltskonnaga sõites kogunevad sinna kallutajad.

Et paat on kerge ja reageerib sõitjate kaalu ümber paigutamisele tundlikult, saime aru isegi kahekesi purjetades. Kogenud kapten saab Dragonfly käiku reisijate ümber paigutamisega päris palju trimmida, meil õnnestus seda kogeda ainult teatud ulatuses. 2 000 kg kaalul trimaraan on sama pikkusega ühekereliste purjekatega võrreldes pigem nagu kerge alus, kuid kaheliikmelise meeskonna jaoks siiski piisavalt raske.

Et proovisöiduks oli seekord aega vaid üks päev, kajuti ja kambüüsi mugavusi testida ei õnnestunud, kuid kõik vajalik oli olemas, ka jahutatud joogid külmikus. Suurt kasvu inimestele on 28-jalase 1,85 cm kõrgune salong arusaadavalt pisut madal ja kitsas, kuid magamiskohad leiduvad laevas 5 inimesele ning siseruumi nappust korvavad oluliselt juba mainitud ruumikad võrgud kokpiti väljaspool ja tent kokpiti

Kiire kruisipurjekas mugavale, kuid nõudlikule inimesele

Dragonfly'd kai äärde tagasi pannes ning kella vaadates tabas mind kerge ehmatus – päevast oli märkamatu saanud öhtu, aga tunne oli, et me ju just alles läksime purjetama. Teisisõnu, tegemist on niivõrd mõnusa ja mugava laevaga, millel aeg lausa lendab – nagu ka laev ise. Dragonfly sobib hästi inimesele, kes küll hindab kiiret purjetamist, kuid soovib selle juurde ka mugavust. Olematu kreen teeb trimaraaniga sõitmise mugavaks ka väiksema purjetamiskogemusega inimestele või perega purjetajatele, laeva käsitsemine on kiiresti õpitav, loogiline ja lihtne.



Gaasihoob



Dragonfly 28 Sport grootpuuri



Vaade Dragonfly batutidelt Tallinna vanalinna

Dragonfly 28 Sport on taas üks paat, mille kohta ütles, et see saaks mu isikliku ostunimekirjas või jõuluvanale saatetavate kingisoovide seas päris kõrge koha – kui nii võimalik oleks. Kindlasti aga tahaks selle paadiga ka ühe pikema sõidu teha ja proovida trimaraani seekord testimata jäänud eelseid: lihtsat liigutamisevõimalust treileril, maabumist sadamata saarte rannal, piknikku ja päevitamist batutidel ning reibast kruisimist linnast linna. Ühtegi sadamasse sellise paadiga küll piinlik siseneda pole.