

Hiiumaa veoautorallist räägivad Erkki Orunuk ja Tõnu Suuster

Intervjueeris Ain Tähiste

Hakkame päris ajaloost pihta. Kuidas asi algas? Kas algas sellest, et ettevõtte sai auto maha kanda?

Orunuk: Maha ei kantud midagi, nad jäid kõik arvele. Väikseid rahasid sel ajal ei loetud. Mina läksin Lätti rallile - sinnasõit 500 km, treening 500 km, võidusõit 500 km, kojusõit jälle 500 km. Kui see 2000 km korrutada tagasihoidlikult 30-ga, siis see oli pisiasi. Minul on rallile minnes kõige rohkem kaasas olnud poolteist tonni bensiini. See oli 1980. aastatel. Kui sotsialism ära lõppes, siis oli nälg majas. Eestis keerati ralikraanid kinni. Meie Läti karikad on aastatest 1983–1985.

Millal oli Hiiumaal veoautode ralli kuldaeg?

Orunuk: 1980.-ndad. 1985. aastal Hiiu ralli, öeldi, et nüüd lõpevad veoautorallid ära. 1985. aasta ralli võitsime Tondiga (Olev Vaim). Start ja finiš oli autobaasis, meie pidime lipu langetama, aga see oli nii sassis, et langetasime koos vardaga.

Päris ära rallid siiski ei lõppenud, väljaspool Hiiumaad oli paar sõitu veel, ühel osalesin Kurbaga.

Suuster: Mina sõitsin viimati 1992.

Orunuk: Vahepeal oli pikk auk, sel ajal käisime Lätis. Vähemalt korra kuus käisime Lätis - Kurzeme, Kuldiga. Hiiumaalt käisime kahe meeskonnaga, kokku 6 ekipaaži.

Kuna olid Läti meistrivõistlused, siis ega meile midagi ei antud, saime seda, mis teistest üle jäi.

Kuidas Hiiumaa sõitjad olid võrreldes lätlastega?

Orunuk: No pole midagi rääkida - meeskonna katsel lasti rajale kolme minuti tagant ja me sõitsime kahest meeskonnast mööda. Ega seda kirjeldada ei saa, peab ise nägema.

Orunuk: See oli meeskondlik ralli, kolm autot lasti stardist korraga välja. Esimese järgi läks aeg käima ja viimase järgi läks aeg kinni. Et oma autosid ära tunda, olid erilised tuled peale pandud. Me tegime lihtsalt, panime Žiguli pirni varda otsa, see paistis lumetuisus väga hästi välja. Need talirallid olidki kõige vingemad asjad, mis me teinud oleme. Mis me naabreid kirume, aga nad olid parasjagu pätid ka. Languse peal ristmik ja anna teed märk võeti võistluse ajaks maha. Aga legend oli tehtud märkide järgi ja autosid oli seal kraavis palju. Me olime vanad kalad ja seda konksu alla ei neelanud.

Talvesõidu oskused olid ka hoopis teised.

Kaardilugejatest:

Orunuk: Ma lugesin (oma) kaardilugejaid ja pärast 15 läks segamini. Muidugi Tarmo Suuster oli paremaid, tema vastu ei saanud keegi. Tont oli ka hea, eksis ainult minutiga.

Võtame tehnilise poole, kui auto käes, mis sellega edasi pidi tegema?

Suuster: Kõigepealt tuli ringi teha alusvanker, vedrustus. Esivedrud tegime tugevamaks, tagavedrudel võtsime abilehed ära. Amortisaatorid taha. Tegime sovhoosi lao tühjaks, 8 tüki oli sees, nendest saime 4 tükki kokku, ise lappisime ringi, et töötaksid.

Orunuk: Mootor võeti lahti ja pandi kokku nii nagu vaja. Muud võimalust ei olnud, tehnilised tingimused olid vastikult karmid. Mõõdeti plokikaane paksust, kolvi läbimõõtu, karburaatori düüse.

Suuster: Mootor sai valitud, meil oli tutvusi Kuusalu remonditehases. Seal sai võtta võimsama mootori, millel olid paremad näitajad.

GAS-51 mootor oli kirjade järgi 70 hj. Aga tegelikku võimsust me ei tea, tol ajal ei olnud selliseid mõõteriistu.

Orunuk: Tol ajal puudusid koormusstendid ja meie pole ühegi autoga seal käinud. Mootori võimsuse number ei olnud üldse jututeemaks, oli teadmata suurus.

Ka ülejäänud osad, käigukast, tagasild olid täiesti standardsed. Mängida sai ainult niipalju, et veoteljel olid üks mõõt madalamad rehvid, 200, muidu oli 220. See andis

parema kiirenduse.

Kui oli veel see nõue, et topeltrattad ja kast originaalne - milline oli maksimumkiirus?

Suuster: Algul oli hea meel, kui kiiresti 105 kätte sai. Oli ka neid mootoreid, mis läksid 115-120 km/h.

Orunuk: 52-l kõva teega languse peal oli kella peal 120, spidomeeter rohkem ei näidanudki, seier oli servas kinni, tegelik kiirus võis olla 125-130.

Mis vahe oli GAZ-51 ja GAZ-52-l?

Orunuk: 52 oli ruumi rohkem ja soojendus puhus akna alati puhtaks. Ühel oli terav nina ja kaheosaline esiklaas, aga aerodünaamika hakkab rolli mängima alles kiirustel 200 km juures. Aga spoilereid veokasti ehitasime.

Suuster: 51 eelis oli see, et kui poritiivaga puud rivasid, siis radiaator jäi terveks. Mina eelistasin 51. Kaks suurt meest sees, ruumi eriti polnud. Küünarnukkisid küll ära löödud vastu ust, siia maani annab tunda.

Orunuk: Mina pole ühtegi radiaatorit puruks saanud.

Roolivõimu ei olnud?

Orunuk: Polnud lubatud ja polnud sel ajal olemaski sellist asja. Suuri ümberehitusi ei tehtud.

Kuidas treening välja nägi, kas üldse oli mingit trenni?

Orunuk: Oli, oli. Autot ehitas iga mees omaette, aga kui läks sõiduks, olime kõik see tiim koos. Trenni ei tehtud Hiiumaal, see oli ikka enne võistlust kohapeal, katse kirjutamine ja treeningsõidud. Hiiumaal ükskord Valdisel (Laid) tekkis küsimus, et kas Luidja kurvi keerab 80-ga välja, käis proovimas - keeras küll, aga külitati.

Suuster: Võistlustel oli kiiruskatsetega tutvumine. Esimene kord kirjutasime legendi, pärast kontrollisime, siis oli ikka maksimaalne kiirus juba. Mõnda kurvi proovisime veel eraldi.

Orunuk: Mina hakkasin nii tegema ja teised pärast järgi, et strateegilistes kurvides vaatasime enne kurvi välja pidurduskoha, võtsime hoo maha ja kurvi läksime juba kiirendusega, ilma käiguvahetuseta võtsime ka järgneva tõusu. Kolmanda käiguga läks 70-75, sõiduks oli ikka neljandat käiku vaja.

Palju pöördeid oli?

Suuster: Tahhomeetrit polnud, kõrvakuulmise järgi käis see asi.

Orunuk: Mul oli üks auto, mis jooksis kolmanda käiguga 85 välja. See oli sovhoosist saadud 52, sellel oli tehase mootor, originaalmõõdus, ideaalselt sisse sõidetud, aga kui oli raske tee, siis tal jõudu ei jätkunud.

Valdav oli ikka kapremondi mootori kasutamine?

Orunuk: Jah. Aga seal tehti see viga, et tehti liiga tihedad, nagu töömootorid. Kui palju ma neid kokku lasin.

Suuster: Ma lasin lõpuks juba Kuusalus teha lobedamalt.

Orunuk: Tutvusi pidi Kuusalus, et saaks mootorit valida. Paar karpi heeringat oli ka abiks. Rasvane Atlandi heeringas oli väga hea kaup. Raha tol ajal sellisteks asjadeks ei kasutatud.

Kui mootor oli tehases valitud, kuidas selle kätte sai?

Orunuk: Pidi olema töökäsk ehk *narjaad*. Minu mootori arve läks tehnikumile, Tõnul „Rahu Eest” kolhoosile. Maksmine oli üks asi, aga *narjaadi* sai läbi ministeeriumi või EPT. Mootorite vahetusfondi kamandas Urmas Alev.

Tänapäeval on lihtne, kui on raha, on kõik võimalik. Vanasti käis teistmoodi.

Orunuk: Sul pidi sõbrad olema. Kui sõpru ei olnud, olid mittekeegi.

Mis põhjusel Hiiumaa rallisõitjad olid nii tugevad?

Orunuk: Tugevad olid veel Rakvere ja Rapla. 1980. aastal ei lubatud Tehumardi

rallile rohkem kui 80 veoautot. Nimekiri on mul sahtlis. Selles ei olnud ühtegi Harju KEKi võistlejat, kas olid nad korraldajatega tülli läinud või ise mingi käki kokku keernud. Aga Hiiumaalt oli registreeritud 8 osalejat. Seega kümnendik kogu vabariigi sõitjate arvust. See oli tippaeg. Saaremaa lõpetas veokaralli ära. Siis käisime Jõgeval Estonial, seal esimest korda oli meil korralik ööbimine, mitte ei pidanud autos tukkuma.

Kuidas oli olmeline pool ralli ajal - sõidad sinna ja eladki autos kogu selle aja?

Orunuk: Üsna palju rallisid nii oligi, lähed kohale, tukud autos. Hotelli meile keegi kinni ei maksnud ja ise ka ei jõudnud maksta. Ühe korra oleme hotellis elanud. Siis olime juba kõvad mehed, meie autod tulid vedukiga kohale. Istusime poolhaagise kastis ja tegime õhtusööki, aga põhja kõrbes.

Kas tehnilist tiimi ka oli?

Orunuk: Ühekorra tulid meile sovhoosi (Elmi Kusti) MAZ-iga kaks poissi - Kuusik Tiit ja Villmäe Ain. Kumbki polnud varem Eestis väljas käinud. Mingil viisi said nad Riias läbi, tulid Kuldigasse järgi. Tol ajal oli nõue, et veokatel pidid kaare peal olema plekist numbrid. Aga see number oli nii kõrgel, et kui tagasiteel Riias trolliliinide all sõitsime, siis oli nagu ilutulestik. Selle MAZi kabiinis olid kuus meest, aga kabiin oli nii külm, et ühel mehel külmus kasukas seina külge kinni. Et vett lisada, tuli kõik mehed välja ajada.

Seda ka ei olnud, et keegi oleks sulle (võistluse ajal) kanistriga bensiini või õli toonud.

Juhtumistest:

Suuster: Hakkasime minema starti (Lätis), 30 km oli minna. Avo ja Urmasel (Eller-Alev) läks mootoril kolin sisse. Võtsin nad kolmnurgaga järgi. Urmas oli roolis, Avo läks poritiiva peale, hakkas mutreid keerama. Kiirus oli maanteel 60–70. Mitmed vastusõitjad pidid kraavi minema, jäid vahtima. Nägin peeglist, kuidas esivõre lendas üle kabiini kasti, siis küljeplekid. Radiaatori päästis lahti. Jõudsimme kohale, siis paar meest tuli veel abiks. Meie läksime Tarmoga pabereid tegema. Vabandasime teiste eest, et neil pole aega tulla, vahetavad mootorit. Misasja, mootorit vahetavad?! Aknast oli näha. Lubati pool tundi hilineda mandaati.

Mootor oli juba lahti. Käigukasti jaoks oli meil spetsiaalne tugi kaasas, mootor eest maha. Teine mootor peale, käigukasti poldid kinni, padjad kinni. Teised vaatavad, kümme minutit möödas, juba neli meest tõstavad suure toruga mootorit. Kuidas see võimalik on?!

Orunuk: Majutuse saime ühes Läti lossis, mis nüüd on väga peeneks hotelliks ehitatud. Tol ajal oli ta umbes nagu Suuremõisa. Toad olid soojad, linad voodis, palju seal üldse aega oligi olla. Sügisene aeg, igal mehel oli paar siiga kaasas, kolmveerandliitrine purk siiamarja.

Milline on olnud kõige karmim mürts?

Suuster: See oli treeningu ajal, vist Limbaži rallil, Avo ja Urmas sõitsid meie ees. Vaatasin, et lähevad ühte kurvi sisse liiga kiiresti. Tee oli liivane, tagumine ots libises välja ja käisid tuuri üle katuse. Mina jäin neid jälgima, ei keernud õigel ajal rooli ja panin nendele külje pealt sisse esiotsa. Nendel raam kõver, kabiin läks, minul esiots läks. Lätlased tõmbasid meid ühte töökotta. Nendel oli seal üks auto olemas, mina sain esiotsa, Avo ja Urmas said raami ja muud asjad, mis vaja. Aga lätlaste nõue oli, et selle eest jätaksime neile Avo ja Urmase auto kapoti, kus peal kirjas kõik läbitud rallid. Vanad tükid jäid muidugi ka neile, et neil oleks auto ette näidata.

Ühe öö jooksul tõsteti terve auto ringi uue raami peale. Paar abilist tuli ka ja lätlased ka aitasid. See oli vägev töökoda ka. Ja kui mehed on asja varem teinud ja neil on tööriistad, siis see polegi nii keeruline. Kolm-neli meest korraga kallal. Selle töö juures aega õlut juua ei olnud.

Orunuk: (Läti) talverallid olid ikka tõsisemad elamused. Ühe sõidu käisin Rimmelg Ennuga. Lätlane ikka paras sadist ka, kõik kiiruskatse stardid vastu mäge. Autosid stardinumbrite järgi vaadates üle saja. Enne seda olid veel startinud sõiduautod. Aga me pole ka eile sündinud - ma jätsin auto stardijoonest autopikkuse võrra tahapoole.

Stardijoone peal oli mul juba kolmas käik sees, aga eelmine auto oli alles poole tõusu peal. Teisel kilomeetril olin juba kahest autost mööda sõitnud.

Ega need Salinõmmes tehtud treeningud pole kahjuks tulnud, õppida on pidevalt.

Millal muutusid veoautoralli tehnilised tingimused?

Orunuk: 2000 või 2001. Käigukast pidi väljast olema nagu 51 käigukast. Mootoriblokk pidi sarnanema 51 mootoriblokiga. Algasid igasugused ümberehitused. Topeltrataste ja kasti nõue kadus 1997.

Autoralli hääbumine Hiiumaal - sõiteti veel 1990. aastate lõpus?

Orunuk: Mul on karikad 1997, 1998, 2001. 2002, kui need laululinnud valmis ehitati, siis enam ei olnud mõtet käia. Asi läks ka väga kulukaks, stardimaks pandi samaks nagu sõiduautil. Veoka stardimaks oli 800, sõiduautil 2000. Lisaks küttekulu, minimaalselt 30 l/100 km. Kui meie sõitsime, siis olid head sõbrad, üks andis sada liitrit, teine tuhat krooni. Niimoodi tuled välja. Aga oma palgast seda teha oli võimatu.

Milline oli Hiiumaa viimane võistlusauto?

Orunuk: Väljas käis vist viimati minu oma, 2002 käisime veel Tondiga väljas. Pärast seda ta jäi mul siia maja kõrvale seisma, roheline GAZ-52. Õnneks Agu (Remmelg) organiseeris, et mehed viisid selle ära. Tema põhiväärtus oli istmed ja viiepunkti turvaöö, muu oli vanametalli väärtusega.

Praegu Tõnu ähvardab ühte taastada. Kas tänavasõiduks?

Suuster: Nii nagu omal ajal sõitsime, ikka kaared peale.

Orunuk: Võistlema sellisega enam asja ei ole. Ja isegi nulli sõita ei saa, ka selleks peavad kõik litsentsid ja tehnilised tingimused olema täidetud.

Autokross?

Orunuk: See on meist mööda läinud. Meie jaoks oli kross üks kiiruskatse, reeglina viimane, mis lõpetas autod ka ära.

Natuke proovis ka Meresmaa Jüri organiseerida.

Orunuk: Lõpetasime selle ürituse [spordiklubi Kiisu] 2012. aasta lõpus, tegelikult oli ta lõppenud juba varem. Paberid on siin kaustas. Ka Pärnu kohtu kurjad paberid.

Mitu võistlust „Kiisu” korraldas.

Orunuk: See on hea küsimus. Seda arvet pole peetud. Jüri on kirjutanud ajalehte. Kunagi oli nimekirjas 30 inimest, et asutada spordiklubi.

Tegime lõpetamisel liikmetele raamitud tänukirjad, pitsat ja allkirjad peal. Karikad kogusin siia kokku.

LÕPP