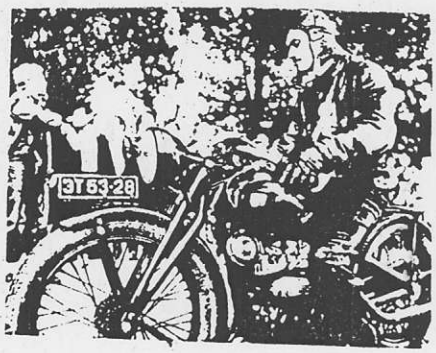
HEI TSIKLIMEES



On tore, et meie ajakirja esimesele numbrile on käesolevaga järgnenud ka teine. Loodan, et ka sisu on muutunud huvitavamaks. Võib öelda, et meil on esimesed nn. pidevad kirjasaatjad. Sellele vaatamata kutsun kõiki ülesse haarama sulge ning kirjutama oma probleemidest ja mõtetest. Siis oleks ka Karu Märdil kergem.

Edasi tahaks natuke peatuda meie suvisel Pärnu kokkutulekul. Kõigepealt tänan kohalikku aktiivi eesotsas Tiit Taltsiga, kes olid küllalt hästi kõik ettevalmistanud. Mandaadi töö laabus sujuvalt. Usinasti olid ametis Ülvi 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 õppida. Ainukesed, mis konkurentsi pakkusid olid Lembit Naela BMW R35 ja Raivo Raju H-D WLA-42.

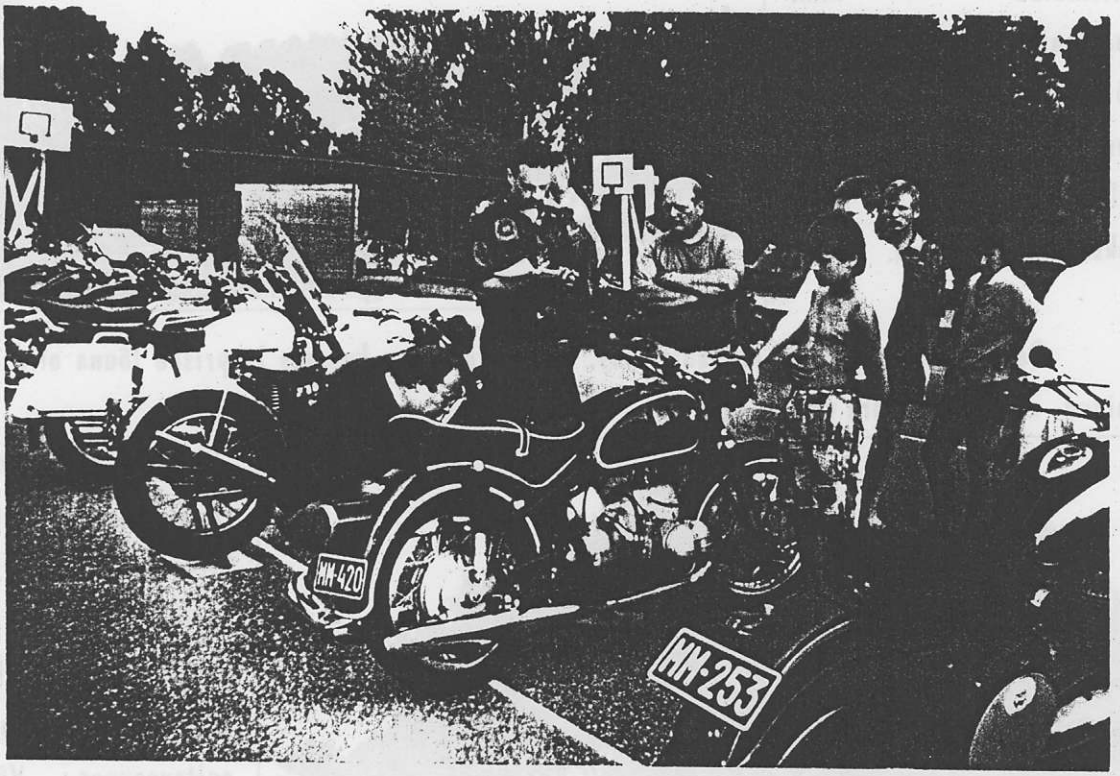
Natuke häiris see, et paljud kohaletulnud olid tsiklid koju jätnud. Kuigi motokokkutulekud on viimasel ajal mõeldud puhke- ja pereüritustena, ei tähenda see, et tsiklid peaks tagaplaanile jääma. Tundub, et viimasel ajal jääb meil entusiasmi väheseks. Meenub 80-ndate aastate lõpul toimunud Narva Tähesõit, kui sadas laus paduvihma. Tahtmine osa võtta oli nii suur, et ostsime Karu Märdiga eelmisel päeval "Dünamo"-st allveesportlase kummiülikonnad. 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 pooletunnilist 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 kummiülikonna all põuetaskus. Pärast mõningaid seletusi ja klubi "UNIC" numbri nägemist ta siiski rahunes. Peale seda intsidenti ei käivitunud 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 kahetaktiline tahtis aga tänu suurele ohuniiskusele iga 5-10 km järel kinni joosta. Raasiku teeotsal arvas Märt, et peaks ema juurde sisse keerama, sooja piima jooma ja riideid kuivatama. Tema kummiülikonna peal olnud nahkmantel oli nii marg, külm ja raske, et tsiklisõidu 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. Kummiülikondade tallad olid minu tsikli suurest käimalükkamisest läbi kulunud. Õnneks tuli tagant Peeter Muhu oma Willysega, kellega sain Narva. Tsikli pidin jätma Viitna bensiinijaama. Seekord läks kahjuks sedapidi. Kindlalt aga võib öelda, et tahtmisest ja entusiasmist küll puudust ei olnud.

Samas võime tommata paralleele selle suvega. Kuidas suutis üks naisterahvas Suur Britanniast sõita kohale 1909.a. rihmaveoga Triumph-il, kui Pärnust polnud ühtegi tsiklit väljas? Tundub, 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 !

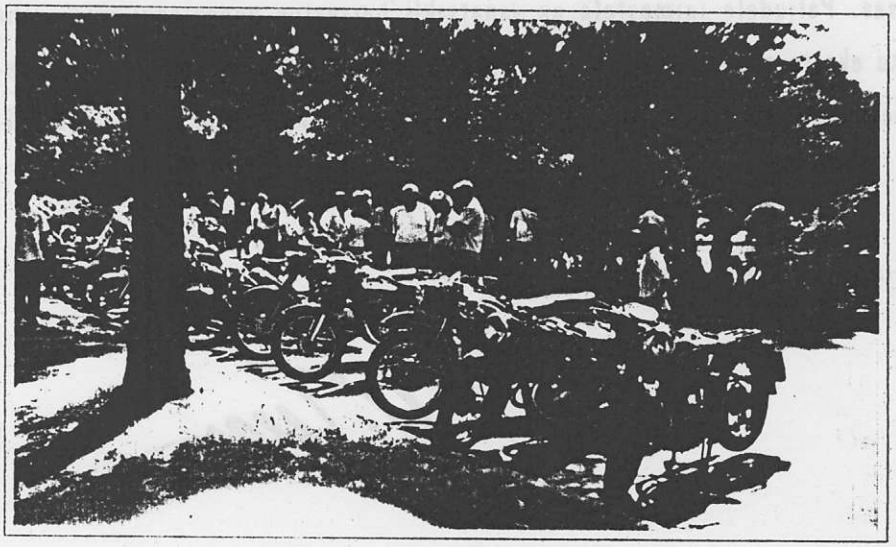
U. Teearu



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

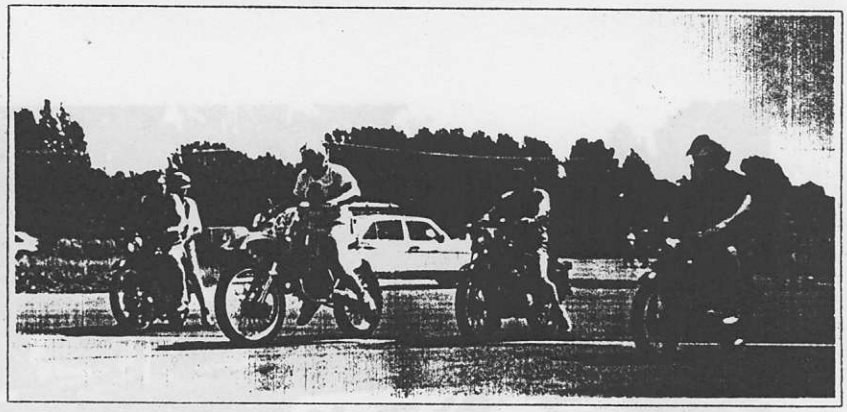
TERE!

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.

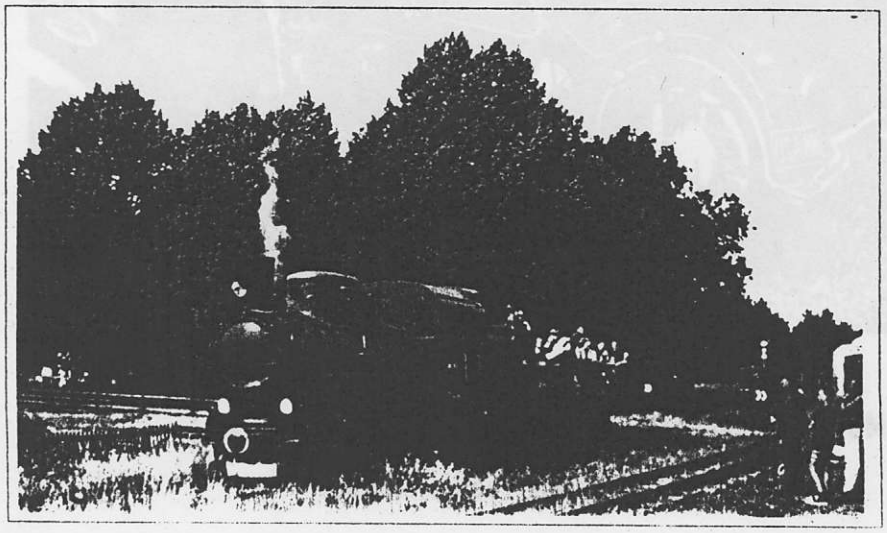


Laupäev oli tihe. Viimasel hetkel lisaks planeeritud Pärnus käik pakkus meie külalistele ja linnarahvale suurt huvi.

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



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



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 siiamaani ninas.

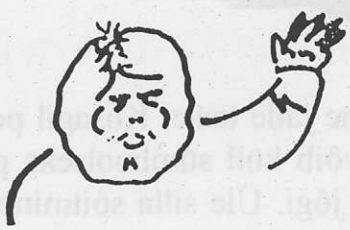
Õhtusel programmil ei olnud enam seda särtsu ja hoogu, mis oli Lahemaal 1990. aastal ja Võrus 1992. aastal. Selle eest aga kaunis baari neiu oli ülimalt õnnelik, kunagi ei olevat olnud nii suurt läbi müüki, kui laupaeva ohtul ja ööl. Baar osteti vedelikest tilgatult tühjaks. Maakera ümarus ja külgetõmbejõud andis 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, kurtnud hr. Lutt.

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

Lugupidamsega Märt Karu

Kaastööd, ette tänades, palun saata aadressil : EE0013 Tallinn
Hagudi 12
Tel. (22)556-349

Fotod on teinud Margus Karu.

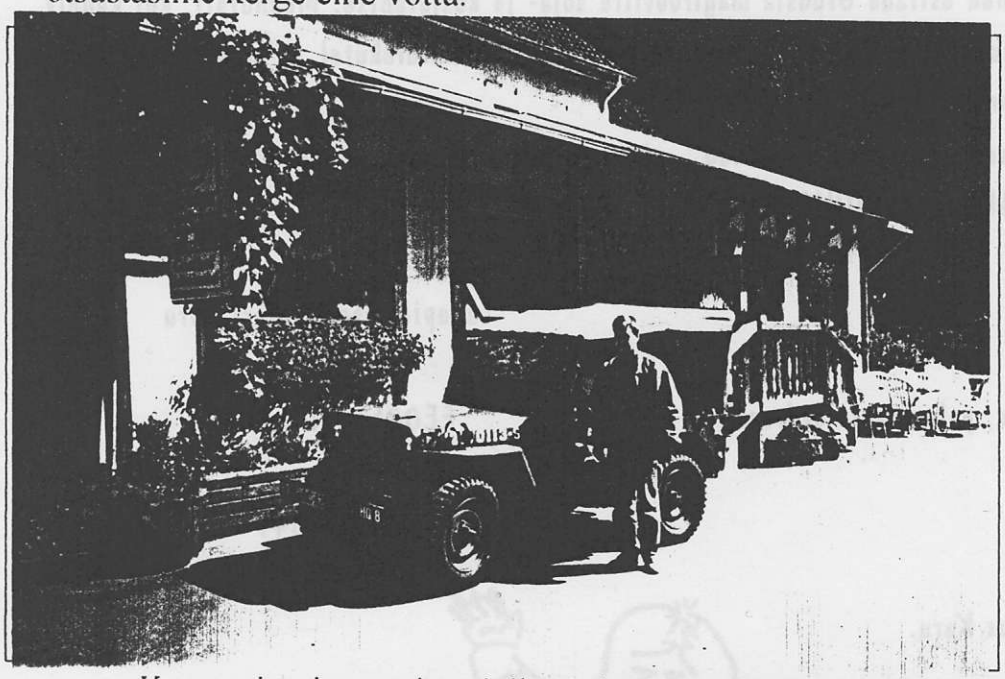


LUXEMBURGIST MAGINOT' LIININI

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 militaartehnika 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.

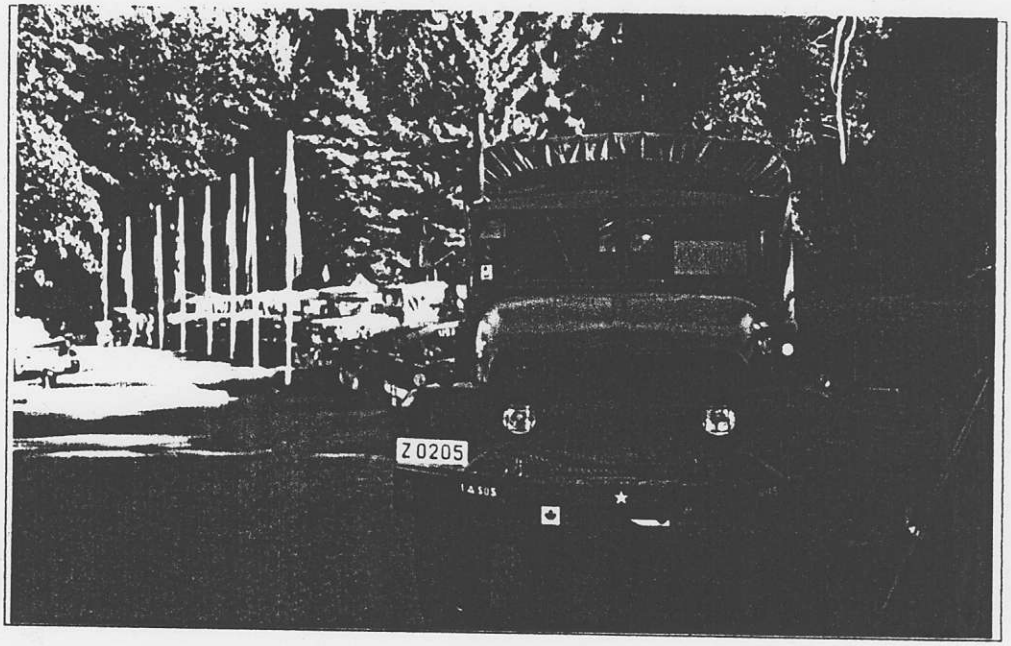


Keerasime esimese ette-juhtuva sildi alt teelt ära ja sattusime üpris meeldivasse söögikohta.

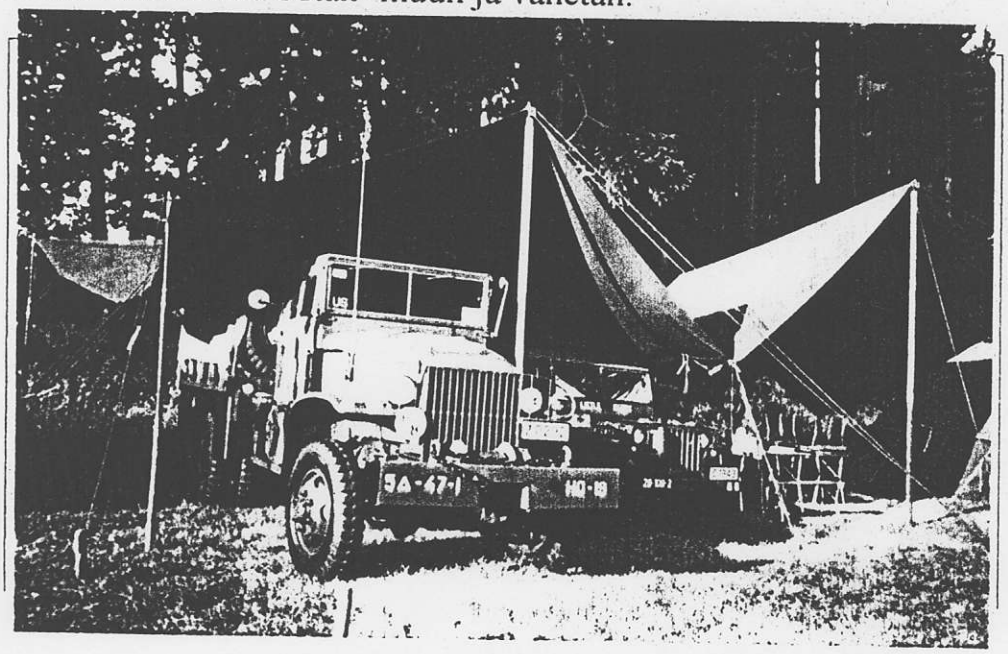
Kerge eine ja asusime jälle teele. Kusagil peale kella kolme jõudsime Saksa-Luxemburgi piirile. Seda võib küll sümboolseks pidada, sest ainus asi mis eraldas kahte maad teineteisest oli jõgi. Üle silla sõitmine oligi kogu piiriületus protsetuur.

Kerge eine ja asusime jälle teele. Kusagil peale kella kolme 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. Vahetult silla lõpus oleval ristmikul kohtasime ka sandarmi. kuid nagu selgus oli tema ülesanne hoopis asendada juhuslikult rikkiläinud valgusfoori. Ka neil seal juhtub selliseid asju.

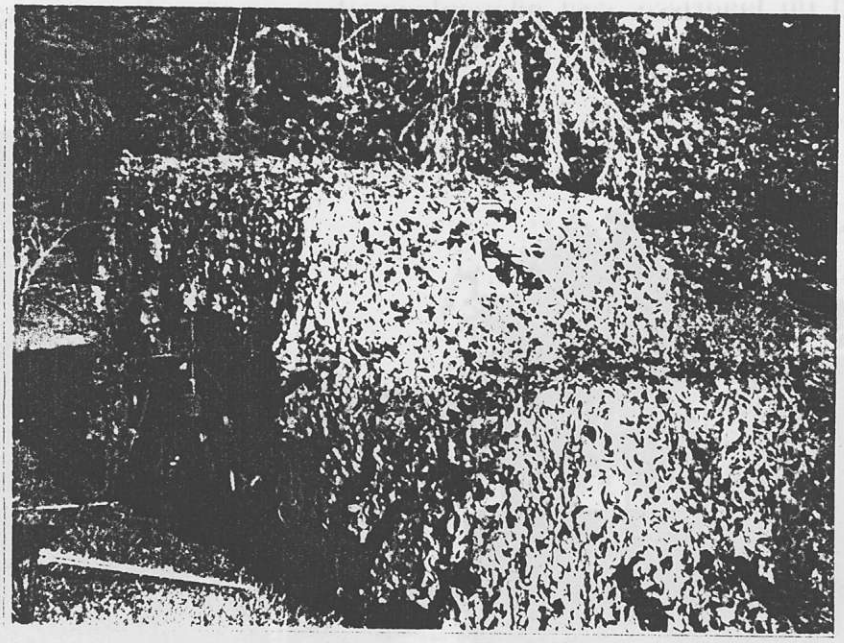
Edasi kulges sõit läbi suursuguselt kauni Luxemburgi linna. Ehituslikult meenutas nagu veidi Tallinnat, kuid kogu see ehitus tundus olevat kolmel tasapinnal mööda kaljuseina.Nende vahel all sügaval voolas üsna lai ja ilmselt ka sügav jõgi.Luxemburgi maapind tundub olema üsna mägine, kuid miltaarmasinatele sobis see ülihästi. Sõitsime mööda kõrvalisi mägiteid veel ligi 60 km ja õhtu hakul jõudsime 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 söögiriistadest kuni madratsite ja väli WC-ni. Kogu organiseerimine oli sõjaväelislt 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.

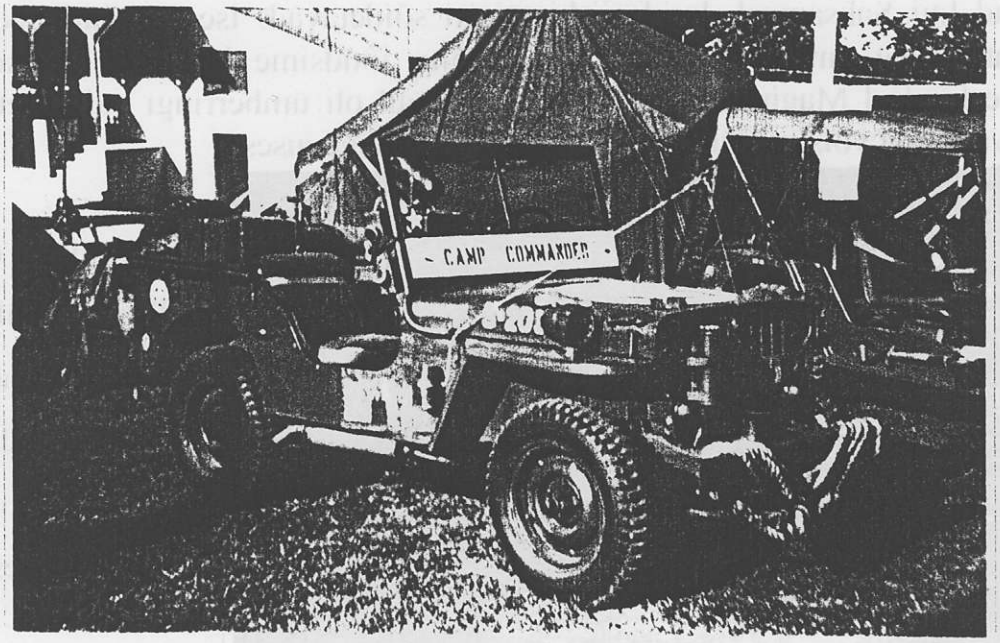


Kellel telki polnud see kasuta muid võimalusi naiteks loodusesa uhtesulamist maskeerimisvõrgu abil



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

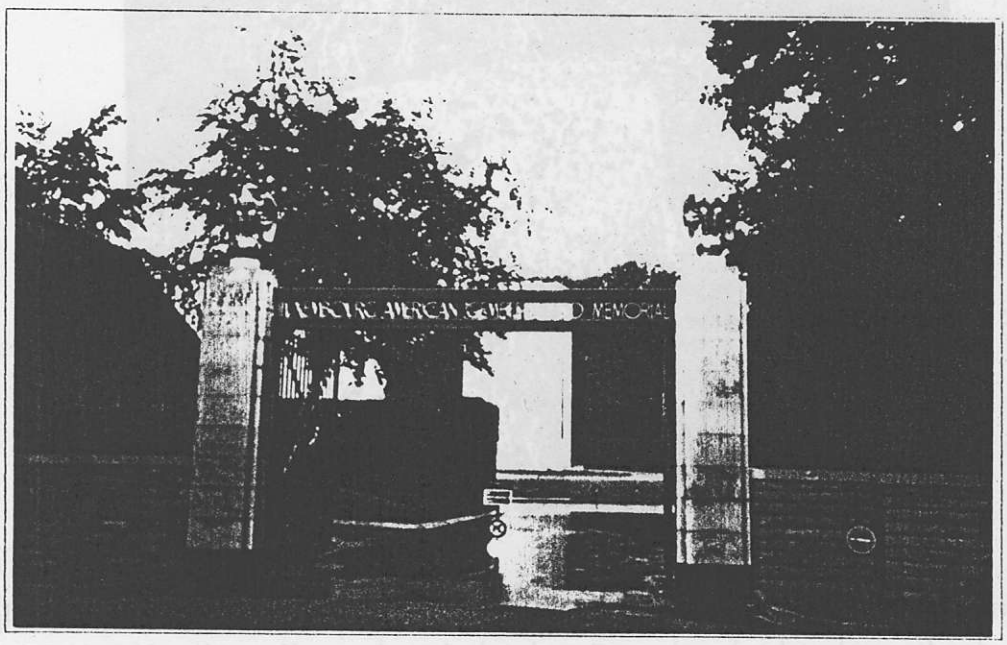
Laupäeva hommikul peale hommikusööki oli veidi aega asjade sättimiseks ja seejärel võeti masinad kolonni. Korraldajad olid igati oma ala asjatundjad.



Pealegi liikusid nad ringi tõeliste laagri-komandöride masinatega.

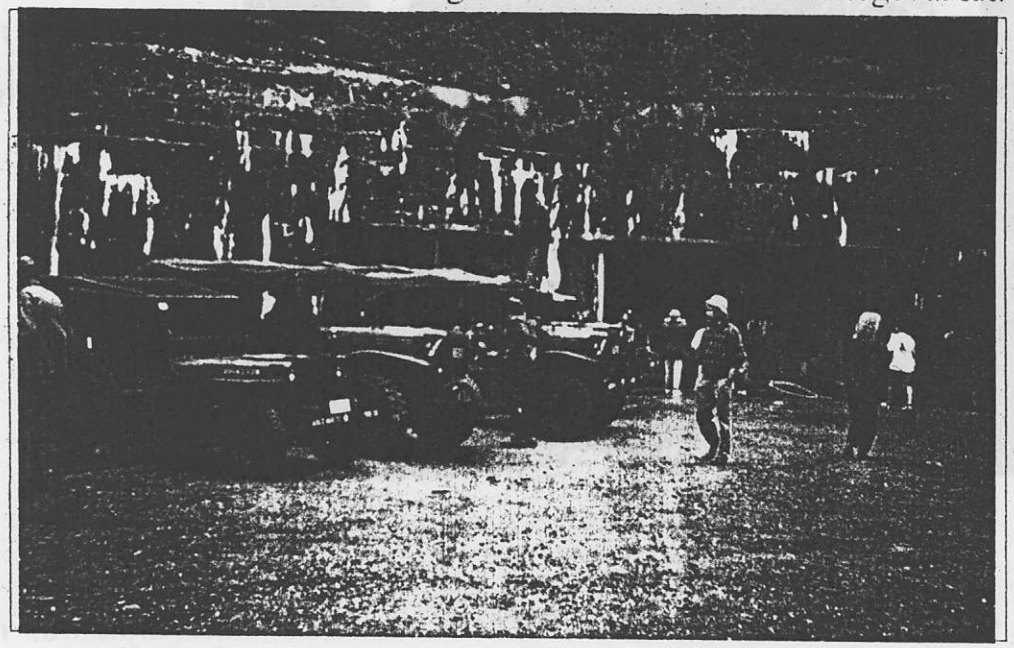
kus peal kõik vajalik. Lansa arvatud originaalsed sõjaaegsed sideaparatuurd, mis loomulikult olid täiõ tõokõrra.

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 jäetud.



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

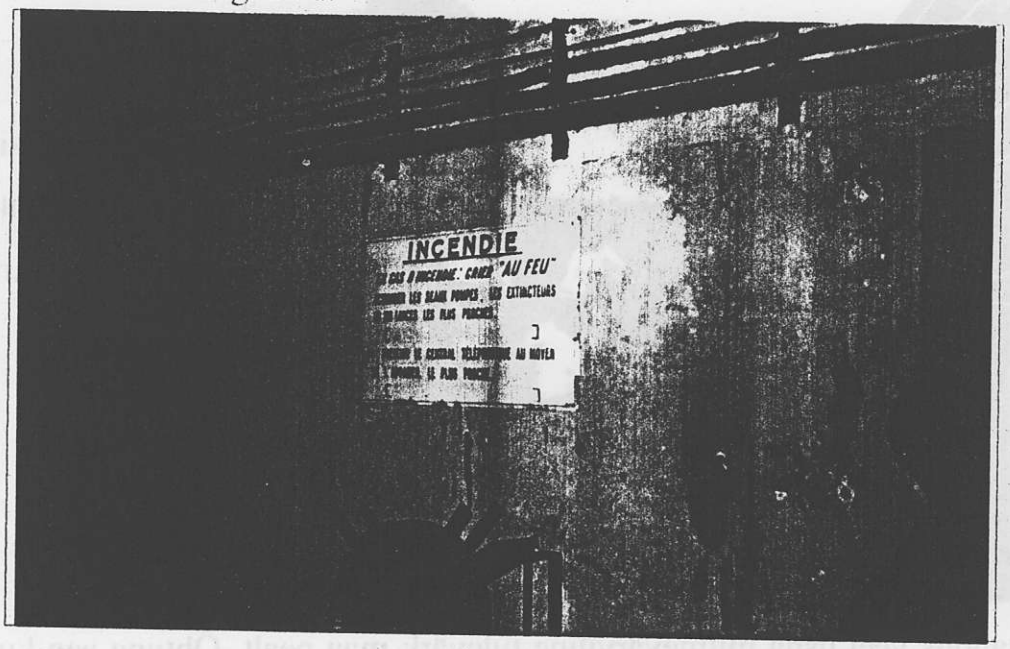
Sõit jätkus, kuni oli näha midagi väga sarnast mahajäätud piirikontrolli ehitisega. Selgus, et see oligi Luxemburgi ja Prantsusmaa vaheline piir. Õigem oleks küll öelda, et see oli endine piiri koht, kuna nüüd seal praktilist tegevust ei toimu. Euroopa ju ühineb! Edasi sõitsime juba Prantsusmaa teedel. 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 ühtteist eristada ka inimtegevusest.



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

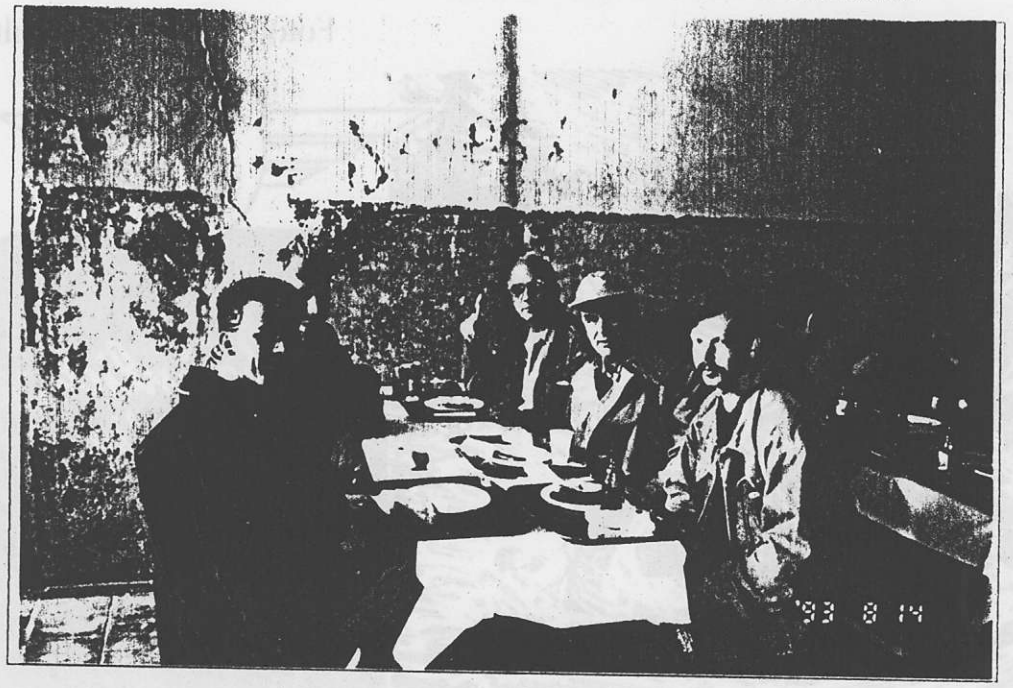
Alles mõned aastad tagasi oli sellelt liinilt eemaldatud sõjaväeline saladuskate. Nüüd tegutseb seal punkris huviliste klubi, kelle lahkel loal oli võimalus ka üht osa

sellest tohutust maa-alusest sõjaväeehitusest 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.



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

Kõik säilinu on ka jõudumööda uuesti töökorda sätitud. Hulk aastaid sesmist eeldab ikkagi väikest korrastamist, mis üldjuhul seisneb ainult tolmu pühkimises. Maa-alustes labürintides liikusime mööda spetsiaalset juhtköit, sest vastasel juhul oleksime ilmselt ka sinna jäänud. Olime ju kohati ligi 40 m maa all. Olgugi, etseal 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 ees 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 jõudsime 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. Müra ja kära kui

.... Külastasime ka aerostaatide maailmameistrivõistlusi ....

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

PÄRNU-MOTO 94

Järjekõrdne sellesuvine suurim vanamootorrattaüritus toimus 15-17. juulil Pärnus. Laagripaigaks oli seekord külalislahke Sauga koolimaja kämpinguplats. Üritus, nagu eelmisedki sellelaadsed sai alguse reede õhtupoolikul. 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 Jacgueline 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 ühte ja sama keelt räägiks. Tänu tublidele abilistele õnnestus juba õhtupoolikul 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 meeleolu veidi paremaks. Eriti pärast seda, kui oli võimalus auruveduri saatel poole Pärnu tee peal ära käia. Auru ja nalja kui palju.

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.

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: Tiit 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.

Regulaarsussôit K.Rinaldo karikale (huvisôidu I katse) -

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

Vigursôit (huvisôidu II katse) -

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

Aeglussôit (huvisôidu III katse) -

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

Huvisôidu üldvõitjad -

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

Kaugeim osavôtja -

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

Vanim osavôtja -

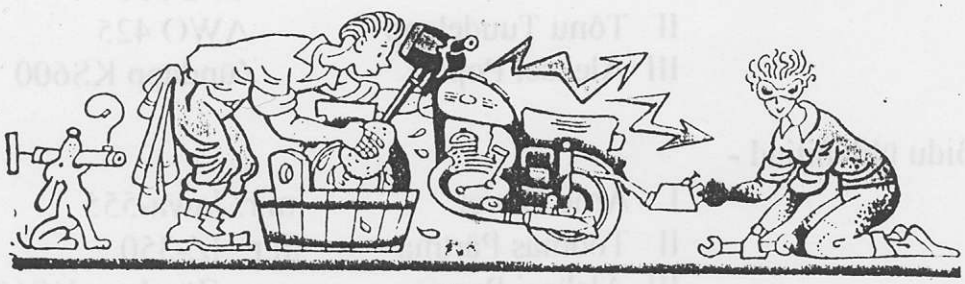
Jouni Ahola NSU

Noorim osavôtja -

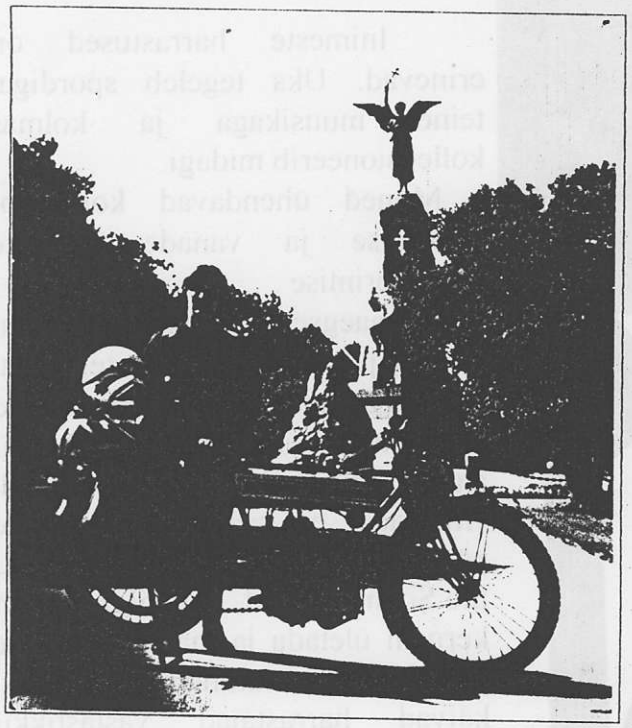
Sander Muhu Honda Monkey

ÜRITUSI 1995. AASTAL

28.	jaanuar -	Romupäev Jyväskyläs
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 Tamperes
04.-06.	august -	100 aastat mootorratast Eestis motokokkutulek "JÔGEVA TREFF 95" toimub Vôru 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 moodsatele tsiklitele. 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 kaugele 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.

Môned ühendavad kolleksioneerimise ja vanade esemete renoveerimise .

Vanaaegsete sôidukite ümber on nüüdisajal mitmesugust tegevust. Restaureerimisele lisanduvad klubiôhtud, 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.

Vanasôidukite 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 vôib alustada kas vôi jalgrattast, siis ei ole "tooriku" hankimisel raskusi.

Kerge vôimalus 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 môeldes, tundub see raskesti teostatavalt, kuid ei tasu kergelt alla anda. Üks vôimalus 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 alustavad restaureerimist mootorist või teevad ennem raami ja jõuülekanded korda või siis plekitööd. Peamine on siiski oma töös jälgida kindlat korda ja hoolikust.

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 täpset 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 liivapritsiga puhastada, sest see on ainuke viis saada nad korralikult puhtaks.Alumiinium- ja valuosad tuleb puhastada klaaskuulidega, sest see on pehmem käsitlusviis 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 algupäraselt on kroomitud võib kroomida. Siis- ei midagi üleliigset!

Alumiiniumdetaile 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 ütlema, 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.

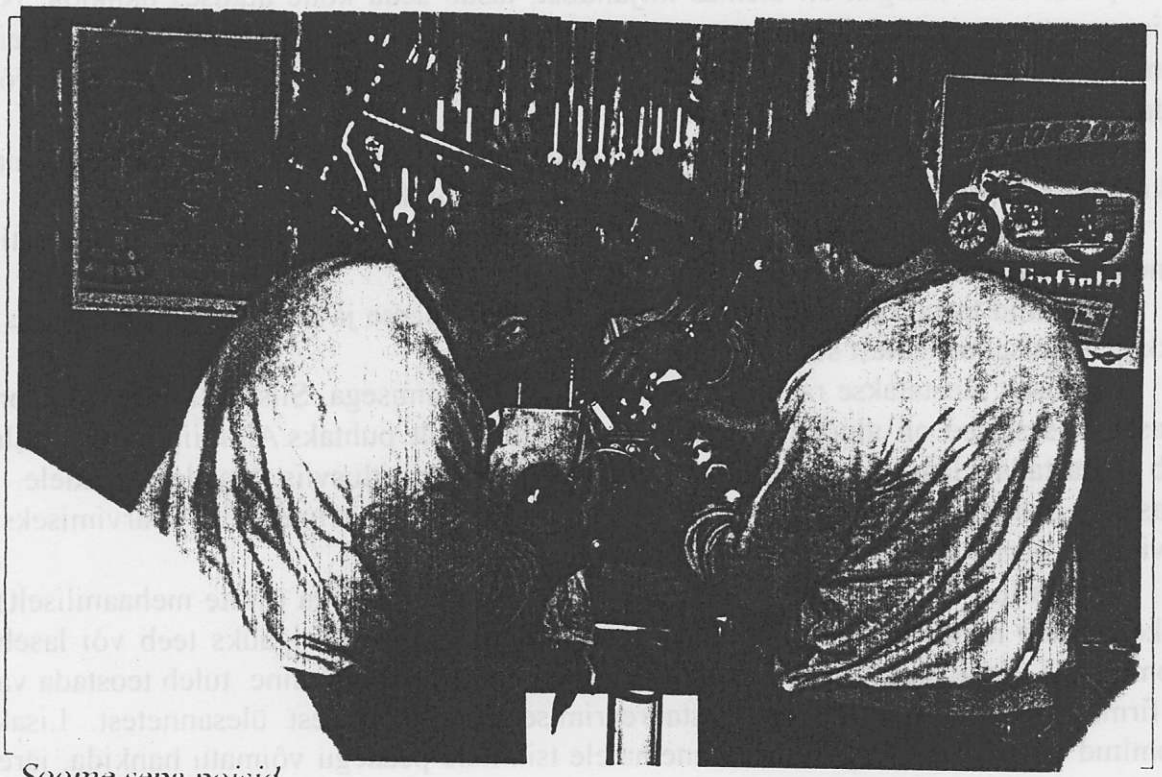
Kokkuvõtteks tahan öelda, et see hobi on väga arendav, õpetab palju, õpib ehk tegema uusi asju, mida varem ei osanud. Puutub kokku sama hingega inimestega , saab uusi sõpru ja ennekõige võib oma kätega luua kunstiteoseid, millest rõõmu endale ja paljudele teistelegi.

See on elegantne harrastus, mis on austust väärivaks osaks kultuuris.

Soome keelest tõlkinud Merle Karu

Veiko Koski on restaureerinud kaks sõiduautot, 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

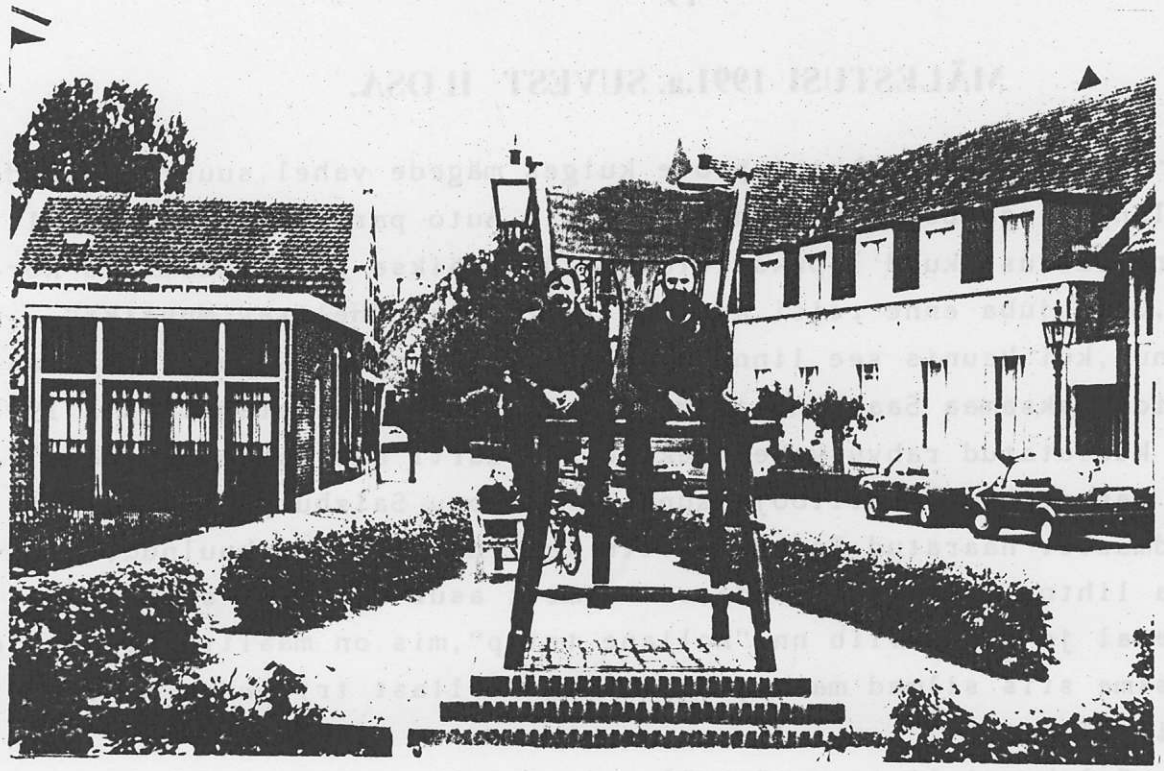


... Soome sepa poisid,
Soome sepa poisid,
teevad tööd,
teevad tööd,
taovad tulist rauda,
taovad tulist rauda,
päeval ööd,
päeval ööd. ...

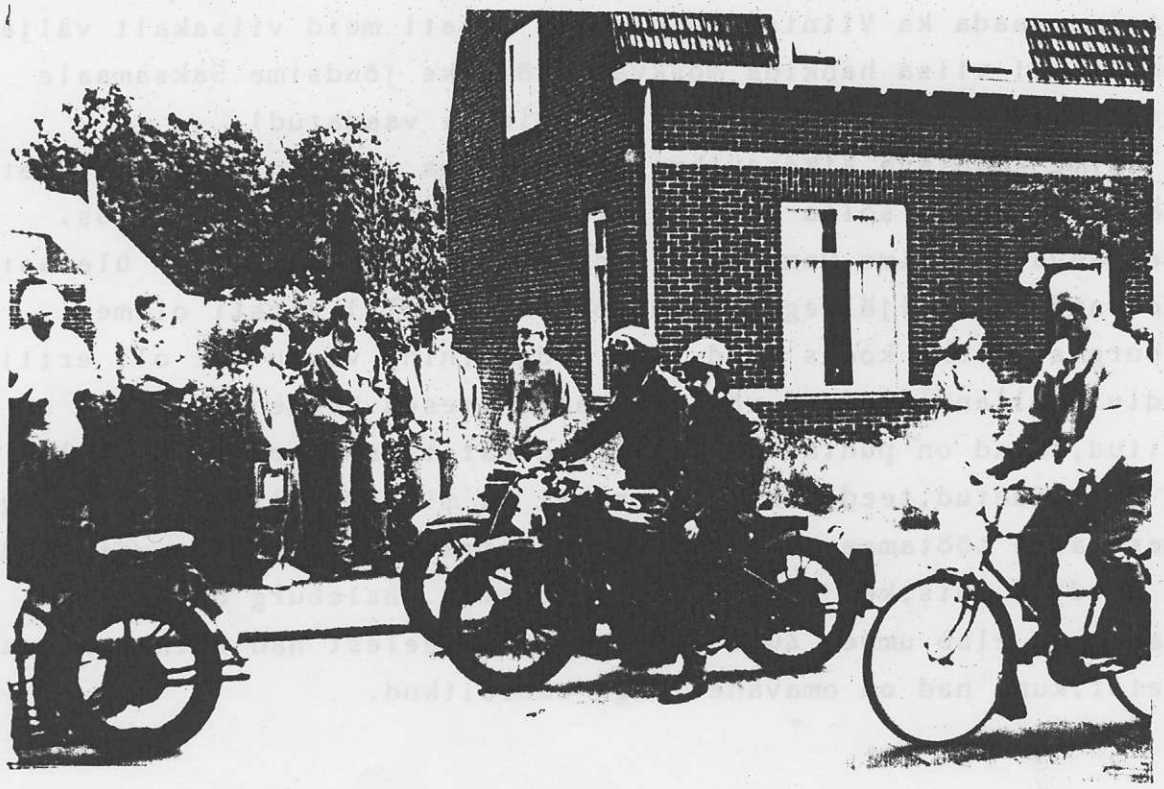
MÄLESTUSI 1991.a. SUVEST II OSA.

Meie reis Salzburgi poole kulges mägede vahel,suurte tõusude ja langustega.Lõunaks jõudsime 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 Motzardi 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 9°° 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 jõudsime 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 Maailma 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.



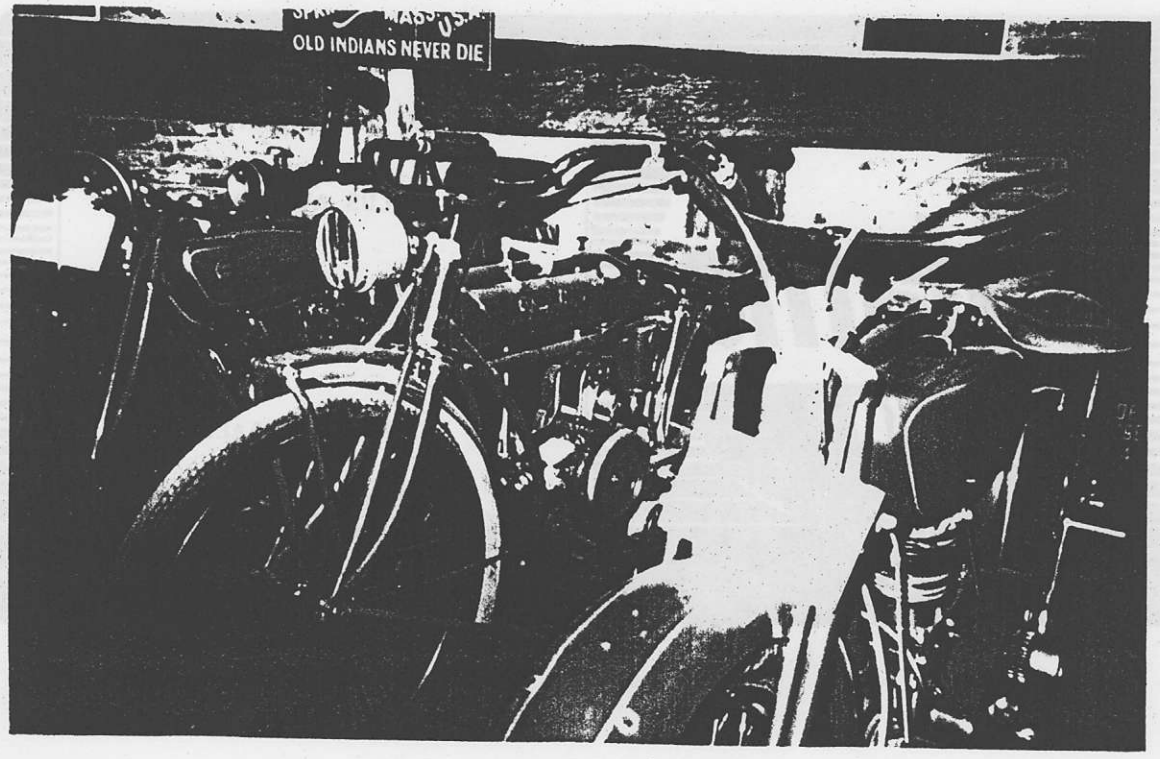
Inimesed olid väga lõbusad, jõid õlut ja maadlesid mudas, mehed pärast õlle joomist WC-d ei kasutanud, häda tehti häbenemata, kuhu juhtus.

Pühapäeva hommikul tuli meil sõita, aga vanatsikli rallile Oirschotti 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 muidu 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.

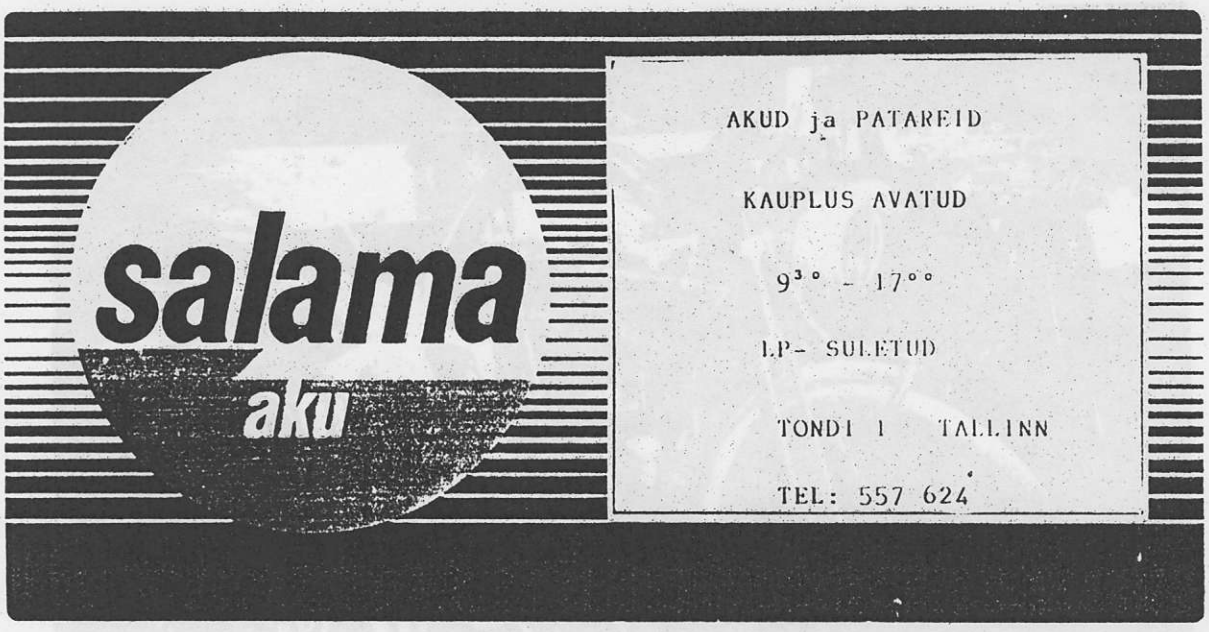
Esmaspäeval sõitsime Zwolle linna Maxi mootorrattamuuseumi. Tema lemmik rattamargid on "Indian" ja "HD" Eksposítsioon oli kujundatud väga huvitavalt, seal olid vanad bensiinijaamad, riided, tööriistad... Peremees ise võttis meid vastu ja rääkis oma tegemistest.

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.

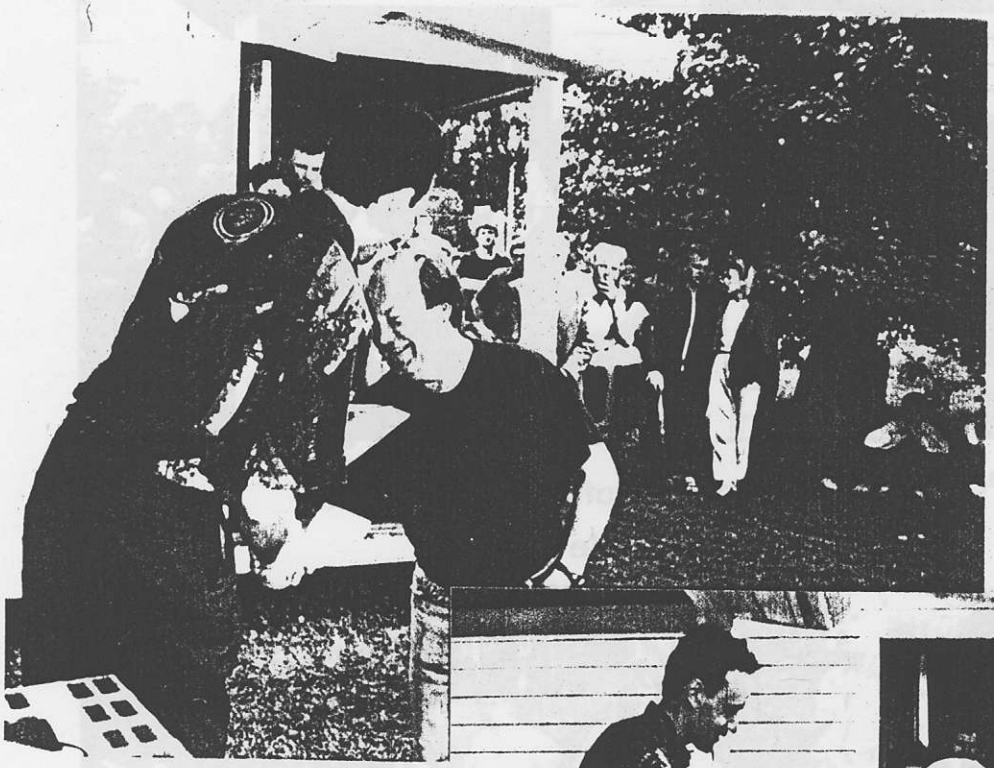


Teisipäeva hommikul jätsime lahke pererahvaga hüvasti ja asusime koduteele.Hollandi ja Saksamaa piiride ületamine läks jällegi rahulikult.Kolmapäeva öösel jõudsime Stuttgardi,kus kohtusime ühe sakslasest sõbraga.Teel külastasime Nürnbergi.Ilm oli kuum 33°C ja suurtel tõusudel tõrkus meie bussimootor,pidime 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 autos või kärus oli.
Laupäeval kella üheteist paiku õhtul jõudsime õnnelikult koju.
Kokku läbisime 7098 km.

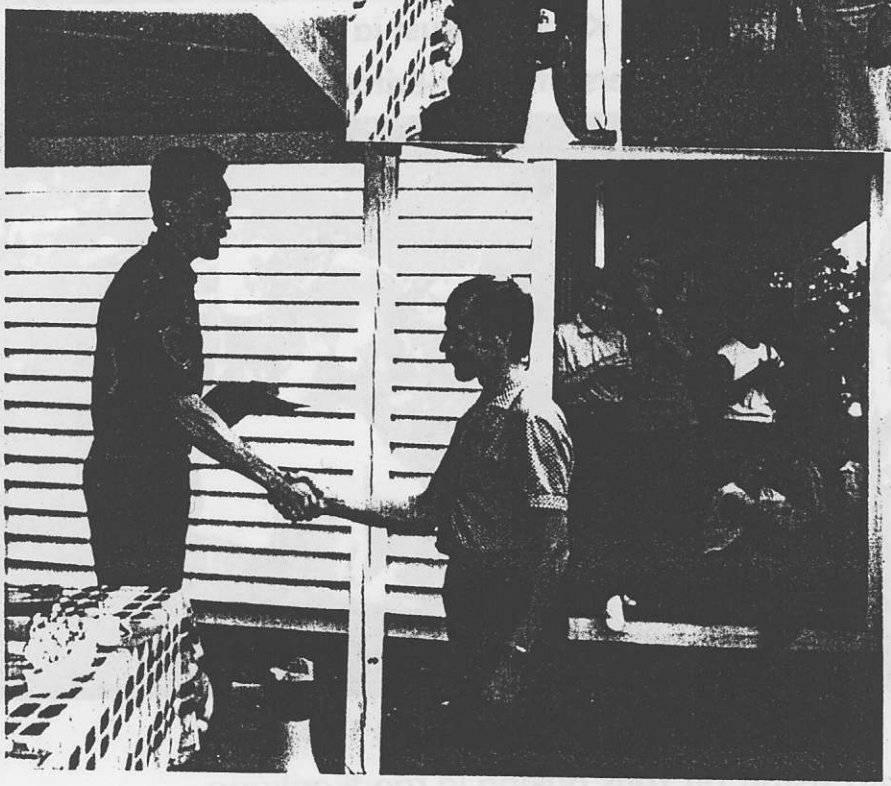
Loo lõpp: Maris Muhu



PARNU-MOTO 94 LABI OBJEKTIIVI

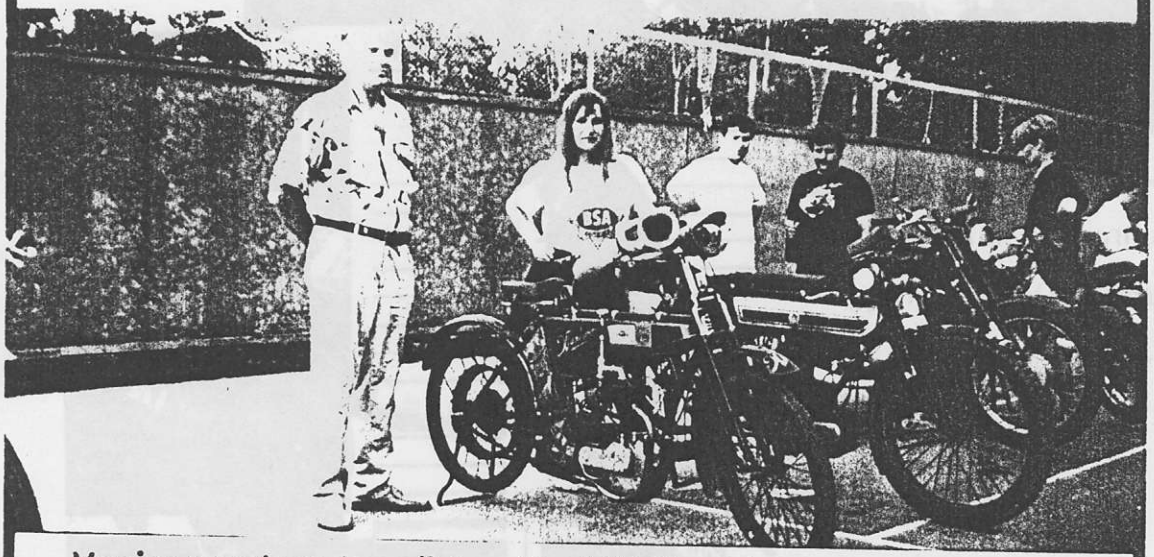


Restaureerimiskonkursi vanema klassi võitja Kalevi Remes Soomest



1994-a. Festi parai mootoratta restau raator Lembit [illegible] autasu vastu võtmas

Parima säilinud mootorratta eriauhind läks
Aivars Shashkole Lätist

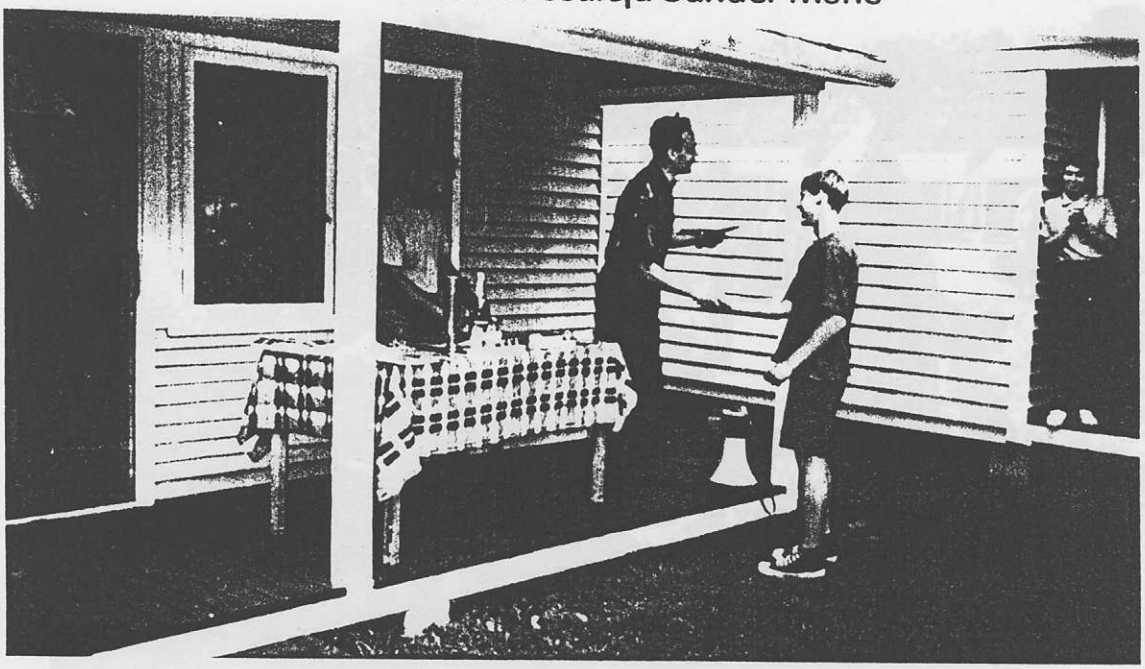


Vanim mootorratas oli Agu Koobil Võrust ja kaugeim osaleja
Jacqueline Bickerstoff Suur-Britanniast

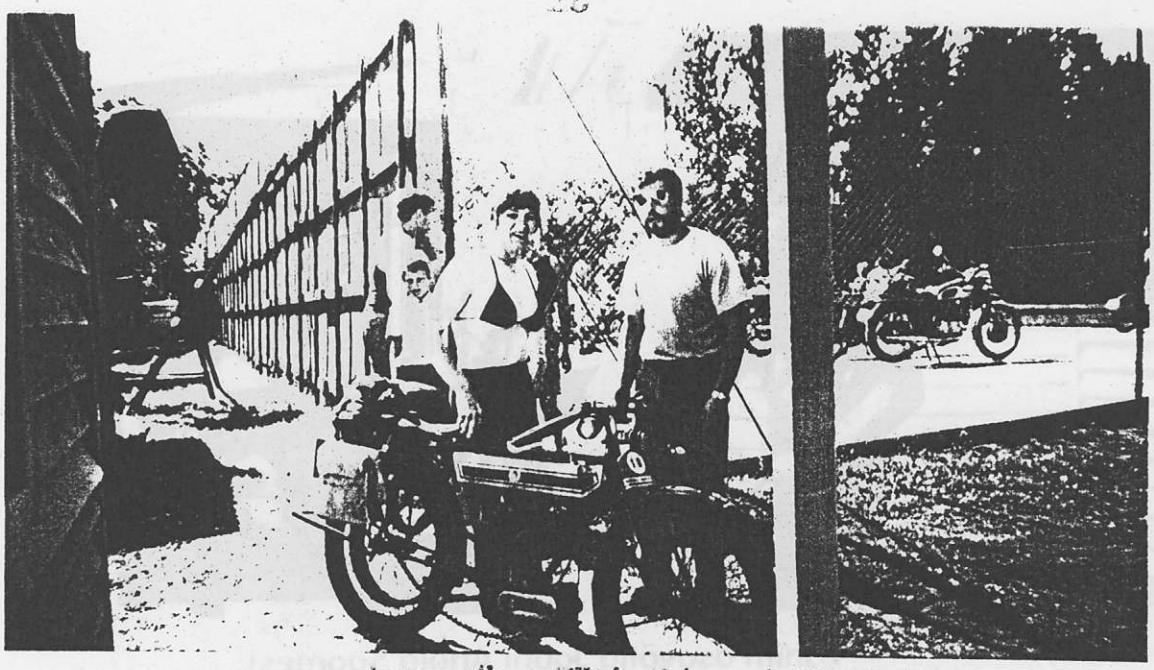
Regulaarsussõidu võitjat Urmas Teearu
autasustab Tiit Talts aukirja ja rändkarikaga

Vanim osavõtja Jouni Ahola Soomest

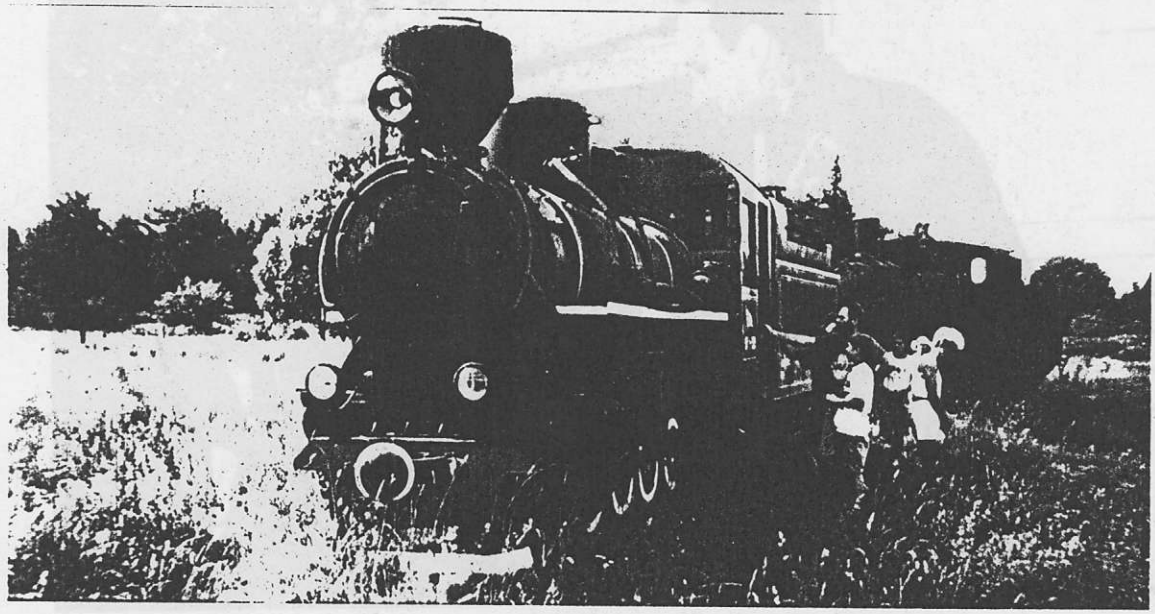
Noorim osaleja Sander Muhu



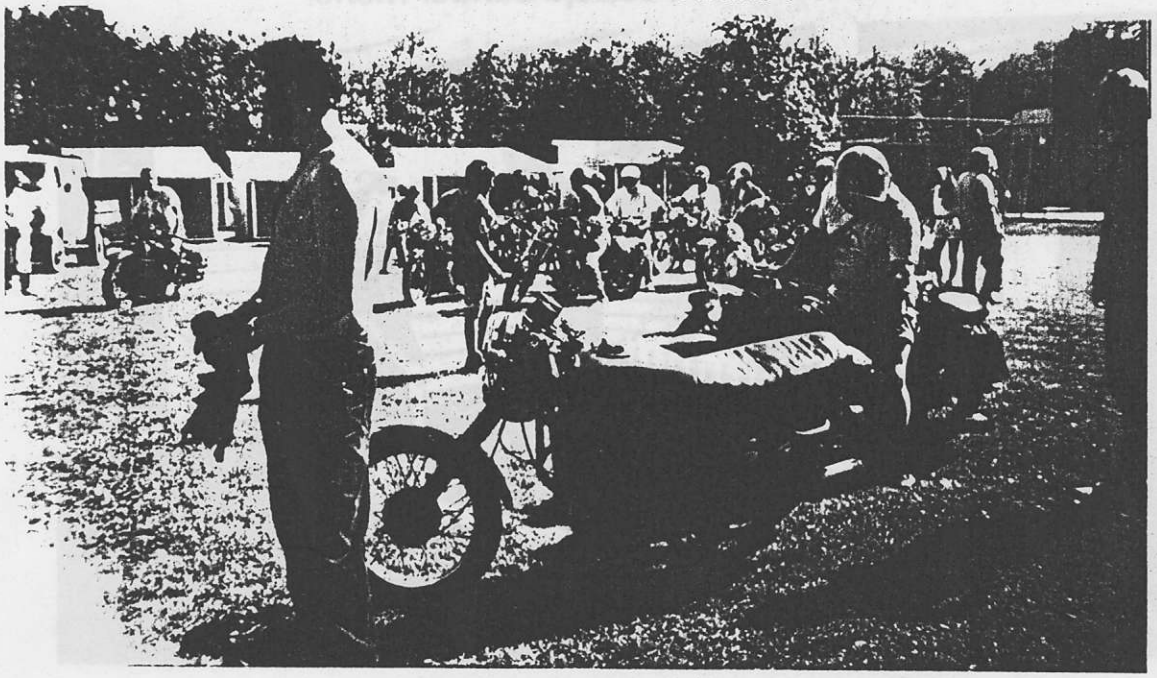
Huvisõidu üldvõidu võttis Arne Oovel Viljandist

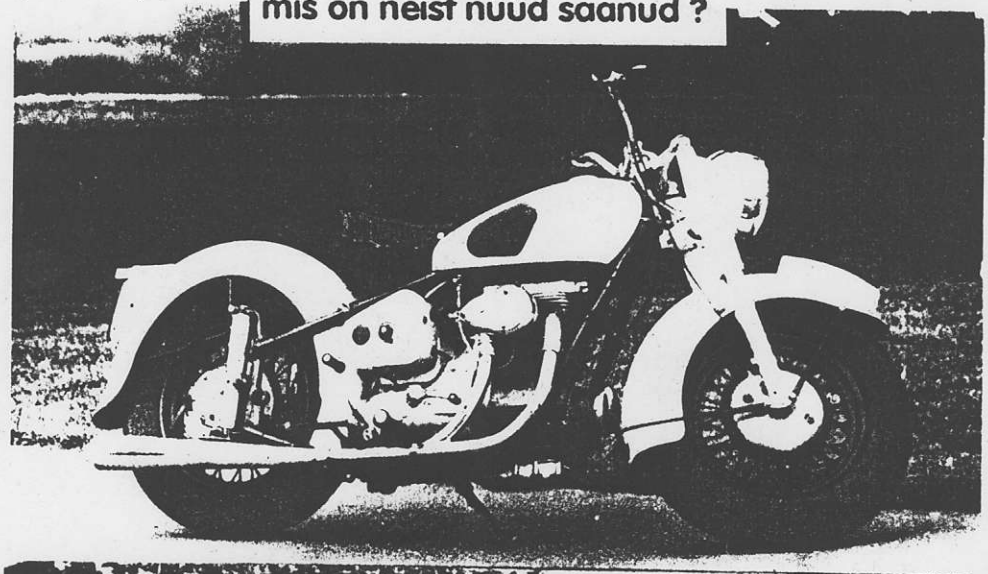
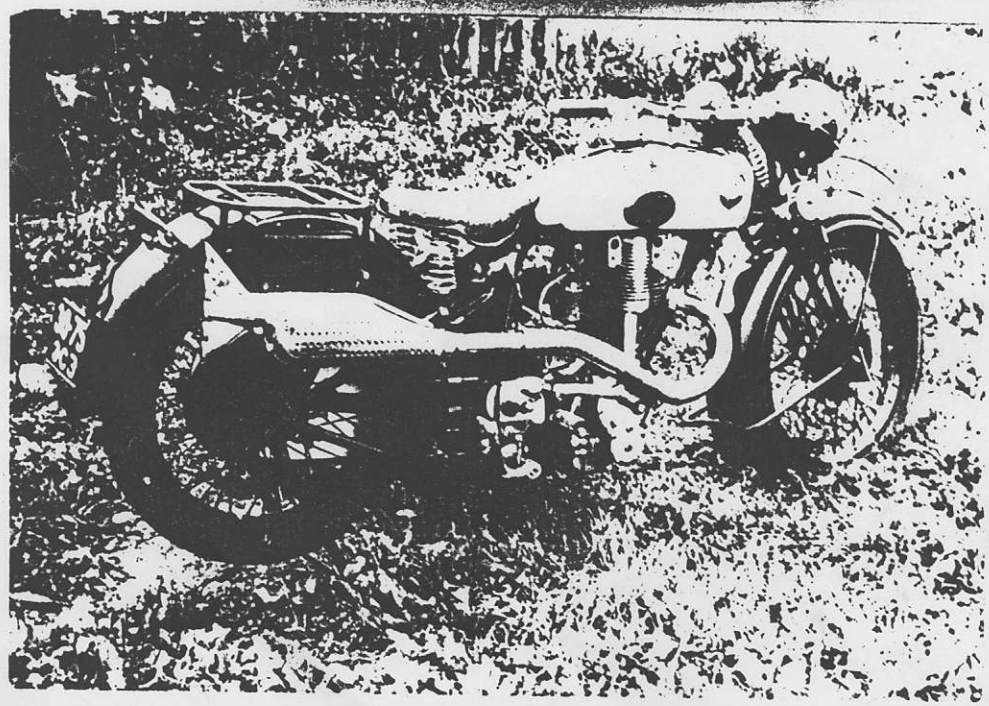


Jacqueline, Tiit ja Triumph TT 1909



Kas läheb kaubaks ?



Kes naudib päikest, kes mootorrattasõitu

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