# Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI
UNIC - MOTO

Pärnu Moto 2014 restaureerimiskonkursi
kategoorias "tootmisaasta 1945 ja uuem" võitnud
Aivar Michelsoni CZ 475 (1962.a.)

Eesti Vanamootorrattaklubi "Unic-Moto" ajakiri.
Number 21, detsember 2014.
Ilmub siis, kui ilmub.

# Sisukord


1. **Mõttemõlgutusi mööduvast aastast**, Jaan Sild lk. 3
2. **Tere!**, Märt Karu lk. 5
3. **Unic-Moto silmapaistev väljapanek Motoexotikal**, Heiki Vint lk. 7
4. **Virumaa piirkonna minevik,olevik ja tulevik**, Reigo Vilu lk. 9
5. **Päikeseline reis Saksamaa laadale**, Raili Bachmann ja Gerli Ramler lk. 12
6. **Pärnu Moto 2014**, Jüri Bäärs lk. 15
7. **Pärnu Moto 2014 tulemused** lk. 21
8. **Miks mulle meeldivad mootorrattad?**, Heik Reitel lk. 22
9. **Vanatehnikaüritused varasügisesel Inglismaal**, Ivar Lindla lk. 28
10. **Wana-Kolga Tsiklitalli hooaeg 2014**, Meelis Remmel lk. 30
11. **Rattaost Poola Lodži laadalt**, Priit Pedak lk. 33
12. **International IndianRally 2014**, Ave Lindla lk. 34
13. **Mõtteid Tagadi Restauraatorite päevast**, Maarek Heinsaar lk. 35
14. **Agu Koop käis Soomes** lk. 37
15. **Registreeritud mootorrataste arv** lk. 38
16. **Tuula Motofestival 2014**, Fotod: Janno Kase lk. 39


# Toimetus


Toimetaja
**Märt Karu**
vanakaru@unic-moto.ee

Elektriseadmete operaator
**Mart Karu**

Grammatikapolitsei
**Gerli Ramler**

**Aitäh kõigile juttude kirjutajatele ja piltide tegijatele!**

# Juhatus 2014

Jaan Sild, president 50 56 985
Avo Kompus, juhatuse liige 50 50 598
Aivo Mündel, juhatuse liige 50 69 966

**Piirkondlikud volinikud:**

Tallinna piirkond
Ivar Lindla, 50 12 398
Urmas Teearu, 50 87 150

Harju piirkond
Märt Karu, 56 684 440

Kesk-Eesti piirkond
Tarmo Riisenberg
51 09 124

Lääne-Eesti piirkond
Jüri Bäärs, 50 15 465

Ida-Eesti piirkond
Reigo Vilu, 5 038 205

Lõuna Piirkond
Heiki Vint, 50 57 360

# Mõttemõlgutusi mööduvast aastast

Vanamootorratta kohapealt erilisi üllatusi esile ei kerkinud. Nagu juba kombeks, sai Indiani pere jälle ühe uue ja ilusa isendi võrra rikkamaks ja ega's Jawa mehedki kehvemad ole – Jawasid ikka jätkub veel vähemalt sajaks aastaks.

Seoses nende aastatega – sai ju kunagi imetletud ja imestatud sajandivanuste masinate üle. Läheb aga veel mõni aasta ja pole midagi imeväärset, kui meie suvisel kokkutulekul astuvad starti saja-aastased. Ratastele lisavad aastad ainult väärikust ja hinda, meile vaid vanust. Ja isegi see vene si** (Tõnu definitsiooni järgi on ju Saksa ratas tegija, ameeriklane on okey ja muu vene si**) on ju täiesti tore ratas ja enamikule klubiliikmetest siiski ka esimene kokkupuude vanatsiklitega. Viiekümnendate ratas näeb välja normaalne, ja kui vaeva näha, on ta ka maanteel ja metsarajal täiesti tegija.

Pärnu vanamootorratta kokkutulek läks kenasti ning seda tänu Jüri ja Tiidu nähtud vaevale. Nii suurearvulist kokkutulekut nagu ei mäletagi, aga ma veel noor ka. Varjutama jäi seda küll intsident maanteel, kuigi korraldajad tegid omalt poolt kõik ohutuks liiklemiseks: polnud ühisstarti ega aja peale sõitu, ent ikkagi juhtus avarii. Ei oska arvata, kas asi sai alguse sellest, et sõidukogemust antud tsikliga vähe või oli soov kiiresti sõita. Nii mitmedki meie klubi liikmed on ka sõitvate klubide liikmed ja nendele tundub meie sõitudel toimuv täieliku hullumeelsusena, sest kolonnis sõidetakse üksteisest mööda ning kiirused pole vastavuses tsikli tehniliste parameetrite ega sõitjate kogemustega. See jutt ei puuduta ainult noori ja rohelisi, vaid ka meie vanameistrid panevad teinekord nii, et sada sees. Võib-olla peaks üks järgmise restaureerimiskonverentsi teema olema tsiklisõitja ABC?

Leedu vanamootorratta-kokkutulekul oli meie klubi esindatud kolme rattaga. Üritus muidu tore, aga liiga üleorgniseeritud ning pidev politseieskordi ootamine muutus lõpuks juba tüütuks – oleks me siis sõitnud läbi miljonilinna! Huvitav oli hotelli broneering, mida otsiti mitme inimesega ja mitmest kaustikust, ometi laual oli arvuti. Tänasime klubi poolt meile osutatud tähelepanu eest ja kiitsime korraldajaid huvitava autasustamistseremoonia eest, millest me mõhkugi aru ei saanud. Suure rahva asi ja oma viga, kui keelt ei mõista! Selle jutu rääkisin neile puhtas eesti keeles ja tundus, et nemad olid taiplikumad, sest kostus mitmeid tervitushüüdeid („õige", ütles hääl saalist). Lahku läksime sõpradena ja kutsuti jälle külla.

Tõsisem sõit oli koos klubikaaslase Avoga Lvivi. Huvitav oli läbida Valgevenet ja mõistatada, mis seal toimub. Väliselt oli kõik nagu korras, aga mulle jäi selline jahe tunne. Samas Ukraina piiri ületades oli kohe tagumiku all tunda, et tegemist pole enam õitsval järjel oleva sotsialistliku Valgevenega, samas inimesed tundusid olema rõõmsad ja suhtlemisaltid. Tavaline pilt oli, et taat sõidab vankriga ja kõrval suhtleb tüdruk Facebookis sõbrannaga.

Lvivi tahtsin minna sellepärast, et olin seda linna näinud poolteist aastat ainult läbi aia ja autokastist polügoonile sõites. Linn oli ilus, kohalik õlu maitsev ja odav ning leidsime väga hea hotelli otse peatänaval. Mina jäin reisiga väga rahule; ainult kole kuum oli.

Pidevalt päevakorral on meil muidugi laat – sellest ei saa üle ega ümber. Sündmus ise on mainekas, aga koht on jube! Ei aita seal ka see, et koristame enne

ja pärast laata – alati on viie kuu pärast seis nii hull, nagu poleks seal eales koristatud. Uus trend on klubirahadest ehitatud aedikus noorkarja pidamine, mis jätab endast maha tõelise miinivälja. Ja kokkuvõtteks kas keela, käse, poo või lase – korraldajaid ei jagu ning selle koha pealt ei ole meie laat kahjuks jätkusuutlik. Oleme proovinud tasustada vabatahtlikke tehtud töötundide alusel, aga ega asi palju paremaks ole läinud ning töökäsi napib endiselt. Ausalt öeldes meeldiks mulle ka käia laadal sirge seljaga, tundmata kuklal pilke, et miks ma parklas ei ole või mujal tööd ei vehi teha!

Ka parema laadaplatsi leidmisel on teatud hulk inimesi ikka rakkes ja neid tuleks motiveerivalt tasustada, sest just nemad teenivad meie klubile raha. Tekib vaid küsimus, miks peab klubi maksma peale laadal müüvatele liikmetele, kellel on niigi Unic-Moto üritustel osalemine soodustatud tänu nendelesamadele laadakorraldajatele. Olen püüdnud selgust saada, miks see nii on, aga vastus on, et... lihtsalt on.

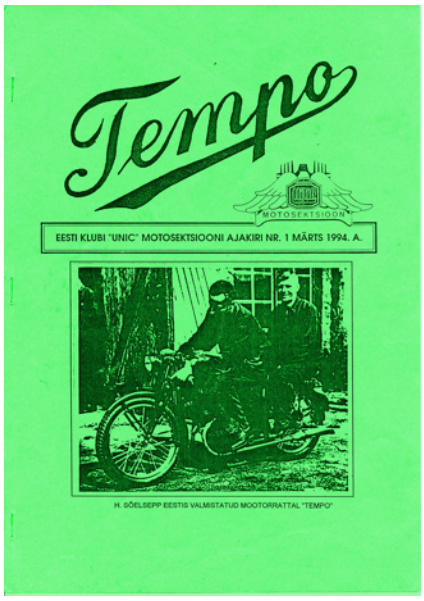
Mõtlen veel, et kas kasutame klubi vahendeid sihipäraselt? Nii pika ajalooga klubi peaks võib-olla toetama hoopis ühte kroonikakirjutajat, kes talletaks tänase päeva sündmused ja kirjutaks üles ka möödunud aegade mälestused. Veel on inimesi, kes olid selle liikumise alguse juures ja jagaksid heameelega neid mälestusi. Tean, et seda teemat on arutatud, aga äkki suudaks erimeelsused unustada ja asja ära teha? Samuti oleks mõistlik rääkida Urmasega ja arutada võimalust, et Mootorrattamuuseumis oleks Unic-Motol oma nurgake, millega oleksime aastaringselt pildil. Muidugi tasuks klubi kõik sellega seotud kulud.

Mina isiklikult lükkasin kõik mootorrattaprojektid kõrvale ja tegelen hoopis rohkem rõõmuvalmistavate asjade taastamisega! Valmis sai lapselaps Eike-Serena pedaalidega hobu, millisega sõitsin mina 1961. aastal Tallinnas Kadrioru pargis. Järgmine projekt on pedaalidega auto aastast 1950.

Rahulikke jõule!

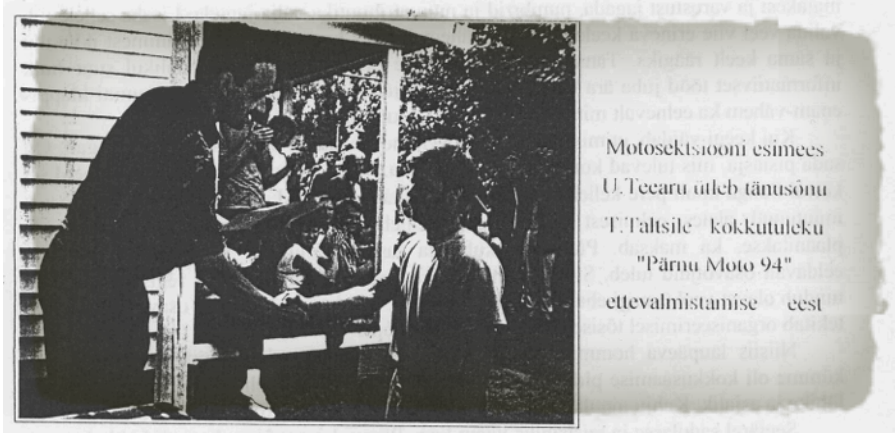
Jaan

# Tere!




Igaveses aja kulgemises on kakskümmend aastat vaid silmapilk, pikk on see aeg aga inimese elus. 1994. aasta märtsikuul nägi ilmavalgust meie klubi ajakiri Tempo, esindades sel hetkel veel klubi „Unic“ motosektsiooni. Esimeses numbris oli ettepanek moodustada motosektsiooni asemel tema järglasena Eesti Veteran-Mootorrattaklubi “Unic-Moto”, lühendatult EVMK “Unic-Moto”. Sõna “Eesti” peeti ühe organisatsiooni nimes nii tähtsaks sel ajal, et tuli kooskõlastada keeleametis ja hiljem Vabariigi Valitsuses, kes määras meie põhikirja kinnitajaks kultuuri- ja haridusministeeriumi ning mille allkirjastas minister Peeter Kreitzberg. Keeleametis asendati sõna “veteran” sõnaga “vana” ja peab tunnistama, et Eesti Vanamootorrattaklubi “Unic-Moto” on tunduvalt parema kõlaga. Lühend EVMK “Unic-Moto” jäi.

Urmas Teearu tervitas esimeses artiklis “Tere, tsiklimees” vanatehnikaharrastajaid ja teatas, et motokokkutulek saab olema Pärnus, Sauga koolimaja kämpingus. Pärnu-Moto 1994 üheks organisaatoriks oli Tiit Talts nagu 20 aastat hiljem, tänavu toimunud Pärnu-Moto 2014 puhul. Kummaline on üheksakümnendate kontrastsel ajastul meenutada, et haridustemplis, kus valmistatakse eluks ette noorust, oli üheks “õppekabinetiks” peenemaid napse täis baar, mille tsiklimehed tühjaks jõid. Tähistati Elmar Luti, Paul Kuke ja Toomas Rootare sünnipäevi.




Tempos kutsuti kõiki klubiliikmeid üles kirja panema oma muljeid reisidest, leidudest ja toimetustest, mis on praegugi ülimalt aktuaalne. Esimeseks väga heaks kaastööks oli numbrites 1 ja 2 Maris Muhu kirjutatud artikkel läbi suurte raskuste Austria ja Hollandi viisade hankimisest 1991. aastal Moskvas. Tiit Talts, Maris ja Peeter Muhu soovisid külla sõita heale sõbrale, üheksakümnendatel mitmeid kordi meie klubi rallidel osalenud austerlasele Fritz Tenglerile Viini, osalemaks maa suurimal vanatehnika kogunemisel Lõviralli ja hiljem Hollandi vanamootorratta kokkutulekul. Täna tundub raskesti mõistetav, et selline olukord nagu toona tekkis, üldse võimalik sai olla ja reis ise läbi endiste sotsriikide piiride oli nagu õudusunenägu. Lugege palun veel kord - eriti laulva revolutsiooni aegu sündinud klubikaaslased - seda reisikirjeldust 1991. aastast ja te mõistate, millisest ühiskonnast me tulnud oleme. Nüüd lihtsalt lähed, kuhu soovid. Vabadus on väärtus, mida tasub hinnata hoida ja vajadusel ka kaitsta.

Tempos sai lühidalt juttu tehtud 1895. aastal toimunud Hildebrand&Wolfmüller

mootorratta esitlusest, sellega sügisel Tartus kiirusrekordi püstitamisest ja natuke Eesti mootorratta asjanduse ajaloost.

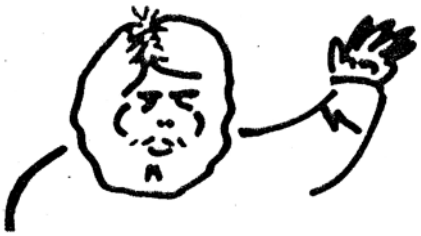
Esimese numbri kokkupanekul olid abiks ajakirja Tehnika Kõigile toimetaja Margus Kuuse ja kit car-ide Rex ehitaja Mati Kits. Ajakirju paljundasime vanal koopiamasinal, mida pidi aeg-ajalt togima ning mitmed aastaid saime tasuta paljunduseks vajalikku paberit Canoni esindajalt, firma Overall omanikult, vanalt klubikaaslaselt, kahjuks nüüdseks manalamehelt Andres Haamerilt. Köitmine toimus Kavori meistri Urmas Teearu kontoris, kus Toomas Paalvelti võimas rusikas käsi klambrimasinal kahe meetri kõrguselt need kokku paugutas.

Algselt oli plaanis anda välja neli numbrit aastas, kuid kui valmis ajakirja teine, niinimetatud jõulunumber, muutuski see edaspidi traditsiooniks – üks jõulunumber hooajal. Sekka juhtus ka aasta, kus ajakirja ei ilmunudki ning numeratsioon läks segamini. Praegune number peaks olema kahekümnes, mitte 21. Kokkuvõtteks on meile, amatööridele kõige õigem moto: "Ilmub siis, kui ilmub"!

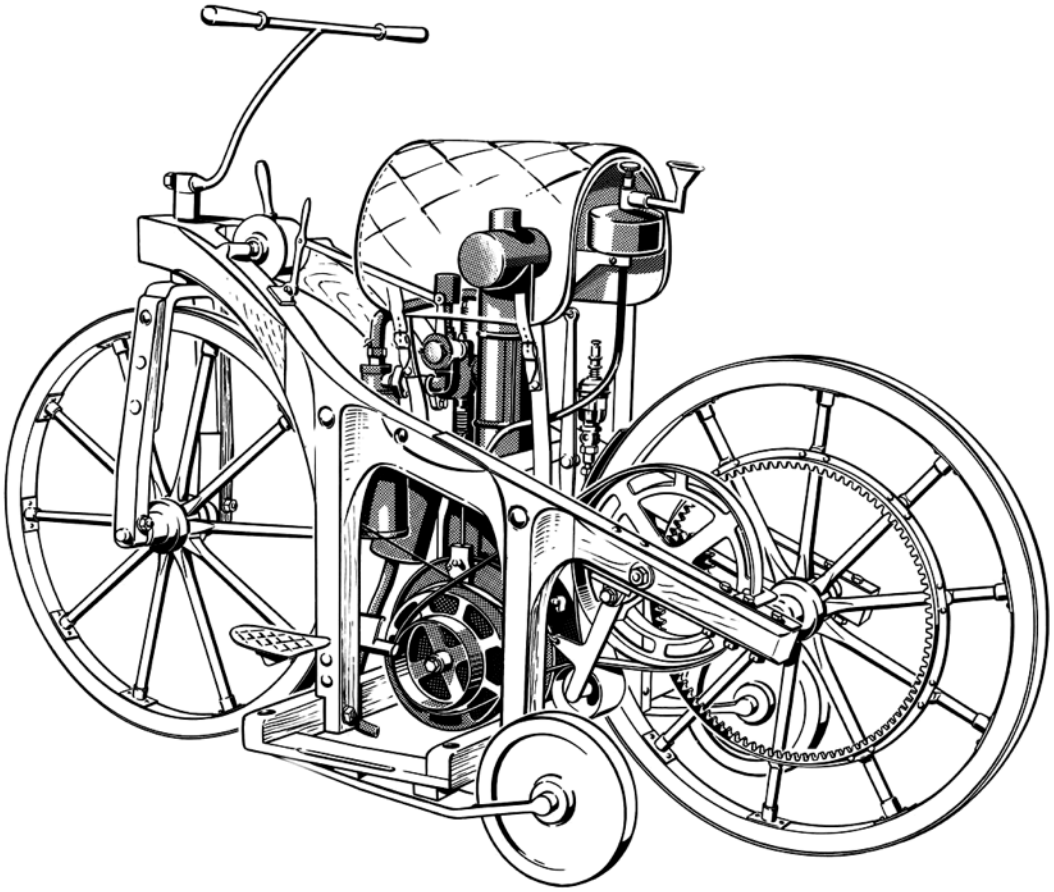
Klubi nimel tänan neid, kes kahekümne aasta jooksul oma aega ja halle ajurakke raisanud kirjutamisega meie vanamootorrattaharrastusest. Tsiteerides klubi "Unic" asutajaliiget, kauaaegset presidenti Valeri Kirssi: "Ajalugu ei andesta rooste kuritegusid, kuid ei unusta ka neid, kes selle vastu võitlusse astuvad!"

Teie olete oma nime Eesti tehnikaajalukku jäädvustanud!

Tänades
Märt Karu



Muide, 2015. aastal on Eesti mootorratta harrastusel 120. juubel ja mootorratta leiutamisest möödub 130 aastat.



# Unic-Moto silmapaistev väljapanek Motoexotikal

Kui päike on juba kõrgel, aga lumi veel maas ja tsiklisõidust saab alles unistada, leevendab seda märtsis Tartus toimuv tubane motoüritus Motoexotika. See annab ka talvistele tsiklitaastajatele võimaluse oma lemmiku juurest selg sirgu ajada ja kohale omasugustega kohtuma tulla. Unic-Moto osales Motoexotika näitusel juba neljandat korda.

Seekordne Unic-Moto boks oli eriline oma suuruse poolest – meie kasutada oli tervelt 65 ruutmeetrit. Koos tiimikaaslase Reigo Viluga otsustasime, et tsiklirahvas peab nägema, kuidas nägi välja aegadetagune garaaž: ehtne laudpõrand, imiteeritud tellissein ja laes ähmast valgust andev latern, laual ja riiulil tolleaegsed tööriistad ning keset garaaži laual kruntvärvikarva TIZ AM600. Mootorratta istutas sinna Vello Närep. Seda 1940. aastal Venemaal valmistatud ratast on ta suure põnevusega juba mitu aastat kokku korjanud.

Kokku oli klubi tegevust iseloomustavas tsiklireas seekord seitse isendit.

Rida alustasid Ivar Lindla pärlid: neljase ridamootoriga tippklassi Indian Four 402 aastast 1930 ja mootorrataste Rolls Royce ehk Brough Superior 11-50 aastast 1935. Ivaril paluti ka oma rattad mitmel päeval lavale lükata, kus tal tuli neist kõva selge häälega kõneleda.

Vaibal järgmisena oli Reigo Vilu 1963. aastal Ameerika turule toodetud sportlik Jawa 250-559 eraldi käiguvahetuse ja käimalöömisvändaga.

Reigo pilli kõrval seisis Tiit Muru lemmik, Inglise AJS 37-12 aastast 1937.

Punamustarea lõpetas iga rollerisõbra helesinine unistus aastast 1961 – Vjatka 150. See on Peeter Nõgese esimene taastatud motoroller, mis on nende peres juba teist põlve.

Veel seisis riiuli najal Indian Scout (1924. aastast), mis pidi iseloomustama taastamiseelset projekti. See roostes ehe ilu tuli Mootorrattamuuseumist Urmas Teearult.

Juba traditsiooniks saanud fotonurgas seisis kõigile poseerimiseks Avo Kompuse haruldane külgkorviga Zündapp K 350 aastast 1936, taustaks Eesti maastik vanalt fotolt. Pildi ilustamiseks oli võimalik paluda fotole ka ajakohastes rõivastes neidiseid.

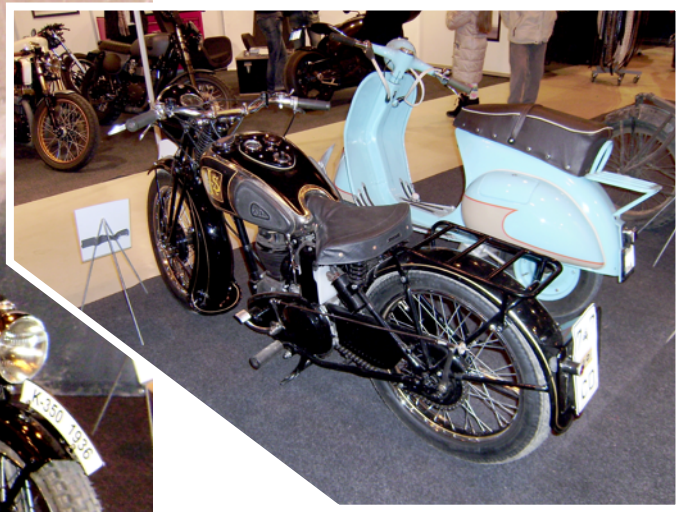
Taaskohtumiseni Unic-Moto klubi ja vanamootorratta liikumise tutvustamisel uute ideedega Motoexotikal 2015!

Heiki Vint

Garaaž ja TIZ AM600

Indian Scout

Ilusad tüdrukud - Kristel, Maarika, Katrin ja Zündapp K350



AJS 37-12 ja Vjatka 150

Ivar Lindla laval

Brough Superior

# Virumaa piirkonna minevik, olevik ja tulevik

Kui Märt Karu mulle helistas, et piirkonna volinik peaks oma kohust Tempo ees täitma, tuli meil idee kajastada natuke lähemalt Virumaa piirkonna ajalugu.

**Minevik**

Kõik sai alguse loomulikult siis, kui Eestis loodi Unic klubi. Konkreetseteks piirkondadeks jaotati klubi 1978. aastal, kui loodi Põhja, Ida, Lõuna ja Lääne piirkonnad. Ida piirkonna aktiivsem periood oli 80ndate aastate keskpaik. 1981. aastal hakati rajama klubile ruume Rakvere külje alla Tõrmasse, endisesse sepikotta. Ruum nägi algselt välja selline:

26. aprilliks 1981 saadi põrand alla ja vineer lakke, ruum hakkas võtma juba inimlikumat muljet ja tööst-tehtust saab tunda ka esimest loomisrõõmu. Pildil A. Ats ja A. Liivsoo tööpäeva lõpetamas.

Pärast pikka remonti oli Ida piirkonna klubiruum selline:

Seal korraldati koosolekuid, üritusi, jõulupidusid jne.

Piirkonnale taastati ka kaks majandusmasinat: UAZ ja RAF.

Koos käidi erinevatel vanatehnikasündmustel...

... ja vanatehnikat toomas.

Meie piirkonnal on säilinud märkimisväärne dokumentide arhiiv. Kahjuks väga paljusid aktiivseid liikmeid meil enam pole ning seega ootab arhiiv aega, mil keegi selle korrastaks ja ehk ka avalikustaks. Ida piirkonna

tegevus hääbus 1990ndate aastate algul riigikorra vahetusega – klubiruum läks valla omandisse ja hetkel seisab tühjana.

Seoses MTÜ Eesti Vanamootorrattaklubi UNIC-MOTO loomisega said aktiivsemad tolleaegsed huvilised oma klubilist tegevust jätkata.

**Olevik**

Talvel 2013/2014 valmis meie piirkonnas kolm uut mootorratast:

Jawa 559/03 Super Sport – Reigo Vilu:

AJS 37/12 – Tiit Muru:

Peugeot S57 – Tiit Muru

Virumaa piirkond on aktiivselt osalenud paljudel vanatehnikasündmustel ja aidanud neid ka korraldada. Tänavuse aasta esimeseks suuremaks ürituseks oli Tartus toimunud Motoexotika 2014, kus piirkonna volinik Reigo Vilu aitas aktiivselt messi peakorraldajal Heiki Vint'il koostada väljapanekut. Meie piirkonnast oli eksponeeritud kaks mootorratast: Reigo Vilu Jawa 559/03 Super Sport ja Tiit Muru AJS 250.

Järgmise üritusena leidis mai alguses aset traditsiooniline Tagadi restauraatorite päev, kus Tiit Muru aitas pileteid müüa, Marianne Polski valmistas suurepäraseid sööke ning Veiko ja Kai Vilu organiseerisid parkimist. Ei saa siin ka taas mainimata jätta piirkonna volinikku, kes aitas parklat püsti panna.

Reigo Vilu osales ka Wana-Kolga Tsiklitalli korraldatud kokkutulekul „Sõjardite eri".

Iga-aastasest suvisest Unic-Moto kokkutulekust võtsid osa Reigo Vilu perekonnaga ning Tiit Muru ja Marianne Polski. Esindatud olid meie piirkonna ratastest Jawa 559/03 Super Sport, AJS 37/12 ja Peugeot S57.

Sügisesel Tagadi laadal olid taas abiks Tiit Muru, Marianne Polski ning Veiko ja Kai Vilu. Tähelepanelikumad ilmselt nägid meie piirkonna tegelasi ka jõulupeol.

**Tulevik**

Kui nüüd näpuga pealkirjas järge ajada, peaks rääkima ka tulevikust. Kuna mul säärased võimed puuduvad, et seda ette näha, siis tulevikust räägin järgmises ajakirjas rubriigis „Minevik".

Reigo Vilu

# Päikeseline reis Saksamaa laadale

Kolmapäeva, 8. oktoobri sügishommikul alustasime reisi Saksamaale, Mannheimi vanatehnikalaadale. Nagu uniclastele kohale, läksime seekord teele 30 aastat vana ideaalses korras bussiga Mercedes-Benz O303, mille kumerate klaasidega väliskest peitis endas kahte värviteleviisorit, poppe rulookardinaid, kraanikausiga WC-d ja konditsioneeri. Selline luksus aastast 1984 – kujutage ette! Bussijuht Tõnu Piibur tegi meile muidugi omal humoorikal moel kohe reisi alguses selgeks bussikasutamise eeskirjad ja tagantjärele mõeldes käitusid kõik reisijad täiesti viksilt ning kuulekalt. Ja kuigi väidetavalt oli meil kaasas ka keevitusaparatuur, läbisime üle 4000 kilomeetri probleemideta.

Sõit kulges nagu ikka läbi Baltimaade ja Poola ning mida kaugemale Eestist jõudsime, seda imelisemaks läks ilm. Poola jõudes saime sügisriided seljast visata ja päikest ning 25 soojakraadi nautida! Sellel reisil saime kenasti oma suve natuke pikendada.

Eks kõigil minejail olid omad ootused, kes lootis saada vajalikud originaaldetailid oma mootorrattale, kes soovis osta jalgratta. Reisi kaasa tegevatel naistel enamasti mingeid suuremaid ootusi-lootusi polnud, pigem uudishimu, et mis on seal laadal küll nii huvitavat, et terve bussitäis inimesi on valmis sõitma nii pika tee kolmepäevaseks Saksamaa külastamiseks! Teel olles räägiti õhinal oma plaanidest, sellest, mis tehtud ja näidati aukartust äratavaid nimekirju, mida kõike sooviti laadalt leida.

Veterama on loomulikult oluliselt mastaapsem kui Eestis toimuvad vanatehnikalaadad. 260 000 ruutmeetriselt alalt leiab sadade viisi vanu mootorrattaid, autosid ning sõidukite detaile. Huvitav oli vaadata vanatehnikat, aga ka inimesi, kes on tõesti fanaatikud: kuidas nende silmad lõid põlema, kui nad midagi põnevat ja vajalikku leidsid, kuidas kaubeldi ja kui õnnelikud oldi, kui midagi endale said.

Veteramal saab lisaks õlistele mootoritele ning kahe- ja neljarattalistele sõidukitele tutvuda läbi põnevate demonstratsioonide uudistoodete ning tehnoloogiatega – seegi kord olid esindatud töötoad, kus sai oma silmaga näha joonimisi, erinevaid metallilõikurite tööd, kütusepaakide roostest puhastamist ning hinnata korrosioonitapjate, poleerijate ja kroomipuhastajate efektiivsust.

Esimene päev oli pigem kaubaga tutvumise ja huvitavate asjade müügikoha kaardistamise päev, et siis järgnevatel oleks neid kohti võimalik üles leida ja kauplema hakata. Ja kui veab, siis ka ära osta.

Teisel Saksamaal veedetud päeval toimus neile, kes laadale otsustasid mitte minna, linnaekskursioon Heidelbergi ja sealt edasi Speyeri vanatehnikamuuseumi. Esmakordsed muuseumikülastajad ei osanud ettegi kujutada, et sinna nii palju huvitavat vana tehnikat on kokku kogutud alates vedrudega jalgrattast kuni lennukite ja allveelaevadeni. Väga huvitav ja lahe eksponaatide väljapanek! Eredamad mälestused jäid lennukitiival kõndimisest, allveelaeva juhtimisest ja nendest paljudest erinevatest tuletõrjeautodest.

Kolmas päev Veteramal oli siis suurte ja viimaste ostude päev. Ja tõesti osteti. Kes jalgratta, kes mopeedi, kes mootorratta… sumbutajatest, tihenditest, signaalidest rääkimata. Igaüks sai midagi vajalikku. Kas kõik plaanid ja soovid ka teostusid, seda ei tea, aga kogemuste ja elamuste võrra rikkamaks sai igaüks. Ja tõdesime, et kuna järgmisel aastal 40aastaseks saaval Veterama laada välimüügiplatsil ja kahes sisehallis on kokku esindatud 4000 eksponenti, poleks tõesti mõtet sinna üheks päevaks minna.

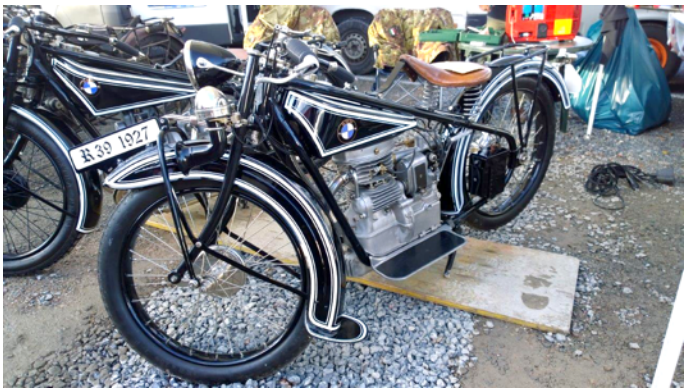
Mida me siis nägime? Saime teada, et Vespa rollerid on teinud tõsise comeback'i: müügil oli kümneid ja kümneid väga erinevas konditsioonis, erinevate väljalaskeaastate ja suhteliselt kõrge hinnaga rattaid. Uute

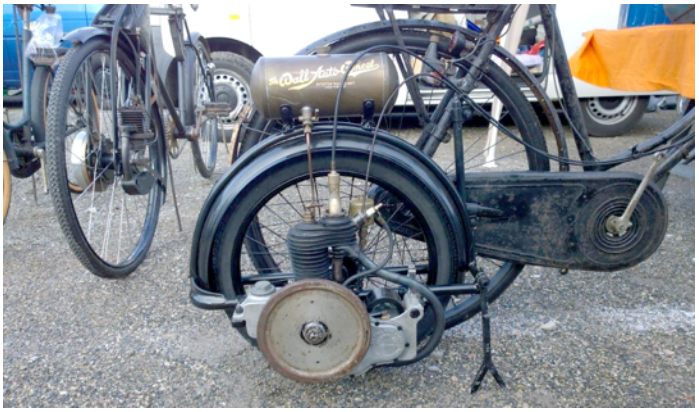
Vespade hinnad jäid 2000 euro kanti. Mannheimi laada üks kallemaid tsikleid oli Indian 401 aastast 1928 – selle eest taheti 45 500 eurot. Palju kohtas laadal abimootoriga jalgrattaid, mille hinnad olid päris krõbedad, nii 4000 euro tingis. Meie bussiseltskonnas olnud jalgrattahuvilise pilku püüdis kardaaniga uunikum-jalgratta raam, kuid ta põlgas 500 eurot lenksu, rataste ega sadulata isendi kohta paljuks.

Kokkuvõttes võib öelda, et tänu piisavalt paljudele väikestele jalasirutuspeatustele oli see pikk sõit täitsa talutav – bussis sai palju magatud, töömõtteid mõlgutatud (distantsilt on ju kõike lihtsam mõista), telekat vaadatud (Eesti film „Noor pensionär“ on nüüd sõna-sõnalt peas) ja loomulikult head seltskonda nauditud.

Reis sujus ilma igasuguste tõrgeteta tänu rahulikele, mõnusatele ja hea naljasoonega bussijuhtidele Tõnule ja Urmasele. Suur aitäh ka reisisaatja Antsule, kes oskas meile asjalikult ja lühidalt kõige vajaliku kohta infot anda. Ja muidugi tänud kõigile, kes võtsid vaevaks selle reisi organiseerida ning bussis ja hotellides lõbusat seltskonda pakkusid!

Raili Bachmann ja Gerli Ramler


K 39 1927



1925

# Pärnu Moto 2014

Asi sai alguse aasta varem Kunda küla seltsimajas, kuhu tollane Lääne regiooni volinik Tiit Talts palus mul enda asemel volinike koosolekule minna. Kogunemine toimus seoses eelseisva Kunda Moto ürituse läbiviimise küsimustega.

Ja siis tuligi pauk! Klubi pealikud võtsid vastu väga huvitava otsuse: järgmine Unic-Moto kokkutulek korraldatakse 2014. aastal Pärnus! Kuna Pärnus olevat olnud Unic-Moto kokkutulek nii ammu, et keegi ei suutvat meenutadagi, millal. Ega's midagi – Pärnu poole tagasi sõites helistasin koheselt Tiidule, et anda aru arutatust ning edastada põhiuudis. Ja nii läkski tants lahti!

Kõigepealt otsustasime, et Pärnu linna see üritus ei sobiks, sest juulis on siin niigi paras hullumaja. Pealegi läbis Pärnut 2010. aastal Suursõit ja järgnevatel aastatel on igal suvel ka Laidoneri sõit Pärnus finišeerunud. Mõtlesime, et uunikumirahvale sobiks üks mõnus mereäärne paik paremini.

Oletades, et rahvast tuleb umbes saja inimese ringis (tegelikult tuli üle kahesaja), pidi koht olema piisavalt suur. Rannaäärt kammides leidsime kõige sobivamaks kohaks olevat Kosmonautika puhkekeskuse. Olles keskusega tutvunud, arvas Tiit, et kokkutuleku moto võiks olla „Meri ja Päike ning Rahu ja Kosmos“ – see oli sada protsenti täppi pandud, sest kõik deviisis nimetatud asjad said sündmusel ka olema.

Nüüd tuli hakata muude orgunniasjadega tegelema. Mida täpselt pidi tegema ja kellega asju ajama, ei hakka pikalt seletama, sest kõik, kes on kord taolist üritust korraldanud, teavad isegi. Ja kes veel pole, saavad selle lõbu tulevikus läbi elada.

Suureks abiks oli meile kohalik lahe mees Bruno Raap ehk Raabi Raibe ehk Brunn. Toon ühe markantsema näite: otsides sobivat kohta Rinaldo sõiduks, pakkus Brunn meile kohalike olude tundjana mitmeid variante, mis aga erinevatel põhjustel meile ei sobinud. Olime kergelt tupikus, kui Kosmonautika sissesõiduteel jalutades turgatas Brunnile pähe, et kuulge, mehed, teeme siinsamas! „Kus siin?“ ei saanud meie Tiiduga täpselt aru. Sest „siin“ näsis veisekari rõõmsasti rohtu ja oli ühtlasi ka oma ekskrementidega ala ära märgistanud.

„Pole probleemi,“ ütles Brunn ja näitas, et si*a alt paistis kunagine asfalt. Tema rääkivat peremehega läbi, lükkavat tee puhtaks ja ongi olemas. Uskumatu küll, aga täpselt nii läkski ning saime Rinaldo sõituks koha otse laagriplatsi kõrval.

Jõudiski kätte 11. juuli 2014. Ettevalmistused ürituse läbiviimiseks olid tehtud. Meie mees Tiit Palk oli isegi õlle õigel ajal käima pannud, mis kukkus väga hää välja. Pilli- ja pullimehed ning tantsunaised olid ootevalmis. Majutus oli enam-vähem ära reguleeritud ning kes soovisid, said omaette tuppa, kes tahtis, sai voodikoha ühismajutuses ning loodusenautijad said telkimisvõimaluse. Ülesanded olid korraldajatele jagatud ning ajakava paika pandud.

Tundus, et oleme oma Pärnumaa meeskonnaga kenasti graafikus ning juba saabuski esimene registreeruja. Ja kohe selgus esimene probleem: olin suures tuhinas kogu regamiseks vajaliku dokumentatsiooni tööle kontorilauale jätnud! Ega midagi, autole hääled sisse ja Pärnusse paberite järele! Registreerijad tegelesid vahepeal rahva majutusega. Kui tagantjärele mõelda, oligi see vist ainuke suurem aps. Soovin siinkohal tänada ka meie tublisid mehi ja naisi, kes olid nõus üritusele oma jõu ja nõuga abiks olema: igal pool ja igal ajal olid alati valmis ja tegutsesid Tiit Talts ja Maarek Heinsaar, regamise juures aitasid Eli ja Rain Laaser, Endla Bäärs, Raili Bachmann, Silvi ja Aivar Tiik, Virve ja Ain Lepa.

Igatahes läks elu edasi ning rahvast tuli Eestimaa igast nurgast, lisaks lõunast Lätist, põhjast Soomest, idast Venemaalt. Kokku saabus 194 täiskasvanut, 20 last ning 119 tsiklit. Juba reede õhtul sebis platsil ringi ja askeldas oma kaameraga Peeter Salev, kes kõik need kolm päeva muudkui filmis

ja filmis ning sellest materjalist sündis kokkuvõtteks päris korralik DVD-komplekt. Tänud! Filmimees Peetrit vedas oma BMW-ga meie klubi värske liige Pärnu mees Peeter Otsman.

Aga nüüd reede õhtusse tagasi. Rahvas saabus, vanad tegijad said kokku sõpradega, vahetasid muljeid ja pajatasid, mis vahepeal tehtud ja mis teoksil. Uuemad klubiliikmed ja mitteklubilised kiibitsesid ringi ning kuulatasid, kõrv kikkis, mida vanemad tegijad pajatavad. Paljudest neist kuuleme kindlasti tulevikus ja paljudest saavad kindlasti kõvad tegijad. Laval pakkusid silmarõõmu kohalikud neidised tantsugrupist Mucho Malo. Helitehnikat võimaldas ja juhendas kohalik diskoäss DJ Riho Pruul. Oli ilus suveõhtu ja merre loojuva päikese taustal sai igaüks vastavalt oma tahtmisele tegutseda. Samuti küdes saun, et reisisellid saaksid reisitolmu maha küürida.

Järgmise päeva ehk siis laupäeva hommikul läks organiseerijatel jällegi sebimiseks. Peaaegu kuni kokkutuleku avamiseni sai veel hilinejaid registreeritud. Vastavalt ajakavale oli esimene toiming kokkutuleku avamine, kus klubi president ütles avasõnad ning lipuheiskamise au osaliseks sai klubi vanim liige Lembit Arunurm. Uued liikmed said kätte oma liikmepiletid ja – märgid ning rõõmsa elevuse tekitas presidendi teadaanne, et klubi päälikud on otsustanud anda klubi auliikme staatuse kauaaegsele aktiivsele liikmele Märt Karule. Üldise marulise aplausi saatel andis Jaan Sild värskele auliikmele üle tunnistuse ja kuldse märgi.

Seejärel toimus suur pildistamine mere taustal. Fotograafil oli kõva mõttetöö, et kõik see suur rahvahulk ühele pildile ära mahutada. Enne väljasõitu Häädemeestele toimus väike katse: osavõtjad pidid võimalikult hästi sõitma piki kuuemeetrist lauda ning kõik said sellega enam-vähem hakkama. Häädemeestel toimus Suur Vanade Mootorrataste Väljanäitus, kuhu sätiti tsiklid näituseks üles: vanemad ja auväärsemad lava ette asfaldi peale ja ülejäänud siis murukamarale.

Vanatehnikahuvilisi pealtvaatajaid oli kogunenud päris palju, sest soojal ajal on sealkandis palju suvitajaid. Tiit Talts oli varem Pärnu lehte vastava üritust tutvustava artikli postitanud ja olime ka oma aktiiviga kõikvõimalikesse kohtadesse reklaamplakatid üles riputanud. Kohaliku võimu esindaja, Häädemeeste vallavanem Ants Järvesaar pidas tervituskõne ning tsikleid tutvustas väga suure professionaalsusega Tarmo Riisenberg. Ülevaade haruldasematest tsiklitest oli pädev ja põhjalik - tänud talle selle vaeva eest! Silmailu ja tantsulusti pakkus Häädemeeste tantsutrupp Nii ja Naa.

Aeg hakkas tasapisi peale pressima ning vastavalt soovile hakkasid mootorrattad Ainaži (Heinaste) poole liikuma. Ilm oli ilus ja tore oli rahulikus tempos piki rannaäärt vana maanteed mööda kulgeda. Vasakule jäi põhiliselt mets ja paremat kätt nägi ilusaid vaateid merele ja kordatehtud Eesti kaluriküladele. Ainažis ootas meid ees liiklusreguleerija, kes suunas saabujad mereajaloomuuseumi ette. Siin sai tutvuda rannarahva tegemiste ja merenduse ajalooga alates 19. sajandi keskpaigast. Õues jagas seletusi kohalik ajaloouurija Veijo Kalevi Jakobson ning soovijaid võisid ka Ainaži asula peal ringi jalutada.

Lõunapaus toimus Treimani külas, kus lõunasupi valmistas meile kohaliku Kaitseliidu aktiiv Brunni juhtimisel. Kokad olid Pisike (see on hüüdnimi) ja Reet Ristkok, supp oli maitsev ja õnneks oli seda tehtud varuga. Puudus kippus lõpupoole küll sööginõudest tulema, aga tragi Eli Laaser leidis kohe lahenduse ja kõik said ikkagi korralikult kõhud täis. Seejärel toimusid võistlused. Kuna ürituse üks motodest oli meri, toimus sõudmisvõistlus, mille Maarek ja Tiit viisid veeõnnetuse ärahoidmiseks läbi kuival maal. Ei tea, kas sellepärast, et võistlus toimus maapinnal, aga võitjad olid täiesti sisemaainimesed Jõemaade dünastiast. Vahemärkuseks olgu öeldud, et kõikide võistluste tulemused leiavad eraldi kajastamist teises artiklis.

Lapsed Eli juhtimisel võistlesid samal ajal oma mängudega ja said ka batuudil lustida.
Tehnikahuvilised sebisid oma rataste juures ja kiibitsesid teiste omasid. Külastada sai ka kohaliku mehe Ants Lingi kodumuuseumi. Ants on huvitav ja jutukas mees, seletas palju ja vastas arvukatele küsimustele. Antsu muuseas

annetas ka kaks omavalmistatud meenet paadivõistluse võitjaile. Need olid ui (puidust tööriist kalavõrgu kudumiseks) ja klaaspoi, mille Ants ise oli kaunistanud mereteemalise maalinguga.

Aeg keris ja kella viie paiku hakkasime vaikselt laagripaiga poole tagasi kulgema. Keegi ei teagi, kuidas see juhtus, aga paari tsiklimehel (mitte meie klubist) õnnestus kuidagi vana Volgaga rinda pista. Õnneks said ühe vigastatu haavad teibitud ja teinegi sai mõne päevaga haiglast välja. Ei taha küll moraali lugema hakata, aga tulevasi üritusi silmas pidades arvestagem ikka, et vanad tsiklid tahavad rahulikumat tempot ja ülimat ettevaatamist, sest ei ole see vedrustus ja pidurivärk neil niiväga hea.

Laagrisse jõudes sai kohe Rinaldo sõidul osaleda. Rada oli seekord väheke ebatraditsiooniline, aga kõik tsiklijuhid said ka ühe väheke künkliku lõiguga ilusti hakkama. Võistluse viisid läbi väsimatud Tiit ja Maarek. Ja sellega oligi päeva põhiprogramm täidetud. Saun pandi jällegi küdema, õlleankrul löödi punn eest ja algas pidu. Õhtu oli ilus ja miljonieurose vaatega merre loojuva päikese taustal sai tantsu lüüa Pärnu bändi Piccolo Folk järgi.

Korralduskomiteel läks aga kõvaks sebimiseks: oli ju vaja lüüa kokku võistluste tulemused. Lootsime küll, et jõuame päevavalges autasustamisega alustada, aga venis ikka pimedani. Õnneks saime mingi hädapärase valgustuse organiseeritud. Sissejuhatuseks kamandas lastega tegeleja Eli kõik lapsed lava ette, kiitis neid tubli osavõtu eest ja lapsed said kaela Unic-Moto mälestusmedalid.

Siis võttis klubi president Jaan Sild juhtimise üle ja autasustas võitjaid. Rinaldo Karikas läks Lätti legendaarsele Aleksei Popovile, kes oli siiralt õnnelik ning ütles, et on vist juba 25 aastat selles sõidus osalenud ja võidust unistanud. Lisaks jagati eriauhindu: kõige kaugemalt, Austraaliast, tuli Leigert Kangro. Efektseim kummikutest väljahüppaja paadivõistustel oli Eigo Jõemaa, ära sai märgitud Peeter Nõgese rahvusmustriga kaunistaud sõiduk, vanim osaleja oli Lembit Arunurm ning kaugemalt oma sõiduga tulija oli Markku Peura Soomest. Kokkutuleku vanim tsikkel oli Paul Kuke Royal Einfeld aastast 1911.

President tänas ka kaugemaid külalisi ning Narva vanamootorrattaklubi Classic Riders eesotsas Pavel Petrashiga tänas omakorda klubi Unic-Motot kutse ja toreda ürituse eest. Peterburi vanamootorratturite klubi Mototsiklist poolt ütles tänusõnad Mihhail Polkovnikov ning Riia klubi esindaja Jüri Martin tänas eesti keeles ja andis üle oma klubi poolt mälestusplaadi. Soome veteranmootorratturite tänusõnad ja mälestusvimpel tulid Simo Niemineni poolt Hämeenlinnast. Sõna võttis ka legendaarne Läti vanatsiklimees Juris Ramba, kes tänas korraldajaid hea ürituse ning hästi organiseeritud ilma eest.

Veel tänati Aiki Närepit mälestusplaadiga tema tubli töö eest hättajäänud tsiklite transpordil ja tehnoabi eest ning kohalikku tsikliklubi Kärnataja MC-d, kes aitas kokkutulekul vanamootorratta kolonni suunata. Üllatuse valmistas Märt Karu, kinkides omalt poolt Kosmonautika puhkekeskusele nõukogudeaegse äratuskella, mille sihverplaati kaunistas Gagarin ja kosmoserakett. Samuti said kõik osavõtjad ilusti raamitud foto kokkutulekul osalejatest.

Pühapäevahommikul nautisime hommikusööki ning lõpetasime kokkutuleku. President tänas korraldajaid Jürit, Tiitu ja Maarekit meenega ning saime teada, et klubi juhatus on otsustanud järgmise, 2015. aasta kokkutuleku korraldada Läänemaal või saartel. Üle sai antud ka väärikas meene nimetusega Kohalik Kõva abimees Bruno Raabile.

Lipu langetamise au langes Vilude dünastia kolmanda põlvkonna esindajale, Reigo Vilu ja Külli Hallik-Vilu noorimale pisitütrele Hanna Bretile.

Seega saigi kokkutulek läbi. Ürituse moto "Meri ja Päike ning Rahu ja Kosmos" sai ilusti täidetud. Ja kui rahvas oli laiali sõitnud ning korjasin Häädemeeste tankla juurest viimaseid suunaviitu kokku, hakkas paduvihma sadama.

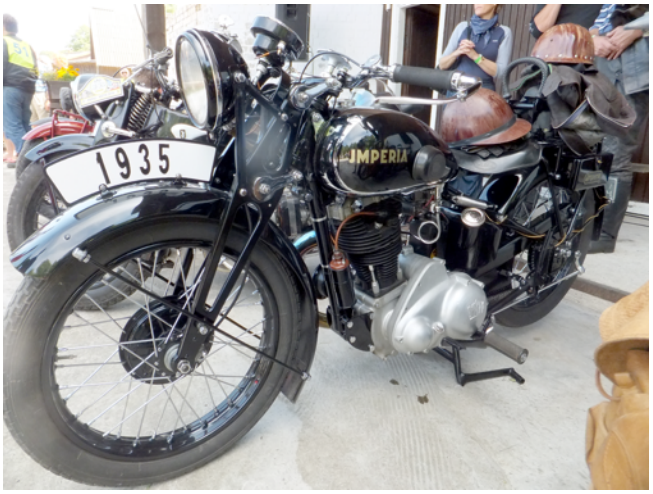
Korraldajate nimel Jüri Bäärs, Lääne piirkonna volinik

KOSMONAUTIKA
PUHKEKESKUS
50m

1938

99
27

TB
5188


1935
IMPERIA

# Pärnu Moto 2014 tulemused

**RINALDO SÕIT**

1.koht: **Aleksey Popov**, ajavahe kahel ringil 0,36s
2.koht: **Aivar Teinveld**, ajavahe 0,47s
3.koht **Kristi Piir**, ajavahe 0,83s

**PAADIVÕISTLUS**

**Matten Pedak-Ramler** – parim kuivamaa noorsõudja
**Angela Jõemaa** – parim kuivamaa naissõudja
**Indrek Jõemaa** – parim kuivamaa meessõudja
**Eigo Jõemaa** – sõudevõistluse efektseim kummikutessehüppaja

**RESTAUREERIMISKONKURSS**

**Tootmisaasta kuni 1945:**
1.koht: **Urmas Teearu** – Indian Scout, 1927
2.koht: **Gunnar Orula** – Imperia Sport 500, 1935
3.koht: **Juris Ramba** – Harley-Davidson 1200V E61 Knucleam, 1937

**Tootmisaasta 1945 ja uuem:**
1.koht: **Aivar Michelson** – CZ 475, 1962
NB! Aivar Michelsonile omistatud JAWA mehaaniku kõrget kvalifikatsiooni tõendav kutsetunnistus!
2.koht: **Reigo Vilu** – Jawa 559/03, 1963
3.koht: **Edvins Labeckis** – MZ BK-350

**ERIAUHINNAD**

| | | |
|---|---|---|
| **Aleksey Popov** | | – NSVL eskortmootorrataste kollektsioon |
| **Mart Uusküla**, | BMW R-75 | – Parim restaureeritud militaarmootorratas |
| **Heik Reitel**, | ERKKOLA 1975 | – Parim restaureeritud invasõiduk-mopeed |
| **Peeter Paas**, | NSU 251 OSL | – Tähelepanuväärselt hästi säilinud mootorratas |
| **Simo Nieminen**, | MOTO-GUZZI | – Tähelepanuväärselt hästi säilinud mootorratas |
| **Juhan Tamman**, | GAUJA | – Parim mopeedisõitja |
| **Paul Kukk**, | Royal Enifield 1912 | – Vanim osalenud mootorratas |

# Miks mulle meeldivad mootorrattad?

Olen sündinud 1946. aastal pärast II maailmasõda. Muidugi algusaastaid ma eriti ei mäleta, aga seda küll, kui sugulane mind esmakordselt, nii 6-7 aasta vanuses mootorratta paagile võttis ja tegi pika sõidu – paar kilomeetrit. Elamus oli suur! Sellega tekkis mul juba lapsepõlves suur huvi tehnika vastu.

Elasime Kose-Ristil, Tallinnas 42 km kaugusel. Sel ajal meie majas mootorrattaid ja autosid polnud, aga olid kaks autojuhti, kes vahest kodus tööautosid hoidsid ja remontisid. Siis sai tundide kaupa juures oldud ja vaadatud, mis teoksil. Mäletan ka vanaema jutu järgi, et määrisin enda uue mantli ära ning sain selle eest ka parajalt nahutada. Aga järgmisel päeval läksin jälle „remontima".

Isa Bruno poolt ma tehnikahuvi pole pärinud, tema ei jaganud tehnikast suurt midagi. 12. eluaastani kasvasingi tegelikult isata, sest ta oli Eesti Ratsaväe kapten ning viidi Siberisse juba 1949. aastal. Arvan, et tehnikavaistu olen tõenäoliselt pärinud emapoolselt vanaisalt Jürilt, kes töötas sepana tehases Dvigatel, kuid ta suri juba enne minu sündi.

Kooliajal käisime tihti Tallinnas Pirita ringraja ääres kiireid ja osavaid mehi-naisi vaatamas. Kui sõidud olid Tartu pool, peatusid sageli Kose-Ristil autod, mille kastis olid mootorrattad ja osad rattad tulid ka mööda maad. Niikaua kui mehed baaris einestasid ning masinaid jahutasid, vahtisime meie niikaua parklas, kuni peatujad uuesti müra saatel lahkusid.

Esimese mootorrattani oli tee pikk. Kui mu isa 1958. aastal Siberist vabanes, siis meie elu natuke muutus. Olin juba veidi raha teeninud ning isa ja vanaema panid raha juurde ning ostsid mulle jalgratta, aga seda kavas ei olnud – soov oli sinna mootor peale saada. 14-aastaselt olingi juba säärevaristaja omanik, millega sai uhkelt Kuivajõel koolis käidud. Aga selleks, et võrri saada, tegin kaks suve tööd, müüsin maha jalgratta ning koos sõber Toomasega ehitasime ratta Wandereri raamile, mis oli tugevam kui Riga rattal. Sellega sai sõidetud mitu head aastat, aga siis haaras juba veidi ka võidusõidupisik. Kose EPT-s oli motoklubi, käisin seal ukse taga piilumas, kuid asjata - ega sinna nii kergesti ei pääsenud.

Kord aga sain jutule motoklubi juhi Lembit Unteraga ja rääkisin oma soovist astuda klubi liikmeks. Ta vastas, et kõik oleneb minust endast, kas mul on piisavalt püsivust ja töötahet? Sain katsetöö: pidin GAZ51 tagumise rattapaari sisemise kummi maha võtma, parandama, käsipumbaga täis pumpama (ca 2500 matsu) ja tagasi alla panema. Sellega lootsin kohe motoklubi liikmeks saada, kuid selgus, et mootorrattale saamiseks pidid olema ka juhiload. Hakkasin lubade nimel vaeva nägema – õppisin ja õppisin ja õppisin ja kukkusin eksamil ikkagi läbi, sest 16-aastasele noorukile ei tahetud sugugi lube anda.

Klassivend Indrek oli tark poiss ja tegi mulle kõik liiklusega seonduva selgeks ning lõpuks sain load kätte. Motoklubis anti mulle M125 raam, rattad ja mootor, aga palju osi oli puudu, mis tuli ise muretseda, ratas kokku panna ja siis saigi sõitma hakata. Isa ei tahtnud kuuldagi, et hakkan võidusõiduga tegelema, et olen siis alati õline ja määrdunud ja võib veel surmagi saada. Isa oli tegelenud ratsaväes ratsaspordi ja laskmisega. Lasta ma oskasin, sest kasvasin Kose-Ristol Standardi kõrval, kus oli lasketiir ning sai tulistamas käia, aga sellel alal puudus minu jaoks adrenaliin. Süda ihkas tehnika poole.

Esimese oma rattani oli veel pikk tee, aga nagu ikka, oli saatus see, mis mulle ratta andis. Nimelt praegune naabrimees Albert rääkis ühel päeval, et

Ardus müüb üks meremees 250 rublaga IZ-56. Mul seda summat raha ei olnud – kogu raha oli ju kulunud krossiratta kordategemisele. Nii juhtuski, et naabrimees Albert laenas ise mulle puuduoleva raha. Kui isa ratast nägi, ütles, et vii tagasi ning ilma asjata kulutasin hulga raha. Mina olin õnnelik ja ütlesin, et kui kaup tehtud, tuleb asi lõpuni viia ning rohkem me sel teemal ei rääkinud. Maksin seda võlga terve aasta. Talvel sai krossi sõidetud ning IZ-i putitatud. Kevadel ajasin ratta välja ja näitasin isale: ta ei uskunud, et see on sama ratas ja et ma ise olin selle korda teinud!

Vahepeal tuli meie klubisse uus treener – krossimees Valdek Gross, kes viis asjad uuele tasemele. Saime uusi rattaid ning ka minu spordikarjäär jätkus. Olin olnud juba treeninglaagrites ja palju juurde õppinud. Noorte 125 cm3 masinaklassis tulin Harju rajooni meistriks ja ka vabariiklikus arvestuses olin natuke tegija: noorte 175 m3 klassis olin vabariigi neljas.

Aastad läksid ja kätte hakkas jõudma ajateenistuse aeg Nõukogude Liidu armees. Isa ei tahtnud sellest kuuldagi, aga ütlesin, et olen terve ja pean minema. Elus oleneb siiski kõik endast ja juhustest. Nimelt oli tulemas igasügisene suur rahvaste motokross (ehk kuue linna matškohtumine), millest tahtsime oma klubi poistega osa võtta. Võistlustele sõiduks Rakverre oli aga autot vaja. Töötasin Ravila sohvoosis autojuhina ja pöördusin direktori poole sooviga, et lubaks autot motokrossile sõitmiseks. Vastus oli, et ei keela, kuid töö olgu tehtud: 20 tonni kottides vilja oli vaja vedada lattu. Kogus oli suur ja kahtlesime, kas jõuame tööga valmis. Aga kus häda kõige suurem, seal tuleb mõistus appi! Panime GAZ51-le käru järgi ja viisime terve portsu ühe korraga, küll auto vingus käes, ent töö sai tehtud.

Rakvere motosõit oli minu elus olulise tähtsusega. Võistlustele olid tulnud osalema Leningradi sõjaväe motomeeskond ning ma tutvusin meeskonna ülema Sergei Sergejeviga, kes oli NSV Liidu teeneline treener. Ta vaatas mu sõitu ja ütles, et kui tuled Leningradi sõjaväkke aega teenima, võtan su Armee Spordiklubisse. Rääkisin sellest oma treenerile Valdek Grossile, kes ütles, et käkitegu – ta tundvat komissari abi. Hr Kukk (ehk pudel konjakit) ning asi korras. Ja nii oligi!

Napilt enne sõjaväge juhtus mul viimasel võistlusel Saku motokrossil väike õnnetus. Kukkusin ning vigastasin põlvemeniskit, jalg oli haige ja ei saanud määratud tähtajal sõjaväkke minna. Tagantjärele vaadates oleksin saanud ka võib-olla sõjaväest vabastuse. See aga ei vähendanud minu huvi motosõidu vastu ning 1965. aasta novembris sai minust lennuväe sõdur Puškinos. Kirjutasin sooviavalduse, et mind võetaks Armee Spordiklubisse ning see soov täitus juba veebruaris. Seda kuupäeva loen ma oma sporditee teadlikuks alguseks, sest võimalused sporti teha olid paremad kui kunagi varem.

Algul tuli ennast tõestada, tuli palju tööd teha ja tahtejõudu omada, et edasi trügida, sest ega ma seal ainuke olnud. Krossirattaga sõites selgus, et haige põlv ei võimalda täiel koormusel sõita, eriti talvel, kui tuli sõita jalgade peal. Siis vabanes külgkorviga IZ, mille korvipoisiks oli lätlane Migda Gunars. Luiskasin ülemusele, et olen enne külgkorviga rattal sõitnud ja rääkisin talle augu pähe, et ta laseks meil proovida. Treeningud toimusid rajal, kus korraldati ka MM-i 250 cm3 etappe. Künkad olid kõrged ja kiirused suured, mõned korrad sai lepikus käidud, kuid see ei heidutanud meid. Saavutasime Leningradi meistrivõistlustel teise koha, juhtisin võistlust, kuid viimasel ringil tuli kett maha. Tundus, et mul korvisõiduks eeldusi on.

Meie väeosas teenis ka Gennadi Moissejev, kes oli kahekordne maailmameister. Eeskujud ja enda saavutused andsid jõudu ja indu tegutsemiseks. 1967. aastal sain võimaluse teenida kaks kuud ZCKA-s Moskvas, seal toimus NSV Liidu Rahvaste Spartakiaad. Seal olles sain palju õpetust ja kogemusi, meid juhendas maailmameister Arbekov, kes ütles, et ei aita ainult masina võimsus, vaid sõiduoskusi on vaja. Rahvaste Spartakiaadil oli koos Nõukogude Liidu parimad mehed: Sevastjanov, Judin, Olenikov, Abramov, Raudenfeld – kõik mitmekordsed Nõukogude Liidu meistrid. Nende kahe aasta jooksul sai ka mitu korda kodus käidud ning andsin oma 175 cm3 krossiratta nooremale vennale, kes hakkas ka krossisõiduga

tegelema. Kuna sõjaväes olles oli vaba aega piisavalt, otsustasin vanale rattale valmistada parema mootori, ainult kubatuur 175 ja karter jäid samaks.

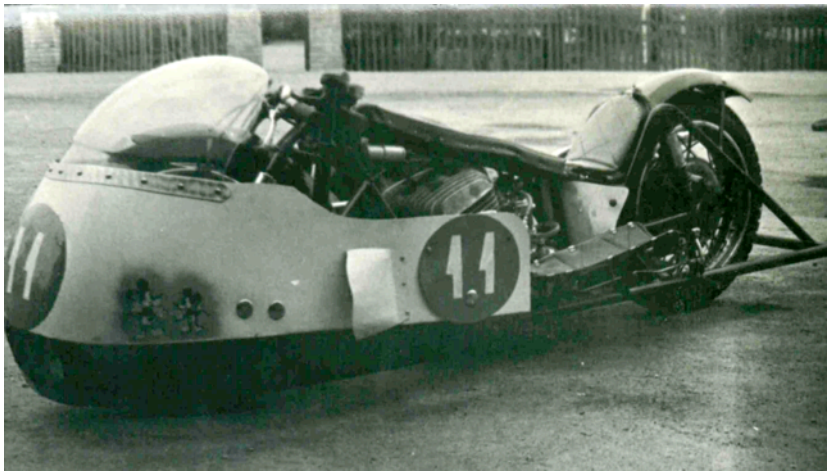
Talvel 1967 vedas jälle parem põlv mind alt ning sattusin Leningradi sõjaväehaiglasse. Olin seal umbes kuu aega, lubati opereerida, kuid seda ei tehtud, vaid mind saadeti hoopis koju. Vahepeal oli isa surnud ning kodus palju töid pooleli. Kevadeks oli juba jalg parem, huvi võidusõidu vastu endiselt suur ning hakkasin proovima sõitu 350cm3 külgvankri klassis. Esimese aasta olin Norma motoklubis Tallinnas ja töötasin Tallinna

**ENSV talikrossi II koht, 1970**

Teedevalitsuses. Esimese puhkuse ajal juhtusin aga kokku Ravila sohvoosi direktoriga, kes kutsus tagasi autokraanajuhiks, pakkudes uut ZIL-i. Samas sai kokku lepitud, et mul lubatakse tegeleda motospordiga ja võistlustel osaleda ning oma motoklubi luua. Palju on mind aidanud treener Valdek Gross, tema aitas muretseda ratta, millele Argo Pappeliga ehitasime korvi külge. Selle rattaga saavutasime vabariigi meistrivõistlustel II koha talikrossis. Suvel võtsime võistlustest osa ja olime ikka esiotsamehed.

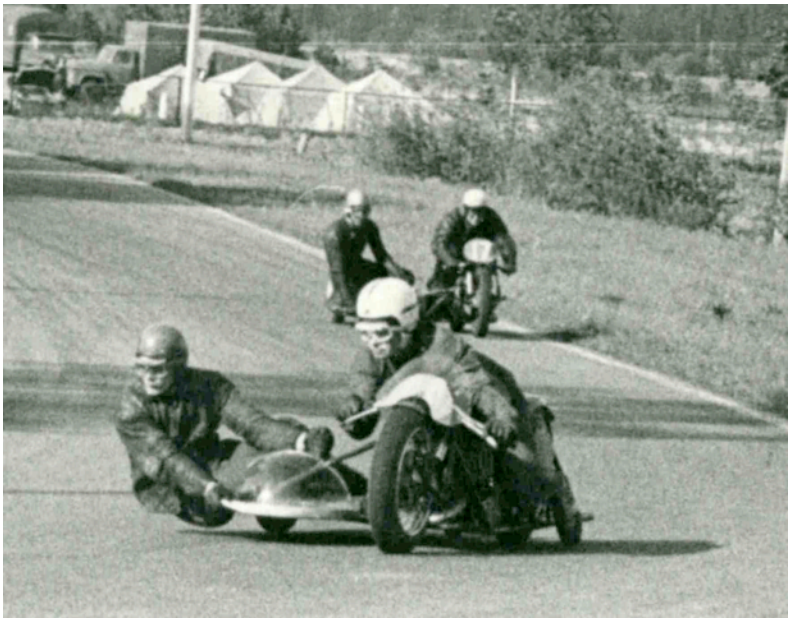
Põlvehädast aga ei pääsenud. Ühel sügisesel krossil oli väga libe rada ja esimese sõidu võitsime teiste ees pikalt. Tegime kaasa ka teise sõidu (mida küll kahjuks ei võitnud) ja pärast seda oli põlv täiesti paistes. Tuli jälle haiglasse minna. Olin kuulnud, et dr Seppo teeb selliseid operatsioone, aga sinna haiglasse ei saavat nii kergelt sisse. Uurisin Kose arstide käest, millal on tema valve, läksin Tallinnasse vastuvõtule, aga oppi mulle ikka tahetud teha. Haiglast väljudes põrkasin kokku vana sõjaväekaaslase Karl Utsariga, kellele – nagu muu jutu sees selgus – oli samalaadse opi teinud just hiljuti dr Eldur Annus. Läksin kohe dr Annuse jutule, sain soovitud operatsiooni ja sain jälle mootorrattaga sõita! Aga krossi ma enam ei sõitnud.

Ega's sellepärast võidusõidu soov kadunud! Tuli mõte proovida ringrajasõitu 350cm3 külgvankrite klassis. Käisime Argoga Tallinnas mitmes klubis asja uurimas: selline külgkorv tuli ise ehitada ja mootorit polnud saada. Vambola Helm lubas oma ratta anda meile eeskujuks, kuid osadeks lahti võtta ei lubanud. Talvel tuli kõvasti tööd teha, et kevadiseks hooajaks ratas valmis saada. Ringrajasõitjad olid enamasti Tallinnast, Tartust või Pärnust, aga meie olime ju Koselt. Kõigest hoolimata võtsime asja ette, muretsesime materjalid ja töö läks lahti. Sel ajal ei olnud olemas selliseid tööriistu, mis tänapäeval kasutusel, tegime nö põlve otsas, kuid valmis ta sai. Peale sai pandud Endel Untera vana mootor, aga kolvid ja silindri saime uued – Valdek Gross andis. Algul võttis kõik päris palju aega ja vaeva, sest oli palju lahendusi




**Esimene ratas, oma ehitatud. 1970**

vaja leida ja otseselt kopeerida ei saanud, sest meil polnud selliseid vahendeid nagu härra Helmil.

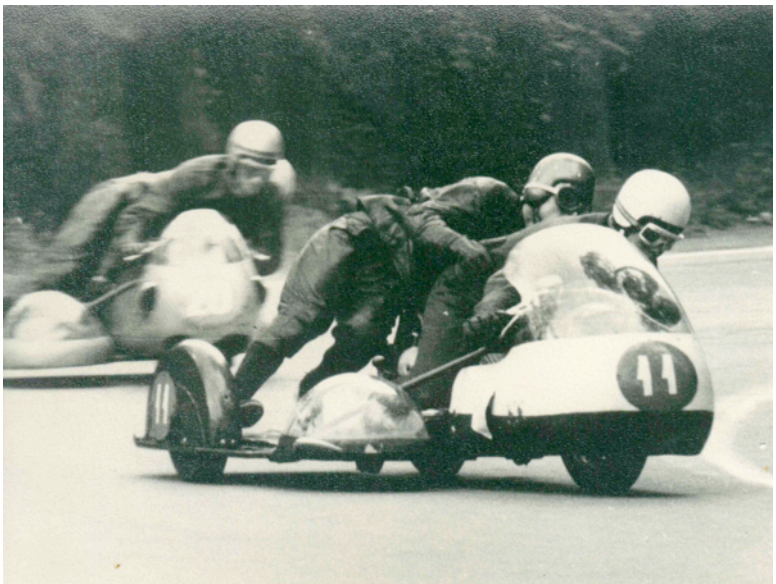


**Riia ringrada, juuni 1971**

1972. aasta kevadel esimese võidusõidu Mäos katkestasime, sest sidur purunes. Valdek kamandas meid kohe järgmisele võistlusele Riiga, need olid Nõukogude Liidu meistrivõistlused Bikernieki ringrajal. Veidi kartisme, sest polnud ju kogemust. Kevadtööd olid küll kolhoosis täies hoos, aga direktor lubas meil siiski minna. Läksime Argo kallutajaga. Riias käisime raja mitu korda jalgsi läbi ja siis läks treeninguteks lahti. Kasutasime igat võimalust, et trenni teha ega kerge ei olnud, segasime teisi sõitjaid, aga kuidagi peab ju alustama. Oskustest jäi palju palju vajaka – näha on üks asi, sõita aga hoopis teine. Kõige hullem oli, et vana mootor ei pidanud sellele valule vastu ja andis otsad. Hakkasime siis autokastis ratast remontima ja osad jupid tuli oma raha eest Moskva meeste käest osta (sõjaväetutvustest oli siin palju kasu). Saime mootori korda ja läkski kohe sõiduks lahti. Enne meid võistlesid 650kuubikulised ning käisime vaatamas, kuidas nad sõidavad, kus pidurdavad ning kuidas kurve lõikavad. Kogenud sõitjatelt oli palju õppida, hoidsime silmad ja kõrvad lahti.

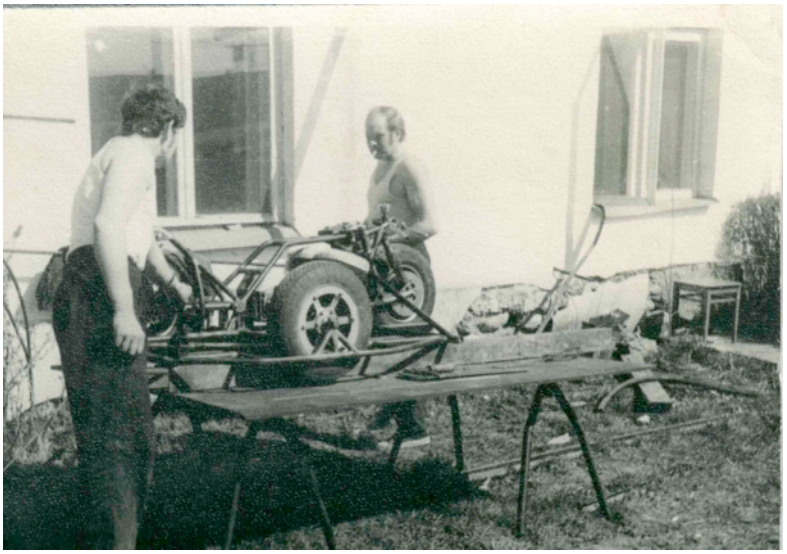
Ega esimesed sõidud ja ka ebaõnned lähe kunagi meelest. Eesmärgiks seadsime endale sõit lõpetada, muidu oleks koju tulles sant tunne olnud. Lõpetasime sõidu seitsmenda kohaga ja olime väga rahul. Ajalehes kirjutati meist pikk artikkel, kuidas mehed „metsast“ võtsid osa üleliidulistest võistlustest ja tulid heale kohale. Olime ju maamehed, sest teised võidusõitajad oli enamasti linnast pärit.

Nädala pärast toimus juba teine etapp, samuti Riias. Põhirada oli sama, aga nüüd oli kaasatud ka osa autode rajast. Kuna rada oli eelmisest kiirem, tuli osata ka paremini sõita, aga see kõik ei laabunud päris kohe. Meil on teiste võistlejate kõrval ainuke vanatüüpi mootor ja sellel oli hobujõude vähem. Lõpuks hakkasid treeningud rahuldavalt kulgema, stardikoht oli ikka tagantpoolt 4-5, aga sõiduga saime hakkama. Kõige hullem oli see, kui poolel sõidul hakkas käigukast nöökima, viskas kurvis käigu välja ja vaata, et otse planku või puudesse ei põruta! Lõppkokkuvõttes lõpetasime 9. kohal. Ise olime üldjoontes rahul ning ka kodus



**Riia rada, ez350, NSVL etapp 1972**

hakkas „jää sulama“ ehk meie tegevuse vastu hakati suuremat huvi tundma ka töö juures, kuigi varem oli arvatud, et mis nad käivad seal Riias puhkamas. Võimaldati rahalist toetust ning meid tunnustati nimeliste käekelladega.



**1974, 2cz mootorit koos. Esimene NSVL medal - 3. koht**

Ees aga ootasid uued sõidud ja „võidud“. Aga ega need kergelt tule – tule teha tööd ja täiustada ratast, et oleks võimalik sõita ikka lõpuni. Sa võid olla viimase ringini esimene, aga kui midagi katki läheb ja finišisse ei jõua, on tulemus null. Esimese hooaja sõitsime gondlita ja ega meil polnud ka nahkseid võistluskostüüme, aga see ei morjendanud sõitmast. Oli muidugi sõite, mis tuli ka katkestada – teinekord vedas alt kondensaator, teinekord süütepool. Eks need maksimaalsel võimsusel töötavad mootorid olid ju ka vanad.

Esimesest hooajast on meeles veel Tallinna etapp, kus Vambola Helm andis täiesti uue mootori, et saaksime sõita suuremas, 650 cm3 masinaklassis. Meile tehti kohustuseks hoida kinni Sibirtsev, et aidata Helmil kulda võita.

**1975, Soome**

Mõtlesin, et mis kinnihoidjad meie oleme, aga sellest sõidust algaski meie karjääri algus, sest vahepeal isegi juhtisime sõitu, aga üks rike pidas meid korraks kinni. Saavutasime Tallinna etapil neljanda koha – viimasel ringil läks Helm mööda ja lõpetas kolmandana. See sõit andis usku endasse ja võidutahet. Treener ütles: „Olgu teised sõitjad nii tugevad kui tahes, sina pead alati võtma minema!“

Lisaks olen sõitnud külgvankriga mõned aastad ka hipodroomil. Oli soov sõita vormel Estoniaga, kuid olin selle auto liiga kogukas, tundsin end ebamugavalt ja loobusin. Kokku olen motospordiga tegelenud 48 aastat.

**1975. aasta, 750 k v ehitus**

Saavutused külgvankriga masina klassis ringrajal:

- NL meister, võitnud 1 kulla, 2 hõbedat, 5 pronksi
- Kalevi Suursõit, võitnud 6 korda
- Balti meister, võitnud 3 korda
- Eesti meister, võitnud 5 korda
- Meistersportlase norm täidetud 15 korda

Parimad saavutused olid kaassõitja Kuulo Neuhausiga (16 aastat).

Seda kõike on hea meenutada ja vaadata võidetud karikaid ning diplomeid, mida on kokku ligi 150. Ka võidusõidurattad on mul alles kodus ja hipodroomi külgvankriga ratas on Kurtna mootorrattamuuseumis.

Miks ma nii kaua tegelesin motospordiga? Esiteks oli huvi tehnika vastu ja põnev oli otsida ja leida uusi tehnilisi lahendusi, teiseks sai niimoodi läbi eneseteostuse saavutada püstitatud eesmärgid ning kolmandaks on mul suur võidutahe.

**Vihuri raamile tehtud Kawasaki mootor,**

Praegu pean pensionipõlve, restaureerin vanatehnikat ja löön kaasa Unic-Moto tegevuses. Kahjuks pole mul ühtegi suurt korralikku külgkorviga mootorratast, millega Unic-Moto üritustel käia. Olen uurinud ja soovinud osta, aga pole õnnestunud.

Mul on ka plaan anda välja raamat, mis pajataks noortele motopoistele, kuidas vanasti tehnikat ehitati ja võidu sõideti. Tingimused ja võimalused tänapäevaga on võrreldamatud. Kuid kõik saab alguse iseenda tahtmisest ja järjekindlusest – ole vaid mees ja tegutse! Hea meel on selle üle, et Kosel on sirgunud tubli ringraja sõitja Eero Pärm, kellele on maailm lahti.

**1978 - Heik Reitel ja Kuulo Neuhaus**

**500 m3, Hipodroom. NSVL hobe ja Eesti kuld**

Mulle meeldib väga reisida, needki read on kirja pandud Bali saarel. Olen käinud 55 riigis ja loodan, et elu pakub veel põnevaid elamusi, seiklusi ja vaatamisväärsusi.

Lugupidamisega

Heik Reitel

**Veteran Heik**

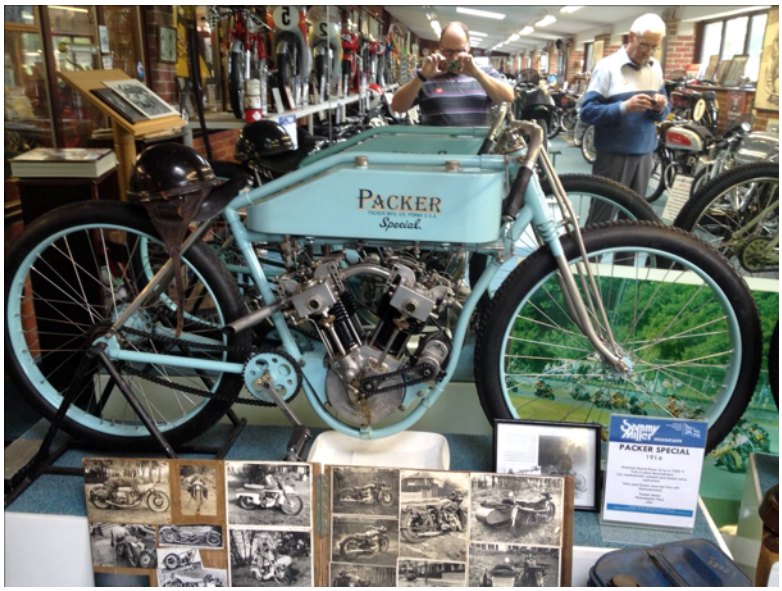
# Vanatehnikaüritused varasügisesel Inglismaal

Olime klubikaaslase Tõnis Pappeliga juba mõnda aega planeerinud väikest huvireisi Inglismaa vanatehnikalaadale, kuid erinevate põhjuste tõttu oli see ikka edasi lükkunud. Sel aastal tekkis võimalus mõte teoks teha.

Iga aasta septembrikuu ühel nädalavahetusel toimub Lõuna-Inglismaal üsna lähestikku kaks olulist vanatehnikalaata. Esimene neist kannab nime Netley Marsh Eurojumble ning leiab aset samanimelises asulas Southamptoni lähedal. Laat on reedel ja laupäeval ning seda loetakse üheks suuremaks vanamootorrataste laadaks Inglismaal. Samal nädalavahetusel toimub ka teine, veelgi kuulsam Briti vanatehnikalaat Beaulieu International Autojumble. Üritus toimub Beaulieu Motor Museum'i territooriumil ning see on korraldajate sõnul suurim vabaõhu mototehnika müügiüritus siinpool Atlandi ookeani. Kuna teine laat leiab aset laupäeval ja pühapäeval, siis oli võimalik kenasti mõlemad oma nädalalõpuprogrammi sobitada. Soodne on ka laatade toimumiskoht, kuna nende vahe on napp 30 km.

Reisi plaan oli lihtne ja kompaktne – kolmapäeva hilisõhtul odavlennufirmaga Ryanair lend Londonisse, neljapäeval sõit rendiautoga laatade toimumiskoha ja ööbimiskoha lähedale ning väike programm muuseumide külastuseks. Reedel-laupäeval Eurojumble, laupäeval-pühapäeval Beaulieu laat ning pühapäeva lõuna ajal lahkumine lennujaama õhtuse Tallinna lennuki peale.

Üldiselt läkski kõik seatud plaani kohaselt. Ei seganud meie plaane lennuki hilinemine ega esimese ööbimiskoha perenaise torin hilise saabumise pärast. Liiklemine vasakpoolses liikluses sujus hästi ning neljapäeva lõuna paiku saabusime Sammy Milleri mootoorrattamuuseumisse. Mitmeid aastaid tagasi olime seal juba põgusalt käinud, kuid nüüdseks oli muuseum laienenud mitme saali võrra ning huvitavaid eksponaate oli ka juurde tulnud. Mõned neist jäid ka pildile:



Museaalid nauditud, sõitsime oma peatuspaika, mis suurüritustega kaasneva majutuskitsikuse tõttu asus umbes kolmveerandtunnise sõidu kaugusel laatade piirkonnast. Käisime kohalikus kõrtsis keha kinnitamas ning tundsime end niisama mõnusalt. Vahemärkusena tahan välja tuua, et praegusel ajal pole Inglismaal elu sugugi enam üle mõistuse kallis. Näiteks kaks praadi ja 4 õlut maksid kõrtsis 34 naela, mis meil kehtivas vääringus teeb veidi üle 40 euro.

Reede hommikul suundusime siis laadale, valides just väiksemaid teid pidi kulgeva marsruudi, et Inglismaast paremat ülevaadet saada. Mööda pimedate kurvidega kitsast ja käänulist teed kihutamine oli omaette elamus, mis sest, et sõita tuli harjumatult keskteljest vasakul pool.

Laadal oli kraami küllaga, enamus Inglismaal toodetud rataste osad. Valdavalt kahjuks siiski peale II maailmasõda valmistatud rataste jupid. Meie oma Triumph'idele (Tõnisel T80, minul T90) suurt midagi ei leidnud, Vanakarule Panther'i paaki ka mitte. Aga pilku nuumasime hoolega, oli seal ju päris kenasid ja kompleksseid sõiduvahendeid müügil. Kokkuvõttes oli üks täispäev laadal veeta paras ning laupäeva hommikul otsustasime tagasi mitte tulla ning suunduda kohe hommikul Beaulieu'sse.

Laupäevane üritus oli mastaabilt teisest klassist, meenutades oma suuruselt Mannheimi laata.

Valdavalt müüdi vanaautodega seotud kraami, kuid oli ka mootor- ja jalgrattahuvilistele meelepärast. Isegi lennuki võis soetada.

Omaette vaimustust tekitasid vanad heas korras Inglise autod. Üks vana ja üüratult suure mootoriga Rolls Royce töötas nii vaikselt, et mootorit peaaegu polnudki kuulda, vaid porilaud vibreeris minimaalselt. Juppe oli igat masti. Magneetosid terve hektar ja esilaternaid samapalju sinna otsa.

Uudistamist jätkus meil pühapäeva lõunani, kui oligi aeg lennujaama sõit ette võtta. Suuri asju me ei ostnud, kõik mahtus lennule lubatud pagasi piiridesse. Tagasilend sujus viperusteta ning jäime reisiga igati rahule.

Rohkem infot külastatud ürituste kohta leiate siit:

Netley Marsh Eurojumble:
http://www.realclassic.co.uk/newsfiles/netley_eurojumble_preview.html

Beaulieu Autojumble:
http://www.beaulieu.co.uk/beaulieu-events/international-autojumble

Sammy Miller Museum:
http://sammymiller.co.uk

Kellel Inglise vanatehnika vastu huvi – soovitan reis ette võtta!

Ivar Lindla

# Wana-Kolga Tsiklitalli hooaeg 2014

**Talv ja isetegevus**

Taaskord on antud võimalus sulg pihku haarata ja Wana-Kolga Tsiklitalli mööduva, 2014. aasta töid-tegemisi meenutada.

Eelmisel aastal oodatult menukaks osutunud Vastlasõidu üritus pidi 15. veebruaril järje saama „Talvesõit 2014“ näol. Kuid ilmataadil oli asjadest siiski oma arvamus, temperatuur püsis juba pikemat aega plusspoolel ja maa mustendas. Hooaja avapauk tuli seega kahjuks edasi lükata, liiatigi poleks poristes ja vesistes oludes piinamine vanatehnika tervisele kõige paremini mõjunud. Üritame uuesti, kui tuleval aastal vähegi lund on.

Klubisisese ühistegevusega on õnneks veidi paremad lood. 2013. aasta alguses küpses mitmetel klubiliikmetel ambitsioonikas plaan ehitada-taastada mootorrattad, mis võimaldaksid eirata mistahes ilma- ja teeolusid – korviveoga nõukogude militaarmootorrattad MB-750M 1973. aasta spetsifikatsioonis. Nimetatud aastakäigu rattad koostati tehases vanamootorratturi maitsele kõige sümpaatsemal kujul, sest esimest ja viimast korda olid silmale armsakssaanud klassikalised tilgakujulised detailid ristatud uuendatud raami ja moodsama käigukastiga.

Projekt on kulgenud nii ja naa, aeg-ajalt mitmetel asjaoludel takerdunud ja edenemine on ka liikmeti väga erinev olnud. Tubliduse skaala alumise otsa esindajatel pole siiani varuosakogumitest suurt rohkemat ette näidata, seevastu Jaan Sild ja Kristo Kikas võivad õigustatult uhkust tunda – sõiduvahendid on ammu valmis. Mõlema mehe kohati südaöödeni kestnud töötundide vilju sai sel aastal uudistada õige mitmel näitusel ja väljasõidul, esmajärjekorras Wana-Kolga Tsiklitalli organiseeritud traditsioonilisel üritusel.

Maailmas aset leidnud sündmustele tagasi vaadates kandis Moto- ja vanavara päev 2014 sel aastal prohvetlikku alapealkirja „Sõjardite eri“, osutades põhitähelepanu korviga ja korvita militaarmootorratastele.

Kõikvõimalike kartuste kiuste otsustas vähemalt taevataat relvarahu pidada ja traditsiooniline vanavaralaat ning vanamootorrataste väljanäitus said teoks ideaalilähedastes oludes. Mattvärvi mitmerattaliste valik oli rikkalik: kolm Zündapp

KS750, BMW R-75, BMW R-35, M-72, Harley-Davidson 42WLA, Indian 741B, DKW NZ-350, BSA M20 jne, kõik viimase ilmasõja päevilt. Lisaks olid päevavalgele toodud mitmed endise idabloki ja muu maailma soldatite terasratsud hilisematest kümnenditest.

Restaureerimiskonkursil said auhindadega pärjatud head külalised Eestist, Lätist ja Venemaalt:
1. koht: Vello Närep (K-750V, 1961)
2. koht: Aleksei Popov (Zündapp KS750, 1944)
3. koht: German Lemeš (M-72, 1943)

Laada ja konkursi lõppedes suundus rohkem kui neljakümnest raske- ja kergvanatehnika ühikust koosnev kolonn motoriseeritud paraadsõidule. Vahepeatuse ajal maitsti suppi ja võisteldi vabahoolaskumisel pikima veeremisdistantsi ning hiljem täisgaasil mäkketõusu kiireima aja peale. Hobujõudude abita tegi pikima laskumise Valga motoklubi Last Chance võistkond Janno Kiiseri juhtimisel, järgnesid Veljo Jõemaa ja Rain Laaser. Kui vabaveeremisel olid jõujooned silmaga tuvastatavad, siis tipu vallutamisel heideldi sekund-sekundis. Nii nagu möödunud korralgi, osutus nobedaimaks Rein Kadaja (Jawa 360). Seevastu teine koht läks kolmikjagamisele ja võistkond Sten & Co (K-750M), Veljo Jõemaa (Jawa 634) ja Rain Laaseri (miilitsa-Ural) vahel, kes tuiskasid üle finišijoone identsete aegadega.

Puhkepausil Rõngus oli võimalus külastada Pillimuuseumi ning täiendada varusid kohalikus kaupluses. Seejärel käivitati taas ja nauditi järelejäänud kilomeetreid Võrtsjärve-äärse Vehendi motellini.

Ürituse teemale kohaselt oli peopaigaga piirneval territooriumil maha märgitud võistlusrada, kus iga vabatahtlik sai end proovile panna sõjalis-sportlikul jõukatsumisel. Kindlaimat laskurikätt ja täpseimat granaadiheitmist demonstreeris Narva-Jõesuu vanatehnikaklubi Classic Riders liige Anatoli Lavrentjev, kes suutis finaalis edestada Wana-Kolga Tsiklitalli esindajat. Õhtu edenes söömaaja, parimate meelespidamise ning iga-aastase viktoriiniga. Ka siin oli konkurents kõva: kõik esikolmiku võistkonnad saavutasid võrdse, esikoha väärilise tulemuse. Meelelahutuse eest hoolitses seekord legendaarne Onu Bella.

Kõike võiks lugeda igati kordaläinuks, kui poleks olnud inetut intsidenti, mille eest peame vastutavaks võõrustava asutuse peremeest. Seetõttu soovitame edaspidi nimetatud peokohta vältida.

Tuleva aasta 13. juunil toimuv Moto- ja vanavara päev 2015 saab olema varasemate aastate üritusest erinev. Tsiklitall on otsustanud sel korral loobuda restaureerimiskonkursi ja paraadsõidu korraldamisest, et pöörata senisest suuremat tähelepanu moto- ja vanavara laada organiseerimisele ning arendamisele. Lisaks toimub tavapärane vanamootorrataste näitus.

**Pärnu Moto ja suvine väljasõit**

Unic-Moto üritusel oli meie esindatus ühtaegu nii kõrgetasemeline kui ka mitmetel põhjustel vähesearvuline. Enesestmõistetavalt oli suvepealinnas kohal Unic-Moto ja Wana-Kolga Tsiklitalli president Jaan Sild ning tsiklitalli juhatuse liige Mart Uusküla – mehed, kellest kumbki pikemat tutvustamist ei vaja.

Meeldiv on tõdeda, et klubisiseste ühisettevõtmiste kalendrisse lisandub aasta-aastalt ka midagi suvisesse perioodi. Hea näitena võiks tuua 2013. aasta augustikuu, mil hea kaaslane Fred Öpik rõõmustas meid pulmakutsetega. Kuna igal aastal uut naisevõttu korraldada pole kombeks, siis sel suvel tähistasime hoopis tema sünnipäeva 20. juuni

väljasõiduga Kunstimäe Puhkemajja. Teekond nimetatud asutuseni hõlmas ka vanakeste kondiproovi raskestiläbitavatel maastikulõikudel. Ihuliikmeid raviti õhtul saunalaval ja tehnika väljanägemist tõhusa pesukorraga.

**Jällenägemine Narvas**

Nagu varasematel aastatelgi on välja toodud, on piirilinna tuntuima ürituse suvine väisamine meie jaoks omamoodi traditsiooniks kujunenud. Olulist rolli mängivad seejuures nii sõprussidemed Narva-Jõesuu Classic Ridersiga kui ka piirkonna eripärane ning pisut nostalgiahõnguline miljöö. Taaskord olid korraldajad oma ülesannete kõrgusel, kõik toimis õlitatult. Paraadsõidul toimus ekskursioon tavaeestlase jaoks eksootilisele Sillamäele, mille käigus oli võimalus külastada nii kultuurimaja, Sillamäe muuseumi kui ka lähemalt tutvust teha kohaliku tõmbenumbri – stalinistliku neoklassitsistliku arhitektuuriga. Rohkeid vaatamisväärsusi saatsid kohalike giidide mitmekeelsed selgitused. Huviväärsuste imetlemise ning maitsva kehakinnituse järel suunduti ühiselt Narva kesklinna, et võistelda nii Retrorallil kui ka Retro Streetrace võistlusel. Oli publikuhuvi ja närvikõdi, tore oli!

Nagu kuulda on, kavatsevad tublid korraldajad

järgmise aasta ürituse pisut teises asukohas, erinevas formaadis ja Narva Bike motofestivalist lahus pidada. Jõudu ja jaksu neile igal juhul, külastame kindlasti!

**Sõidaks seenele?**

Juba teist hooaega järjest leidis aset aasta viimane suurem klubisisene väljasõit vanatsiklitel. Septembri lõpupoolel toimunud Sügissõidul on jõudnud juurduda ka esimene traditsioon - ühine seenelkäik, mille käigus kogutud saak õhtusel koosviibimisel seenekastme kujul ära tarbitakse. Vähegi viisaka ilma korral on sõidu käigus alati võimalik piknik maha pidada. Ja loomulikult lisab igale teekonnale värvi mõne ümberkaudse huviväärsusega tutvumine. Sel korral õnnestus muuseumikülastus ning mõnus õhtune äraolemine ühes ja samas paigas läbi viia – Võrumaal, Haanja lähedases Kaldemäe puhkeasutuses. Seal võis iga soovija ka lähemalt tutvust teha majaperemehe vanade, peamiselt nõukogude perioodist pärinevate mootorratastega.

**Ja veel…**

Ehkki põhiliselt seob klubiliikmeid huvi ajalooliste mootorrataste ja nendega seonduva vastu, toimub teatud puhkudel ühistegevusi ka palju proosalisematel eesmärkidel. Ühe sellisena võiks esile tuua talgukorras küttepuude varumise, mis toimub klubiliikme Olavi valdustes ning on tõhusaks abiks klubiruumide kiirel ülessoojendamisel kolmapäevasteks kokkusaamisteks. Lisaks teeb üks tegus päev vabas õhus kontorirottide tervisele ainult head!

Järgmine aasta toob endaga kaasa mitmeid uuenenud formaadiga kogunemisi, kavandamisel on ka Wana-Kolga Tsiklitalli esimene tõsisem välisreis vanamootorratastel. Seega on, mida oodata!

Meelis Remmel

# Rattaost Poola Lodži laadalt

Olles juba mõnda aega Unic-Moto vanamootorrattata liige, kiheles juba ammu suur soov lõpuks endale mõni põnev vanur soetada. Nii sündis plaan koos Aiki ja Velloga mai alguses Poola Lodži laadale sõita ning seal, silmad avali, ringi vaadata.

Eelmine kord olime Poolas käinud klubiga, nii et ettekujutus laadast oli olemas. Panime mõned päevad varem kinni ühe toreda ja soodsa ööbimise Zajazd Arka's mõned kilomeetrid laadaplatsist ning asusime reede hommikul teele.

Laupäeval olime juba varakult üleval, kuid kuna laat pidi avatama alles kell 10, tegime söömisega aega parajaks. Pärast rääkisid kogemustega klubiliikmed, et sisse sai ka juba kell 6, lihtsalt siis sooviti ühepäevapileti asemel saada kahepäevapileti raha. Oleks teadnud!

Laat oli rahvarohke, ilm kena ning vaadata palju. Vello jooksis oma Vene rataste vidinaid otsima, naised uitasid mööda hilpe ja ehteid ning mina kiikasin ringi, et kas mõni müügis olev tsikkel ehk hakkaks minuga „rääkima". No nagu needus – käid ringi, tahe hinges, raha taskus... ja mitte midagi! Lõpuks olin juba täiesti lootusetu, kui Vello küsis, et kas ma seal platsi tagaotsas kardaaniga AWO Simsonit nägin. Olevat tundunud põnev 1957. aasta ida-sakslane, kuigi ta sellest midagi suurt rohkemat ei teadnud. Lendasime kohale, vaatasime, katsusime ning surfasin telefonist lisainfot. Käima seda panna ei saanud, sest kütust polevat sees. Aga see ei tundunudki tähtis – olulised jupid olid küljes, dokumendid olemas ning pärast aktiivset tingimist hinna osas ratas tuli meiega kaasa Eestisse.

Esimest korda proovisin siis Simsonit käima lüüa kodus. Läks esimesest löögist! Oi, oli hea tunne! Suvisel kokkutulekul jamas veidi juhtmestik, aga see sai nüüd Mannheimis käimisega uuendatud ning lisaks sain masinale Saksamaalt originaalspido ja -esitule. Ehk talvel leiab aega...

Viljakat uut sõidu- ja ehitusaastat kõigile!

Priit Pedak

# International IndianRally 2014

Iga-aastane Indian Rally toimus tänavu San Leos, Itaalias. San Leo on tilluke maaliline linnake järsul mäetipul.

Algselt oli valmis vaadatud kena kämpinguplats, aga see suleti varingu tõttu ja kokkutulek peeti väheke kaldus kõrrepõllul. Iseenesest poleks selles olnud miskit halba, aga siis hakkas sadama. Savine maa muutus pagana libedaks, ei tsiklid ega saateautod saanud liikuda. Kõik telkisid, kus said, teeservas... Mistõttu osa rahvast otsis kibekähku üles kohalikud hotellid.

Esimesel päeval, reedel, oli meil vabakava - kolasime ringi, sõitsime üles linna, kohtusime teiste indiaanlastega. Õhtul muidugi ühine sööming ja bänd.

Laupäeval oli korraldatud ühissõit mööda kauneid käänulisi mägiteid kohalikku mootorrattamuuseumi ja tagasi. Muuseumis oli eksponeeritud peaasjalikult Itaalia mootorrattatööstuse toodang. Esindatud olid kõik kuulsad firmad: MV Augusta, Laverda, Moto Guzzi, Gilera, Moto Morini jne.

Õhtusöök, pidu ja pillerkaar jäi meil aga nägemata, sest otsustasime hotelli kasuks, kus veetsime õhtu austraallaste ja rootslaste seltsis. Järgmisel hommikul võis aga nii mõnegi mehe porisuse astme järgi arvata, et pidu oli kõva. Ega suurt muud ei toimunudki kui pakkimine ja kojusõit.

Kohtumiseni järgmisel aastal Indian Rallyl Inglismaal!

Ave Lindla

# Mõtteid Tagadi Restauraatorite päevast

Nüüd, olles kolmel korral aidanud Restauraatorite päeva korraldada, julgen teiega jagada ka mõningaid mõtteid.

Kui juhatus tegi mulle ettepaneku hakata tegelema Tagadi laada müüjate registreerimisega, olin nõus. Olles ise seal varem vaid kaks korda liiklust reguleerinud, polnud mul aimugi, kuidas laada korraldamine käib ning millised lisaülesanded, tegemised, muretsemised ja asjaajamised ees ootavad.

Minu töö seisneb kuu enne laata registreerida püsikliendid nende pikaajalistele kohtadele ja ülejäänud müüjad vabadele müügikohtadele. 2013. aasta sügisest muutus registreerimine internetipõhiseks. Internetis registreerub praeguseks 90% müüjatest, ülejäänud üritavad endiselt kohta leida telefoni teel. Ehk tõttöelda võib väljakujunenud süsteemiga igati rahule jääda.

Tavapäraselt koguneb aktiivsem seltskond nädal varem laadaplatsile, et see risust ja rämpsust koristada. Aastaga koguneb autolammutusplatsina kasutatavale laadaalale palju prahti. Alles siis saab müügikohad maha märkida ja üle mõõta.

Kui 2013 sügisel polnud mul mingit kartust, et midagi võiks valesti minna, siis järgmisel kevadel juba oli. Kõige suurem on oht, et ühte müügikohta kaks korda ei müüks. Müügikohti on platsil 362, aga tahtjaid üle 400. Ja arvata võib, et suureneb veel, sest huvi on suur ja inimesi ei sega vihm ega rahe – kaks korda aastas on huvilised ikka Tagadil.

Registreerides ennast müüjaks, peab igaüks täitma ankeedi, kuhu tuleb märkida ka müüdava kauba kirjeldus. Osad inimesed kirjutavad sinna üht, aga müüma tulevad teist, sageli meie laadale mittesobilikku kaupa. Laada ajal on minu ülesandeks on platsil ringi liikuda ja kontrollida, et müüdav kaup vastaks klubi poolt kehtestatud nõuetele. Oleme kõrvaldanud näiteks toiduga (mesi, sink, vorst, lahtised salatid) kauplejaid. Viimasel laadal tekkis ka kahtlus, et kaubeldakse ebaseaduslike lõhkekehadega. Olime sunnitud müüjate korralekutsumiseks kasutama politsei abi.

Alates 2015. aasta kevadest on kauplemistingimustesse sisse viidud muudatused, nendega palume tutvuda kodulehel, info ilmub sinna veebruari lõpus. Registreerimine algab nagu ikka üks kuu enne laata. Tingimused kehtivad ka klubiliikmetele! Esimesed kauplejad saavad eelneval

õhtul kella 19-st oma kohtadele. Esimese päeva õhtuks on sadakond müüjat platsil, st et korraldusmeeskond on laupäeva lõunast kohal, siis toimub platside mahajoonimine, teeäärtesse liiklusmärkide paigaldamine, lintide tõmbamine ümber parklate ja teepeenardele jne.

Parkimine on seni hästi sujunud, sest oleme kauplejad lubanud laadaplatsile varajasemal kellaajal, enne külastajate saabumist. Peab aga tõdema, et parklad pole kummist ja hakkavad jääma väikeseks. Ruumi oleks juurde vaja. Sellega seoses on arutlusel olnud ka laada kolimine mõnele suuremale platsile, kus oleks müügikohti rohkem, parkimiseks piisavalt ruumi ning kodukord parem – ehk unicmotolased ei peaks enne ja pärast laata käima platsi koristamas, pühkimas, niitmas ja riisumas. Suuremal ja korralikumal platsil oleks võimalik kõigile soovijatele müügikohad anda, sealhulgas luua ka toiduga kauplejatele oma pisike ala.

Samas jälle on praegusel platsil oma võlu ja vanavarahuvilised on siin harjunud juba 20 aastat käima. Vaatamata ruuminappusele võime minu hinnangul püüda esialgu jätkata nostalgilise hõnguga Tagadil.

Seni olen Restauraatorite päevadega rahule jäänud. Tore on rahulolevaid ostjaid näha ja müüjate tänusõnad lahkudes pühivad väsimuse ning innustavad järgmisse laata veel rohkem energiat panustama. Klubi poolt ootan aga rohkem abistajaid! Mida rohkem on vabatahtlikke kaasa löömas üritusel, mis meie on klubi jaoks suur sissetulekuallikas, seda rohkem on võimalik teha vahetusi, et ka kõik korraldajad saaksid laata külastada ning endale meelepärast ja vajalikku soetada.

Meeldetuletuseks kõigile, et sel aastal on Tagadi Restauraatorite päev 3. mail ja 4. oktoobril.

Tänan omalt poolt kõiki, kes laada ladusale toimimisele aktiivselt kaasa on aidanud ja igas töös on käed külge löönud. Kohtume jälle kevadel!

Maarek Heinsaar

# Agu Koop käis Soomes

Veteraanimoottoripyöräklubi
Kuopio
Veteraaniralli 2014

MYÖNNÄMME

AGU KOOP

kalakukkopalkinnon ja kunniakirjan

RALLIN ULKOMAALAINEN OSALLISTUJA

Aatetoveria suuresti arvostaen

Savon Konepyöräilijät

Kuopion Tahkolla 26.7.2014

Sanna Laitinen

Rallipäällikkö

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV REGISTREERIMIS ASUTUSTE JÄRGI

1. IV. 1934. a. — 1. IV. 1935. a.

| Registreerim. asutus | Külje-korvita | Külje-korviga | Kokku | Jalgrattad |
|---|---|---|---|---|
| Tallinna l/v. . . . | 217 | 81 | 298 | 7.085 |
| Tartu l/v. . . . . | 76 | 15 | 91 | 1.994 |
| Narva l/v. . . . . | 14 | 3 | 17 | 1.428 |
| Kokku l/v. registr. | 307 | 99 | 406 | 10.507 |
| Harju m/v. . . . | 76 | 20 | 96 | 12.276 |
| Järva m/v. . . . . | 28 | 14 | 42 | ei reg. |
| Viru m/v. . . . . | 84 | 13 | 97 | 10.245. |
| Lääne m/v. . . . | 39 | 11 | 50 | 8.629 |
| Saare m/v. . . . | 8 | 13 | 21 | 6.009 |
| Pärnu m/v. . . . | 54 | 10 | 64 | 5.798 |
| Viljandi m/v. . . | 60 | 12 | 72 | 6.054 |
| Tartu m/v. . . . | 45 | 7 | 52 | 6.251 |
| Valga m/v. . . . | 7 | 12 | 19 | 912 |
| Võru m/v. . . . . | 18 | 5 | 23 | 2.923 |
| Petseri m/v. . . . | 13 | 3 | 16 | ei reg. |
| Kokku m/v. registr. | 432 | 120 | 552 | 59.097 |
| Kokku üle riigi . . | 739 | 219 | 958 | 69.604 |

Eeltoodust näeme, et jõuvankrite arv on aasta jooksul kasvanud: linnades 53 ja maal 32 võrra, kokku 85, neist 29 sõiduautod ja 56 veoautod. Siin tuleb meelespidada, et nimetatud arvud ei ütle, et see kasv oleks uute autode arv, mis aasta jooksul sisseveetud. Uusi jõuvankreid on sissetoodud palju rohkem, kuid vanu on registreerimisel või muidu kõrvaldatud, nii et arv 85 näitab ainult suurenemist võrreldes eelmise aruandeaastaga.

Huvitav oleks märkida, et jõuvankrite juurdekasv on olnud Järvamaal — 18, Virumaal — 8, Pärnumaal — 19, Viljandimaal — 12, Tartumaal — 18 ja Võrumaal — 3. Mujal on vähenenud. Tallinnas on jõuvankrite üldarv suurenenud 40 jõuvankri võrra, Tartus 10 võrra ja Narvas 3 võrra. Tagasi läinud on Läänemaa — 20 võrra, Saaremaa — 9, Valga 3 ja Petseri — 2 auto võrra.

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV FIRMADE JÄRGI.

| Firma | Külje-korvita | Külje-korviga | Kokku |
|---|---|---|---|
| Ariel . . . . . | 2 | — | 2 |
| Ardie . . . . . | 6 | — | 6 |
| A. J. S. . . . . | 33 | 5 | 38 |
| B. S. A. . . . . | 7 | 3 | 10 |
| D. K. W. . . . . | 102 | 5 | 107 |
| Douglas . . . . | 10 | 1 | 11 |
| Einfieldt . . . . | 4 | 3 | 7 |
| Excelsior . . . . | 6 | 1 | 7 |
| Harley-Dawidson | 27 | 54 | 81 |
| Husqvarna . . . | 6 | 4 | 10 |
| F. N. . . . . | 82 | 3 | 85 |
| Indian . . . . . | 41 | 42 | 83 |
| James . . . . . | 9 | — | 9 |
| Norton . . . . . | 2 | — | 2 |
| N. S. U. . . . . | 45 | — | 45 |
| Opel . . . . . | 1 | — | 1 |
| Raleigh . . . . . | 10 | — | 10 |
| Rudge . . . . . | 3 | — | 3 |
| Sunbeam . . . . | 5 | 6 | 11 |
| Triumpf . . . . | 16 | — | 16 |
| Wanderer . . . | 9 | — | 9 |
| Zündapp . . . . | 6 | — | 6 |
| Mitmesugust . . | 83 | 9 | 92 |
| Kokku | 739 | 219 | 958 |

Üüriautode arv linnades on vähenenud 32 võrra (Tallinnas — 12, Tartus — 9 ja Narvas — 11). Maal on üüriautode langus suurem nimelt — 78, mis seega seletatav, et maakondadesse osteti enamikus linnades tarvitamisel olnud autosid ja muutuvad kõlbmatuiks. Aasta jooksul on tuletõrjeautosid juurde tulnud 3, sanitaar- ja vangiveoautosid — 3. Veotraktorite ja järelvankrite arv näitab väga suurt tõusu, nimelt 124. Kas on siin tegemist uute juurde ostuga või on eelmisel aastal mõned registreerimise asutused neid aruandes märkimata jätnud. Läinud aastal oli järelvankreid ja veotraktoreid kõigest 22 aga tänavuses aruandes on neid kokku 146.

Kui palju üldse üht või teist uut jõuvankert juurde on tulnud või kui palju on seismas olevaid vanu jõuvankreid registreeritud, on arvuliselt raske kindlaks teha. Mootorrataste arv on tõusnud 54 võrra.

# Huvitavat liiklemisajaloost.

Vankritega liiklemist õpivad flaami rahvad oma naabritelt — germaanidelt ja prantslastelt. Et Holland (Madalmaa) on tõesti madal ja tasane, siis tekib seal — vist esimesena ajaloos — mõte panna vanker liikuma purjede ja tuule abil.

⁂

Itaallased ja hispaanlased pärisid roomlastelt liiklemiskultuuri ning arendasid roomlaste rasked sõidu- ja veoriistad kergemateks ja mugavamateks. Välisilule ja toredusele panevad romaanirahvad erilist rõhku; luksusvankrid kaetakse juba kulla, siidi ja purpurriidega.

⁂

Kui vähe Saksas veel keskajal oli vankreid, seda kujutab järgmine lugu: Prantsuse kuningas Charles V kutsus Saksa keisri Karl IV enda juure külla. Et viimane oma kehaliste vigastuste tõttu ei võinud ratsutada ja et tal ka polnud korralikku vankrit nii pika sõidu jaoks, siis saatis Charles V Karl IV kasutada ühe oma luksustõldadest, mida vedasid neli suurepärast valget hobueeslit ja kaks toredat täkku.

⁂

Germaanid õppisid vankrite ehitamist hunnidelt. Nende vankrid olid nelja rattaga, rasked, massiivsed ja mugavusteta. Ajaloos mainitakse neist esimest korda 4. sajangu teisel poolel.

# Tuula Motofestival 2014

WWW.CLASSICRIDERS.EU

Tempo

## TÖÖPAKKUMINE!

Tempo

Ajakiri “Tempo” otsib reportereid ja fotograafe, kes kirjutaksid lugusid huvitavatest vanamotojuhtumitest ja -üritustest ning taipaksid sealjuures möllu keskel ka pilti teha.

Autodest tehtud pilte palume mitte saata. Neid ei avaldata.

Tasuks töö eest on kuulsus, au ja klubiliikmete õlalepatsutus.

Lisainfo telefonil 56-684-440 ja vanakaru@unic-moto.ee

**Jõulupidu 2014**