



**TYK**  
**2009**

# **TALLINNA JAHTKLUBI AASTARAAMAT**

TALLINNA JAHTKLUBI  
Tallinn 2009

Trükk: AS Spin Press  
spinpress@spinpress.ee



Jahtklubi lipp

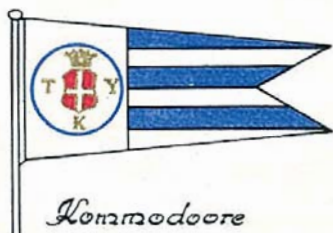


Jahtklubi embleem

# Tallinna Jahtklubi tunnusmärgid ja erilipud



Littorale meesimärk. Rinnamärk. Juniori meesimärk



Konnamodoore



Asekonnamodoore



Tehnilise ja võidusõidu komisjoni



Aulikerne



Klubi ja jahimarkide  
teenistus vimpel

Tallinna Jahtklubi purjetaja Anna Pohlak on värske Euroope meister klassis Zoom8. See on tiitel, mis teeks au igale jahtklubile. Eesti purjetamisele on see võit ajalooline – mitte ükski Eesti naispurjetaja ei ole varem jõudnud Euroopa meistritiitlini.

Usun, et selle meremärgini jõudmine ei tähenda finišijoont. Meie väiksel rahval ei ole ka kõige kirkamat olümpia medalit. Küll on meil uus andekas noorpurjetajate põlvkond, kelle arengule tahab Tallinna Jahtklubi igati kaasa aidata.

Tiitlivõidud ei ole meile küll omaette eesmärk, kuid nad kirkastavad argipäeva ning jäädvustuvad ajalukku.

Tallinna Jahtklubi oli koduklubiks ka Eesti esimesele ümbermaailmapurjetajale Ahto Valterile, kes koos naise ja beebieas pojaga tegid maakerale tiiru peale aastatel 1938 – 1940. Need on saavutused, mis jäävad igavesti meie mereajaluku ja väärivad järgimist.

**Margus Mets**  
**Tallinna Jahtklubi kommodoor**

## Tallinna Jahtklubi 2009

### Ametid

Juhatus	
Kommodoor	Toomas Luman
Asekommodoor	Jüri Käo
Asekommodoor	Egon Mats
Juhatuse liikmed	Armin Karu
	Margus Mets
	Andrus Poksi
	Arvet Tetsmann
	Andris Jegers
Purjetamiskooli Direktor	Maria Veessaar
Peasekretär	Brigita Sepp Tel. 6398956, e-post maria@tjk.ee
Klubi kodulehekülg	<a href="http://www.tjk.ee">www.tjk.ee</a>
Aadress	Juriidiline Lohusalu sadam, Lohusalu, Keila vald Kontor Regati pst.1, 6K-239, Tallinn 11911

## Tallinna Jahtklubi vormi kirjeldus

### 1. MEHED

#### 1.1. Igapäevane

pintsak: tumesinine, üherealine, neli varrukanööpi, kuldsed ankruga nööbid, pealeõmmeldud taskud, taskul klubi embleem, taga üks lõhik, lips tumesinine kitsa valge diagonaaltriibuga

püksid: tumehallid, mansetita, suvel ka valge puuvill või flanel  
kingad: mustad, sinised või valged purjetamiskingad



#### 1.2. Pidulik

pintsak: must, kaherealine, neli varrukanööpi, kuldsed ankruga nööbid, pealeõmmeldud taskud, taskul klubi embleem, valge triiksärk, lips tumepunane kitsa valge diagonaaltriibuga  
püksid: mustad, mansetita  
kingad: mustad

#### 2.3. Pidulik

pintsak: must, kaherealine, kolm varrukanööpi, kuldsed ankruga nööbid, klubi-embleemiga  
pluus: valge  
seelik: must, kitsas, lõhikuga  
kingad: mustad

### 2. NAISED

#### 2.1. Igapäevane

pintsak: tumesinine, üherealine, kolm varrukanööpi, kuldsed ankruga nööbid, klubiembleemiga, taga üks lõhik  
pluus: valge  
seelik: tumehall, lõhikuga  
püksid: tumehallid, mansetita  
kingad: mustad, valged või sinised purjetamiskingad

### 3. NOORED

pluus: valge, lühikeste käistega, klubi-embleemiga  
püksid: tumehallid või valged, pikad või lühikesed  
kingad: purjetamiskingad

#### 2.2. Suvine

pluus: valge, klubiembleemiga  
seelik: valge  
püksid: valged, mansetita  
kingad: valged või sinised purjetamiskingad



**Tallinna Jahtklubi varanduslik seis 31. detsember 2008. a**

## VARAD

Raha ja pangakontod	7368
Laekumata arved	9235
Õppemaksude nõuded	12475
Ebatõenäoliselt laekuvad arved	- 8830
Ettemaksed teenuste eest	10583
Rändkarikad	51848
Müügiks ostetud kaubad	108273
 Käibevara kokku	 190952
Purjepaadid (jäähmaksumuses)	872717
Kontori inventar (jäähmaksumuses)	56390
 Põhivara kokku	 929107
 VARAD KOKKU	 1120059

## KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL

Liisingute tagasimaksed järgnevatel perioodidel	68719
Võlad tarnijatele	24243
Maksuvõlad	19128
Võlad töövõtjatele	121641
Liikmemaksude ettemaksed	350
Sihtfinantseerimine	51129
Kapitalirendi pikaajaline kohustus	111008
 Kohustused kokku	 421891
 Elmiste perioodide akumulieeritud tulem	 602038
Aruandeaasta tulem	96130
 Netovara kokku	 698168
 KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL KOKKU	 1120059

## Tallinna Jahtklubi tulude ja kulude aruanne 31. detsember 2008. a

### Tulud

Liikme- ja sisseastumismaksud	97850
Annetused ja toetused	724000
Karikavõistluste stardimaksud	40650
Purjetamiskooli osalustasud	282620
Väikelaevajuhtide kursuste tasud	183600
Tulud sihtfinantseerimisest	286464
Tulu ettevõtlusest	84381

**Kokku** **1699565**

### Kulud

Projektide otsesed kulud	714402
Mitmesugused tegevuskulud	206679
Tööjõukulu	451677
Põhivara kulum	217152

**Kokku** **1589910**

Intressitulud	244
Intressikulud	13769

**Aruandeaasta tulem** **96130**

**Tallinna Jahtklubi tegevuskava 2009. a**

29.05 kell 18.00	Hooaja avamine	Lohusalu
13.-16. 08	Tallinna Jahtklubi karikavõistlused	Lohusalu
29.09 kell 17.30	Hooaja lõpetamine	Lohusalu

**Purjetamiskooli võistluskalender****Kohalikud võistlused**

15.-17.05	Kevadregatt	Pärnu	Optimist, Laser-R
29.05.-31.05	Kuldseekli regatt	Tallinn	Optimist
06.-07. 06	Vigri regatt	Tallinn	Optimist, Zoom8, Laser-R
13.-15. 06	Roomassaare regatt	Roomassaare	Optimist, Zoom8, Laser 4,7
03.-05.07	Spinnakeri regatt	Tallinn	Optimist, Zoom 8, Laser 4,7
24.-26.07	Viimsi meistrivõistlused	Tallinn	Laser-R, Laser 4,7
13.-16.08	Tallinna Jahtklubi karikavõistlused	Lohusalu	Optimist, Zoom8, Laser-R
29.-30.08	Tallinna meistrivõistlused	Tallinn	Optimist, Zoom8, Laser 4,7, Laser-R
11.-13.09	Sügisregatt	Pärnu	Optimist, Zoom8, Laser 4,7, Laser-R
25.-27.09	Sügisregatt	Tallinn	Laser

**Välisvõistlused**

5.-9. 04	Euroopa meistrivõistlused	Garda, Itaalia	Zoom8
1.-8.07	Euroopa meistrivõistlused, noored	Charlottenlund Taani	Laser-R
9.-16.07	Euroopa meistrivõistlused	Charlottenlund Taani	Laser-R
27.07.-2.08	Maailmameistrivõistlused	Träslövsläge Rootsi	Zoom8
21.-23.08	Soome meistrivõistlused	Helsingi, Soome	Optimist, Zoom8, Laser 4,7, Laser-R,
1.-4.10	Kaunase regatt	Kaunas	Optimist, Laser 4,7 Laser-R

## Tallinna Jahtklubi Rändauhinnad

### Tallinna Jahtklubi karikavõistlused

#### Klass OPTIMIST

Annetatud AS EE GRUPP poolt 2002. aastal. Auhind on igavesti rändav.

2008. aastal võitis Karl Kask.

#### Klass ZOOM 8

Annetatud OÜ NG INVESTEERINGUD poolt 2002. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Roland Mik.

#### Klass LASER 4.7

Annetatud AS FAUSTO poolt 2006. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Martin Aljaste

#### Klass LASER RADIAL naised

Annetatud AS OLYMPIC CASINO poolt 2008. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Anne-Mari Luik.

#### Klass LASER RADIAL

Annetatud AS AEROC GRUPP poolt 2001. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Sten-Mark Bachmann.

#### Klass LASER

Annetatud MARGUS METSA poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Deniss Karpak.

#### Klass FINN

Annetatud Tallinna Jahtklubi purjetajate poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Lauri Väinsalu.

#### Klass 420

Annetatud AS E-BETOONELEMENT poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal selles klassis võistlejaid ei olnud.

#### Klass 470 naised

Annetatud AS TAVID poolt 2003. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitsid Marjaliisa Umb-Elise Umb

Klass 470

Annetatud AS LIVIKO poolt 2003. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitsid Kaarel Kruusmägi-Marko Pomerants.

Purjelaud noored 15 aastat

Annetatud AS OLYMPIC CASINO poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Nikita Rom

Purjelaud noored 17 aastat

Annetatud OÜ BALTIC BOAT CENTER poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Benjamin Siirak.

Purjelaud juuniorid 20 aastat

Annetatud AS DATEL poolt 2005 aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viiskorda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Kevin Jakobson.

Purjelaud naised

Annetatud AS EESTI EHITUS poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Ingrid Puusta

Purjelaud mehed

Annetatud AS TOP poolt 2005. aastal. Auhind tuleb kaitsmisele kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

2008. aastal võitis Johannes Ahun.

**Tallinna Jahtklubi Miilikippari Rändauhind**

Purjelahid

Annetatud Tallinna Jahtklubi purjetajate poolt 2005. aastal. Antakse aasta jooksul kõige rohkem miile läbinud purjelahile. Auhind on igavesti rändav.

2008. aastal võitis LISETTE (Tiit Mae)

Mootorpaadid

Välja pandud Tallinna Jahtklubi poolt 2007. aastal. Antakse aasta jooksul kõige rohkem miile läbinud mootorpaadile. Auhind on igavesti rändav.

2008. aastal võitis MARI V (Armin Karu)

## AJALUGU

Eelmise sajandi alguses tegutses Tallinnas ainult üks jahtklubi-Eestimaa Mere-Jahtklubi. Selle liikmeskond koosnes peamiselt Balti aadelkonnast ja paljud merest ja purjetamisest huvitud inimesed sinna liikmeks ei pääsenud. 1910. aastal otsustasid mõned sellised purjetamishuvilised asutada uue ühingu-Tallinna Jahtklubi. Harry Schröderi algatusel toimus 8. septembril 1910 klubi asutamiskoosolek, millest võttis osa 8 Tallinna ärimeest. Samal koosolekul võeti vastu ka uue klubi esimene põhikirj, mis järgmise aasta 3. märtsil kuberneril poolt ilma suuremate muudatusteta kinnitati.

Klubi esimene korraline peakoosolek toimus 8. märtsil 1911. aastal. Koosoleku juhatajaks ja hilisemaks kommodooriks valiti asutajaliige Heinrich Badendick. Samal koosolekul kiideti heaks ka klubi sümboolika-lipp ja mütsimärk. Vastavalt sel ajal kehtinud korrale tuli sümboolika kinnitada veel Peterburis asunud Kaubandus-Tööstusministeeriumis. Mõnede Eestimaa Mere-Jahtklubi liikmete vastutöötamise tõttu seda kinnitust ei saadud ega saadud. Peale aasta möödumist otsustati kommodoori ettepanekul paluda klubi auliikmeks Tallinnas Maarjamäel elanud krahv Orlov-Davõdov. Krahv, kes oli tuntud liberaalse mehena, võttis ettepaneku vastu ja lubade saamine lahenes tema abiga kiiresti. Samal ajal alustati ka klubihoonde ehitamist Tallinna sadamasse. Muretseti mitu uut purjejahti.

1913. aasta lõpuks oli klubis juba ligi 200 liiget ja klubi lipu all sõitsid merd 10 purje- ja 7 mootorjahti. Samal aastal korraldati ka esimesed võistlused. Sellele hoogsale tegevusele tegi lõpu järgmisel aastal puhkenud sõda, ning klubi tegevus katkes mitmeks aastaks.

Uuesti alustas Tallinna Jahtklubi oma tegevust 6. mail 1918. aastal, seda esialgu küll ainult sisemise tegevuse näol, sest jahid pidid veel kail seisma. Klubihoonde ehitus suudeti siiski järgmisel aastal lõpetada ja alates 1920. aasta hooajast toimus klubis täisväärtuslik tegevus. Töötati välja ja kinnitati uus sümboolika, alustati välissidemete loomisega. Peamiseks partneriks sai Soome SPS jahtklubi.

Alates 1922. aastast hakkasid Tallinna Jahtklubi jahid osalema Soomes toimunud võistlustel ja SPS jahid Eestis läbiviidud võistlustel. 1923. aastal muudeti klubi põhikirja, mistõttu klubi liikmeskonnast lahkusid need liikmed, kes ei olnud otseselt huvitud meresportidist. Järelejäänud liikmed jätkasid oma tegevust seda aktiivsemalt. Klubis hakati korraldama jahijuhtide kursusi, loodi noorte osakond ja muretseti rohkem uusi aluseid.

Alates 1929. aastast alustati jahtide ehitamist Tallinnas loodud Jakob Kiili paaditehases. Samal ajal võeti aktiivselt osa Eesti Jahtklubide Liidu loomisest. Liidus läkski juhtiv osa Tallinna Jahtklubile ja selle presidendiks valiti Tallinna Jahtklubi esindaja, tuntud riigi- ja seltskonnategelane vandeadvokaat August Peet. Eriti arenes klubis kolmekümnendatel aastatel avamerepurjetamine. Nii läbisid klubi jahid 1937. aastal kaugsõitudes 16875 miili ja enim miile purjetanud jahil "Boy-Roy" kogunes neid 2752.

Klubi korraldas igal aastal ka mitmeid võistlusi, sealhulgas ka ülemaalist Väina võidusõitu. Tänapäevaks on sellest kasvanud Eesti populaarseim ja osavõtjaterohkem purjetamisvõistlus-Muhu Väina regatt. Klubi liikmed võitsid neil aastatel hulgaliselt auhindu nii kohalikel kui ka rahvusvahelistel võistlustel.

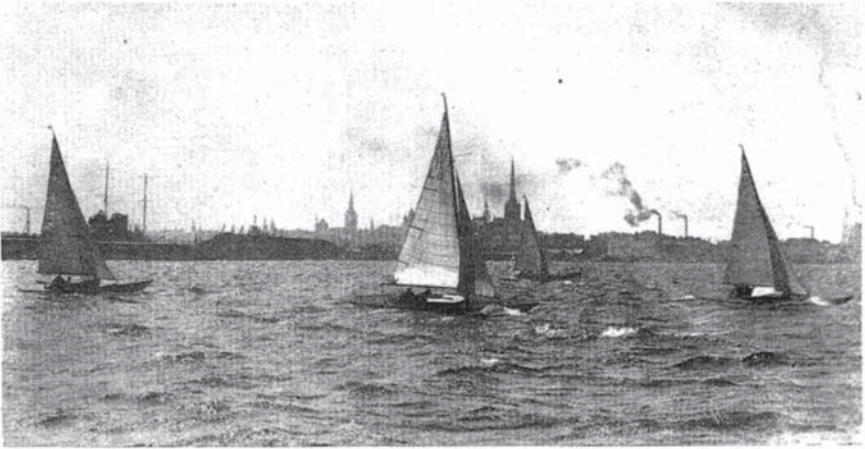
Klubi liikmeskonda kuulus ka meie esimene ümbermaailmapurjetaja Ahto Valter, kelle jahi "Ahto" ahtris lehvis Tallinna Jahtklubi lipp. Tallinna Jahtklubi viimase, 1940. aastal ilmunud aastaraamatu andmetel oli klubi suurima liikmeskonnaga, kuhu kuulus 3 auliiget, 209 liiget ja 22 noorliiget. Klubi registrisse oli kantud 32 purjejahti, 13 mootorpaati ja 11 jääpurjekat. Klubi kommodooriks oli Friedrich Tofer.

Peale Eesti okupeerimist katkes klubi tegevus aastakümneteks. Klubi taasloodi 29. detsembril 1988. aastal, kui kogunesid 18 purjetamishuvilist, nende hulgas ka ainuke sel ajal Tallinnas elanud okupatsioonieelse Tallinna Jahtklubi liige professor Ilmar Öpik. Samal koosolekul võeti vastu ka põhikiri ja kinnitati sümboolika. Kommodooriks valiti tuntud purjetaja Otto Raud.

Taasloodud klubi põhikiri registreeriti 25. mail 1990. aastal. Kuna klubil ei olnud esialgu oma sadamat ja ruume, piirdus tegevus järgmistel aastatel peamiselt sisemise tegevusega ja paari suurema purjetamisürituse läbiviimisega. Eriti tuleks siin ära märkida Cutty Sark Tall Ships Race tehnilist läbiviimist. 26. juunil valiti klubiliikmete üldkoosolekul uueks kommodooriks Toomas Luman ja alates 2001. aastast tegutseb klubi Lohusalu sadamas, kus on olemas kõik tingimused nii purjetamise kui ka muu veespordi harrastamiseks.

2008. a. 30. mail valiti uueks kommodooriks Margus Mets.

Saamaks ettekujutust Tallinna Jahtklubi liikmete tegemistest 1938. a. on järgnevalt toodud väljavõte ajakirjast "Huvitav žurnaal" (sügis 1938).



MICRO:

## LÄÄNEMERE VIKINGID

Eesti purjesportlasil on seljataga sündmusrikas hooaeg.  
Need, keda võib mereromantika.

Vihased sügistorvid heidavad vahtu jahtklubide sildadele, kust suvel nii paljud luikvalged jahid alustasid oma uljast sõitu üle sinetavate merede, vastu tundmatute sadamatuledele. Nukralt lesivad küljekuti kuivale maale tõstetud saledajoonelised laine-küünlad, millede suviselid vagusid on tulvil Soome laht ja Läänemeri kuni Rootsi ja Soome saarestike idüllilisemate lahekesteni. Veel on näha üksikuid jahisportlasi jumalagajälul oma seltsillega, mis neid täies purjes on kannud kaugelele randadele. Ent see ei ole lõplik hüvastijätt. See on vaid veidi kurvameelne: „Nagemiseni!“ Selles jumalagajälu-pilgus peitub juba jällegemise-rõõm — kevadel kohtuvad vanad sõbrad taas, et alustada uusi matku. Meelikütkestavad mereseiklused ja väärtuslikud auhinnad ootavad ees.

Nüüd on aga aeg heita tagasi põgusat pilku nende Läänemere viikingite suvisesse ellu, millal jahtklubide lipud lehisid mahedas suvetaules.

Tutvagem, kes on need moodsad viikingid, ja elagem kaasa nende seiklusile.

**T**ALLINNA JAHTKLUBI nimestikku sirvides peatub silm eelkõige klubi juhatusel, kelle koosseisu kuulub praegu kommodoorina tekstiilitööstur Fr. Tofer, asekommodoorina majanduslikul alal Pikalaenu Panga dir. Paul Öpik, asekommodoorina tehnilisel alal kapten-major Mihkel Piigert, majandusilemana vann. adv. H. Roman, tema asetäitjana hr. Leopold Post, „Võiekspordist“, laekurina vann. adv. N. Teiss, tema asetäitjana dir. Vold. Freivald, sekretärina politseikooli dir. E. Mets, sadamakaptenina ajakirjanik Heino Anto ja tema asetäitjana tööstur R. Tavast.

Enam kui kahesajast klubi liikmest on tähelepanuvääriv osa ehtsad võidusõitjad. Alustagem nende loetelu alfabeedi järjestuses.

Jahtkapten Arn. Aavikut peetakse üheks parimaks sõitjaks Eestis ja tema kogemused suurenevad peatselt harukordse sõiduga — risti üle Atlandi sooritatava regatiga, millest teda on palutud osa võtta ins. A. Sosnovski kuunari „Dard“. Klubi auliikmete nimistusse on kandud insener Paul Butte, tuntud nimi võidusõitjana, a.-s. „Mootori“ dir. V. Freivald osutub ka merel oma haiklassi „Hai-Mai“ roolimisil märkimis-



väärseks kapataiteediks. Mereväehvitser M. Kõvamees on merel tööpoolest kõva mees. Ärijuht William Laanekõrb, O-klassi „Hulkuri“ peremees, kuulub meresportlaste elliti. Võidusõitja on ka B. Linneberg, riigiametnik G. Reinsas omab nime tubli meremehena, kuna hal-klassi „Hal-Vive“ omanik advokaat H. Roman on tõeline mererändur. Mereväehvitser J. Sandpang on hea kuulussega võidusõitja, kuna dir. Fr. Tofer võib peata eale meremehe ja enda kontosse kirjutada toreda 6 R klassi „Lilo-Reedi“, mis maksis kuuldavasti ligi 2 milj. senti ja jääb kunnar „Dardi“ eemalviibimisel Tallinna Jahtklubi uhkuseks. Ka Heinrich Tofer oma „Sinahaiga“ ei pelga võistlust. Ärimees H. Treier omandas pärast oma sõbra R. Pinkovsky traagilist surma tema haiklassi jahi „Shanghai“, millega on purjetanud võidusõitjate kilda. Ins. Nik. Vekšini nimi kaalub jahisportlaste keskel palju, niisama kui 15-v klassi kuuluva „Thea“ omaniku R. Tavasti oma. A. Pihlbergi O-klassi „Linda“ ja adv. E. Andersoni haiklassi kuuluv „Veit“ on tublid võidusõitjad.

Sellele klubiliikmetele „kõrgemale aadlile“ järgnevad pikamaasõitjad. Neid on õpris ohtralt. Elkõige mudugi vana-kapten Heino Anto, kelle kirjanikuhing leiab inspiratsiooniks mere mitmekülgsest pälest. Ka riigikohunik ja endine välissaadik ja minister A. Hellat on juba aastaid tuntud suure merematkajana. Ja kes ei teaks adv. A. Peeti retki tema ustava „Helgaga“, mis temaga on näinud tormi ja tõusu, võõraid sadamaid ja hubast kodusust. Dipl. ins. A. Sinisoff ei ole säästnud „Maretille“ reisivintsutusi ja R. Tavasti „Thea“ on kroonitud isegi Tornado-pokaaliga kõige rohkem tehtud mereõituse eest. Ka juonestaja Georg Vestenberg on pikkade merereiside harrastaja. Gröönimaa-ekspeditsiooni kaasasteinud prof. Armin Öpik võiks vahest ka selle matka kanda „Pikkade maade raamatuse“, kus tema vennad Oskar Öpik — praegu välisministri abi — ja Paul Öpik, Pikalaenu Panga president, oma „Rauanaga“ on sisse kirjutatud. J. Teng oma „Ainoga“ armastab ka enam merede üksindust, ka M. Kõvamehe ja M. Pällö „Boy-roy“ on pikamaa „mees“, nagu V. Laanekõrbi „Hulkurgi“. L. Posti „Kaur“ on käinud ja näinud palju ja N. Teissi ja P. Butte „Needy“ pole ka mällanud palju paigal püsida. Notar M. Uessonni „Sotka“ nina on künnud niisamuti palju vett. Notari pojad on suvel rohkem merel kui kuitval maal.

**R**LUBI teistest liikmetest, kes on ilma eriliste „meretiitliteta“, märgime nimesid, millelised sagedasti kauleb pealinna seltskonnas. Haapsalu notar ja end. rahvuskogu liige T. Avarmaa on siin lihtlikmeks, oma kodulinna aga kommodoork. E. Avik, veeteedaltituse direktor, kuulub TJK ridadesse. Aulikumeks on „vanna Dampf“, end. sadamakapten Villem Dampf. Ka „Kuld Lövi“ omanik R. Devid on jõudnud mõelda aqua vita'le — puhtale veele. Elektriäri-omanik Fr. Engel tunneb ilmselt hvi meresporid vastu; isegi ühe näitleja, Ants Eskola leiame liikmete hulgas ja „Unioni“ dir. V. Ewald on kõva kala- ja meremees. Jahtklubisse on „randunud“ ka Briti reservohvitser C. K. O. B. Giffey, kes mõne aasta eest leidis endale

„ankruplati“ Eestis, abielludes prof. Ants Orase õega. End. merejõudude ülem V. Grenz võib kanda teist vormimütsi — klubi peakatet, niisamuti ka elurõõmus adv. M. Grossholm. Nimestikut leiame veel adv. K. Halliku, Kehra suulaatselluloosi-tehaste „hinge“ dir. O. Hinto, laulumehe dir. Rob. Holsti, Kella advokaadi G. Härma, „Kiviõli“ dir. K. Imeliku, mereväeleitnant A. Jürgenthali, maksupeakomitee esimehe G. Kahu, pangadirektor V. Kargaja, adv. Fr. Kase, kohtupalati liikme Hugo Kasse, vennad Kimbergid (ka väljaspool firmat vendadena), mereväehvitser V. Kirovari, Tehnikaülikooli rektor Paul Kogermani, ins. E. Kõkkeri, „Kreenbaldi“ dir. J. Kukke, riigitruukkoja juh. Th. Kääriku, Maja-omanike Panga dir. H. Kõrgessaare, vana merekaru ja spordijuhi G. Laanekõrbi (klubi kauaaegne esimees), edasi nais-notariabi Hermine Lauba, dr. Emil Lauri, kindralmajor A. Lossmanni, riiginõukogu peasekretär E. Maddisoo, merejõudude uue ülema V. Mere, Linnapanga direktori R. Moormaa, notar E. Muttkase, nõunik A. Mändvere, Tallinna Laevahüüside dir. H. Neuhausi, Eesti Punase Risti dir. J. Nymani, dr. H. Perli, dr. H. Pedusaare, Tallinna linna end. sekretäri J. Pindingu, adv. Jaan Poska, Joakim, Ewald, Aleksander ja Rudolf Puhki, adv. V. Pätsi, helikunstnik Nellii Parre, dr. James Raukase, ins. V. Reinoki, dr. A. Roomere, pangadirektor B. Rostfeldti, vann. adv. Th. Rõugu, ärimees K. Rütmani, Krediidpanga dir. A. Siiraku, ärimees R. Siimavardi, politseialtitude dir. J. Soomani, arhitekt A. Soansi, dr. G. Thali, ärimees E. Uibopuu, dir. M. Veeberi, šokolaaditööstur Karl Vellneri, adv. R. Wiederfeldti, ärimees Boris Voionoffi ja ins. P. Volmeri.

Tallinna Jahtklubi nooredki väärivad nimetamist. Notar M. Uessonni kaks poega, Georg ja Leonid, on n. ü. sündinud jahil. Ka tütar Helena, sportlik neid, kes omal ajal valiti Haapsalus päikesekuningannaks, hangib oma päevituse peamiselt jahipardal. Ilmar Öpik jatkab isa mereharrastusi, niisamuti ka I. Täutšelov, Randoit Teng, Enn Rõuk, Jaak Puhk, Artur Hellat, Toomas Hellat ja Ulo Anto. Lisaks Helene Uessonile leiame siit teisegi „merineitli“: Tiina Laanekõrbi. Enamus TJK noori on studioosused, mõni neist veel kooliõpilane. Peale eelmaintute leiame seal veel Ervin Aunapu, Erich Hartmanni, Ilo Iivari, Al. Jansonit, Al. Kangeri, Lembit Klaussoni, Kurt Klemeti, Harry Laguse, Viktor Meriküla, Aug. Mikalovitši, Konst. Olliku, Rud. Paalbergi, Herbert Raua, Helmut Rebasse, Helmut Reichenbachi, Leo Reinoki, Olav Rääski, Jüri Shipai, Feliks Schönbergi, Harry Tammiesti, Herman Tubergi, Egon Utovi, Ilmar Vildti ja René Võõlmani nimed.

**S**ELLE ülevaltliku plidi viimse pintsli tõmbena nime-tagem veel mõned eelpool mainitava jäänud jahid, mis ei ole seni kannud TJK vimplit võidusõitudel ega märgitud ka rahutute pikamaa-rändurite kilda.

E. Puhki „Parm“, „Eriane“ ja „Mesilane“ meenutavad juba oma õnnestunud ja rõõmustaval viisil ka eestipäraste nimedega seda, mis nad on: surisevad, põri-



Lauter ja Löödik meremehe osas.

„Kulisid“ on siin täiesti loomulikud — meri, paat, söögilaud; seepärast loomutruud ka kahe populaarseima teatrimehes meremehe-osad. „Estonia“ teatridirektori k. t. Ants Lauter ja näitejuht Agu Löödik sooritasid äärmes Karl Jürgensoni jahil „Caramba“ juulikuus paarinädalalise merematka Soome saarestikus. „Ei või kujutella paremat puhkust,“ ütles Lauter hiljem.

Vasakult: K. Jürgenson, A. Lauter ja A. Löödik „Caramba“ pardal hommikueine; paremal — hõllivad lained ja maha brüis on suigutanud operetiimeistri kosutavasse unne; tubli kõis hoolitseb selle eest, et ei juhtuks õnnetust: „mees üle parda!“

sevad, lahtised mootorpaadid. H. Raudsepa jõll „Hele“, A. Puhki samasse klassi kuuluv „Hopla“, A. Käo E-klassi „Ilo“ ja niisamasugused E. Kiribergi „Merilind“, E. Metsa „Ray“, L. Parre „Vine“ ja O. Soomeri 15-V klassi „Riff“ on ka ilma suurte pokaale püüdvate ponnistusteta valmistanud omanikele matkarõõmu. A. Sinisoffi kahest mootor-meresõidukist on mootorjaht „Maret“ olnud merede hulkur. „Navigaator“, lahtine mootorpaat, seevastu kodusema iseloomuga. A. Gnidini kinnine mootorpaat „Planeet“ ei ole ka igatsenud kaugemale. S. Abrami ja O. Uritamit kaetud mootorjahid „Liis“ ja „Lilly“ on elanud üle pikemaageiseidki loksutamisi.

**S**ÜGISEL, kui juba enamus jahte kuivatas oma kille, ilmus Tallinna Jahtklubi silda uus jaht, kahemas-tiline kuunar, suurim seni TJK lipu all purjetanud sõidukeist. See ins. Al. Sosnovskile kuuluv „Dard“ on ehitatud kodumaal, Kiili tööstuses, ning töörohkusest tingitud hillinemise tõttu ei valminud kevadeks. Sügiselgi oli „Dard“ veel ilma purjedeta, millised pannakse peale Soomes. Purjede pindala on 1600 ruutjalga ning nende asetuse kahte masti, millistest esimene teisega võrreldes silmapaistvalt madal, on meil nähtust erinev. Kujult on „Dard“ niisamuti meie jahtidest erinev. Selle sõidutubliidus peaks olema võrdlematu. „Dard“ läbibast halvimagi mere ja liugleb lainetel luigena — kergelt, elegantselt, vaevatult.

„Dard“ on ehitatud Ameerika kuulsas konstruktor John Aldeni kavandite järgi: See Bostoni konstruktor on valmistanud kavandeid 60 prots. Ameerika suurtest jahtidest. „Dard“iga“ kavatakse lähemas tulevikus osa võtta võidusõidust üle Atlandi ookeani (New Yorkist Plymouthini), kandes Eesti jahtklubi lippu esmakordselt selle suur-võidusõidu registrisse. Niisamuti

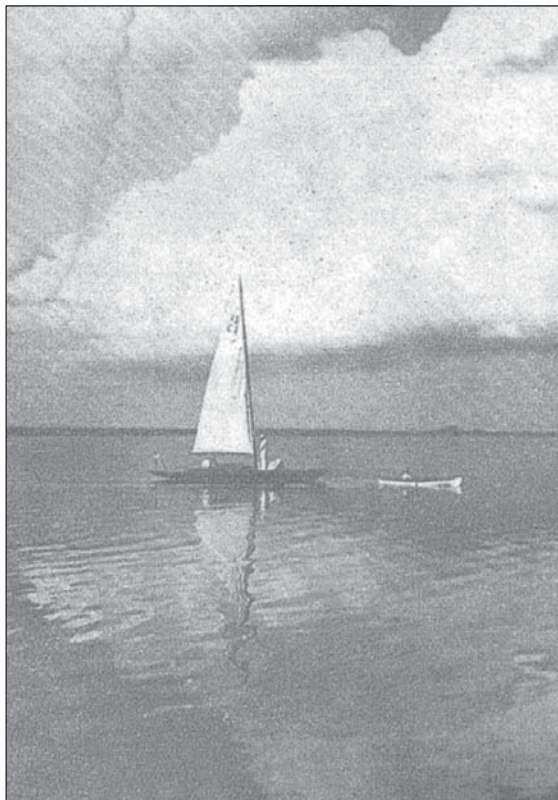
lehib tulevikus Tallinna Jahtklubi lipp Vahemere rahvusvahelise seltskonna tsentrumeis, sest ins. A. Sosnovski kavatses ristelda kevaditi Vahemeres. Seda enam, et ta abikaasa omab Nizzas suvilat.

Loomulikult eeldab sellise jahti hankimine tüsedat kukrut. Esialgsete kalkulatsioonide järgi pidi ehitamine maksma 2½ milj. senti, kuid hilisemad kogemused on näidanud, et sellestki ei piisa. Kavandid üksi maksid 500 dollarit. Jahile tuleb ka külmutusseadeldis ja kesk-küte, mis ehitatakse käesoleval sügisel Stokholmis. Madruste jaoks on erikajut nelja magamiskohaga. Kokku on jahil 9 magamiskohta ja kaptenile erikajut. Kabeldamatult on Tallinna Jahtklubi „Dardiga“ saanud endale jahti, mis tõstab teda juba respektieritavate jahtklubide hulka. Võidakse isegi teatud uhkusega vaadata naaberriikide klubidele, kellel seni puuduvad vastavastõbbilised jahid.



A. Sinisoff, pr. Simsivart ja Ü. Butte väljasõidul toitu keetmas.





R. Tavasti jaht „Thea“ Haapsalu lähel.

ÜLDISELT on käesoleva aasta hooajal ilmnenud tendents üldtunnustatud klassi sõidukite hankimiseks. Nendega on esiteks tõhusam võistelda ja teiseks toovad need ka Eestisse võistlemise mitmekesisel klassijaht. Sel suvel otsis endale peale eelpoolmainitud insener A. Sosnovski ja Fr. Toferi veel jahte adv. H. Roman, kelle jaht kuulub haiklassi ja hr. O. Soomer, kes ostis turisõidujahi. Projektoerimisel on üks 5 m R klassi jaht ja üks haiklassijaht.

KUIDAS mõõdus meremeestel läinud suvi? Tallinna Jahtklubi korraldas kaks rahvusvahelist ja kuus omavahelist võistlust. Lisaks sellele on klubi jahid võtnud osa 10 välismaal ja 12 Eestis korraldatud võistlustest. Rahvusvahelisel võistlusel on korraga võistelnud kõige enam 8 jahti.

Rahvusvahelistel võistlustel viisid võidukalt finišisse TJK lipu: „Shanghai“, kelle omanikuks ja juhiks on H. Treier, kes sai kaks rändauhinna ja 10 klassiauhinda; edasi Politseiametnike Klubi jaht „Dagi II“, mille arvele tuli kolm ränd- ja seitse klassiauhinda. „Halvive“, millist juhtis omanik H. Roman, tõi ühe rändauhinna ja seitse klassiauhinda. „Aino“ omaniku kapt. J. Tengi juhtimisel saavutas ühe rändauhinna ja neli klassiauhinda. „Haina“, mille nimeks oli varem „Haimai“ ja omanikuks enne ümberristimist dir. V. Freivald, pärast aga härra A. Aavik, sai ühe rändauhinna ja kolm klassiauhinda. A. Pällbergi „Linda“, millist omanik ise juhtis, saavutas kolm klassiauhinda. Ühe klassiauhinnaga tulid koju R. Tavasti „Thea“, notar M. Uessonni „Sotka“ ja ins. Butte ning adv. N. Teissi „Needy“.

Klubidevahelisel kolmel haiklassi võistlusel purjetasid võitjaina sadamasse H. Treieri „Shanghai“, H. Romani „Halvive“ ja Aaviku „Haina“.

Omavaheliste võistluste tulemusena said auhinna: Aaviku „Haina“ kaks, R. Tavasti „Thea“ ühe, H. Treieri „Shanghai“ ühe, Heino Toferi „Sinihal“ ühe, L. Posti „Kaur“ ühe, P. Öpiku „Rauna“ ühe.

Parima stardiauhinna võitis sel hooajal „Thea“, omanik R. Tavast.

Punktide-auhinna hooaja kestes parima parandatud sõiduja saavutamise eest rahvusvahelistel võistlustel sai H. Treieri „Shanghai“, kuna omavaheliste võistluste punktideauhind anti Aaviku „Hainale“.

Selle suve suurimaks „ränduriks“ osutus R. Tavasti „Thea“.

TALVISTEST üritusist Tallinna Jahtklubis on peate jääpurjekate võistluste kujunenud seltskonnas märgatavaks sündmuseks TJK ball, mis tavaliselt peetakse jaanuaris. Maitre de plaisir'ina toiminud meresportlane William Laane kõrb läinud hooajal osutas teatavat truudusetust mere vastu ja suunas oma tähelepanu teisele elemendile — õhule (ta on nimelt ka Eesti Aeroklubi tüsedamaid jõude); vahest tema „õhulisuse“ tõttu jäigi viimasel ballil ära alati suure huviga oodatud humoristlik ülevaade hooaja tegevusest. Mäletame ühel ballil ettekantud „tegevuse“ ülevaatest, kuidas vanakapten Heino Anto juba 15. aprillil suvatsenus sooritada esimese „supluse“: raskes vateeritud palitus kukkunud ta „Olümpia“-jollil merre ja „röövinud“ seega Paul Toferilt esimese kevadise merrekukkumise rändauhinna, kuigi P. Tofer seda juba kahe kevade jooksul on edukalt kaitsnud. Häda olnud ka „sõjasadama-osa-

konna" meeste Kõvamehe ja Eriksoniga, kes rind-rinaga võistelnud kõige rohkem läbisõidetud miilide auhinna pärast. Kui auhind näis juba Eriksonil kindlasti kões olevat, hilineud Kõvamees õõpimeduse katte all sadamast välja ja teinud oma „pisikesse otsa" Helsingisse ja tagasi. Sellega Erikson ei leppinud ja revanšitud samal kombel. Nii need mehed siis võistelnud pägu talveni. Isägi hooaja lõpp venis selle võistluse tõttu nii hiliseks, et seda ei saadud enam sadamas klubi ruumides pidada, vaid pühitseti „mandril".

**E**STIMAA Merijahtklubi (Der Estländische See Yacht Club) läinud hooajal jõudis auvärsesse ikka, saades poolesaja-aastaseks. Ühenduses sellega on Erich Kursell uurinud jahtklubide ajalugu Eestimaa ja kogunud küllaltki huvitavat materjali.

Neist selgub, et juba 1820. a. oli vana Tallinnas olemas jahtklubi, mille asutajaiks olid kohalikud kaupmehed. Klubi kandis kõlavat nime: Julgete Purjetajate Ordu (Der Kühnen Segler Orden). Nagu dr. A. Friedenthali kogutud andmeist ilmneb, ei taotlenud see klubi kuigi palju spordilikke sihte. Mõned elurõõmsad „revalenserid" otsustasid oma lõbusõite merele sooritada tulevikus ühiselt. Tõenäoliselt ei olnud jahtide arv kuigi suur. Uhes toleaeegses erakirjas kõneldakse neljast jahtist.

„Meremeeste" koondisele nime leidmine tekitas raskusi. Soovitati pateetilisi nimesid, nagu „Merelõõbede Ordu", „Vee ja Tuule Ordu", „Süütuse, Armastuse ja Ustavuse Ordu", „Lõbusate Tallinna Kilude Ordu" jne. (Vastavalt toleaegeelsele ordule, salaseltside ja vabamüürlaste vaimule pidi nimi sisaldama kindlasti sõna ordu). Tõsised meresportlased muhelevad tole „Julgete Purjetajate Ordu" põhikirja lugedes. Esimene paragrahv kõneleb koondise sihina „sõlskondlike lõbusustute tõhustamisest huvitavate ja üldkasulike väljasõitude abil". Nagu muuseum soovitati kü otsida Tallinna lahes ja selle ümbruskonnas senitundmatuid, kindlaid ja meeldivaid randmiskohti. Neljast jahist koosnev „flotill" va-



R. Tavast tütreaga Soome kaljuse rannal.

lis iga väljasõidu eel „kommodoori". Teised jahiomani- kuld kaptenid ning ülejäänud liikmed-kaasasõitjad I, II ja III järgu leitnandid. Iga jahiomani- kuld pidid valima ilusa välimusega ja hea kasvatusena madruse. Leitnan- tide vahel jagati „elukutsed": korterimeister, laekur, kallaja jne. Ülemkallaja pidi „südame- ja kunstimeele- ga" kandma hoolt segatud jookide delikaatse ja apetiitliku valmistamise eest". Peale selle pidi ta omama „kohutavat bassi või mõnd teist head laulu- häält" ning tundma palju laure. Korterimeister pidi „kohe pärast maandumist muretsema korteri ja sisus- tuse ning vältima kortereid kirpude, tikide, tarakanide ja lutikatega". Riistademeister valvas m. s. selle üle, et „kõik piibud on puhtad ja täis topitud". Tema pidi ka kustutama tule pärast teiste magama- minekut. Auliikmeiks võeti peale meeste ka naisi, „kes armastavad veelõbusid ja on sooritanud vähemalt ühemillilise mere- matka". (Meie ajal oleks peagu iga Tal- linna naiskodanik küps auliikmeks.) Au- liikmete vastuvõtt kujunes kommodoo- rile meeldivaks kohustuseks. Iga aulilge tühendas klubi terviseks klaasi mere- vett ja pärast seda ulatasid „mehed kommodoorile käe, naised aga suu, mida ta kolm korda suudles. Kui aga jahi kõi- kumine raskendas suu tabamist, võis ta suudelda ükskõik millist kohta..."

Ka leitnantide, harilike liikmete, vastuvõtmisel tuleb neil juua klaasitäis merevett. „Klaasi suuruse määrab kom- modoor Tallinna mõõtude järele soro- kovkast kuni toobini," ütlevad selle koh- ta klubi määrused. Karistuskoodeks määrab 3 rubla trahvi merehaigele sõit- jale...



Purjespordi juhte Tallinna Jahtklubis. Paremalt: Eesti jaht- klubide liidu esimees adv. A. Peet, pr. Arjakas, A. Puhk, J. Arjakas, kpt. V. Grenits, pr. Peet ja E. Holst.





Nagu luik tiigis ...  
... liigleb jaht „Hansa“ Soome maalilises ekdääris.

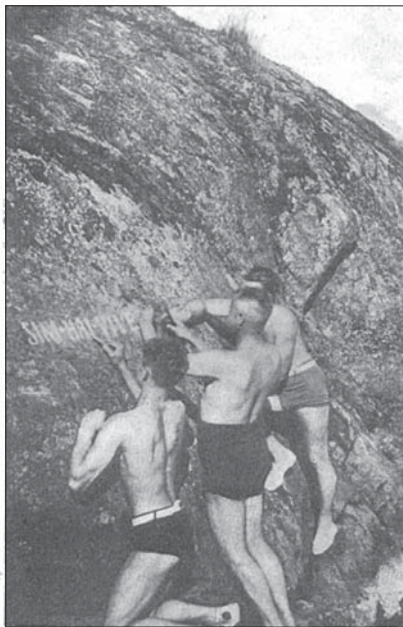
**60**AASTAT hiljem kinnitas siseministerium Peterburis tallinlaste ringkonnades „Saksa jahtklubi“ nime all tuntud meresportlaste koondise. Selle osakonnaks on ka autosportlaste organisatsioon. Asutamiskoosolek peeti 13. XII 1888. a. „Actien Clubis“ ja toleaegeist asutajast liikmeist on ainsana elus Eduard Dellingshausen. Klubi asukohaks valiti Haapsalu, kus kommodoor Rudolf Gernet andis oma „Villa Friedheimi“ klubi kasutada. Selles suures lossitaolises suvilas on nüüd juba aastaid Imhofi pansion.

Pärastõjaaegne tegevus algas klubil 1921. a., miljal lipuheiskamispidustustel viibis ka toleaeagne riigivanem K. P. äts.

Praegusesse juhatusse kuulub kommodoorina Carl Schilling, end. riigikogulige, abikommodooridena Gösta Gahnbäck ja Erik Holst.

Liikmete arv koos jääpurjetajate ja autosportlastega ulatub 500-ni. Pikamaasõite on neist teinud õige paljud, kelledest mainikimate rahvusvaheliselt tuntud W. Wiréni, E. Wassiljevi, siis O. Thomassoni, C. Schillingit, P. Martinsoni Haapsalust, B. Knüppferi, W. Hoerschelmanni, G. Henningsit, K. Hauseni, V. Hagemelstrit, A. Gernetit, F. Gebauerit, G. Faehlmanni, V. Dampfli, P. Bergsträsserit ja K. Bergi.

Läinud hooaja pikamaasõitjate kohta ei olnud kirjutuse koostamisel kõiki vajalikke andmeid. Jaht „Hexchen“, mis kuulub pankur K. Scheelile, sooritas veel viimastel hooaja päevadel 1200 miili saamiseks punktandva sõidu Soome ja tagasi. Ka C. Wachmanni „Valhalla“ on selgi suvel teinud pikki reise välismaale. Juba varemalt on „Valhalla“, 22-tonniline mootoriga varustatud jaht, külastanud m. a. Inglismaa ja Prantuse sadamaid. Ka konsul Woehrman-Hilli komfortne tuurijaht „Fly II“ käis möödunud suvel kaugetel rannadel. Chr. Rotermanni „Bienda“, P. Masingu „Hansa“ ja klubiliikmete ühine varandus „Amica“ on rännanud võõral meredel. Abikommodoor G. Gahnbäck saatis oma puhkuse mööda Soome saarestikes



#### SINI-HAI-VIVE

See on kahe eesti jahti — „Sini-Hai“ ja „Hai-Vive“ — ühendatud nimi, mis raiutakse Soome rannakaljusse H. Toferi (keskel) ja kahe meeskonnaliikme poolt.



Mere romantiline pole

*Hai-jahid Tallinna sadama muuli taga.*

oma ustaval „Leonorel”, mis on klubi imposantsemad jahte.

Sirvides klubi liikmete loetelu, leiame seal kaaluvaid nimesid nii kohalikus saksa seltskonnas kui ka mujal. Haapsalu Jahtklubi kommodoor ja end. rahvuskoguliige notar T. Avarmaa kuulub ka siia klubisse; edasi näeme tuttavaist nimedest taani ins. A. Christianseni, John Clarket (autosektsioon), dr. W. Erlmanni, Tallinna Laevühitsuse ametnikku K. Ermanni, adv. R. Florelli, reserv-major Ch. Giffeyd, kullasepp Th. Grünhi, „Lafermei” dir. A. Grünbaumi, Salomon Hellerit, ins. V. Irschikit, tuntud kunstisõpra K. Jürgensoni, dr. H. Knüpferit, ins. F. Kogelit, Hilmar Kopfi, dr. V. Krauset, G. Laanekõrbi, Eugen Maddisood, V. Mehksi, loomaarst S. Punini, turismiinspektor P. Randpõldu, Tartu Panga inspektorit H. Skribanovitzi, A. Terrast jne.

**K**UIGI KURESSAARE on väike linn, ei tohi talle pahaks panna ega tembeldada üleaaruseks uhkuseks kahe jahtklubi olemist. Igivana kuulusega viikingitasaare pealinna on ju suuri kohustusi meresporti harrastamise ja arendamise alal, samuti ka küllaldaselt määralt „kaugete randade” poole tungivat närvi ja verd, mis kutsub lainetemõõlu ka neid, kelle leivamured leiavad rahuldamist kindlal pinnal.

Juhtivaks keskuseks meresporti alal on Kuressaare kujunenud Saaremaa Merisporti Selts (SMS), mis 12-aastase hooga ja eduka tegevusega on jätnud kaugete seljataha endast 35 aastat vanema venna — kohalikele saksa ringkondadele kuuluva Kuressaare Jahtklubi. Kuna viimane harrastab peamiselt omaette olemist kitsapiirilises „suletud ringis”, on SMS osanud kindlustada endale kõva jalgaaluse ja sooja suhtumise kõige laialdasemais seltskonnakihtides — kohaliku avaliku „tippudest” kuni lihtsa töönimeseni. SMS poolt korraldatavad igasuvised traditsioonilised väljasõidud, kus ei tehta vahet liikme ja mitteliikme vahel, peeldavad kõige ilmekamalt laiemate ringkondade huvi seltsi ürituste vastu. Olgu see väljasõit Järve liivarannale, Mõntu või Abruksa saarele, alati on seltsi ja seltsiliikmete jahid täis heatujulist rahvast. Eriiselt rõõmu tunnevad SMS olemasolust suvitajad, kes on seltsi veesõidukite agaraks kasutajaks ja kelledest paljud on seltsi liikmed.

Tulisehingelisemaks ja ettevõtlikumaks purjesportlaseks Kuressaares on vaieldamatult SMS asekommodoor ja aulilge ning võidusõidu-jahi „Yel’i” omanik Oskar Väärst, kes tormisel merel juhib oma veesõidukit niisamasuguse kindluse ning osavusega nagu temale alluvat tuletoorje Saaremaa brigaadi kuival maal. Oma „Yel’iga” on ta võistlusil saavutanud üle 60 võidu, neist kaugelt suurem osa esikohad. Tänavu sügisel tuli ta esikohale võidusõidul, mis oli korraldatud temalt endast





**Saaremaa Merispordi Seltsi juhid**

*Istuvad (vasakult):*  
 sadamakapten Joh. Tomson, kommodoor Peeter Varest, sekretär Aleksander Luila, varahoidja Volde-  
 mar Tiik. Seisavad:  
 asekommodoor Oskar Väärt, laekur Oskar Sapp ja majaisa Oskar Liiv.

väljapandud rändauhinnaale — hõbekarikale. Võidetud karikad valmistavad tublike purjesportlasele päris tõsist muret, kuna neid on aja jooksul kogunenud niivõrd rohkesti, et nende paigutamine valmistab raskusi.

Asekommodoorile rühib energiliselt järele SMS sadamakapten ja purjejahi „Grislan“ omanik Heinrich Tomson, kes tänavusel hooajal on sooritanud kõige rohkem meresõite ja omandas vastava rändauhinna. Tubli purjesportlane on ka SMS kommodoor Peeter Varest, kes „eraelus“ on advokaat, kohaliku merekooli õppejõud, Poola asekonsul ja igati väljapaistev tegelane. Nooremaist kohtame igasuguse linaga merel Valentin Sääskke, kes oma „Saare-Haiga“ tuli esikohale tänavu augustikuu algul SMS poolt korraldatud ülesaaremaaisel purjejahtide võidusõidul.

„Kangete meeste“ nimekirjast ei tohi jätta välja ka SMS pootsmanit Aleksander Maripuu, kes tänavu suvel oma saavutusile purjesportlikul alal pani kahekordse krooni pähe 5 inimesu päästmisega lainetemõl-  
 lust. Uhel juhul oli isa kahe lapsega purjepaadi ümber-  
 minemisel Kuresaare lahes sattunud uppimiseohtu, teisel korral tabas sama saatus kedagi noormeest ja neidu. Mõlemal korral nägi õnnetust A. Maripuu, päästis kohe oma „Tormilinnu“ SMS sadamasilla küljest otsad lahti, kihutas kohale ja tõi uppumisohtu olijad viimisel silmapilgul veest välja. Pootsmani osavusest ja „Tormilinnu“ tublidusest kõneleb ka esikohale tulek hooaja lõpul korraldatud võidusõidul, kus A. Maripuu omandas elavate kirjast lahkunud aukommodoori Mihkel Nepsi poolt väljapandud rändkarika.

SMS tegevusest väärib mainimist küllasõit Riia jahtklubidele tänavu jaanipäeval. Sõidust, mis sooritati alles möödunud aasta sügisel valminud seltsi uue, umbes 4000-kroonise jahiga „Viking II“ ja mis oli ühtlasi uue jahi „Jõuprooviks“, võtsid osa SMS kommodoor Pee-

ter Varest, asekommodoor Oskar Väärt ja majaisa Oskar Liiv; Riias võeti osa ka Riia Jahtklubi 60 a. juubeli pidustustist.

**E**SIMESSEL pikemal merereisil „Viking II“ näitas oma võimeid kõige paremast küljest, osutudes igati tubliks purjejahiks. Kommodoor Varestil aga on praegugi veel kerge värin hääles, kui ta jutustab sellest, kuidas ta teel Riiga pimedal ööl roolipuud hoides pidanud täie hooaga kihutama mõrravaide otsa. Jaht teinud hea tuulega toredat sõitu ja roolimehe meeleolu olnud seetõttu õige hea. Äkki näinud ta aga otse jahi ees ja kõrval tihedat mõrravaide rida, mis olnud niivõrd lähedal, et kokkupõrke vältimisele ei olnud enam mõeldagi. Mõned ärevad sekundid — ja siis lahenenud pinevus niisama äkki, nagu ta tekkis. Kui juba oli



Pärnu jahid pidupäeval lipuehtes.

oodata ja hi kokkupraksatamist mõrravaiadega, osutusid need nii aupaklikeks, et andsid jahile lahkesti teed. Lainete vabelt kerklisid üles mitte kardetavad mõrravaiad, vaid päris süütute partide kaelad.

Seltsi suvisest tegevuskavast jäi teostumata osavõtt Baltimere jahtklubide kohtamisest Klai pedas. Ettenähtud ajal sõitsid selleks küll Kuressaarest välja „Grisian“ Tomsoni ja „Saare-Hai“ Sääski juhtimisel, kuid tugeva vastutuule tõttu olid nad sunnitud teelt tagasi pöörduma. Küll aga käidi Eestimaa Merijahtklubi 50 a. juubeli pidustusil Tallinnas, kus anti klubile üle nägus auadress Saaremaa viikingite tervitustega.

Kuivõrd populaarne on Saaremaa Merispordi Selts nii sees- kui ka väljaspool Saaremaa piire, nähtub juba üksikute tegelaste loetelust seltsi umbes 130-mehelisest liikmetepereest. Nii töötavad seltsis kaasa Saaremaa maavanem Hendrik O t s t a v e l, Kuressaare linnaapea Johannes P e r e n s, riigikohtunikud P e e t e r K a n n ja Timotheus G r ü n t h a l, jaoskonnakohtunikud Paul P a r t s ja Augustin V e r l i n, prokurör Juhan V i i l i p, professorid Aleksander P a i d r o c k ja Ants P i i p, kaptenid P e e t e r K a s k, Julius T e ä r j t, pangadirektorid Heimar E i c h f u s s ja Karl M u m m, politseikomissar August K ü r g, kriminaalkomissar Aleksander T a i v i k, kaitsellidu maleva pealik kol.-ltm. Oskar S ä r e v, maksuinspektor Johannes L e i k m a a, tolliinspek-

tor Villep P r a n t s, riigivolikogu abiesimees Otto P u k k, maa-arst dr. Albert T i l k, metsaülem Voldemar T i l k ja palju teisi avaliku elu tuntud tegelasi.

**P**ÄRNU JAHTKLUBI tegevus mõõdunud hooajal oli tagasihoidlik ja piirdus peamiselt kohalike sõitudega Pärnu lahele ja Kihnu saarele. Kevadel, hooaja algul, peetud klubi korralisel peakoosolekul valiti tagasi senine kommodoor komisar Voldemar V a u, asekommodooriks notar August H a n s c h m i d t, sekretäriks Eduard B l i b e r n i c h t, laekuriks Bruno F r ö h l i n g, sadamakapteniks Kaarel S i l v e r e, majavanemaks Adolf J a n s e n.

Jahte tuli hooaja vältel juure üks, nimelt „Jaan“, mille ehitas klubi liige I i d. Kokku on klubi nimekirjas praegu 20 sõidukit, nendest purjekaid 10 ja mootorpaate 10.

Pikema sõidu sooritas käesoleval suvel klubiliige dr. Richard V i l l e m s koos pojaga ja T a m m a n n ju-nioriga jahil „Kajak“. Reis välitas üle kuu aja ja selle kestel külastati rida kodumaa ja Soome sadamaid.

Klubil oli kavatsus 4 jahiga osa võtta Riia Jahtklubi 60 a. juubeli regatist, mis peeti 26. juunist 2. juulini, kuid just väljasõidu eel valitses Pärnu lahel torm, mis takistas jahte välja sõitmast.





## Kui purjed olid täis tuult...

Ülal: pealinna jahtide-laevastik kodusadamas; vasakul näha Eestimaa Merijahtklubi ja paremal Tallinna Jahtklubi residentsi. Selle all: kolm põlist purjesportlast — (vasakult) ins. P. Butte, G. Laanekõrb ja kommandoor Fr. Tofer.

Ülal paremal: jahtide võidusõit balloompurjede abil.

Keskel: Fr. Toferi jaht „Lilo-Reet II”.

All paremal: pr. Leida Tofer jaht pardal vahiohvitseri osas.

All vasakul: A. Sinisoff ja E. Kimberg pikal mereteekõhnal; pr. M. Sinisoff tütrega on jaht pardal uinunud.



## Eesti Jahtklubide Liit

### Lippude ja vimplite kandmise eeskiri

Lisaks sellele, mis on määratletud Eesti lipu seaduses, Meresõiduohutuse seaduses, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses kehtib Eesti Jahtklubide Liidus registreeritud mere- ja väikelaevadele käesolev eeskiri.

#### § 1 Kohustus kanda riigilippu

Eesti riigilippu kannab merelaev, mille omanik on:

- 1) Eesti kodanik elukohaga Eestis;
- 2) täis- ja usaldusühing, mis asub Eestis ja kus Eesti osanikel on häälteenus;
- 3) muu eraõiguslik juriidiline isik, mis asub Eestis ja mille juhatuses või sellega võrdustatud organil on Eesti kodanike enamus.

Merelaev on laev, mis on mõeldud kasutamiseks meresõidus ja on registreeritud laevakinnisturaamatus.

#### § 2 Väikelaeva lipuõigus

2.1. Väikelaeval on õigus kanda Eesti lippu siis, kui ta on kantud liiklusregistrisse. Väikelaev on veesõiduk kogupikkusega 2,5 – 24 m (näiteks paat, purjejaht, kaater jne.). Eesti Jahtklubide Liidus registreeritud alused võivad kanda kohalikus sõidus ahtrilippu oma jahtklubi lippu või Eesti Jahtklubide Liidu lippu.

2.2. Kui väikelaev ületab Eesti riigipiiri, peab ta kandma Eesti riigilippu.

#### § 3 Lipudokumendid

3.1. Lipudokumendid on merelaevatunnistus, liputunnistus, väikelaevatunnistus, laevapilet ja ajutine liputunnistus. Enne lipudokumendi väljastamist ei ole lubatud laeval Eesti lippu heisata.

3.2. Merelaevatunnistuse väljastab kohus laevakinnisturaamatusse kantud merelaevadele. Väikelaevatunnistusse väljastab Eesti Autoregistrikeskus (ARK) liiklusregistrisse kantud väikelaevadele.

#### § 4 Muude lippude ja vimplite kandmise õigus

4.1. Välisriigi sadamas peab laev kandma oma riigi lippu, mida tuleb pimedal ajal valgustada. Välissadamates tuleb lipukandmisel juhendada sealsetest eeskirjadest.

#### § 5 Lippude kandmise kord

5.1. Ahtrilipp peab olema suurem muudest laeval olevatest lippudest ja vimplitest. Lipu suurus, samuti lipuvarde pikkus sõltub aluse pikkusest.

5.2. Lipu koht ja suurus

- Lipp peab olema terve ja puhas ning ta kinnitatakse ca 10-15 kraadi tahapoole kaldu olevasse lipuvarde. Lipp peab olema paigutatud selliselt, et ta ei ulatuks vette ega tekile ja ei varjaks laeva ahtrituld. Arvestada tuleb ka seda, et lipu ei tahmaks laeva mootorist väljuvad heitgaasid.
- Kui laeva ehituslikest erisustest sõltuvalt ahtrilippu ahtris kanda ei saa, siis võib lipu heisata aluse ahtripoolse masti (besaanmasti) topivardasse, jahi ahterstaagile, mootorpaatidel aga signaalmastil kahvlisse, kuid vähemalt 1,5 m kõrgusele aluse tekist.

On soovitatav kasutada järgmisi lipu- ja lipuvarda mõõtmeid:

ALUSE SUURIM PIKKUS	LIPU MÕÕTMED cm	LIPUVARDA PIKKUS
Alla 7,0 m	45x77	95 cm
7-12 m	57x90	115 cm
Üle 12 m	69x108	140 cm

Eesti Vabariigi lipu mõõtmete suhe on 7:11

5.3. Vastavalt üldistele lippude kandmise eeskirjadele tõstetakse lipp alusel kell 8.00 hommikul ja langetatakse päikese loojumisel. Sadamas olles, vastavalt selles sadamas kehtestatud korrale, kuid mitte hiljem kui kell 22.00.

Välisriigi sadamasse sisenemisel või sadamast väljumisel tuleb tingimata kanda oma maa riigilippu, seda vajadusel ka valgustada.

Sildudes sadamas või jäädes sadamas poile, täidetakse üldiseid lippude kandmise eeskirju.

Kodusadamas, kui meeskonnaliikmed alusel ei viibi, alus lippe ei kanna.

5.4. Väikesed alused nagu näiteks sõudepaadid, svertpaadid, väikesed mootorpaadid jms tavaliselt ahtrilippu ei kanna.

5.5. Kohalikus sõidurajoonis toimuvast võistlusest osvõttev alus võistlussõidu ajal ahtrilippu ei kanna, kui selleks ei ole võistluse purjetamisjuhistes teisiti sätestatud.

Ahtrilipu kandmine võistlussõidu ajal annab kohtunikele teada, et alus on võistluse katkestanud.

Ahtrilipp tõstetakse kohe peale aluse finiseerimist.

Kui võistlusrada väljub kohalikust sõidurajoonist, kas rannasõidu või rahvusvahelise vette, siis ahtrilipu kandmine on kohustuslik.

Lipu austamiseks on soovitatav lippu tõsta ja langetada sujuvalt. Hea komme nõuab, et sel ajal oleks alusel vaikus.

Eskaadripurjetuse(grupipurjetuse) korral on soovitatav need toimingud teha võimalikult üheaegselt (varem kokkulepitud signaali järgi).

Lippe ja vimplid peab hoidma terveina ja puhtaina. Eesti lippu tuleb kohelda väärilt ja kui lipp on muutunud kasutamiskõlbmatuks, tuleb see sündsals viisil hävitada. Märg lipp tuleb enne hoiukohta panemist ruumis kuivatada. Määrdund lipp tuleb pesta ja rebenenud lipp parandada sobivat värvi niidiga. Kui lippu ei saa enam puhataks või on ta lagunenu, tuleb see sündsals viisil hävitada mitteavalikult. Kasutamiskõlbmatud lipud ja vimplid on soovitatav põletada.

5.6. Teise riigi lipp

- Teise riigi väikelippu (saalingulipp) kasutatakse tunnustus- ja austusavalduse-na selle riigi vastu kuhu sõidab. Teise riigi väikelippu kasutatakse järgmiste üldtunnustatud tavade kohaselt:
- Austuslipp tõstetakse parema saalingu alla (mootorpaadil signaalmasti paremale poole) alla külstatava riigi territoriaalvetesse jõudmisel. Mitmeid austuslippe üheaegselt ei kasutata. Austuslipu alla ei tõsteta muid lippe ega vimplid. Austuslipp langetatakse, kui on väljutud külstatud riigi territoriaalvetest.

## § 6 Vimplite kandmise kord

6.1. Alusel võib kasutada mitmesuguseid vimplid, mis näitavad aluse klubilist kuuluvust või tema ameteid Eesti purjetamisorganisatsioonides. Vimplite kandmisel peab kinni pidama headest merepraktika nõuetest.

6.2 Alusel võib kanda järgmisi vimplid:

- jahtklubi kommodoori vimpel,
- jahtklubi asekommodoori vimpel,
- klubi (ahtrilipust kavandatud) vimplit,
- klubi auliikme vimpel,
- kippari, aluse või sponsori vimplit, auhinnavimplid,
- kohtunikuteenistuse (kohtunikekogu) vimpel,
- liitude, ühingute vimplid,
- vimplid peavad olema terved ja puhtad.
- samaaegselt on soovitatav kanda mitte rohkem kui 3 ülestikku heisatud vimplit.

6.3. Vimpli kasutamise korra määrab iga konkreetse vimpli statuut, mille täitmine on aluse kipparile kohustuslik. Aluse omaniku (klubi või üksikisiku) vimplit peab kandma kogu navigatsioonihooaja jooksul, v.a. juhud, millised on määratud aluse omaniku erinõuetega. Koodilippe ja -vimplid kasutatakse eeskirjade kohaselt. Heisatud vimplid ei tohi segada käigutulede nähtavust.

## § 7 Lippude ja vimplite tähtsus- ja kandmisjärjestus

7.1. Ahtrilipu ja vimplite tähtsusjärjestus:

- Oma riigi või klubi ahtrilipp
- Teise riigi lipp austuslipuna
- Aluse ahtrilipust kujundatud väikelipud ja -vimplid
- Eesti Jahtklubide Liidu lipud ja vimplid
- Eesti klassiliitude, -ühingute lipud ja vimplid
- Eesti regioonide purjetamisliitude lipud ja vimplid
- Auhinnavimplid
- Ametivimplid
- Mitteametlikud personaalsed vimplid.

7.2. Austusväärseim lipp või vimpel (esimesena) parema saalingu alla.

Muud lipud või vimplid eelnimetatu alla, või kõrvuti esimese lipuga, saalingusse esimese lipu ja masti vahele. Kui teisi lippe-vimplid ei ole võimalik lisaks esimesele lipule tõsta paremasse saalingusse, siis võib neid tõsta vasakusse. Mitteametlike vimplid võib kanda ka vöörtaagil või vööri paigutatud lipuvardal. Kui vasakus saalingus on signaallipud, siis ei või seal samaaegselt olla teisi lippe ega vimplid. Väikesel alusel, millisel puudub mast, võib lippe ja vimplid kanda muus sobivas kohas, näiteks käigutulede vardas.

7.3. Auhinnavimplite kasutamine:

Võistlusreisilt (võistluselt) kodusadamasse saabudes on soovitatav kanda antud võistlusel saadud auhinnavimplit (vimplid);

- navigatsioonihooaja jooksul saadud auhinnavimplid võib kanda sadamas nii öösel kui päeval kogu hooaja jooksul;
- auhinnavimplid võib kasutada ka piduliku lipustuse ajal.

7.4. Eesti Jahtklubide Liidus registreeritud Eesti Jahtklubides tõstetakse klubi lipp navigatsioonihooajal päikesetõusul, kuid mitte hiljem kui 8.00 ja langetatakse päikese loojangul, kuid mitte hiljem kui 22.00.

Välisriigi külalise(te) saabumisel klubisse on soovitatav tõsta selleks ettenähtud varrastesse (kui klubil on selline võimalus) saabunud jahti kodumaa riigilipp ning langetada lipp(lipud) peale külalise lahkumist klubi sadamast

7.5. Rahvusvaheline protokoll näeb ette lippude heiskamise järjestuseks antud riigis kehtiva tähestikulise järjestuse. Ka Eesti Vabariigi riigilipp peab olema heisatud samas järjestuses välisriigi lipu kõrvale. Lipud paigutatakse varrastele järjestuses vaatega veelt-maale, lipuvarraste poole.

7.6. Vana rahvusvahelise tava kohaselt tsiviillaevad tervitavad lipuga mööduvat sõjalaeva esimesena, millele viimane tavaliselt ka vastab. Ka vastutulevaid või mööduvaid tsiviillaevu võib lipuga tervitada. Kaubalaevad tervitavad esimesena reisilaevu. Seejuures on tervitamine vabatahtlik, kuid tervitusele vastamist peetakse kohustuslikuks. Tervitatakse samuti läheduses olevaid jahte ja mootorpaate, millistel on heisatud lipp.

7.8. Liputervituseks võidakse ahtrilipp koos vardaga tõsta horisontaalselt öla kõrgusele ahtri (laeva kiiluvee) suunas. Besaanmastis või statsionaarses lipumastis olev lipp langetatakse tervituseks 1/3 lipumasti kõrguse võrra. Vastutervituse saamisel või ka mittesaamisel paigutatakse lipp endisesse asendisse. Vimplitega ei tervitata.

#### 7.9. Austuslipp

Teise riigi territoriaalvetes sõitmise ajaks heisatakse austusavaldusena selle riigi vastu tema väikelipp (austuslipp ehk viisakuslipp). Austuslipp heisatakse rahvusvaheliste tavade kohaselt laeva masti parempoolse saalingu alla või mootorpaatidel signaalmastist paremale. Austuslipp tõstetakse hommikul ahtrilipu heiskamise järel ja lastakse alla õhtul enne ahtrilipu langetamist. Austuslipu alla ei paigutata teisi lippe või vimplid. Avamerel tavaliselt austuslippu ei kasutata.

Kui jahil või mootorpaadis viibib aukülalisena välisriigi kodanik, siis võib temale osutada austust sellega, et vasaku saalingu alla heisatakse tema koduriigi väikelipp.

#### 7.10. Leinalipp

Leinalippu kannab sadamas olev alus riikliku leina, laeva omaniku jm isiku surma ja matuse puhul; samuti siis, kui laeva pardal on surnu (või urn surnu põrmuga). Sel juhtumil kannab laev leinalippu ka sõidu ajal.

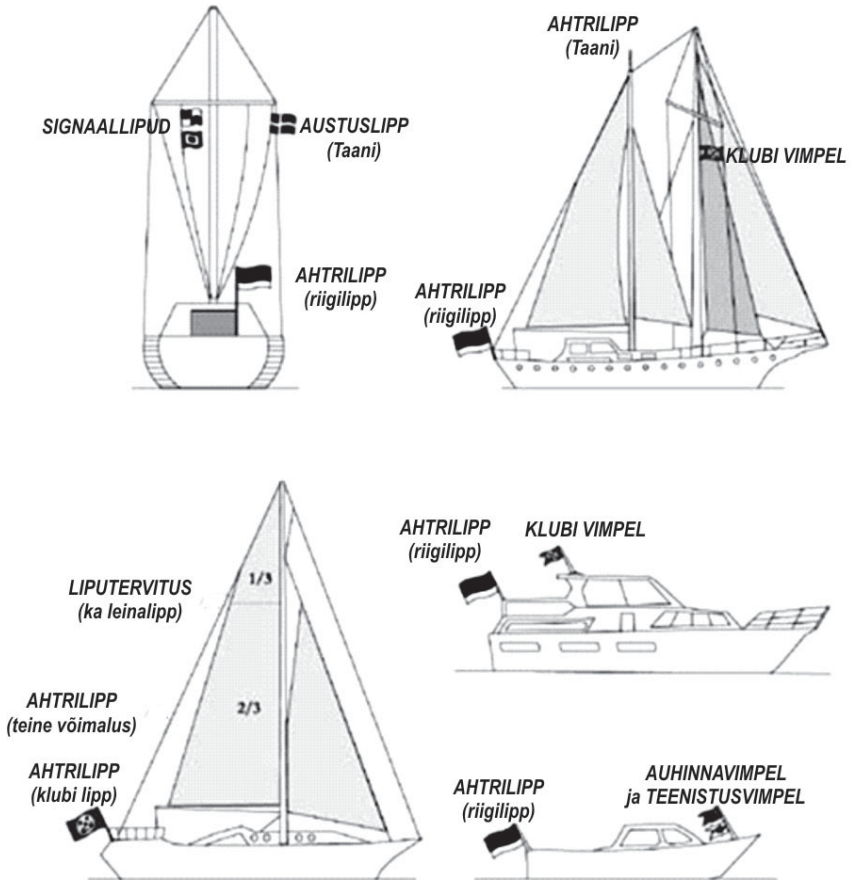
Leina märgiks tõstetakse lipp alul masti tippu ning seejärel langetatakse 1/3 lipumasti kõrguse võrra. Leina lõpetamisel tõstetakse lipp jällegi algul masti tippu ja seejärel lastakse alla.

Leinalippu kandvat alust kohates võidakse tähelepanu-avaldusena lasta oma alusel lipp leinaasendisse möödumise ajaks. Alusel võib kasutada mitmesuguseid vimplid, mis näitavad aluse kuulumist mingisse klubisse või ühingusse. Samuti võib alusel kasutada kippari, aluse omaniku või auhinna vimplit vastavalt konkreetse vimpli statuudile.

7.11. Riiklikel pühadel ja muudel tähtpäevadel võidakse korraldada pidulik lippude heiskamine (lipustus). Pidulikuks lipustuseks heisatakse rahvusvahelise signali-

satsioonikoodi tähestikulipud ja numbrivimplid võõrist üle mastitopi ahtrisse. Lippude ja vimplite järjestus võõrist alates on järgmine: A, B, C, 1, D, E, F, 2, G, H, I, 3, J, K, L, 4, M, N, O, 5, P, Q, R, 6, S, U, V, 7, W, Y, Z, 8, esimene asendusvimpel, teine asendusvimpel ja kolmas asendusvimpel. Tähti X ja T tähistavaid lippe ei kasutata, kuna need sarnanevad Soome ja Prantsuse riigilippudega.

### Lippude ja vimplite alustele paigutamise näiteid





## Meie eskaader sõitis piki idapiiri

### *Margus Metsa tekst ja fotod*

Veidi ajaloost. Suvised eskaadrisõidud on Tallinna Jahtklubi pikaajaline traditsioon, mis sündis ilmselt koos Tallinna Jahtklubiga peaaegu 100 aastat tagasi. Just tänu TJK aastaraamatutele on neist säilinud ka mõned reisikirjad. Koos sõideti mitte ainult piki Eesti rannikut, vaid ka Soome, Lätti ja Leetu. Täpset ülevaadet, kus käidi ja millised alused kaasa sõitsid, ei ole. Küll on teada, et neid sõite hakati ette valmistama juba klubi talvistel kokkusaamistel.

Juhtus sedagi, et talvised lubadused ja plaanid paika ei pidanud ning suvel pidi mõni mees lausa ükski TJK lipu sihtpunkti viima. Võib oletada, et need sõidud etendasid olulist osa klubilises ühistegevuses ning olid osalejate jaoks üheks suve kõrghetkeks.

Pärast Tallinna Jahtklubi tegevuse taastamist läks siiski hulk aastaid, enne kui uued klubiliikmed taastasid eskaadrisõitude traditsiooni. Alates 2002. aastast on TJK liikmed teinud eskaadrisõite igal suvel.

Esimene ühissõit oli 2002. a. Peterburgi, sealt edasi Saima kanalisse ning Savonlinna ja piki Soome rannikut tagasi. Kahenädalasel reisil osales 5 mootorpaati ning kiprid Jüri Käo, Egon Mats, Armin Karu, Tõnis Palts ja Tiit Mae.

Teiseks ühissõiduks koguneti 2003.a. Saaremaale Roomassaare sadamasse. Plaanis oli läbida Kura kurk, ületada Läänemeri, külastada Gotlandi ning tutvuda Rootsi rannikuga. Taas oli paate 5 ning Gotlandi rannikul ühines eskaadriga veel 2. Juba eelmisel aastal osalenud kipritele lisandusid Viktor Siilats ja selle loo autor.

2004. a. sõideti Hanko ja Ahvenamaa kaudu Stockholmi. Järgnevatel aastatel käidi veidi väiksemate eskaadritega Riias ja Jurmalas, Norra rannikul ja Oslos, Nidas ja Saksamaal. 2007. a. sõideti 5 alusega Tallinnast Pakri saarte juurde, siis ümber Osmussaare Vormsi ja Hobulaui alla ning õhtuks Haapsallu. Üksikud merehunnid on mootori jõul teinud viimastel aastatel Vahemerest oma kodumere, rentinud kaatreid Ameerika rannikul. Biskaia lahte on ületatud nii purje kui mootori abil.

TJK suvine eskaadrisõit on traditsioon, mis kindlasti jätkub ka 2009. aastal. Uutele klubiliikmetele tundusid ahvatlevana Peterburi ja Savonlinna, kuid keerulised suhted Venemaaga sundisid plaane muutma. Sündis uus idee sõita esimesel õhtul Naisaarele ning otsida selle idarannikult üles meie jahtklubi kunagise suvila vundament. Järgmisel hommikul ületaksime Soome lahe ja jõuaksime Soome lõunaranniku ühte kaunimasse paika Bärösundi, kus ühes sadamas lehvib juba aastaid sinimustvalge lipp. Miks? Kuid sellest juba järgmises aastaraamatus. Seekord jõuab teieni siiski reisikiri meie viimasest eskaadrisõidust.

### **SUUND ITTA**

8. juulil 2008 startis Tallinna Jahtklubi 2 jahist ja 6 kaatrist koosnev eskaader teekonrale Piritale – Viinistule – Toilale – Narva-Jõesuule – Narvale. Miks äkki Narva? Valdav osa

mootorpaadi- ja jahiomanikest pöörab Tallinnast väljudes vööri kohe kas Väinamere või Soome ranniku suunas. Vähesed ida poole sõitjad piirduvad enamasti Prangli, Kaberneeme või Vergi sadamaga. Võsu ja Käsmu on kahjuks sadamata.

Meid peibutas sihtkohana Narva ja sõit Euroopa Liidu piirijõel. Olin mitmed aastad tagasi Piirist Piirini regatiga seal käinud ja hiljem pidevalt Narva jõge tuttavatele soovitanud. Ometi on vähesed selle sõidu ette võtnud. Vähemalt korra on TJK lipp Narva jõel lehvinud ka varem. Kui meie eskaader oli 2002. a. teel Peterburgi, veedeti üks öö Narvas.

Viinistut soovitas vahesadamana Leho Siimsen, kelle Helen III meid seal ees ootas. Tema teadis, et Viinistu uus, külalissadama, kai on valmis.

Teise põneva vahesadama- Toila- pakkus välja Viktor Siilats. Olin seda romantilist vana kalasadamat käinud maa poolelt uurimas, kuid pidanud sissesõitu liiga riskantsuks. Vahemere riskisadamatega harjunud Viktor ja Krista Siilats väitsid, et on täiesti ohutu. Meie eskaadriga olid nad ühinenud siiski üsna ootamatu sõidukiga - Norras valmistatud Askeladen 805 Commuteriga. See napilt 8 meetri pikkune kaater osutus siiski heade sõiduomadustega merekindlaks aluseks.

Meie eskaadris oli 1 kuninglik Storebro, 1 Nord Star 42, mida talvel imetleti kui väga merekindlat ja kvaliteetset alust alles Helsingi meremessil. Erinevalt oma eelmistest väiksematest mudelitest on sellel Nord Stari lipulaeval ruumikad kajutid, mis sobilikud ka pikemateks reiseideks.

Eskaadrisse kuulusid veel Soomes toodetud kaatrid Flipper ja Finnmaster ning Saksa maal valmistatud Bavaria. Mõlemad purjekad olid samuti Bavariad ning alles esimesel pikemal sõidul. Kipperiteks olid jahtidel Veiko Pedosk ja Andres Teder, mootorpaatidel Leho Siimsen, Viktor Siilats, Alar Lõhmus, Toomas Reimo, Olar Gofman ja Margus Mets.

Et purjekad ja mootorpaadid ühel ajal Viinistusse jõuaksid, startisid esimesed varahommikul ja teised keskpäeval. Eesti põhjarannikul kipub peaaegu alati nii olema, et kui hakkad sõitma itta, on tuul idast, kui läände, on ka tuul läänest. Seega alati vastu. Veidi üle meetri ne vastulaine oli natuke ebamugav, kuid ei sundinud meid head matkakiirust, 20 sõlme, vähendada.

Tallinnast ida poole sõites ollakse alati ebamugava valiku ees: kas sõita otse Aegna ja Kräsuli vahelt mööda kitsast ja madalat kanalit, või ringi ümber Aegna. Purjekatel pole valikut, nendele see kanal ei sobi. Helistasin Eesti Lootsile, kellel on Rohuneemel sadam ning kelle lootsilaevad varem peaaegu täiskiirusel sealtkaudu Muuga lahte sõitsid. Nemad ei soovitanud Kräsuli kanalit kasutada. Mõned aastad tagasi süvendatud kanal olevat uuesti liiva täis ning tähistus vildakas.

Meie eskaadril läksid kiprite arvamused lahku. Eskaadri juhina ei hakanud ma oma seisukohta peale suruma, ning igaüks langetas otsuse ise. Nii oligi, et kaks suuremat sõitsid ümber Aegna ringi ning väiksemad läbisid kanali.



## KERI MEENUTUSED

Muuga lahest edasi on võimalusi kaks. Võib minna Prangli ja Keri vahelt, seega avamere poolt. See on hea valik väga hea ilmaga. Siis on mõtet Keri all peatus teha ning nautida seda jääst ja tormidest räsitud kivist saart, millel siiani säilinud kordon ja Peeter I ajal ehitatud paekivist majakas. Tuulevaikse ilma korral saab lõuna poolt sõita saarele täiesti külje alla, julgemad võivad isegi randuda. See pisisaar kasvab teravikuna merest. Juba mõnisada meetrit kaldast on sügavus üle 100 meetri.

Käisin saarel mitu korda, kui majakat valvas 90ndate keskel majakavahiperekond. Pererahvas oli alati erakordselt lahke. Kevaditi pakkus merelindude mune, praetult, üle riputatud omakasvatatud rohelise sibulaga. Peremees oli enamasti triibulises venelaste meremehesärgis ning ei öelnud ära valgest viinast. Ainus, mida nad alati tuua palusid, oli värske leib.

Nad elasid Eestist ära lõigatuna. Mobiiltelefoni neil ei olnud, lauatelefonist rääkimata. Sellepärast palusid kohe luba tulijate omaga sugulastele linna helistada. Neil polnud ka aerupaati, millega saanuks Pranglile poodi sõita. Kivide peal vedelesid vaid päevinäinud kummipaadi jäänused. Kõik, mis meile näis romantikana, oli neile rutiin. Mäletan, et küsisin, kas linnas oleks parem. Nad ei osanudki vastata, sest olid niivõrd leppinud paratamatusega, et nad olid ükskord nõustunud siia tulema.

Hiljem kuulsin, et mees oli õnnetult surma saanud. Hüpanud märjale raudlaeva teki-  
le, kukkunud ning lõõnud pea vastu reelingut. Lesk oli pärast seda maale pääsenud. Pärast neid oli mõned aastad saarel majakavahiks üksik vene mees koeraga. Koeraga sellepärast, et oleks kellegagi rääkida. Hea lihtne vene mees oli, suhtus harva tulijatesse rahulikult, viina ei võtnud ja ei tahtnud ka palju teada, mis linnas toimub.

Muide Keri saar sai enne sajandivahetust tuntuks ka selle poolest, et seal veetsid ühe romantilise suve noored ajakirjanikud Astrid Kannel ja Madis Hint, kes seal tekkinud mõtetest kogu Eestile teada andsid. Saarele pani mälestusmärgi ka meie põhjanaabrite lennukompanii Finnair, kelle Tallinnast startinud lennuki venelased Teise maailmasõja alguses salapärasel põhjustel alla lasid.

Nüüd on majakas automaatjuhtimisel ning inimese abi ei vaja. Saar ise olevat antud rohelise maailmavaatega noortele kasutamiseks.

Meie valisime seekord kaldaäärse teekonna. Seega möödusime Pranglist lõunast. Arvestasime, et selliselt sõites on Piritalt Viinistusse umbes 50 meremiili ehk kaks ja pool tundi sõitu. Kui pole tähtis jõuda punktist A punkti B, eelistan sageli sõita täiesti kalda äärt pidi. Kui hoolikalt elektroonilist kaarti jälgida, võib sõita mööda 5 meetri sügavusjoont.

Mida see annab? Avastad looduskauheid kohti, millest autoga mööda maanteed sõites aimugi polnud. Imestad, kuidas mitmed paigad mere poolt vaadates hoopis teistsugused välja näevad. Kui pikem sõit kaldast kaugemal kipub minema tüütavaks, siis seiklemine mööda siselahti mitte kunagi. Selliselt sõites oleks teekond pikenenud oma paarikümne miili võrra.

## VIINISTU - PAIK KULTURSELE MEREMEHELE

Viinistu sadama külaliskai oli tõesti valmis, ning sinna mahub oma paarkümmend alust. Ainsaks puuduseks on avatus idatuultele. Meie paadid jäid poikinnitusega esialgu üsna tugevalt õõtsuma. Viinistu oma paatide kai on oluliselt turvalisemas asendis, ning väga ränga ilma korral võib sinna lainevarju minna.

Peatuspaigana pakub siinne sadam mitmekülgset meelelahutust. Otse kai serval on uus rikkalik menüüga restoran, kus pakutakse ka kohapeal suitsutatud kala. Sellist luksust ei ole mina Eestis mujal kohanud. Jaan Manitski Viinistus eksponeeritud kunstikogu on kindlasti ainus, mida saab nautima minna meritsi. Hea õnne korral võite sattuda ka õhtusele teatrietendusele.

Vähem elamusi ei paku ka jalutuskäik Viinistu kalurikülas. Siin on paiku, kus aeg on seisma jäänud. Majad, kus pole keegi aastaid käinud. Autod, mis bensiini lõhna ei unustanud. Sealsamas majaõued, mis lausa piinlikult korras. Ümberringi vaikelu, vaid mõni üksik inimene kuskil vilksatamas.

Kohaliku paadimehega saab kaubale sõiduks Mohnile, kus tsariaegne garnison ja tuletorn. Kuid kõige enam lummab seal väga eriliste vormidega puutumatu loodus. Kui naisterahvast saarevalvuriga ilusasti rääkida, saate ta endale mõneks ajaks teejuhiks. Kuulete salapäraseid jutte lähimast ja kaugemast minevikust, millest mõnel võib tõepõhi all olla, kuid head on nad kõik.

Järgmisel hommikul on tõeline mootorpaadimeeste ilm. Päike, ja tuult pole. Lõunaseks vahepeatuseks olime valinud Toila. Teel sinna on mõtet hoida hästi kalda alla, eriti Ontika juures. See pikk ja kõrge paekallas ei jäta küll nii võimsat muljet kui Pakri poolsaar, kuid on lähedalt vaatamist väärt. Valisime peatuspaigaks koha, kus allikas, peaaegu kosk, mööda paeseljandikku merre langes. Siin saab paadiga hästi kalda lähedale, ka vaid 100 meetri kaugusele.

## TOILA - ROMANTILINE PEATUSPAIK

Toila vana kalasadam on tegelikult jõe suudmes, mida selleks tarbeks on süvendatud. Külaliskai on kõige merepoolsem, veidi muuli meenutav vana kai. Põhja ja ida suunas täiesti avatud. Tugeva tuulega mitte just eriti turvaline peatuspaik. Vana kalasadam on suudmest paarsada meetrit ülesvoolu.

Plusspunkti saab Toila juba selle eest, et vastu tuli muhe sadamavaht, kes otsad vastu võttis. See on vana meretraditsioon, millest enamik Eesti väikesadamaid enam lugu ei pea. Ka need mitte, kellel Euroopa tihed kalleimad kaitasud ning kõik euronormid täidetud. Siinselt sadamavahilt sai ka kogu info, kust saab süüa, kust paati vett, kuidas on kõige parem minna Oru lossiparki jne.

Teel Narva Jõesuuni tasub vaadata lähemalt ka Sillamäe võimsat uussadamat. Üks kai ulatub väga pikalt merre ja on mõeldud eriti suurte aluste vastuvõtuks. Kuid sadam on tühi, ei ainsatki laeva. Nüüd saab väga piltlikult selgeks, miks Tiit Vähi tänase Eesti valitsuse ja pronksiöö peale nii verine on. Kui oled suure hulga iseenda ja investorite raha sõna otseses mõttes kasutult merre valanud, on raske suuremeelne olla.

## SISENEME NARVA JÕKKE

Enne Narva-Jõesuho jõudmist võtame 16.kanalil ühendust sealse piirivalvekoridoni-ga. Ikkagi Euroopa Liidu välispiir. Eelinfo oli väga erinev. Tallinnas paiknevad piiri-valveametnikud ütlesid, et teel Narva tuleb Narva-Jõesuu piirivalvekai ääres peatuda ning esitada laeva dokumendid. Purjetajad olid öelnud, et mingit peatust tegema ei pea, sest piiri ei ületata. Tegelikuses oli nii, et meie piirivalve seisis küll kai peal, kuid silduma meid ei sunnitud ega dokumente ei kontrollitud. Küll manitseti, et me oranzide piiripoidega tähistatud jõetelge ei ületaks.

Eskaadriga jõel sõitmine on muidugi elamus. Merega ühendatud laevatatavaid jõgesid Eestis rohkem polegi. Piriti jõkke pääseb paadiga vaid mõnisada meetrit. Ka Pärnu jõel ei ole sadamast ülespoole minck eriti mõistlik. Narva jõgi on laevatatav kuni Narva linnani. Kaunid luhad, lopsakad vesikupud, palju lotjadel kalamehi mõlemal pool piiri. Ja silmanurgast meid jälgiv Venemaa rannavalve.

Narva külalissadam asub peaaegu Narva linnuse külje all. Vanad ujuvkaid, kus vahelt tükk puudu, mõned poid ning kiire vool, mis teeb poi peale mineku päris keeruliseks. Lõpuks tuli kasutada isegi tuukri abi, kes ühe meie alustest poi ankruoetsa küljest lahti päästis. Hoiatati ka suure kivi eest, mis kusagil sealsamas kai ees olevat.

Külalistele avatud sadamahoonet ei ole, pole ka pidevat sadamavahti. Kaldavool on. Tanklat ei ole. Lähim korralik tankimisvõimalus on Pirital, hädapärane võimalus poolel teel Vergis. Mõned tsariaegsetest sadama lahoonetest on kasutuses, suurem osa seisab tühjadena ja akendeta. Näib, et kunagi on käinud siitkaudu vilgas kaubandus Venemaaga. Nõudlik meresõitja võib siin viriseda, et pole seda või teist...

Oluline on mõista, et suve jooksul pole ka pidevaid külalisi, kellele teenust pakkuda. Pigem jõuavad siia vaid üksikud seiklejad. Aare Kõõbi poolt korraldatav regatt Piirist Piirini, kus kuni kümme-kond alust, on ainus üritus, mis siia sadamasse hetkeks vilkama elu toob. Tallinna Jahtklubi kuueliikmelise eskaadri jõudmine Narva oli kindlalt siinne suursündmus. Kõik esmavajalik on tegelikult sadamas olemas.

Minu logi näitab, et Piritalt alates oleme läbinud 140 meremiili. Olles juba tagasiteel, külastame ka Narva-Jõesuud. Siin on korralik poordikinnitusega kai. Sadamateenuseid küll pole, kuid seda korvab looduslikult väga kaunis vaade Venemaale ning suurepärase grillihavalikuga kaldapeane vabaõhurestoran. Kuna tegemist on kohalike laste populaarse supluskohta ja linlaste jalutuspaigaga, siis rahu te ei saa, kuid sõbralikke ja harivaid vestlusi kindlasti. Kes soovib, võib külastada ka kohalikke spaasid. Neid on koguni kaks. Üks renoveeritud vana ning teine päris uus.

Julgen veelkord soovitada merereisi Narva. Kui Väinameri on nagu hea vana rummu, siis siinpool on veel head, juba unustatud samagonni.



Kiprid Jüri Käo, Armin Karu, Viktor Siilats ja Egon Mats Jenny VI ülemisel tekil Visby reidil.



Tallinna Jahtklubi eskaader on sisenenud Narva jõkke.





Narva külalissadamas tuleb olla valmis üllatusteks. Seekord pidi vette minema kommodoor Margus Mets, et lahti löigata ühe meie aluse vinti takerdunud poi. Kailt juhendasid päästeoperatsiooni kiprid Alar Lõhmus, Viktor Siilats ja Leho Siimsen.



Kipper Olar Gofman naudib Narva-Jõesuu külaliskail kohalike grillimeistrite oskusi. Väliresoranist avaneb vaade Venemaa avarustele.

## Maailm on ikka väike!

### *Tekst ja fotod Viktor Siilats*

Inglise ajakirja Motorboat and Yachting andunud lugejana märkas ma ühes väljandes huvitavat lugu, kus kirjeldati inglise mootorjahi teekonda üle Biskaia lahe Vahemerele. Kuna olin ise just hiljuti ja teistkordselt selle teekonna läbinud, siis hakkasin artiklit huviga uurima. Üllatus-üllatus, mis selgus! Inglise startisid oma saareriigist kolm päeva varem kui meie, kusjuures täpselt samasuguse ja peaaegu samanimelise paadiga. Meie Princess 67 nimeks on Jenny 7 ja inglaste Princess 67 nimeks on Jenny Wren.

Koheselt kirjutasin Motorboat and Yachtingule alljärgneva kirja:

“Söör,

see maailm on ikka tõesti väike!

Kolm päeva pärast seda, kui Princess 67, “Jenny Wren” startis pikale teekonnale üle Biskaia lahe, startis samale teekonnale ka üks teine sarnase nimega Princess 67 - “Jenny 7”.

Hüva, see polnud just täpselt sama reis, kuna Biskaiat ületasime pikemalt ja maabusime mitte Gijonis, vaid La Corunas. Aga edasi kulges teekond sisuliselt Jenny Wreni jälgedes. Me külastasime kõiki neid samu sadamaid: Bayona, Cascais, Vilamoura, Gibraltar, Duquesa ja Puerto Banus. Aga ka mitmeid muid sadamaid.

See oli meile teine kord ületada Biskaia lathe, 2001. aastal me tegime seda 45-jalase Princessi, “Jenny V” pardal, kuid toona me sõitsime piki rannikut. Siamaani janunen Gijoni cideriate (väga autentsed siidribaarid) järele!

Aasta varem rändasime me Vahemerele läbi Prantsusmaa kanalite ja 2005. aastal sõitsime taas sinna mööda Reini ja Doonau jõge, üle Musta mere, Bosporuse ja Dardanelide. Kuna maailm on tõepoolest nii väike, siis ehk ühel kenal päeval kohtuvad Jenny Wren ja Jenny 7 kas Hispaanias või Maltal?”

Mike Rothary vastas mulle üsna varsti ja tema reisi kohta võib lugeda internetist:

<http://www.ybw.com/forums/showflat.php/Cat/0/Number/2002786/an/0/page/0#2002786>

Meie reisist üle Biskaia ja Portugali võib lugeda ajakirjast Navigaator.

WWW.ajakirinavigaator.ee

### **“Diagonaalil üle Biskaia!” ja “Paadiga Portugali!”**

Sellest ajast peale oleme Mike`iga pidevas kirjavahetuses. See inglise härrasmees on tõsine tehnikahull, tema paadi arvutisüsteem on korraldatud sellisel, et elektroonika mitte ainult ei täida logiraamatut, vaid loeb selle ka inimhäälega ette. “Jenny Wren” räägib oma kapteniga!

Jenny Wren on saanud oma nime Mike`i ja Mary tütre järgi ja Jenny 7 nimi on sündinud tänu Forrest Gumpi filmile.

Me oleme vahetanud infot propellerite mürgitamisest mootorite hoolduseni. Kevade saabudes, kui hooldused tehtud, liiguvad mõlemad Jennyd teineteise suunas ja meie teed ristuvad arvatavasti Menorca. Üks Jennydest suundub siis Prantsusmaale ja teine Maltale.

Motorboat and Yachting on avaldanud oma aprillinumbris selle haruldase kokkusattumuse märgiks minu kirja ja Tallinna Jahtklubi lipu all sõitva Jenny 7 foto.

Kuidas me kohtumisel teineteise paadi ära tunneme? Väga lihtne: Jenny 7 ahtrikate on sinine ja Jenny Wrenil valge.

Kuna Jenny 7 teekond mööda Atlandi rannikut kulges rahulikus tempos, külastasime me märksa rohkem sadamaid kui inglaste sõsarlaev.

Jenny Wren startis Inglismaalt 6. septembril 2008 ja Jenny 7 startis 9. septembril. Ilm oli tormine ja Inglise kanali ületamine oli kaunis vaevaline. Peatusime odava kütuse tankimiseks Jersey saarel ja jätkasime siis juba palju meeldivama ilmaga Normandia rannikuni. 16. septembril stardime ligi 21-meetrise Princess mootorjahiga Prantsusmaa kaunist kuurortlinnakesest Treuberdenist Biskaia lahe suunas.

Siseneme Biskaiasse õhtupoolikul ja jätame vahele need tavalised sadamad, Camareti ja Morgani, kust reeglina Biskaia ületuseks sobivat ilma oodatakse. Valime peatuspaigaks hoopis väikelse kaluriküla, Audriane'i, jõesadama. Biskaia ületuseks on kombeks hoolikalt ette valmistuda. Purjehahiga pole probleeme, aga kaatriga teevad nii pika sõidu dramaatiliseks kaks asja: kas kütust ikka jätkub ja kas mootorid peavad vastu. Mootorpaat on nimelt merekõlbulik vaid niikaua, kuni tal mootor töötab, ja mitmesaja miili kauguselt abi kutsumine ei ole just julgustav väljavaade. Eriti sügisel, kui Biskaia tormleb ja lained võivad kerkida paarikümne meetri kõrguseks. Kiire käiguga sõiduks kütust tavaliselt ei jätku, ning ka aeglase käiguga on nii, et osa väiksemaid paate peab aeg-ajalt sõitma ühe mootoriga, et otse üle saada.

Ehkki meie kütusevaru tundus piisavana, olime kohutatud kõikvõimalikest hirmu- ja õudusejuttudest, kus näiteks ühel Grand Banksiga, mis on väga merekindel paat, sõitnud inglasel löi vahetult enne sihtkohta jõudmist laine esiklaasi puruks, ning ta oli sunnitud tagasi pöörduma ja ligi 300 meremiili tagantlaines uuesti läbima. 600 meremiili saab ette võtta vaid väga täis paagiga, mistõttu otsustasimegi Audriane'i eeslinnas St Evette'is tankida. Aga võta näpust! Tõusu ajal olid kõik kaid lihtsalt vee all, vaid otsatulukesed välja paistmas. Liikusime siis piki madalat ja käänulist jõge Audriane'i südalinnani. Ja ehkki kõik lootsiraamatud räägivad Prantsuse sadamate kohta nagu ühest suust, et pikema 12-meetrise paadiga ei ole sinna mõtet siseneda, saame taaskord selle ainsa koha, kuhu üle kahekümnene kenasti mahub.

Kaid nimelt lõpevad T-tähe kujulisel ja selle T otsa me ennast tavaliselt siis poordikinnitusega kinnitamegi. Enne õhtusöögile lahkumist väike kalkulatsioon, et kui mõõna ajal vesi langeb, siis kui palju ta ikkagi langeb, et me kuivale ei jääks. Selgub, et vett jätkub piisavalt: 1,4 meetrise süvise puhul piisab, kui kajalood näitab lõpuks vaid 0,8 m, sest et andur ei asetse mitte veepinnal, vaid põhja all, ning põhjast veel allapoole ulatuvad vaid tüürid ja propellerid.

Kuna lähema kolme päeva ilm tundub olevat anomaalselt ilus ja järgmist samasugust sel sajandil võibolla enam ei kohtagi, siis otsustame järgmisel hommikul otsejoones üle Biskaia minna. Reisi ettevalmistusaeg jääb muidugi lühikeseks, aga midagi pole teha, tuleb loota saksa inseneride pedantsusele MTU mootorite valmistamisel. Niigi jääme peaaegu et õhtusöögita, kuna prantslased ei viitsi oma söögikohti kuigi pikalt lahti hoida. Hommikul varajane äratus, lootusetu katse leida sadamavahti, et talle maksta, poest värsked leib ning kalaturult reisile krevetid, rannakarbid ja kala kaasa, siirdume taas St Evette'i bensiinijaama. Kaid, mis on ehitatud diagonaalsena ehk kaldus, on nüüd osaliselt veest väljas, aga maapealse otsas käib hirmus kalalaevade seimine ja meid hirmutatakse, et vesi on liiga madal. Pealegi ei näe kedagi, kes kütusega toimetaks, ja kogu olukord tundub väga segane olevat. Selgitajaid on muidugi palju, igatühel neist oma versioon. Samas oleme juba otsustanud kütusepaagid pilgeni täis võtta, sest ohutus ikka eelkõige, ja sellest otsusest taganeda ei tahaks. Lähim tankla on kahekümne miili kaugusel, sest vahepealsed varustavad ainult kalapaate oma aktsiisivaba kütusega, ja see meile ei sobi. Loctudis saab nii kütust kui ka mõned hädapärased tarvikud, nagu taskulambid, patareid jne.

Varahommikust on saanud keskpäev, kui pääseme lõpuks Biskaia avarustele.

Esialgsele plaanile võtta kurss Hispaania siidrilinnale Gijonile (Xixon), et sealsetes kohalikes cideriates Biskaia ületust tähistada, teeb üsna reisi alguses lõpu mõõdukalt tugev (8-10 meetrit sekundis) kirdetuul ja ca 2-3 meetriseks tõusnud laine. Aeglasel käigul (9-10 sõlme) ei ole külglaines sõita kuigi mõnus, mistõttu muudame kursi lõunast edelasse, La Coruna suunas, et rohkem tagantlaines surfata. Näeme üht suurte avamerepurjekate võistlussõitu ja koguni paari laeva. Vastu õhtut otsustab umbes paarikümnepealine delfiiniparv meiega mängida ja nad ei väsi tunni aja jooksul laeva vööri all kujundujumise ja muude trikkide, sealhulgas veest väljahüppamisega tegelda. Eestikeelsest "hopsti!" hüüdest said need intelligentsed olendid suurepäraselt aru, ja korra saab neid isegi katsuda.

Hakkavad ilmne ka esimesed kiiruga lahkumise vead. Kaasaskantav satelliittelefon, millele panin oma lootused puhuks, kui muud sidevahendid on kaldast suure kauguse tõttu tummad, ei hakka tööle.

Aparaat, mis veel mõned aastad tagasi oli meeldivaks kaaslasel Põhjamere ületamisel ja mida alles aasta tagasi sai testitud, ei leia enam satelliite üles. Äkitselt tuleb meelde, et mu poeg alles äsja mainis, et üks satelliidifirma läks pankrotti. Ju siis seesama. Aga näiteks Radiolinja, kelle SIM-i satelliitsideks kasutan, ei ole ju pankrotti läinud ja võiks vähemalt hoiatada, kui teenust enam ei pakuta. Seega oleme kaks päeva lihtsalt levist väljas.

Pimedaks läheb kella üheksa paiku, ja selleks ajaks on salongi istmete ja põrandale laotunud päästevestid, SOS-kott, raketid, taskuEPIRB, SART (hädalise otsingut hõlbustav raadioseade) ja varuraadio. Samuti prozektorid ja taskulambid. Kaks päästeparve veel lisaks tavaparvele.



Kuna 100 miili rannikust eemal pole elektronkaarti vaja, siis asendub navigatsiooni-seadme ekraan kahe radaripildiga: üks vaatab kaugele ja teine lähedale ette. Lisaks on sisse lülitatud AIS vastuvõtuseade (tunneb ära kõik suured laevad ja näitab nende liikumissuunda ja kiirust) ja radarile on määratud ohutsoon, et kui keegi sinna siseneb, siis alarm hakkab hütüdma. Paar korda annabki alarm valehäiret, mille mahavõtmine on teatud oskusi nõudev protseduur. Alates 22.00 alustame vahikordadega. Kuna oleme kolmekesi, siis on vaht 2 tunni pikkune. Kogu aeg on kaks inimest üleval ja üks magab. Suurema meeskonnaliikmete arvuga on mõtet lasta inimestel magada ja olla vahis iga 4 tunni tagant.

Öö otsa kuuvalget merd vahtijad autasustatakse hommikupoolikuks ühe purjeka pildiga (täpiga) radariekraanil ca 6 miili kaugusel. Ja see on ka kõik. Ei mingeid pooluppunud merekonteinereid, ei mingeid magavaid vaalu. Pool kaheksa hommikul hakkab valgeks minema ja veerand üheksa tõuseb päike. Laine on endiselt kõrge, aga tuul hakkab tasapisi vaibuma. Proovime aeglasel käigul (5 sõlme, sest aeglasemalt ühe mootoriga enam ei saa) lanti vedada ja kala pütüda, aga ei näkka. Lõunasöögiks saame Audriane`i turult pütütud langustid (sõrgadega krevetid) ja krabisõrad. Mööda ujuvad kaks suurt palki ja otse kursil purskab mitmel korral vett. Varsti näeme kolme suurt vaala majesteetliku aeglusega eest läbi ujuvat. Kuna vaalad tulevad paremalt, siis anname neile aupaklikult teed. Vee sügavuseks näitab kajalood 4500 meetrit.

Mingil seletamatul põhjusel muudame kursi La Coronalt Carinole. Vist selleks, et suurlinna asemel saabudes väikest kaluriküla nautida. Laine on vähenenud 1-2 meetrini. Kaks suurt delfiini ja üks kahemootoriline väikelennuk näitavad end hästi lähedal. Lennuk peaaegu et maandub pardale.

Carino osutub siiski tööstuslinnaks, kus sadamas parasjagu sütt laetakse. Valget värvi paadiga sellisesse kohta ei minda. Proovime Espasantet, aga seal kai praktiliselt puudub ja ankrukohad on paate täis. Edasitagasi sõelumisega kaotame oma 20 miili (oh miks me küll kohe La Coronasse ei läinud), kuni lõpuks jõuame hämaras Cedeirosse. Suure kai ääres kalapaatide vahel on otsekui meile loodud üks paraja pikkusega vaba koht, mille kohe ka haarame. Esialgne rõõm osutub küll ütirikeseks, sest kaist väljaulatuvate raudpoltide ja räpaste autokummide eest peame mõõnas 4 meetrit langevat laeva alatasa kaitsma ja otsi kord lödvemaks, kord pingumale tõmbama, nii et ka teine öö möödub magamata.

Aga selle eest taas kai küljes kinni ja kindel maa jalge all! La Coronasse jõuame alles järgmisel päeval ja vedame seal kohe mitu mitu ööd Biskaia ületamist välja magades.

La Coronast väljumiseks oleme jõudnud ära oodata tormise ilma. Oleks vaja jõuda nurga taha ja ümber Finisterre neeme ehk "laevade kalmistu". Ehkki õige suuna saatutamisel on laine peaaaegu tagant, on ta siiski nii kõrge, et sellisega ei julge kaldalähedaste kaljude läheduses ja nende vahel navigeerida.

Seega liigume kaugemale avamerele, et salakavalatest kividest ohutusse kaugusesse pääseda. Peas kummitab kogu aeg, et mis seal Finisterre juures võib olla. Aastaid tagasi, oma eelmisel Finisterrest möödumisel sattusin peaaegu nagu pesumasinasse: laine ründas absoluutselt igalt poolt.

Seekord osutus aga Finisterre lausa piinlikult vaikseks, ja ilma eriliste vahejuhtumitega, kui juurdesõitnud ja tund aega dokumente kontrollinud Hispaania piirivalvurid välja arvata, jätsime Hispaania seljataha.

Esimeseks sobivaks sadamaks, kust Portugali avastama asuda, on La Viena do Castello. Tegemist on väikese nukulinnakesega, mille kohal kõrguvasse mäkke viib üles mugav ja moodne funikulöör, mistõttu võib jalavaeva pelgamata lasta end elektril kõrgustesse kanda, kus muuhulgas avaneb suurepärase vaade majesteetlikule Atlandi ookeanile.

Sadamasse sissesõiduks tuleb kõigepealt siseneda jõesuudmesse ja mõnda aega ülesvoolu liikuda, misjärel jahisadamasse pööramisel tabab saabujat ebameeldiv üllatus: risti üle sissepääsu on ehitatud jalakäijate sild, mida pole ei merekaartidel ega lootsiraamatutes, ja silla avamise kellaaeg jääb üsna segaseks. Tavaliselt on nii, et kui on tarvis sadamasse siseneda või sealt väljuda, on sild paigas ja seega sissesõit takistatud. Aga niipea kui on vaja seda silda mööda jalgsi tulles teed sadamakontorist paadini lühendada, on sild lahti, mistõttu tuleb ette võtta pikem jalutuskäik ümber sadamabasseini.

Õnneks on jõe, kus La Viena do Castello sadam asub, asetatud enne jalakäijate silda üks korralik ujupontoon, mis kõik sildumismured lahendab. Linnake on täis mitmeid hästi valgustatud arhitektuurimälestisi, kuid samas on tänu rohkearvulisele üliõpilaskonnale ka palju moodsaid ja trendikaid kohvikuid, kusjuures populaarseim ööklubi-diskoteek näib õnnetul kombel asuvat just selle ujuvkai ääres, kuhu kinnitusime. Ajal, mil sügissemester algab ja esmakursuslasi portugali kombel rebasteks lüüakse, on igatahes igasugune öine uni varajaste hommikutundideni pea võimatu.

### **La Viena do Castello on tähtis merelinn, kus peale jahisadama on ka kauba- ja kalasadam.**

Viimane tähendab automaatselt ka kala- ja mereannirestorane. Neist ühte, väidetavalt kõige populaarsemat, Valentino nimelist, kõrtsi otsides sattusime hoopis ühte kalurite-sadamatöötajate lemmiksöögikohta, kus loomulikult kõike kõige värskemad kõige odavamalt ette tuuakse.

Nägime ära ka kohaliku kombe söögi järel mingit kummalist ürdilikööri juua, mida hoiti laual ülisuurtes ja ühiselt kasutatavates pudelites. Mõni jõi seda jooki puhtalt, mõni segas kohviga, aga kohalik kelner hoopis omamoodi: puhtalt, aga kohvitassist.

Portugali sadamates on kütusevõtt üks paras peavalu. La Viena do Castellot tuli selleks kahel korral silduda kumera seina äärde, laveerida surnud kajakatest mööda, jälgida tõusu ja mõõna, hoovust, jõevoolu ja tuult. Kütust müüakse tanklates reeglina vaid sularahas, krediitkaardiga ostes tuleb parasjagu organiseerimistööd ette võt-

ta. British Petroleum oli ainsana võimeline krediitkaardiga arveldama, aga selleks, et nende auto kütusekai äärde saaks tulla, oli tarvis sadamakapteni, sadamapolitsei ja tolli luba, kütuse tankimise ajal tuli vastavalt kohalikule seadusele heisata masti punane Bravo lipp, mis tähendab et võtan pardale ohtlikku lasti. Kusjuures loomulikult mitte ükski neist arvukatest paadi- ja kalastusvarustuse kauplustest, mis kalasadamat ümbritsevad seda lippu ei müü. Ka siis mitte, kui kauplusesse politsei saatel kohale marssida, ning isegi kohalikul päästejaama meeskonnal seda lippu polnud.

Juba on pootsmanni punane sall masti minemas, kui tanklaomanik mingi omapoolse, õiget värvi riideräbala leiab ja protseduur saab pihta alata. Kütuse tankimise ajal peab kohal viibima vähemalt kaks sadamapolitseinikku, kelle teenus läheb maksma ca 40 eurot ja kelle ülesandeks on valvata, et punane lipp oleks mastis ning et vaid valge ehk siis aktsiisiga maksustatud kütus paaki ja ainult paaki satuks ja mitte merre ei läheks.

### **See ausus mu ükskord tapab!**

Kokkulepitud maksmisprotseduur ei osutunud aga sugugi nii lihtsaks. British Petroleumi esindajaga koos ja ikka politseinike saatel läheme kõigepealt lähimasse panka. Politseinikud tõlgivad kohaliku kütusemehe jutu inglise keelde. Ta soovib, et ma oma krediitkaardiga pangaautomaadis makse sooritaksin. Issand, kui lihtne! Ja miks ma ometi ise selle peale ei tulnud ja krediitkaardiga maksmise võimaluste otsimise asemel moodsast pangaautomaadist ülekannet ei teinud?

### **Miks, selgub aga peatselt.**

Eesti panga krediitkaarti Portugali pangaautomaati sotes ilmub ekraanile ainsa võimaliku toiminguna sularaha väljavõtt.

Minu arvuka kaaskonna suureks imestuseks ei mingit rahatulekande võimalust. Summa suuruse ja pangaautomaadi väikese limiidi tõttu ei taha ma aga sularaha välja võtma hakata.

Samas, pank on suletud ja meil vaja veel enne õhtu saabumist järgmise sadama poole edasi liikuda.

Loen ärevusega tunde päikeseloojanguni, ja kogu ajakava tundub üsna kriitiline olevat.

Õnneks on üks neiu siiski suletud uste taga tööl ja seltskonnal õnnestub ta ära veenda, et ülekannet hädasti tarvis. Täidamegi mingeid portugaliikeelseid pabereid, kuni tekib uus tõrge.

Vaja minu arveldusarve numbrit ehk IBANi. Aru saamata, milleks ja pikemalt selle üle juurdlemata hangin Eestist, kus tööpäev ammu läbi, kõik vajalikud pangarekvisiidid. Paar allkirja kütusemütüjalt, ning ongi tehing tehtud! Röömsalt käsi surudes valmistume juba lahku minema, kui miskit kahtlast hakkab mu südametunnistuse kallal närima. See ei saa ju ometi nii olla, et mu krediitkaardilt võetakse raha maha nii, et ma pole ei oma allkirja ega ka PIN-koodi selleks andnud! Üsna tõenäoline, et midagi on

valesti ja kütusekaupmees seda raha ei näe. Kõige totram tegu, mida sellist olukorda taibates teha, on kiire lahkumise asemel asjale asjaosaliste tähelepanu juhtida.

Miiks? Aga sellepärast, et kui see makse mingil põhjusel ei õnnestunud, siis tuleb ju sellesse suurepärasesse Portugali linna veel vähemalt üheks ööks jääda ja seda sugugi mitte omal süül, kusjuures osa meeskonnaliikmete lennupiletid on hoopis teisest linnast, nimega Porto, kuhu järgmisena jõudma peaksime. Ehkki tunnen, et targem oleks kiirelt lahkuda ja makset tagantjärele mujalt klaarida, juhin siiski nii pangatöötaja kui ka kütusemüüja tähelepanu oma kahtlustele. Siis selgubki portugalikeelsete paberite tegelik sisu: mitte mina ei teinud ülekannet kütusefirma arvele vaid kütusefirma kandidis raha hoopis mulle! Kusjuures ongi nii, et ausus saab karistatud ja lahkuda ei tohigi enne kui makstud. Õnneks tuleb kütusemüüjale pähe üks päästev mote. Maksekorraldused annuleeritud, kihutame kütuseautoga La Viena do Castellost mingi lähedalasuva küla suunas. Külal on BP bensiinijaam ja bensiinijaamas on minu suureks lohutuseks krediitkaardilugeja. Makse saab hetkega sooritatud, kiire kohvishot külalislahkelt peremehelt ja siis sama kiirelt sadamasse tagasi, kus meeskond juba ammu närviliselt ootab. Isegi punalipp mastist maha võetud ja tanklasse tagastatud. Aega on siiski kulunud nii palju, et on reaalne oht pimedada peale jääda. Portugali läänerannikul sõites on tundide kaupa paadiga mängida viitsivad delfiiniparved garanteeritud ja iga õhtu lõpeb jumaliku ja pilvitu päikeseloojanguga, mida on hea klaasikese portveiniga tähistada.

### **Portugali lahutab Ameerikast vaid Atlandi ookean, ja sinna see päike peatselt vajubki.**

Kusjuures oodatust tund aega varem!

Vanu logiraamatuid lugedes selgub, et olen astunud teist korda samasse ämbrisse!

Ka eelmise Portugali reisi ajal ununes ajavahe Hispaania ja muu Euroopaga ära ning sadamasse jõudsin pilkses pimeduses. Nii ka nüüd: tuul tõuseb, kottpimedal merel näeb vaid oma paadi topituld vööri valgustamas ja kõik need arvukad kalavõrgud ja lobsteripüünised, mida päevalgel on hirmsasti peljatud, nende puudulikku tähistust kirjutud ja nende vahel ettevaatlikult manööverdatud, nad vuhisevad nüüd lihtsalt mööda, kusjuures mõni ikka väga lähedalt. Kalavõrku või mõnda poinööri kinnijäämine on üks ohtlikumaid asju merel. Vähe sellest, et paat kaotab juhitavuse ja edasi liikuda ei saa, võib tugev tuul pöörata ahtri vastu lainet ja paat võib koguni uppuda. Nii nagu uppus üks soomlaste kaater Pärnu lahel.

### **Hanejalad ehk percebes**

Kõik läheb siiski hästi ja Leixoosi sadamasse sissesõit õnnestub viperusteta. Millegipärast on kõik kalamehed otsustanud sellest sadamast just siis väljuma hakata, kui meie siseneme, ja nende punaroheliste käigutulede vahel pimedas laveerida on omaette kunsttükk, aga selle vaeva kompenseerib ainuke tühi kaikoht, mis justkui ainult meid ootab ja otsekui valatult sobib.

Leixoosi sadamas ei uju enam ringi surnud rotte, nii nagu vanasti, küll aga on kohal meeletult suur kajakaparv, mis end loiult liigutab ja võikalt häälitseb, kui keegi nende läheduses silduma hakkab.

Leixoes on Portugali suurlinna Porto eeslinn, ja parasjagu oli seal käimas mingi toidufestival, mistõttu arvukad söögikohad lehvitasid kõik mingisuguseid lippe ja nende ette olid ehitatud ühesugused väliterrassid. Festivali ajal püütakse teadagi teineteist üle trumbata ja seda meeldivam on sellisele söögitanavale kogemata kombel sattuda. Mereandidest on Portugalis parimad nn hanejalakesteks kutsutavad molluskid (portugali keeles "percebes" ja inglise keeles "goose barnacles"). Peaaegu musta värvi tumepruunid nahktorukesed lõpevad mingi läikiva küünisetaolise asjandusega ning meenutavad oma välimuselt tõepoolest hanejalgu.

Maitse meenutab soolast merevett, punast kalamarja vms. Serveeritakse soojalt või külmalt, aga ise eelistan sooje. Ka muudest molluskitest ei näi Portugalis puudust olevat. Kaladest on eriti hea see soolas küpsetatu, olgu ta siis seabass või dorada.

### **Marina Leixoes on sisuliselt Porto ainus jahisadam, mis asub paarkümmend kilomeetrit linnast eemal.**

Portosse pääseb sealt metroo või bussiga. Saab ka paadiga, kui väga tahta ja jõge mööda üles sõita, ainult et korralikud sildumisvõimalused Porto kesklinnas peaaegu puuduvad. See-eest on aga iidne Porto sadam, eriti seal valitsev meeleolu, vaatamisväärsus omaette. Üle jõe on paistmas kõik vähegi tuntumad portveinivabrikud, suured kaubamärgid katusel. Linn ise asub jõeäärsetel künkastel ja tema majade seinad on kaunistatud eri kombinatsioonides kaunite azuleodega ehk muustriliste keraamiliste plaatidega, mis moodustavad omavahel erinevaid ornamente, aga ka pilte. Suurim azuleo asub kohalikus raudteejaamas ja kujutab endast hiiglaslikku sinivalget kunsti-teost, mis võtab lühidalt kokku nii Portugali kui Porto kuulsusriikka ajaloo.

Portost mööda Portugali läänerrannikut lõunasse liikudes kohtab mitmeid külalislahkeid sadamalinnunagu Figuerede de Foz, Peniche ja Cascais. Neist Cascais on ilus, kalilis ja trenditeadlik väikelinn, mille sõsarlinnaks on Estoril, mis omakorda kuulus oma vormel 1 ringraja poolest.

Cascaisi jahisadam on suur ja puhas, mitmete moepoodide, restoranide ja kohvikutega. Cascaisist bussiga vormelirajast mööda märke sõites satub aga otse ajaloo keskele, külla nimega Sintra, kus paiknevas lossis asus omal ajal Portugali kuningapere suveresidents.

### **Te minge parem mujale!**

Pealinn Lissabon asub samuti jõe kaldal. Hoovuste ja tõusu/mööna tõttu mäslev vesi võib jõesuudmes keeriseid tekitada, mis mõnele väiksemale paadile koguni üle jõu võivad käia. Jökke sisenedes paistab linn pakpoordist ehk vasakult. Paar esimest väikesadamat ei võta teatmiku kohaselt külalisi üldse vastu, aga külalissadamana märgitud Doca de Amare asub praktiliselt suure maante- ja raudteesilla all.

Jõe kaldal seisab suur monument, mis kujutab kõiki Portugali kuulsaid meresõitjaid üheskoos.

Ajakirja Navigaator nimekaimuks on kuulus Portugali kuninglikust soost meresõitja Henry, the Navigator, kelle kuninglik ema pärit Suurbritannia sinivereliste seast. Sil-

laalusesse sadamasse sissesõit on kitsa suudme ja kiire jõevoolu tõttu üsna keeruline, mistõttu tuleb seda paraja hooga teha.

Sadamabasseini ümber on koondunud Lissaboni parimad söögi-, joogi- ja lõbususkohad. Edasi-tagasi loksuv vesi raskendab sildumist ja sadam ise näib sügiseselt mahajäetuna, kusjuures üllatus-üllatus, kaikohtadest ei näi üldse puudust olevat. Mõeldud, sildutud, aga mingit kõrvalist abi pole loota. Kaidele viivad väravad on turvalisuse pärast lukus ja seestpoolt väljapoole on sama raske saada kui väljast sisse. Tuleb lihtsalt kellegi kannul välja hiilida. Sadamakontori leidmine ei ole sugugi lihtne, see asetseb linna poole mines baariderea lõpus esimesel korrusel. Ei mingeid erilisi silte ja uks kinni. Kontoris istub laua taga spordidressis meesmodell, soeng äsja geeliga üle käidud.

“Te peaksite minema kõrvalsadamasse, seal on teil parem olla”, kostab leti tagant tere asemel.

“Tere päevast teilegi, aga meil pole siin sadamas viga midagi. Kõik on hästi”, pareerin ruttu.

“Siiski, minge sinna teise sadamasse! Meil pole siin dusse ega vetsusid, seal on kõik olemas!”

“Aga ega meil polegi neid tarvis, meil on kõik eluks vajalik pardal olemas”.

“See sadam on teie jaoks liiga väike”, ei jäta ilueedi oma jonnini. Aaa, selles on siis asi!

“Aga me mahtusime ilusti ära ja ruumi jäi veel ülegi”. Nii meeldiv on vestelda intelligentse inimesega!

“See kai on ettenähtud ühele teisele paadile, mis võib iga hetk tulla”, kergitab dressinimene katte oma pooltühja sadama ärifilosoofialt.

“OK, me lahkume niipea kui ta välja ilmub”, vastan selge teadmiselega, et kedagi niikuinii tulemas pole. Siiski üritame meie vahele tekkinud jääd sulatama hakata:

“Muuseas, me oleme siin sadamas ka aastaid tagasi olnud ja tulime siia nüüd uuesti tagasi, sest et soolas küpsetatud kala oli väga hea!”

“Tõesti”, läheb noormehe pilk rõõmsaks. “Mis aastal?”

Kuuldes, et aastal 2001, tekib sadamavahi näole ilme, mis peaks väljendama pingsat arvatamist, sooviga välja selgitada, et kas ta ise oli selleks ajaks juba sündinud või ei. Arvuti igatahes polnud, sest et nii vanu külastusi sealt ei olnud võimalik leida. Saame küll kaasa kopsaka arve, aga olukord selleks korraks lahendatud. Hiljem 2001. aasta logiraamatut lugedes avastan õudusega, et sadamakontorit meil tookord ei õnnestunudki leida, mistõttu lahkusime maksmata. Räägi siis veel, et oleme siin käinud ja hea, et arvutis meist jälgegi polnud!

Õhtune jalutuskäik viib meid Alcantara nimelisse naabersadamasse, kuhu tungivalt minna soovitati. Kõle, traataiaga ümbritsetud üpriski kahtlane ala, sadamakontor, dussid ja WC-d konteineris, võibolla üks minimaalne baar kah sealsamas, ja kogu lugu. Tasus ikka võitlemist ja vaidlemist küll, et tsiviliseeritud sadamasse jääda.

Aastatetagusest Portugali merereisist on paraku jäänud kumama see võrdlus, et tookord, kui Portugal oli veel alles värske Eli liige, tundusid inimesed palju sõbralikumad, lahkemad, teenindusvalmimad ning inglise keel oli igatihel suus. Nüüdsel reisel

tuli korduvalt tõdeda, et ollakse vist eluga sedavõrd rahul, et töö tegemine on taandumas tahaplaanile ja keeleoskus samuti.

Lissaboni sadamast kesklinna ja tagasi viib vanaaegne tramm ja jalutuskäigul läbi õhtuse Lissaboni jääb silma nii suurepäraselt vanaaegset arhitektuuri kui ka tungivalt pealetükkivaid narkootikumidega kaubitsejaid ja maailma vanima ameti pidajaid. Lissaboni vaatamisväärsuseks peetakse ka üht Eiffeli poolt ehitatud lifti või silda või midagi seesugust, kuhu sissepääsu me igatahes ei leidnud.

Kavatsetud mitmepäevase peatumise asemel lahkume järgmisel päeval Lissabonist ja siseneme kõigest kümme miili eemal olevasse kalasadamasse nimega Sesimbra.

Jahisadamad pole ruumi, aga alt tühja ja kalalaevadele mõeldud püsikali äärde sildude ei ole vandreid kuhugi toetada ning mõõn ja tõus langetab ja tõstab öö jooksul paati mitme meetri jagu. Aga õnneks puhub tugev tuul paati kaist eemale ja parajalt pikad otsad võimaldavad paati omapäi jätta, ning ei tea kust välja ilmunud kohaliku norralasega, kelle perekonnanimeks loomulikult Amundsen, skandinaavia kombel jooma minna. Amundsen on sündinud Portugalis ja tegeleb nii vanaaegsete paatide taastamise kui kruisilaevade teenindamisega ning temalt saab palju kasulikku infot.

Ehkki tuul pole vaibunud, viib järgmisel päeval tee edasi Sinesi, Vasco da Gama sünnilinna.

Siit läks ta ka teele kaugeid maid avastama ja selle auks tegutseb linnas mereakadeemia.

Eelmise, seitsme aasta taguse külästusega võrreldes on nii Sinesi sadam kui ka linn ja eriti sadamast linna viiv rannapromenaad kõvasti arenud. Sadam on paate täis, aga tublid piirivalvurid aitavad silduda oma rannavalvekaatritevahelisse tühimikku. Lõbusad ja abivalmis sellid, kel jätkub lõbusust ka öisteks vahikordadeks, mil nad oma sama lõbusate külalistega korduvalt merele nõ piiri valvama lähevad.

Sinesis tegime kunagi ammu esimest korda tutvust nende hanejalakestega, millest eelnevalt juttu oli, avastades nad kõrtsu köögist värskelt kala inspekteerimise käigus. Tore oluks sama kõrtsu uuesti külastada, aga ajad on muutunud ja kõrts kolinud! Samas on otse kalasadamasse kerkinud modernne, tsirkusetelki meenutav paviljon, kus ainsate küllastajatena oivalisi kalaroogi maitsta saime, viis kelnerit ümberringi vehkimas.

Sinesist edasi kulgeb seni liivane rannik hoopis kaljusena, sadamad puuduvad ja kõrgel kajunukil terendab ees paljupildistatud Cabo de Sao Vicente majakas. Samanimelise neeme tagant algab kuulus Algarve, Portugali lõunarannik, turistide Meka. Kuid sinnani jõudmiseks peab tegema pöörde ümber neeme ja, nagu sellistes kohtades tavaline, kus mitu merd, lõuna ja lääts omavahel kokkus saavad, tõuseb segane ummiklane ja kõrgel kaldajärsakul näeb ekskursioonibussitäre kaupa inimesi, kes tulnud vaatama, kuidas paadid mäsleval ookeaniga võitlevad. Kaldajärsaku all, käegakatsutavas kauguses, näeb tõepoolest ka mõne sellise laeva jäänused, mis võitluses stiihiaga alla jäid.



Aga niipea kui pööre ümber veel ühe St Stefanose neeme tehtud, muutub vesi rahu-likuks ja avaneb lummas vaade kaljukoobastele, väikesaartele, liivarandadele... Kõigele sellele, mis Algarvest Algarve teeb.

Kui just pole soovi selles paradiisis ankrusse jääda, siis tuleb veel pikalt lähima sadamani rühkida.

Lagose linn ja sadam on umbes paarikümne miili kaugusel. Taas jõge mööda sisse sõit, sadamat eraldab taas muust elust lahtikäiv jalakäiate sild, mille ette on pikk ja korralik ootepontoon asetatud. Telefonitsi ühendust võtta ja kohta broneerida ei ole mingit mõtet, sest öeldakse ära. Samas, lihtsalt kohale saabudes on ruumi küll ja teenindus väga sõbralik. Ei tea kohe, miks see nii on.

### **Aeg maha!**

Lagose linn on väike, ilus ja vilgas turismikeskus ning ka sadamas käib mõnus ja ehe sadamaelu: mitmed bändid võistlevad omavahel väikestes pubides publiku pärast. Kõrge sadamatasu ei ole selle juures üldse mainimist väärt.

Samal heal, aga ka tuntud tasemel on Portimao ja Vilamura jahisadamad ehk marinad. Millegipärast on Algarve sadamates komme, teisitõnu nõue, silduda kõigepealt sadamakontori ette ootekai äärde ning alles siis nimetatakse selle kaikohta number, kus ööd veeta saab. Tavaliselt paar meetrit edasi, aga sildumistööd tuleb kahekordselt teha. Portimao tasub ette võtta sõit üle jõe, et maabuda väikeses kalurikülas, kus kohalikuks roaks on otse kail grillitavad värsked sardiinid. Golfimängijate seas populaarses Vilamura sadamas on aga hulgaliselt poode, kus shopata, arvukate restoranide lai toiduvalik on seinast sein ja kontinendilt kontinendile, baarides käib kirev ööelu ning ka dzhassisõbrad saavad oma elamuse.

Ehkki Albufeira on Algarve üks tuntumaid kuurorte ja golfiparadiisi, ei ole Albufeira sadamat kuigi lihtne ei merekaartidelt ega ka teatmikest leida. Vahest seetõttu ongi see sadam jäänud oma hinnatasemelt mõõdukaks ja kaikohta on lihtne leida. Sadam ise on pisut langenud kinnisvaraarendajate ohvriks, kel omakorda raskusi oma roosasinate betoonmonstrumite müügi ja rendiga. Aga potentsiaali sirguda atraktiivseks paigaks Albufeira marinal igatahes on. Vanalinn asub pikema jalutuskäigu või taksosõidu kaugusel ja on igati kena paik nii rannamõnude nautimiseks kui ka õhustamiseks.

Portugali lõunaranniku erakordselt ilusaks kohaks on Alvor, kuhu viib väga madal, liivaluidete vahele kaevatud ja võrdlemisi kehvalt märgistatud sissesõidutee. Teatmikud soovivad siseneda poole tõusu/mõõna ajal, et liivakaldad paremini näha oleks. Seda õpetust järgides leidsime end peaaegu et liivamadalikult ning ainult kiire otus taganeda päästis meid häbiväärsest kinnijäämisest. Seega saan siinkohal edasi anda vaid kaugeid mälestusi aastatetagusest Alvorisse sissesõidust, mis oli küll keeruline, aga vääris küünlaid. Öö tuli veeta ankrus, sest sadam puudub, aga kaldale pääses oma kummipaadiga. Imeilus romantiline küla ja fantastiline söök, kusjuures kala grilliti otse sissepääsu juures väikesel grillahjul.



Kui veel kunagi peaksin Alvorisse sisenemist proovima, siis teeksin seda tõusu harjal ja jälgiksin pigem GPS kaardiplooterilt, et veega kaetud liivaluidete otsa ei satuks.

Portugali lõunaranniku rahvusvaheline lennujaam on Faro, ning Faro linna juurde viib pikk ja käänuline veetee. Sadamate puudumise tõttu ei ole Farosse siiski kuigi mõistlik paadiga siirduda, sest ka ankrupaigad pole suuremat väärt: ülerahvastatud, ankrut halvasti kinni hoidva põhjaga ja mõõna ajal suhteliselt madalaks kuivava veega. Seevastu samas lähedal olev Olhao on oma keerulist sissesõitu väärt: vanale jahisadamale on lisandunud uus, kust tõsi küll ebasõbralik turvamees külalised eemale peletab. Aga selle ebasõbralikkuse kompensatsiooniks on see-eest vanas sadamas täielik vabadus: ei ühtki sadamatöötajat ega ka sadamatasu. Ja kaikohti on piisavalt!

Mõõna ajal langeb vesi Olhaos ca 3 meetrit ja nähtavale ilmub omapärane saarestik, kuhu kohalikud otsekohe rannakarpe korjama tormavad. Nende kannul saart vallutades leidmise muda seest imelikke olendeid: hiigeltigusid või siis tindikala meenutavaid elukaid, mis vaatamata oma isuäratavale suurusele ja väljanägemisele ei kõlbavat kohalikele süüa. Nii jäid nad ka meie poolt söömata. Küll aga leidus hulgaliselt söödavat kala ja mereande kohalikul suurel kaetud kalaturul.

Lisaks mudasaartele, mis ainult tõusu ajal nähtavad, on Olhao ümbruses aga ka mujal, palju tõelisi liivasaari, kus ookeni kaldal laiub kilomeetreite viisi kena looduslikku liivaranda. Nendele saartele pääseb kas oma kummipaadi või siis veetaksoga.

Portugali lõunarannikust rääkides peab kindlasti mainima ka Algarve rikkalikku kultuurielu, mille peamiseks kohaks näib olevat ülihästi säilinud ja säilitatud linnake Tavira. Ka Tavirasse viib sisse keeruline, liivaluidete vahel kulgev ja kohati märgistamata kanal. Seista tuleb jällegi ankrus ja linnani viib ankrupaigast pikk ja sirge, üle soolajärvede ja lagendike kulgev tee. Võibolla siiski liiga pikk selleks, et ankrul olevat paati kauaks ajaks silmist kaotada.

Ja ongi aeg lahkuda sellelt lühikeselt reisilt Portugali. Iga kord jääb lahkudes tunne, et ei oldud piisavalt kaua ning et nii mõndagi jäi nägemata. Sestap ka kolmandat korda naasta on kindlasti põnev ja avastamisrõõmu pakkuv. Seniks aga viimane sissepõige Portugali piirisadamasse, milleks on Vila de Real de Antonio. Ettevaatust sadamasse sisenemisel! Esiteks tuleks ookeanilt jõkke suunduda vaid tõusu ajal, kusjuures veelalusest barjäärist kaugemale hoides, ja teiseks tuleks jahisadamas väga kiirelt ja resoluutselt manööverdada, sest jõevool on niivõrd tugev, et veepinnal võib näha terveid vastuvoolu ujuvaid ja ometigi paigalseisvaid kalaparvi meeleheitlikult õhku, aga võibolla hoopis tasuta suhu voolavat toitu ahmimas.

Suveniiriks arvukatelt käterätikute, saunalinade ja hommikumantlimüüjatelt froteetrofee kaasa, ja ongi selleks korraks Portugaliga ühel pool. Taas ees ootav Hispaania on palju ettearvatavam, valmim ja seetõttu ka igavam, kui eesootavad Eestisõbrad välja arvata.



Jenny 7 teekond.



Jenny 7 Vilamura jahisadamas.



Jenny Wren meeskond oma aluse pardal.

## Maksud

Sisseastumismaks:		2000.- krooni
	Pensionär	200.- krooni
	Noorliige kuni 18 a.	200.- krooni
Aasta liikmemaks:		1500.- krooni
	Pensionär	150.- krooni
	Noorliige kuni 18 a.	150.- krooni

### Sümboolikaesemete ja meenete hinnad

Klubi rinnamärk		250.- krooni
Lips		400.- krooni
Aluse lipp	30x50 sentimeetrit	370.- krooni
	57x90 sentimeetrit	1850 krooni
	69x108 sentimeetrit	2170 krooni
Vimpel		345.- krooni
Seljakott 20 liitrit		345.- krooni
Seljakott 40 liitrit		400.- krooni
Kruus		60.- krooni

**TYK LIIKMED****Auliikmed**

Sven Tamm – Auliige 2002, liige alates 1988

Raul-Roman Tavast – Auliige 2005, liige alates 1999

**Liikmed**

	NIMI	liige alates
1.	Aitolehti, Kari Edvin	2006
2.	Boberg, Kristjan	2004
3.	Boberg, Raul	2004
4.	Eriksson, Stefan	2003
5.	Gofman, Olar	2004
6.	Hein, Margit	2002
7.	Herkül, Madis	2006
8.	Howard, Francis	2002
9.	Jegers, Andris	2007
10.	Jürna, Feliks	1988
11.	Kallas, Ott	2005
12.	Karu, Armin	1999
13.	Karu, Erik	2005
14.	Kitsing, Aare	1999
15.	Kivi, Jüri	1988
16.	Koff, Helena	1989
17.	Koff, Priit	2005
18.	Koppelman, Enn	2008
19.	Kunila, Enn	1999
20.	Kuusk, Enno	2005
21.	Käo, Jüri	1999
22.	Kütt, Raivo	2009
23.	Lepistö, Jarmo	2003
24.	Loo, Sulev	2009
25.	Luman, Toomas	1999
26.	Lõhmus, Alar	2006
27.	Lõhmus, Andres	2006
28.	Mae, Tiit	2003

	NIMI	liige alates
29.	Maidla, Kalle	2007
30.	Mats, Egon	1999
31.	Mets, Margus	1999
32.	Nargla, Tanel	2003
33.	Nurk, Mart	1989
34.	Palts, Tõnis	2001
35.	Paplavskis, Ivar	2000
36.	Paplavskis, Jazeps	2000
37.	Pedosk, Veiko	2008
38.	Peek, Allar	2002
39.	Peek, Kuno	2002
40.	Peek, Pelle	2002
41.	Peek, Toomas	2002
42.	Pohlak, Tõnis	2008
43.	Poksi, Andrus	2006
44.	Pöldar, Priit	2007
45.	Raud, Irina	1992
46.	Raud, Otto-Sven	1988
47.	Reimo, Toomas	2005
48.	Reinsalu, Margus	1999
49.	Rosme, Ilmar	2008
50.	Rosme, Veiko	2005
51.	Rätsep, Rein	2007
52.	Saar, Andres	2007
53.	Saaring, Maiki	2003
54.	Sarapuu, Monika	2003
55.	Sarlin, Kaj-Olavi	2000
56.	Sarri, Andres	1999



	NIMI	liige alates
57.	Sepp, Martin	2005
58.	Sepp, Mihkel	2005
59.	Sepp, Triin	2001
60.	Siilats, Viktor	1999
61.	Siimsen, Leho	2004
62.	Tamjärv, Hannes	1999
63.	Tamming, Alar	2001
64.	Tarbe, Tõnis	2007
65.	Taumann, Valdo	2004
66.	Teder, Andres	2008
67.	Tetsmann, Arvet	1988

	NIMI	liige alates
68.	Truu, Meeli	2007
69.	Toom, Tõnu	2000
70.	Tõrs, Anto	2004
71.	Umjärv, Margit	2006
72.	Umjärv, Reet	2002
73.	Uppin, Jüri	2005
74.	Veessaar, Maria	2003
75.	Vilborn, Olav	2005
76.	Vilborn, Piret	2006
77.	Volmer, Alar	2002

### Noorliikmed

	NIMI	liige alates
1.	Koov, Lotta	2008
2.	Kuldma, Karl	2008
3.	Pohlak, Anna	2006
4.	Pöldma, Mari	2009
5.	Randma, Lauri	2008
6.	Rannu, Karl Erik	2008
7.	Roihu, Juuso	2008
8.	Roihu, Henri	2008
9.	Rosme, Alo	2008
10.	Sepp, Anna Maria	2005

## Aluste nimestik

### Purjejahid

Purjenumber	Nimi	Tüüp (klass)	Omanik/Kasutaja	Ehitusaasta
EST 280	GRETEL	DEHLER 39	OÜ Monteray Holdings	2000
EST 559	FRIDAY	BAVARIA 40CR	V. Pedosk	2008
EST 562	IN THE MOOD	BAVARIA 34CR	Andreko OÜ	2008
	DENIA	DUFOUR 385	J. Lepistö	2007
EST 500	LISETTE	LAGOON 440	Piibelehe kinnisvara OÜ	2007
EST471	GALATEA	DEHLER 34	Kalasadama MR OÜ	2006
	FREYA	HANSE 430E	O.Vilborn	2008
FIN 7160	S/Y OPUS	ANSA 42	Aitolehti Consulting OÜ	1984
EST 510	KISS	MAXI 77	K. Maidla	1976

### Svertpaadid

EST 155		Optimist	TYK	2008
EST 156		Optimist	TYK	2008
EST 157		Optimist	TYK	2008
EST 158		Optimist	TYK	2008
EST 26		Optimist	TYK	1998
EST 118		Optimist	TYK	2002
EST 123		Optimist	TYK	2004
EST 59		Optimist	TYK	1998
EST 83		Optimist	TYK	1998
EST 47		Optimist	TYK	1998
EST 50		Optimist	TYK	1998
EST 39		Optimist	TYK	1998
EST 52		Zoom8	Roihu	2006
EST 58		Zoom8	TYK	2007
EST 59		Zoom8	P. Rebane	2007
EST 11		Zoom8	TYK	2000
EST 45		Zoom8	T. Pohlak	2006
EST 50		Zoom8	J. Koov	2006
EST 51		Zoom8	TYK	2006
EST 53		Zoom8	K. Kuldma	2006
EST 54		Zoom8	A. Rosme	2006
EST 56		Zoom8	A. Haavel	2007

EST 180331		Laser	TYK	2004
EST 192268		Laser	TYK	2007
EST 184768		Laser	TYK	2005
EST 1		Contender	A. Poksi	1982

### Jäipurjekad

Registritähis	Nimi	Tüüp	Omanik	Ehitusaasta
C-71		ICEOPTI	TYK	2007
C-74		ICEOPTI	L. Koov	2008
C-77		ICEOPTI	TYK	2007

### Mootorpaadid

Registritähis	Nimi	Tüüp	Omanik	Ehitusaasta
3VO3A02	SIGRID	FLIPPER 999	AS Pressinvest	2002
1VO3B04	MARTINA II	NORD STAR 31	O. Gofman	2002
1VO2F12	RADIANCE	FAIRLINE PHANTOM 43	RR Advising & Trading OÜ	2001
HMA-207		SEA RAY 240	E. Kunila	1996
AMA-126		SEA RAY 230	I. Paplavskis	1995
1VO3C10	CRIS	FAIRLINE FHANTOM 46	PAADIKAUUBANDUSE AS	2003
1VO3C16/4	HELEN III	Royal Storebro 475 Commander	L. Siimsen	2003
AMA 982	ALMA	Nordwest 390	OÜ IvHaaRe	2004
VLF 073		Nord Star 26	T. Reimo	2008
AMA 900	MARIA	Buster Magnum	AS Susi	2003
	MY MARIA	Sterebro Royal Cruiser Baltic	AS Susi	1998
	SANDRA II		OÜ Investar	2005
1V02E08	KARMEN	Fairline	Bambos Laeva OÜ	2000
	KYLLI IV	Luhrs 36	M. Reinsalu	
	GRAND CRU II	Princess 45	J. Käo	2004
1V03C15/1	JENNY VI	Princess 61	Ankrutule OÜ	2003
	MARI V	Princess 23	A. Karu	2007
VLC 443	CHE CHE	Bavaria 33Sport HT	OÜ Raktransport	2007
VLE 376	HUNTER	Princess 42	OÜ Linksten	2007
	JENNY 7	Princess 67	V. Siilats	2008
	VLC 152	Askelladen Commuter 805	V. Siilats	2007

## Tallinna Jahtklubi Karikavõistlused 2008

## Eesti meistrivõistlused 2008

## Samsung Eesti Karikavõistlused 2008 II etapp

## Tulemused

## Results 470

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	21	Kaarel Kruusmägi, Marko Pomerants, SMS/ROPK	10,0	1	1	1	3	1	(dnf)	1	1	1
2	20	Marjaliisa Umb, Elise Umb, PSS Maru	18,0	(3)	2	2	1	3	3	2	2	3
3	5	Henri Tauts, Oliver Vesi, ROPK	22,0	(5)	4	3	2	2	1	4	4	2
4	2	Mihkel Sepp, Rasmus Allikas, ROPK	26,0	2	3	(dns)	5	4	2	3	3	4
5	22	Erik Suits, Robin Veski, ROPK	38,0	4	5	4	4	6	4	6	(ocs)	5
6	7	Mart Kivistik, Taavi Remmel, PK 470	46,0	(dnc)	dnc	5	6	5	5	5	5	6
7	12	Martin Kaal, Andres Idnurm, ROPK	51,0	6	6	6	(7)	7	6	7	6	7
8	1	Alari Lagle, Siim Jõeväli, ROPK	72,0	(dnc)	dnc	dnc	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc

## Results 470 - / Juniors

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	21	Kaarel Kruusmägi, Marko Pomerants, SMS/ROPK	10,0	1	1	1	3	1	(dnf)	1	1	1
2	5	Henri Tauts, Oliver Vesi, ROPK	22,0	(5)	4	3	2	2	1	4	4	2
3	2	Mihkel Sepp, Rasmus Allikas, ROPK	26,0	2	3	(dns)	5	4	2	3	3	4
4	22	Erik Suits, Robin Veski, ROPK	38,0	4	5	4	4	6	4	6	(ocs)	5
5	7	Mart Kivistik, Taavi Remmel, PK 470	46,0	(dnc)	dnc	5	6	5	5	5	5	6
6	12	Martin Kaal, Andres Idnurm, ROPK	51,0	6	6	6	(7)	7	6	7	6	7
7	1	Alari Lagle, Siim Jõeväli, ROPK	72,0	(dnc)	dnc	dnc	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc

## Results 470 - / Women

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	20	Marjaliisa Umb, Elise Umb, PSS Maru	18,0	(3)	2	2	1	3	3	2	2	3

## Results Finn

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	11	Lauri Väinsalu, ROPK	8,0	(ocs)	1	1	1	1	1	1	1	1
2	3	Heiko Eesalu, ROPK	17,0	1	2	2	3	3	(5)	2	2	2
3	12	Martti Kinkar, ROPK	25,0	3	4	4	2	2	(6)	4	3	3
4	8	Aare Taveter, ROPK	26,0	2	3	3	(6)	4	2	3	4	5
5	16	Kaspar Saare, Pärnu JK	40,0	4	5	(dnf)	5	6	4	5	7	4
6	6	Dag Trink, Pärnu JK	46,0	(dnc)	dnc	5	4	7	3	6	6	7
7	1	Juhan Idnurm, KJK	47,0	5	6	6	(dnc)	5	7	7	5	6

## Results Finn - / Juniors

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	11	Lauri Väinsalu, ROPK	8,0	(ocs)	1	1	1	1	1	1	1	1
2	3	Heiko Eesalu, ROPK	17,0	1	2	2	3	3	(5)	2	2	2
3	8	Aare Taveter, ROPK	26,0	2	3	3	(6)	4	2	3	4	5
4	16	Kaspar Saare, Pärnu JK	40,0	4	5	(dnf)	5	6	4	5	7	4

## Results Laser

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	189008	Deniss Karpak, Karpak Sailing Team	13,0	1	1	1	1	3	2	2	(dsq)	2
2	192659	Argo Vooremaa, ROPK	20,0	3	3	2	2	5	3	1	(dsq)	1
3	192651	Karl-Martin Rammo, ROPK	20,0	2	2	(ocs)	3	1	5	3	1	3
4	173863	Patrick Abner, ROPK	33,0	7	5	4	4	4	1	4	(dsq)	4
5	189677	Jaan Akermann, Pärnu JK	39,0	5	7	3	5	2	7	5	(dsq)	5
6	180330	Martin Sepp, ROPK	50,0	6	4	6	8	(9)	8	7	2	9
7	177935	Henri Raska, ROPK	51,0	4	6	5	6	8	10	6	(dsq)	6
8	177939	Henri Lind, ROPK	59,0	(ocs)	9	7	10	6	9	8	3	7
9	180327	Rasmus Hirtentreu, ROPK	60,0	(ocs)	8	ocs	7	7	4	9	4	8
10	180328	Markus Niinemets, ROPK	66,0	8	(10)	8	9	10	6	10	5	10
11	177933	Rando Randmaa, Pärnu JK	104,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnf	dnf	dnf
12	189361	Kaarel Maide, Pärnu JK	104,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc

## Results Laser - / Juniors

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	192651	Karl-Martin Rammo, ROPK	20,0	2	2	(ocs)	3	1	5	3	1	3
2	189677	Jaan Akermann, Pärnu JK	39,0	5	7	3	5	2	7	5	(dsq)	5
3	180330	Martin Sepp, ROPK	50,0	6	4	6	8	(9)	8	7	2	9
4	177935	Henri Raska, ROPK	51,0	4	6	5	6	8	10	6	(dsq)	6
5	180327	Rasmus Hirtentreu, ROPK	60,0	(ocs)	8	ocs	7	7	4	9	4	8
6	177933	Rando Randmaa, Pärnu JK	104,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnf	dnf	dnf

## Results Laser4.7

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	EST 183265	Martin Aljaste, Pärnu JK	16,0	2	1	3	(8)	2	3	2	3
2	EST 177940	Gert Skatškov, Kalev PSK	20,0	4	3	2	1	(5)	2	3	5
3	EST 159313	Mihkel Killo, Pärnu JK	25,0	1	5	4	4	3	7	(9)	1
4	EST 181412	Rimo Timm, SMS	27,0	6	2	1	5	1	(8)	4	8
5	EST 159314	Taavi Tamm, Pärnu JK	41,0	3	4	5	(9)	8	9	6	6
6	EST 167647	Joosep Rätsep, DAGO	42,0	5	7	6	7	10	(11)	5	2

7	EST 189678	Henry Lemendik, Kalev PSK	45,0	(dnf)	dnc	dnc	2	6	1	1	7
8	EST 180331	Karl Kuldma, TJK	47,0	(dnf)	9	9	3	4	4	ocs	4
9	EST 181408	Eerik Toom, Kalev PSK	57,0	8	6	8	(12)	7	5	11	12
10	EST 177944	Alvar Viin, DAGO	63,0	7	8	7	10	(12)	12	8	11
11	EST 177937	Karen Lepik, Pärnu JK	70,0	(dnf)	dnc	dnc	6	11	6	10	9
12	LAT 188400	Ruta Eistreike, USMA	75,0	(dnf)	dnc	dnc	11	9	10	7	10
13	EST 166602	Timmu Tõkke, Pärnu JK	98,0	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnf	dnc

### Results Laser4.7 - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	EST 177937	Karen Lepik, Pärnu JK	70,0	(dnf)	dnc	dnc	6	11	6	10	9
2	LAT 188400	Ruta Eistreike, USMA	75,0	(dnf)	dnc	dnc	11	9	10	7	10

### Results LaserRadial

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	EST 192652	Sten-Mark Bachmann, ROPK	15,0	1	4	1	4	2	1	1	(11)	1
2	EST 177940	Henri Ingelman, Kalev PSK	29,0	3	7	2	1	4	3	3	6	(9)
3	EST 181408	Stenver Sondla, ROPK	29,0	4	3	3	7	3	(8)	4	2	3
4	EST 180326	Anne-Mari Luik, ROPK	30,0	6	1	6	(11)	1	7	6	1	2
5	EST 189360	Katri Plooman	33,0	5	6	4	3	(9)	4	2	5	4
6	LAT 192457	Anna Aile, YC Priedaine	36,0	(7)	2	7	6	6	2	5	3	5
7	EST 189356	Karl Hannes Tagu, Pärnu JK	47,0	2	5	8	5	7	5	8	(9)	7
8	EST 181410	Siim Ots, SMS	62,0	(12)	12	9	2	5	11	9	4	10
9	EST 189676	Liina Kolk, SMS	67,0	9	8	5	9	(12)	6	7	12	11
10	EST 167658	Ahto Aava, ROPK	76,0	8	(dns)	11	10	10	12	12	7	6
11	EST 159315	Sander Lints, Pärnu JK	78,0	10	9	12	8	8	(13)	11	8	12
12	LAT 183266	Emils Pakarklis, YC Priedaine	80,0	11	10	10	12	(13)	9	10	10	8
13	LAT 188400	Ilze Leuniece, USMA	97,0	(13)	11	13	13	11	10	13	13	13
14	EST 180331	Ilmar Rosme, TJK	128,0	(dnc)	dns	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc
14	EST 189357	Karl Robert Trink, Pärnu JK	128,0	(dnc)	dns	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc

### Results LaserRadial - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	EST 180326	Anne-Mari Luik, ROPK	30,0	6	1	6	(11)	1	7	6	1	2
2	LAT 192457	Anna Aile, YC Priedaine	36,0	(7)	2	7	6	6	2	5	3	5

### Results LaserRadial - / Women

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	EST 180326	Anne-Mari Luik, ROPK	30,0	6	1	6	(11)	1	7	6	1	2
2	EST 189360	Katri Plooman	33,0	5	6	4	3	(9)	4	2	5	4
3	LAT 192457	Anna Aile, YC Priedaine	36,0	(7)	2	7	6	6	2	5	3	5
4	EST 189676	Liina Kolk, SMS	67,0	9	8	5	9	(12)	6	7	12	11
5	LAT 188400	Ilze Leuniece, USMA	97,0	(13)	11	13	13	11	10	13	13	13



**Results LaserRadial - / Youths**

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	EST 192652	Sten-Mark Bachmann, ROPK	15,0	1	4	1	4	2	1	1	(11)	1
2	EST 177940	Henri Ingelman, Kalev PSK	29,0	3	7	2	1	4	3	3	6	(9)
3	EST 181408	Stenver Sondla, ROPK	29,0	4	3	3	7	3	(8)	4	2	3
4	EST 180326	Anne-Mari Luik, ROPK	30,0	6	1	6	(11)	1	7	6	1	2
5	LAT 192457	Anna Aile, YC Priedaine	36,0	(7)	2	7	6	6	2	5	3	5
6	EST 189356	Karl Hannes Tagu, Pärnu JK	47,0	2	5	8	5	7	5	8	(9)	7
7	EST 181410	Siim Ots, SMS	62,0	(12)	12	9	2	5	11	9	4	10
8	EST 167658	Ahto Aava, ROPK	76,0	8	(dns)	11	10	10	12	12	7	6
9	EST 159315	Sander Lints, Pärnu JK	78,0	10	9	12	8	8	(13)	11	8	12
10	LAT 183266	Emils Pakarklis, YC Priedaine	80,0	11	10	10	12	(13)	9	10	10	8
11	EST 180331	Ilmar Rosme, TJK	128,0	(dnc)	dns	dns	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc

**Results Optimist**

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5
1	EST 10	Karl Kask, Kalev PSK	10,0	1	1	(9)	1	7
2	EST 144	Kätlin Tammiste, ROPK	12,0	(6)	2	3	2	5
3	EST 21	Taavi Taveter, Pärnu JK	16,0	2	8	(20)	5	1
4	EST 142	Karl Rihard Penu, Kalev PSK	17,0	(12)	3	1	9	4
5	EST 153	Hardo Niit, SMS	21,0	9	(14)	4	6	2
6	EST 154	Kristo Õunap, SMS	25,0	3	11	5	(12)	6
7	EST 155	Juuso Roihu, TJK	26,0	4	6	8	(ocs)	8
8	EST 127	Sten Christian Taal, Kalev PSK	32,0	8	10	6	8	(12)
9	EST 128	Ken Kaur, Tartu KJ	33,0	5	12	2	(21)	14
10	EST 152	Peeter Kask, Kalev PSK	33,0	7	9	(14)	7	10
11	EST 158	Lauri Randma, TJK	42,0	(28)	5	7	11	19
12	EST 135	Martin Õunap, SMS	45,0	10	13	19	3	(dns)
13	EST 161	Bosse Sool, HaapsaluPK	45,0	11	15	15	4	(24)
14	LAT 51	Ratis Rauza, YC Priedaine	53,0	15	7	(24)	13	18
15	EST 143	Georg Haud, ROPK	55,0	13	4	22	16	(39)
16	EST 137	Mihkel Rebane, Kalev PSK	57,0	14	16	12	(19)	15
17	EST 124	Henri Lepik, SMS	63,0	18	(27)	26	10	9
18	EST 6	Johannes Puusepp, Pärnu JK	64,0	(36)	20	18	15	11
19	EST 76	Johannes Muru, SMS	72,0	20	25	(39)	14	13
20	EST 73	Lisanna Unt, Tartu KJ	77,0	22	(ocs)	10	28	17
21	EST 147	Andrias Sillaste, Kalev PSK	79,0	21	19	(23)	18	21
22	EST 126	Mihkel Sesterikov, SMS	83,0	19	(28)	16	26	22
23	EST 123	Paul Bogdanov, TJK	84,0	24	(35)	13	24	23
24	EST 160	Kristina Erisalu, HaapsaluPK	86,0	27	17	11	(39)	31
25	EST 120	Anni Rätsep, DAGO	86,0	16	24	17	(32)	29
26	EST 157	Karl Erik Rannu, TJK	92,0	29	21	(31)	22	20
27	EST 133	Sander Pupart, SMS	93,0	(32)	31	21	25	16
28	EST 131	Johanna Saareke, Pärnu JK	98,0	23	(ocs)	28	20	27
29	EST 112	Aleksander Muru, SMS	107,0	25	(34)	33	17	32
30	LAT 48	Matiss Jurgenovskis, YC Priedaine	109,0	30	22	29	(dns)	28
31	EST 122	Johani Kuivonen, DAGO	113,0	17	29	30	37	(dns)
32	EST 35	Margus Kirss, Kalev PSK	113,0	(41)	18	25	34	36
33	EST 121	Priit Kivisilla, DAGO	113,0	33	23	(38)	23	34
34	EST 82	Arthur Kooser, ROPK	121,0	31	32	(35)	33	25

35	EST 72	Marie Mets, SMS	129,0	26	26	42	35	(43)
36	EST 75	Karl Lember, SMS	129,0	(42)	36	36	31	26
37	LAT 135	Rudolfs Bodnieks, YC Priedaine	137,0	37	39	(dnc)	dns	3
38	EST 159	Jaani Erik Pihel, ROPK	138,0	35	33	37	(dns)	33
39	EST 134	Kevin Grass, SMS	140,0	38	(44)	40	27	35
40	EST 136	Kaur Hiet, SMS	142,0	(44)	42	41	29	30
41	EST 132	Mari Kolk, SMS	149,0	34	43	(45)	30	42
42	EST 101	Mattias Jaak Koppel, Tartu KJ	150,0	40	(41)	32	40	38
43	EST 13	Kristjan Kaljurand, Kalev PSK	151,0	39	(ocs)	34	38	40
44	EST 150	Kristofer Reinholm, ROPK	153,0	46	30	(48)	36	41
45	LAT 5	Ricards Zvilna, YC Priedaine	156,0	51	(dns)	27	41	37
46	EST 55	Dagnar Pall, DAGO	166,0	43	38	43	42	(dns)
47	EST 29	Julius Henrik Tarand, ROPK	189,0	45	40	46	(dnc)	dnc
48	EST 52	Daimar Pall, DAGO	197,0	(dnf)	37	44	dns	dns
49	EST 26	Robin Lahesalu, TJK	198,0	47	46	47	(dns)	dns
50	EST 49	Karl Poll, ROPK	200,0	48	45	49	(dnc)	dnc
51	LAT 50	Krisjanis Strods, YC Priedaine	212,0	49	47	(dnc)	dns	dns
52	EST 58	Kert Oiglas, HaapsaluPK	224,0	50	(dns)	dnc	dns	dns
53	EST 100	Garmo Peet, Pärnu JK	232,0	(dnf)	dns	dnc	dns	dns
53	EST 4	Anna Maria Sepp, ROPK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
53	EST 138	Veronika Mugra, Pärnu JK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
53	EST 156	Henri Roihu, TJK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
53	EST 118	Jaani Vanaaseme, TJK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc

### Results Optimist - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5
1	144	Kätlin Tammiste, ROPK	12,0	(6)	2	3	2	5
2	73	Lisanna Unt, Tartu KJ	77,0	22	(ocs)	10	28	17
4	160	Kristina Erisalu, HaapsaluPK	86,0	27	17	11	(39)	31
3	120	Anni Rätsep, DAGO	86,0	16	24	17	(32)	29
5	131	Johanna Saareke, Pärnu JK	98,0	23	(ocs)	28	20	27
6	72	Marie Mets, SMS	129,0	26	26	42	35	(43)
7	132	Mari Kolk, SMS	149,0	34	43	(45)	30	42
8	4	Anna Maria Sepp, ROPK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
8	138	Veronika Mugra, Pärnu JK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc

### Results Optimist - / Youth Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5
1	144	Kätlin Tammiste, ROPK	12,0	(6)	2	3	2	5
2	73	Lisanna Unt, Tartu KJ	77,0	22	(ocs)	10	28	17
4	160	Kristina Erisalu, HaapsaluPK	86,0	27	17	11	(39)	31
3	120	Anni Rätsep, DAGO	86,0	16	24	17	(32)	29
5	131	Johanna Saareke, Pärnu JK	98,0	23	(ocs)	28	20	27
6	72	Marie Mets, SMS	129,0	26	26	42	35	(43)
7	132	Mari Kolk, SMS	149,0	34	43	(45)	30	42
8	4	Anna Maria Sepp, ROPK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
8	138	Veronika Mugra, Pärnu JK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc

### Results Optimist - / Youths

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5
1	EST 10	Karl Kask, Kalev PSK	10,0	1	1	(9)	1	7
2	EST 144	Kätlin Tammiste, ROPK	12,0	(6)	2	3	2	5
3	EST 21	Taavi Taveter, Pärnu JK	16,0	2	8	(20)	5	1
4	EST 142	Karl Rihard Penu, Kalev PSK	17,0	(12)	3	1	9	4

5	EST 153	Hardo Niit, SMS	21,0	9	(14)	4	6	2
6	EST 155	Juuso Roihu, TJK	26,0	4	6	8	(ocs)	8
7	EST 158	Lauri Randma, TJK	42,0	(28)	5	7	11	19
8	EST 135	Martin Ounap, SMS	45,0	10	13	19	3	(dns)
9	EST 124	Henri Lepik, SMS	63,0	18	(27)	26	10	9
10	EST 76	Johannes Muru, SMS	72,0	20	25	(39)	14	13
11	EST 73	Lisanna Unt, Tartu KJ	77,0	22	(ocs)	10	28	17
12	EST 126	Mihkel Sesterikov, SMS	83,0	19	(28)	16	26	22
13	EST 123	Paul Bogdanov, TJK	84,0	24	(35)	13	24	23
14	EST 160	Kristina Erisalu, HaapsaluPK	86,0	27	17	11	(39)	31
15	EST 120	Anni Rätsep, DAGO	86,0	16	24	17	(32)	29
16	EST 157	Karl Erik Rannu, TJK	92,0	29	21	(31)	22	20
17	EST 133	Sander Pupart, SMS	93,0	(32)	31	21	25	16
18	EST 131	Johanna Saareke, Pärnu JK	98,0	23	(ocs)	28	20	27
19	EST 112	Aleksander Muru, SMS	107,0	25	(34)	33	17	32
20	EST 122	Johani Kuivonen, DAGO	113,0	17	29	30	37	(dns)
21	EST 121	Priit Kivisilla, DAGO	113,0	33	23	(38)	23	34
22	EST 82	Arthur Kooser, ROPK	121,0	31	32	(35)	33	25
24	EST 75	Karl Lember, SMS	129,0	(42)	36	36	31	26
23	EST 72	Marie Mets, SMS	129,0	26	26	42	35	(43)
25	EST 159	Jaani Erik Pihel, ROPK	138,0	35	33	37	(dns)	33
26	EST 136	Kaur Hiet, SMS	142,0	(44)	42	41	29	30
27	EST 132	Mari Kolk, SMS	149,0	34	43	(45)	30	42
28	EST 101	Mattias Jaak Koppel, Tartu KJ	150,0	40	(41)	32	40	38
29	EST 13	Kristjan Kaljurand, Kalev PSK	151,0	39	(ocs)	34	38	40
30	EST 150	Kristofer Reinholm, ROPK	153,0	46	30	(48)	36	41
31	LAT 5	Ricards Zvilna, YC Priedaine	156,0	51	(dns)	27	41	37
32	EST 55	Dagnar Pall, DAGO	166,0	43	38	43	42	(dns)
33	EST 29	Julius Henrik Tarand, ROPK	189,0	45	40	46	(dnc)	dnc
34	EST 52	Daimar Pall, DAGO	197,0	(dnf)	37	44	dns	dns
35	EST 26	Robin Lahesalu, TJK	198,0	47	46	47	(dns)	dns
36	EST 49	Karl Poll, ROPK	200,0	48	45	49	(dnc)	dnc
37	LAT 50	Krisjanis Strods, YC Priedaine	212,0	49	47	(dnc)	dns	dns
38	EST 58	Kert Oiglas, HaapsaluPK	224,0	50	(dns)	dnc	dns	dns
39	EST 100	Garmo Peet, Pärnu JK	232,0	(dnf)	dns	dnc	dns	dns
39	EST 4	Anna Maria Sepp, ROPK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
39	EST 138	Veronika Mugra, Pärnu JK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
39	EST 156	Henri Roihu, TJK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc
39	EST 118	Jaani Vanaaseme, TJK	232,0	(dnc)	dns	dnc	dnc	dnc

## Results RSX\_Men

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	99	Johannes Ahun, SURFHOUSE	7,0	(1)	1	1	1	1	1	1	1
2	171	Jevgeni Bogatõrjov, GALS	14,0	2	2	2	2	2	2	2	(dnf)
3	432	Lauri Luige, HEP	27,0	(dns)	dnc	dnf	dns	dnc	dnc	3	dnc

## Results RSXU19+ Women

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	63	Kevin Jakobson, HEP	7,0	1	1	(4)	1	1	1	1	1
2	557	Kaspar Aasa, HEP	13,0	(4)	2	1	2	2	2	2	2
3	215	Ingrid Puusta, HEP	19,0	2	3	2	3	3	(4)	3	3
4	146	Annika Valkna, HEP	25,0	3	4	3	4	4	3	4	(5)
5	105	Johanna Eller, HEP	35,0	5	5	5	5	5	5	5	(6)
6	273	Silja Vendla, HEP	44,0	(dns)	dnc	6	6	6	6	6	4

7	213	Annika Tabri, HEP	64,0	(dns)	dnc	dns	7	7	dnc	dnc	dnc
8	187	Frank Haavel, HEP	66,0	6	(dnf)	dsq	dnf	dnf	dnf	dnf	dnc
9	2151	Keit Mätas, HEP	67,0	(dnc)	dnc	7	dns	dns	dnc	dnc	dnc

### Results RSXU19+Women - / Women

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	215	Ingrid Puusta, HEP	19,0	2	3	2	3	3	(4)	3	3
2	146	Annika Valkna, HEP	25,0	3	4	3	4	4	3	4	(5)
3	105	Johanna Eller, HEP	35,0	5	5	5	5	5	5	5	(6)
4	273	Silja Vendla, HEP	44,0	(dns)	dnc	6	6	6	6	6	4
5	213	Annika Tabri, HEP	64,0	(dns)	dnc	dns	7	7	dnc	dnc	dnc
6	2151	Keit Mätas, HEP	67,0	(dnc)	dnc	7	dns	dns	dnc	dnc	dnc

### Results Zoom8

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	46	Roland Mik, ROPK	13,0	2	3	1	(7)	1	2	1	3
2	45	Anna Pohlak, TJK	15,0	3	1	3	1	(6)	1	2	4
3	57	Aksel Artus, SMS	17,0	1	2	2	(4)	3	4	4	1
4	29	Rain Markus Koort, ROPK	27,0	8	4	(dnf)	2	5	3	3	2
5	43	Rene Riim, SMS	45,0	7	6	6	9	4	7	6	(13)
6	60	Taavi-Martin Enno, SMS	48,0	(15)	5	9	5	10	5	7	7
7	5	Mark Andreas Rebane, ROPK	49,0	10	9	8	6	2	8	(13)	6
8	55	Mihkel Väli, ROPK	51,0	4	7	5	8	(12)	9	8	10
9	54	Alo Rosme, TJK	70,0	5	8	11	12	(18)	17	5	12
10	50	Lotta Koov, TJK	74,0	19	12	(20)	3	13	6	10	11
11	31	Merit Kaal, ROPK	77,0	12	13	10	(16)	7	11	15	9
12	48	Kenneth Muuli, ROPK	83,0	6	10	4	(20)	15	14	19	15
13	16	Ardo Hansalu, SMS	83,0	13	15	7	10	8	(21)	14	16
14	38	Rauno Pielberg, DAGO	97,0	(dnf)	20	22	17	9	12	9	8
15	44	Gert Poopuu, SMS	105,0	18	(dnf)	21	11	14	15	12	14
16	3	Jan-Erik Luik, ROPK	106,0	9	17	14	21	20	(22)	20	5
17	8	Martin Leedo, ROPK	114,0	11	21	18	14	19	20	11	(27)
18	24	Reimo Lõokene, ROPK	117,0	16	11	23	23	17	10	(ocs)	17
19	12	Kaur Ots, SMS	117,0	21	14	12	13	22	18	17	(25)
20	15	Tõnis Luik, ROPK	127,0	14	18	17	(26)	16	16	22	24
21	36	Kristina Hirtentreu, ROPK	137,0	17	16	16	18	(32)	24	24	22
22	47	Kristjan Raus, ROPK	143,0	20	19	13	24	23	23	(ocs)	21
23	32	Artur Luhaäär, ROPK	152,0	(dnf)	dnc	dnc	15	11	13	21	18
24	17	Vahur Varris, SMS	164,0	(dnf)	22	15	25	29	27	23	23
25	20	Regina Hirtentreu, ROPK	166,0	(dnf)	23	19	22	26	31	25	20
26	58	Christopher Juul, TJK	170,0	(dnf)	dnc	dnc	19	21	19	18	19
27	33	Steina-Marta Bachmann, ROPK	183,0	22	(dnc)	dnc	27	24	29	16	28
28	49	Annegret Unnuk, ROPK	197,0	(dnf)	24	24	34	30	26	27	32
29	4	Marilyn Koitnurm, ROPK	216,0	(dnf)	dnc	dnc	28	27	30	26	31
30	39	Villem Oskar Ossip, ROPK	221,0	(dnf)	dnc	dnc	30	31	28	32	26
31	61	Martin Aruja, ROPK	224,0	(dnf)	dnc	dnc	31	28	32	30	29
32	30	Ron-Jürgen Kuld, ROPK	227,0	(dnf)	dnc	dnc	29	25	25	dnf	dnf
33	19	Kristo Gorbunov, ROPK	239,0	(dnf)	dnc	dnc	33	33	33	33	33
34	6	Gregor Jürna, ROPK	242,0	(dnc)	dnc	dnc	35	35	34	29	35
35	42	Kaarel Kotkas, DAGO	242,0	(dnc)	dnc	dnc	32	34	dns	31	34
36	59	Rain Rebane, TJK	243,0	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	28	30

### Results Zoom8 - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	45	Anna Pohlak, TJK	15,0	3	1	3	1	(6)	1	2	4
2	50	Lotta Koov, TJK	74,0	19	12	(20)	3	13	6	10	11
3	31	Merit Kaal, ROPK	77,0	12	13	10	(16)	7	11	15	9
4	36	Kristina Hirtentreu, ROPK	137,0	17	16	16	18	(32)	24	24	22
5	20	Regina Hirtentreu, ROPK	166,0	(dnf)	23	19	22	26	31	25	20
6	33	Steina-Marta Bachmann, ROPK	183,0	22	(dnc)	dnc	27	24	29	16	28
7	49	Annegret Unnuk, ROPK	197,0	(dnf)	24	24	34	30	26	27	32
8	4	Marilyn Koitnurm, ROPK	216,0	(dnf)	dnc	dnc	28	27	30	26	31

### Results Techno293U15

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	399	Nikita Rom, HEP	9,0	1	3	(dns)	1	1	1	1	1
2	110	Monika Rull, HEP	20,0	(dnf)	1	2	2	4	3	4	4
3	505	Paul Frederik Sild, Haapsalu PSK	21,0	(dnf)	2	1	ocs	2	4	3	2
4	212	Betti Vainküla, HEP	24,0	(dnf)	5	3	3	3	2	5	3
5	22	Ülle-Linda Talts, HEP	35,0	(dnf)	4	dnc	dnf	5	5	2	5
6	95	Jessica Parrol, HEP	49,0	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnf	dnc

### Results Techno293U15 - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	110	Monika Rull, HEP	20,0	(dnf)	1	2	2	4	3	4	4
2	212	Betti Vainküla, HEP	24,0	(dnf)	5	3	3	3	2	5	3
3	22	Ülle-Linda Talts, HEP	35,0	(dnf)	4	dnc	dnf	5	5	2	5
4	95	Jessica Parrol, HEP	49,0	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnf	dnc

### Results Techno293U17

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	67	Benjamin Siirak, HEP	13,0	(dnf)	1	1	ocs	2	1	1	1
2	89	Lisette Parika, HEP	18,0	(dnf)	2	2	2	3	3	3	3
3	93	Sander Sedrik, Dago	20,0	(dnf)	dnf	dnc	1	1	2	2	2
4	63	Roland Martin Teras, HEP	32,0	(dnf)	dnf	dnc	3	5	4	4	4
5	405	Mari-Ann Lumeste, HEP	37,0	(dnf)	dns	dnc	4	4	5	dnc	dnc

### Results Techno293U17 - / Girls

Scores take into account 1 discard

No	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6	7	8
1	89	Lisette Parika, HEP	18,0	(dnf)	2	2	2	3	3	3	3
2	405	Mari-Ann Lumeste, HEP	37,0	(dnf)	dns	dnc	4	4	5	dnc	dnc



Optimistide start.



Zoom8 start.





Purjelaudade start. Esiplaanil J. Ahun (EST 99).



Žürii oli karm, kuid õiglane (J. Šaraškin ja A. Poksi).



Juuso Roihu



Anna Pohlak



Ka nii tuleb vahel purjetada.



Lotta Roov ja Anna Pohlak autasustamisel.



