

Pärast esimest tiitlivõitu tundus, et nüüd on aeg kirja panna väike tagasivaade, kuidas sai Jörg Miikael Tiidust Baltimaade kiireim 1/10 touring klassi sõitja.

Ütlen kohe ära, et tihti olen mõelnud, et võiks ju mingit päevikut või midagi sarnast pidada, aga ilmselt see töö mulle ei sobi ja lisaks oleks kirjutamise hetkel sellisel juhul kõik veel liiga värskelt meeles, eristamaks olulist mitteolulisest.



Kõik sai alguse aastal 2001, siis otsustasime andme- ja kõneside firmas Uninet, et kliendiürituse raames võiksime viia võtmeisikud mudelautodega sõitma. Mõeldud-tehtud, olles hankinud kaheksa Robbe 1:10 elektrimootoriga lihtsat, tagaveolist autot, otsustasime Unineti töötajate suvepäevadel kliendiürituse formaati proovida ja tegime väikese võidusõidu, kus Jörg saavutas auväärse teise koha. Sellega lõppes ehk Jörgi esimene kokkupuude päris raadioteel juhitud mudelitega. Mina ise aga sain Uninet U1 nimelisel kliendiürituste sarja raames superliimiga mudelite kiirremontimise asendamatu kogemuse U1 oli ka selles mõttes huvitav, et siis kohtusin kahe edaspidi Jörgi karjääril olulise inimesega. See võib olla Eesti väiksuse või mingi teise teguri mõju, aga Ilmar Vesiallik oli U1-l kohal, ja kui keegi väga terane inimene on märganud Ilmari mütsi, siis näeb seal isegi omaaegse U1 logo. Ilmarilt saime hiljem oma esimese elektri *onroad* auto ning Ilmari

äärmiselt täpsed nõuanded on alati nii Jörgile kui ka mulle olnud väga oluliseks abiks.

U1-l kohtusime ka Rando Merega, kuid temaga kohtumise oleme alles hiljem kuidagi kokku pannud, ilmselt sai ka Rando oma mudelismi pisiku just sealt.



Pärast sarja jäid mudelid Ardi ja minu kätte hoiule, paremaid aegu ootama.

Eks nad olid muidugi parasjagu läbi, lisaks tundusid varuosad olema mõttetult kallid ja varsti neid isegi enam ei saanud. Küll aeg-ajalt sai mõni auto ikka veerema pandud, aga üldjuhul lõppes minutiline sõit tunnise lappimisega ja asja mõte kadus. Ilmselt oli aga Jörgil pisik sees ja mõtted liikusid edasi.

2007 õppeaasta alguses läks Jörg automodelismi ringi Kullas, kus Mait Murumäe käe all proovis Jörg isegi Uninetikaid veelkord hingamisaparaadi ja südamestimulaatoriga tööle saada ent siiski tulutult.

Järgmine oluline samm arengus oli 2007 aasta jõulud, kui Jörgile tõi jõuluvana Kyosho MP 7,5 Inferno RTR nitro buggy. Sellega sai juba päris kiiresti parklates kaapekat teha, lisaks tegi ta lärmi ning kõik tundus nagu päris. Jörg sai tänaval kihutamise päris hästi selgeks ent see ammendas end peagi. Polnud kellegagi „joonele panna“. 2008 alguses kuulsime Hobikeskusest, et tegelikult on mingi seltskond, kes kellegi Rando Mere vedamisel kuskil tallis sõidavad võidu ja isegi Rando number oli neil poes kuskil olemas.

2008 veebruaris oli meie esimene päris võistlus (WinterCup 2007|2008 V etapp), läksime eelmisel õhtul Kurna külas asuvasse Järve maneeži appi rada ehitama ja proovima meie väga kiiret autot. Kõik tundus lahe kuni hetkeni mil selgus, et rada ei ole üks sirge, kus saab lihtsalt gaas põhjas läbi kihutada. Ja rajapiirded on tugevamad kui auto. Ning mina lihtsalt ei jaksa „pullstarteriga“ mootorit käima tõmmata, kui see on seadest ära ja lihtsalt ei käivitu. Aga juba samal õhtul märkasid ilmselt mitmed mudelistid, et uus seltskond on kohal ja juba me saimegi

tuttavaks Einar Viiraga, kes aitas korraldusse sisse elada, Toomas Rammiga, kellelt juba samal õhtul sain autole peale Axe Mamba mootori originaali asenduseks mille väntvõlli saime kaks poolikut väntvõlli jne.

Selle esimese võistluspäeva hommik on mul väga selgesti meeles, põristasin hoolega kahte paagitäit kütus uuest ilusast mootorist läbi, Jörg suhtles uute tuttavatega ja lootused olid mingi tundmatu jõu kiuste ikkagi kõrgel. Sõitudest ma tegelikult detaile enam täpselt ei mäleta, kuid esimesel võistlusel sai selgeks, et parklakunn ei ole võidusõidukunn ja see, et kurve ei saa täisgaasiga läbida, tundus mulle loogiline, aga Jörgile võõras. Jõud taga - peab minema mentaliteet osutus valeks. Ja see õigel ajal gaasi lahti laskmine ongi vist üks väga oluline asi võidusõidus.

Rando korraldas sellel ajal ka kolmapäeva õhtuti trenne Jälgimäe MiniRC hallis, kus püüdsime võimalusel ikka kohal käia, kuid siis olime peagi järgmise mure otsas, tegelikult see auto mis meil oli, sobis just ainult parklasse ja mitte võidusõidule. Samas oli juba näha, et see sport Jörgile meeldib. Minule meeldis, et saime koos midagi teha ja auto ehitamise rõõmust ma rääkima ei hakkagi. Seega seadsin sammud taas tuttavasse Hobikeskusesse ja nõudsin paremat autot. Sain, MP777 World Champion. Kohe koju autot lappama, ilus kast, sees palju ilusat sinist anodeeritud alumiiniumi, miljon pisikest polti, mutrit, seibi jne. Ehk kõik vajalikud koostisosad suurte poiste legos.

Esimene pääs finaali, ühtlasi ka Eesti karikasarja esimene osavõistlus Tartus, lisaks esimene kord, kus Jörg oli võistlustel ilma minuta ja teda aitas kohapeal Mait. Mingil seletamatul põhjusel ei meeldi mulle inimesed, kes loobivad oma autodest prügi metsadesse. Veel hullem on see, kui nad kodus/tööl prügi koguvada ja seda siis metsa tassivad. Ehk mina olin "Teeme Ära" raames Eesti metsa puhastamas ja lootsin, et Jörg saab hakkama. Eks me helistasime muidugi 100 korda jne, aga finaalkoht tuli, mis oligi eesmärk sellel hetkel.

Olin ise rumal et ei suutnud Teeme Ära seltskonna ilusti mõeldud pealkirja lahti hammustada. Nimelt leppisin organisaatoritega kokku, et toome prügi välja väga raskesti ligipääsetavatest kohtades, mul oli autol sabas 7m pikkune 3,5 tonnise kandevõimega käru ja tulemus oli see, et kolistasime sellega mööda kruusateed - Tiskres. Jörg sai hakkama, mulle tehti ära.

Aeg möödus, võistlustel käisime juba nii, et ilma olulise põhjuseta ühtegi vahele ei jätnud. Eks me oma õppimiste ja väheste kogemustega ka teisiti ei saanud. Siinkohal tundub õige koht vabandada kõigi nende võidusõitjate ees, keda Jörg väheste kogemuse tõttu on rajalt välja aidanud või „Verstappenit, Montoyat“ on teinud või mina mingil hetkel kui närv must, kellelegi kogemata varbale olen astunud, ei midagi isiklikku, kõik ikka võidu nimel.



Suvel 2008 alustasime ka kõva kattega pinnasel, ehk on-roadi sõitmist. Esimene on-road, esimene poodium. Kuigi alustasime võidusõitu offroadis, panime rõhku offroadile ja mõneti vaid trenni mõttes sõitsime onroadi, tuli esimene poodiumikoht just onroadis, varsti näeme, et esimene võit

tuli onroadis ja esimene tiitel tuli onroadis. Sellest hoolimata oleme ikkagi offroadimehed, vähemalt arvame nii - veel.

Esimesest onroadist võistluse mõttes on väga vähe kirjutada, kõik sujus, küll aga sai eelneval õhtul vanasõna kingsepast ja tema liistudest taas kinnitust. läksin ise just valmis saanud autot proovima. Kell võis olla paar tundi enne südaööd kui panin nitrokale hääled sisse ja näitasin ka sõber Raulile, kui kiire auto see asfaldile kohandatud buggy ikka on. Pärast seda pidin näitama Jörgile, kui kiiresti saan esimesi õõtshoobasid ja amortisaatoreid ning naabrile kui kiiresti ma saan aiale uued lipid.

Tegelikult ma ei õppinud sellest katsetusest.

Olen ühe korra veel proovinud ise sõita, 2008 sügisel oli Kullos lahtiste uste päev ja Mait kutsus meid oma autot näitama ja sõitu demonstreerima. Läksime, Jörg sõitis meie autoga, aga Mait oli kuskilt ühe trimmeri kah saanud ja pakkus siis seda mulle proovida. Mis siis ikka, kui hull see proovimine olla saab, pult kätte ja tuld Nagu tavaliselt, endast eemale oli kõik väga lahe, keeran ümber ja tulen vaikselt tagasi, tean ju täpselt et pööramine on keerukam ning seega võtan vabalt. Olles jõudnud praktiliselt tagasi, otsustan selle viimasegi hoo maha võtta, aga no ega siis gaas ju tagurpidi käi. Pidurdamise asemel tallasin gaasi põhja ning tänada jäi vaid algaja õnne, et oli veidi vihma sadanud ja murul oli libe, sest muidu see mees, kes selle trimmeriga pihta sai, poleks küll oma jalal minema kõndinud. Enam ma ei sõida kunagi, päriselt - vist.



WinterCup on sari, mille raames on noortesõit, mis omakorda tähendab, et noortel sõitjatel on võimalus omavahel möllata ja suured ei võta vägisi ühtegi poodiumikohta ära. See oli tõsiselt motiveeriv jõud Jörgile. Samas kummitas oht, et 2008/2009 WinterCup jääb ära seega otsustasin veidi oma õla alla panna ja toetasime Green Forest OÜ-ga selle läbiviimist. Jälgimäe Mini RC hall sai renditud kogu hooajaks. Vahva koht, mitmed noorte ja päris buggy head tulemused, aga ei midagi kõige säravamad,

samas kogemust, trenni ikka kõvasti. Jörgil on olnud kaks peamist võidusõitjaeskujut Eestis, Rando Mere ja Taivo Murumäe. Kuidagi juhuse tõttu saime ka Taivo MP777 endale, sest eelmine hakkas ikka väga otsa lõppema juba. Meistri auto ikkagi, peab hea olema.

Suvel 2009 võtsime juba nii offroad kui onroad sarjad tõsisemalt ette, esimestel etappidel muidugi erilist võimalust veel polnud, peamiselt võitlesime koha eest finaalis. Offroadis sõitsime jätkuvalt buggyga, kuid onroadis kahe autoga, onrodiks kohandatud kahekäiguline buggy (Ferrari, spetsiaalselt Jörgile, kuna seda autot ta on ikka fännanud) ja 1/10 stock.

1/10 talve hooajal ja isegi esimesel välisvõistlusel aprillis Vilniuses, tuli sõit ilusti välja ja auto toimis nagu vaja, siis asfaldil me seda autot sobivaks ei saanud, ja sõidud lõppesid tavaliselt poodiumilt väljas. Küll aga meeldis Jörgile selle kummalise kahekäigulise buggyga sõita. See auto on suhteliselt suures osas erinevate autode ja isegi erinevate tootjate tükkidest kokku lapitud, aga kui käigukast töötab, siis liigub päris ilusti. Vähemalt on olnud kõik sellega sõidetud sõidud omamoodi vaatamängulised. Üldse on onroadis üks väga mõnus klass – open, mis tähendab mulle, kui tehnikast huvitatud inimesele magamata öid tehnilisi lahendusi läbi mõeldes ja palju pikki õliste näppudega õhtuid. Ning pealtvaatajatele väga erinevate mudelite mõõduvõttu kus poole tunni läbimise strateegiad nii mõnetigi erinevad.

See võis olla 2009 aasta suvel eelviimane etapp Pärnu ARK õppeplatsil, kui sõidu tegid põnevaks Rainer Ressar ja Jörg. Arvatavasti on see küll minu mitte eriti erapooletu arvamus, aga ütlen selle ikkagi välja. Sundub, et tihti on Jörgi sõitudel kaasa elajaid rohkem kui mõnedel teistel, see sõit oli üks nendest, mis mind ja mitmeid teisi pealtvaatajaid viimase minutini sundis sõitu hing kinni vaatama. Jörgil oli taas praktiliselt sõidu esimesest kolmandikust alates käigukast katki, ta pidi hoidma automaatsel käigukastil teist käiku sees, sest esimesega oli vedu äärmiselt vilets ja siis pidi gaasiga äärmiselt ettevaatlikult meelitama, et teise käiguni hoog saada. Ta isegi korra ütles, et tuleb maha ära, pole mõtet jamada. Ma arvasin, et pingutagu ikka lõpuni välja, hullemaks ju enam minna ei saa. Ma ei mäleta täpset seisut, võis olla, et ta sõitis enne purunemist 1-2 koha peale, siis aga langes Raineri taha, kuid ega tehnika võib ka teistel kiusu teha ja nii lendas, Raineri autol vist sidur, aga ka tema punnitas edasi. Nii oli rajal ees esimeste kohtade peale kihutamas kaks noort poissi mõlemad tõsiselt hädas tehnikaga. Õnn oli seekord Jörgi poolele, sest Raineri sidur lõppes täitsa otsa vist ca minut enne lõppu, kui ta juhtis kahe ringiga ja Jörg punnitas peale Raineri lõpetamist kolm, tulemuseks ilmselt üks kõige raskemini teenitud poodiumi koht. Pärast seda on ta alati püüdnud ka vigasele autole ruudulist lippu näidata.

2009 viimane onroad väljas, taas Pärnu, taas ARK. Jörg tegeleb stocki autoga, minu näpud on Ferraris. Muidugi on taas ühesuuna laager kiusupunn ja käigukast on trennides hea, kvalifikatsioonis juba teeb tuttavat läbilibisemise häält. Nüüd on kiire, ruttu lahti, mingi osa veel katki, selge, pidu läbi. Ei, siis meenub, et mul oli kunagi mingi sarnane tükk mis võiks olla kuskil "kõige sita kasti" põhjas... ja on. Nüüd olen ma pool tundi kaasaskantav programmjuhtimisega freespink ja see auto on finaali stardis. Jooksen, Jörg on juba pukis ja juba on start. Läks, esimesi ringe ma ei näe, sest korjan boksi alasse vajalike tööriistu ning pooletunniseks sõiduks piisava kütuse kaasa. Sõit kulgeb ilusti, mõned vead, aga kõik on kontrolli all. Ma polnud kindel kui palju kütust paaki sai, seepärast teen esimese boksipeatuse suhteliselt vara. RB C6 on meil olnud alati kapriisne ja kippunud surema, seekord aga mitte. Jörg suudab gaasi täitsa maas hoida kogu suhteliselt ebamugava ja pika tankimise ja siis auto õhus. Gaasi, tuld, rajale. Elektri buggyga sõitev Rando on Jörgist pikalt ees, aga Jörg trügib lähemale, kõik teavad, et Rando peab tulema akusid



vahetama, mis on mitu korda pikem aeg kui tankimine, meie aga peame neli korda tankima, st keegi ei tea, mis saab. Andres Käver sõidab umbes miljon mAh ja kartsime, et ta sõidab kogu sõidu akut vahetamata ehk peame teda kindlasti enne tankimisi edestama. Positsioon polnud parim, aga kõik oli võimalik, pool sõitu läbi, asi tundus paljulubav. Äkki, mis toimub - Rando



seisab keset võidusõitu pika sirge alguses ja Jörg pargib tema kõrvale, olgu ma ei ütle midagi. Äkki kuulen sõitjate pukist, tähelepanu, valmis, läks. Nojah, läks lahti, kiirendusvõistlus keset võidusõitu see oli küll ennenägematu üllus. Ja on täiesti selge, et Rando elektrikat ei ole võimalik selle autoga kiirenduses lüüa, tehke siis lõppkiiruse võistlus, oleks vähemalt lootust. Sirge läbi, Rando võitis küll lahingu, kuid mitte sõda. Jörg sai oma esimese tõelise võidu, mõlemad olime väga rahul, et just selle autoga. Selle võidusõidu tegi

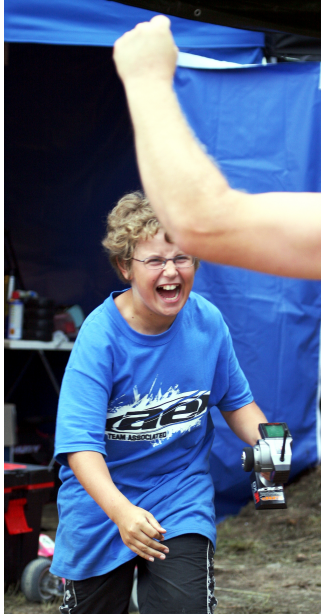
meeldejäävaks veel Einari väga mõnuses taktis läbisõidu karistus, kes kuulis, see teab. Enne võitu Pärnus oli kolmas võimalus võistluste eelõhtul autot proovida. Lahkusime Tallinnast Saaremaale kalale juba nädala keskel, seekord puupüsti täis pakitud Green Foresti Mazdaga. Samas polnud ma jõudnud Ferrarit veel päris valmis. Nii möödusid paar õhtut mudelit koostades ja meid võõrustanud Terje ja Tõnis Adamson koos peretütardega uurisid ikka järjest rohkem ja rohkem, mis ikka toimub ja kui suur on lõppkiirus jne, nii saigi lubatud, et kui auto koos lähme maanteele proovima. Kuna mina ju mudelit juhtida ei oska otsustasime, et Rando kogemusest peaks piisama Ferrari maanteele mahutamiseks. Rahvale meeldis, Rando sai kohe Saaremaal kuulsaks. Ning kuna mind rooli ei lubatud oli ka mudel jätkuvalt komplektne. Ka Indrek Pajuste aka Meph käis sellel korral peretütredid piilumas ja tõi kaasa nii endale kui Randole uued nimed, tollest nädalavahetusest alates on olemas Lehtla Rando ja Ivo.

Offroadis oli suvel 2009 meile kolm väga olulist sündmust.

Rando on muidu küll tore noormees, aga ka tema püüdis meheks saada ja astus sõjaväkke. Hiljem küll selgus, et ta sinna siiski ei sobi, sest ei jõua isegi minust rohkem kätekõverdusi teha. Täpne olles, siis ta ei jõua ühtegi. Vaatamata sellel saatsid mudelistid ta väkke mudelitega kihutades.

See oli üks väga mõnusalt soe suvepäev, mis tähendas Jõrgile pikki tunde rajal. Kuna planeerisime mõneti romustatud Kyosho uue konkurentsivõimelise auto vastu vahetada, oli see suurepärane võimalus ka teiste mudelistide autosid proovida. Jõrg võrdles peamiselt Käveri xRay-d ja Taivo Assot. Valik jäi Asso uue RC8B peale. Ja nii oligi, tänane sind Taivo, kuna Sinu Asso meeldis Jõrgile, ja uus väljend, mida kordasid tollel päeval ca miljon korda on paljude mudelistide tüüpväljendiks saanud, sest nii oligi. Aga auto oli just välja tulnud, oli teadmata millal selle kätte saame, tänu Hobimaailma Jaanusele oli auto nädalaga kohal ja Baltikatel sõitsime juba täiesti uue autoga.





Balti karikas offroadis 2009 oli meie võistlus nagu iga teine, võtsime tõsiselt, aga eriti kõrge koht otseselt siht polnud. Täiesti uus auto, täiesti uus mootor, ja muidugi mootori kius enne starti Juba vandusin, et ongi mootor laiali, kuid siis viimasel hetkel käivitus ja läks. Hea start, ilus stabiilne sõit, tulemuseks kolmas koht. Eks see koht muidugi oli natuke kingitus, sest tegelikult ei olnud Jõrg kiiruselt kolmas, aga tehnikasport on juba selline, et õnne peab olema ja sellel päeval oli õnn meie õuel. Loomulikult oli see senini meie parim tulemus. Õnnitlen Jonas Nahkorit väga tubli võidu puhul. Rando Mere sõitsi end 1:8 elektri klassis esimeseks, Rainer Ressar võidutses 1:10 elektris, Rait Kull oli kiireim trimmerimees ning Ron Mammers viis baltikate tiitli Truggy klassis.



Järgmine kord, kui Jörg näitas, mis puust ta tegelikult on, oli Tartu etapp.

Tartu rajal olin mina 2009 sügisel esimest korda, Jörgile oli rada juba aasta varasemalt ürituselt meeldima hakanud. Nüüd muidugi oli mäntaid palju ja sõita polnud lihtne. Kohale läksime juba eelmise päeva lõunal et teha õhtul veidi trenni. Võistlus kulges normaalselt. Trennid, poolfinaal ja siis äkki, Jörg pole finaali jõudmiseks piisaval heal kohal. Jörg, vajuta nüüd. Ja siis tuli taas see, miks meile see sport meeldib. Jörg on finaali kohast kahe koha ja ca ringi kaugusel maas, sõita ca 2-3 minutit ja tõesti tõstab tempo hoopis teisele tasemele, möödub Toomas Rammist, möödub Rainerist ja kellestki veel ning on mitte isegi viimasel vaid eelviimasel finaali tõusu kohal, st võiks vabalt mudeli koju tuua. Aga ei, paugutab edasi ja mis muud kui üle valli. Mehaanik isegi kohe ei näinud kuhu, aga ikkagi jooksis otsima. (See mehaanik pidi olema Arpo Ensling, sest ta on alati nii hingega asja juures enne suuna selgumist on esimesed sammud juba tehtud) Rajal tagasi, koht sama mis paar minutit tagasi, finaalkoht ca poole ringi kaugusel. Selge, kõik on läbi. Aga ei, Jörg ei murdunud, peab ju pingutama. Ja selle ca 40-60 sekundiga, mis oli jäänud, tegi ta sellise sõidu, mida mina Eestis polnud näinud, ilmselt küll sellepärast, et ma olen lihtsalt vähe selle alaga tegelenud, aga finaali me saime ja meenutamist on kah. Finaal toimus täielikus mudas, meil murdus servo hoob ja lõppes mootori eluiga, katkestamine.

Peale võistlust viis vanaisa Jörgi ära

kuivama. Meie Randoga uurisime, mida minu Tartu sõbrad ühest saunast arvaksid ja lisaks



saunale saime teada, et Tartus on kahjuks inimesi, kes Mihklilt ja Maililt laenatud udupeene pudrupaja koos meie hommikuse pudruga tuuri panid. Kätte saame, lööme maha. Olles põgusalt vestelnud mitmete Eesti avalikuelutegelastega on sellest päevast Randot Tartus ootamas FR. 2009 suvel oli meile mõlemale ka üks ebameeldiv õppetund millel ma pikalt ei peatu, aga mis on hinges. Ilmselt oli emotsioon kõrgel ja miski vedas viltu. Mulle tundus Jörgi käitumine ebasobiv ja nii me tülitsedes ja ilmselt ka teistele, kes meie lähedal olid, kehvasti öeldes, võistluselt minema läksime. Jörg rula näpus, mina korjasin kodinad kokku ja kah tuld. Tegelikult muidugi leppisime kiiresti ära, rääkisime küll hoopis teisel korral need asjad sirgeks ja loodan, et mõistsime teineteist. Sellel päeval sai Jörg mulle hoopis Pärnu skatepargis oma rulaga sõitmise oskusi näidata. Einar, kes on tegelikult esimesest võistlusest saadik meile lähedal olnud ja alati hea sõnaga toetab, ütleb, et käitusime õigesti, et lahkusime ja asjad selgeks tegime. Ta ütles veel, et Jörg muutus asjalikumaks peale seda intsidenti. Jörg usub teda, mina ka. 2009 kokkuvõttes meil midagi väga tõsist näidata polnud, samas oli minule saanud selgeks, et areng on kiire ja kui me pingutame edasi, siis varsti tuleb.



WinterCup 2009|2010

WinterCup 2009|2010 taas võimalustega raske ja lepime Randoga kokku, et ürituseks võib kasutada Green Foresti pooleli olevat tootmishoonet, aga ma ise korraldusega sellel aastal tegeleda ei taha.

Esimeseks etapiks me trenni teha ei jõudnud, püüdsin autole leida seadet, mis sobiks buggyle ja vaibale, tundus, et on enam-vähem leidsime. Enne järgmist etappi saime rohkem sõita, rehve proovida, kõik rääkisid Crystalist, meil neid polnud ja

sõitsime tavaliste offroad rehvidega, vist kasutasin ära kõik saada olevad kõige pehmemad GRP Jollyd. Lisaks proovisin määrimist, kõik aitas, teised naersid. Crystal peab see rehvi olema, jonnin

edasi aga sain ühe jooksu ikka neid Crystaleid kah, ei midagi erilist, üle keskmise, aga mitte hea. Teise etapi finaali keerasin aga ikkagi ise tuksi, sest määratud Jolly oli täiesti kinni ja olime hädas uue terminiga - Grip Roll. Jörg kohanes küll suhteliselt kiiresti, kolmandast kohast jäi puudu meeter või vähem. Kuldar oleks ring hiljem äkki kinni püütud, aga ruuduline lipp lõpetab võistluse, mitte oleks.

Trenn, mitu päeva enne võistlust hakkame kohal käima, valime rehve, auto seade tegelikult jäigi praktiliselt selliseks nagu ta alguses sai, nii madal, kui sai, suhteliselt jäik, ratta kalded minimaalsed, toimis, terav ja kiire nagu Jörgile meeldib.

Neljapäeva õhtul ütleb Jörg, et ma ikkagi ei näe seda tagumist hüpet üldse, no ei näe kohe üldse. Ma nagu ei mõista, sõidad ju, kuidas ei näe. Jörg: "Ei noh sõidan kuulmise järgi." Ok, nüüd on midagi viltu. Läksime kohe optometristi juurde, selgus, et tõesti Jörgil vanad prillid juba päris valed, kuid optometristil ei ole õigust lastele nii suure muutusega uusi prille kirjutada ning peame saama kohe arsti juurde. Esimese asjana hommikul hakkam uurima, kus on vastuvõtt. Ei olegi, laste vastuvõtt on mingitel päevadel ja mingites kohtades aga nüüd ja kohe ei saa küll kuhugi. Palusin ka Jörgi emal uurida, ehk mitmekesi telefoniotsas on suurem võimalus kuskil aeg leida. Mina suutsin ühe täiskasvanute arsti ära rääkida, et ta vaatab Jörgi üle, aga õnneks sai Heidi kuhugi aja ja käis Jörgiga arsti juures ära. Uued prillid välja kirjutatud, reede õhtupoolik ja kõik on muidu hea, aga retsept ju pole prilliklaas ja keegi enam õhtuks uusi prille ei tee. Ei, siiski, Heidi leidis ka koha, kus tehti. Uued klaasid vanadesse raamidest ja olemas. Jörg oli üllatunud, aa, selline näeb see hüpe pukist välja, cool, ma näen sinna.

Kolmas etapp, Jörgile istub, aga oleme rehvidega hädas, sobivaid rehve pole piisavalt ja pelgame, et Jolly saab finaali otsa, kasutame Crystalit. Jörg on väga kiire, aga on tunda, et ta kardab Taivot, ta vist ei usu ise kah, et ta on võimeline oma eeskujust kiirem olema. Jörg juhivad praktiliselt algusest peale, ma tangin varakult, et olla kindel, teeme lisatankimise, sest tundub, et aega on. Võit, võimas, esimene Buggy võit. Kaks aastat täpselt, kaks aastat pea igal võistlusel Eestis kohal, trenne, kolmas auto, lugematud liitrid kütust, meeletult läbitud ringe, kuhjaga purunenud plastikut, milliseid emotsioone, võimas. Tehtud, taas üks eesmärk saavutatud. Andres Käver on nimetanud Buggy kuninglikuks klassiks, ma ei osanud sellest alguses aru saada, nüüd sain. Usun, et kõik kes on selles klassis midagi võitnud, saavad sellest aru, teised ei peagi. Seda võitu me Jörgiga tähistasime.

Jörg võitis kolm järjestikust Wintercupi etappi, viimast mitte, seal ei saanud rütmi kätte ja mingi aeg enne lõppu oli õnnestunud hüpe, mõlema poole rooli otsad katki, esimesed rattad laiali, üks vaatas kuud, teine päikest. Aga Jörg polnud väga õnnetu, Taitis ju võitis ja Asso RC8B sai üldarvestuses kaksikvõidu.

Selle talve jooksul olen õppinud veidi rohkem tundma ka Käverit, ta tundus mulle algul paras terava ütlemisega veidrik, kes millestki ei hooli, üritab kõike sõita, aga midagi ei tule õigesti välja jne. Tean nüüd, et eksin täielikult, üks muhedamaid tüüpe selles seltskonnas, temaga on millest rääkida, tihti vestleme temaga hoopis teistel teemadel kui mudelism. Tema pealiskaudsus oli ekslik, ta lihtsalt ei lase võõraid oma maailma sisse sellise käitumisega, säästes nii ennast ja jäädes kindlalt oma liistude juurde. Jörg hindab kõrgelt iga Käveri soovitusi ja kui meie Jörgiga madistame mingi asja üle, on Käver esimesena platsis ja annab meile õiged suunad kätte. Väga tõsine mees, õppige, tehke järgi kui suudate, mida ma muidugi ei usu.

Veel enne talve, oli vaja ühel õhtupoolikul enne raja valmimist natuke kontrollida, kas meie hoov võtab autospordi vastu, selleks sai Nissaniga üle ehituse alt välja kaevatud pinnase ronima hakatud, kõik oli roosiline hetkeni, mil pooled rattad lihtsalt vastu maad ei puutunud ja teised

pooled ei vedanud, sest miski imeliku viguri tõttu sai mul autos kütus otsa. Abiks oli Herkki Limmart, tõime kanistri kütust, vintsisme Golfi mäe sisse kinni ja Nissan liikus taas.

Sellel talvel ei olnud ka Jälgimäel otsest lume puudust, aga ühel korral olime Randoga enne järgmist etappi kimbatuses, kumb auto läbib poolemeestrist lumega kaetud teed paremini, kas minu käsutuses olnud Audi S4, või Rando bemm. Olgugi neilvedu, istus Audi oma ca poole madalama kliirentsi tõttu kohe kinni, bemmiga aga saab ju hooga, nii me siis rammisime bemmiga tee sisse ja audiga tõmbasime jälle bemmi välja, nii saigi bemmist võimas ja kiire lumesahk.

Raineri isa Jüri õpetas mudelistidele, et seinu ja naelu tuleb hoolikalt valida, ehk vale sein naelad ei sobi kohe mitte. Jürkast on alati rõõmu, sest temal vist kehva tuju polegi kunagi kaasas. Lisaks saab Jürkaga kokku leppida, kuna Rainer avarii teeb:)

WinterCupi üks näoutumaid juhtumis oli muidugi see, kui halli sisse murti ja kogu Rando mudelikola lihtsalt pihta pandi. Me loodame, et varem või hiljem saame neile asjadele jälile. Igal juhul oli see üks meeldejääv talv ja tore sari.

Onroad 09/10

Jörg vist väga tõsiselt kuni selle sügiseni onroadi ei võtnud, samas mulle tundus, et ta suudab seda ilusti sõita. Mõningase arutamise järel oli meil plaan olemas. Jörg võidab sisehooaja 2009/2010 1/10 stockis, see peab olema võimalik, kuna siis veel, kui mitte nüüd.

Esimene etapp, tehtud, detaile ma ei mäleta, aga nii ta tuli. Olime isegi veidi nõrдинud, et Olev „pikk“ Pihl kirjutas modelcar.ee avalehel, et üllatusvõidu võttis Jörg, no mis üllatus, täpselt nii pidigi meie plaani kohaselt minema. Olev on selline mees, keda me täna veel ei tunne. Jörg peab teda õigusega eesti kiireimaks onroadi meheks, kellelt on mida õppida. Samas juba täna tundub mulle, et Jörgi sõit on stabiilsem, aga see võib olla juhuslik kokkusattumus. Olevi täpsus ja teravus sõidus on muljetavaldav. Ehk on varsti ka see päev, kus Olev natuke Jörgile õpetust jagab. Ma usun, et sellest oleks abi.

Teine etapp, mis toimub, meie auto ei liigu edasi. Mihkel Karro sõidab Jörgist nagu postist mööda ja mina olen närvis. Miks, mis toimub, sellest võistlusest alates on stocki märksõna olnud regu.

Tellin uue mootori, X12 on mitukümmend vatti võimsam, kui olemasolev X11, uus Nosrami kiiruse regulaator. Pilt pöördus taas 180 kraadi, vahe oli tõsine.

Kolmas etapp taas võit. Kõik oli jälle plaanipärane.

Neljas etapp, selge, Olev ja Lauri harjutavad Baltikateks, me väga ei muretse, oleme siis nende järel kolmandad ja kõik, neid me ju ei löö. Täpselt nii läks, Lauri aga näitas meile midagi uut, regul ja regul on taas vahe? Kas tõesti, selge, Nosram oli tootnud lihtsalt kallihinnalise kompromissi, mis küll on stabiilne ja lollikindel, aga pole kiire. Räägin Lauriga, püüan aru saada, milline on õige regu, loen andmeid võrgust, sõelale jäävad Tekin ja TeamWave. Ok, mingil imelikul ajendil tellin viimase, vist pean õnne tänama, et see jõudis kohale lubatud palju hiljem, sest Tekini sain meie esimesel treeningul Vilniusest kohe laost kätte ja selle lihtsus põhimõttes ja vabadus ise seadeid muuta, mulle sobib.

Enne Vilniust aga oli veel kaks etappi kodusel Saue rajal.

Kuuendal etapiks toimus midagi, mida nüüd olen kuulnud-näinud kokku kahel korral. Esimene finaali, mulle tundus, et kõik mudelistid lõpetasid oma tavapärase sagimise ja tulid sõitu vaatama, keegi midagi ei räägi, saalis on täielik vaikus, Jörg ja Olev sõidavad võidu. Olevil esimene stardikoht, Jörgil teine. Start, esimesed ringid ja Olev eksib, Jörg ees, sõidetud pole minutit, ja

Olev püüab juba Jörgist mööduda. Jörg on sirgel kiirem, Olev aga sirge lõpus kohe järel ja tundub, et tegelikult sirge kiirus vähendab peale sirget kurvi täpsust Jörgil, Olev eriti teistes kohtades löögiulatuses pole, ikka jälle sirge lõpus, kus Jörg peab jõulisemalt pidurdama. Olev proovib ühelt ja teiselt poolt, mitte midagi. Minul kripeldab, Olev on suuteline Jörgist mööduma nii, et Jörg lendab piirdesse ja tal ei ole siis enam lootust. Olev teeb väga puhast sõitu. Kas tõesti, eelviimasel ringil Olev trügib, Jörg saab pihta, aga ei kaota rütmi ega kiirust. Rando leiab kohtunikuna, et see oli sobimatu möödumine, Olevile stop and go, Olev ei täida korraldust. Jörg karjub pukist, Olev, täida karistus, enam ei saa, viimane ring, mina tean, et korralduse täitmata jätmine on +10 sekundit, Jörg ei teadnud seda. Rando kohtunikuna enam viimast ringi ei vaata, sest väitis, et süsteemi saab karistuse lisada vaid sõidu ajal. Viimane kurv ja mis toimub, Olevil läks kurv käest ja Jörg olles taga mitte rohkem kui meeter möödus Olevist, Jörg võitis. Saalis lõppes vaikus tõsise aplausiga, sellist vaatamängu me tahtsime. Tegelikult vist lasi Olev Jörgi mööda, aga see ei oma tähtsust. Kohtunikuga arutades leidsime, et tegelikult sellisel hetkel tuleb sõit lõpuni jälgida ja otsused vastu võtta hiljem, kui seis ennetati, pole karistust, kui aga juba karistus tuli, tuleb see täita. Viimaste ringide eksimused teiste suhtes on väga kallid, kui need toovad näiteks ajalise karituse. Seekord aga oli viimases kurvis sõidu saatust otsustatud. Karistusi polnud, puhas ja võimas vaatamäng. Tuli ka etapivõit.

Enne viimast etappi käisime kahel korral Vilniuses ja korra Riias sõitmas. Mõlemad korrad ikka Baltikateks trenni tegemas.

Vilnius, Leedu meistrikate kuues etapp. Minul oli mingi sõnuseletamatu soov anda Jörgile üks auto veel sõita ja miks ei võiks see olla äärmiselt laheda klassina tunduv World GT klassi auto ning kuna meie onroad „partneril“ xray-l oli just valminud uus X10-link, siis elasin Käveril seljas seni, kuni ta selle auto Eestisse tõi, mulle tegelikult kaa tundus, et see on esimene auto üldse, mis tehases välja tuli, sest isegi xray foorumis rahvas alles ootas seda ja Martin Hudy ainult rääkis, kui hea see auto on, aga veel ei saa. Igal juhul uhke karbitäis karbonfiibrit J Sain tegeleda jälle millegi tõsiselt vahvaga ja laduda kokku uut autot. Uuele autole sai peale juba tuntud Nosrami kompromissregu, sest stoci auto uus regu ja WGT rehvid ootasid meid juba Vilniuses. Rajale jõudes, oli üks esimesi emotsioone see, kui sõbralikud on Leedu kolleegid ja kui oodatud meie olime, Evaldas ja Mindaugas olid sisse elamisel väga abiks ja toeks.

Esimesed ringid läbi Jörg WGT autoga ja Eestist kaasas olnud illegaalsete rehvidega, lihtsalt, et rada õppida, aga sõita ei saanud, täiesti libe oli. Treisin kiiresti WGT uued rehvid parajaks ja siis läks lahti, täiesti teine hingamine. Leedukad käisid autot vaatamas ja imestasid, et Jörg õpib rada ja autot kiiresti, esimesel õhtul ja kompromissreguga kaotust kiiremale vähem kui pool sekundit ringile, võimas. Aga aitas tänaseks, läksime hotelli, olime ju ikkagi hommikust vara teel ja tahtsime puhata. Minul veel uus Tekin stocki autole vaja peale panna jne.

Teine päev, kõik on tore, aga hea oleks viia enne välisvõistlust kurssi ennast ka reeglitega. Stocki auto minimaalne kaal oli meie reeglitega võrreldes +50 grammi ja auto minimaalne kliirens 5mm, minul auto ca 4mm. Pärast neid muutusi polnud muidugi auto enam harjumuspärane.

Tulemus: neljas koht.

WGT läks paremini, tulemus kolmas koht ja ilus võistlus.

Tegelikult olime väga rahul, kaubanduskeskus, kus leedukatel on püsirada, oli mõnus, nautisime kohaliku Tai toitu ja ilusat ilma. Kogemus, leedukad on väga kiired.

Tagasi sõites alustas teekonda Einar, Läti piiril võtsin juhtimise üle, lootsin, et teen Eestini 100km/h keskmist, tegin ma jah, 10-15km enne Eesti piiri, kui keskmine kiirus oli olnud 104km/h, sõitsin läbi löökaugu rehvi ribadeks. Nojah, vahetame ära, Mazda on ju uus auto ja tagavara

ratas peaks olema korras. Pakime kell üks öösel oma kola välja ja hakkame ratast vahetama, mida aga ei ole, on tagavararatas. Küll on tung ja rattavõti ja isegi vargamutri võti on olemas ja kõik, aga tagavararatta asemel on vahtplastist augutäide, mis see siis on, kokkuhoid Mazda moodi. Õnneks oli kaasas ka kompressor ja vaht, lisaks hulga mudelite rehviiliimi, liigume paari tunniga paar kilti, mõttetu, see rehvi ei jää pidama. Jörgil on hommikul kool ja siiani pole ta ühestki tunnist mudelite pärast puudunud, ei tohi ka nüüd puududa. Helistame mitmesse kohta, sõber Kristen Miller, ühtlasi meie auto kerede autor on valmis Tallinnast startima, aga mis kasu sellest oleks, mis ratta me alla paneme. Helistan veel, Rando helistab oma sõpradele, ei paista mingit reaalselt abi. Otsime abi lähemalt, mul on Pärnus väga hea sõber Tiit Pajusalu, kellega kunagi koos rallit sõitsime, aga kas ma helistaks talle kell kolm öösel? – jah, helistan, vastab. Mida me teeme, ta on valmis tulema, ta teab ka, et Pärnus on üks taksojuht, kes sõidab just sellise uue Mazda 6-ga, nojaa, aga mis kasu sellest oleks, tal ju pole tagavararehvi. Kris helistab Tiidule, mis auto sul on, Pontiac. 5 minutit hiljem helistab Kris tagasi, Tiidu auto veljeaugud sobivad selle Mazda omadega, – mida, Kris, Sa peksad segast keset ööd? Tiit võtab keldrist oma auto suverattad kaasa ja stardib, vähem kui tund hiljem on meil väga cooli Ameerika auto rattaga Mazda ja alustame teed Jörgi kooli poole. Rando on roolis, sest mina ju sõitsin auku. Vähem kui nädal hiljem on selge, et Lätis küll teid ei remondita, aga see üle kogu sõiduraja laiuv kraav oli korda tehtud. Jörg on maganud, kuid mis uni see ikka on, tagaiste pole ju voodi, jahe, kõveras ja mitte kuigi pikk uni, isegi patja pole. Poiss, püüa koolis hakkama saada, kus on kirjas, et peab kerge olema ja Jörg on tubli ning rõõmus, mitte ühte vingumise moodi häälotsust. Leedu Baltikad, tundub juba tuttav tee. Sama hotell, sama bowling õhtul hotellis, ainus asi mille me teisti tegime, mängisime bowlingut vasaku käega. Einar sai vasaku käega rohkem punkte, mina ühe võrra vähem kui paremaga, tõelised meistrid. Olin vahepeal saanud kerge kisa peale kätte ka kaua oodatud TeamWave regu ja selle WGT autole pannud, aga see tuli sealt kohe pärast esimest sõitu maha ja läks Kustile, mulle ei meeldinud. Evaldas võttis kotist järgmise Tekini, nüüd on mõlemal autol Tekin ja ma olen rahul. Rada on mõnus, aga sõit nagu ei suju, Jörg on närvis. WGT autol läks tagumine ratta telg ja meil ei ole uut, Käveril kah mitte, jätame WGT ootama, keskendume stockile. Mindaugas on väga kiire. Kõik on kiired, eelsõidud lähevad tegelikult tuksi, kuid siiski saavutab Jörg teise stardikoha. Mindaugas on ees, tema sõidab täiesti oma sõitu, Jörg lõpetab teisena. Teine finaali, Käver sõidab Jörgile tagant sisse, mõlemad piirdes kinni, viimased, Käverile stop-go, ja tegelikult nii nad auto-autos rivi ette trügima hakkasid. Jörg lõpetab kolmandana, Mindaugase ja Lauri järel. Lauri ja Jörg pörkasid veel kuskil kokku ja justkui oleks olnud Lauri viga, aga



mõlemad sõidavad edasi ja Lauri on ees, Jörg muidugi õnnetu, miks nii. Lauri õigustab, aga vahet enam pole ruuduline lipp on kukkunud. Viimane finaali, Mindaugas tegi meile kingituse, ta viimast finaali kaasa ei teinud, ütles: "tehke oma asjad ise selgeks". Temal oli võit käes, Jörgil oli vaja viimane finaali võita. Start, normaalne start, kõik hea, aga Lauri on väga kiire, tegi vist alguses ühe vea, aga läheneb, sirgel on lõpu eel Jörg ja Lauri kõrvuti, aga ma ei tea miks, kas nad puutusid kokku, kes trügis oli segane, Lauri auto lendab töölaudade alla,

Jörg saab stop and go, nii pikalt, et Lauri saaks talle kõrvale ja Lauri läheb ette. Tundus ebaloogiline, aga kohtuniku otsus ja kõik. Lauri juhib mitme meetriga Jörgi ees. Käveril oli rehvi katki läinud ja kiirus maas, eelviimase ringi lõpus jõudis peale sirget Lauri Käverile järgi ja nad pörkasid kokku, Jörg sai Laurist mööda. Lauri oli nii närvis, et sõitis raja piirde katki ja nii, et Jörg mahtus molekuli pealt veel läbi ja siis oli rada kinni, Jörg finišis, teistega lõpp, luges eelmine ring. Viimase finaali võit, kokkuvõttes tulemuseks teine koht. Lätis Baltikateks kõik lahtine, neljal mehel võimalus.

Enne tagasisõitu sööme Vilniuses kõhud täis, seekord eriti head Hiinakat. Sõidame tagasi, meeleolu on hea. Arutame, kuidas edasi, mida peame tegema, et Jörg saaks Riias võidu. Lisaks võidusõidule oli minul väga mõnus tunne Jörgi arenemisest inimesena, ta suhtles täiesti vabalt Leedu ja Läti võidusõitjatega, käis erinevates söögikohtades, hotellis ajas asju, kõik viimase peal. Aga ta ju õpib süvendatult prantsuse keelt, inglise keelt teise keelena ja natuke isegi vene keelt, mis tal küll veel eriti välja ei tule. Jörg suhtles Leedu võidusõitjatega nii, nagu ta oleks nendega kogu aeg koos olnud ja oleksid vanad tuttavad, Mindaugas ja Evaldas õpetasid talle rada, regu programmeerimist nendele radadele jne. Erinevates kohtades võistlemine ja uute inimestega suhtlemine on ju kasulik mitte ainult mudelismi seisukohalt. Selles mõttes on mul kahju, et me ei saanud minna kaasa eestlaste pundiga Tšehhi offroadi võistlusele, mis toimus Läti Baltikate etapiga samaaegselt. Teisalt, pole probleem, me jõuame, meil ei ole kiiret kuhugi.



Tagasi plaani juurde, otsustasime, et sõidame Riias paar nädalat enne otsustavat etappi Läti meistrivõistluste viimasel etapil. Mõeldud-tehtud, kahjuks ei saa meiega liituda Einar, aga ikkagi oleme autos neljakesi, seekord kaasas Andres Käver isiklikult. Äratus on vara, kohtume Luigel, enne kella viit hommikul. Ärkamine on veider, organism vist ei saa aru, kas on hommik või õhtu. Aga kui juba teel oleme, pole hullu. Käver püüab kõrval veidi tööd teha, aga see vist eriti ei õnnestu, laseme tal rääkida iphonest ja ipadist, räägime rallikatest ja uputustest, isegi kalastamisest räägime. Taas on autos mõnus seltskond, mis paneb aja ja verstad lendama, ongi juba Riia. Rada on valmis, ruum on tühi, äkki oli mingi 5-6 võistlejat kohal, aga trenn ju algab kohe. Kaasas on taas WGT ja stock. WGTle me uut võlli ei saanud, vigastatud võll Käveri varudest – tundus, et peab, tegelikult aga mitte, seega sõitsime lõpuni ühe autoga. Lätlastest seekord ilmselt kõvemaid mehi väljas polnud, sest Andres ja Jörg sõitsid põhimõtteliselt omavahel. Rada oli paras vigur, ja auto ei olnud alguses päris selline nagu Jörg sooviks. Proovisime iga sõidu järel midagi natuke muuta, lõpuks aga hakkas looma. Viimased paar finaalis oli auto juba hea ja jätsime auto muutmise, keskendusime raja õppimisele. Tehtud, küll esimene koht Läti etapilt, aga olulisem oli see, et tegu oli eelviimase trenniga enne meie seni olulisimat võistlust. Tagasisõit sama sujuv kui tulek, mina ainult istusin seekord taha, sest Rando ju ei sõida auku Tegelikult mulle eriti ei meeldi, kui teised sõidavad, aga Rando sõit on küllalt sujuv ja hea, st pädeb küll.

Viimane Eesti etapp, Käver ehitab rada, oh üllatust, paneme maha sarnase raja kui Lätis oli, mis saaks olla parem. Ei, parem saab olla vaid see, kui sõidame rohkem, sõidame stocki autoga ka

modified klassi, mis on erinev sisuliselt vaid ainult mootori poolest. Kui meie auto stocki mootor on ca 190 vatti, siis modified mootor on vaba ja üldjuhul eestlastel ca 600 vatti. Üritan veel Jörgile vaikselt mõista anda, et võta rahulikult, hoia nagu eest ära kui need kuulid lendama hakkavad. Kohast võiks unistada poodiumil, aga mitte kõrgemal astmel.

Stocki sõit oli meile tegelikult igav, Jörg ei pingutanud, keegi ei pakkunud konkurentsi. Selle eest aga modified oli täiega lahe, kujutate pilti: Jörg sõidab esikoha konkurentsis. Teine stardikoht, modi mehed on närvilised, küsisid isegi kohtunikult, kuidas ma nii kiiresti mootorit vahetan. Meie töölaud on Sael saali teises otsas kui modi meeste omad, aga täna käisid kõik meie tööd vaatamas. Lauri ei uskunud, et sõidame stocki autoga. Ta küsis ikka mitu korda üle, ta ju ise sõitis ka modi ja oli Jörgi taga. Priit Luman sai kvalifikatsioonis kiireima aja, esimene stardikoht, Jörg teine, Ilmar kolmas. Start, mõned ringid ja Jörg on esimene, finiš. Esimene finaali võidetud. Mina jooksen, akusid on vaja kiiresti laadida ja mootorit jahutada, viimasest tuleb peale igat sõitu küllalt kallist lõhna, aga vahet ei ole, trenn on olulisem, temperatuurid on kriitilised, aga peab kestma. Autol on taas Saue seadistus, see sobib, ma ei muuda midagi, ainus uuendus oli kere vahetus, tegime isegi kaks keret valmis, et vaatame kumb on parem, kas Mazda speed 6 või Audi R9, Audi jäigi puutumata, Mazda oli mugav. Teine finaali, rahvas on kogunenud vaatama, Start, Jörg saab ilusti minema, kuid eksib varsti, Ilmar pääseb ette, vahe suureneb, ei siiski, poole sõidu peal hakkab vahe taas vähenema, Jörg jõuab järgi, kas saab aeg otsa, ja sai. Ilmar esimene, Jörg kaotas väga vähe. Jörg tegi viimases kurvis manöövri, mis oli õige, ja mis oleks päästnud koha, kui ta oleks olnud Ilmarile lähemal, ta võttis viimase kurvi mingi veidra sõidujoonega, mis tegi selle kurvi väga kiireks, aga järgmist kurvi normaalselt ei oleks saanud võtta, aga oli ju finiš, polnud vajagi. Viimane otsustav finaali. Start, kõik on õige, sõit sujub, rahvas on taas vaatamas, tegelikult ei ohustanud selles sõidus keegi Jörgi esikohta, finiš. Tõsine aplaus, mitte keegi ei olnud enne Eestis stocki autoga modi mehi võitnud. Lauri surus Jörgil kätt: mees, sa tapsid meil just stocki klassi ära. Pärast seda sõitu otsustasime, et järgmise nädalavahetuse puhkame, kogume vormi ja anname 2.mail Riias sellise etteaste, nagu suudame.

Baltikate Riia etapp.

Esimene etapp, Eesti: Neljas koht, kolmas oli justkui käeulatuses, aga jäi sel korral siiski püüdmatuks.

Vilniuses teine (ning kiireim Eestlane)

Balti Meistriliiga võiduks oli Lätis vaja võita nii kvalifikatsioon kui ka võistlus. Siis oleks olnud punktide seis võrdne. reeglites on sellisel puhul otsustavaks nn hilisema võistluse punktid.

Eile hommikul oli tiitli võimalus neljal väga tugeval võidusõitjal, Lauri aga ei olnud nüüd Riias kohal.

Kaks tugevat konkurenti kes siiski tiitlit püüdma tulid on mõlemad julgelt üle kümne aasta alaga tegelenud, ja kogemusi on samuti kui tiitleid - kuhjaga, st eks see paras pähhel oli:)

Lisatud on Leedu etapi pilt, kus Jörgist vasakul on Mindaugas Ambrasas kes esindab Leedu sõitjate paremiku ning on väga pika kogemusega võidusõitja, paremal Lauri Laidna. Lisaks on pildil kõige vasakul Olev Pihl, kes oli kolmas pretendent esikohale ja arvatavalt Eestis selle ala kõige kõvem vend.

Viimane etapp sai otsustavaks

Läksime Riiga laupäeva lõunaks juhuks kui rada tehakse valmis eelmisel päeval ja on võimalus õhtul korra kätt proovida, aga ei, maja oli kinni ja kogu lugu. Seega olime sunnitud Riias sooja õhtut, kaunist vanalinna, ning väga häid Itaalia roogasid nautima. Õhtul hotelli lähedal sushi baaris jagas rando isegi oma visiitkaardi ja minu kõne talle 15 minuti hiljem oli muidugi täielik pettumus, sest eks ta ju lootis kõnet juba kelleltki teiselt. Hotellis oli vist üksainus töötaja, ilus Ilona, kes pakkus Randole väga peeneid jooke ja kes ei soovinud lätlastele iseloomulike kehaosi tutvustada:)

Hommikul 6.15 äratus ja rajale, esimesed treeningsõidud algasid ca 8.30.

Esimestest trennidest alates oli Jörgil hea hoog sees ja tänu sellele, et olime paar nädalat varem Riias kohalikul võistlusel käinud ja seadistusi otsinud, oli meie auto kohe väga heas seades, mida kogu päeva jooksul muuta ei olnud põhjust.

Eks närv oli muidugi sees, sest isegi see, kui oled trennis kiirem ei tähenda, et teised olulistel sõitudel kogemusi maksma ei pane.

Esimene kvalifikatsioon, võit, pikalt, keegi ei saanud isegi lähedale.

Pinged kasvasid, sest suured poisid muutusid närviliseks - mis mõttes ei saa:)

Teine kvalifikatsioon, jälle sama lugu, Mindaugas ja Olev tegid avarii, mõlemad rajalt maas, autod katki, Jörg pikalt ees.

Kolmas kvalifikatsioon, pidime võitma, sest kui põhisõidus loevad kõik sõidud, siis kvalifikatsioonis loeb parim aeg, pinge on õhus, aga imelikul kombel natuke siiski rahulikum. Mindaugas läks seekord kindlapeale välja, et sõita lõpuni ja mitte minna Jörgi või Olevit võitma, sest nii Olev kui Mindaugas oleks saanud võidu ka ilma kvalifikatsiooni võiduta, st neile oli tähtis pääs finaali. Kolmas kvalifikatsioon ei olnud küll kõige kiirem, aga taas võit, seal oli juba kindlapeale sõit ka Jörgil, ehk nüüd oli jälle närvid täiega pingul, esimene stardikoht, kaks meistrit kurjalt kuklasse hingamas.

Esimese finaali start, Jörg stardib alati hästi, nii ka seekord, esimest kurvist esimesena välja Mindaugas ja Olev jälle koos, mõlemad närvis avariid avariide järel, Jörg juhhib juba ringiga, pinge sada, viieminutiline sõit tundub igavikuna. Jörg võidab ülekaalukalt.

Võrdluseks tulemused kvalifikatsioonis Jörgil umbes sellised, 5.02 - 24 ringi, 5.02 - 24 ringi, 5.04 - 24 ringi. Esimene finaali 5.06 - 24 ringi. Mahajääjatest möödumine ning suurem autode arv rajal muudab mõnikord finaali aeglasemaks.

Teine finaali, meie jaoks mõneti lihtsam, kui ei võida seda, jääb veel üks võimalus, Olevil ja Mindaugasel ilmselt seis hullem, mõlematel on võiduks vaja see finaali võita. Start, Jörg laseb esimese kurvi pikaks, Mindaugas möödub, Olev püüdis kah aga ei õnnestunud. Olev muideks on äärmiselt osav mööduja, kui ees sõitev auto väiksemagi vea teeb või ukse lahti jätab, mahub Olev sealt läbi. Esimesed paar ringi Mindaugasel ei ole võimalust, Jörg on kiirem, leiab võimaluse möödumiseks ning läheb siis oma teed. Olev ja Mindaugas pusivad, Olev saab mööda ja hakkab Jörgi püüdma. Olevil tulevad mõned kohad tõeliselt väga hästi välja ning on näha, et ta vaatamata aeg ajalt tehtud vigadele läheneb Jörgile. Jörg sõidab puhtalt. Vigu ei tohi lubada, sest see võib lõppeda purunemisega, mahajääjatest möödub Jörg üli-ettevaatlikult, Olev läheneb. Kui kell näitab 30 sekundit lõpuni on Olevi ja Jörgi vahe sekund-paar. Jörg jõuab ringiga Mindaugasel järgi ning kas teadlikult või alateadlikult riske kaaludes otsustab mitte mööduda. (Rando poolne selgitus: Mindaugasel oleks olnud võimalust tiitlile ka siis kui Olev oleks teise finaali võitnud) Olev läheneb. Me ei tea tegelikult, mis toimus Jörgi peas, aga ma olin täiesti veendunud, et Jörg ei lase Olevit mööda, on see siis Mindaugase ees või taga. Finish,

päeva kiireim sõit, 25 ringi. Jörg edestas Olevit mõne kümnendikuga. Lõpp, MEISTER! Palju õnne Jörg!!! Eesmärk saavutatud.

Viimast sõitu me väga tõsiselt kaasa ei teinud, Rando ja Jörg vahetasid autod, katse oli huvitav mõlemale:)

Ilmselt on raske kirjeldada emotsioone, mis mind valdasid teel tagasi Tallinnasse. Lisaks sõnulseletamatu hingerahu, Rando on roolis, Lady Gaga ja Alejandro on raadios, lobiseme maast ja ilmast, Valge Kütuses teeme juba tuttava peatuse, et tõdeda fakti, meil tegelikult ei olnud kõhud tühjad:).

Sellega lõpetaksin oma emotsioonide kirjeldamise ja lähen tagasi autot ehitama ning plaane tegame. Tean, et varem või hiljem võtan taas peale nauditavat tulemust kokku vahepeal toimunu. Seniks - rajal näeme!

Suurima fänni kommentaar

Kui Jaanus mulle peale Vilniuse etappi ütles, et Lätti lähme tiitlit tooma, olles ise seejuures võrdlemisi ebakindel, olin veendunud, et see ei saa olema lihtne. Samas teadsin, et võimalus selleks on olemas kuna Jörg on viimasel ajal näidanud väga head sõidurütmi just eriti pingelistes oludes. Teatud mõistes võiks isegi öelda, et tal pole stiimulit sõita kui otseseid konkurente pole.

Kogu eeltöö oli kindlasti kõvaks plussiks ning Jörgile ideaalselt sobivas seades olnud auto ei teinud konkurentide elu lihtsamaks. Õigemini tegelikult ei olnud mitte kellelgi sel päeval mingit sõnaõigust ning minu silmis oli selge kes sel korral kiire on juba peale esimese eelsõidu avaminuteid. Sellegi poolest ei ole ükski võidusõit läbi enne kui ruudulipp on langenud ning esimesena finišeerimise suurimaks eelduseks on finišisse jõudmine. Jörgi kui järgmise generatsiooni võidusõitja saavutus on tegelikult väga tõsiseks märgiks, ning usun et kui sama kiire areng jätkub on "meil" õige pea oma meeskond kes läheb ka Euroopa tasemel poodiumikohta küsima.

Täna Sind Jörg, täna kõiki teisi kes viitsisid lugeda ja kes on meile pöidlaid hoidnud ja ka võidusõidud põnevaks muutnud.