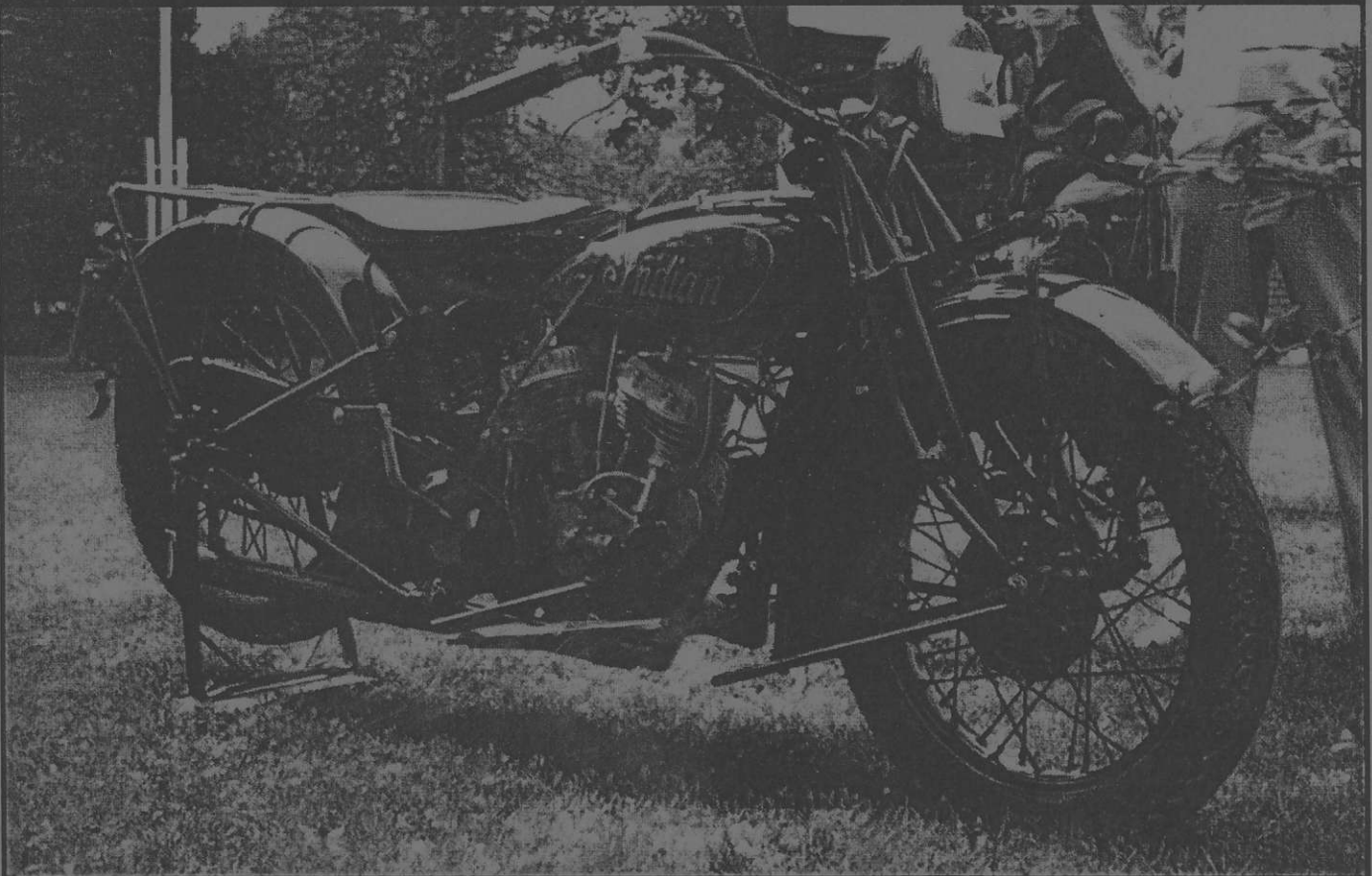


Tempo



EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI "UNIC-MOTO" AJAKIRI NR.7 DETSEMBER 1998



TUDU-MOTO 1998 PARIMAKS TUNNISTATUD MOOTORRATAS INDIAN
OMANIK JOUKKO KOTILAINEN

Sisukord

1. Jõudu tööle	1
2. Kassari	2
3. Tere	3
4. Mootorisport Eestis 1934-1940	5
5. Põhikiri	7
6. Üritusi 1999. aastal	11
7. Meenutus 1988. aastast	11
8. Pilte: Tudu-Moto 1998	12
9. Kuidas osta pruugitud mootorratast	17

Häid Jõulupühi! Head uut aastat!



EVMK "UNIC-MOTO" president
Tõnu Piibur
tel. 6322 561

sekretär
Toomas Pauvelt
tel. 252 50508

ajakirja "Tempo" toimetaja
Märt Karu
tel. 250 78991

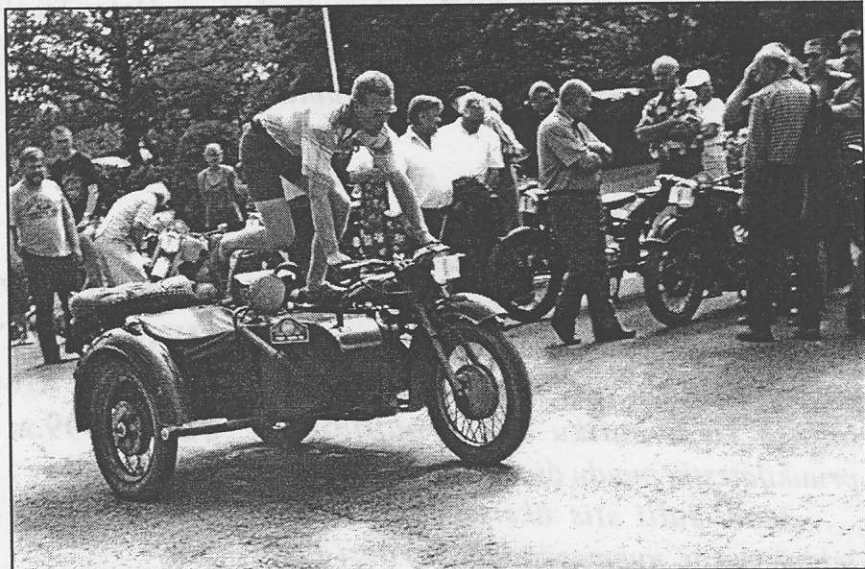
Jõudu tööle!

Lugupeetud vanatsikli sõbrad. Möödunud suvi oli vihmane ja seetõttu ei olnud ka eriti palju võimalusi ringi tiirutamiseks. Aga üritused, mis toimusid olid meelde jäävad. 1998. Aasta romupäevad olid suurimad nii osalejate arvu kui hindade kõrguse poolest. Näib, et käes on vanatehnika laatade kõrgaeg. Loomulikult ei saa see igavesti kesta, sest silmapiiril on konkurente ja laadakaupa ei anna juurde toota. Nii et krabagem viimast. Rõõm oli kogeda, et laadaplats osteti JAWA juppidest ja koguni tervetest JAWA-dest tühjaks. Huviliste armee valmistub suureks punaseks juubeliks.

Kordaläinuks võib pidada ka suvist motokokkutulekut Tudus. Siin juures tuleb märkida, et kui kokkutulekuid organiseerida normaalse närvikavaga maameestega koos, siis on nende korraldamine lausa lust ja rõõm. Esialgne kartus, et tsiklid pikal rabaretkel katki lähevad ja ära upuvad ei läinud täide. (Või läks?) Igatahes mäletatakse tsiklimehi sealkandis kaua ja tantsumemmedki panevad meid tantsusammudesse, et anda seda elamust põlvest põlve. **Tuleva suve motokokkutulek tuleb Kassaril juuli teisel nädalavahetusel.**

Oli ka väikeseid aga huvitavaid üritusi. Ringrajakihitajad külgorvi masinaklassis korraldasid Pirita velotrekil korvipäeva, kus kõik soovijad said mööda viraaze kihutades tunda tõelist füüsilikat ja sisemuses keemiat. Erineb ju trekisõit tublisti tavalistest kurvidest. Üritus oli mõeldud propageerimaks külgorvi masinaklassi aga publikut oli samapalju kui osalejaid. Tallinn on paraku linn, kus tsiklimehele pööratakse tähelepanu ainult siis, kui ta mõnele hauakaevajale vastu nosu annab.

Aatekaaslased unikaalsete autode kubist "UNIC" korraldasid lõbusa päeva dziibi meestele. Kohapeal oli üles pandud ka militaartechnika näitus, kus oma osa oli täita "Unic-Moto" tsiklitel. Paraku läbis tsiklimeestest kogu raja ainult Toomas Svaigsne oma BMW R12-ga. Huvitav miks selle tsikliga sõda ei võidetud, kui allakirjutanu oma venelasega esimesse auku kinni jäi. Ilmselt oli vahe meestes.



Tõnu Piibur esitab etüüde balletist "Luikede järv" mootorrattal K-750 MV

Palju lubatud velomaaniast ei tulnud kahjuks midagi välja. Osalt oli süüdi muidugi ilm, teisalt jälle ideede puudus. Aga asja annab parandada!

Järgmine aasta tuleb igal juhul parem kui eelmine. **On põhjust tõeliselt aja kulgemise üle rõõmu tunda, sest vanatehnika saab jälle aasta võrra vanemaks ja unikaalsemaks.**

Tõnu Piibur

Tere!

1998.aastal oli üllatavalt palju sündmusi: kevadine Kurtna varuosadepäev, "Tudu Moto 98", Jõgevatreff 98, "Saku Safari 98", sügisene Kurtna varuosadepäev. Vanatehnika mehel lausa pidu peo otsa. Kurtna varuosadepäevadel on selgelt näha, kes kaupmees, restauraator või kolleksionäär. Vanatehnika hinnad tõusevad kohati pilvedesse ületades välismaiseid hindu. Pakume alati ikka enne kaasamaalastele. Sageli maksab kohalik vanatehnika harrastaja kohe küsitud summa, kui 70-80% küsitud hinnast tingida üritav välismaalane. Tundub, et neist on paljud ka kaupmehed. Osta odavalt siit, ja müüa Saksamaal või kus keegi, kallilt edasi. Ärgu solvugu need inimesed, kes on tõsirestauraatorid. See ei ole teie silmadele ega kõrvadele - kulud tuleb teilgi kuidagi katta. Ka kaupmeestel ei maksa solvuda, sest see on vanatehnika harrastajate seisukoht, millest juttu eelpool ja meie ei soovi olla kohtumõistjad, veel vähem halvustada kellegi ettevõtmisi. On neist ju kasu ka. Kui kuskilt ei leidu puuduvat juppi siis on võimalus, et kaupmees on selle hankinud ja sellega oma panuse vanatehnika harrastusele ning tehnika ajaloole teinud. Aeg paneb asjad paika. Jõudu, jaksu ja õnne uuteks leidudeks kõigile, kes Te vanarauaga kokku puutute.

"Tudu Moto 98" kõige rõõmustavam sündmus oli see, et uued noored mehed on "uunikutega" sina peale saanud. Klubi areneb. Tudu kokkutulekul pidi iga üks ise osalema, et sellest rõõmust ja elamustest, mis osaks said kogu ettevõtmisel kohalikule rahvale, korraldajatele ja osavõtjatele. Suur tänu Tudu rahvale! Eriti tuleb esile tõsta tantsumemmesid. 30 aastat olevat nad harjutanud ja nüüd esinesid nad esimest korda

publikule. Põhjus, keegi polnud neid varem kutsunud. Tavaliselt kingitakse artistidele lilli. See kord jagasid esinejad õisi publikule. Nimeks said nad tsiklimeestelt luulelise "Rabaõied". Päike, vihm, äike, kruusased teed, soomülkad, sünge ajalugu- 1940-41. aastast elanikest tühjendatud kaks õnnelikku ja päikesepaistelise küla, kelle süü seisnes isamaa, oma laste ja enda vabaduse armastuses. Siiani on need külad tühjad. Aastal 1998! Ei mälestusmärki süütult hukkuneile, Eesti Vabariigi Vabadussõja kangelastele ja nende järeltulijatele, vaid kõle tuul vihiseb laguneva raudteejaama varemete ja maa sisse kõdunenud küüditamisest üle jäänud loomavaguni vahel. Oli ja on, mille üle mõelda, sest lugupeetud "uuniklased", Riigikogu valimised on jälle ees. Olgu Eesti rahval ometi ükskord mõistust oma juhtide valikul ja neil valimiselsetest lubadustest kinnipidamisel.

Eesti motomatkaajate korraldatud kokkutulekule "Jõgevatreff 98" oli palutud osalema ka vanatehnika omanikke. Tartu näitusel oli vanaaegseid mootorrattaid, sõidu- ja veoautosid kolmekümne ringis, pealtvaatajaid kümnetes tuhandetes ja kaasaegseid mootorrattaid üle poole tuhande. Mõllu, müra ja musa rasketes detsibillides. Traigid sõitsid



Harri Pärkma tütar Helve Tähe, Märt Karu, Urmas Teearu ja Urmas Kauniste Jõgevatreffil 1998 Tartus.

lippude lehvides mäest üles ja alla kui liikuvad roki kontserdid, kiljuvad beibed peal. Uhke oli ärasõit tagasi laagrisse Jõgevale, Kuremaa järve äärde. Hommikul Tartusse sõitnud lõputuna näiv tsiklite rivi, üks uhkem kui teine, oli nüüd kihutavatesse gruppidesse jagunenud ja tegid võimsat mürinat kangematest-kangemad, vinged karvased ja musklites nudipead gaasirulli keeramas. Ja lahti see keerati! Laagris oli kõik paigas. Pidur, pillerkaar ja autasustamine läks nagu lepase reega täpselt ja mitte üle organiseeritult. Rahval oli lahe. Üle tuhande jalapaari vihtus kõiksugu tantse. Nähti striptiisitare, kes püsti olnud toru ümber väänlesid-keerlesid ja seda ühemõtteliselt hellalt embasid. Õnn säras kõigil silmist, mille õlle kääritajad purkidesse või pudelitesse olid villinud ja pidulised kurgust alla voolata lasknud. Ainult ühel mehelustus ajutiselt valgus ja õnne naeratus õlleselt suult, kui ta kogemata tsikli meeste laagrist mingite röövlite laagrisse oli sattunud, kus teda klobiti, nõuti kõiksugu varandust ja mootorratta võtmeid. Õhtu, õigemini öö lõppes ilutulestikuga. Allakirjutajal oli koju sõit algul takistatud. Igal kilomeetril tuli teha peatus, sest BMW mootor lõpetas regulaarselt popsutamise. Tõmbasin tsikli jalale ja uurisin targa näoga süütesüsteemi. Proovisin käivitada ja nagu alati BMW-dele kombeks kuuldus meeldivat mootori popsumist. Kilomeetri pärast kordus kõik. U. Teearu arvas, et tark tegu oleks tsikkel pakettiautosse tõsta. Läheb muidu terve nädal üles. Arvasin, et mul aega küll, sest kahtlustasin bensiini vähesust bensupaagis. Reservi avad olid umbe läinud. Nii popsutasin peatustega pooleks Eesti Kütuse bensiinijaama, kus leidis BMW mett- A76. Ülejäänud iga meeter kojusõiduteel päikesepaistelisel vanal Piibe maanteel oli nauding. Mootor popsus ja andis mõnusa matkakiiruse 80-90 km/h. Selgus jälle vana tõde - sisepõlemismootor vajab töötamiseks bensiini.

“Saku Safari 98” oli klubi “Unic” uus,

esamakordselt Eesti tehnikaspordi ajaloos korraldatud maasturite võidusõit. Ettevalmistused algasid mitu kuud varem. Käidi koos, ideed sündisid, koostati plaanid ja need ka realiseeriti. Kui nädal aega enne võistlust avati rada treeninguteks oli see võistluste päeva hommikuks 12.septembriks muutunud Kuu maastikuks. Mitmesaja tuhande krooni eest jõuti ka maastureid ära lõhkuda. Rada sai muudetud ohutumaks. Võistlustest osavõtt oli üllatuslikult suur ja võisteldi tõsimeeli, tehnikale armu andmata. Pealtvaatajaid jätkus, vaatamata vihmasse sügisilmale, kõikidele põnevatele kohtadele, kuid neile jagatud informatsioon jäi vajaka. EVMK “Unic-Moto” poolt organiseeritud vanatehnika näitus oli asjalik. Esindatud olid mootorrattad ja vanad maasturid. Urmas Valgma (GAZ 67B) ja Toomas Svaigsne (BMW R-12) läbisid oma “uunikutega” ka väga raske raja imeks pandava kergusega. Roolis olid meistrid. Järgmistel kordadel tasub ikka kõigil klubi meestel oma klubi üritust vaatama tulla.

1999.aastal on JAWA 70 aasta juubel. 1929. aastal alustasid ka mitmed teised firmad mootorrataste tootmist, kuid JAWA andis peale II maailmsõda paariks aastakümneks mootorrataste disainile suuna. Eestis on see mark sõidulusti pakkunud mitmele põlvkonnale. Eriti kuumad olid kuuekümnendad, seitsmekümnendad. Kasutati ka IZ-i, Kovrovetchit, Pannoniat, 125ccm Moskva'd ja Minski, M72-e, K750-t, hiljem Dneprit ning Uraali, kuid need ei pakkunud nii palju huvi kui JAWA.

Jõulurahu Teile hinge ja kodusesse Head uut “uunicute” aastat! Parim kink restauraatorile on tema tsiklil puuduv osa, hea nõuanne ning abi.

Lugupidamisega Märt Karu





HARRY PÄRKMA



MOOTORSPORT EESTIS 1934 - 1940

Clen sõnade valikul ausalt siiras, kui nimetan aastaid 1934 - 1940
KULDSEKS AJASTUKS EESTI MOOTORSPORDIS ... Avasime ukse Euroopasse !
Avasime ukse ka Euroopale Eestisse !

* Eestis tunti mind omariikluse aastail (1930 - 1940) juristina. Samaaegselt, oma eriharrastuste (hobbi) rindel, alates aastaga 1934, mootorsportlasena. Kummaline kaksikelu ? Nõuab selgitust !

* Jõudsin vandeadvokaadi abi seisusesse novembris 1930. Minu patroniks oli vandeadv. Arnold Susi. Asusin tööle tema kontoris, kõrges Krediidpanga majas. Kõrval-kontoris töötas vandeadv. August Peet, tema abiks vandeadv. abina Kaarel Särgava, tuntud kirjaniku Ernst Särgava vanem poeg. Viimase noorem poeg, Paul, oli insener ja mootorratta omanik. Ilmselt hakkas ka Kaarel huvi tundma mootorspordi vastu ja ühines Eesti Auto Klubi Mootorratturite sektsiooniga (EAKMS).

* Partner Kaareli "hobbi" äratas ka minus huvi... A.1933 ühinesin ka mina EAKMS-iga, ja a.1934 sai minust esimese mootorratta - "Zenith 350" omanik.

* EAK oli esijoonel "harrasmeeste klubi". Mootorsport praktikas, võistlusradadel, oli teisejärgulise tähtsusega. Sellele vastandina oli EAKMSektsiooni ridadesse kogunenud parasjagu nooremaid, kes elumõtet otsisid võistlusringil. Puhuti said teoks, sektsiooni algatusel ja korraldusel, mõnedki võistlused, näit hipodroomil, Esimene Eesti T.T. (Tourist Trophy) Pirita-Kose ringrajal. See kõik süvendas võõrdumist generatsioonide vahel, harrasmeeste ja aktiivsete noorte vahel...

* Noored leidsid varsti ainuõige lahenduse. Aastal 1934 sündis Eesti Mootorspordi Klubi (EMSK), täis ülejooksikuid EAK-st. EMSK asutajate nimekirjas oli kolm advokaati: Kaarel Särgava, Lembit Paap ja Harry Pärkma. Saime varsti hüüdnimeks "Kolme advokaadi Klubi". Kuid neil kolmel polnud põhjust häbeneda, igamees neist andis tõhusa juhtiva panuse Eesti mootorspordi rindel...

Pandi püsiv alus regulaarsetele rahvusvahelistele võistlustele. Igal kevadel Tallinna hipodroomi ringrajal, igal sügisel, septembris. Eesti Suursõit (T.T), Pirita-Kose-Idkati ringteel, esimestel aastatel ka autodele. Kaasa tegi arvukalt tippsõitjaid võõrsilt: Soome, Rootsi, Saksamaa, Läti, Poola, ka Inglismaa. Nimed nagu Raine Lampinen (Soome), Sven Edlund (Rootsi), Kurt Mansfeldt (Saksa), Rudolf Knees (Saksa) said üldtuntuks, lisana oma tipmeestele - O. Veldemann, V. Hennok, E. Tomson, J. Tomson, S. Kletschy, H. Perten j.t.

Huvi suurvõistluste jälgimiseks oli ülisuur: TT-1 oli publikut 20.000 ringis, hipodroomil üle 2.000, kord koguni 8.000. Sõitjad-võistlejad sinimust-valge lipu all olid kiirelt õppijad ja väärikad vastastele, võõrsilt.. Pole siis imestada, et neid võistleva kutsuti suursõitjatele üle Eesti piiri.

Tavaks kujunes arvuka EMSK meeskonna osavõtt igal kevadel Helsingis. Rootsi Grand Prix suursõidu Saxtorpi ringrajal tegi a.1937 kaasa O.Veldemann, tema saatjaiks J. Mannert (mehaanikuna) ja H. Pärkma (EMSK esindajana-kohtunikuna). Poola ainsas sadamalinnas Gdynia peetavast suursõidust võeti osa kahel aastal (1937 ja 1938), kus edukalt kaasa tegid O. Veldemann ja J.Tomson. EMSK esindajana saatis neid H. Pärkma. Sügisel 1938 tegi sama "meeskond" kaasa suurvõistluse Varssavis.

* Viimaseks EMSK poolt korraldatud suurvõistluseks jäi septembris 1939 peetud Eesti Suursõit.T.T.Pirita-kosel. Kuigi atmosfääri mürgitamas oli peatselt Euroopas algava maailmasõja õhkkond, tuli sinna kaasategijaid parasjagu - Rootsist, Lätist, lõviosa Soomest. Võistlus kujunes eestlaste ja soomlaste omavaheliseks jõuprooviks...

* Mis osa tuli minul, nende ridade kirjutajal, mängida kõikide nende EMSK suurürituste teokssaamise rindel? Õppisin üpris kiiresti kõik mootorspordi "mängureeglid" klaariks ja suurvõistluste kavaraamatus võis minu nime järele lugeda tiitlina "Võistluste Üldjuht".

* * *

* L O P P kõigele ilusale, nii Eestile kui ka EMSK- le, tuli n.n.juunipöördega, 1940. Punavõimude käsk - kõik erakätes olevad mootorsõidukid üle anda uuele võimule - tegi meid, mootorsportlasi - jalutuks! Kohe järgnevate areteerimiste või muidu "kadumiste" laviinis kaotasime klubi juhtkonnast Kaarel Särgava ja Lembit Paapi.. H. Pärkma, järele jäänud abiesimehena, tegi targalt kui ta vaikivas olekus kõigest ähvardavast kaugele eemale hoidis. Õnnestus päästa "oma nahk"...

* * *

* EMSK juhtkond ja seda julgetes tegudes üksmeelselt toetav meeskond ei jäänud kunagi juba võidetud loorberitele "puhkama". Alati "rahutud" (õnneks ikka positiivses suunas!) hinged olid pidevalt otsimas üha uemat, suuremat, paremat, põnevamat... Olgu see kodurindel, Eestimaa kitsastes piirides või koguni julge valjahüpe kaugemale.

* Sellaste otsingute tulemusena said teoks kaks silmapaistvat erilaadi suurüritust Eesti mootorspordi rindel.

Juulis-augustis 1936 tegi EMSK meeskond kaasa Rahvusvahelise Mootorratturite Tähesõidu Berliini, olümpiale 1936.

Mai lõpupäevil 1939 korraldati esimene ülemaaline ESTI KOLME-PÄEVA SÕIT mootorratastele ja autodele.

Neid kahte tippüritust võtan vaatluse alla mõnevõrra pikemalt, mälestuste stiilis, järgnevas kahes peatükis.

* * *



MITTETULUNDUSÜHINGU EESTI VANAMOOTORRATAKLUBI UNIC-MOTO PÕHIKIRI

I ÜLDSÄTTED

1

Ühingu nimi, asukoht ja majandusaasta

1.1 Mittetulundusühing nimega Eesti Vanamootorrattaklubi Unic-Moto, edaspidi nimetatud "ühing", on kasumit mittetaotlev eraõiguslik juriidiline isik, mis on asutatud üheksateistkümnendal märtsil ühe tuhande üheksasaja üheksakümne viiendal (19.03.1995.) aastal, ja mis on isikute vabatahtlik ühendus, mis juhindub oma tegevuses Eesti Vabariigis kehtivatest õigusaktidest, käesolevast põhikirjast, üldtunnustatud rahvusvahelistest deklaratsioonidest ning ühingu liikmete üldkoosoleku otsustest.

1.2 Ühingu juhatuse asukoht on Tallinnas.

1.3 Ühingu majandusaasta algab esimesel jaanuaril ja lõpeb kolmekümne esimesel detsembril.

2

Ühingu eesmärk

2.1 Ühingu eesmärgiks on ühendada vanamootorratta valdajaid ja huvilisi ning vanatehnika säilitamine Eesti Vabariigis asjahuviliste individuaalse ja ühendatud tegevuse kaudu.

2.2 Oma eesmärkide elluviimiseks ühing:

2.2.1 korraldab restaureerimisseminare, varuosade päevi, näitusi, kokkutulekuid ja võistlusi;

2.2.2 teeb selgitustööd vanamootorrattaste kaitsmiseks ja säilitamiseks ning tutvustab rahvale ühingu eesmärke;

2.2.3 annab välja erialast ajakirja "Tempo", katalooge ja muid trükiseid;

2.2.4 võimaluse korral avab vanatehnika muuseumi;

2.2.5 autasustab oma aktiviste;

2.2.6 loob ühingu siseseid margi sektsoone;

2.2.7 loob sidemeid samalaadsete ühingutega välismaal;

2.2.8 teostab seaduses lubatud piires majandustegevust ühingu põhikirjalise tegevuse finantseerimiseks;

2.2.9 aitab kaasa vanatehnikat puudutavate seaduste väljatöötamisele ja rakendamisele.

II ÜHINGU LIIKMED

3

Ühingu liikmeks vastuvõtmise, väljaastumise ja väljaastumise tingimused ning kord

3.1 Ühingu liikmeks võib olla iga füüsiline isik, kes soovib osaleda ühingu töös ning kes tunnustab ühingu põhikirja.



- 5.2.7 ühingu ühinemine, jagunemine ja tegevuse lõpetamine;
5.2.8 juhatusele nõusoleku andmine ühingu kinnisasjade ja registrisse kantud vallasasjade võõrandamiseks või asjaõigusega koormamiseks;
5.2.9 üldkoosolek võib otsustada juhatuse pädevuses olevaid küsimusi, kui seadusega ei ole need antud juhatuse ainupädevusse.

6

Üldkoosoleku kokkukutsumise kord ja otsute vastuvõtmine

- 6.1 Üldkoosolek kutsutakse kokku juhatuse poolt vastavalt vajadusele, kuid mitte vähem, kui üks kord aastas.
6.2 Erakorraline üldkoosolek kutsutakse kokku revidendi või vähemalt 1/10 ühingu liikmete kirjalikul põhjendatud nõudmisel. Kui juhatus ei kutsu üldkoosolekut eelnimetatud asjaoludel kokku, võivad taotlejad üldkoosoleku ise kokku kutsuda samas korras juhatusega.
6.3 Üldkoosolek on otsustusvõimeline, kui sellest võtab osa vähemalt pool (1/2) ühingu liikmetest.
6.4 Üldkoosoleku otsus on vastu võetud, kui selle poolt hääletab üle poole koosolekul osalenud ühingu liikmetest, välja arvatud põhikirja punkti 5.2.3 ja 5.2.7 otsustamisel, mille poolt peab hääletama 2/3 koosolekul osalenud liikmetest, ning põhikirja punkti 5.2.1 otsustamisel, mille poolt peab hääletama vähemalt 9/10 ühingu liikmetest.
6.5 Üldkoosoleku otsus loetakse vastuvõetuks koosolekut kokku kutsumata, kui otsuse poolt hääletavad kirjalikult kõik ühingu liikmed.

7

Ühingu juhatus

- 7.1 Ühingul on juhatus, mis seda esindab ja juhib.
7.2 Juhatuses on kaks kuni kolm liiget, kes määratakse üldkoosoleku poolt üheks (1) aastaks.
7.3 Juhatuses liige peab olema teovõimeline füüsiline isik ja vähemalt poolte juhatuse liikmete elukohad peavad olema Eestis.
7.4 Kui juhatuses on kolm liiget võivad juhatuse liikmed valida endi hulgast esimehe.
7.5 Igal juhatuse liikmel on õigus esindada ühingut kõigis õigustoimingutes.

8

Juhatuses koosolek

- 8.1 Juhatus võtab oma otsused vastu koosolekul.
8.2 Juhatuses koosolekud viiakse läbi vastavalt vajadusele.
8.3 Juhatus võib otsuseid vastu võtta, kui koosolekul osalevad kõik juhatuse liikmed.
8.4 Juhatuses otsused võetakse vastu poolthälteenamusega.

9

Juhatuses pädevus

- 9.1 Ühingu juhatus:
9.1.1 esindab ja juhib ühingut;
9.1.2 kinnitab ühingu töötajate tööülesanded ja töötasustamise korra;
9.1.3 lahendab jooksvaid probleeme, valmistab ette ühingu tegevusprogrammid ja esitab need kinnitamiseks üldkoosolekule;
9.1.4 korraldab ühingu igapäevast tööd;



- 5.2.7 ühingu ühinemine, jagunemine ja tegevuse lõpetamine;
5.2.8 juhatusele nõusoleku andmine ühingu kinnisasjade ja registrisse kantud vallasasjade võõrandamiseks või asjaõigusega koormamiseks;
5.2.9 üldkoosolek võib otsustada juhatuse pädevuses olevaid küsimusi, kui seadusega ei ole need antud juhatuse ainupädevusse.

6

Üldkoosoleku kokkukutsumise kord ja otsute vastuvõtmine

- 6.1 Üldkoosolek kutsutakse kokku juhatuse poolt vastavalt vajadusele, kuid mitte vähem, kui üks kord aastas.
6.2 Erakorraline üldkoosolek kutsutakse kokku revidendi või vähemalt 1/10 ühingu liikmete kirjalikul põhjendatud nõudmisel. Kui juhatus ei kutsu üldkoosolekut eelnimetatud asjaoludel kokku, võivad taotlejad üldkoosoleku ise kokku kutsuda samas korras juhatusega.
6.3 Üldkoosolek on otsustusvõimeline, kui sellest võtab osa vähemalt pool (1/2) ühingu liikmetest.
6.4 Üldkoosoleku otsus on vastu võetud, kui selle poolt hääletab üle poole koosolekul osalenud ühingu liikmetest, välja arvatud põhikirja punkti 5.2.3 ja 5.2.7 otsustamisel, mille poolt peab hääletama 2/3 koosolekul osalenud liikmetest, ning põhikirja punkti 5.2.1 otsustamisel, mille poolt peab hääletama vähemalt 9/10 ühingu liikmetest.
6.5 Üldkoosoleku otsus loetakse vastuvõetuks koosolekut kokku kutsumata, kui otsuse poolt hääletavad kirjalikult kõik ühingu liikmed.

7

Ühingu juhatus

- 7.1 Ühingul on juhatus, mis seda esindab ja juhib.
7.2 Juhatuses on kaks kuni kolm liiget, kes määratakse üldkoosoleku poolt üheks (1) aastaks.
7.3 Juhatuses liige peab olema teovõimeline füüsiline isik ja vähemalt poolte juhatuse liikmete elukohad peavad olema Eestis.
7.4 Kui juhatuses on kolm liiget võivad juhatuse liikmed valida endi hulgast esimehe.
7.5 Igal juhatuse liikmel on õigus esindada ühingut kõigis õigustoimingutes.

8

Juhatuses koosolek

- 8.1 Juhatus võtab oma otsused vastu koosolekul.
8.2 Juhatuses koosolekud viiakse läbi vastavalt vajadusele.
8.3 Juhatus võib otsuseid vastu võtta, kui koosolekul osalevad kõik juhatuse liikmed.
8.4 Juhatuses otsused võetakse vastu poolthäälteenamusega.

9

Juhatuses pädevus

- 9.1 Ühingu juhatus:
9.1.1 esindab ja juhib ühingut;
9.1.2 kinnitab ühingu töötajate tööülesanded ja töötasustamise korra;
9.1.3 lahendab jooksvaid probleeme, valmistab ette ühingu tegevusprogrammid ja esitab need kinnitamiseks üldkoosolekule;
9.1.4 korraldab ühingu igapäevast tööd;



- 9.1.5 tagab ühingu põhikirjaliste ülesannete täitmise;
- 9.1.6 kutsub kokku ja viib läbi liikmete üldkoosoleku;
- 9.1.7 korraldab ühingu raamatupidamist;
- 9.1.8 korraldab ühingu liikmete arvestuse;
- 9.1.9 otsustab liikmete vastuvõtmise ja väljaastumise küsimused;
- 9.1.10 koordineerib ühingu jooksvat tööd;
- 9.1.11 võtab vastu otsuseid ühingu vahendite kasutamise kohta;
- 9.1.12 sõlmib ja lõpetab töölepingud.
- 9.2 Kui ühingu juhatuse liikmed on valinud juhatuse esimehe on põhikirja punktides 9.1.6, 9.1.10, 9.1.11 ja 9.1.12 sätestatu juhatuse esimehe ainupädevuses, kui juhatuse koosolek ei otsusta teisiti

10

Ühingu vara, varaline vastutus, vara jaotus ühingu lõpetamise korral ja järelvalve

- 10.1 Ühingu vara tekib:
 - 10.1.1 tulust, mida võidakse saada ühingu väljaannete kirjastamisest ja levitamisest või muude ühingu põhikirjalistest eesmärkidest tulenevate tasuliste ürituste korraldamisest;
 - 10.1.2 annetustest ja sponsorsummadest;
 - 10.1.3 liikmemaksudest ja sisseastumismaksudest;
 - 10.1.4 sihtotstarbelistest eraldistest;
 - 10.1.5 muust tulust, mis on vajalik ühingu põhikirjalise tegevuse arendamiseks.
- 10.2 Ühingu vara kasutatakse ühingu eesmärkide saavutamiseks.
- 10.3 Ühing vastutab oma varaliste kohustuste eest talle kuuluva varaga. Ühingu liige ei kannu varalist vastutust ühingu varaliste kohustuste eest ega ühing oma liikme kohustuste eest.
- 10.4 Ühingu lõpetamisel jaotatakse allesjäänud vara sama suunitlusega mittetulunduslike organisatsioonide vahel.
- 10.5 Ühingu finants-majandustegevuse kontrolliks valitakse üldkoosolekul iga ühe aasta tagant revident (revisjonikomisjon), kes viib vähemalt üks kord aastas läbi revisjoni ja on aruandekohustuslik üldkoosoleku ees. Revidendil on õigus nõuda raamatupidamisaruannet ja kontrollida finantsdistsipliini täitmist.

III ÜHINGU ÜHINEMINE, JAGUNEMINE JA LÕPETAMINE

- 11.1 Ühingu ühinemine, jagunemine ja lõpetamine toimub seaduses sätestatud korras.
- 11.2 Ühingu likvideerijad on juhatuse liikmed või üldkoosoleku poolt määratud vähemalt kaheliikmeline likvideerimiskomisjon.



Üritusi 1999. aastal

31.jaanuar	Jyvaskyla Jäähall	Soome VMPK romupäev
5.-7.veebruar	Helsingi Messikeskus	Mootorratta mess
24.aprill	Tampere Jäähall	Soome VMPK romupäev
2. mai	Kurtna	EVMK "Unic-Moto" varuosapäev
15.-16.mai	Tuusula Spordikeskus	JAWA juubelinäitus VMPK, Jawasakki.
4-6.juuni	Tampere Härmälä hotell	Jawasakki ralli
4.juuli	Läti, Üksküla	AAK varuosadepäev
9.-11.juuli	Hiiumaa, Kassari	EVMK "Unic-Moto"ralli "Kassari Moto98"
16.-18.juuli	Turku, Ahtela, Sauvo	Soome VMPK ralli
5.september	Läti, Üksküla	AAK varuosadepäev
3.oktoober	Kurtna	EVMK "Unic-Moto" varuosadepäev

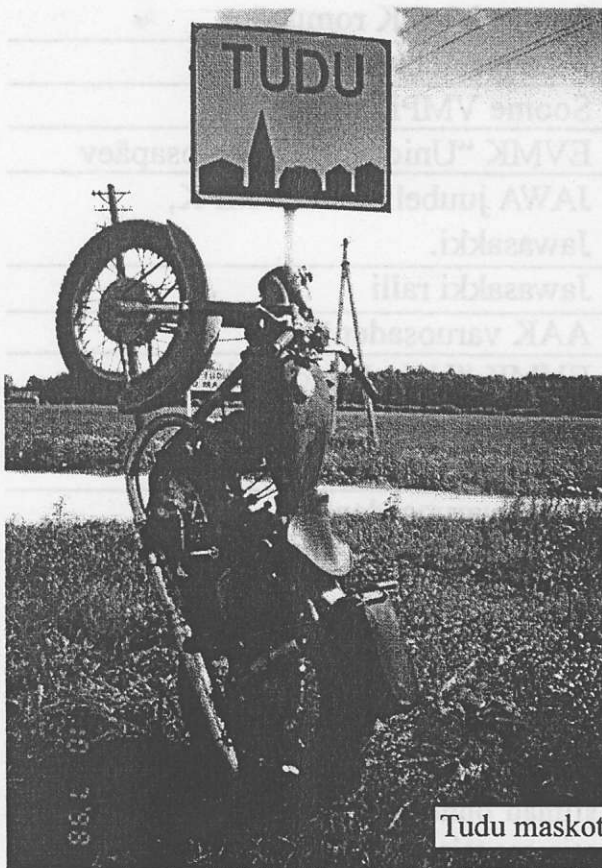
Meenutus 1988. aastast

10 aastat on möödunud, kui klubi "Unic" motosektsiooni, nüüd Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" liikmed pääsesid esimest korda välismaale. NSVL raudne eesriie avanes väga raskelt. Eelnesid kõiksugu uuringud isiku suhtes, kel tekkis võimalus reisida. Kummal poolel sõdis sinu vanaisa Mahtra sõjas, kas oli kaigas kuuse või kase puust jne. Kõik tuli välja selgitada, eriti poliitiline pale enne, kui usaldati inimest esindama nõukogude maad kapitalistlikus Soomes. Seda raskust tunnetasid vast kõige rohkem reisi organiseerijad, oodates pikas 100 meetrises järjekorras Peterburis Soome saatkonna ees viisid kell 4-5 varahommikul. Õnneks kõik laabus. Georg Ots- ainuke laev, mis turiste Soome viis oli omaette elamus. Mootorrattad, viis neid oli: BMW R-23, DKV-500, IZ-8, Peugeot motoroller ja Wanderer, tuli trümmi tõugata laeva küljel olevast uksest ja siis välja tulla. Laevale pääses sadama kaile püstitatud kitsast treppi üles ronides. Pidevalt jälgis turiste NSVL valvas piirivalvur ja mõni erariides "spetsialist". Paljude mõttes mõlkusid laulusõnad: "Põgene vaba laps, see on sul ainus

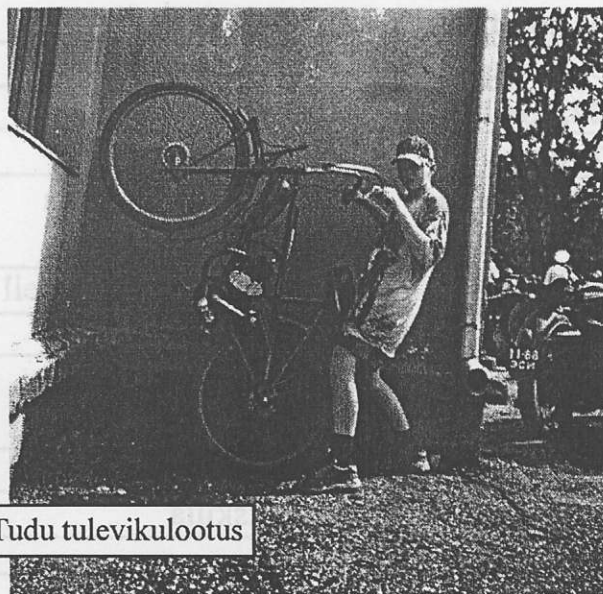
võimalus..." Kindlasti oli ka meie grupp määratud või värvatud KGB spetsialist. Las olla see selle inimese südametunnistusel. Anname talle andeks. Kui laev Soome Vabariigi pealinnale Helsingile lähenes oli 15 klubi liikmel silmad õnnest niisked. Enamusele oli see esimene reis välismaale. Meie jaoks need viis päeva 14.-19.juulil 1988.aastal olid nii palju täis uut informatsiooni, et pea käis ringi. Juba bensiini lõhn oli teine. Puhtad säravad värvitoonid, harjumatu naeratus teenindajate nägudel ja harmooniliselt arenenud arhitektuur ning majandus. Meil oli määratud hall reklaam ja mornid teenindajad. Elu ei olnud inimese jaoks vaid elati abstraktse riikliku plaani täitmiseks. Kontrast oli suur. Ja need mootorrattad, erinevad margid, mida vaid mõnest juhuslikult kätte sattunud ajakirjast nähtud, otse silma ees ja käega katsuda, kõrvaga kuulata. Kõrge restaureerimise tase, materjalide kättesaadavus kõik see pani ahhetama. Alkoholi tarbimise vastupidavus oli ainuke, milles meie suutsime tol hetkel võistelda soomlastega. Meie poiste vintis jalad olid viimased, kes öösel motolaagri muru sõtkusid. Oli meil kõva nõukogude treening seljataga. Koju jõudes, läbides nõukogude tolli, saabus ka karm tegelikus. Sellegi poolest jätkus seda hinge seisundit, mis Soomest kaasa sai pikaks ajaks. Paljud meist on saanud endale head sõbrad aastakümneiks.



Pilte: Tudu-Moto 1998



Tudu maskott



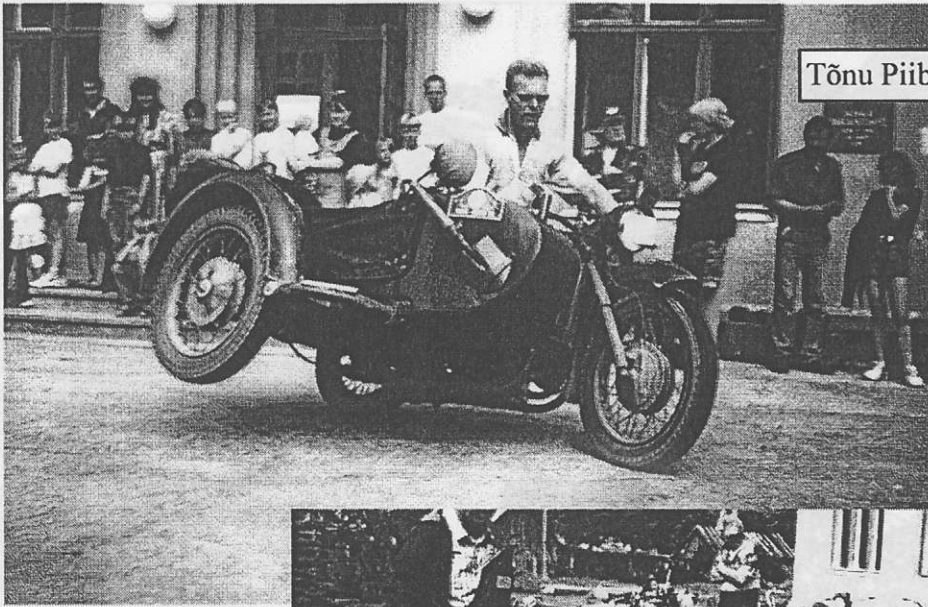
Tudu tulevikulootus



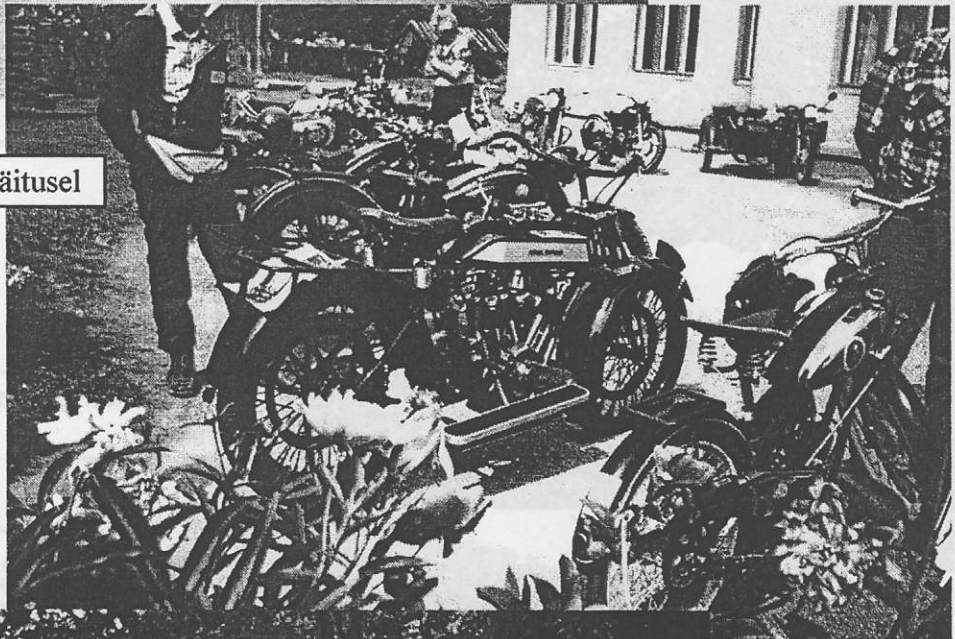
Arne Otsa lemmikala oli aeglussõit, mida ta proovis viis korda



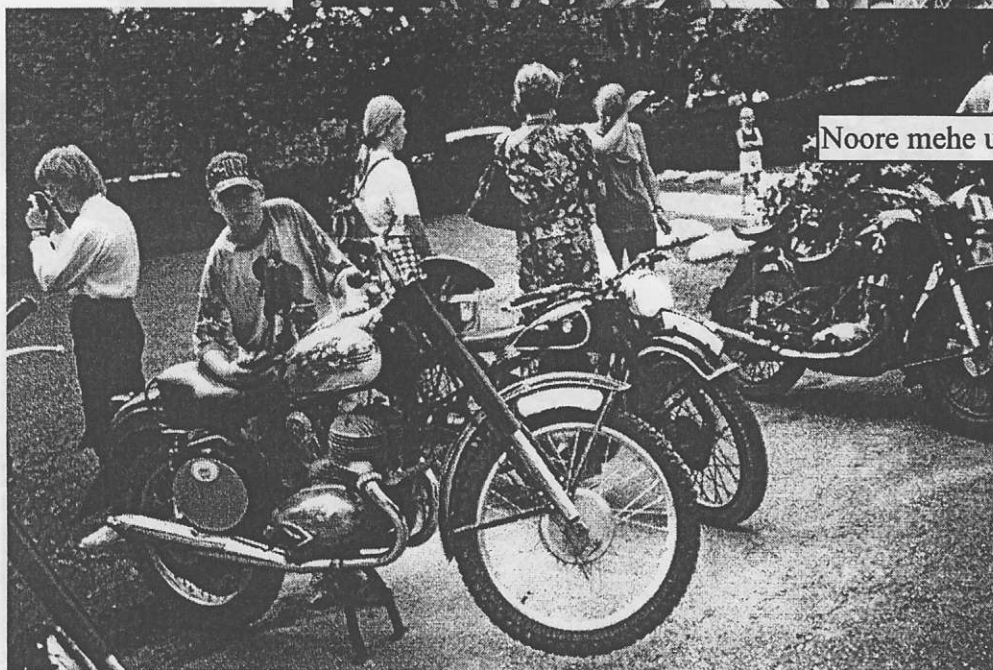
Vanameister Tõnu Tuudelepale piisas korrast



Tõnu Piibur teeb trikke

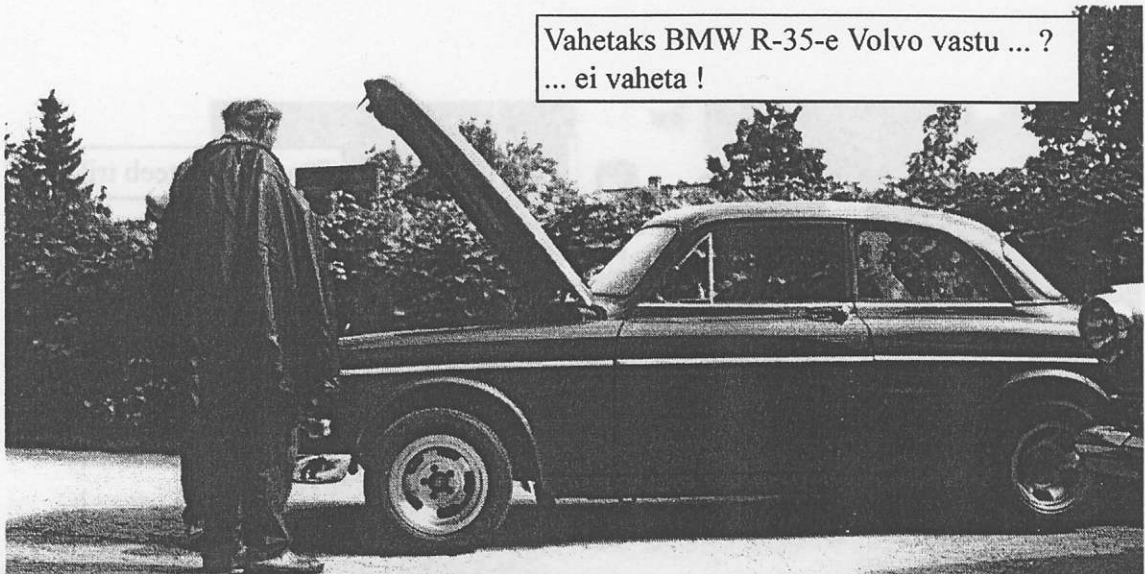


Tsiklid näitusel



Noore mehe unistus Jawa

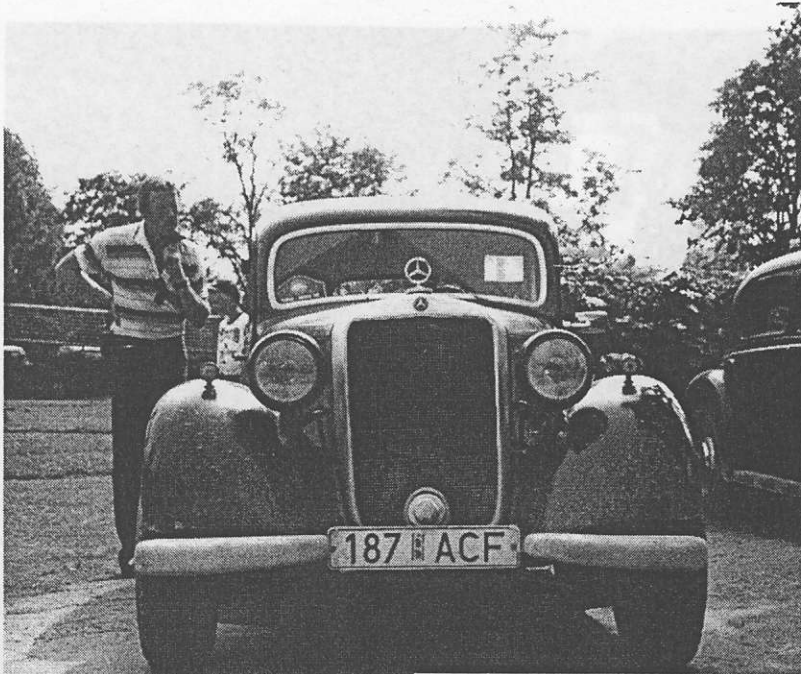
Vahetaks BMW R-35-e Volvo vastu ... ?
... ei vaheta !



Tudu rahvatantsu rühm "Rabaõied"
tantsuhoos.



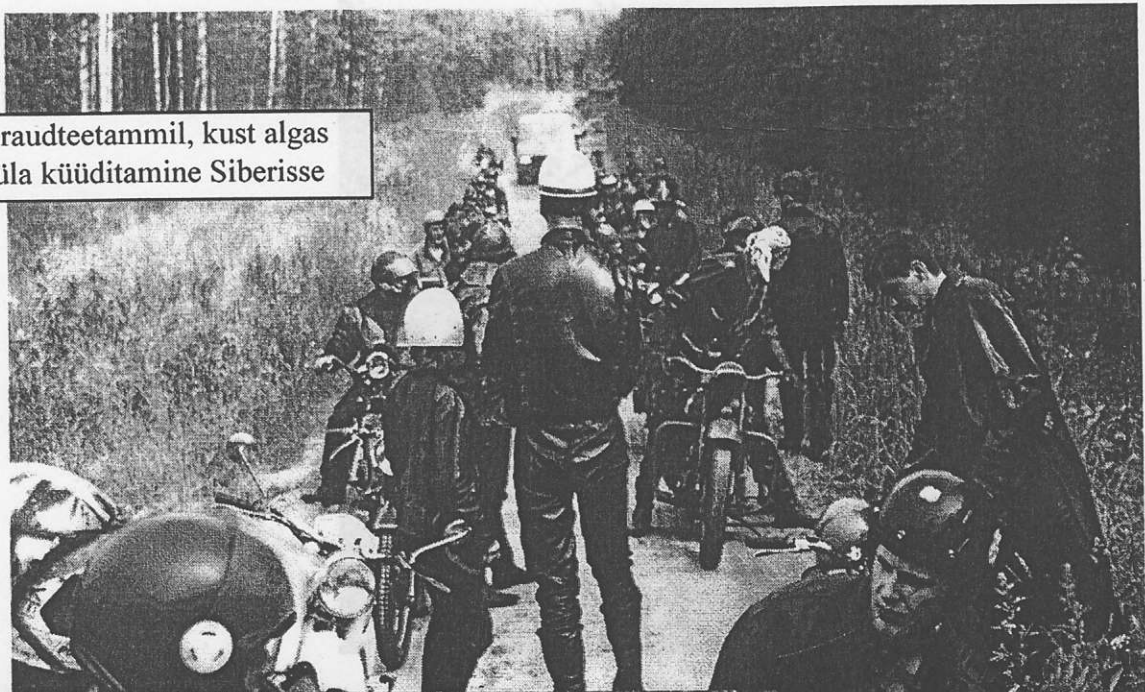
Indiaani tissid?
Ei, Indianid ja Izid.



Klubi "Unic" autod



Peatus raudteetammil, kust algas kahe küla küüditamine Siberisse



Sookollid Riho Mäe ja Indrek Ronk kangutavad mülkast välja mootorrattast K-750



Sookollid Heino Reinjärv ja Arno Jõemaa.



Kuidas osta pruugitud mootorratast?



Joon. 1. Edekahvli laagrite kulumise kindlakstegevamiseks haarake kahvli harudest kinni, nagu pildil tähendatud

KÕIGIL ei ole võimalik osta uut mootorratast selle kalliduse tõttu. Praegu on viimane aeg pruugitud mootorratta ostmiseks, sest varsti on ostuhooaeg käes ja siis hinnad tõusevad. Neile, kes kavatsevad osta pruugitud mootorratta ja kahtlevad oma mehhaanilistes võimetes vigade ja defektide leidmises pruugitud masina juures, neile tahan anda siin mõned näpunäited.

Välimus on tihti petlik

SEISTES pakutava masina ees, ärge laske iialgi oma otsust mõjutada masina läikivast välimusest. Masin tipp-topp välimusega tihti kaugelki ei ole säärase sisemusega, sest harilikult erilisel läikiva välimuse taha just püütakse peita mõni sisemine viga. Mõni väliselt kaunis kulunud masin võib sisemuselt väga heas seisukorras olla; võibolla on see tingitud omaniku huvi puudumisest välisefekti suhtes, või siis raha puudusest, sest igal mootorratta omanikul ei jätku raha mootorratta sisemuse ja välimuse hiilguses hoidmiseks, ja niisugusel juhul sisemine hiilgus on palju tähtsam välisest.

Eelkõige katsuge masina juures startimist. Kui startimine on kerge ja mootor läheb kohe käima, siis magneeto täidab oma ülesandeid korralikult. Vastasel korral paluge avada

katkestajakarp, et veenduda, kas katkestajakarp ei ole mitte kinni oma laagris, mis on väga sagedane nähe masina juures, mis on seisnud kauemat aega tegevuseta niiskes õhus (joon. 2). Lahtise katkestajakarbi juures startige nüüd veel kord mootor; rasvane säde katkestaja kontaktide ümbruskonnas vihjab asjaolule, et kas kontaktid ise või kondensaator vajavad uuendamist lähemas tulevikus.

Mootori töötamine

KUI mootor on startinud, siis vaadake, kuidas töötab mootor väikeste tuuride juures, kas töötab ta nii rahulikult, et hilise süüte juures võib peagu tunda igat üksikut töötakti, või siis mootor „lökastab“, või ilma erilise põhjusest tõstab tuure. Lökastamine harilikult vihjab kulunud karburaatori siibritele või kulunud ventiilide varrastele ja juhtpüksidele, sest lökastamise põhjuseks harilikult on kõrvalt õhu sattumine segusse, mis teeb selle liig lahjaks.

Põhjuseta tuuride tõus näitab jälle, kas halvasti reguleeritud karburaatori või siis, et ujuki nõelventiil on liig kulunud, mistõttu bensiini seis ujukiruumis on liig kõrge ja segu liig rikkalik. Neist tunnustest on selge, et need osad vajavad peatset uuendamist, sest neid parandada ei saa.

Kui gaasi juhitakse pööratavate käepidemetega, siis vaadake, kuidas see keerab põhjani, kas kergelt või veidi enne põhja, nii umbes ¼ osa võrra tuleb takistus kergele pööramisele, mis näitab, et antud mootorratta selja taga on juba kaunis suur kilomeetrite arv.

Kompressiooni kontrollimine

SELLEKS keerake bensiini kraan kinni ja laske mootor seni töötada, kuni see ise jääb seisma, tarvita-des ära kõik karburaatoris oleva bensiini. Nüüd keerake gaas täieliselt lahti ja vajutage starterile. Tundu-

vat vastusurvet peab seejuures tunda kompressiooni takti juures. See ei pea just alati väga suur olema, sest mõnel juba uuel mootoril on see suurem, mõnel väiksem. Kui kompressiooni surve on liig nõrk, siis on kindel, et kas kolb ja selle rõngad või silinder on kulunud või silindri pea tihendus laseb läbi või ventiilide klappid ei istu korralikult.

Olles rahuldatud masina üldise ülevaatusega, tuleb asuda üksikasjade juurde. Kui mootor on veel kompressiooni taktil, siis on nüüd kõige kohasem proovida ventiilide säärte kulumist, nihutades neid külgsuunas edasi-tagasi oma juhtpüksides. Suurt mängu siin ei tohi olla. Ventiilide kangid (pealtventiilidega mootorite juures) tulevad saruti katsetada näppudega, kuid siinjuures kulumine nende laagrites väljendub üles-alla mängus. Samuti katsetage külgmängu suhtes tõukureid. Tõukurites ei tohi esimese 10.000 km järele veel mingit külgmängu olla.

Nokkide kontrollimiseks mõõtko mingisuguse millimeeternõõdupuuga ventiilide töötamise suurus; kui see on ühesugune mõlemal ventiilil, siis nokid on veel rahuldavas seisukorras, kui aga väljalaske ventiili töötamise (tõusu) suurus on väiksem sisselaske ventiili omast, siis nokid on juba kulunud ja vajavad peatset uuendamist.

Mootori sisemuse

kulumise seisukorra kindlakstegevamiseks haarake, kui teil on võimalik sinna pääseda, kõvasti kinni mootori keti hammasrattast ja proovige seda üles-alla liigutada. Selles suunas ei tohi mootori võlvil olla mingit mängu; väike mäng edasi-tagasi, s. t. pikuti telje suunas, on aga siin lubatud.

Väntaja ülemise ja alumise laagrite mängu kontrollimiseks keerake käega mootori võlvi ketirattast edasi tagasi, nii et jõud oleks vahelduvalt rakendatud kolvile üles-alla tõmbamiseks, millejuures käega võib tunda kulumise mängu kepsulaagrites. Kor-



ras mootori kepsulaagrites ei tohi olla mingit üles-alla mängu.

Käigukasti

juures haarake jällegi kätega kinni sidurist ja proovige seda nihutada esiteks üles-alla ja pärast edasi-tagasi käigukasti peavõlvi suunas. Üles-alla ei tohi siin mingit mängu olla. Edasi-tagasi võib õige väike mäng olla. Käikude vahetamisel käekangi puhul käekang peab asetuma selle märgi vastas, missugune käik on sees. Ei ole seda mitte, siis käikude vahetamiskahvel ja muhvid käigukastis on juba liigselt kulunud.

Veoketi

hammasratta hambad ei tohi olla „konksulised“ ega liig teravaks kulunud otsaga. Niisugused hammasrattad vajavad peatset uuendamist. Veoketi kulumise määra kindlakstegemiseks proovige ketti eraldada suurema ketihammasratta (tagumise) kõige tagumiselt hambalt. Kui see kergesti eraldub siit veerand tolli võrra (5–6 mm), siis kett on juba liigselt kulunud. Uue keti ja korralikkude keti hammasrattaste juures kett ei eraldu siit peagu sugugi.

Kui mootori töötamise juures on tunda erilist vibreerimist, siis harilikult selle põhjuseks on kas nõrgalt kinnitatud raamile mootor või siis liigselt kulunud väntaja ja väntvõlli laagrid. Ka käigukasti liigselt kulunud laagrid võivad põhjustada üleliigset viibreerimist, eriti 1. ja 2. käiguga sõitmisel.

Edekahvli

kulumise kindlakstegemiseks asetage karberi alla mõni pakk või kast, et ederatas ripuks vabalt õhus. Nüüd vabastage kõik tõukeleevendajad, kui need on olemas, seiske ederatta ette näoga mootorratta poole (vaata joon. nr. 1) ja haarake mõlema käega edekahvli mõlemast harust kinni ja proovige neid nihutada edasi-tagasi. Korras mootorrattal siin ei tohi olla mingit mängu. Proovides samuti kahvli harusid nihutada paremale ja vasakule, selgub kohe, kui võrd on

kulunud kahvli parallelogrammi laagrid ja laagripoldid.

Enne ederatta allalaskmist kallutage veel juhikangi ühelt küljelt teisele, kui seejuures on kuulda „krobisemist“ laagrites, siis on selge, et kuullaagrid kahvlipesas vajavad uuendamist. Haarates nüüd ederattast ülevalt ja alt kinni, samal ajal kui keegi teine hoiab juhikangi paigal, proovige ederatta laagreid ratta murdmisega. Siin võib olla ainult õige väike mäng. Samuti kontrollige ka tagumist ratast, asetades ennem masina muidugi tagumisele jalale. Ka tagumise ratta laagrites ratta murdmisel küljesuunas tohib olla ainult õige vaevalt tunduv mäng. Suurem mäng on siin lubamatu.

Pidurite

ainukeseks õigeks katseks on nende järeleproovimine katsetöö ajal, kuid kui see mingil põhjusel ei ole võimalik, siis pidurite lintide kulumismäära võib kaunis täpsalt määrata pidurikangi nurga suuruse ja seade kruvide seisukorra järgi.

Raami

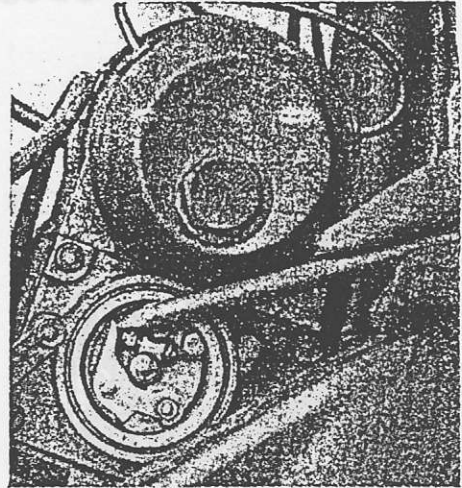
ülevaatusel olge eriti ettevaatlik kohtade suhtes, missugused on isoleerpaelaga kaetud, näiliselt traatide kooshoidmiseks. See on eriti maksev ühendusmuhvide ümbruses. Isoleerpaelaga tihti püütakse varjata pragusid raamis.

Raami sirguse üle otsuse saamiseks asetage ederatas otse ja vaadake veidi eemalt võimalikult madalamalt, kas asuvad mõlemad rattad ühel joonel. Eriti on vajaline see ülevaatus, kui masin on mõnda aega olnud tarvitusel külgvankriga sõitmisel.

Elektriseadeldise

seisukorra kontrollimiseks vaadake, kas mootori töötamisel ampermeeter näitab pidevalt laadimist. Kui nõel kerkib laadimise poolelt tühjendamise poolele ilma erilise põhjuseta, siis on siin midagi korrast ära.

Kui tuled mootori töötamisel põlevad valgemini ja mootori seismise ajal lähevad ikka tuhmimaks, siis on



Joon. 2. Halb startimine on tihti tingitud magneti katkestajakangi kinnijäämisest. Selle kontrollimiseks liigutage katkestajat plüatsi otsaga, et veenduda, kas see vabalt liigub

harilikult aeg juba uute akumulaatorit muretseda. Ka elektrisignaali tugevus annab hea ettekujutuse akumulaatori seisukorrast, kuid tihti signaali häälenõrkus on tingitud ka signaali enda rikkisolekust, missugust meil kahjuks teisiti ei saa kõrvaldada, kui uue signaali ostmisega.

Proovisõit

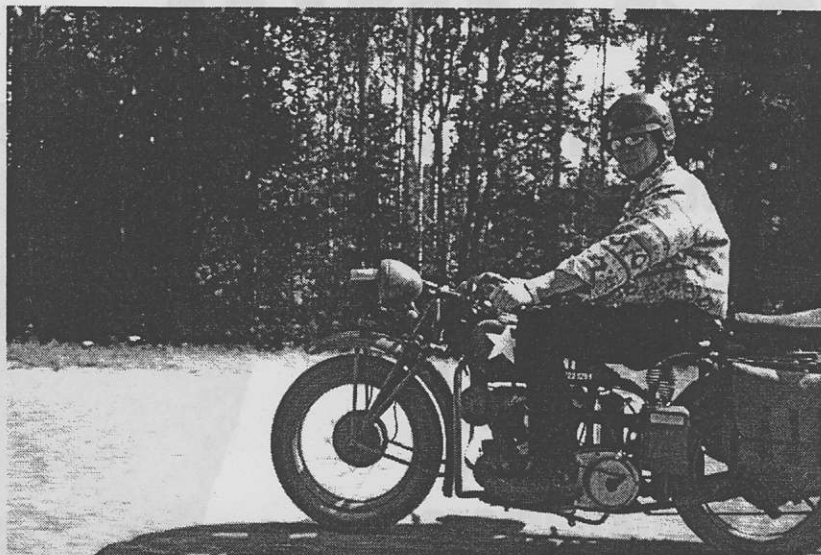
on siiski kõige tähtsamaks katseks, milleta ei tohiks üldse osta masinat. Kui mootor hästi ja rütmiliselt töötab, eriti väikeste tuuride juures; veab ühetasaselt ja pidevalt; võtab kergelt mägesid ilma liigse käigu vahetamiseta, ei klopi ja soolomasina juures saab sõita lahtiste kätega, siis võib kindel olla, et kõik on enam-vähem korras.

Kui on võimalik, siis tuleks vaadata ka bensiini- ja õlikulu, kuid kahjuks väikese proovisõidu juures seda on harilikult võimata kindlaks teha. Väike bensiini- ja õlikulu on alati korras masina tunnusmärgid. Pruugitud masinalt ei või loota, et see on niisama vigadeta nagu uuski masin. Väikesi vigu leidub igal pruugitud masinal ja nende üle ei tohi pahane olla, kui need on omal jõul kõrvaldatavad.

Väljumisel hästi hoolitsetud — puhas, korralikult õlitatud jne. masin, harilikult annab tunnistuse omaniku armastusest masina vastu, mis tagab ka, et masina sisemus on hääs korras. Lõpuks olge ettevaatlik masina ostmisel, missuguseid enam ei valmistata, sest tihti niisuguste masinate osade saamine on seotud suurte raskustega ja vahest peagu võimata.

—di.

Janek Haljaava värsiread



MÖTISKLUS

OLI KENA ÖHTUPOOLIK,
KÄTTE SATTUS BENSUVOOLIK.
KÜTUST TÄIS NÜÜD KAKSTEISTSOOLIK.
SELLE LOO MUL RÄÄKIS TOOLIK.

JAWA WANЕК

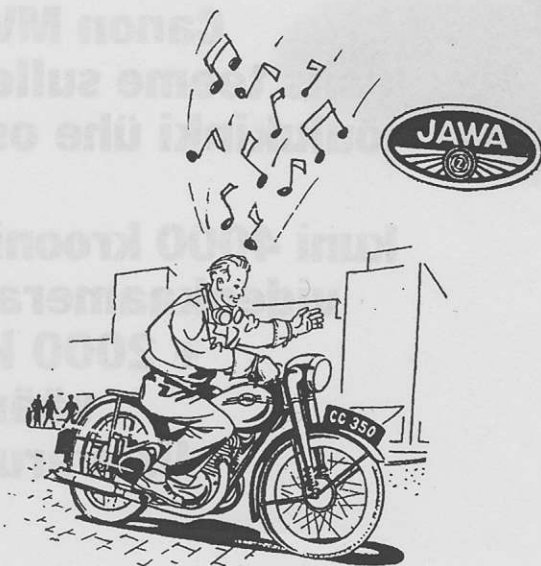
KES SEE MÖLLAB SUURES LINNAS,
HABE-HALL ON POOLES RINNAS?
SEE ON WANЕК VÄRK.
SELJAS "UNIC-MOTO" SÄRK.

JAWAGA TA SÖITNUD RINGI,
POLE KULUTANUD KINGI.
WANЕК ON LOOMULT ÄKILINE,
TAGAISTMEL NÄKILINE.
SÖITNUD SODIKS SAPAKA,
KOMMUNAARI- NAPAKA.

KUID ÜKS ASI AJAB NÄRVI,
TSIKLI PEAL TAL POLE VÄRVI.
VÖTAB KIRVE-ÜKS JA, KAKS
PÄTIL ELU LÄINUD NAKS.
PARMU ELUMAHLA VÄRV EI SOBI
SISSE JOONUD TA KEEMIA LOBI

VOLVO VÄRV* ÕIGE TOON
NÕNDA JAWA KORDA LOOB.
LISAKS JOONI SIIA-SINNA,
SIIS VÕIB SÖITA LÄBI LINNA.

* VOLVO VÄRV NR. 117 ON
JAWA RESTAUREERIMISE ÕIGE TOON.



Canon

Praegu on paras aeg vahetada välja oma vana, ükskõik millise tootja videokaamera ja muretseda uus Canoni analoog- või digikaamera tippmudel.



Canon UC-X 55 Hi

Analoogkaamerate menumudel. Mitmekülgne omadustelt, käepärane kasutada.



Canon MV 100

Imetilluke, kuid võimas digikaamera. Mahub pikku, suudab palju.

Tood meile vana kaamera ja ostad uue Canon UC - X 55 Hi või Canon MV 100, siis teeme sulle mitu jõulukinki ühe ostuga;

kuni 4000 krooni vana videokaamera eest! + 2000 krooni väärtuses lisavarustust!

MÜÜK, HOOLDUS, REMONT

TALLINN Lootsi 11. Tel. 6 300 500
TARTU Riia 24A. Tel. (27) 306 700
VILJANDI Tallinna mnt. 99. Tel. (243) 35 273
PÄRNU Rüütli 51. Tel. (244) 31 304
RAKVERE Laada 8 - 48. Tel. (232) 23 246
KURESSAARE Põik 2. Tel. (245) 33 565

Canon

KTK OVERALL