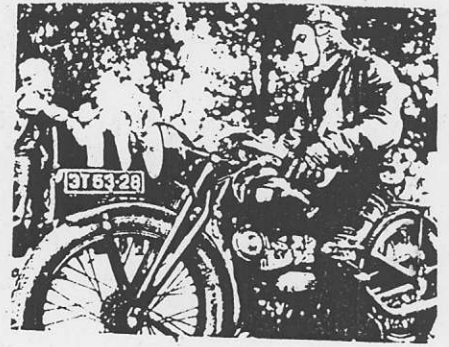


HEI TSIKLIMEES



On tore, et meie ajakirja esimesele numbrile on käesolevaga järgnenud ka teine. Loodan, et ka sisu on muutunud huvitavamaks. Voib oelda, et meil on esimesed nn. pidevad kirjasaatjad. Sellele vaatamata kutsun koiki ulesse haarama sulge ning kirjutama oma probleemidest ja motetest. Siis oleks ka Karu Mardil kergem.

Edasi tahaks natuke peatuda meie suvisel Pärnu kokkutulekul. Koigepealt tänan kohalikku aktiivi eesotsas Tiit Taltsiga, kes olid küllalt hästi kõik ettevalmistanud. Mandaadi töö laabus sujuvalt. Usinasti olid ametis Ulvi Talts ja Meeli Viisand. Tänu neile said ka kõik diplomid ja aukirjad aegsasti valmis. Võistluste organiseerimisel tegi põhitöö nagu juba traditsiooniks on saanud Mati Karuauk koos oma meeskonnaga (Antti Burk, Priit Loovali jt.). Probleeme oli tehnilise hindamisega. Neid mehi, kes kunagi sellega tegelema pidid, kohal ei olnud. Olime sunnitud kasutama Soome selle ala spetsialistide abi (kellele assisteeris allakirjutanu). Ma ei usu, et see oli põhjuseks, miks esikohad Soome läksid. Tundub, et meil on veel palju neilt oppida. Ainukesed, mis konkurentsi pakkusid olid Lembit Naela BMW R35 ja Raivo Raju H-D WLA-42.

Natuke häiris see, et paljud kohaletulnud olid tsiklid koju jätnud. Kuigi morokokkutulekud on viimasel ajal mõeldud puhke- ja pereüritustena, ei tähenda see, et tsiklid peaks tagaplaanile jääma. Tundub, et viimasel ajal jääb meil entusiasmi väheseks. Meenub 80-ndate aastate lõpul toimunud Narva Tähesõit, kui sadas laus paduvihma. Tahtmine osa võtta oli nii suur, et ostsime Karu Mardiga eelmisel päeval "Dünamo"-st allveesportlase kummiülkonnad. Sõitsime välja juba eelmisel õhtul, et ööbida poolel teel ja hommikul aegsasti kohal olla. Jõudsime Leningradi mnt. algusesse, kui Märdi BMW-l süütepool märjaks sai ja läbi põles. Karu hakkas oma tsiklit koju tagasi lükkama, mina jäin aga IZ-8 -t käivitama. Peale poole tunnulist rasket tööd see ka õnnestus. Siis aga keeras teele ette kohalik miilits, kellele tundus õhtul paduvihmas tsikliga sõitmine väga kahtlane. Dokumente talle näidata ei õnnestunud, sest need olid kummiülkonna all põuetaskus. Pärast mõningaid seletusi ja klubi "UNIC" numbri nägemist ta siiski rahunes. Peale seda intsidenti ei käivitanud enam ka minu tsikkel. Lükkasin selle käekõrval Märdi garaazi (ca 3 km). Kell näitas juba öötunde, kui saime tsiklid jälle sõidukorda. Hommikul vara asusime uuele katsele. Märdil tsikliga enam erilisi probleeme ei olnud, minu kahetähtiline tahtis aga tanu suurele ohuniiskusele iga 5-10 km järel kinni joosta. Raasiku teotsal arvas Märt, et peaks ema juurde sisse keerama, sooja piima jooma ja riideid kuivatama. Tema kummiülkonna peal olnud nahkmantel oli nii marg, külm ja raske, et tsiklisoidu mõnust ei saanud juttugi olla. Otsustasime siiski edasi sõita ... Ennem Viitnat hakkas minu IZ nii

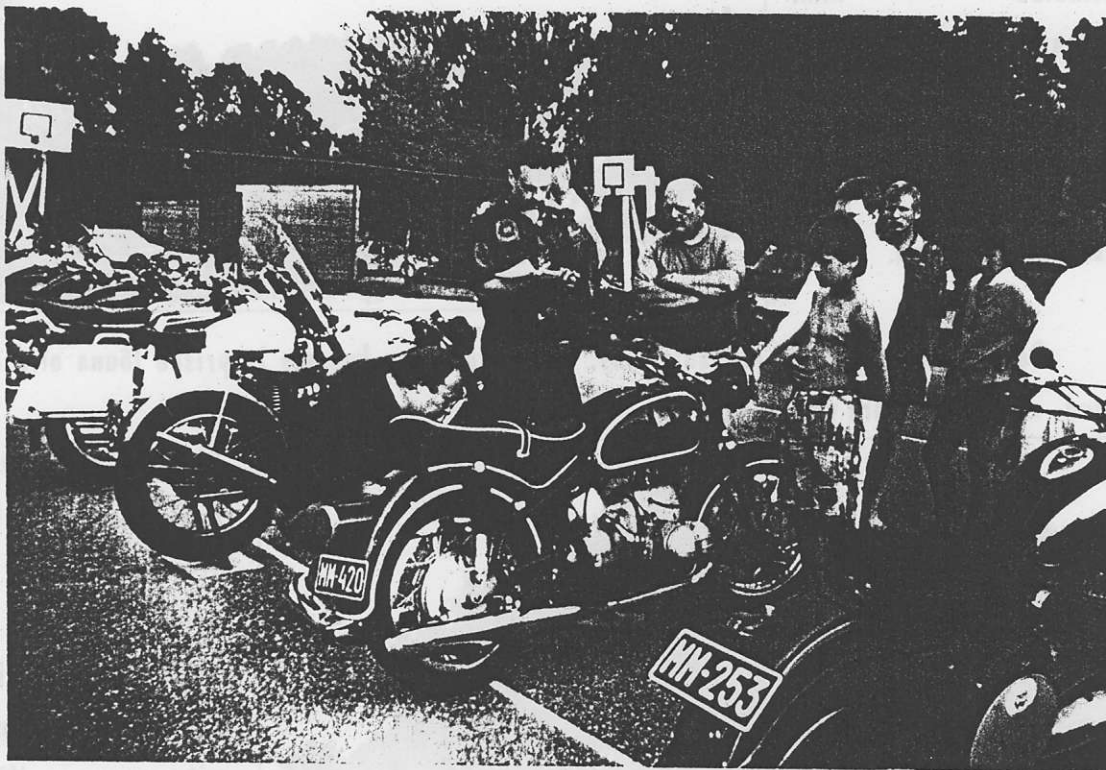
tugevalt ülekuumenema ning oli selge, et sellega Narvani ei sõida. Kuumiülikondade tallad olid minu tsikli suurest käimalükkamisest läbi kulunud. Onneks tuli tagant Peeter Mägi oma Willysega, kellega sain Narva. Tsikli pidin jätma Viitna bensiinijaama. Seekord läks kahjuks sedapidi. Kindalt aga võib öelda, et tahtmisest ja entusiasmist küll puudust ei olnud.

Samas võime tomkata parafiteer selle suvega. Kuidas suutis üks naisterahvas Suur Britanniast sõita kohale 1909.a. rihmaveoga Triumph-ii, kui Pärnust põlnud ühtegi tsiklit valjas? Imdub, et põhjus on ainult tahtmises. Paljudele inimestele on vanatsikli harrastus eneseteostamise vahendiks. Võetakse ette pikki matku ekstreemsetes tingimustes. Praktiliselt mälestusest restaureeritakse 100% originaalne tsikkel. Läbielatud õnnestumised ja ebaõnn jäävad meelde kogu eluks. See ongi üks meie harrastuse võludest.

Soovin kõigile häid jõulupühi ja edu uuel aastal !

U. Teearu

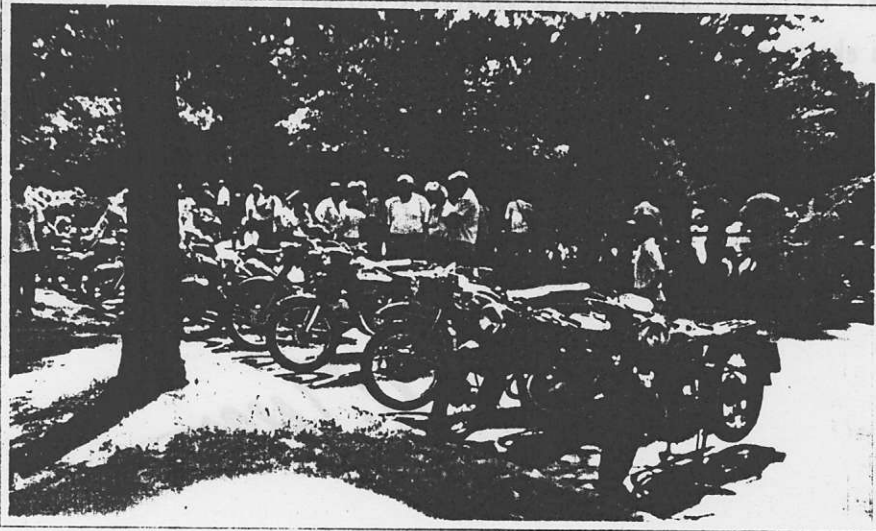
U. Teearu



Pärnu-Moto 94 tehnilise hindamise komisjon Veikko Koski,
Kalevi Remes ja Urmas Teearu tööhoos

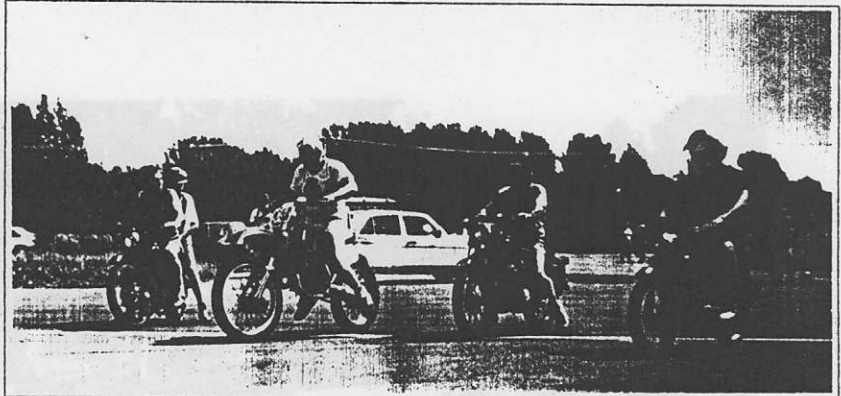
TERE!

Nüüdseks on Eesti vana tsiklimeeste kokkutulek "PÄRNU-MOTO 94" omataoliste seas juba ajalugu. Muljed on võtnud selgemad piirijooned. Oli üksikuid puudusi (tagant järgi targu-tuseks) ja rohkesti head organiseerimist.

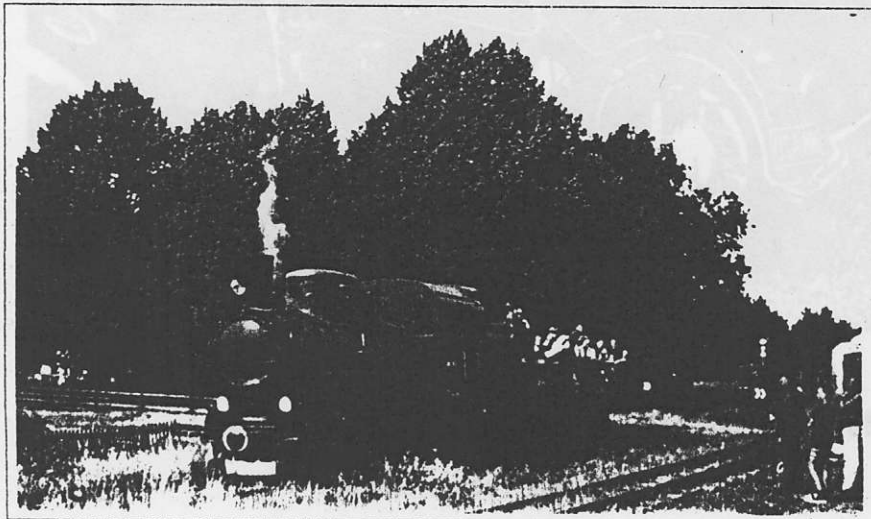


Laupäev oli tihe. Viimasel hetkel lisaks planeeritud Pärnus käik pakkus meie külalistele ja linnarahvale suurt huvi.

Sellele järgnevalt
K.Rinaldo nim.
regulaarsussõit oli täis
võistluspinget. Osaleti
innukalt. Võistlejate
silmist oli naha, et kõik
läksid ainult võitma.



Pealelõunane huvisõit jäi lahjemaks. Hommikupoolne kuumus ja priske lõuna olid oma töö teinud - mehed veidi ära väsitatud.



Elevust oli Lavassaarel rongimuuseumis, kus sai kitsarööpmelise auruveduri taha haagitud platvormil sõita. Olime nagu Koop, Agu suitsusaunas Võrumaal. Tahma, auru ja kasemetsa lõhn on veel siiani ninas.

Õhtusel programmil ei olnud enam seda särtsu ja hooju, mis oli Lahemaal 1990. aastal ja



Võrus 1992. aastal. Selle eest aga kaunis baari neiu oli ülimalt õnnelik, kunagi ei olevat olnud nii suurt labi müüki, kui laupaeva ohtul ja ööl. Baar osteti vedelikest tilgatult tühjaks. Maakera ümarus ja külgetõmbejõud andis mõnelegi mehele endast märku. Peeti kolme mehe sünnipäeva. Harley-Davitsoni mees Elmar Lutt, võidusõitja-sõiduvõitja Paul Kukk ja Arieli mees Toomas Rootare said aasta vanemaks. Puudus veel Zündapi mees Ants Kivimäe, kelle

terviseks kõvahäälselt mõnigi toost hüüti, et Raasikule ära pidi kostma. Vist ka ühel lätlasel Aivars Saskol oli sünnipäev. Ära ta peolt kukkus ja kuuldavasti otse kuristikku, Jäi ellu. Kahjuks Elmar Lutt ei suvatsenud esitada Gruusia mägiröövlite sõja- ja kosjatantse. Meenutati, kui kaunis see olnud, mida ta hüüatuste "has-sa" saatel varasematel kokkutulekutel on demonstreerinud. Reuma ja radikuliit annavad tunda, kurnnud hr. Lutt.

Kaunid naised, vinged mehed ja nende tublid lapsed on EESTI VANAMOOTORRATAKLUBIS " UNIC-MOTO ".

Lugupidamsega Märt Karu

Kaastööd, ette tänades, palun saata aadressil :

EE0013 Tallinn

Hagudi 12

Tel. (22)556-349

Fotod on teinud Margus Karu.

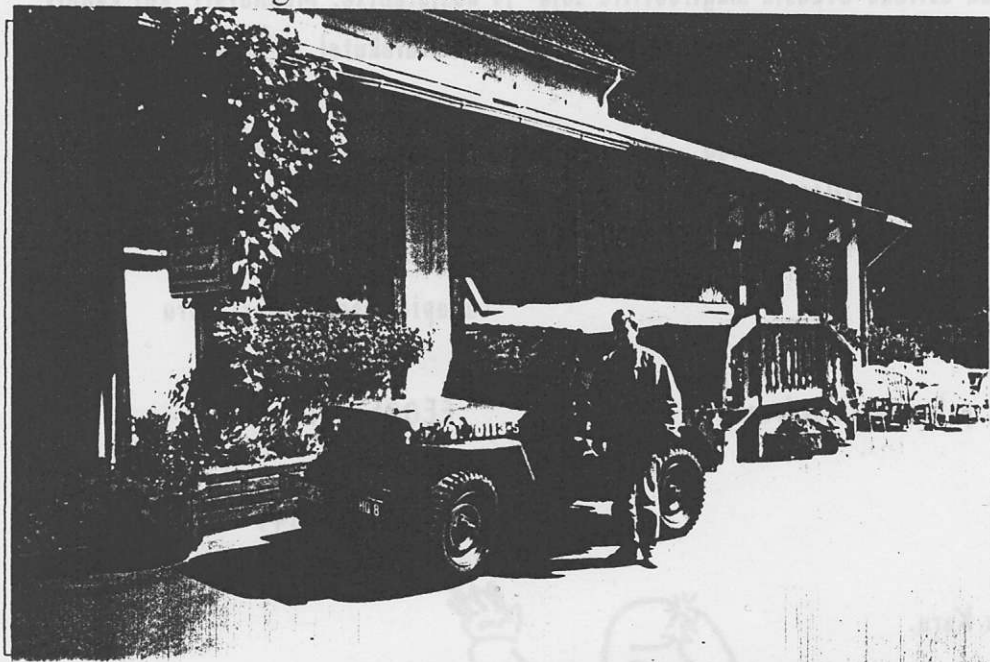


LUXEMBURGIST MAGINOT' LIININI

Tänu sõpradele, oli mul võimalus läinud suvel veeta ligi kuu aega sellel toredal maal. Selle aja sisse mahtus ka üks üsnagi huvitav sõit poolpõiki läbi Saksamaa Luxemburgi, millest tahangi pikemalt kirjutada.

Oli augusti 13. kuupäev, kui alustasime sõitu. Hommik tundus üsna jahe, sest viimased päevad olid küllalt pilvised olnud. Pealegi oli kell alles veidi üle seitsme hommikul. Jahedust poleks muidu lugu olnud, aga et meie sõiduriist oli lahtine "Willys", siis tõmbas tuul üsna kõvasti. "Willyse" omanik oli vanemapoolne härrasmees, kes koos pojaga asjahuvilised militaartechnika alal.

Sõiduks valisime veidi kõrvalisemaid teid, et mitte tohutule autodevoolule jalgu jääda. Teiset küljest ka selleks, et ise kellestki üle ei sõidaks. Kokkupõrke puhul oleks plusspunktid meie kasuks jäänud füüsilises mõttes. On ju tegemist ikkagi sõjaväe autoga. Finantsilises mõttes aga oleksime olnud kindlas pankrotis, vaadates seda toredat aga kallist autoderivi. Üldiselt olid kõik liiklejad küllalt viisakad ning eriarvamusi meil ei tekkinud. Kui lisada siia veel korralikud teed ja teemärgistus, siis võiks öelda, et sõita oli üsna mõnus. Võin seda julgelt kinnitada, sest suurem osa ligi 450 km-st tuli minul juhtida. Selline tööjaotus sobis täielikult, kuna pidevalt pidime orienteeruma kaarti järgi. Kohalikud saksa mehel oli seda mõistagi lihtsam teha. Minul aga lihtsam sõita. Sõit oli huvitav, sest liikudes mööda kõrvalisemaid kohti oli võimalus heita pilk ka argielule. Rääkimata maalilistest vaatepiltidest, mida avanes lausa igal sammul. Keskpäevaks oli ilm juba kenasti soe. Olime pikalt sõitnud mööda tohututest viinamarjaistandutest ja et kõht nõudis ka veidi täiendust, otsustasime kerge eine võtta.



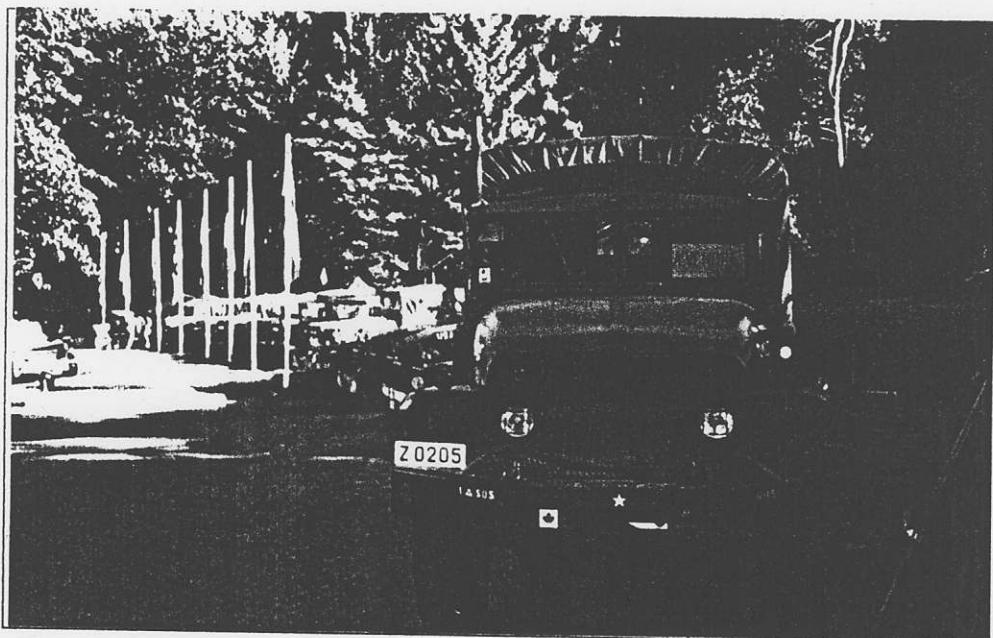
Keerasime
esimese ette-
juhtuva sildi alt
teelt ära ja
sattusime üpris
meeldivasse
söögikohta.

Kerge eine ja asusime jälle teele. Kusagil peale kella kolme jõudsime Saksa-Luxemburgi piirile. Seda võib küll sümboolseks pidada, sest ainus asi mis eraldas kahte maad teineteisest oli jõgi. Üle silla sõitmine oligi kogu piiriületus protsetuur.

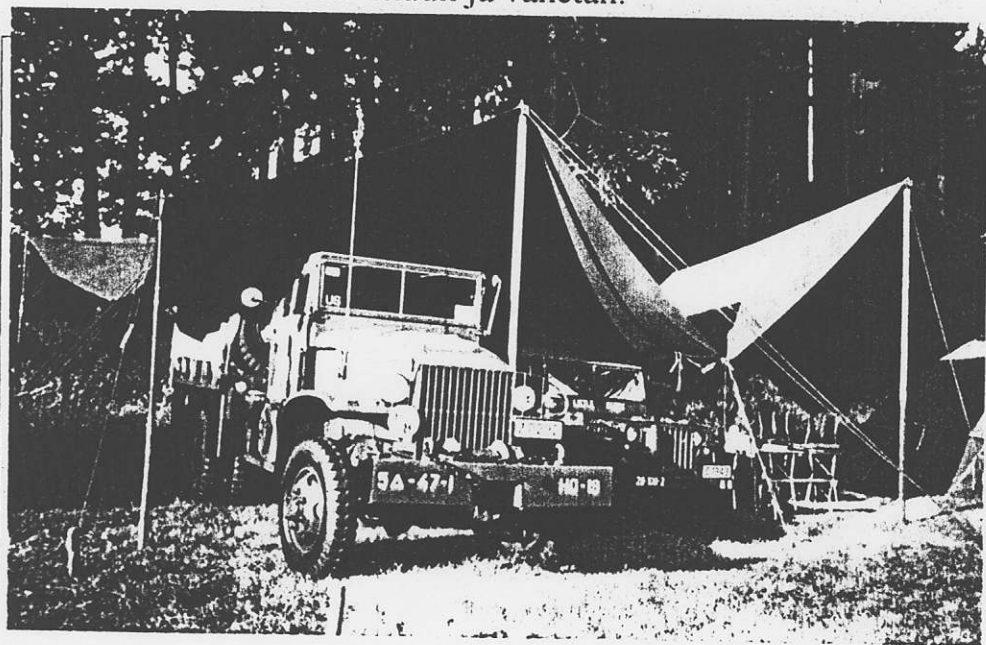
Kerge eine ja asusime jälle teele. Kusagil peale kella kolme jõudsimme Saksa-Luxemburgi piirile. Seda võib küll sümboolseks pidada, sest ainus asi mis eraldas kahte maad teineteisest oli jõgi. Üle silla sõitmine oligi kogu piiriületus protsetuur. Vahetult silla lõpus oleval ristmikul kohtasime ka sandarmi, kuid nagu selgus oli tema ülesanne hoopis asendada juhuslikult rikkiläänud valgusfoori. Ka neil seal juhtub selliseid asju.

Edasi kulges sõit läbi suursuguselt kauni Luxemburgi linna. Ehituslikult meenutas nagu veidi Tallinnat, kuid kogu see ehitus tundus olevat kolmel tasapinnal mööda kaljuseina. Nende vahel all sügaval voolas üsna lai ja ilmselt ka sügav jõgi. Luxemburgi maapind tundub olema üsna mägine, kuid miltaarmasinatele sobis see ülihästi. Sõitsime mööda kõrvalisi mägiteid veel ligi 60 km ja õhtu hakul jõudsimme laagrikohta. Orienteeruda oli lihtne, sest kogu trassi ulatus olid igal korralikud suunaviidad.

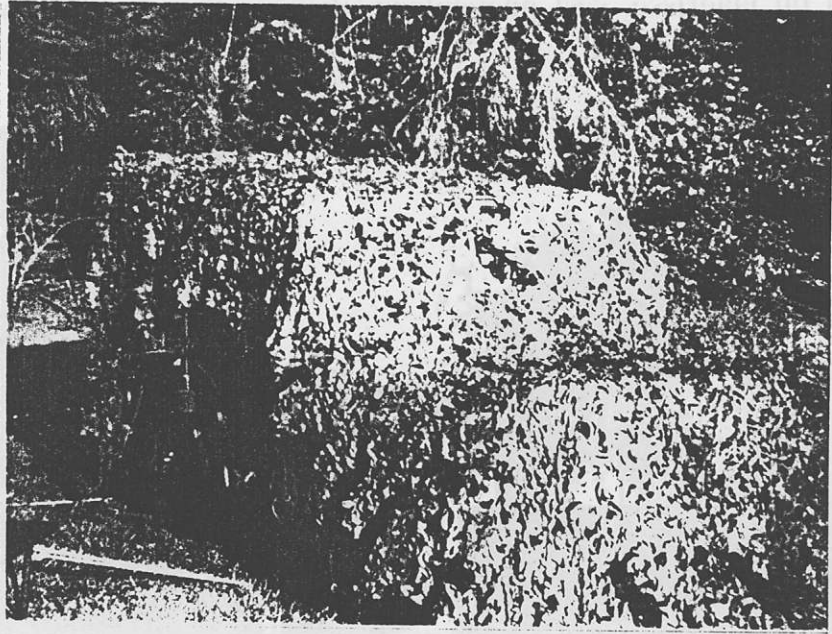
Militaar-
masinate kokku-tulek
kujutab üht tõelist
sõjaväelist üritust,
kus kõik on
militaarne. Seda
alates särkides ja
söögiiristadest kuni
madratsite ja väli
WC-ni. Kogu
organiseerimine oli
sõjaväelist
eeskujulik ja lihtne.
Osavõtjaid ekipaaze
oli 108,



Prantsusmaalt, Luxemburgist, Saksamaalt, Belgiast osavõtjaid ühtekokku kusagil paarisaja ringis+ naised lapsed. Muide ka viimatinimetatud olid täies sõjavarustuses. Samas oli üles pandud suur telk, mis oli täis iogasugu atribuutikat ja kus valitses täielik laadameeleolu. Ostan- müün ja vahetan.

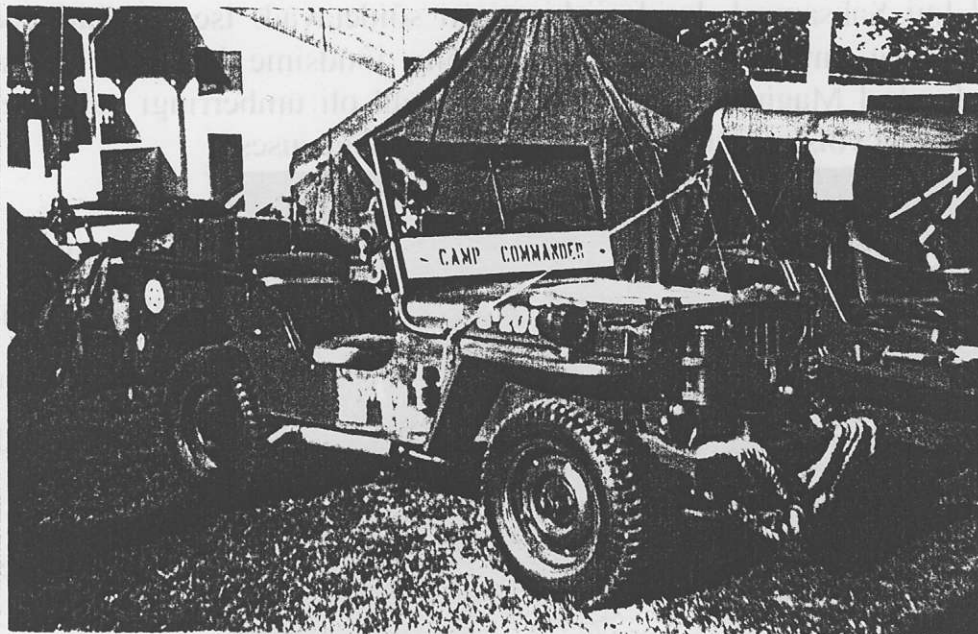


kella telki
 põlmed see
 kasuta müüd
 vaimu rüüteks
 loodu
 ühtesaitmist
 maskeerimisvõrg
 riigid



Üldiselt on selliste kokkutulekute ülesehitus enam vähem sama nagu meilgi. Koguneetakse tavaliselt reede õhtuks. Laupäeval tehakse kusagile väljasõit, õhtul on suur üldine jutuõhtu ja pühapäeva hommikust algab kojusõit.

Laupäeva hommikul peale hommikusööki oli veidi aega asjade sättimiseks ja seejärel võeti masnad kolonni. Korraldajad olid igati oma ala asjatundjad.

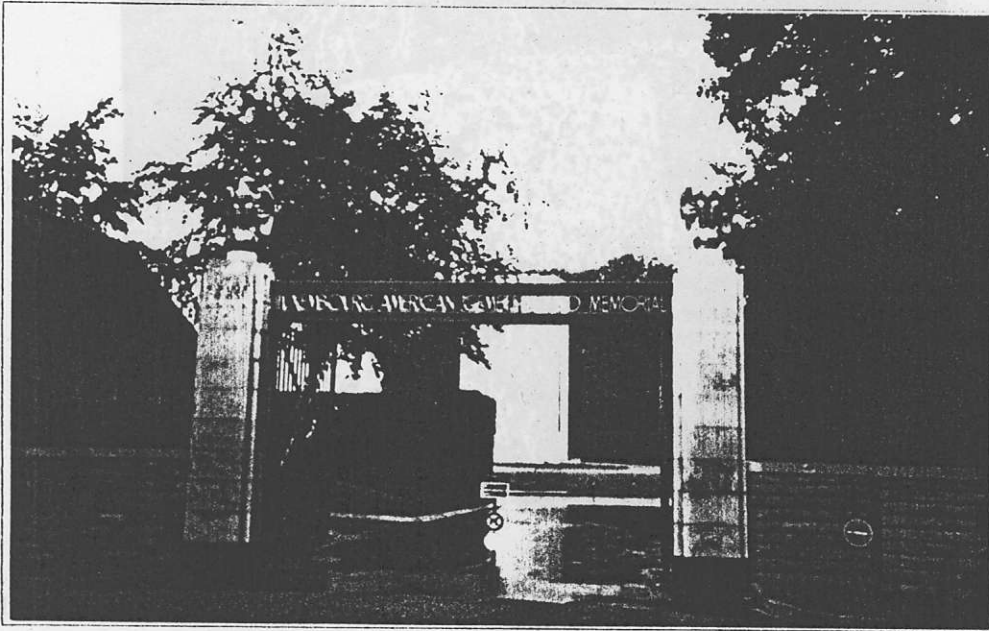


Pealegi

liikusid nad
 ringi tööliste
 laagri-
 komandöride
 masinatega.

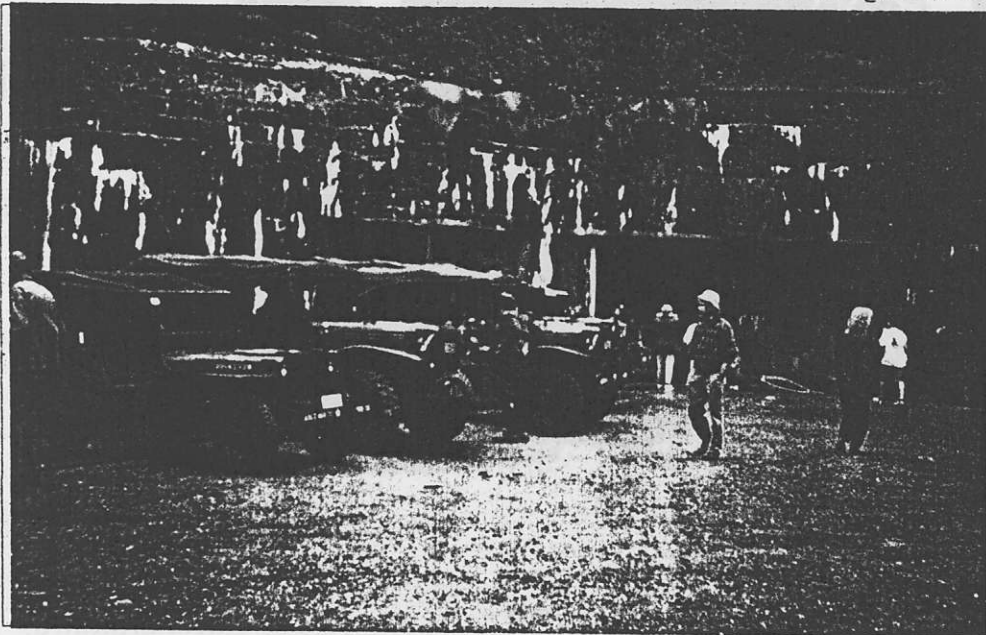
kus peal kõik varid. Linsa arvatud originaalsed sõjajärgsed sideaparatuurid, mis loomulikult olid rüü.

Kui kell sai kümme, hakati liikuma. Kes selleks ajaks omadega valmis ei jõudnud jäi laagrisse, sest päevaplaan oli üsna täpselt paika pandud ja hilinemisteks polnud seal ruumi jätud.



Sõit kulges
uuesti läbi
Luxemburgi
linna, kus
vaatasime korraks
II MS hukkunud
Ameerika
sõduritele
pühendatud
memoriaali.

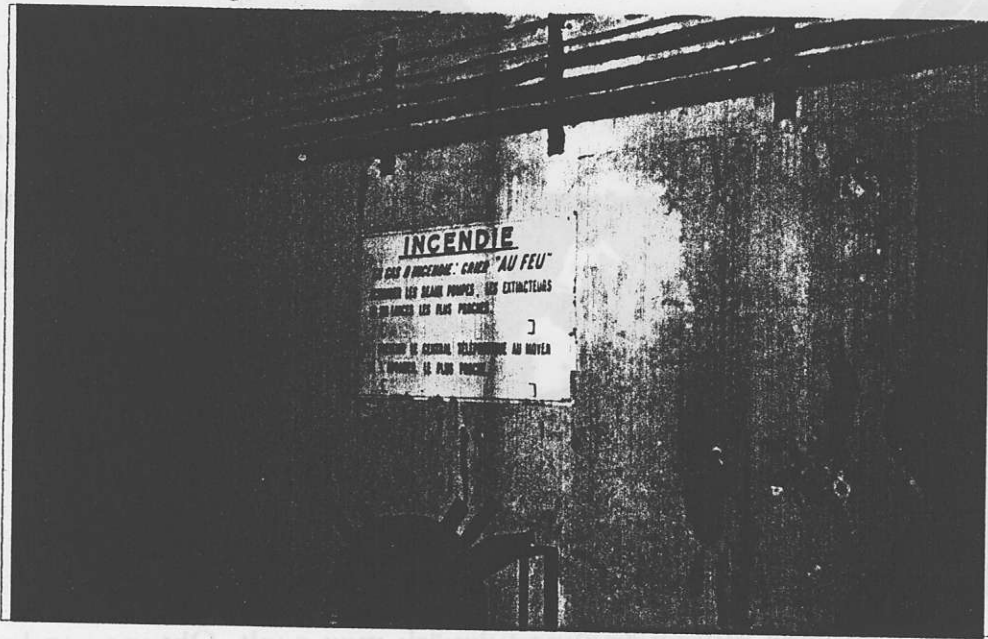
Sõit jätkus, kuni oli näha midagi väga sarnast mahajäätud piirikontrolli ehitisega. Selgus, et see oligi Luxemburgi ja Prantsusmaa vaheline piir. Oigem oleks küll öelda, et see oli endine piiri koht, kuna nüüd seal praktilist tegevust ei toimu. Euroopa ju ühineb! Edasi sõitsime juba Prantsusmaa teedel. Need polnud enam nii laiad ja võimsad kui Saksamaal, kuid siiski täiesti sõidetavad. Isegi asfaldiauke ei tundunud olevat. Peale umbes 50 km pikkust sõitu jõudsime ka oma väljasõidu sihtpunkti. Olime kuulsal Maginot' liinil. Esimesel pilgul oli ümberringi vaid mets ja võsa. Lähemal vaatlusel võis aga ühteist eristada ka inimtegevusest.



Olime ühes osas
sellest kuulsast
liinist ja hetke
pärast leidsime
end ühe punkri
sissekäigu eest

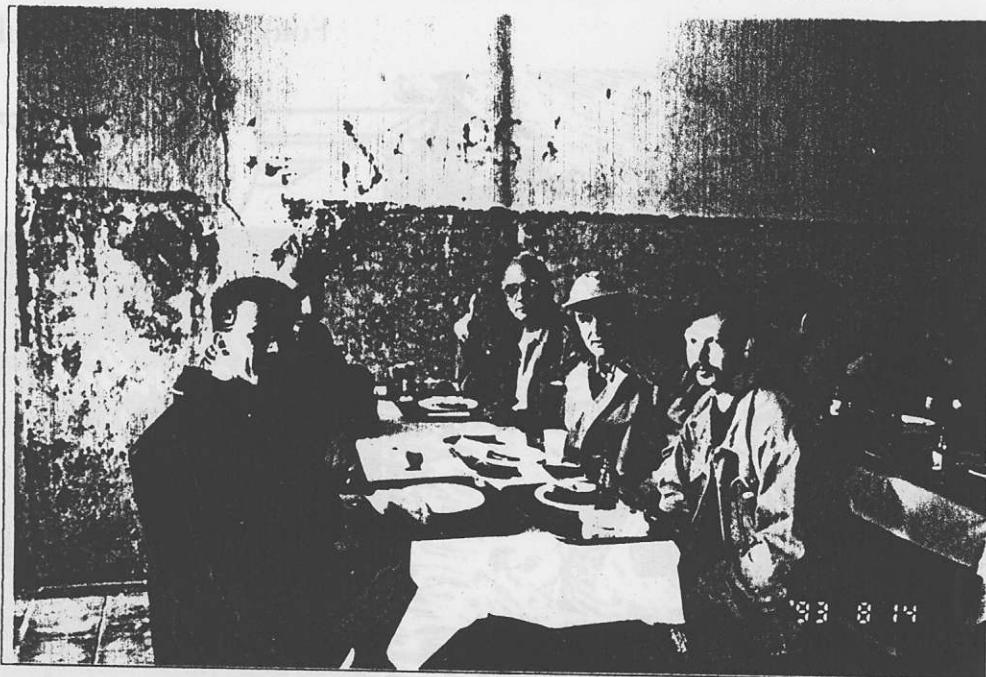
Alles mõned aastad tagasi oli sellelt liinilt eemaldatud sõjaväeline saladuskate. Nüüd tegutseb seal punkris huviliste klubi, kelle lahkkel loal oli võimalus ka üht osa

sellest tohutust maa-alusest sõjaväehitusest ka ligemalt vaadata. Prantsusmaa valitsus oli tohutult oma vahendeid kulutanud sellise kaitseliini rajamiseks, mida aga polnud võimalust kunagi kasutada. Nimelt sai sõda ammu enne punkrites olijate jaoks otsa kui nad sellest teadagi said.



Senini on seal säilinud kõik ka sisustus terve täiega. välja arvatud muidugi relvastus.

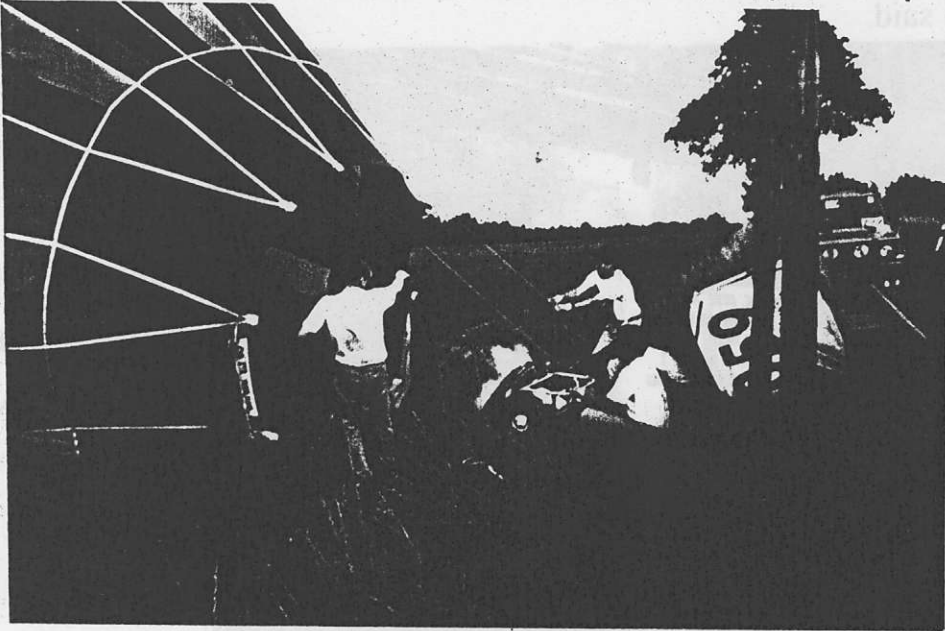
Kõik säilinud on ka jõudumööda uuesti töökorda säilitatud. Hulk aastaid seismist eeldab ikkagi väikest korrastamist, mis üldjuhul seisneb ainult tolmu pühkimises. Maa-alustes labürintides liikusime mööda spetsiaalset juhtkõit, sest vastasel juhul oleksime ilmselt ka sinna jäänud. Olime ju kohati ligi 40 m maa all. Olgugi, et seal oli ka omaette raudtee koos vahejaamade ja kõige muu juurdekuuluvaga ning remonditöökodadega oleks omal käel väljapääsu otsimine ilmselt küllalt keeruliseks.



Ekskursiooni lõpuks, kui väljusime hoopis teisest kohast, ootas mees meeldiv üllatus. Soe lõuna koos kõige juurdekuuluvaga.

Kuna kell oli juba tublisti üle keskpäeva asusime tagasiteele. Külastasime ka aerostaatide maailmameistrivõistlusi, mis seal ligidal parasjagu toimusid. Saabusime just parajal momendil, nii, et nägime kogu seda keerulist protsetuuri, kuidas aerostaat

ülesse lastakse. Õhtuks jõudsimme tagasi laagripaika. Peale õhtusööki oli veel üks üllatus. Nimelt ilmus järsku õhtutaevasse sõjaaegne hävitaja, mis küllalt madalalt lennates oli laagrirahvast tervitama tulnud. Oli üsna mõjus vaatepilt. Mõra ja kära kui



.... Küllastasime
ka aerostaatide
maailmameistri-
võistlust

palju, millele lisandus veel üsna mitmevärviline tulevärk maa pealt. Õhtune aeg kulus nagu ikka juttudeks ja muljete vahetamiseks. Samuti tegid korraldajad kokkuvõtteid. Valiti paremini restaureeritud masin, unikaalseim masin jne. Järgmisel hommikul asutati end koduteele. Nõnda ka mina koos oma reisikaaslasega alustasime tagasi teekonda Saksamaa poole.

Fotod ja tekst Tiit Talts



„Erstainlich,
was die
Maschine
leistet!“

ZÜNDAPP-WERKE

G. M. B. H. N Ü R N B E R G

PÄRNU-MOTO 94

Järjekõrdne sellesuvine suurim vanamootorrattaüritus toimus 15-17. juulil Pärnus. Laagripaigaks oli seekord külalislahke Sauga koolimaja kámpinguplats. Üritus, nagu eelmisedki sellelaadsed sai alguse reede öhtupoolikul. Kui algul tundus, et osavõtjad on ainult üksikud, siis mida tund edasi, seda rohkem neid saabus. Ja nii nad tulid hommikul kella neljani välja. Nagu kombeks, olid esimesena kohal kõige kaugemalt, nimelt Soomest tulnud vanatsikli huvilised ja ligemad tulijad jäid juba öö peale. Kõige kaugem osavõtja oli seekord Jacqueline Bickerstoff Inglismaalt mootorrattal Triumph 1909-dast aastast.

Mandaadis valitses tõeline segadus, sest kõike oli vaja korraga teha. Kirjatööd, majakesi ja varustust jagada, numbrid ja muu atribuutika välja jagada. Lisaks sellele tuli valida veel viie erineva keele vahel, et vähemalt kaks korraga kõnelevat inimest ikka üht ja sama keelt räägiks. Tänu tublidele abilistele õnnestus juba öhtupoolikul suur hulk informatiivset tööd juba ära teha. Seda jagu oli järgmisel päeval lihtsam. Samuti klappis enam-vähem ka eelnevalt mitme kuu jooksul tehtud eeltöö.

Kui keegi väidab, et mis see ürituse tegemine siis ära ei ole, siis ta eksib rängalt. On sada pisiasja, mis tulevad korralikult läbi mõtelda. Väga palju selles suhtes aitas meid sel korral Sauga kooli pere kellele siinjuures suur äitäh veel kord. Kuna kogu elu on kõvasti muutunud alates eelmisest kokkutulekust tuleb tunnistada tõsiasja, et kõik mida plaanitakse, ka maksab. Püüdsime kulutada just niipalju kui hädapärast tarvilik ja eeldavalt osavõtjaid tuleb. Siit ka konkreetne vajadus ikkagi eelnevalt registreerida, mis tundub olevat veel üsnagi ebamääraselt arusaadav. Teadmatus kui palju osavõtjaid saabub tekitab organiseerimisel tõsiseid raskusi. Aga eks õpi.

Niisiis laupäeva hommik. Kella kaheksast kümneni sai hommikust süüa ja kell kümme oli kokkusaamise pidulik avamine. Ilm oli ilus, lipud lehvisid ja avatseremoonia lühike ja asjalik. Kahju ainult, et puudus pidulik tromboonisoolo Nuudi Antsult.

Seejärel sadulasse ja reisisihiks ligem linn- Pärnu. Linnavõimudega oli kokkulepe, et tutvustame vanu tsikleid ka suvisele linnarahvale. Arvan, et midagi oli meil ka omalt poolt pakkuda, sest huvilisi oli päris palju ja elevust tükiks ajaks.

Edasi läks kogu tsikli parv Sauga ringrajale, kus toimus sõit Rinaldo karikale. Kes võistluse lõpetas võis kohe lõunatama sõita. Ilm oli südasuviselt palav, ei saanud juhust kasutamata jätta, et rannamõnusid nautida. Et Valgerand sealsamas ligidal juhtus olema polnutki vaja kaugele sõita. Tegemist oli ainult, et mõnulejad rannast tagasi saada.

Pärast lõunat oli suur tuleproov nii tsklitele kui ka juhtidele. Tee Lavassaarde rongimuuseumi polnud just eriti mõnus.

Kui aga mõtelda, et vanasti ainult sellistel teedel tuligi sõita, oli asfaldile jõudmine mõnu omaette. Muuseumi lahkel osavõtul muutus meeolelu veidi paremaks. Eriti pärast seda, kui oli võimalus auraveduri saatel poole Pärnu tee peal ära käia. Auru ja nalja kui palju.

Tagasiteel tuli läbida veel lisakatse ja öhtuks väsinult laagripaika tagasi. Oli ka viimane aeg, sest saun ja õlu juba ootasid. Kultuuriprogramm jäi sel korral võib-olla tahaplaanile, aga see polnudki peamine.

"Tagasiteel tuli läbida veel lisakatse ja õhtuks väsinult laagripaika tagasi. Oli ka viimane aeg, sest saun ja õlu juba ootasid. Kultuuriprogramm jäi sel korral võib-olla tahaplaanile, aga see polnudki peamine.

Pühapäeva hommikuks jätkus päikest just niipalju, et ärgata ja uurida mis toimub. Kui algas lõputseremoonia, algas ka sadu. Sellest polnud midagi, saidki auhinnad kastetud. Ja siis nad läksid.

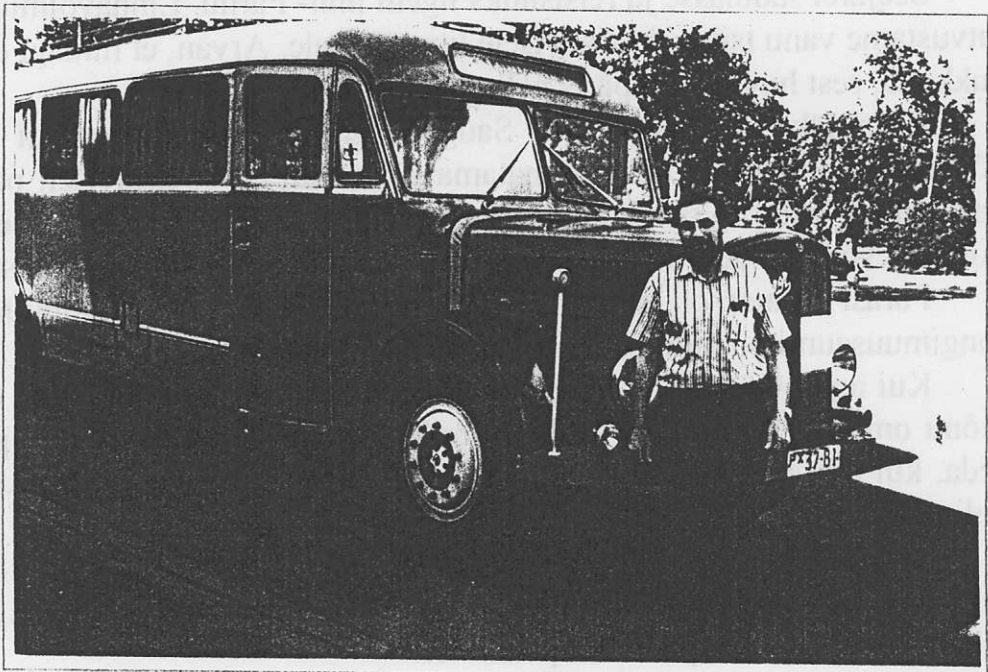
Igaüks oma koduteele. Mõnel oli see lühem, mõnel aga pikk. Kõik aga kindlad selles, et järgmine kord jälle tulla.

Tekst: Tilt Talts



Motosektsiooni esimees
U. Teearu ütleb tänusõnu
T. Taltsile kokkutuleku
"Pärnu Moto 94"
ettevalmistamise eest

Motomeeste alaline
abimees hr. Heino
Jaanus oma auto-
bussiga "Saurer".



" PÄRNU-MOTO 94 " autasustatud tsiklimehed on:

Restaureerimiskonkurss - noorem klass 1946- 1969

I	Veikko Koski	Jawa- Armee	1959 a. v.l.
II	Matti Nurmisto	BMW	1959 a. v.l.
III	Mikko Paaviainen	Jawa-Sport	1964 a. v.l.

- vanem klass kuni 1945

I	Kalevi Remes	Ariel Square 4	1939 a. v.l.
II	Raivo Raju	H-D WLA42	1942 a. v.l.
III	Aleksei Popov	Zündapp KS600	1941 a. v.l.

1994.a. parim Eestis restaureeritud mootorratas -

Lembit Nael	BMW R-35	1949 a. v.l.
-------------	----------	--------------

Parim säilinud mootorratas -

Aivars Shashko	IZ -350	1950 a. v.l.
----------------	---------	--------------

Vanim mootorratas -

Agu Koop	Wanderer	1907 a. v.l.
----------	----------	--------------

Regulaarsussõit K.Rinaldo karikale (huvisõidu I katse) -

I	Urmas Teearu	IZ-8
II	Arne Öövel	Jawa-555
III	Mikko Paaviainen	Jawa-Sport

Vigursõit (huvisõidu II katse) -

I	Arne Öövel	Jawa-555
II	Aki Rantanen	Honda CB
III	Tiit Muru	BMW R-35

Aeglussõit (huvisõidu III katse) -

I	Arne Öövel	Jawa-555
II	Tõnu Tuudelepp	AWO 425
III	Aleksei Popov	Zündapp KS600

Huvisõidu üldvõitjad -

I	Arne Öövel	m.r. Jawa-555
II	Toomas Pärtma	m.r. IZ-350
III	Aleksei Popov	m.r. Zündapp KS600

Kaugeim osavõtja -

Jacqueline Bickerstoff Suur Britanniast mootorrattal
Triumph TT 1909 a. v.l. Omal sõidul läbis 800 km.

Vanim osavõtja -

Jouni Ahola NSU

Noorim osavõtja -

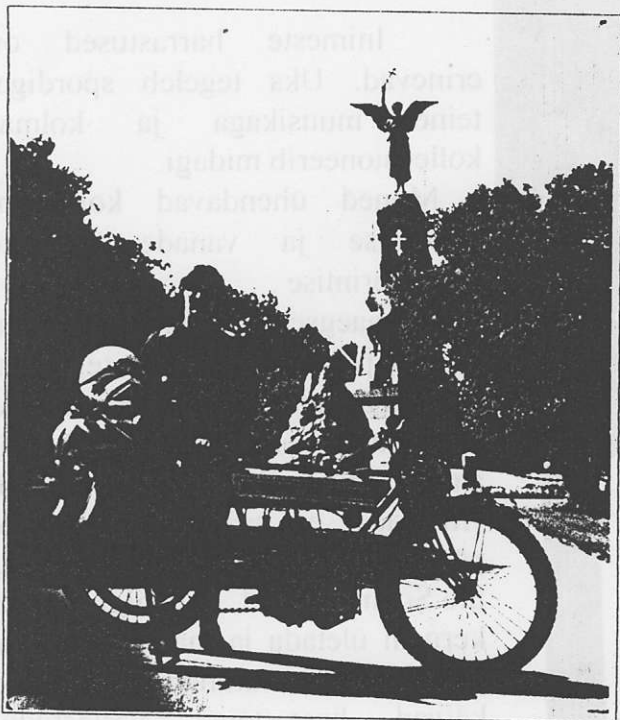
Sander Muhu Honda Monkey

ÜRITUSI 1995. AASTAL

28.	jaanuar -	Romupäev Jyväskylä
03.-05.	veebruar -	Motomess Helsingi messikeskus
?	aprill -	Romupäev Tampere jäähallis
07.	mai -	Varuosade päev Pikaveres
02.	juuli -	Varuosade päev Ükskülas
28.-30.	juuli -	20. Veteraaniralli Tampere
04.-06.	august -	100 aastat mootorrattast Eestis motokokkutulek "JÕGEVA TREFF 95" toimub Võru Kurgjärvel.
03.	september -	Varuosade päev Ükskülas.



RAUDNE LEEDI SUURBRITANNIAST



Kes võttis osa sellesuvisest vanatsikliüritusest Saugas, sai küllaltki ootamatu elamuse. Nimelt oli kõige kaugem osavõtja Suurbritanniast, naisterahvas nimega Jacqueline Bickerstoff. Ja veel üllatavam oli tsikkel, millega ta kogu tee omal sõidul tuli. Kasutades laeva vaid üle mere sõidul.

Jacqueline ise töötab ühes navigatsiooniseadmeid valmistavas firmas disaineri ja konstruktorina. Muuseas on ta disaininud ka mootoreid mootorsõidukitele. Huvi tsikli vastu tekkis tal juba noores eas vaadates isa tegemisi ja putitamisi pealt. Praeguseks on ta muide restaureerinud ka isale kuulunud 1951.a. valmistatud 1000ccm Vincent mootorratta ning kasutab seda sageli sõiduks tööle ja koju. Ise kuulub ta Vincent-

HRD klubisse, kus lööb kaasa kirjasaatjana. See on üle Suurbritannia klubi, kuhu kuulub 1000 liiget Suurbritannast, lisaks 200 USA-st, 100 Austraaliast ja umbes 200 teistest riikidest. Samuti osaleb ta sekretärina rallide ettevalmistamisel ja kordineerimisel. Osalemine vanatsikliüritustel on viinud teda paljudesse riikidesse ja seda üsnagi kummaliste riistapuudega. Näiteks viimati käis ta Austraalias võttes lennukisse kaasa kokkupandava sõjaväe jalgratta, sellele oli ta ta kombineerinud pisikese abimootori, mis kotikesega kaasas. Lennujaamas monteeris ta sõiduriista kokku ja teekond Austraalia rallil võis alata. Selliste sõiduriistadega reisimine ja veel nii kaugemale tundub küllaltki omapärane, iseäranis veel naisterahva puhul. Üks põhjusi on kindlasti ka selles, et ta üritab tõestada iseendale, et suudab enda püstitatud eesmärgid ka saavutada. Ei ole just tavalinegi seegi, et ühe naisterahva pesuköögi kõrval on garaaz kõigi vajalike tööriistadega. Pealegi askeldab ta garaazis rohkem kui pesuköögis.



Nõnda on ta enamalt jaolt ise taastanud ka 1926 aastast pärit 500ccm HRD, 1955 aastast Francis Barnetti 225ccm, 1953 aastast pärit 49ccm Vincenti ja veel kõige tipuks Suurbritannias küllaltki populaarse tritsikli ehk kolmerattalise auto.

Jacqueline Bickerstoff andmas intervjuud ETV-le enne ärasõitu Eestist.

Tekst T. Talts

Fotod: M. Karu

SOOME SEPA PAJATUSI: "HARRASTUSENA VANAAEGNE MOOTORRATAS"



Inimeste harrastused on erinevad. Üks tegeleb spordiga, teine muusikaga ja kolmas kolleksioneerib midagi.

Mõned ühendavad kolleksioneerimise ja vanade esemete renoveerimise.

Vanaaegsete sõidukite ümber on nüüdisajal mitmesugust tegevust. Restaureerimisele lisanduvad klubiõhtud, vanatehnikarallid, erialased trükised ja klubi lehed. Unustada ei saa ka varuosade päevi, mida organiseerivad klubid üle Soome. Nüüd, kui riigipiire on kergem ületada ja maade vaheline ühistegevus muutunud lihtsamaks, käivad harrastajad vastastikku üritustel, vahetavad informatsiooni ja varuosi.

Selline suund on minu meelest hea ja arendab ühist harrastust.

Vanasõidukite ümber on palju erinevate elualade esindajaid. Tüüpiline harrastaja on tööl tehnika alal, osavate kätega ja huvitatud liiklusvahendeist ja nende ehitusest. Tähtsust ei oma varanduslik seis, harrastust võib alustada kas või jalgrattast, siis ei ole "tooriku" hankimisel raskusi.

Kerge võimalus alustada, on hankida näiteks vanamootorratas, vähemalt Soomes, 50-60-daist aastaist. Neid on lihtne leida ja varuosigi saab piisavalt.

Kust selliseid rattaid siis leida? Järsku mõeldes, tundub see raskesti teostatavalt, kuid ei tasu kergelt alla anda. Üks võimalus on eriala lehed, näiteks Soomes "Mobilisti" ajakiri, kus suured müügi kuulutused ja seda saab tellida

välismaale. Teine võimalus on klubid. Soomes on ms. VETERAANIMOOTORIPYÖRÄKLUBI, mis on ala suurim (2000 liiget) ja margiklubid ms. JAWA-SAKKI (300 liiget) ARIEL-klubi, MZ-klubi, ITÄPYÖRÄ-klubi jne.

VMPK-l on oma ajakiri "Huimapyörä", mis ilmub kuus korda aastas. Igal liikmel on klubi nimekiri, kus kõik andmed sees. Selline nimekiri on eriti hea kontaktraamat harrastajate keskel. Mõnigi probleem laheneb selle abil. Teiste sõnadega eriala klubiga tasub tingimata liituda kohe alguses.

Kui siis oma restaureerimisobjekt, sellel juhul mootorratas, on leitud, tasub välja uurida kas sellel rattal on margiklubi ja kui on, liituda sellega. Peaklubiga liitumine on ka tähtis, sest alati on seal ka sama margi harrastajad.

Paljud alustavad m.ratta restaureerimist, ratta osadeks lammutamisest. Sellisel juhul teevad nad tihti selle vea, et ei planeeri restaureerimist korralikult ette ja hiljem on sellepärast raskustes. Töö järjekorra igaüks loomulikult otsustab ise. Kas alustada restaureerimist mootorist või teevad ennem raami ja jõuülekanded korda või siis plekitööd. Peamine on siiski oma töös jälgida kindlat korda ja hoelikust.

1) Mootorratast tasub kohe alguses võtta võimalikult palju fotosid. Just nimelt leidmisseisukorrast. Neist on suur abi ratta kokkupanemisel.

2) Juhul kui värvkate on algupärane (mõeldud on peamiselt ilutriipe ja bensiinipaagi värvikujundust) tasub need joonistada, teha šabloonid ja kirjutada nende tähtsamad mõõdud üles. MÄRKMETE RAAMAT on väga tähtis mootorratta taastamisel. Ja eriti osadeks lammutamisel.

3) Kui tsikli margist on olemas kirjandust, tasub seda kohe alguses hankida. Näiteks inglise m.rattastest leidub Soomes peaaegu kõigi markide kohta kirjandust. Juhul, kui ei leidu Soomest, siis on võimalik hankida informatsiooni Rootsist ja Inglismaalt. Selles asjas võib abi saada ka teistelt harrastajatelt.

4) Osadeks lammutamisel on tähtis märkida üles eelpoolmainitud märkmete raamatusse ebakindlad ja täpsed korda eeldavad osad või vajadusel pildistada neid.

5) Osadeks lammutamisel tasub üles märkida detailid ja sõlmed, mida kindlasti peab uuendama. Tuleb kohe hakata neid hankima.

6) Detailid tasub rühmitada lammutusajal eri karpidesse ja märkida neile, mis kus asub. Kokkupanemisel on sellest suur abi.

Tavaliselt alustatakse raami ja plekkosade korrastamisega. Siis tasub osad liivapritsiiga puhastada, sest see on ainuke viis saada nad korralikult puhtaks. Alumiinium- ja valuosad tuleb puhastada klaaskuulidega, sest see on pehmem käsitusviis õrnadele osadele. Peale puhastust plekkosad keevitatakse ja remonditakse ning krunditakse värvimiseks üle. Värvimine sooritatakse täpselt algupäraste toonide järgi.

Kroomitud osadel tasub vana kroom keemiliselt eemaldada (mitte mehaaniliselt), sest see kergendab nende lihvimist ja poleerimist taaskroomimiseks. Igaüks teeb või laseb teha kroomitavate osade aluspinnad oma võimaluste kohaselt. Kroomimine tuleb teostada vastava ala firmas. Kroomimine on üks restaureerimise nõudlikumatest ülesannetest. Lisaks on kroomitud osi, näiteks leegitorusid vanematele tsiklitele peaaegu võimatu hankida, järelikult tuleb ise teha või teha lasta. Peab meeles pidama, et ainult need osad, mis algupärastel on kroomitud võib kroomida. Siis- ei midagi üleliigset!

Alumiiniumdetailide ei maksa üle poleerida. Tähtis on, et osad on täpselt originaalsed. Ülerestaureerimist tuleb vältida. Seda peab silmas pidama mootori osade tegemisel.

Valmistaja keermesüsteemides on erinevusi. Kui originaalis on tolli keere, siis peab seda säilitama jne. See on eriti tähtis mootori seisukohalt. Tõe nimel peab ütleva, et vanu ja haruldasi rattaid restaureerides, tuleb selles vahel "tingida", seda ka restaureerimise hindamisel.

Soomes on kasutusel nn. muuseumisõiduki kindlustus, mille eelduseks on, et mootorratas on taastatud või hästi säilinud, ülevaadatud selleks volitatud isikute poolt. Siis saab odava umbes 120 FIM maksva kindlustuse, millega võib sõita 30 päeva aastas. Päevad võib ise valida.

Registreerimiseks tuleb teha tehniline ülevaatus.

Siin on lühidalt üldinfot mootorrataste taastamisel alustajale. Loodan, et sellest oli abi.

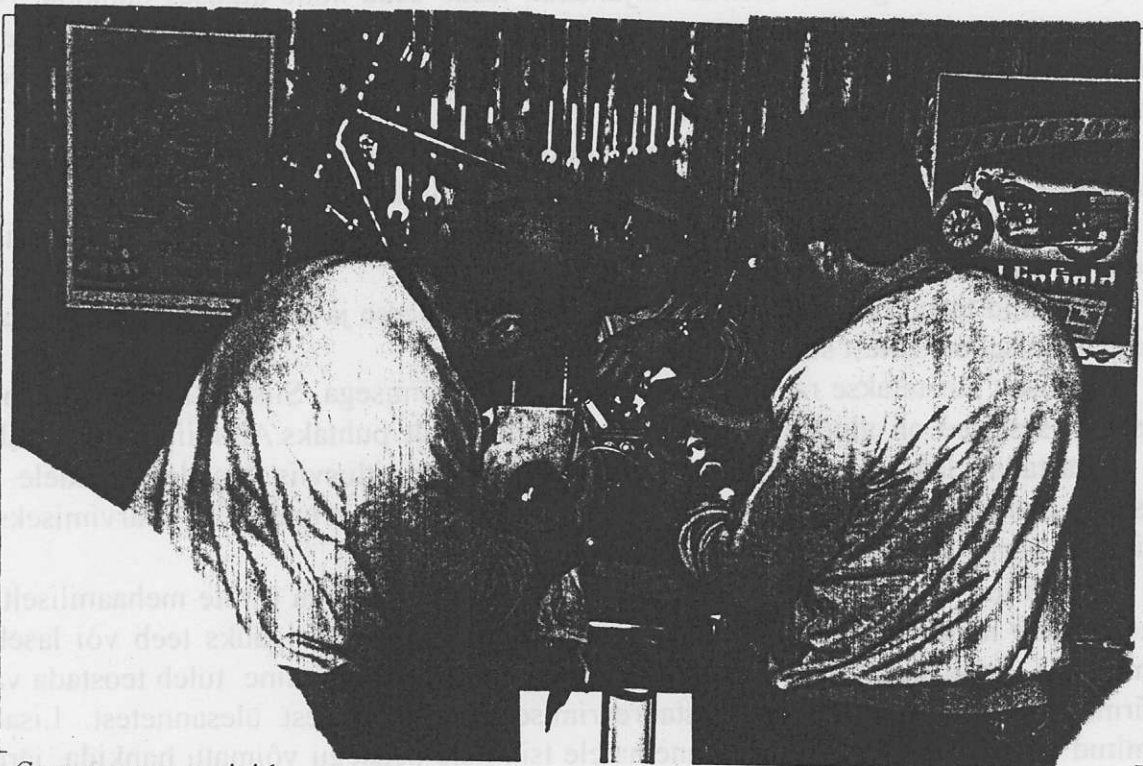
Kokkuvõtteks tahan öelda, et see hobi on väga arendav, õpetab palju, õpib ehk tegema uusi asju, mida varem ei osanud. Puutub kokku sama hingega inimestega, saab uusi sõpru ja ennekõige võib oma kätega luua kunstiteoseid, millest rõõmu endale ja paljudele teistelegi.

See on elegantne harrastus, mis on austust vääri vaks osaks kultuuris.

Soome keelest tõlkinud Merle Karu

Veiko Koski on restaureerinud kaks sõiduauto, kümneid mootorrattaid ja neid tsikleid, mille sadulaid, bensiinipaake, sumbutajaid jne. on ta valmistanud ehk taastanud, ei oskagi kokku arvata. On JAWA-SAKKI klubi president ja asutaja. Toimetab ajakirja "Jawasakki-lehti". Samas on ta üks parimatest restauraatoritest vanatehnika alal Soomes. Restaureermiskonkursside autasude riiul on tal raskelt lookas, nii kodumaal saavutatud esikohtadest kui ka välismaalt koju tooduist. Mõnusamat meest annab otsida siin soome-ugrilaste hulgast, kuhu ka meie kuulume.

Toimetajalt



... Soome sepa poisid,
Soome sepa poisid,

teevad tööd,
teevad tööd,

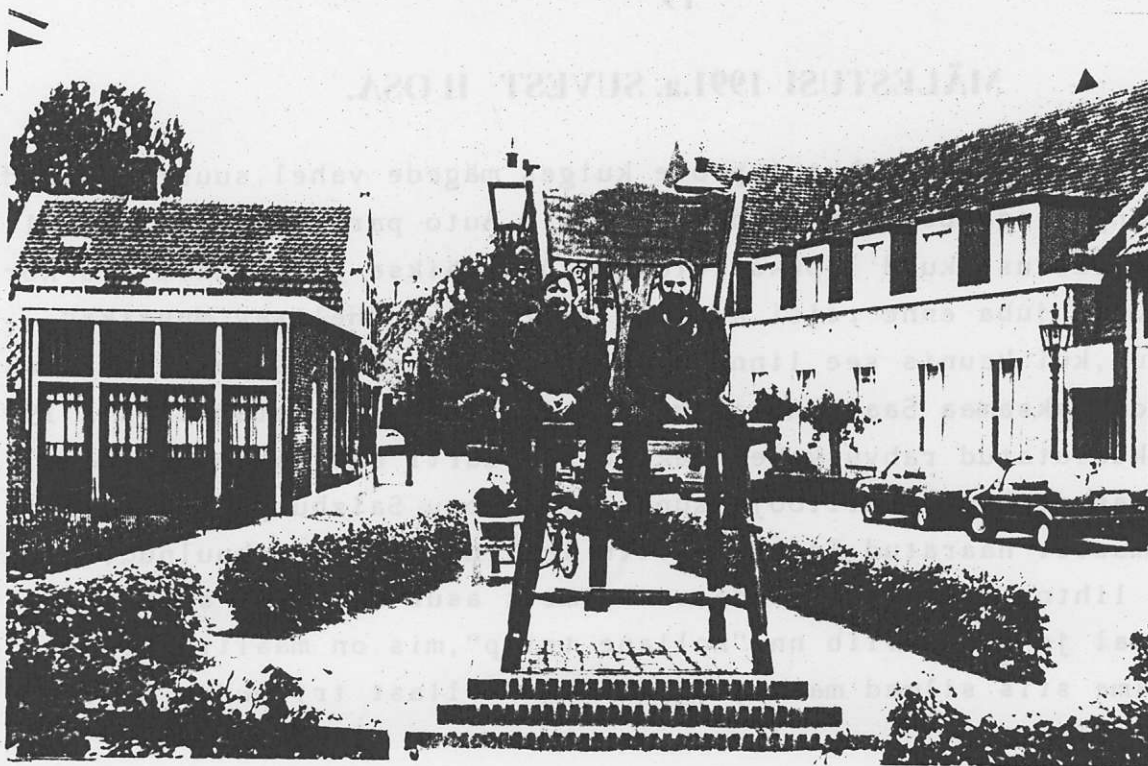
taovad tulist rauda,
taovad tulist rauda,

päeval ööd,
päeval ööd. ...

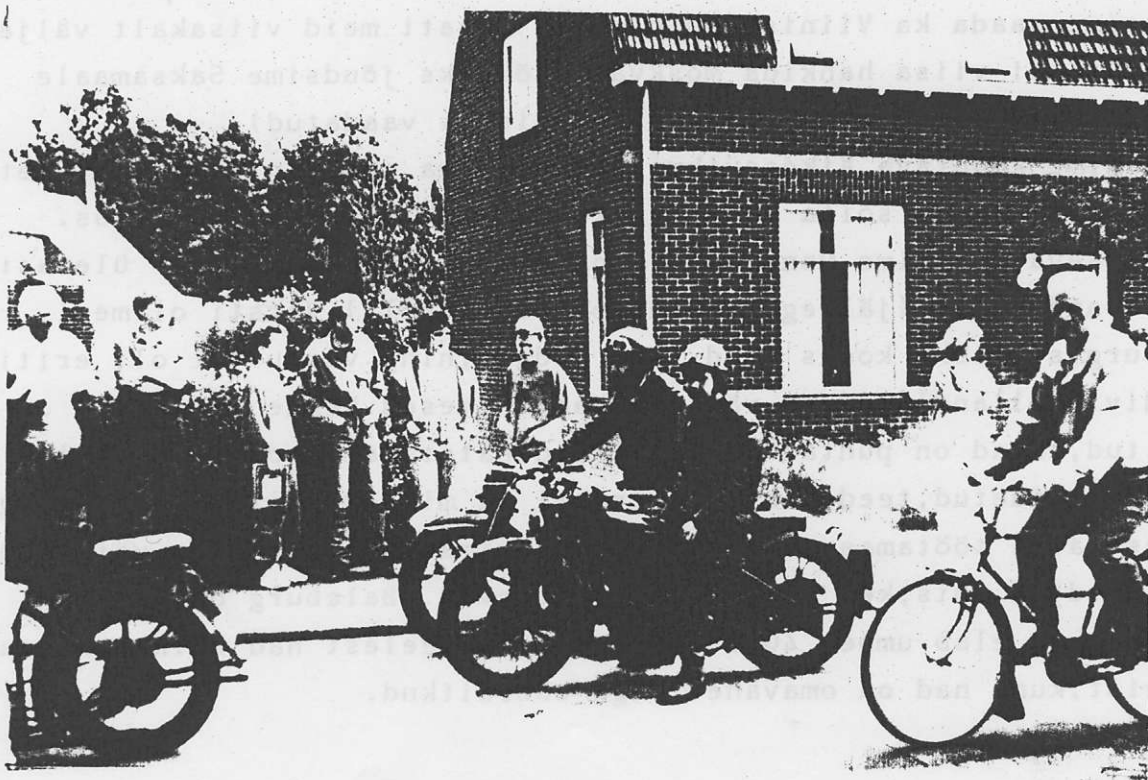
MÄLESTUSI 1991.a. SUVEST II OSA.

Meie reis Salzburgi poole kulges mägede vahel, suurte tõusude ja langustega. Lõunaks jõudsimme kohale. Auto parkimisega oli meil suuri raskusi, kuid lõpuks leidsime ühe väikse paiga kalmistu kõrval. Olin juba enne reisi kuulnud ja filmist "Helisev Muusika" näinud, kui kaunis see linn on. Meie peamiseks ülesandeks oli ülesotsida Saksamaa Saatkond ja me asusimegi seda teostama. Aasta 1991 oli kuulutatud rahvusvaheliseks W.A. Mozarti aastaks, möödunud oli 200 aastat suure helilooja sünnist ja kogu Salzburg oli sellest sündmusest haaratud. Enne ärasõitu Tallinnast olime kuulnud, et on väga lihtne leida saatkonda, see nimelt asub Mozardi sünnikodu lähedal ja sinna viib nn. "kollane triip", mis on maalitud tänavale. Käisime siis silmad maas ja otsisime "kollast triipu" ja me leidsimegi selle.

Salzburgi linn on väga ilus ja vanalinna viiv tee kulgeb läbi mägede raiutud tunneli. Linna peatänav meenutab meie Viru tänavat, aga on natuke kitsam ja tihedalt täis turiste, kes ostavad suveniire ja kindlasti "Mozartkugel" maiustusi. Ööseks jäime ööbima natuke linnast väljas parklas, mis asus otse Mozarti majamuuseumi, Klessheimi lossi vastas. Järgmise päeva hommikul kell 9⁰⁰ seisime Saksa Saatkonna ukse taga ja ilma suurte sekeldusteta saimegi Saksamaa transiitviisa. Saatkonna töötaja oli kena inimene ja vormistamise eest meilt tasu ei võtnud. Viisat üritasime saada ka Viinist, kuid sealt visati meid viisakalt välja ja soovitati viisa hankida Moskvast. Lõunaks jõudsimme Saksamaale (piiril kontrolli ei olnud ja viisasid ei vaadatud) Teel jäime kohutava äikesevihma kätte, vihma sadas nii tihedalt, et ei näinud teed ja sõita oli väga raske, liiklus koguni seiskus. Terve päeva veetsime Mannheimi linnas, ning reede hommikul ületasime Hollandi piiri (jällegi puudus piirikontroll) Varsti olimegi Balcburgis. Dirki kodus meid juba oodati, ning vastuvõtt oli eriti meeldiv. Hollandlased on väga töökad inimesed. Nende majakesed on värvitud, aknad on puhtad ja ilma kardinateta, aiad on täis lilli, muru on niidetud, teedel ei ole prahti ja mittekuskil ei näe ühtegi inimest aias töötamas, nühkimas või küürimas. Neil on nagu väikesed head haldjad abis, kes kõik tööd ära teevad. Balcburg on väike linnake kus elab umbes 4000 inimest, minu meelest nad kõik tunnevad üksteist, kuna nad on omavahel väga sõbralikud.



Meidki tutvustati lihakaupmehele, juustupoodnikulu jne (kahjuks, arvestades aastat 1991 olime me pärit suurelt Venemaalt.) Hollandlased on väga perekesksed inimesed, nad teevad kõike töid koos. Laupäeva hommikul sõitsime Asseni, kus toimus Maaailma karika etapp mootorrataste ringrajasõidus, kuulsal Lucky Strike rajal. Sinna kogunesid inimesed nagu meil laulupeole. See on suve kõige tähtsam sündmus hollandlaste jaoks ja Dirk arvas, et kokku on tulnud 20000 mootorratast. Kogu ürituse kord oli tagatud ratsapolitseiga.

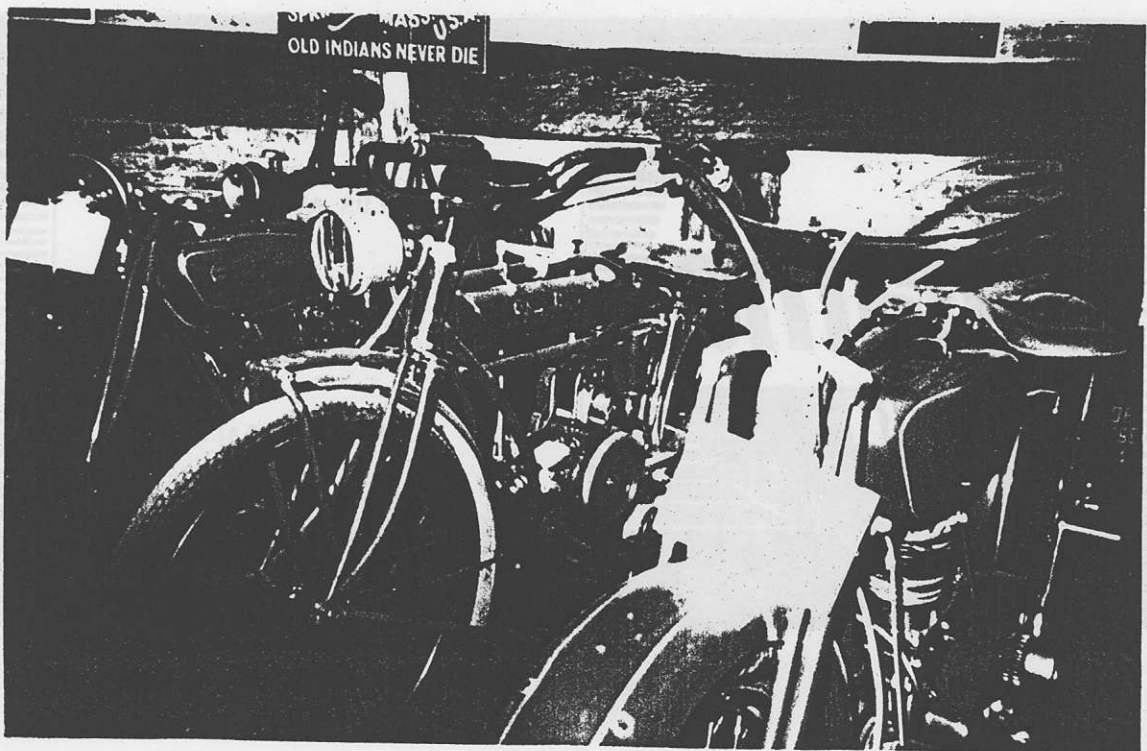


Inimesed olid väga lõbusad, jõid õlut ja maadlesid mudas, mehed pärast õlle joomist WC-d ei kasutanud, häda tehti häbenemata, kuhu juhtus.

Pühapäeva hommikul tuli meil sõita, aga vanatsikli rallile Oirschoti linna. Üritus oli rohkem nagu lõbusõidu eesmärgiga. Inimesed kogunesid kokku ja rääkisid juttu, lõunastasid ja jõid õlut. Oli ääreltult mõnus ja vaba olemine. Rallile ei pääsenud muudu sõitma, kui oma ratas tuli kindlustada väikese raha eest, aga kindlustussumma oli 1000000 Hollandi kuldnat.

Üritusele olid kogunenud väga vanad rattad ja üldse on Hollandis säilinud väga palju vanat tehnikat. Lõpetamisel saime auhinnaks pudeli head prantsuse veini, kui kõige kaugemalt tulnud osavõtjad. Kohapeal sai sõidetud 92 km ja rattad pidasid hästi vastu. Meie Ulviga käisime kohalikus Püha-Maria kirikus, mille kabel on ehitatud 806 aastal.

Esmaspäeval sõitsime Zwolle linna Maxi mootorrattamuuseumi. Tema lemmik rattamargid on "Indian" ja "HD". Ekspositsioon oli kujundatud väga huvitavalt, seal olid vanad bensiinijaamad, riided, tööriistad... Peremees ise võttis meid vastu ja rääkis oma tegemistest. Põhiliselt ostab ta kokku vanat mööblit, taastab need ja müüb ning saadud raha eest ostab mootorrattaid. Veel peab ta vanakraami poodi, kust võib osta kõike. Kraam asus teisel korrusel ja kui midagi meeldis, valisid välja ja välisukse juures teed peremehega kaupa.



Teisipäeva hommikul jätsime lahke pererahvaga huvasti ja asusime koduteele. Hollandi ja Saksamaa piiride ületamine läks jällegi rahulikult. Kolmapäeva öösel jõudsime Stuttgardi, kus kohtusime ühe sakslasest sõbraga. Teel külastasime Nürnbergi. Ilm oli kuum 33°C ja suurtel tõusudel tõrkus meie bussimootor, pidime pidevalt tee ääres mootorit jahutama. Järgmise päeva öösel ööbisime Dresdenis ning hommikul ületasime Poola piiri. Kogu päev kulus suuremjagu sõidule. Ostsime maasikaid, laenasime külamehelt vett ning keetsime suppi. Viina vahetasime nafta vastu. Reede öösel ületasime Poola-Vene piiri, milleks kulus kõigest kaks tundi. Vene toll ei tundnud enam üldse huvi, mis meil autops või kärus oli. Laupäeval kella üheteist paiku õhtul jõudsime õnnelikult koju. Kokku läbisime 7098 km.

Loo lõpp: Maris Muhi



salama
aku

AKUD ja PATAREID

KAUPLUS AVATUD

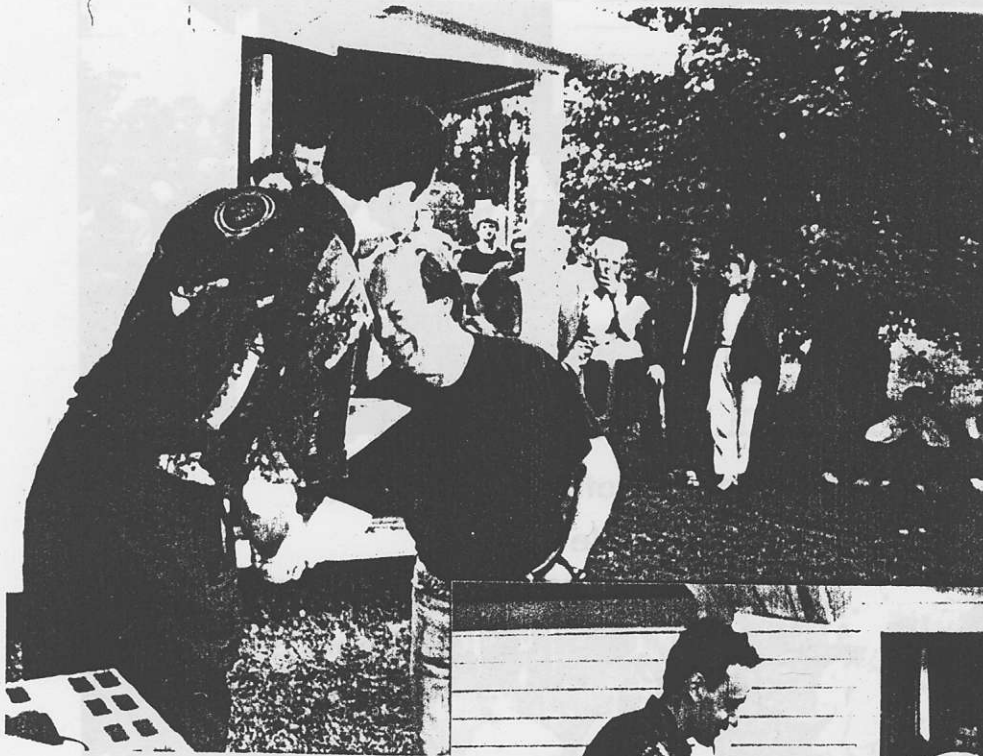
9³⁰ - 17⁰⁰

1.P- SULETUD

TONDI 1 TALLINN

TEL: 557 624

PARNU-MOTO 94 LABI OBJEKTIIVI

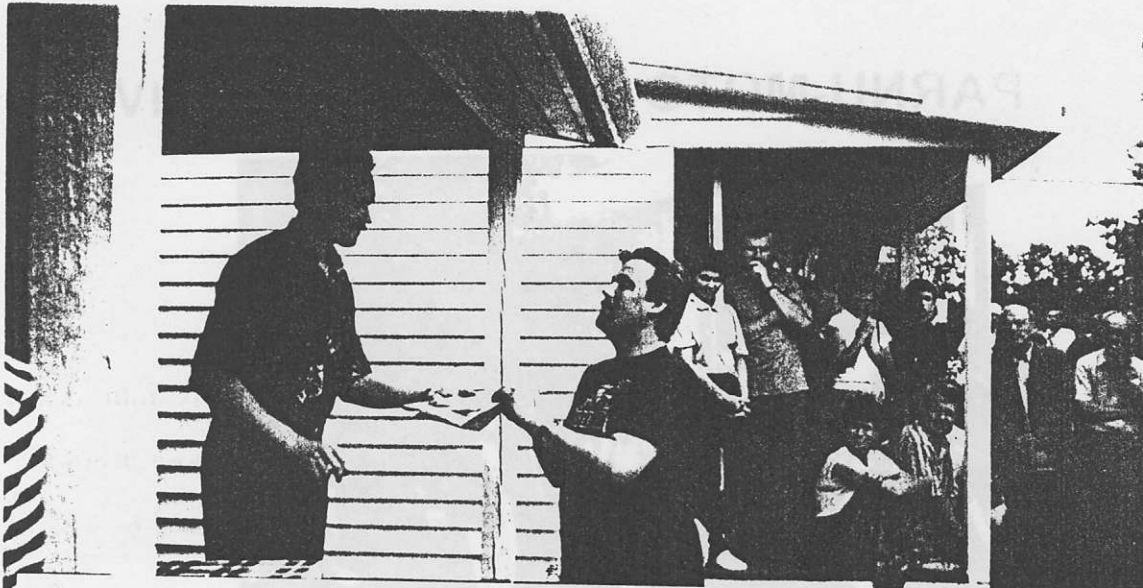


Restaureerimiskonkursi
vanema klassi võitja
Kalevi Remes Soomest

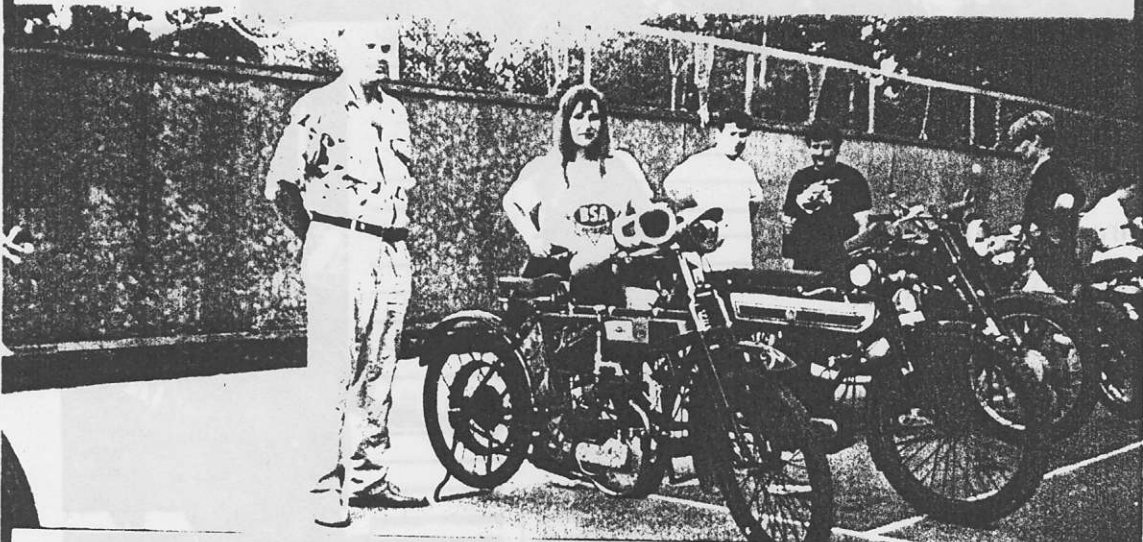


Restaureerimiskonkursi
nooremklassi võitja
Vello Kõrre Soomest

1994. a. Eesti parim
mootoralla restau-
raator Lembit Nõrg
aastas võitja
võitmas



Parima säilinud mootorratta eriauhind läks
Aivars Shashkole Lätist



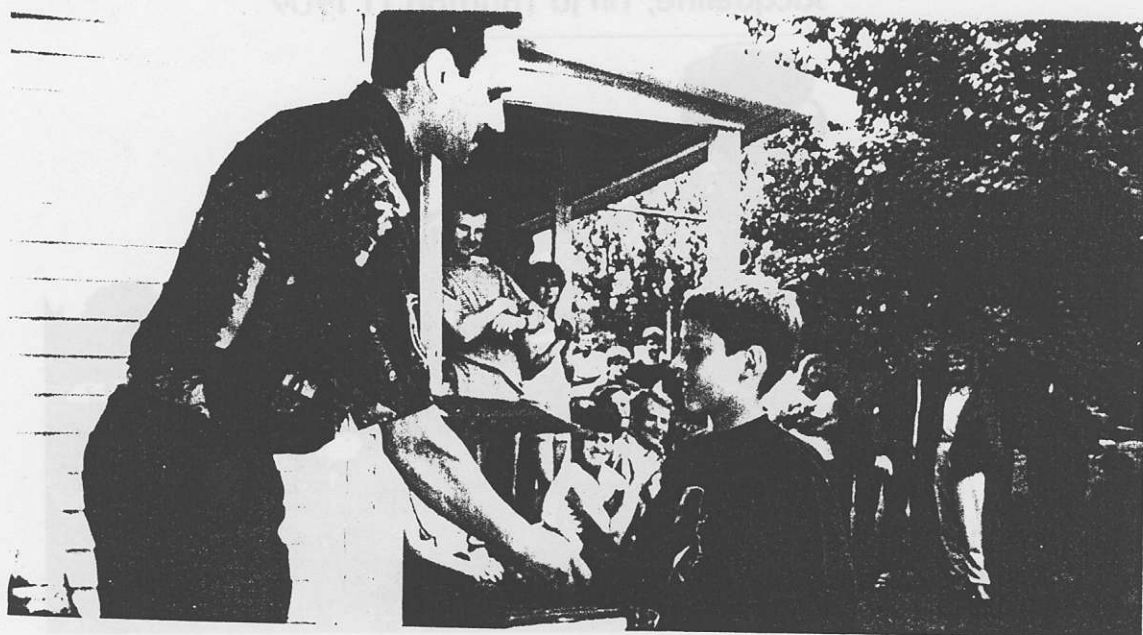
Vanim mootorratas oli Agu Koobil Võrust ja kaugeim osaleja
Jacqueline Bickerstoff Suur-Britanniast



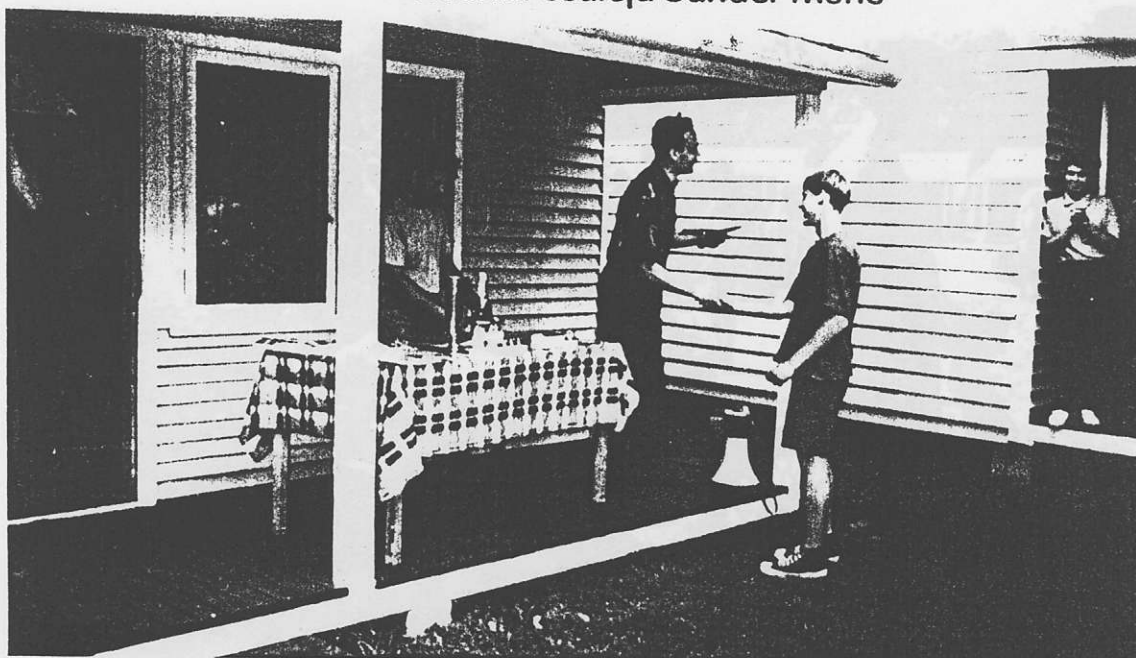
Regulaarsussõidu võitjat Umas Teearu
autasustab Tiit Talts aukirja ja rändkanikaga



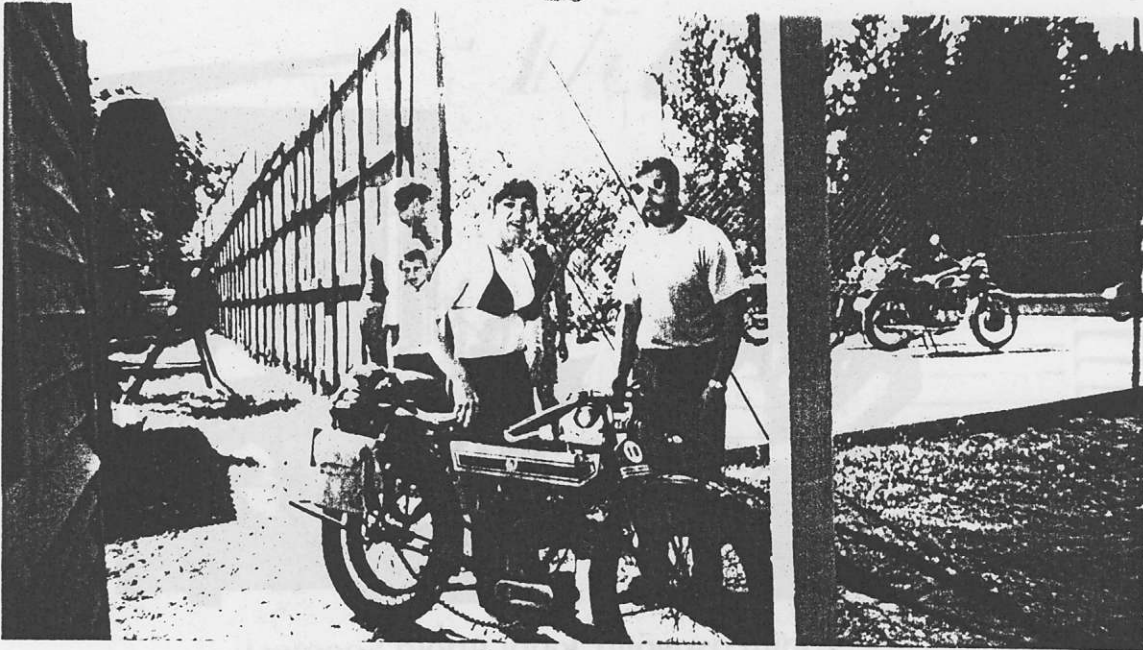
Vanim osavõtja Jouni Ahola Soomest



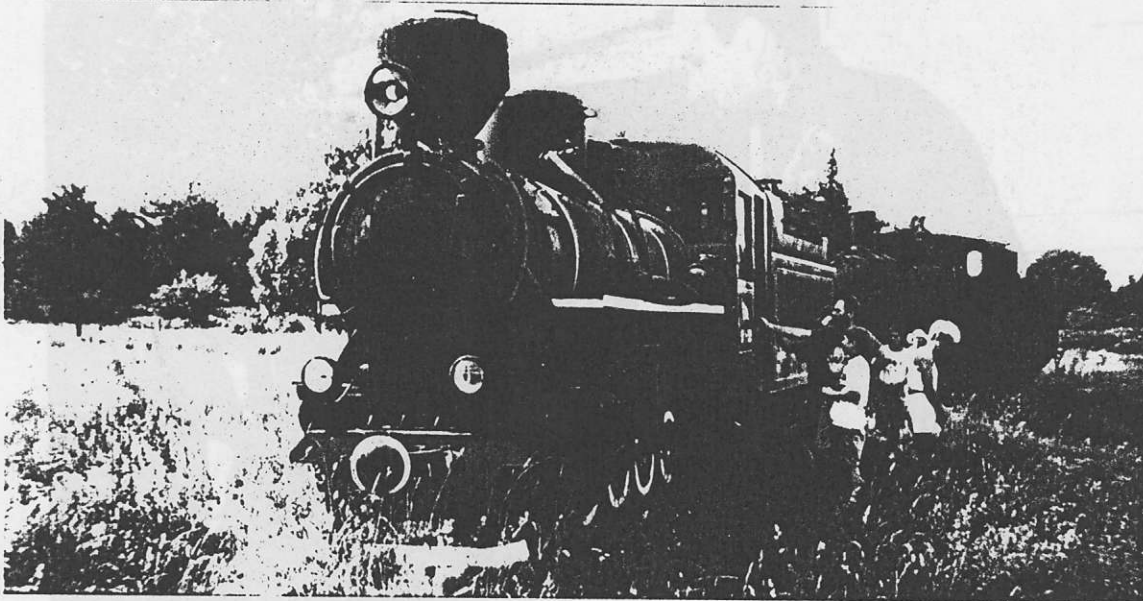
Noorim osaleja Sander Muhi



Huvisõidu üldvõidu võttis Arne Oovel Viilandist



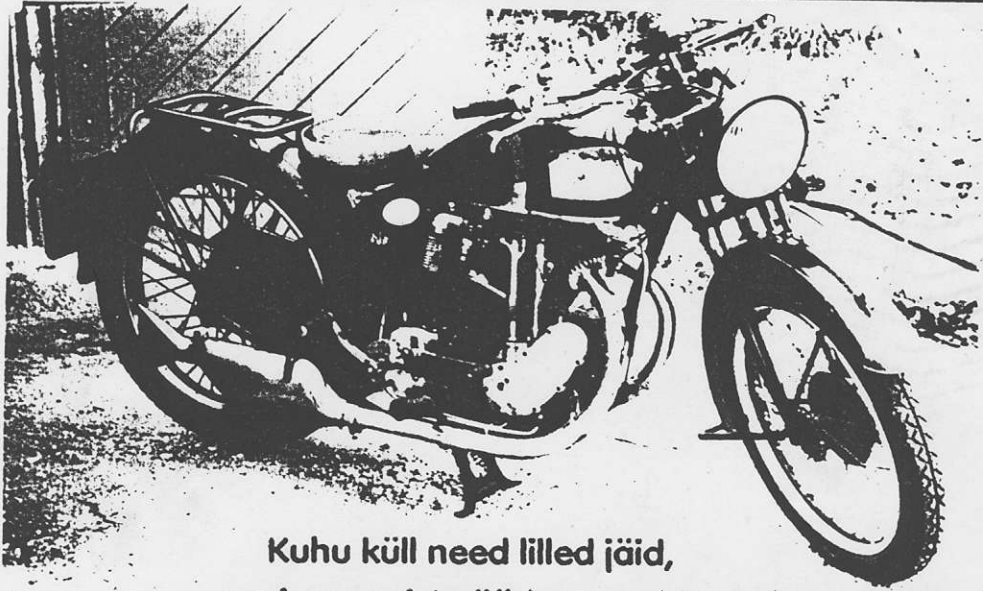
Jacqueline, Tiit ja Triumph TT 1909



Kas läheb kaubaks ?



Kes naudib päikest, kes mootorrattasõitu



Kuhu küll need lilled jäid,
mis on neist nüüd saanud ?

