

Mootorrattaga 5000 km Madagaskaril

Eestlane Eenos Henno võttis väikesel enduurotsiklil ette matka Madagaskaril, kohates teel nii sõbralikke kohalikke ja kaunist loodust kui ka troopilist tormi, mis oleks rännumehele äärepealt halvasti lõppenud.

Viimased kuus aastat Austraalias elanud Eenos Henno on vaatamata noorele eale jõudnud maailma näha rohkem, kui paljud teised näevad terve elu jooksul. Tartust pärit 26aastane mees on rännanud Lõuna-Ameerikas ja Aasias ning sõitnud koos oma vennaga kolmerattalisel tuk-tukil läbi India. „Minu king on reisimine. Kunagi seadsin endale eesmärgi näha seitset uut maailmaimet. Suutsin pea kolme aasta jooksul külastada neid kõiki maailma eri kontinentidel,“ sõnab Henno. Mõõdunud aasta alguses oli aeg käes järgmiseks seikluseks, mis viis noore maailmaränduri Madagaskarile, et teha seal umbes kuu aja jooksul pikem tiir mootorrattaga. Ettevõtmine tundus seda hullumeelset, et mootorrattastega polnud Henno eriti kokku puutunud. Eenos Henno reisi videoblogi leiab aadressilt www.TheForeignChallenge.com.

Kui pikalt Madagaskari reisi planeerisid ja miks just sellise sihtkoha valisid?

Kaalusin mitut varianti, alustades Iraanist, Hiinast ja Lõuna-Aafrika Vabariigist, kuniks sõber pakkus välja Madagaskari. Paraku polnud ma eales kohanud kedagi, kes oleks Madagaskaril käinud, seega jäi üle teha korralik kodutöö. Alguses tundus idee hullumeelselt väljakutsuv, kuid, nagu ikka, jagades suure pähkli tükkideks, saab seda hõlpsalt seedida. Kohustused töökoha ees sundisid mind kavandama reisi täpselt aasta teise poole, mil Madagaskaril juhtus olema vihmaperiood. Paljud infoallikad, nagu Lonely Planet, kirjutavad, et seoses üleujutustega on teed läbitamatud detsembrist kuni märtsini. Otsustasin ikkagi minna. Keerukamaks tegi olukorra ka asjaolu, et Madagaskaril räägitakse vaid prantsuse ja kohalikku malagassi keelt.

Alustasin eeltööd pool aastat varem ja selle käigus mõistsin, et riigis, kus pea 80 protsenti teedest on mudamülgad, jääb üle läbida terve distants enduromootorrattaga. Kui täiesti aus olla, pole ma kunagi unistanud mootorrattastest. Minu sõidukogemus oli vä-

Ma pole kunagi unistanud mootorrattastest. Minu sõidukogemus oli vägagi puudulik, eriti maastikusõidus.



Vaatamata sellele, et 350kuupsentimeetrine Suzuki oli sama vana kui selle juht, pidas mootorratas reisirõõmu hästi vastu.

gagi puudulik, eriti maastikusõidus. Soetasin krossimootorratta, millega järgmised pool aastat pärast tööd kolm korda nädalas maastikusõitu harjutasin. Samuti harisin end mootorratta tehnilise külje pealt ega häbenenud ka mootorit laiali tõmmata ning kokku tagasi panna. Leidsin ka aja õppida malagassi keelt ning lugesin Madagaskari kohta nii palju, kui leida suutsin. Tegin kõik, et olla valmis igasugusteks väljakutseteks, mis mu ette kerkivad.

Madagaskaril eelistasid kohapealt tsikli osta, mitte seda rentida. Miks nii?

Madagaskaril olid rendihinnad müstiliselt kõrged, kõikides 30 eurost kuni 70 euroni päev. Tänu internetis tehtud eeltööle sain kontakti ühe kohaliku prantslasega, kes on Madagaskaril pea 26 aastat mototuristidele tuure korraldanud. Kohale jõudes polnud ma veel otsustanud, kas rentida või osta. Alustasin temaga läbirääkimisi ja leidsin ligi 40 müügil olnud mootorratta seast enda rahakotile sobilikku kandidaadi, 1993. aasta Suzuki DR 350, mis oli juba päris korralikult kilomeetreid läbinud. Mootorratas tundus olevat heas seisus ja hooldatud. Müüja tegi otsustamise vägagi kergeks, pakkudes välja kaks võimalust: kas rentida 30 eurot päev ja 1500 eurot tagatisraha või osta 1800 euro eest. Ostu korral pakkus ka tagasiostu võimalust poole hinna eest. Jõudsime kokkuleppele ja kauba peale sain veel kõiksuguseid vajalikke varuosi ning arutasime koos läbi ka minu sõidumarsruudi. Kel huvi samamoodi Madagaskaril rännata, siis mina sain oma mootorratta sealt: www.moto-tour-madagascar.mg

Mida soovisid sel saarel kindlasti näha ja mis tuli üllatusena või



Jõgede ületamine dikteeris seikluste kulgu. Et valitses vihmahooaeg, tuli teekonna jätkamiseks kasutada kõiki võimalusi.

Suur seiklus



Alée des Baobabs on teelõik, mida ümbritsevad massiivsed, ligi tuhande aasta vanused ahvileivapuud. See paik pakkus unustamatuid vaateid eriti päikeseloojangute ja -tõusude ajal.

boonusena reisi jooksul?

Kindlasti tuli minna ja vaadata selle saare unikaalset loodust. Tegin korduvalt kõrvalepõikeid rahvusparkidesse, et kohata leemureid, kameeleone ja igasuguseid muid põnevaid loomi. Pole vale öelda, et Madagaskar on puudeta džungel. Mulle üllatusena on viimase viiekümne aasta jooksul ligi üheksakümmend protsenti metsadest maha raiutud ja järele on jäänud vaid rahvusparkid. Terve minu teekonna kestel võis näha kaugel silmapiiril vaid üksikuid puud. Väga sügava mulje jätsid massiivsed veel siiani säilinud ahvileivapuud - nad on lihtsalt liiga suured selleks, et neid maha saagida.

Tänu geograafilisele unikaalsusele pakub Madagaskar väga erinevaid sõidukogemusi ja unustamatuid vaateid. Kõige meeldejäävam paik oli Tsingy de Bemaraha, mis on 660ruutkilomeetrine ainulaadne paekivist moodustunud kivimets. Samuti pakkus väga

meeldejäävaid hetki telkimine täiesti tundmatutes kohtades, mis üllatasid vaimustavate varahommikuste vaadetega.

Üle kõige tahtsin kogeda eluolu Madagaskari hõredamalt asustatud piirkondades. Suundusin meelega väga kaugele ja kõrvalistele radadele. Madagaskaril on 18 hõimu, kellel on täiesti erinevad uskumused ja tavad. Mingil määral uskusin, et mul võib tulla probleeme inimestega, kuid üsna pea sai selgeks, et minu kõige suuremaks abiks nendel üksildastel teedel olid just kohalikud elanikud. Võin enda kogemuste põhjal väita, et parim osa Madagaskaril on inimesed, kes olukorrast sõltumata on alati rõõmsad!

Mind šokeeris väga olukord Lõuna-Madagaskaril, mis on üldjuhul täielik kõrb. Inimesed on nälgihädas, kuna viimased kolm aastat on seal piirkonnas valitsenud põud. Lapsed on seal kondised kui kriipsujukud ja see pani mind väga muretsema. Ma ausalt ei suutnud

välja mõelda, mida need inimesed peale kak-tuste söövad. Olukord on kriitiline ja, nagu ajalehed kirjutavad, on rahvusvaheline abi hädavajalik.

Kuidas kohalikud rändavasse mootorratturisse suhtusid?

Sain väga suure tähelepanu osaliseks. Kohalikud olid hirmus uudishimulikud ja tahtsid teada, mida üks valge inimene sellises kohas teeb. Kuhu iganes ma ka ei suundunud, võisin kuulda kohalikke hõikavat „Vazaha, vazaha!”, mis tähendab valget inimest. Ärevust tekitavaks kujunesid peatused külates, kus inimesed minu ümber kogunesid, jälgi-des iga mu liigutust.

Pea tagantjärele tõdema, et soojemaid ja abivalmimaid inimesi kui Madagaskaril pole ma oma reisirõõmu varem kohanud. Kolm korda pidin olude sunnil majutuma kohalike elanike majades, kes kohtlesid mind kui oma inimest. Mida hõredamalt asustatud paikadesse jõudsin, seda veidramaks läksid kokkupuuted külaelanikega. Võis näha, kuidas inimesed lärmi tekitava mootorrattaga tulnukat nähes paanikasse sattusid, oma asjad lihtsalt maha viskasid ja paaniliselt põgenesid. Võimalik, et tegu võis olla *fady*'ga ehk tabuga, millesse Madagaskari elanikud siiani usuvad.

Naivne või mitte, kuid teadsin alati, et oht röövi ohvriks langeda oli reaalne. Endalegi teadmata suundusin pimesi teedele, mis olid kohalikele teada-tuntud „röövimismaantee-dena”. Neil võis näha liikumas nelikveolisi masinaid kolmest konvoiest relvastatud eskordi saatel. Püüdsin kohalikelt olukorra kohta selgust saada. Üllatusena tuli välja, et need teelõigud võinuks olla neile ohtlikumad kui minule. Millegipärast oli kohalikel arvamus, et valge inimene on relvastatud.

Kui raske või lihtne on seal navigeerida?

Navigeerimine Madagaskaril võib kohati segadust tekitada. Üsikut tähtsamad asfaltteeritud maanteed on liikluskäikudega siiski kaetud. Maanteelt välja sõites võid end leida raskesti läbitavatel teelõikudel, mis hargnevad mitmeks ümbersõiduteeks. Teed võivad viia mitmesse eri suunda ning hiljem jälle ühineda. Eriti ettevaatlik tuleb olla kuivanud jõesängides, kus teed üldse ära kaovad, jätku-des teisel pool jõge.

Olen alati olnud GPSide ja elektrooniliste navigeerimisseadmete vastu. Leian, et tuleb olla valmis navigeerima kõige tavapärase-mate meetodidega ehk kompassi ja kaardiga. Korduvalt tuli siiski ette olukordi, mil kaotasin taju oma asukoha suhtes ja tuli pöörduda kohalike elanike poole. Kui jääda ausaks, siis Madagaskar on ju saareriik, mida ümbritseb ookean, nii et päriselt ära eksida seal ei saa, kunagi ikka jõuad ookeani äärde välja.

Kuidas kasutatud mootorratas reisirõõmu pidas ja kui keeruline oli Madagaskaril varuosi või remonditöökojades leida?

Arvestades, et mootorratas oli peaaegu sama vana kui mina, peab tõdema, et see pidas väga hästi vastu. Enamik rikkeid olid mu enda äpardused. Tuli ette, et kukkumisel murdsin sidurilingi, suunatule või peegli. Nii huvitav kui see ka pole, tuli viie nädala jook-



Kohalike uudishimu ja tähelepanu saatsid Eenos Hennot reisil pidevalt. Raske olevat leida sõbralikumaid ja abivalmimaid inimesi.

sul vahetada neli paari pidurklotse. Õnneks on Madagaskari turule tulnud palju Hiina varuosi, mis sobivad ka Jaapani mootorrattastele. Igast suuremast asulast võis leida poode, kus neid müüdi. Sellegipoolest tasub enne teeasumist veenduda, et kõik vajalikud varuosad on kaasas, eriti just piduriklotsid.

Mehaanikute suhtes tuli olla ettevaatlik, sest on palju neid, kes võivad teha rohkem kahju kui kasu. Kord, kui palusin piduriklotse vahetada, leidsin, et kõik poltide pead olid üle keeratud, nii et neid polnud enam võimalik vahetada. Hiljem tuli keevitada polt poldi otsa, et piduriklotsid ära vahetada.

Õnnetused juhtuvad ikka just siis, kui neid kõige vähem ootad. Sõitsin parasjagu ühel kõige parema kattega teelõigul, kui minu ees kogus jõudu torm. Otsustasin teelõigu sellegipoolest läbida, alahinnates troopilist tormi. Täiesti katastroofiline oli näha, kuidas maapind „sulas” ja teed olid üle ujutatud. Lihtsast vihmadeest oli kujunenud üleujutus, tegin väga vale otsuse sõitu jätkata. Üsna pea ristus minu tee kiirelt voolava vihmaveega, mille sügavusest polnud mul aimu. Niipea, kui sinna sisse sõitsin, uhus vetevool mind sekundiga koos mootorrattaga minema. Püüdsin algul tsiklist kinni hoida, see liikus kui puupilbas

allavoolu. Üsna pea oli aga vesi üle pea ja mõistsin, et pean iseennast päästma.

Lasin mootorrattal minna ja püüdsin kuidagi veest välja pääseda. See nurjus korduvalt, kuna vool oli liiga tugev ja mootorrattavarustus uputas mind. Lõpuks sain siiski puuokstast kinni haarata ja vinnasin end välja. See juhtus mu teekonna kolmandal nädalal ja arvasin sel hetkel, et minu reis on läbi. Pääs-sin vaid sinikate ja kriimustustega.

Vedasin ennast tagasi tee peale, kus jäin abi ootama. Mõne aja pärast juhtus tulema Aafrika stiilis pisike mikrobuss, milles oli pea-aegu 30 inimest. Nähes mind lootusetult tee ääres, tormasid kohalikud appi. Üritasin neile selgeks teha, mis oli juhtunud. Minu üllatu-seks läksid mikrobussi reisijad mootorrattast otsima. Nii uskumatu kui see ka polnud, sain kahe tunni pärast vapustava vaate osaliseks: kuus kohalikku meest mootorrattast käeotsas tagasi teele tassimas. Nad olid leidnud mootorratta seitse kilomeetrit allavoolu! Mul jäi üle vaid käsi plaksutada ja neid tänada. Mõis-tagi oli tsikkel täitsa puruks. Mul kulus kuus päeva, et leida usaldusväärne mehaanik, kes selle korda teeks. Alles siis sain sõitu jätkata.

Milline võiks olla su järgmine reis?

Praegu on veel vara öelda. Mõtteid tegelikult on ja päris kindlalt saab see olema kusagil Aafrika mandril. Hetkel on valikuvariantideks Lõuna-Aafrika Vabariik, Tansania või Sambia. Mootorratas on arvatavasti kõige tõhusam sõiduvahend, mis annab täieliku vabaduse.

KRISTJAN OJANG



Järjekordne reisirõõmu Madagaskaril jääb seljataha ning ees ootab öö väikeses telgis.



Teed olid raskesti läbitavad. Tihti kulus saja kilomeetri läbimiseks viis-kuus tundi.



Maailmakuulus Tsigny de Bemaraha on üks Madagaskari vaatamisväärsusi.

Uus Microcar M.Go!

4. põlvkonna mopeedauto Microcar M.Go jõudis Eestisse!

- Kõigil versioonidel leedpäevatuled
- Uus armatuurlaud
- Lisavarustusena juhi turvapadi, 7" ekraani ja tagurduskaameraga stereo
- Kaks diiselmootorit: Lombardini Progress ACT ja ülisäästlik DCI Revolution
- Kolm varustustaset: Dynamic, Premium ja Highland X

Hind alates
10 399 eurost

Vaata autot meie edasimüüjate juures!



Täpsem info M.Go varustuse, hinna ja edasimüüjate kohta www.microcar.ee



OÜ Autosõit
Ohutu sõidu kool

www.autosoit.ee

