

Laitse Rally Park ajalugu



Mõte



Iga hea asi saavat alguse lihtsast mõttest. Täna seks Eesti autospordi Mekaks kujunenud Laitse Rally Pargi rajamise algidee tuli nooremalt Suvemaa vennastest, Siimolt. Just tema oli suur autospordihuviline, ehtas ise rallikrossiautot ning pühendus meelestu entusiasmiiga kõigele, millel autospordiga vähegi tõsisem seos. Peresiseselt levivad igasugused haigusetekitajad kõige kiiremini, on väitnud tohtrid. Suvemaade vennastepaari puhul pidas öeldu autospordipisikuga nakatumise kohalt kindlasti paika. Seejuures oli vanemal vennal Üllaril kõrgeleharitud ehitaja ning projekteerijana asjadest muidugi selgem nägemus. Algne plaan teha kuhugi mingi seitsmendajärguline trenni- või lustimisrada ei olnud perspektiivikas. Mõte kasvas suuremaks, mingile pisikesele rajapunnile ei leidunud tulevikuvisionides enam kohta ning peagi otsustati, et otstarbekam on rajada juba korralik ning Eesti oludes enneolematu rallikompleks. Suured, tulevikku vaatavad ja hulljulged mõtted on aga Eesti autospordile mõeldes tagurlike ning konservatiivsete vastuseisjate abil pea alati end ajaloo prügikastist leidnud. Kahjuks läks nii aastakümneid tagasi planeeritud F1 rajaga kui ka Estonia vormelitehasega, rallikoolide ning põnnide *soap-boxi* sarjade korraldamisega.



Mõnel hetkel tundub, et mõned eriti tähtsad otsustajad saavadki end välja elada vaid tagurlikkuse ja kadeduse abil. Ent vendadel Suvemaadel oli oma rallikompleksi väljaehitamise mõte siiski jonnakalt päevakorda võetud. Seda siis natuke vähem kui kümme aastat tagasi.

Vennad



Ühe korraliku rallikompleksi valmimiseks olevat vaja nelja asja: piisavalt suurt ja vaba maalappi, tegusaid inimesi, kes on kiindunud autosporti ning jagavad ehitusasju, lisaks veel meeletut tahtejõudu ülemaailmselt bürokraatialahinguväljalt kilbiga naasmiseks ning natuke raha. Viimase tingimuse puhul on sõna“natuke“ muidugi suhteline mõiste. Vendadel oli kahe peale kokku täidetud kaks tingimust. Nooremal, Siimol, oli meeletu huvi rallit ja rallikrossi sõita, päevade kaupa masinaid putitada, ühesõnaga – elada täisverelist elu bensiini- ja õlilõhnalises tehnikamaailmas. Vanemal, Üllaril, oli määratlemata noorsandieast peale tohutu huvi ehitamise vastu. Loomulikult käisid asja juurde nii metsaonnid kui ka hilisemad tõsisemad ehitusalased saavutused. Pärast ehitusinsenerina TPI lõpetamist asus ta 1981. aastal tööle Maaehitusprojekti, seejärel tulid kooperatiiviajastu ning erataksjuhiamet, oma maja ehitamine ning osalused esimestes suuremates ehitus- ja projekteerimisfirmades. Aga suurtes ja edukates firmades, näiteks ka omaaegses Humana-projektis, milles Üllar osanik oli, võib teinekord olla kuratlikult raske konsensust leida. „Ma olen eluaeg üksik hunt olnud. Omapäi kõndija. Eks kokkuvõttes on see mind ka edasi viinud,“ ütleb Üllar Suvemaa nüüd, mil käegakatsutav tõestus LaitseRallyPargi näol on olemas. Aga selleni jõudmine pole olnud päevatöö. Pärast erimeelsuste tõttu Humanast lahkumist, pidas Üllar natuke aega

Sotsiaalministeeriumis ehitusnõuniku ametit, kuid enda sõnul talle sealsed kastimängud ei meeldinud. Järgmisena lõi ta projekteerimisfirma Pikoprojekt, mille ainuomanik oli ta kuni viimaste aegadeni, mil selle vanemale pojale juhtida jättis. Pikos said parematel aegadel tööd 23 inimest ning firma käibenumbreid loeti kümnetes miljonites. Justkui muuseas jõuti ka Äripäeva edetabelites tippude sekka. Aga see kõik oli varem. Enne kui oma rallikompleksi idee peas võimust võttis.



Tegu



Praeguse millenniumi algul, mil Eesti kiratseva autospordi jaoks enneolematute mõõtmetega rallipargi mõte vendade peas vaevu reaalsemaid piirjooni hakkas võtma, seisti silmitsi tõsiasjaga, et kompleksi rajamise tingimustest olid täitmata kaks põhilist – vendadel polnud kodukohas maad ega ka suurt raha, millega väarikat ideed teostada. Ning omajagu hirmutas teadmine, et Eestis on igale tõsisemale autospordialasele plaanile juba eos hunnik kaikkaid kodaraisse loobitud. Kas ka seekord läheb kõik tuttavaid radu pidi? Kõigepealt mindi Kernu vallavanema Enn Karu juurde uurima, kas keegi tahaks vendade kodukohas suuremat maatükki müüa. Muide, algusest peale oldi kindlad, et rallikompleks tuleks rajada koduvalda. Ühest küljest oluks see kena liigutus kodukoha jaoks, teisalt tundus kohapeal ka kõigist ametkondlikest barjääridest läbinärimine märksa lihtsam kui võõras kandis. Kuid maad siiski oraste peale ei ostetud. Lepiti vaid müüjaga kokku, et tehing saab teoks siis, kui asjad vallas kindlad ning rajatavale rallipargile vastuseisu ei tule. Kui Üllar oli välja vaadatud maatükile eelplaneeringu ära teinud ja seda valla volikogu istungil ka tutvustanud, valitses saalis tükk aega haudvaikus. Eriti vist ei usutud, et keegi omakandimees, kes pealegi Rockefelleri suguvõsas lähisugulasi ei omanud, nii hirmsalt suure asja julgeb ette võtta.

Lõpuks katkestas vaikuse oma küla mees Ants Ploompuu ja ütles, et mida siin veel mõelda – kui nii võimsad plaanid on peetud, tuleb asi ka ära teha. Vastuhääletajaid pärast seda sõnavõttu polnudki. 2004. aasta oli siis uue rallikompleksi detailplaneeringute kehtestamise aeg. Suurt raha vendadel sel hetkel polnud, aga millestki tuli alustada. Viljandist osteti pankrotivarana greider ja kopp ning ühel maikuu päeval hakati rada sisse lükkama. Kuna vennad olid kohapeal heas kirjas, leiti ka abistajaid. Tartu Maja andis sponsorluse korras raudbetoontooteid, ka raja sillapaneelid saadi eriti soodsa hinnaga. Seejärel soetati mõned hobiralliautod. Ja kohe tekkis suur vajadus töökoja järele. Kolm korda kirjutati toetustaotlusi EAS-ile, kuid alustavat firmat ei peetud sel alal ilmselt piisavalt jätkusuutlikuks. Pealegi oli senine majandustegevuski peaasjalikult Pikoprojekti laenudele üles ehitatud. Lõpuks otsustasid vennad läheneda eesmärgile ringiga ning esitasid taotluse turismiprojektile. Ja siis leiti EAS-is ka kena mõttekaaslane, Kristiina Jors, kes vendade suurtesse ideedesse ometi uskus ning toetuspaberid positiivse vastuse said. Eraldatud 3,125 miljoniga saadi lõpuks esimestest takistustest üle. Vajaliku omaosaluse peale tuli muidugi veel laenu võtta. Kokkuvõttes on see jäänudki tähtsaimaks rahaliseks toeks. Väiksemaid toetussummasid on



hiljem saadud ka läbi LEADER programmi PRIA-lt, kuid see kõige esimene aitas siiski enim. Muidugi, ka Pikoprojektist on ralliparki investeeritud paarkümmend miljonit, Üllari säästnud kõigepealt, aga see ju siiski kui raha ühest taskust teise tõstmine. Ühtekokku on Laitse Rally Park tänaseks palju raha. Vennaste enda tööpanust arvestamata. Kompleksis on tööd saanud hulk inimesi, kelle palgad on seni õnnestunud kuidagimoodi ära maksta. Üllar Suvemaa sõnul ongi hetkel tähtsaim see, et kogu Laitse Rally Park suudab end iseseisvalt ära majandada. Suurte kasumite aeg tuleb osata ära oodata. Aga seni kulutatuga võrdväärset summat oleks kompleksi lõpuni välja ehitamiseks siiski veel vaja. Ilmselt just seejärel hakkaksid lisaks soomlastele ja lätlastele Laitse teed jalge alla võtma ka rootslased, leedukad, venelased ja miks mitte ka veel kaugemalt tulijad. EAS otsustas rahuldada eeltaotluse ka Noorte Rally Pargi rajamiseks ja eraldada selle ligikaudu 1 miljonilise projekti realiseerimiseks 50% küsitust. Sellega sai Laitse Rally Park juurde laste Liikluslinnaku, pea 600 ruutmeetrise laste Mängudemaja, automudelismi raja juhtimishoone ning täismõõtmelise tipptasemel kardiraja koos kogu masinapargiga (kardid, elektri- ja pedaala autod, bagid, ATV-d, tsiklid, rallisimulaatori ja palju muud).

Kerkis tühjale kohale



Aastaid tagasi ei osanuks keegi Haapsalu maanteed mööda sõitjaist kahtlustada, et siiasamasse teeäärsele lagedale platsile kerkib peagi uskumatult võimas auto-motospordi ja vabaaja keskus. Täna on aga mitu rahvusvaheliste autospordinõuetele vastavat rada maas ning neil mitmeid rahvusvahelisi võistlusigi peetud. Kohalikke jõukatsumisi väga erinevatel auto- ja motospordialadel ei jõua vennad Suvemaad ilmselt enam isegi kokku lugeda. Valminud on ka paljud hooned, milleta üks õige tehnikaspordikompleks läbi ei saa. Suure peahoone ehk tribüünihoone ehitamine on küll veel pooleli, kuid võistluste läbiviimist see ei sega. Lisaks tuhandetele autospordihuvilistele kogu rajal toimuvast ülevaadet võimaldavale peatribüünile on valminud ka kolmekorruseline kohtuniketorn, mille teisel korrusel on õppeklass paarikümne õpilase jaoks, kolmandal korrusel aga kohtunike- ja vaatlusruumid koos ajavõtuüsteemidega ning paarikümne kohaline nõupidamisteruum. Mõistagi on viimane varustatud kõigi kaasaegsete tehnovahenditega, et firmadel oleks mugav oma õppepäevi läbi viia või seminare korraldada. Mõistagi on tribüüinialusesse planeeritud garaažid rendiautode hoiustamiseks ja kindlasti jääb mõni tribüüinialune ruum ka klienditeeninduse tarbeks. Tribüünihoone teisel



korrusel on tänaseks valminud 140ruutmeetrine ning 100 inimest mahutav konverentsiruum. Sissekäigupoolsesse nurgatorni peaksid plaanide järgi tulema klaasseintega eraldatud VIP-loožid ning pea kaheksasajale ruutmeetritele planeeritud vastuvõtu- ja presentatsiooniruumid. Esimesel korrusel on aga paiga leidnud garaažid, milles olevate vanasõidukite üle võiks juba praegu uhkust tunda iga korralik automuuseum. Ning esimest aastat on garaažiboksid täitnud ka üht tulevikueesmärki, toimides autohotellina. Mõnikümmend meetrit peahoonest eemal on juba lõpuni valmis ehitatud tänane administratsioonihoone koos kliendikohviku ning 500ruutmeetrise remonditöökojaga. See osa rallipargist on töös olnud juba paar aastat. Valminud on ka töökoja teine ehitusjärg, milles esimene korrus on ladude päralt. Siit leiab sportautodele nii rehve kui ka mootorijuppe, lisaks leiavad siin koha ka värvi- ja plekitöökojad. Viimased on rallipargis suisa hädavajalikud, sest kahetsusväärse sageli sõidetakse hobiautosid puruks. Remonditöökojas on juba või mõnel juhul peagi olemas kõik vajaminev – alates rehvi- ja sillastendidest ning lõpetades autopesulaga. Vähemaga lihtsalt läbi ei saa, sest Laitse Rally Pargis tahetakse tehnikaspordiga tegelejaile pakkuda täisteenust. Muide, juba praegu ehitatakse seal ka turvapuure ning koguni

ralliautosidki. Et inimesed mootorimürast, rajapingetest, bensiinivingust ning kõigest muust, mis tehnikaspordimaailmas kohustuslikeks koostisosadeks on, pisut lõõgastust saaksid, ehitati rallipargi servale kenasse puudesallu paar puhkemaja saunade ning ööbimiskohtadega pea mõnekümne külalise jaoks. Oma hotell on samuti ehitusplaanides.

Rajad



Mõistagi on need rallipargis kõige tähtsamad asjad üldse. Praegu on Laitses kolm rada. Kahest ringist koosnev 2,3kilomeetrine paarisrada, kus sisemist rajaosa kasutatakse ka spetsiaalselt rallikrossi võistluste läbiviimiseks. Seega on sisemine rada vastavalt rahvusvahelistele nõuetele laiem kui 11 meetrit, ent mitte üle 25 meetri, sisaldades 40% ulatuses asfaltkattega lõike. Enim vaeva ja raha kulus seejuures just siledatele lõikudele, tribüüni ees olevale 180meetrisele asfalteeritud sirgele laiusena 20 meetrit, asfalteeritud sillapealsele ning tagasipöördekurvile. Rajad ei valmi muidugi lihtsalt ja üleöö. Mõnes mõttes on soomlastel palju lihtsam – nemad kasutavad radade aluspõhjuna graniitkruusa, mida eestimaalastel kahjuks pole. Laitses kasutatav paekivikruus kahjuks tolmas päris jubedalt ning radade korrashoidmiseks ei piisa kaugeltki üksnes kastmisautodest. Jõudumööda üritatakse katsetada radade paremaks muutmiseks ka freesasfaldipuru. Laitse RallyPargis on sõidetud ka motokrossi ja seda vägagi kõrgel tasemel. Seoses rallipargi suunitluse ja suure armastusega autode vastu on aga mugandatud kahe rattaliste mõeldud rada ka neljarattalistele masinatele kasutatavaks. Nii tekkiski võimalus, harjutada turvaliselt maastikusõitu meie takistusterajal. Kasutusel on ka automudelismirada, selliseid on Eestimaal peale Laitse veel vaid Luigel ja



Tartus. Seni on seal edukalt läbi viidud raadio teel juhitud off-road mudelite võistlusi. Valminud on ka juhtimistorni ehitus, mis parandab oluliselt võistlejate ja kohtunike töötingimusi. Lähitulevikus loodetakse Laitse Rally Pargis valmis saada ka korralik õppesõiduplats, et hakata tegelema sõidukoolitusega. Ja seda mitte üksnes algajaid silmas pidades. Alarmsõidukijuhidki vajaksid korralikku ning kõigile tingimustele vastavat õppesõiduplatsi, mida Eestis praegu veel õigupoolest polegi. Ja loomulikult oleks seal loodud siis ka kõik tingimused korralike driftinguvõistluste pidamiseks, sest see ala on noorte seas hetkel eriti pop. Kuna Laitse Rally Pargis tahetakse tegevust pakkuda absoluutselt kõigile, on üha rohkem hakatud mõtlema, kuidas äratada autohuvi ka kõige väiksemates, kolme- kuni seitsmeaastastes, sest just neist kasvatatakse tulevasi Märtineid, Tänakuid ja Aavasid. Nende kõige väiksemate jaoks on kindel koht laste Liikluslinnakul, kus on maha märgitud päris auto- ja kõnniteed, paika pandud liiklust reguleerivad foorid ja märgid ning ehitatud väikesed majadki. Sellises liikluslinnakus on päris põnev uhke elektriautoga ringi kimada või kuidas? Loomulikult on mõeldud ka rallisimulaatoritega harjutamisele ning rennimudelitega sõitmisele.

Autod



Laitses renditakse huvilistele 2,3 kilomeetrise paarisrajal ringikihutamiseks Ladasid, BMW-sid ning bagisid. Kiirushullude jaoks on Laitses kõik turvaline – öeldakse ju rallipargi reklaamklipiski, et ÄRA TEE SEDA TÄNAVAL, TEE SEDA MEIL! On ka paar VFTS-tüüpi võistlusautot, kuid tavakliendile neid ei rendita. Tõelised ralliautod jäägu ikka pärisportlaste kasutada, kes nendega ka ümber oskavad käia. Niisama autosid lõhkuma pole ju mõtet hakata. Laitse RallyPargi oma võistlussarjas BMW CUP sõidavad BMW-l nii Siimo Suvemaa kui ka Sten Suvemaa. Aeg-ajalt löövad Laitse RallyPargi klubi egiidi all kaasa ka mõned teised auto- ja motosportlased. Klubiline tegevus on hetkel jäänud suurte arendamiste käigus tahaplaanile, kuid kindlasti tuleb ka see teema lähitulevikus tõsisemalt vaatluse alla. Üllar Suvemaa lisab, et tööle on võetud praktikantegi. Alustatakse seejuures kõige elementaarsemast, autode lammutamisest. Ilmselt nii peabki, et noortes autohuvi liialt pealiskaudseks ei jääks. Üllar Suvemaal enda sõnul erilist kiiruspisikut pole verre sattunud. Seevastu lähevad tema silmad põlema kohe, kui kusagil imeilusaid vanaautosid näeb. Kusjuures eriti austusväärne koht on tema sõidukieelistustes tõldautodel,



mille vanust võib mõõta peaaegu sajandiga. Tänapäevaks on tema vanaautokollektsioon ilmselt Eestimaal kõige uhkem ning annab silmad ette paljudele läänepoolsetele automuuseumidele. Selles on mitu eeskujulikult restaureeritud Ford T-d, Ford T Speedster, Ford A, Chevrolet Capitol, Buick Model 27, 1935. aasta MG Midget PA, ameerika klassikuist 1957. aasta Bel Air – ühtekokku 8 klassikalist vanaautot, ning lisaks ka 8 BMW-d, millest mitmed on siinmail absoluutsed rariteedid (mudelid 600, 700, 2002 Turbo), mõni aga äärmiselt harvaesinev (M3, 850). Igatahes on mees osanud pilkupaehluid ja väärtuslikke sõiduriistu oma vanaautokollektsiooni soetada. Mõistagi on see hobi kena kopika nõudnud, kusjuures mõne soetatud sõiduki puhul läks selle restaureerimine maksma veel mitu korda ostuhinnast suurema summa. Ent teisalt on see ka korralik algkapital unistuste täideviimiseks. Üllar loodab kunagi Laitse Rally Parki territooriumile rajada vähemalt 150 sõiduriista mahutava expohalli ja mõistagi on tema tänane autokollektsioon sellise tõelise automuuseumi loomisel korralikuks algpanuseks. Muide, ta pole kade mees. Huvilised saavad juba mitmendat aastat tema vanasõidukitega ka lustisõite teha. Loomulikult läheb see midagi maksma, sest selliste autorariteetide ülalpidamine pole

kaugeltki odav lõbu. Üllar Suvemaa vanaautokollektsioon on olnud hindamatuks toeks ka filmikunstis. Näiteks venelaste ühes viimases menuseriaalis *Issajev* (legendluuraja Stirlitzi noorusaastatest) oli vähemalt kolmveerand 20-30ndate aastate olustikku sobivatest sõidukitest renditud just Üllari garaazist. Ühest pole ta aga siiani aru saanud. Miks riik pole ühe korraliku automuuseumi rajamiseks abikätt ulatanud? Autokultuuri on üks riigi visiitkaarte ning arenenud maades on seda ka mõistetud. Ainuüksi Euroopa Liidu automuuseume külastab aastas üle 75 miljoni inimese, kuid meil pole sellise muuseumi rajamise jaoks vist sentigi eraldatud. Ja see, et uhkustada tänavatel miljoniliste seeriaautodega, millesse panustatud summadest paari aastaga juba kaks kolmandikku õhku haihtub, ei näita veel autokultuuri mõistmist. Pigem kultuuritust otsustajate tasandil. Ühe korraliku automuuseumi majandusmudelgi on kogu maailmas olnud läbi aegade absoluutselt vettpidav. Uunikautohallides korraldatakse oksjone, automüüke, seal kogunevad autohuvilised ka erinevatesse klubidesse. Mõnel pool toimivad need muuseumid omalaadsete autohotellidena, kuhu omanikud saavad oma investeeringautod (korralikult hooldatud ja hoitud vanaauto väärtus ei lange nimelt kunagi, vaid hoopis



tõuseb) teistele vaatamiseks paigutada, teinekord sealsamas töökoja ruumides selle kallal nokitseda ja vajadusel märksa kallimalt edasi müüa.

Täna on Eestimaal kultuuriväärtuslikke vanaautosid veel omajagu alles, kuid enamasti hoiavad omanikud neid kusagil kapis luku taga. Kas ainult paari lähema sõbra ees uhkustamiseks? Laitse Rally Pargil on Üllar Suvemaa uskumatult sihikindlal eestvedamisel ees ilmselt erakordselt põnevad ajad. Ja ilmselt koidab seal mõnegi jaoks miljon korda perspektiivsem tulevik, kui seda võib loota üksnes ööklubides aega surnuks lüües. Või tuimalt arvutiekraani põrnitsedes ning hädaldades elu ülima halluse üle.

Mati Laos