

Vello Heinmetsa auto(spordi)aeg

Vello Heinmets

Kärdlas, jaanuar 2014

Huvi autoasjanduse vastu tekkis varasest noorusest, 11 aastasena andis onu Jausa külaheinamaal esimest korda rooli-pedaale proovida. 1964 tulime perega Kärdlasse elama, sama ja järgmise aasta suvedel sain 13-14 aastasena tollasesse Sadama tn asunud autobaasi autopesijaks. Vahva oli see, et pesijapoiisi ülesannete hulka käis ka autodega (kallurid, muud veokid ja bussid) pesuplatsilt parkimiskohtadesse sõitmine. Hoov oli kitsukene, autosid paksult täis – see oli iga kord paras vigursõit erinevate sõidukitega. Tegime ka „pulli“ ja mõnel juhul rallitasime ümber töökoja mitu ringi, juhtus ka nii, et vanal ZIL-kalluril parempoolsed rattad õhus... See oli algus.

Tallinnas õppides sain 1968 mootorratturi load ja tegelesin Tööjõureservide Tulbi tn motoklubis veidi aega ka motokrossiga. Tulemused ei olnud halvad ja taheti saata lausa Rostovisse mingitele NL meistrivõistlustele, kahjuks või õnneks (?) ei andnud vanemad vajalikku kirjalikku nõusolekut sinna võistleva sõitmiseks. Olin ju ikkagi veel vaid 16-17 aastane.

Sõjaväeaastatel 1970-1972 teenisin Lääne-Ukrainas (Užgorodi, Lvovi ja põhiliselt Ivano- Frankovski oblastites) raudteevägedes. Esimesel poolel aastal sattusin õppima autojuhiks, õpitöö toimus kohalikus ALMAVÜ autokoolis – seega oligi armee abistamise ühing! - ja autojuhiloa sain juunis 1971. Järgneva 1,5 aasta jooksul olin väeosas autojuht, algul kallur MAZ 503 – pärast veokasti hüdrokilindri purunemist põhiliselt raudteehitusobjektidel kastis olevatest vaadidest tehnika tankimine -, seejärel ligi aasta kütuseveok MAZ 500, millega vedasin kütust põhiliselt Karpaatide mägedes asuvatele objektidele. Viimane auto oli tuttuus roosa kabiiniga (nõukogude armees !!!) MAZ 504 poolhaagisega, millega vedasin kuu aega enne demblit akordtööna Lvivist Galitšis asuvasse väeosas raudbetooni uue kasarmu ehitamiseks. Muide – see kasarmu ei saanudki valmis, sest paari aasta pärast saadeti väeosa BAM-ile. Seega oli suht huvitav eluke ja sain paljutki näha oma sõitudel. Rääkimata kogemustest.

Pärast armeeteenistust tulin tööle Hiiumaa autobaasi nr. 15 autojuhiks. Esimesel poolel aastal GAZ 51 järelkäruga, talvel töö põhiliselt mandril Aserist drenaaziveol jne, samuti ka Tarbijate kooperatiivi kaupade vedu Tallinnast. Selle nn „kiisu“ raskeima koorma (auto + järelkäru) silikaattelliste konteineritega lasin peale panna Heltermaa sadamas kaubalaevalt – kogukaal kujunes 13,5 tonni, Kärdlasse sõidul tuli Partsi tõusul kasutada esimest käiku... Aga vastu see vintske auto pidas ja „ära tõin“. Suvepuhkuste ajal 1973 pandi mind suuremate autode peale vahetusjuhiks, esimene oli MAZ 504 poolhaagis kaheteljelise järelhaagisega (tänapäeval ei lubata nii pikkadel autodel meie teedel sõita), seejärel sama komplekteeritusega Kolhidad, ka poolhaagisega ZIL-id jm. Tollal oligi kombeks autosid üle koormata, tonnkilomeeter ju maksis. Venemaa sõitude (kalatünnide vedu jne) eest võis niimoodi teenida päris hästi. 1974 aprillis tõin Minskist tuttuue MAZ 504, millega sõitsin oma autobaasi aja lõpuni 1976.

1976 aprillis tööle Hiiumaa TREV-i. Algul 1,5 kuud autojuht, seejärel võtsin vastu pakutud varustajaameti. Ametnimetused tehnik ja meister, põhiline tegevus varuosade hankimine tehnikale.

1979 lisandus liiklusohutusega tegelemine. 80-tel aastatel juhtisin mõne aasta Hiiumaa ühiskondlike autoinspektorite tegevust, olles ka ENSV ÜAI vabariikliku nõukogu liige. 1989 jätsin ühiskondlikud ametid maha, 1990 asusin tööle Hiiu(maa) Maa-(konna)valitsusse transpordiosakonna juhatajana (praamindus, lennundus, bussindus). Hiljem muud ametid, mis seotud merendusega.

Autosport

Esimene juhuslik proov kohalikel vigursõiduvõistlustel 1975 Kärdla keskväljakul, korraldajaks tollal väga aktiivne autospordientusiast Toivo Koolmeister (takkajärele müts maha selle mehe rahulikkuse ja konstruktiivsuse ees võistluste korraldamisel paljude aastate jooksul). Saavutatud tulemus ei olnud üldsegi halb, täpset kohta küll ei mäleta. Ka pärastpoole sattusin mõnikord taoliste võistlustele.

1980 kevadsuvel ehitasime koos minu tollase kaardilugeja Toivo Pähnaga (abiks oskustega töömees Vello Leo) oma esimese ralliauto vanast, juba pehme raamiga GAZ 51-st. Kuu-paariga ehitasime selle enda arust suht korralikuks võistlusautoks, esimene võistlus oli samal aastal Jõgeva -

80, lõpetasime mäletamist mööda 8 kohaga – alguseks polnud paha. Toivo Koolmeister sõnas selle peale, et alustasime debüüdiga. Teine sõit pidi olema Läänemaal (Haapsalu rajoon) algusega Haapsalust. Tegime trenni, koostasime kiiruskatsete legendidki, teistkordsel kontrollläbisõidul oli Tuudi katsel vahetult enne meid teehöövvel ümaraid kruusakive teele laiali ajanud (selle peale tuleb ikka tulla, et enne võistlust teed hõoveldada) ja kui ma sinna suht pikka vasakusse kurvi 80-ga sisse lendasin, veeresimegi nendel „kuullaagritel“ külili kraavi. Tulemuseks juba enne vana ja pehme raami S-tähe kujuliseks väändumine, sõit seega trenniga piirduski. Sel aastal me siis rohkem võistelda ei saanudki, tuli hakata uut autot ehitama.

Uue auto, nüüd juba korralikule raamile ja GAZ 52 kabiiniga, ehitamisega saime lõpule 1981 aasta alguses. Olin hankinud uued sportlikumad Moskviõi istmed ja nn traksid ohutusrihmadeks, seega oli selles kabiinis istuda nagu „ema süles“. Ega tollal palju paremat veoautosse tahta ei osanudki. Minu auto probleem oli vaid mootoris, ei olnud vahendeid õige rallimootori tellimiseks, selle maksimaalseks kiiruseks jäigi 85-90 km/h, sedagi tänu GAZ 53F kahekambrilise karburaatori ja teise kollektori paigaldamisele. Toivo Pähna läks Siberisse teid ehitama, järgnevatel aastatel olid minu kaardilugejateks Olev Aul, Raivo Post ja vahel Riho Tartu. Hiljem sõitsime ka Pähnaga veel mõne sõidu.

1981 ja 1982 sai käidud mõnel korral Lätis võistlemas, tulemused keskpärased. Ka Hiiumaa rallidel osalesin, samuti erandina ühel Tallinna lähistel korraldatud rallil. Sellest on jäänud meelde, et nn Kakerdi katsel sõitsime Volgadest kiiremini. Aga erandina sellepärast, et tõepoolest kujunes minu rallimehe tee selliseks, et Eestis sõitsin vähe (näiteks Saaremaa rallidele ma ei sattunudki, küll aga ühele rallikrossile) ja põhilised minu rallid olidki Lätis ja Hiiumaal. Siiski olin täitnud juba meistersportlase kandidaadi normi. Vahemärkusena – minu nn järguraamat, kus olid kirjas kõik võistlemised, läks 80-te lõpus kaduma. Andsin selle kellegi kätte Tallinnas sissekannete kinnitamiseks ja kahjuks see inimene ei andnud mulle seda tagasi. Kardan, et see võis olla teadlik

„unustamine“. Kahju seepärast, et peast ju kõiki võistlusi ei mäleta. Siiski on paremate tulemuste kohta alles diplomid ja medalid. Sellest perioodist on mu diplomite kogus 1982 aasta septembrikuu Hiiumaa rajooni meistrivõistluste veoautode ökonoomsussõidu III koht, sama aasta oktoobrikuu Hiiumaa rajooni veoautode vigursõidu mv I koht, 1983 Hiiumaa rajooni meistrivõistluste

„Põllumees – 83“ II koht jne. 1983 veebruaris õnnestus ära võita vabariikliku TRET talispordimängude sõiduautode (Volga) jäärajasõidu esikohtki. Ka ÜAI vabariiklikult kokkutulekult sain oma kontole veoautoga vigursõidu esikoha. Ühel järgnevatest ÜAI kokkutulekutest saavutas Olev Vaim Moskviõi võisteldes samuti väärrika esikoha.

Sinna perioodi jäi ka üks „Sarma“ (lumehelbeke) ralli, mis oli meeskonnasõit. See tähendab, et startisid 3 autot korraga ja finiš võeti viimase auto järgi. Sellel rallil läksid meil paar-kolm esimest katset väga hästi, kõik sujus suurepäraselt. Ilm oli külm, sadas kergelt lund. Olime üksteise sabas kinni nagu naelutatult. Krahh juhtus ühe katse stardis. Esimeses autos olid Erki Orunuk ja Olev Vaim (Tont), meie taga siis veel üks auto, seega meie keskmised. Kohtunikud andsid stardi ja hakkasime kõik korraga liikuma. Äkki pidurdas Erki järsult seisma ja mina olin nende auto kasti otsas oma esiotsaga – radikas ventilaatoris ja „mahlad“ jooksmas (olin just jahutussüsteemi tihedaks teinud ja tosooli sisse pannud), muidugi esivõre ka lömmis. Mis toimus? Selgus, et lätlastest kohtunikud otsustasid ilmselt meile tunga teha ja volestardi kaela määrada – olime liiga heade tulemustega - ning olevat hakanud vehkima, mille peale Erki järsult (!) seisma pidurdaski (arvestamata, et ma olen kohe sabas kinni ja mina kohtunikke ju ei näinudki). Arvan siia maani, et see oli viga, aga eks see võinuks kvalifitseeruda ka kohtunike märguannete eiramisena... Igatahes on täpselt meeles see, et Tont kargas ees kabiinist välja ja virutas kiivri vastu teed. Eks me kõik vihastusime ja olime samas üsna õnnelikud. Selle ralliga kahjuks siis sedamoodi, usun, et tulemus võinuks olla ilma selle ekstsessita väga hea. Eks lätlased itsitasid pihku...

Põhilised tegemised jäid 1983 aastasse, kui Läti võistlustel sai käidud 5 korral ja

viimane sõit sügisel Hiiumaa ralli, kus (Pähnaga) Malvaste katsel hindasin enda ja auto võimeid üle ja paraja kase maha murdnud, paiskusime üle nina katusele. See hävitas meie auto taas, põhiliselt sellepärast, et kiiruskatse ajal ei saanud seda tee ääres ratastele tõmmata ja käigukastist kabiini valgunud paks õli rikkus olemise seal sees põhjalikult. Meie autol oli istmealune originaalpaak $\frac{3}{4}$ ulatuses bensiini täis, veokasti eesotsas asus peaaegu täis LIAZ-bussi 280 ltr paak, selle kõrval kastinurgas suur aku. See tähendab, et imekombel ei järgnenud plahvatust. Kabiinist väljasaamisega oli probleeme, rippusime ju traksidega kinnitatult pead alaspidi. Siiski vabanesime näpuvajutusega rihmadest ja kukkusime teineteise järel nüüd juba all olevale kabiinilaele. Uksed ei tahtnud avaneda, tänu Pähna väiksemale kasvule sain jalad temast mööda ja turi vastu omapoolset ust, surusin temapoolse ukse jõuga lahti. Toivo osaks jäi linki hoida. Siis olimegi ruttu sealt väljas. Haarasime kaasa istme taga lahtiselt olnud „treeneri“ (see oli siis külmarohuks valge viina pudel), mis ime läbi ei olnud purunenud ja eemaldusime igaks juhuks, jättes auto nõ päästeoperatsiooni ootama. Päästeoperatsioon toimus pärast rallit öösel, Erki tõmbas oma Pobedaga (!) kaprontrossi kasutades meie auto ratastele ja pukseerisime selle tõkatis kabiinisisuga eest lömmis asja Kärdlasse. Tänu Erkile tagantjärele!

Minu parim tulemus jäigi samasse 1983 aastasse, koos väga hea ja rahuliku kaardilugeja Riho Tartuga märtsikuul Lätis ralli Taksi - 83 oma 12 klassi esikoha saavutasime. See võistlus oli minu jaoks omamoodi veel selle poolest, et kuna ma ise olin sel ajal parasjagu Viljandis tollases J. Gagarini Näidissovhoostehnikumis kaugõppe eksamisessil, siis leppisime eelnevalt Hiiumaal kaaslastega kokku, et nad koos Rihoga viivad auto sinna kohale ja Riho koos Enn Rimmelguga valmistab ette katsete legendid (meil oli Ennuga sama stiil märkmete tegemiseks). Mina sõitsin siis võistluse eelõhtuks Viljandist Lätti, kontrollisime Rihoga esimese katse legendi sobivuse üle ja kuna kõik klappis, läksime hommikul starti. Ehkki mu auto mootor ei arendanud sugugi rohkem kiirust kui seni, sobis mulle sõit libedatel katsetel. Ja libe oli tookord märtsi keskpaigas tõepoolest. Hoolimata sellest, et ühel katsel kungastevahelisel jäisel libemärjal (õhutemperatuur nulli ümber) lõigul tegime 180-kraadise „pirueti“ ja jäime teele tagasisuunas seisma ning ootamatult tuli hulk lätlastest pealtvaatajaid (nemad on ikka täiega huvilised ja kaasaelajad) kungastelt alla ja sisuliselt tõstsid meid tagasi õigesse suunda - võisime kaotada kokku paar minutit – saavutasime enamusel katsetest parimad ajad ning esimene koht oligi õhtuks käes. Riho oli tore – vast pärast neljanda katse finišit tuli autosse, nohistas edasisõidu ajal mõnda aega oma paberites ja ütles vaikselt: „Ma vist ei tohiks seda sulle praegu küll öelda, aga see katse oli jälle meie oma“. Eks ta kartis, et hakkab edasi heast meelest rumalusi tegema ja oma võimeid üle hindama... Selle ralli tulemusena siis esikoha diplom ja suured savist medalid (karikat asendasid sinisest klaasist vaasid), mille annan nüüd heameelega Hiiumaa militaarmuuseumile, kus on selle jaoks ehk õige koht. Militaarmuuseum on võtnud oma hooleks seonduvalt tollase ALMAVÜ tegemistega ka autosporti talletamise. Tookord sõitsin mina tagasi Viljandisse sessile ja teised tõid auto tagasi Hiiumaale.

Autode Lätimaale viimisega ja sealt tagasitoomisega (tihtipeale need ju enam ise ei liikunud) tuli kasutada leidlikkust ja võimalusi. Üldjuhul sõitsime siiski oma käiguga, tagasiteel tihtipeale kedagi puksiiris vedades. Raskemates (talve)tingimustes juhtus ka nii, et kaks autot vedasid ühte enda järel, ja ega kiirusedki kodu poole tülles väikesed ei olnud. Nii et ole mees ja püsi lumemöllus teiste järel teel... Sai käidud ka üle jääteede, isegi läbi Muhu laidude vahelt „partisanina“ nii et jäätükid taga lendamas, ka üle Saaremaa. Kütust oli enamasti tollal küll vabalt käes, aga siiski üritasime ka seda ja mootoriressurssi kokku hoida. Meenub, et kord suvel Kuramaa rallile minekuks sain autobaasist vastutuleku korras pika poolhaagisega MAZ-i autode transportimiseks, sellele tõstisime siis 2 autot kasti ja ühe haakisime kolmnurgaga järele. Selleks otstarbeks ehitasime kiiresti haagisekonksu poolhaagise tahaotsa. Pikkust- ja kõrgustpidi olime selle rongiga muidugi lubatud gabariitidest üsnagi väljas. Paar-kolm autot sõitsid tookord omal jalal veel meie järel, nii et kokkuvõtlikult oli terve pilt sedavõrra kentsakas, et Häädemeeste ristmikul meid peatanud liiklusmiilitsast seersant hakkas ehmatuses lausa kokutama. Aga eks paaril meist olid ka suht kõvad paberid vajadusel välja võtta ja rahustasime selle tegelase maha. Huvitaval kombel – ehk suurest poolehoiust autosporti vastu ?- ei peatatud meid Lätimaal, ka mitte Riia linnas. Riias oli paaris kohas tegemist viaduktide alt läbisõiduga, kaarte peal olevad plekist stardinumbrid kippusid

trolliliinidesse takerduma... Ööbimised tuli enamasti endil korraldada, külmal ajal katsusime ikka katuse alla saada, vahel lausa hotellides, suviti olime enamasti telkidega oma kohandatud laagrites sobivates kohtades. Hiiumaalt minnes oli esimeseks traditsiooniliseks peatuskohaks üldjuhul Pärnu hotell, kus siis „treenerite“ abi kasutades tegime edasised täpsemad plaanid ning hommikul edasi Lätti.

1984 ja edasistel aastatel sõitsin vähem, hakkasin tegelema ka korralduskomitee liikmena ALMAVÜ Tehnika- ja spordiklubi egiidi all autospordisektsiooni poolt (varsti valiti mind sektsiooni esimeheks, selle ameti andsin 1988 märtsis üle Valdis Laidile) võistluste korraldamisega. Liivi Võsa oli siis rajoonikomitee esimees, eks ta hoidis meil ka parasjagu ora sealsamuses kohas (tegevus ja tulemused olid ju ka tema jaoks vajalikud näitajad) ja tegime koostöös juba kogemusi omandanult päris palju ära. Igatahes olid Hiiumaa rallid populaarsed. Peakohtunikud (enamasti lp. Rein Tammis) ja peasekretärid (lp. Andres Andevei jt), enamasti ka tehnilise komisjoni esimehed – tihti lp. Ivar Peedu. Ise olin enamasti rajameister, teedevalitsuse poolt korraldasin mõnel talvel ka jäärajasõite. Needki olid mõnusad üritused. Eks tollalgi oli palju tegemist igasuguste kooskõlastamistega, eriti just teelõikude kasutamise osas kiiruskatsetena. Aga tulime toime ja usun, et paljudelgi on seni Hiiumaa autospordist huvitavaid mälestusi. Muide – rallid olid 80-tel ju ca' 500 km pikkused, pärastpoole muutusid lühemateks. Kuuldavasti olid need varem veelgi pikemad.

Minu viimane ralli võistlejana oli nõ puhas juhus, selleks ajaks olin juba täiesti lõpetanud.

1989 aastal pakkus Hannes Tartu (Riho noorem vend) mulle ootamatult võimalust Valdis Laidi ja tema autoga piloodina Lätti rallile „Rudzutakam - 100“ võistlema minna. Valdis ise seekord ei saanud ja oli nõus auto minu kätte usaldama. Ma ei saanud nõustumata jätta, eks tahtmine ju oli. Tema auto oli väga hea, mootor korralikult tuunitud ja masin arendas head kiirust. On meelde jäänud, et parimal hetkel saavutasin sellega kergel langusel 130 km/h. Aeg oli suvine, teed tolmasid metsikult, selle auto kabiin oli aga hõre ja me ise nagu tolmuahvid. Käisime siis ära ja saime Hannesega III koha. See oli väga hea tulemus, ehkki Erki arvas sealsamas emotsioone pidurdamata, et ma olevat ennast võõraste sulgedega ehtinud... See on siiski küsitav, mind paluti osaleda ja üritasin anda endast parimat. Sellest rallist on eredana meelde jäänud, kui Hannes tõesti kogemata jättis mulle ette lugemata T-kujulisele ristmikule lähenemise ja see T ülemine osa mul ootamatult ees oligi. Reaktsioon oli kiire – ega muud üle ei olekski jäänud kui tuli sama hooga peaaegu otse üle kraavi põllule lennata ja seal siis targalt võimete piiril maksimaalsetel pööretel juba madalama käiguga seda põldu kündes õigele suunale pöörata ning poolviltu taas üle kraavi teele tagasi karata. Õnnestus! Aga hetk oli tõsine, aega kaotasime siiski vaid mõnikümmend sekundit. Hannes oli hea kaardilugeja, vennaga sarnaselt rahuliku loomuga, aga eks ta arvutas parasjagu distantssi või tegi muid sturmani toiminguid ja ikka juhtub. Kõik on hea, mis hästi lõppeb, ilma hea kohata oleks nii hea autoga olnud ka piinlik tagasi tulla.

Kokkuvõtteks: ajad olid väga huvitavad, autospordiga tegelemiseks praeguse ajaga võrreldes kindlasti soodsamad. Varuosi ja kütust sai ju majanditest ikka, ole ise mees ja tee endale auto ja hoi see rivis. Mis siin salata, mõni auto oli ka nõ „partisan“, tehnilise talongi sai ju kuidagi hankida. Võistlusteks lubati ka töölt üldjuhul ära, rallidele läksime ju tavaliselt mitu päeva enne võistlust. Meie seltskonnas olid tollal autosportlased ametilt autojuhtidest tippjuhtideni (näiteks ZIL-iga sõitis rallit tollane Tartu autokolonni direktor). Muidugi ühendasid meid siin samalaadsed huvid ja jutud- meenutusedki venisid tihtipeale pikemaks... Hiiumaal oli parematel aegadel üle 10 ralli(veo)auto, ka mõni sõiduauto.



1. Rallikross Rehemäel 1983. Õhulennul Vello Heinmets. Kommentaariks: ees Enn Rimmelg, lootsin tema kõrvale maanduda enne kui ta jõuab vasakule maha keerata. Muidugi võttis õhulend liiga palju aega ja tulemus oli praktikas pärast mürtsuga maandumist tunda... Müts maha Avo Lehispuu ees, kes tabas hetke!



2. Halastust ei tundud.



3. Ehk on võimalus ...?



4. Võitlen viimaseni (Orunuk).



5. Heinmets-Pähna oma esimese autoga.



6. Allaandmist ei ole!



7. Nr 100 - Heinmets - no ei pea vastu need veokastid...



8. Vello Heinmets (paremal) pärast autospordisektsiooni esimehe ameti üleandmist Valdis Laidiga 20.03.1988 Öngul.



9. Talsi ralli laagris.



10. H. Tartu, E. Orunuk ja Tõnu Suuster Valdemarpilsi järve ääres.



11. Enne Talsi krossikatset.



12. Võidukas Tont.