

Hiiumaa veoautoralli ajaloost räägib Tõnu Suuster

Intervjueeris Ain Tähiste

Millal alustasid veoautoralliga?

Meie alustasime 1978. aastal, „Rahu Eest” kolhoosi all. Esimene ralli oligi vist Emmastes „Põllumees 78”. Hommikuni ehitasime autot, aga starti jõudsime ikka õigeaks ajaks. Rada polnud varem näinudki, legendi ei olnud, ainult need paberid, mis stardis anti. Tarmo oli roolis. Kapastos enne kurvi, seda kurvi enam pole, läksid mul need vähesedki paberid sassi, läksime kraavi ja oligi esimene ralli meil tehtud.

Vahepeal sõitsime paar väiksemat rallit, siis oli „Põllumees 79”, ka Emmastes. Seal jäime kolmandaks, tänu sellele, et Tilga männikus eksisime ära. Siis olin mina roolis.

Kumb rohkem roolis oli?

Algul oli Tarmo roolis, ta sõitis isegi pisut paremini kui mina, aga mulle kõrvalistumine eriti ei klappinud. Temal oli pea nagu kompuuter, siis oli vaja arvutada keskmist kiirust, olid kiiruste tabelid. Vanast taksomeetrist oli tehtud ristmike vahede mõõtja. Tihti oli nii, et enne starti auto oli kinnises pargis, kõik oli korras, minu töö oli tehtud, panin magama, aga Tarmo hakkas arvutama. Terve kamp oli tema ümber koos, kuidas see, kuidas teine. Eksimisi pole meil olnud ja ajaarvestus oli tollel ajal väga tähtis asi. Ralli on meeskonnasport, ei olene ainult roolisolijast, kõrvalistuja töö oli palju pingelisem kui roolis.

Mäletan Tehumardi rallit, kus ülesõidul olid kiiruspiirangu märgid, kiiruse kontroll. Keerasime metsa vahele, mõtlesime, et enam ei ole, aga kolme kilomeetri pärast oli järgmine. Pidevalt pidid oma graafikus sõitma.

Lõpus oli nii, et meile sobis udus, tolmus, vihmas sõitmine palju paremini. Teised küsisid, kuidas te näete, aga mul oli mees kõrval, kes ütles, kuhu keerata. Algul panime igasuguseid tulesid, aga lõpus sõitsime sageli lähituledega.

Tol ajal startis ühel rallil 60–70 masinat, kui tulid esikolmikusse, olid kõva mees.

Kui palju aega võttis auto võistluseelne ja -järgne hooldamine?

Mõnikord pidas auto vastu, mõnikord polnud autot ollagi, oli vastu puud või üle katuse sõidetud. Järgmine võistlus oli paari nädala pärast, selleks ajaks oli uus auto koos.

Kui tihti mootor lahti käis?

Kui lõpuks kogemusi saime, tegime hõredama mootori ja see pidas väga hästi vastu. Ükskord mul mootor pidas vastu terve hooaja, ainult väntvõlli saalelaagreid tuli vahetada.

Mis efekti andis hõre mootor?

Algul lasime Kuusalus mootori korralikult teha, et ralli jaoks, ikka tihke. Läksime Lätti rallile. Palava ilmaga treeningul sain 70 sisse, tundsin, et mootori vedu läheb raskeks, hakkab kinni jooksuma. Sõitsime veel viissada kilomeetrit ja jooksis see mootor kinni. Kui on tehtud väga täpselt, siis paisub palju ja ei pea kõrgeid pöördeid vastu.

Kuid käigukast vastu pidas, ega seal sidurit eriti ei kasutatud?

Meil pidasid küll vastu, vahel ikka kasutasime sidurit ka. Ükskord läks mul käigukang pooleks. Neid läks ikka, tavaliselt oli istme taga varukang, aga olin enda oma paar rallit tagasi teisele mehele andnud ja unustasin ära, et omal enam pole.

Käigukastid ei olnud nõrgad, materjal oli tugev ja kannatas seda rammimist.

Mitu korda oled üle võlli käinud?

Neli-viis korda kindlasti. Läänemaal Vaimõisa silla peal, tulime täiskiirusega, hakkas vibama ja viskas tagumise otsa vastu sillapiiret, üle katuse ja autost pole midagi järgi jäänud. Ise jäime terveks. Algul olid tavalised turvavööd, hiljem tulid mitmepunkti turvavööd ja korviste. Aga algul oli originaalne pikk iste kabiinis,

Algul oli ka selline nõue, et finišis pidi auto kaaluma 3,5 tonni. Kast pidi olema originaalne ja selle sisse oli meil ehitatud liivakast. See oli liiva täis, et täpselt 3,5 tonni auto kaaluks.

Läti rallil tehtud mootorivahetuse ja raamivahetuse lugu sai eelmisel korral ära räägitud. Milliseid huvitavaid lugusid veel meelde tuleb?

Läksime Läti rallile MAZ-iga, Ergu Ats, Eller Avo. Mehed võtsid lamba kaasa, see oli ralliauto kastis ja ralliauto omakorda MAZ-i kastis. Kui kohale jõudsim, siis valge lammas oli must, sest MAZ-i torust tuli kogu aeg suitsu.

Vist oli Põlva rallil, üks mees sõitis sea surnuks. Olime öömajal ühe kohaliku mehe juures, ajasime sea suurde saunakatlasse ja terve selle ralli aja söime metsealiha.

Kuidas konkurentsiga oli - väljas käies oli üks meeskond, aga kohapeal?

Läbikäimine oli hea, saladusi ei olnud, olime nagu üks pere. Näiteks praegu ratsaspordis on, et teine ei tunne teist, mina pole sellise asjaga harjunud.

Mis aastal meistersportlase kandidaadiks said?

Ei mäletagi, 1980. aastate keskel? Meistersportlase norm oli selline, et kahe aasta jooksul tuli võita kolm vabariikliku võistlust või üks üleliiduline. Kaks punkti saime vormistatud, tegelikult oli kolmas ka tehtud, aga siis sai Nõukogude Liit otsa.

Meeskondlikel võistlustel olime tavaliselt kolme ekipaažiga - Orunuk-Vaim, Eller-Alev ja mina olin Tarmoga.

Ükskord võeti meie meeskond rallilt maha. Oli ligi 30 kraadi külma, Avol ja Urmasel läks eelviimasel katsel süütepool. Võtsime sleppi, et palju pole jäänud, veame finišini välja. Viimane katse oli jäärjasõit. Tegime selle ka kahe autoga (slepis!) koos läbi, hea oli sõita, kui välja hakkasid libisema, siis tagumine auto võttis hoo maha, meil polnudki kõige kehvem aeg. Aga lätlased võtsid seda kui liikluseeskirjade rikkumist - libedaga tohib pukseerida ainult jäiga ühenduslüluga. Meil oli jäik lüli kaasas küll, aga kiiruga seda ei võtnud. Oleksime võinud veel sellele apelleerida, et kui kohtunik näeb viga, siis ta ei tohi starti lubada. Kui starti lubati, järelikult oli kõik korras.

Kas olid viimane ENSV meister ja esimene Eesti vabariigi meister?

Täpselt nii ta läks. Aga siis lõpetasime ära ka, läks liiga kulukaks.

1990. aastal sõitsime, maadlesime Avo ja Urmasega (Eller-Alev) kogu aeg omavahel. Oli Tallinna lähedal viimane etapp, enne viimast katset juhtisime 4-5 sekundiga. Ja meil lõi ühe küünla vahe ära, enam edasi ei lähe õieti. Aga lõppkokkuvõttes võitsime Alevi-Elleri eest selle etapi ja terve aasta ühe sekundiga. Sellest oli „Spordilehes“ ka suur pealkiri.

1992. aastal oli Hiiu ralli Eesti meistrivõistluste üks etapp, sellepärast oli ainult üks võistlus, muidu oli seeriavõistlus. Ja seekord maadlesime Laid Valdisega. Enne Tubala katset oli ta meist ees tükk maad. Ja tal läks käigukast, vedas küll finišini välja, aga meie võitsime sekunditega. Keegi viis ta slepis Käinasse, seal oli viimase katse start. Sõitsime Käina poole, räägime Tarmoga, et nüüd on asi korras, võit on käes. Ühekorraga mootoril kolin sees - väntvõll pooleks! Järgmine auto võttis meis sleppi, viis finišisse, aga üle joone pidi omal jõul sõitma. Tõmbas käima, saime üle joone ja kinnisesse parki, siis enam käima ei läind. Väntvõll oli tagant, viimase kaela pealt pooleks, nurga all. Aga sõidu võitsime ära. Seekord tulid nii esimene kui teine koht tropi otsas finišisse.

Mul on väntvõll varem ka pooleks läinud. Ühekorra tulime mandrilt, tropis veeti praami peale, aga koju pidin ise sõitma. Siis hoidsin jalga siduri pedaali peal, nagu surusin hooratast vastu väntvõlli. Vahel viskas üle.

Kuidas tehniliste tingimuste järgi oli hooratta vahetusega, seda püüti kergemaks teha?

Meie treisime hooratta väiksemaks, see oli lubatud. Üks mees tegi veel lausa kodarad sisse, aga see lendas laiali. Aga Harju KEKi mehed tegid titaanist hooratta. Mul oli ka nendega kokkulepe, aga siis jäi see asi katki. Mõni ütleb, et hoorattal peab inertsi olema, aga tegelikult peab tal hea kiirendus olema.

Väntvõllil sai vastukaalusid vähemaks võetud. Kolbidele puuriti külje peale augud sisse, et kaalu vähendada. Kepsud kergemaks. Neid ei kontrollitud, otseselt keelatud ei olnud. Kontrolliti silindri läbimõõtu, plokikaane kõrgust, et surveastet ei suurendaks. Aga selle peale nad ei tulnud, et plokki sai ka pealt madalamaks võtta.

Räägime kardispordist ka, panid poisi sõitma?

Poiss (Marko) oli ise huvitatud ja võimalus oli ka. Meie saime 50 ccm kardi Harju KEK-ist, olin sel ajal seal tööl. Uusneem Aare oli ka seal tööl, tegi hüdraulilised pidurid, silindrid, sadulad. Seal oli eksperimentaaltsehh.

7.–8. aastaselt hakkas võistlema, Lätis ei tahetud nii noorelt startigi lubada. Aga ta on Riias Bikernieki ringrajal ikka võistelnud. Kõik Eesti kardirajad sai läbi sõidetud. Jõudis vabariigi paremate hulka. Lõpus saime 125 ccm, aga see aeg lõppes ära. Kui mootor hakkas maksma 35 000 krooni, siis ei jõudnud enam tegutseda, sponsorit meil ei olnud.

Eks sellepärast hääbus kogu Hiiumaa autosport. Mis veel meenub?

Läti sõidud olid huvitavad, kui Eestis see asi ära keelati. Siit läksime näiteks Kuldigasse või Talssi omal jõul, polnud sellist masinatki, millega pukseerida. 500 kilomeetrit sinna, treening 600–800 kilomeetrit, ralli 500 km ja tagasi jälle 500 km.

Kui 1987.–88. käisin Krimmist Jevpatoriast autosid toomas, siis oli küll küttekriis. Valgevenes ja Ukrainas mehed ootasid nädalate viisi, et kütet saada. Siinkandis nii hullu aega ei mäletagi, talonge oli küll ja kütet sai ka.

Kas võiks edaspidi teha Hiiu ralli juubelisõidu?

Proovida võib, ega jänni ei jää. Aga autosid pole enam.

Aga Lätis oli küll huvitav, lõpuks juba lätlased ütlesid, kui kohale jõudsim, et neil pole enam midagi teha. Aga Läti meistritiitel anti ainult lätlastele. Suurem ralli oli Kuldigas, seal kaks aastat järjest võitsin, kolmandal aastal ütles tehnika üles. Aga kui tehnika vastu pidas, siis Lätis olime alati esiosas.

Kas eraldi trenni ka tegite?

Kui rallile läksime, tutvusime rajaga, tegime legendi ja pärast proovisime. Aga see oli oma risk, veoautodel oli suurim lubatud kiirus 70, kui sõitsid 90 ja vahele jäid, võidi starti mitte lubada.

Kunagi vist Jõgeva rallil läksime treeningsõidule. Paari-kolme kilomeetri pärast jõudsim meie ees startinud autole järele. Aga need hakkasid kihutama. Kurvis libisesid välja, teetamm oli umbes meeter kõrge, auto jäi nina peale seisma. Vaatasin, et kui nüüd kukub tagasi tee peale, siis on mul risti ees. Hüppasin ka põllu peale. Teine auto kukkus ikka üle katuse ja kohe kapoti alt leek tõusis. Karburaatorist jooksis nii palju bensiini välja, mootor oli kuum ja läks põlema. Saime kapoti lahti ja kustutasime ära. Küsisime, et mis te nüüd siis teha tahtsite. Tahtsime näha, kuidas te maha jääte! Tarmo ütles selle peale, et valisite valed mehed.

Neid juhuseid on küll olnud, kui katse peal oleme kahe minutiga eessõitja kinni püüdnud.

Riia ligidal oli 24 km pikkune kiiruskatse, algul laiem kruusatee, siis läks metsa vahele, kus enam mööda sõita ei saanud. Tarmo käis eessõitjaga enne starti rääkimas, et kui me teile selles kohas järgi jõuame, siis olge kenad mehed, võtke kiirust veidi maha ja laske meid mööda. Enne starti lätlased omavahel naeravad ja vaatavad meie poole, me ei saanud aru, miks nad meid naeravad. Ja täpselt selle koha peal, millest Tarmo rääkis, olime neil sabas. Ja nad jätsid auto sisekurvis täiesti seisma ja lasid meid mööda. Pärast Tarmo käis neid kättpidi tänamas, et nii ausad mehed. Nad ei uskunud, et 12 km peal võib kaks minutit tasa sõita. Paistsid algajad olevat.

Metsavahel pime sõit tahab ikka kogemust saada.

Aga oli ka juhuseid, kus mööda ei lastudki. Pärast läks küll ütlemiseks, aga mis sellest kasu, sõit on rikutud.

Tarmo oleks pidanud ka rääkimas olema.

Diplomeid on paras pakk ja medaleid annab ka tõsta. Lätlastel olid neljakandilised savist medalid.

Ükskord Talsi ralli ajal õnnestus kohalikust poest osta Pliskat, siis oli juba alkoholikriis. Õhtul jõime pudeli nelja peale ära, järgmisel päeval kõigil nii paha olla. Ei tea, mis surrogaati seal sees võis olla.

Teinekord Talsi rallil oli väga palav ilm. Meil oli kuuene ventilaatori tiivik kaasas, panime selle neljase asemel ette, et jahutab paremini. Järgmisel päeval esimesel katsel kaotasime 12 sekundit, teisel katsel 20 sekundit. Mis teha? Sain näpitsad, väänasin kaks laba tagurpidi ja auto hakkas kohe minema. Ei kujutanud ette, et kaks laba võib autol nii palju jõudu vähemaks võtta. Aga selle sõidu lõpuks võitsime.

LÕPP