

Hiiumaa motokrossi ajaloost räägib Valdo Leivalt

Intervjueeris Ain Tähiste

Millal olid Hiiumaa esimesed motokrossivõistlused?

Olin siis liiga väike, väga täpselt ei mäleta. Ühte võistlust nägin Lubjaahjumäel, olevat toimunud Eesti meistrivõistluste etapp. Oli 1960.-ndatel aastatel. Mõned nimed on meeles. Kärkla mees Endel Pajur (nüüd manalamees, tema naine Vaike Pajur oli kauaaegne õpetaja) oli saanud 350 cm³ klassis vist kolmanda koha. Otto Mägi sõitis 125 cm³, oli ka mingil ajal Eesti meistrivõistlustel saanud auhinnalise koha. Seda meenutasid vanemad autojuhid. Autobaasi vanast asukohast (Vabrikuväljakul) mäletan, et seal hoovi peal 250 cm³ Jawa krossiratas, mehed timmisid seal karte. Avo Paulusel oli tehtud ka 125 cm³ krossirattaks. Pärast seda tuli pikk paus.

1970. aastate alguses, keskkooli ajal, tahtsin krossiga tegeleda, aga see ei õnnestunud. Millegipärast oli Hiiumaal tekkinud motokrossile kui agressiivsele ja õnnetusterohkele spordialale vastuseis. Korra oli isegi raha olemas, et koolile eraldada krossirattad, aga sellest ei tulnud midagi välja.

Siis hakkas Urmas Saarnak Putkastes asjaga tegelema. Oli vaja võistluspaika, kus rahvas saaks vaadata. Rehemäel oli vana tankodroom, kus oli korraldatud veoautode krossi. Läksime seda rada vaatama.

Kas veoutode krossirada oli sel ajal Rehemäel juba olemas?

Seal vanas karjääris oli sõidetud, aga see päris ei sobinud. Tehnikat ka ei olnud, olid tänavasõidu IŽ 56 ja punnvõrrid. Nende jaoks sai hakatud Tankimäe külge sättima. Kohalikega, kes teed kasutasid, oli läbirääkimine, nad olid nõus loobuma, et ei käi üle mäe. Asutuste juhid andsid aeg-ajalt traktoreid rada lükkama.

Esialgne rada kujunes nii välja, et isa ja poeg. Isa remontis sääreväristajat, poeg sõitis. Kirved, labidad. Ühiskondlikel alustel ehitati. Indrek Kutser, praegune mesinik, sõitis, tema isa tegi seal palju tööd. Roald?..., Riho Tartu.

Esialgne rajakujundus lähtus sellest, et sääreväristajaga sõita saaks, et väga järsud tõusud ei oleks, muidu pidi noormees rohkem jooksuma.

See oli 1981-1982.

Siis hakkasid sidemed Saku klubiga, Järvakandi ja teistega, tulid tõsised rattad. Siis hakkas see rada arenema. Suuremõisa omad käisid Rehemäel ka trennis. Hillestesse prooviti rada teha ja isegi võistlusi tehti, aga see ei sobinud.

Et Rehemäe rada välja kujuneks, sai võistluste ajal küsitud tippsõitjate, nagu Andres Krestinov, Aadu Sikk ja teiste arvamust. Nemad andsid nõu.

Kord aastas juhtus [EESTIS toimuma] „must kross”, kus oli väga palju vigastusi. [peab silmas: statistiliselt]. Ükskord sattus see Rehemäele. Hiiumaa haigla sai tõsise koormuse, kaks kiirabibrigaadi sõitsid edasi-tagasi. Mind kui rajameistrit ähvardati veel kohtuga. Siis astusid juurde kaks Liidu koondise meest, külgvankriga sõitjad. Ütlesid, et me anname oma ratta kahele tugevale noorele mehele ja garanteerime, et 200 meetri pärast on kaks laipa. Rada on sobiv, aga sõitmisel on mõistust vaja. Masinad on võimsad, kogu aeg sõidetakse riski piiril. Mõnikord satuvad halvad asjad korraga kokku.

Nii see rada arenes. Traktoristidest on jäänud meelde Raivo Klaas, kes „Jossiga“ lükkas, tegi väga head tööd. Kui olid kahepäevased võistlused, siis vahepeal ta tuli puhkepäeval välja rada tasandama, et teisel päeval väiksemad rattad ka sõita saaksid.

Meie unistus oli tuua siia Eesti meistrivõistlused, aga selleni me ei jõudnud. Teisi tahtjaid oli palju.

Aga nende kahepäevaste krosside toimumise eest tuleb tagantjärele tänada Hiiumaa piirivalve komandanti Kuznetsovi. Olime kinnine piiritsoon. Tegime pikad nimekirjad ja ta lasi bussitäite kaupa rahva sisse.

Nende mitmepäevaste võistlustega vaeva ja valu oli. Reeglina olin seal rajameister. Ükskord juhtus, et samale ajale sattus surnuaiapäeva. Kirikuõpetaja Guido Reinvald tuli rääkima, et kui saaks tund-poolteist vaikust, tema katsub kähku teha. Aeg sai kokku lepitud, panime selle veel pikemaks, sest surnuaial ei kiirustata. Platsil anti käivituskield, võis kuulda, kuidas ritsikad siristavad. Pärast tuli Reinvald kohtunike brigaadi ees

tänama. Ütles, et ta on elluaeg arvanud, et motomehed on ühed parajad pätid, aga et sellist vaikust ja nii pikalt.

Sekretärid ja kohtunike brigaad oli ikka tipp, need käisid ka üleliidulistel võistlustel. Helivõimendust korraldas Heino Veanes. Postid ja valjuhääldid pandi püsti, veeti traadid.

ALMAVÜ tehnikaspordiklubi ja Liivi Võsa olid ametlikud korraldajad. Materiaalselt toetasid asutused.

Suuremõisas tehti ametlikult motoklubi. Autobaasis oli tehnikaring, kus käis väiksem seltskond, mina juhendasin. Õigeid ruume polnud, aga keldrisse saime, läbi varuosade lao tuli käia.

Et punnvõrreidega üldse võistleva saada, pidi olema arsti luba, lapsevanema luba ja kooli luba. See parandas poiste õppeedukust ja käitumist oluliselt. See oli hullem asi kui vits. Keldritesse tekkisid väiksemad grupid, kus poisid tegelesid oma võrreidega.

Võistlustel käis osalemas paarkümmend poissi. Nad said varakult tehnika selgeks, pahanduste tegemiseks neil aega ei jäänudki.

Kutseri sääreväristaja oli väga tõsine, tal isa nägi suurt vaeva, õppis lätlastelt, kuidas seda ümber ehitada.

Rehemäe rada võttis kuju. Algul ei tohtinud kadakaid hävitada. Jeesser Maie käis kohal ja ohkas. Rajal oli tarvis pikkus kätte saada. Pärnis taha kruusaaku ei tahtnud minna, seal läksid kiirused liiga suureks, lahtised kivid muutusid pealtvaatajatele ohtlikuks. Allpool, kuhu rada lubati, oli põhjatu pori. Seal oleks saanud sõita ainult suvel. Käiku läks saepuru, saime keskkonnaametist loa. Liiva vedamine oleks liiga kalliks läinud, ükski asutus nii palju poleks toetanud, et kõik paerähk liivaga katta. Panime saepuru ja rada muutus sõidetavamaks.

Rajameistri ameti puuduseks oli, et ise ei saanud sõita. Ja suuremate võistluste korraldamisega pidi tükk aega varem alustama.

Jüri Meresmaa, Tõnu Suuster, kõik kes Hiiumaal tehnikaspordiga tegelesid, on Rehemäega kokku puutunud.

Räägime Rehemäe raja lõpust, motokompleksi planeerimisest ja ärakeelamisest.

Planeerimine jõudis ilmselt Moskvasse välja. Seda peab Jüri Meresmaa käest küsima, tema suutis välja ajada rahvusvahelistele nõuetele vastava kardiraja, mis pidi tulema selle kompleksi keskele. Moskva lubas rahastada ALMAVÜ kaudu. Kuna piiritsooni tõttu oli Hiiumaal keelatud veesport ja õhusport, siis rõhuti motospordile.

Et saada siia Eesti meistrivõistlusi, oli tarvis kohtunike maja, võistlejatele riietus- ja pesuruumid, tehnikaboksid. Paberi peal oli see kompleks juba olemas. Ümber selle pidi tulema suur võistlusrada veoauto ja sõiduauto krossiks. Raja laius pidi tulema selline, et autod mahuksid mööda sõitma, lisaks mootorrattad.

Kuskilt tekkis tõsine vastasseis, et müra segab surnuaeda. Pakkusime välja kõrghaljastuse ja selle sisse betoonist mürabarjäärid, et saaks igal ajal sõitmas ja treenimas käia. Siis hakkasid tekkima suusarollerid, nende jaoks planeeriti rada Hausma soo poole.

Asi tuli linnavolikogu ette. Maa on Pühalepa vallas. Kärkla linn keelas ära. Olin siis volikogu liige, nägin otsust. See kehtib siiaamaani, Kärkla linna territooriumil on motospordiga tegelemine keelatud.

Kardirada tuli lõpuks Käinasse.

Palju ise sõitsid, millega sõitsid?

Minu aeg läks mööda, keskkooli ajal ei saanud sõita. 350 cm³ sai proovitud ja 650 cm³ külgvankrit. Ei leidnud korvipoissi, sellel on tarvis äärmiselt tugevaid käsi, jalgu ja selga, selle taha jäigi pidama. Holstre-Nõmmel oli Eesti meistrivõistluste etapp ja mul ei olnud korvipoissi, Jaan Pedajamägi tehti kaks aastat vanemaks (18-aastaselt võis sõita). Läksime starti, seekord lasti 650 ja 1000 koos lahti, 120 masinat korraga rajal. Ma olin mures, et mul laps korvis, kes ei tohi viga saada, aga ta tegi väga head tööd.

Krossiga tulebki varakult alustada.

LÕPP