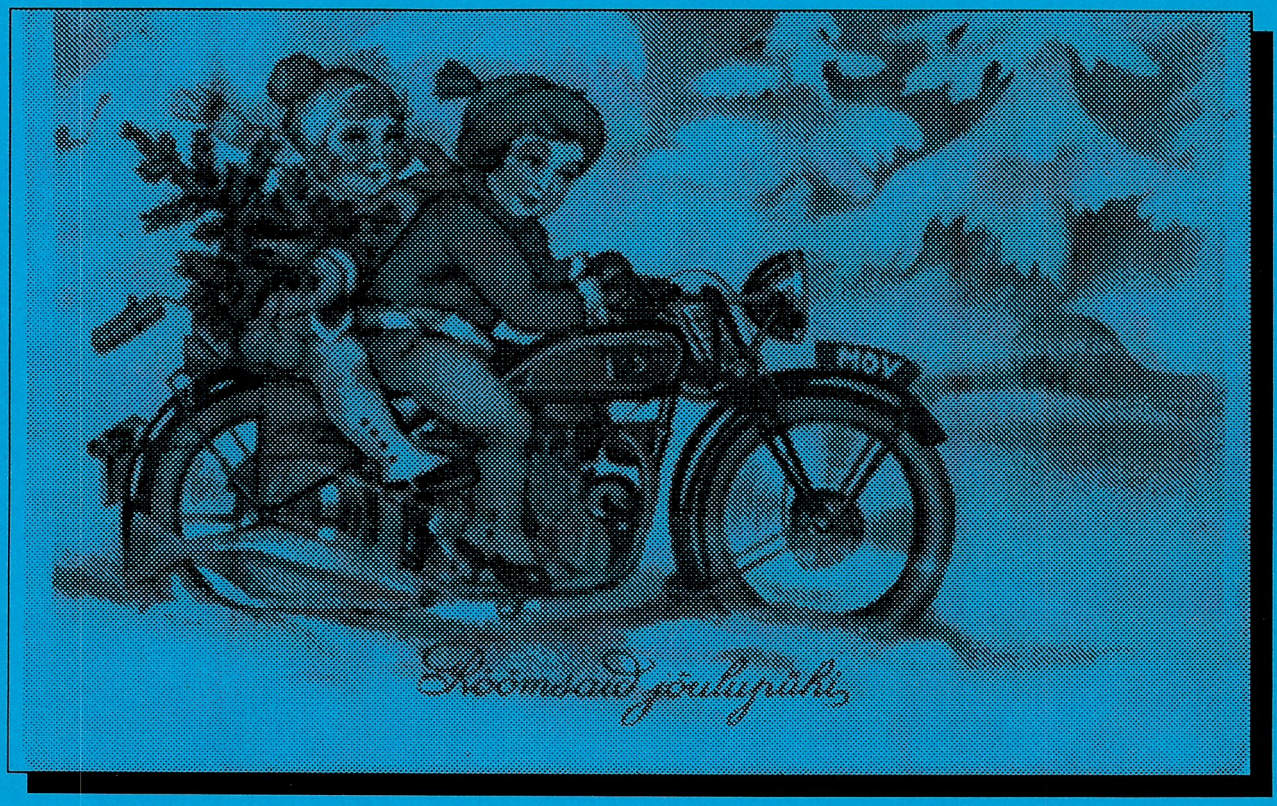
Tempo

EESTI VANAMOOTORRATTAKLUBI "UNIC - MOTO" AJAKIRI NR. 5 DETSEMBER 1996

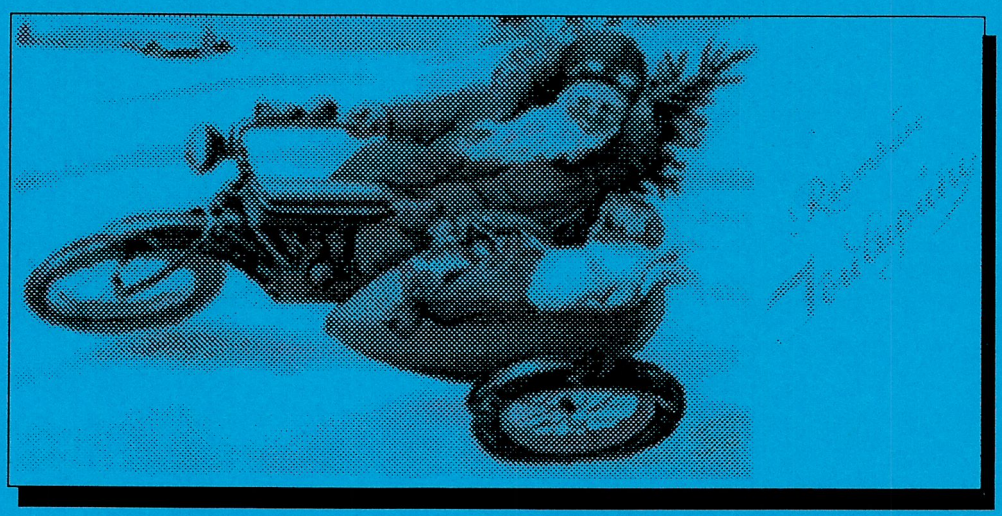


1936. a. Berliini olümpiamängude
tähesõidu võitnud Eesti võistkond.



Sisukord :

Hei tsiklimees ! ____ 1
Tere ! ____ 3
Pildikesi Pärnust ____ 5
Tervitus Kohtla - Nõmmelt ____ 7
Üritused ____ 8
Olümpia tähesõit mootorratastele ____ 9
85 aastane mootorratturmemm Meriväljal ____ 16
Harley Kummardab Zündapile ____ 17
Jõgevatreff vallutab Eestit ____ 18



Tere tsiklimees !

Peale mitmekordseid ponnistusi oleme suutnud aastalõpuks oma ajakirja kaante vahele saada. Arvan, et võiks rääkida sellest, mille poolest lõppev aasta eelmistest erinev oli. Eelkõige oli tore see, et Pärnus toimus auto sajandale aastapäevale Eestis pühendatud auto - moto kokkutulek, mis osavõtjate arvu poolest meenutas "vanu häid aegu". Viimati võis nii pikka autode ja tsiklite paraadi näha 5 aastat tagasi Tartus. Viimasel ajal pole automeestele suuremaid üritusi korraldatud ning seetõttu tahtsid kõik võimalust kasutada. Oma osa mängis kindlasti autode sajas aastapäev ja madal osavõtumaks. Loodan, et Pärnu kokkutulek ei jäänud vanaauto liikumise luigelauluks Eestis.

Madalseisust on ülesaama ka meie lõunanaabrid lätlased. Allakirjutanu käis vana autoga juunis rallil "Tukumsi lossid". Osalejaid oli umbes samavõrd, kui Pärnus. Trass läbis viit vene lossi. Peatuspaikades toimusid lisakatsed ning oli palju vaatamisväärset. Viimases lossis oli pidu ja autasustamine. Erilist äramärkimist leidsid väliskülalised Leedust ja Eestist. Üritusel osales mitmeid värskelt väga hästi restaureeritud tsikleid ja autosid. Korraldajad olid põhitähelepanu pööranud osavõtjatele. Võis paralleele tõmmata meie viimaste aastate motokokkutulekutega, eriti "Lahemaa '90"-ga. Usun, et kõik jäid rahule.

Tahksin veel peatuda lõppenud aasta suurimal uuendusel - klubi "Unic - Moto" korraldab mai ja oktoobri esimesel pühapäeval varuosadepäeva Kurtnas. Seda otsust ei olnud kerge langetada, sest meil oli aastatepikkune traditsioon Pikaveres. Kahjuks on Pikavere praeguste vanatehnikahuviliste väele kitsaks jäänud, puudusid elementaarsed olmetingimused ja toitlustamine. Ürituse edasise arengu huvides tuli leida uus toimumise koht. Kurtna tundus olevat sobiv. Müügiplats on nii suur, et müüjad võib edaspidi tulla kokku kolm korda rohkem, kui tänavu. Ostjaile leiame lisaparkimisvõimalusi. Kevadel olid tipptunnil ümberkaudsed platsid ja hoovid autodest tulvil. Üldiselt tundus, et inimesed võtsid hästi uue koha omaks, mõni tuli isegi kättpidi tänama. Eriti tänulikud olid soomlased, kes ööbisid motellis. sellest võis lugeda ka nende klubiajakirjast. Ilmselt oli ka neid, kes ei olnud rahul, et sissepääsu eest natuke raha kasseeriti. Olen ise käinud naabermaades päris paljudel samalaadsetel üritustel. Kuskil ei ole olnud midagi tasuta. Meie piletihind on nii väike, et saan katta platsi ja korraldusega seotud kulud ning teha natuke reklaami. Ilma selleta minu arust tänapäeval ühtegi normaalset üritust ei korralda. Tänu reklaamile tuli välja palju asjahuvilisi, keda varem pole kohanud. Segaduste ja ummikute vältimiseks nummerdasime müügikohad. Kes soovib paremat müügiplatsi, võib selle eelnevalt broneerida.

Kevadeni on veel aega ja sellepärast soovitaksin igaühel tegeleda oma tsikli restaureerimisega. Püüan ka ise midagi suveks valmis saada.

Soovin kõigile rahulikke jõule ja head aastalõppu.

Urmas Teearu



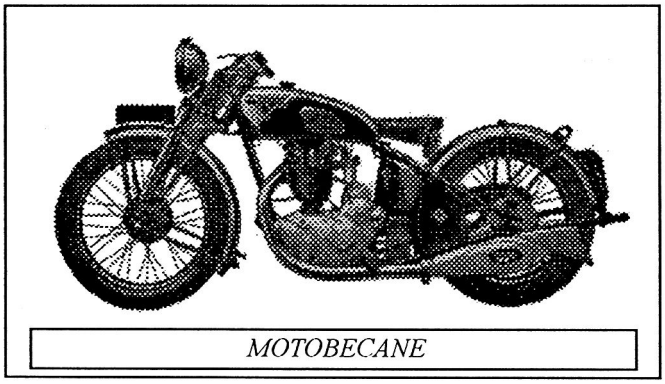






Tere !

Käes on kõiksugu juubelite 1996.aasta jõulukuu. 100 aastat sai täis,kui esimene auto Eestis, Benz Velo hirmutas Tallinnas, Telliskopli tänavas Sitsi mäe koeri ja kasse kohutava mürina ja õli vinguga. Pealtvaatajate südamed paisusid uhkusest, olles täiesti uue tundmatu ajastu alguse tunnistajateks. Voorimehedki ei saanud veel aru, mis neile järgnevad aastad toovad,istusid vaid väärikalt oma kutsari pukkidel ja vaatasid hobuseta liikuvat kalessi , mis nagu voorimehe piibutobigi tossas, ainult palju vängemalt ja mille mürin hobused hulluks ajas.



MOTOBECANE

Eesti Auto-Mootorrattaspordi Föderatsioon tähistas auto-motospordi 75.juubelit piduliku aktus-kontserdiga Estonia saalis ja sellele järgnenud koosviibimisegaS a k a l a Kultuurikeskuses.

60 aastat on möödunud, kui 14 Eesti mootorratturit otsustasid 1936.a. Berliini Olümpiamängude Tähesõidust osa võtta. Mindi ja võideti I koht Euroopa suurte ja rikaste tööstusmaade ees.Seda sündmust tähistas väärikalt Eesti Motomatkajate Klubi oma superkokkutulekuga "Jõgevatreff 96", mis toimus Saaremaal Karu järve ääres.

20 aastat tagasi kogunesid vanatehnika sõbrad külmal sügisesel pühapäeval klubi "UNIC" asutamiskoosolekule.Tallinnas Pärnu maanteel asuv Ajakirjanike maja saal oli huvilisi täis.Enamus neist meestest ja naistest on siiamaani vanatehnikaga sina peal.Väga palju on aastate jooksul lisandunud uusi liikmeid. Elu on teinud ka korrektuuri klubi liikmete, auto-motoasjanduse veteranide hulgas. Rahu nende hingedele Meie mälestuses elavad nad edasi..Eesti auto 100-nda ja klubi "UNIC" 20-nda aastapäeva pidustused organiseerisid väga hästi ja ladusalt Pärnu uuniklased. Peo tuju ei suutnud vahepeal sadanud vihmgi ära rikkuda.

Kevad tõi EVMK "UNIC-MOTO"-le häid uudiseid.Leitud on Eesti jaoks haruldane Prantsuse mootorratas "Motobecane"tüüp 44 1937.aastast. Mootori töömaht 350 cm* , külgklappidega ja neli takti. 1996.a. õnnelik leidja on hr. Mart Klaassen Tallinnast ja ta ootab igakülgset abi restaureerimisel nii info, kui varuosade näol.

Rõõmustab huvi tekkimine "ida" mootorrataste taastamise vastu. Klubi liikmed on hankinud mitmeid "JAWA" erinevate aastakäikude mudeleid. "Pannoniad" ja Vene tehnika, eriti võidusõidurattad on muutunud kollektsionääride silmis väärtuslikuks. Alati,võimaluse korral, tuleks päevi näinud tsikkel säilitamisele võtta. Vanemale klubi liikmele tundub 20 suve sõitnud "JAWA" lähiminevikuna, kuid ei ole seda mitte äsja mootorratta juhiloa hankimise õiguse saanud "unicu" fännile.

Head aastavahetust!

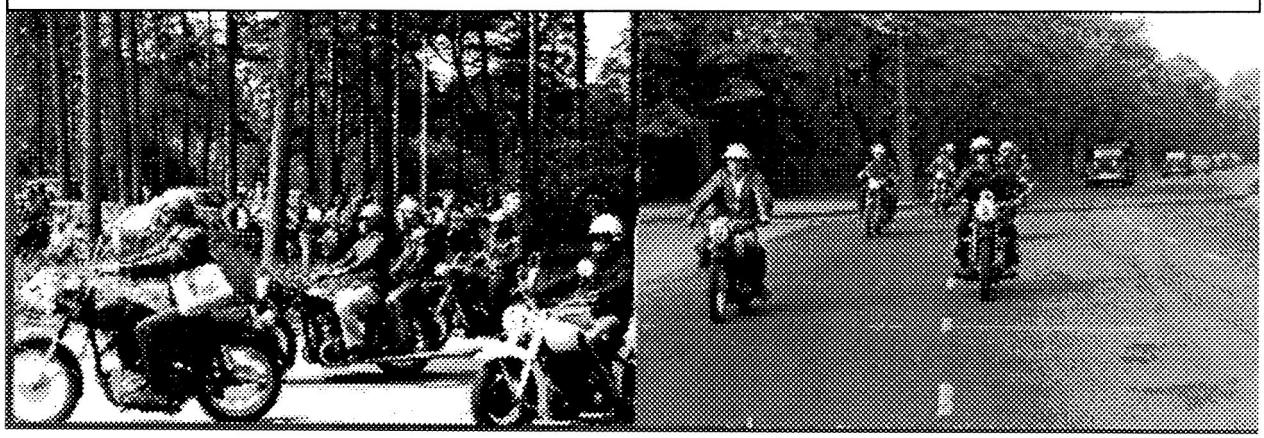


Lugupidamisega Märt Karu

Klubi "UNIC" ja koos sellega ka EVMK "Unic-Moto" sai 1996. aastal 20 aastaseks.



KLUBI "UNIC" ESIMENE ÜRITUS-MOTOVÕISTLUSTE AVAPARAAD PIRITAL 24.JUUNIL 1976. A.





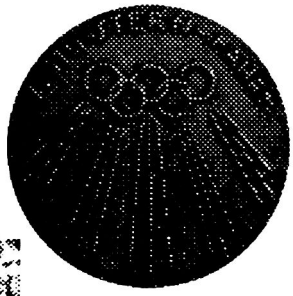
EESTI VÕISTKOND FINISHIS 1936 BERLIIN



JAVASAKKI ESINDUS PÄRNUS 1996



AGNESSA MÄNNI MEDAL

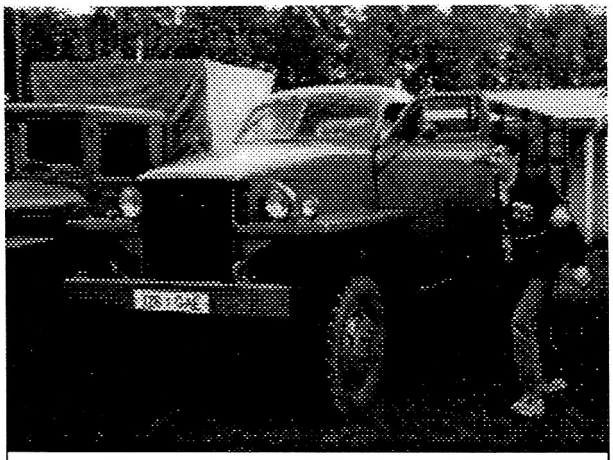




1936. A. BERLIINI OLÜMPIA-MÄNGUDE TÄHESÕIDU ÜKS VÕITJATEST - AGNESS MÄNNI

Pildikesi Pärnust

Tänavune vanasõidukite kokkusaamine sai teoks 19.-21. juulini Pärnu ligidal Jõekääru kämpingus. Põhjusi selleks oli küllaga. Kaalukaim neist muidugi soov tähistada kunagise klubi "UNIC" kahekümnendat juubelit. Siis veel tsiklimeeste kokkutulek, veoautode üritus ja lõpuks ka "Põmikate" paraad. Kompott missugune aga miks ka mitte. Pole ju ammu olnud sellist suurt segaseltskondliku üritust.



Hommikune käivitus. Värske värvi järele lõhnav Studebaker

Nagu juba tavaks saanud läks kunagise presidendi hr. V. Kirsi auto enne pikemat teekonda järjekordselt katki ja nii ta Pärnusse ei jõudnutki. Sellepärast polnud ka pidukõne pidajat. Vaatamata kõigile oli saabujaid ohtrasti ja tulijaid jätkus kogu reede õhtupooliku, otsaga laupäeva hommikusse välja.

Hommikuvalguses oli pilt veidi selgem ja esialgsetel andmetel oli kohale tulnud ligikauda 300 osavõtjat 170 põriseva iseliikujaga.

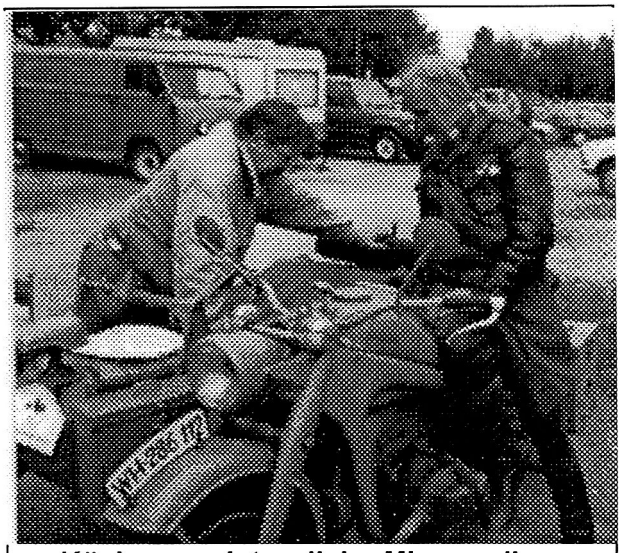
Laupäeva hommik algas elu sissepuhumisega



Kurrat ...

nii masinatele kui meestele. Sihiks Pärnu. Esimene remondiabi tuli anda juba esimestel kilomeetritel.

Sõidu alguse ilm oli ilus, kuid Pärnu poole jõudes oli juba pilvi näha . Kui kolonn liikus läbi südalinna näitusekoha poole oli uudistajaid päris palju, eriti kesklinna tänavate ääres. Näitusevälјakule sai kokku päris kirju seltskond. Raudsetest



Küsimus asjatundjale. Mismoodi see korvivedu siis ikkagi käib ?



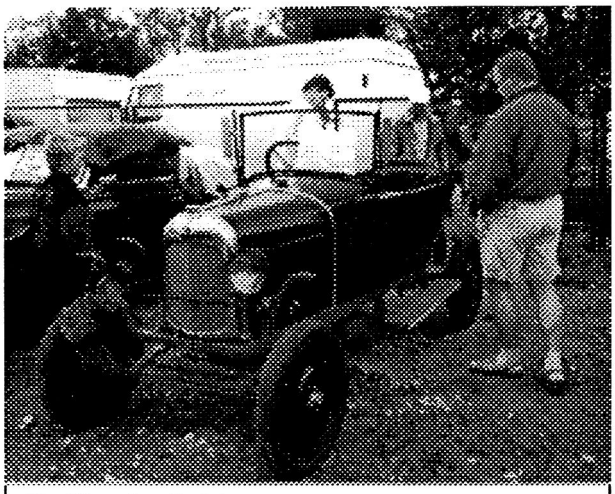
Noored kollegid, vaprad ja tugevad.

tsiklimeestest oli esindatud vana kaardivägi.

Nii nagu ikka, tuleb enne üritusele minekut mõni päev puudu, et kõik vajalikud tööd tehtuks saaks. Nõnda ka hr. Raimo Koobi Citroeni puhul, mis osutus

kokkutuleku vanimaks autoks.

Ürituse jutlustajaks oli palutud hr. Lembit Sibul. Tegemist oli tal omajagu, sest kõige mu jutu sees tegi ta ka interviuusid uute automudelite tutvustajatega. Kahjuks rikkus vahepealne



Ta liigub siiski.

vihmasadu hr. Sibula esinemist, kud vaatamata sellele jätkus juttu kauemakski. Omajagu aitas sellele kaasa kindlasti ka õlleabi Tartust.

Paralleelselt toimuvale " Põrnikate " vigursõidule, algasid võistlused kõrvalasuval rallikrossirajal spetssõidukitele. Kui uute ja uhkete autode tutvustamine sai läbi oli võimalus tutvustusalusele tõusta ka uunikutel. Nende seas ka Eestis toodetud kaubikul, mis Rakvere entusiastide Vello Vilu & Co



Väike küll, aga siiski Eesti oma toode.

poolt töökorda seatud oli.

Tööpäeva pikkusega arvestades sai tööpäeva lõpuks ka üritus läbi. Koos kõigi auhindade ja meenete jagamisega. Kuna vaatamist oli mitmele maitsele, leidis vast igaüks endale midagi.

Edasi vaba sõit tagasi laagriplatsile, kus järgnes tavapärane seltskondlik osa. Üheks tähtsamaks õhtuteemaks oli teaduslik-praktiline arutelu teemal "Võimalused ja vahendid õlle kättesaamisel kinnisest anumast".

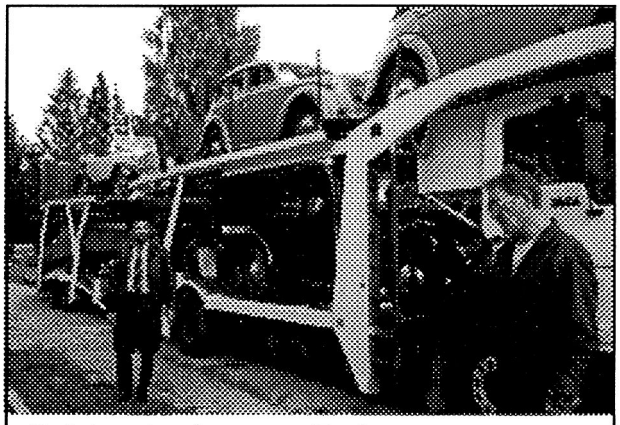


Mõista, mõista, mis see on : susiseb ja loksub aga juua ei saa.

Kuna põrnikad pimeduse saabudes aktiivseks muutuvad, siis ühel hetkel olidki "Põrnikad" kadunud. Ei kostnud enam põrinatki.

Kokkutulnuid oli küllaltki palju seepärast toimus seltskondlik osa sektsioonides.Rõõm oli kuulda, et uuniklased tundsid head meelt järjekordse võimaluse üle omavhel juttu puhuda.

Pühapäeva lõunaks oli enamus ekipaaze valmis kojusõiduks ja nõnda üksteise järel mindigi, et kohtuda järgmine kord. See aga on juba teine jutt ja sellest juba edaspidi.



Järjekordne koorem Tartusse.

Tervitades vabakutseline ajakirjanik Tiit Talts

Tervitus Kohtla - Nõmmelt

Lugesin ajakirjast "TEMPO", et teil on suur materjalipuudus. Otsustasin siis minagi midagi oma mälestustest kirja panna. Kirjutasin oma esimestest sõiduriistadest ja üldse paljudest asjadest, millest kõik alguse sai. Oma juttudes tahaks edaspidi veel kirjutada ka sellest kuidas ma oma vanatsiklini jõudsin. Samuti kõigest muust sinna juurde kuuluvast.

Lugupidamisega Toomas Pärtma

Minu tsikliharrastus sai alguse juba varakult algkooli päevil. Sai huviga jälgitud kui mõni võrr või mootorratas siin-seal ringi liikus. Esimene riistapuu, millega oma esimesed sõidud tegin oli "säärevääristaja" Riga D-6 mootoriga. Isa ostis selle endale 80-ndail aastail, et käia Holstre-Nõmmelt Viljandisse tööle. Olin enne seda jalgratastega küll ja küll mööda küla ringi sõitnud aga see polnud üldsegi mitte võrreldav sellega , et sõita sellise "jalgrattaga", mida veab edasi mootor.

Pikapeale sain kogemusi ka "putitamises", sest ega ilma selleta ei tulnud kuidagi välja.
Tihti tuli puhastada küünalt ja karburaatori düüsi vahelt puru välja urgitseda. Ainuke probleem, mis mind alati kummitas ja pikka aega peavalu valmistas oli süüte seadmine. Pikapeale sai seegi asi selgeks.

Tol ajal oli üheks suureks mureks bensiini saamine. Läheduses polnud ühtegi tanklat. Sellest hädast aitas vahest välja see, et sugulane Toomas seda mulle linnast tõi. Sai päris tihti väike 5-liitrine nõu jalgratta pakiraami küljes poole kilomeetri kaugusel bensu järel käidud Ja kui kaua sa selle 5-liitriga ikka sõidad. Nii paar kolm päeva õhtuti ringi kärutada. Sõita aga sain ma ainult siis , kui isa töölt koju tuli või oli puhkepäev. Ei läinudki palju aega. Paar kolm aastat ja meie võrrist jäi ainult vrakk järgi, sest sõitjaid oli kolm. Peale minu ja isa meeldis ka vanemale vennale selline liikumisviis. Ja kaua see riistapuu ikka vastu peab, kui kõvad sõitjad peal on.

Sellest ajast peale, kui võrr seisma jäi, tuli minu sõtmistele paari aastane vahe sisse.Sai alati kadedusega vaadatud, kuidas nii mõnigi külapoiss oma võrriga ringi täristas.

See oli kunagi 84. aastal, kui vend ja ema käisid Pihkvas ja üllatuseks mulle, ostsid mopeedi "Karpatõ". No ah seda luksust - kaks käiku ja kiirem minek. Ümbruskonnas polnud selliseid mopeede näha ja meil Eestis olid nad tol ajal üldse haruldased. Kahjuks juhtus selle mopeediga selline õnnetus, et käigukast lendas juba esimesl aastal laiali. Käigukasti hammasrattaid polnud aga kuskilt võtta ja nii jäigi see ratas seisma. Minu lohutuseks toodi aga järgmisel aastal samasugune ratas, kuid natuke parema mootoriga vanale kõrvale. Vaat selle rattaga sai sõidetud maha 5300 km. Peale seda polnud mootorist midagi peale karteri poolte järele jäänud. Tagantjärele mõeldes , siis just selle mopeediga sai köik ümbruskonna teed ja mäed ära möödetud. Eks sellele lagunemisele aitas kaasa asjaolu, et Holstre-Nõmme krossirada jäi minu kodust 1,5 km. kaugusele, kus kohalike külapoistega sai tihti "krossitatud".

Tuli aeg, mil olin nendest võrridest välja kasvanud. 1988.aastal ostsin oma teenitud raha eest Viljandist mootorratta "Minsk"MMB3311211. Maksis 395.- rbl.See on olnud köige parem, millega selle ajani sõitnud olin.Load mul veel puudusid ja liigutud sai igal pool kodu ümber.Kõige pikem 50 km. ots sai tehtud ilma numbri ja lubadeta Leile.Esimesed juhiload sain 94.aastal. Sellest ajast peale olen oma" Minskiga" käinud igal pool Eestis. Kaugemad kohad on Rakvere, Võru ja Kurtna.Selle rattaga on juhtunud palju huvitavat.

Minu esimene ja õnneks viimane avarii juhtus 94.aastal. Sai tehtud üks väike sõit Loodi tuttava juurde.Hakkasin kodu poole tagasi sõitma Jõudsin Pomre lauda juurde, kui äkki kargas teele härja suurune hundikoer. Meid lahutas 5-6 meetrit.



Pidurdasin. Koer jooksis üle tee ja siis ründas mind. Vahemaa oli väike,köik toimus nii kiiresti, et ei saanud arugi kui käisin koos rattaga üle kaela. Koer pani suure kisaga kodu poole jooksu. Upitasin kuidagi ennast püsti. Õlg oli nii valus, et ei saanud liigutadagi. Köndisin talu juurde ja sain koera peremehe kätte. Too tuli ja aitas mu tsikli püsti. Ise ma poleks seda enam jõudnud, sest olin kõvasti põrutada saanud. Panin "Minskile" kuidagiviisi hääled sisse ja hakkasin kodu poole sõitma. Maad oli nii umbes nelja kilomeetri jagu. Sain juba õueväravast sisse, kui pea hakkas ringi käima. Vedasin end voodisse ja lamasin tunni jagu. Enesetunne hakkas tasapisi paranema. Sain isa rooli taha ja sõit sai võetud ette Viljandi haiglasse. Mõtlesin, et no nüüd on õlaluu läind. Aga ei, pilt näitas, et sellest olin pääsenud. Oli tugev nihestus. Järgmised kolm päeva puhkasin kodus voodis ja paar nädalat käisin ringi üks külg lääbakil.

Kui ma voodist välja sain, läksin kohe kuuri oma ratast vaatama. Lenks oli viltu, suunatuleklaas puru, porilaud kõver ja lõhki, sumbutaja klamber kadunud. Peale selle minu

peaaegu uus lumivalge tuulepluus, mis siit-sealt narmendas. See kõik oli selle "matsu" hind. Oleks veel hullemine võinud minna, kuid juhtus nii, et kiirus selle koha peal polnud eriti suur. Mis puutub sellesse "kutsusse", siis ka tema paranes jõudsalt. Järgmine kord , kui oma mootorrattaga sealt möödusin oli ta jälle valvel. No siis sai mul villand. Helistasin kohalikule Paistu valla konstaablile hr. Luhaäärele. Ta lubas asja uurida, miks inimesed oma koera kinni ei hoia.Uuesti sai helistatud talle nädala pärast.



Sellist juttu nagu ma tema suust kuulsin, et seal hoitakse koera korralikult kinni ja hundikoer olevat hoopis teise talu oma, ei osanud oodatagi. Nii palju sain targemaks,et hr. Luhaäär on üks kõva keerutaja ja minu juttu ei pidanud ta millekski. Ja nagu ühes muinasjutus öeldakse, et elas kord koer, kes ründas tsiklimehi ja kui ta just surnuks sõidetud pole passib ta seal veel praegugi.

Vaat selline oli üks suvine lugu.



Ps. Hr.Toomas Pärtmal on restaureerimisel mitmed vanad mootorrattad ja Ford T veoauto, mis puhul igasugune abi on teretulnud.

Toimetaja

ÜRITUSI 1997 :

25.01 Varuosadepäev Jyväskylas.

31.01. - 02.02 Helsinki motonäitus

04.05. Varuosadepäev Kurtnas.

06.07. Varuosadepäev Ükskülas.

11.07. - 13.07. "Unic - Moto" kokkutulek Viljandis.(pole veel kindel)

25.07 - 27.07. Indian ralli Rootsis.

25.07. - 27.07. Veteraniralli Soomes.

01.08. - 03.08. "Jõgevatreff 97" Jõgevamaal Kuremäel.

07.09. Varuosadepäev Ükskülas.

05.10 Varuosadepäev Kurtnas.

Olümpia-tähesõit mootorrataste le



Tähesõidu Eesti meeskond Berliinis. Vasakult paremale: (teine) E. Kert, S. Kletski, pikamaajooksja Martin, V. Põlts, V. Tomasov, pr. Tomasov, R. Idnurm, R. Maalberg, meeskonna juht H. Pärkma, A. Valter, J. Suidt, J. Tomson, O. Veldemann, spordireporter H. Nõmmik, V. Hennok, H. Perten, A. Schagal, J. Mannert, pr. A. Männi-Kook ja H. Sumberg

RAHVUSAVHELISE mootorratturite klubide liidu * korraldusel toimus käesoleval aastal esmakordselt rahvusvaheline tähesõit mootorrataste le „Olümpia mootorrataste tähesõit 1936" nimetuse all.

Kuna korraldajate soovil nimetatud tähesõitu taheti siduda Berliinis toimuva olümpiaadiga, siis usaldati sõidu läbiviimine seks puhuks Saksa Mootorspordi Liidule. Viimane läkitas kutsed tähesõidust osavõtuks kõigile F. I. C. M.'i kuuluvaile Rahvuslikele mootorratturite ühinguile. Eestis saabus kutse kohalikule U. M. N.'ile — Eesti Mootorspordiklubile, kes võttis kutse kohe tõsisele kaalumisele.

Enneköik selgitati osavõtutingimused ja võiduväljavaated. F. I. C. M.'i poolt oli pandud välja tähesõidu võitjale nn. rahvusvaheline tähesõidu trofee, rändkarikas. Võitjaks võis tulla parimalt auhinnastatud rahvuslik mootorratturite ühing. Auhinnastamine pidi toimuma valemi põhjal, kus oli otsustandvaks Berliini *Avusele* (tähesõidu sihtkoht) saabunud teatud rahvuslikust klubist masinate arv, mootorrataste arv sama klubi koduriigis 1. jaan. 1936. a. ja selle riigi pealinna kaugus kilomeetrites Berliinist.

Kuna väljavaated soodsaks platseerumiseks tähesõidust osavõtvate rahvuste peres olid olemas, siis E. M. S. K. otsustas osavõtu jaatavalt.

Tähesõidust Eesti meeskonda kuulúvate osavõtjaina olid registreeritud: Harri Pärkma (meeskonna juht), Oskar Veldemann, Villiam Hennok, Johannes Tomson, Harald Perten (külgvankris kaasasõitjana Sumberg), Reinhold Idnurm, Savel Kletski (külgvankris A. Schagal), Robert Maalberg, Johannes Mannert (külgvankris E. Kert), Verner Põlts, Jack Suidt, Voldemar Tomasov (külgvankris pr. A. Tomasov), Alfred Valter, — kõik 13 sõitjat Eesti Mootorspordiklubist ja pr. Agnessa Männi — Eesti Motoklubist. Mitteametlikult oli lubatud teha kaasa sõitu Tallinnast Berliini spordireporteril H. Nõmmikul (Veldemanni kaasasõitjana) ja pikamaajooksjal Martinil (Maalbergi kaasasõitjana).

Kuna sõit toimus meeskonna-sõiduna, kus juhiseks põhimõte „üks kõigi eest, kõik ühe eest", millest tingituna iga üksiku sõitja äpardus teel tähendas peatust ja ajakulu kogu meeskonnale, tuli startimise aeg valida küllalt varajane, jättes küllaldaselt aega varuks. Berliini *Avusel*'e tuli jõuda 30. juulil 1936 kella 12 ja 18 vahel.

ESIMESENA ja üksikuna asus teele pr. A. Männi reedel 24. juulil kell 14.30, kuna ta ütles mitte suutvat vastu panna muu meeskonna tempole. Tema ühinemine järeletulijatega oli nähtud ette juba Läti piires, enne Riiga jõudmist.

Start siia jäänud 13-nele toimus laupäeval, 25. juulil kell 6 varahommikul Laial tän. EMSK ruumide ees. Stardivalmis oli 12 masinat. Puudus H. Perten, kes polnud jõudnud lõpetada oma sõiduki korrastamist ja lubas seepärast hiljem järele sõites meeskonnaga Riias ühineda. Rohkearvuliselt kohale ilmunud omaste, tuttavate ja paljude spordihuviliste õnne- ja edu-soovidest saadetuna algas ligi 1400-km teekond kell 6.30 kindlaksmääratud rivi korras, ees soolomasinad, alates meeskonna juhi, nende ridade kirjutajaga, siis Veldemann, Hennok, Tomson j. t. Lõpuks startisid külgvankriga masinad ja kogu rivi lõppes „doktor" Kletski „punase risti" ja Mannerti „parandustöökojaga". Päevakavana tuli õhtuks jätta selja taha 400 km ja jõuda Riiga. Küsimuses oli, millal ja kellel äpardub esimesena?

Vastus ei lasknudki end kaua oodata. Äpardus veel enne, kui kadusid Tallinna tornid. Juba 15. kilomeetril oli Veldemann osanud leida esimese naela oma masina tagarattasse ja rivil tuli peatuda. Jõudes peatuspaika selgus, et parem lugu polnud ka minugagi. Aukudest rikas Pääsküla tee oli ka minu sõiduki tagaratta kummid „läbi põrutanud": tõtt ütelda päris õigel ajal, sest mitme masina ühekorraga „Mannert, Tomson & Ko" töökotta andes võis aega kokku hoida.

Kuigi Hennok, Tomson ja teised juba ette arvestasid, mitmendal kilomeetril „pigisse istumise" järjekord nendeni jõuab ja mitmendal päeval sel viisil Riiga jõutakse, läks edasisõit, mis algas kella kaheksa paiku, ladusasti ning 2-tunnise sõidu järgi meeskond „maandus õnnelikult" Pärnus „Endla" ees. Siin supellinna uudishimulikel avanes võimalus näha külalistena „isehakanud neegreid": rivis-sõit tolmusel teel oli teinud oma töö meeskonna nägudel.

Lühike peatus einestamiseks ja edasisõit piiri suu-

---

* *Federation Internationale des Clubs Motocyclistes, lüh. F. I. C. M.*

nas jätkus ülevas meeleolus. Laatre tollipunktis ületati piir umbes kell 13. Algas teeoludelt raskem etapp, Läti piirilt Volmarini, kus teekatteks sageli lahtine liiv. Siin, Rujene (Ruhja) läheduses, tuli „Mannert & Ko'l" teistkordselt tegevusse asuda: esimese „läti naela" leidjana esitles end Põlts. Kuumas päikesepaistes kulus Põltsi sõiduki korrastamiseks tervelt 2 tundi.

Edasi järgnes juba viperusteta sõit Volmarist Cesise (Võnnu) kaudu Riiga, kuhu jõuti kella 19 paiku.

Mitukümmend kilomeetrit enne Riiat tuli võtta vastu esimesi tervitusi läti mootorsportlasilt. Riia eel ootas meid ka ettesõitnud pr. Männi. Läti Mootorratturite Klubi (Latvijas Motociklistu Biedriba) avarais ruumes leidsime esimese öökorteri meeskonnale ja masinaile. Pesemine, puhastamine, klaas teed võileibadega vastuvõtjalt läti klubilt, väike ringkäik linna ja eriti riialasist kiidetud „piimarestorani", kus öeldi kõik söögid-joogid (ka õlu) piima päritoluga olevat, siis lühike uinak klubiruumesse toodud värskeil õlgedel — ja oligi käes päikesepaistene pühapäeva-hommik. Masinate korrastamise ajal jõudis järele „tähesõitjate sabana" Perten kaasasõitja Sumbergiga: sõit oli läinud äpardusteta, ainult uni vaevas.

Korrastanud masinad, võidi kell 9.30 asuda teele teise päeva etapiks: Riiga—Königsberg 380 km.

SÕIT Riiast Läti-Leedu piirini Meitene juures Jelgava kaudu möödus ladusalt. Rohkem ettenähtust kulus aega piiri ületamisel. Esiteks varustuti seal Leedust läbisõiduks vajalise bensiiniga, loobudes kavatsusest Leedus tankida, nimelt põhjusel, et bensiin Leedus, samuti kui Lätiski on piiritusega segatud, kuid hinnalt veel kallim (meie rahas 60—70 senti liiter läti 50 sendi vastu). Tankimisel selgus muuseas, et meeskonna kartus „läti bensiini" vastu oli täiel määral põhjendatud: mõni tilk kurikuulsat läti vedelikku, sattunud valamisel Kletski värskelt võõbatud masina paagile, kõrvaldas sellelt silmapilkselt vastse värvi!

Teiseks tuli hankida piirilähedasest leedu linnast Janiskist viisad Leedust läbisõiduks Nõmmikule ja Martinile, kes eksliku informatsiooni puhul olid jätnud viisad hankimata. Alles paaritunnise peatuse möödudes võis alata läbisõit Leedust. Märkimisväärseks sel teekonnal oli „maailma kõige hullem" munakivi sillutis Janiskise linnas: liikuda sai jalakäija kiirusega, masina hüpates ühelt kivilt teisele. Ent isegi sellise ettevaatuse juures suutsid kivid Suidti masinal kummid läbi põrutada, mis tingis pooletunnise peatuse linna serval.

Kümmekond kilomeetrit edasi sõites jõuti järele veel kord ettesõitnud pr. Männile: ka teda oli tabanud sel teekonnal esimene „pigi" — leedu nael õhukummisse. Viimase masina korrastamise ajal saabus äkiline muudatus ilmastikus. Kadus päike, üle lageda maastiku tormas liivaselt maanteelt valusalt näkku paiskav tuulehoog ning sellele järgnes äikesevihm. Vihm saatis meeskonda kogu matkal läbi Leedu, raskendades märgatavalt edasijõudmist. Mõte vihmavarjust tuli peast kihutada ja asendada vaid lootusega, et eks eespool paistab päike!

Vihmavalangute all läbistasime Schauli linna. Seal karistas Kletski oma masinalt antud „müksuga" üht purujoobnult sõiduteel taaruvat ja meid kaikaga ähvardavat leedulast. Järgneval peatusel Kelmes avastati auk Hennoki sõiduki õhukummis, mis jällegi põhjustas „Mannerti töökoja" tööle rakendamise. Edasisõit Leedus piirilinna Tiltsitini läks õnnetusteta sõitjate ja masinate juures. Ainult vihastumist oli põhjalikul eriti rivi eesotsas. Kohapealsed leedulased olid er pühapäeva puhul näiliselt eranditult „ülevasse tujju seadnud ja liikudes kesk võrdlemisi kitsast, porig kummaltki poolt palistatud maanteed laiadel kah hobuse vankritel ei mõelnudki meile anda möödapä suks teed. Alles Tilsitisse jõudmisel võisime kergmalt hingata: seda vääris tervete kontidega pääsemi „suurimast korralagedusest maantee-liiklemise ala Vahepeal oli saabunud õhtune hämarus.

KÄINUD läbi Leedu- ja Saksa-poolse passi- ja tol kontrolli ja varustanud end viimasel poolel hinna ja puhtuselt meile vastuvõetava kütteainega, võisin sõitu Tilsit-Königsberg alustada veidi enne kella pilkases pimeduses. Sõit mööda puudest palistatu asfalteeritud maanteed järjest juba 13 tundi jal olnud meeskonnale oli pingutavalt raske, kuid ühtla ununematult ilus: kujutletagu vaid, kuis 14 tähesõid masinat öö vaikust ja pimedust läbistavad kõigi mo torite põrinal ja prožektorite kiirgades.

Öine 120 km-line teekond Tilsit-Königsberg ei mõ dunud õnnetusteta. Avaristiks osutus esmalt Tomasc masin, veidi hiljem juhtus aga juba tõsisem õnnet Põltsi ja Maalbergiga. Põltsi, pimestatud vastusõit auto allalaskmata tuledest, vähendas sõidukiirus Seda märkas järelsõitev Maalberg liig hilja selleks, e jõuda pidurdada. Tekkis kokkupõrge, millest märgata valt kannatada said mõlema masinad ja põrutatul osutus Põlts. Järelejõudnud „ränd-töökojale" maksis s öine avarii 2 pikka tundi ränka tööd.

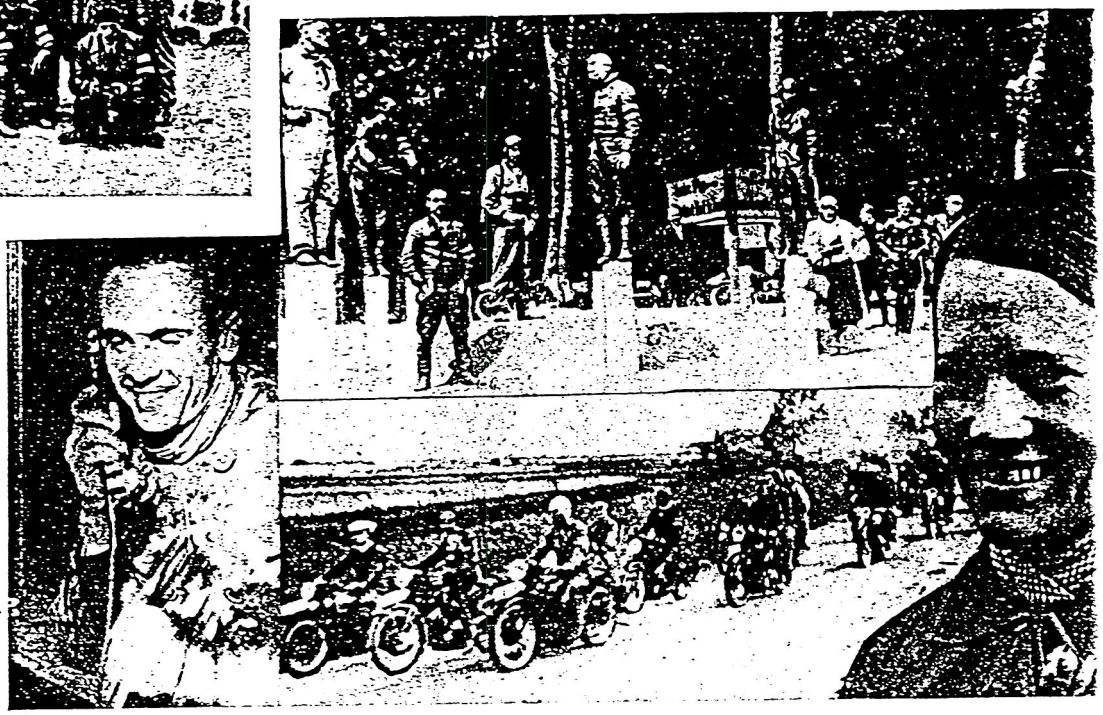
Königsbergi jõudsime kella 2 paiku öösvastu 27-dat juulit. Paigutatuna kohaliku autoklu kaasabil ühiskorterisse ja jätnud selja taha 2 päevag ligi ⅔ üldisest sõidumaast, näis võimalik olevat luba meeskonnale ühepäevane puhkus, nii et edasisõitu ole alustatud teisipäeval 23. juuli hommikul. Seile teadm sega uinuti koidu eel.

Üllatus ebameeldivas mõttes saabus hommikul, ku meeskonna juhtkond tegi visiidi kohaliku autoklu büroosse, et avaldada tänu öökorteri eest. Klubi asja ajaja, kes ütles end olevat tähesõidu kohapealse kon rollpunkti juhataja, teatas, et kui soovime tähesõid võitmiseks vajalikke punkte saada, tuleb meil läbistad veel rida neid ja neid konrollpunkte. Määruste koha selt olevat võimalik samal päeval, s. t. 27. juulil, läbi tada veel üks kontrollpunkt lisaks Königsbergile, j edasi jällegi igapäev üks punkt, kusjuures läbistat vate kontrollpunktide vahemaa pidi olema üle 250 km

Uskumatu seletus ja jalustrabav üllatus! Olime j tähesõidu korraldajalt nõudnud täpseid määrustikke j need oma teada ka saanud, kuid neis polnud sõna sunduslikest kontrollpunktidest ja võidupunktide kogu mise võimalusest meeskonda Saksamaad mööda sõidu tades. Avaldasime pahameelt sellise sõidukorraldu suhtes, kuid parata polnud midagi.

Kui meid informeeriv vanahärra meile käsitamisek andis mööda Saksamaad laialipillatud kontrollpuktid skeemi ja kategooriliselt kinnitas, et iga kontrollpunk läbistamine tähendab ühe sõiduki juures 250 võidu punkti, oli otsus edasitegutsemiseks küps: tuli ni öelda „tühistada kõik puhkuseload" ja asuda ajaviitmatult teele. Vähe sellest, et meeskonnal poolväsinu ja hädavajaliselt korrastatud masinail tuli uues sadulaisse istuda. Nüüd ähvardasid Eesti meeskond sellised vastased, keda seni polnud põhjust arvestad Näiteks hollandlased oma 44-liikmelise meeskonnag kellel võimalus oli üheainsa päevaga 3 korda niipalj





Pildil ülal: Tähesõidu meeskond Laatre tollipunktis. Paremal: (ülal) meeskonna peatus teel Berliini ühes metsapargis; (all) meeskond saabub tagasisõidul Sayele; (paremal) ainus võidusõidust osavõtja naine pr. A. Männi-Kook ja (vasakul) O. Veldemann EMSK ruumes võtab vastu esimesi õnnesoove hiilgava võidu puhul, vist mõnelt „mootorpruudilt", nagu võib aru saada Ove äraandlikust naeratusest

hommikueine, mis meile kõrge eeskostja mõjuvõimule vaatamata läks maksma „ainult" 6 riigimarka isikult.

TEISIPÄEVAL, 28. juuli hommikul, jätkus sõit üle Stolpi linna mereкuurorti Stolpmündesse, kus läbistasime kontrollpunkti. Ka siin puhuti ametiisikute poolt juba Königsbergis kuuldud juttu kontrollpunktide võidupunkte koguda kui meie 14-nest sõidukist koosneval esindusel.

Masinate korrastamine ja tankimine riisus omajagu aega ja alles keskpäeva paiku võidi alustada liikumist 100 km eemal asetseva E l b i n g i suunas, et võimalikult veel enne kella 18 jõuda Danzigit ja Poola koridori läbistades Königsbergist enam kui 300 km kaugusesse kontrollpunkti S t o l p m ü n d e s.

Juba Elbingisse saabumisel oli selge, et soov jõuda kella 18-neks Stolpmündesse jääb teostamatuks, ja uueks sihiks seati jõuda samal päeval võimalikult lähedale kontrollpunktile.

Kuigi meeskonna edasiliikumises nimetamisväärseid takistusi ei olnud, rõõvis kallist aega piirikontroll. Esmalt Saksamaa—Danzig, siis oma mängupõrguga kuulsakssaanud Z o p p o t i juures Danzig-Poola, ja lõpuks, kui õhtuhämaruses olime selja taha jätnud poolakate uhkuse G d y n i a ja Poola koridori, Poola-Saksamaa.

Jõudnud viimasesse Saksa-poolsesse piiripunkti vihmase õhtu pimeduses ja kannatanud omal nahal ennenägematut pisiasjadesse tungivat ja tervelt 3 tundi nõudvat passi- ja tollikontrolli, oli kõigile selge, et võõrast ümbrusest ja käsutadaoleva valuuta nappusest tingituna soojast õhtusöögist ja pehmest sängist unistamine on varajane. Tühja kõhtu toideti eht eesti poiste huumoriga ja seda jätkus kogu meeskonnale.

Kuid ka kõigil patustemail leidub oma kaitseingel, miks siis mitte meile. Nii see juhtuski, et teretulnud sõbraks osutus keegi Zoppotist tulev ja lähemasse saksa linna Lauenburgi ruttav kõrge politseiülem. Viimase eestkostmisel leidsime öökorteri, sooja õhtusöögi ja järgmisel hommikul napi, saiast ja kohvist koosneva sunduslikkusest ja soovitati järgmisena valida S w i n e m ü n d e. Alustasime kohe edasisõitu nimetatud suunas Rügenwalde, Köslini, Kolbergi, Treptowi, Cammini ja Wollini kaudu. Sõita tuli esialgu saksa olude seisukohalt harjumatut teed: aukudest üsna rikas kruusasillutis ja asulate vahel munakivid. Sõitu raskendas veel vihmasadu. Neis oludes juhtus esimene, võiks öelda „verine" kukkumine. Lendajaks olin seekord ise.

Sissesõit kurvilisel teel asulasse, risttee, teenäitaja tulp, mis edasisõiduks dikteerib järsult vasakule äärakeerava tee, vihma all libedaks tõmbunud munakivid ja külavaheline kõnts, — sellest piisas, et teha kümmekond meetrit küljeli-sõitu. Järgnes esimene abi „doktor" Kletskilt mulle ja purustatud laternaga ning kõverdunud jalgraudadega sõidukile „Mannert, Tomson & Ko" lendav-töökoja poolt.

Vast poole tunni möödudes võis edasisõit endises korras jätkuda. Varstisel peatusel ja kohalikus „jahimeeste-klubis" lõunastamisel (esimene ja ühtlasi ka viimane soe lõunasöök teel Tallinn-Berliin!) võisime selle päeva tähelepanuväärsusena veenduda sakslaste viimistletud dressuuri-oskuses: mitte ainult sakslane ise, vaid ka tema roheline papagoi on ära õppinud „käe" etteajamise ja „Heil Hitler!" hüüdmise!

Saabunud kell 21 Swinemündesse, ööbinud kõlavanimelises meremeestekõrtsi meenutavas „Hotel Kaiserhof'is", täitnud meeskonna kõhud õhtul ja hommikul märja teevee ja kuiva saiaga ning masinate „kered" reporter Nõmmiku, krõbisevate registermarkade eest hangitud vuliseva kütteainega, võisime alustada teekonda järgmisse kontrollpunkti — eestlasile vanust aegadest tuttavasse L ü b e c k i. (Lõpp järgm. nr.)

Harri Pärkma

OLÜMPIA TÄHESÕIT MOOTORRATASTELE



(Lõpp)

LÜBECKIS leidsime ühe kohaliku autoklubi tegelase lahkel kaasabil öömaja sealse töölismaja saalis. Parkettpõrandal, lähedase haigla ladust kiires korras hangitud naftaliinist lõhnavate tekkide vahel võisime jälle korraks oma puruväsinud konte välja sirutada. Ajanäitaja pea all, „führeri" portree peakohal seinal rippumas, nii uinuti sel[illegible]st hommikul kella 6 paiku pidi algama häire.

Hommikul kerge kehakinnitus, masinate korrastamine, meeskond sadulasse, ainsa „rahamehe" Nõmmiku panka sõidutamine, uued krõbisevad registermargad, viimaste kiires korras vahetamine järgmises tankimiskohas vuliseva kütteaine vastu ja lõpuks kontrollpunkti saabumine kell ¾9. Kella ¼10-neks toimetati „telefoni teel" kohale seni suletud kontroll-punkti asjaajaja, täideti registreerimislehed ja napilt enne kl. 10 algas tähesõidu viimane etapp: Lübeck-Ratzeburg — Schwerin — Ludwigslust—Grabow—Perleberg —Kyritz—Pessin—Nauen—Berlin, kokku 285 km.

Sel viimasel etapil juhtus vähe märkimisväärset. „Vanajumal" oli jälle kord eestlane ja kilomeetrite neelamine toimus vähemagi viperuseta. Esimene peatus ja kuivast leivast koosneva „lõunasöögi" kugistamine oli poolel teel Berliini. Järgmine peatus meeskonna ja masinate korrastamiseks tehti kümmekond kilomeetrit enne sihtkohta. Siis läks uuesti lahti ja varsti ilmus nähtavale paremal käel nn. raadiotorn, mille kõrval pidi asetsema meie sihtkoht - *Avuse ringtee.*

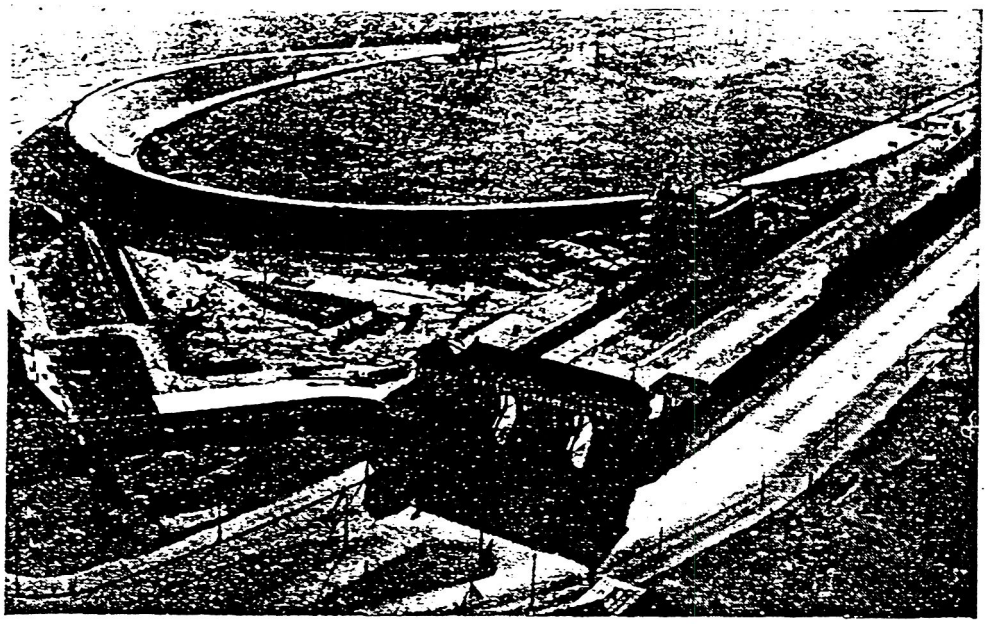
Ajanäitaja osutas 15.30, kui Eesti meeskond sõidukite mürisedes *Avuse* väravaisse kogunenud rahvamurrust tervitatuna sihtkohta saabus. Olime saabunud sihtkohta, jättes tervelt 2½ tundi aega reservi, sest finiš oli saabujaile avatud kuni kella 18-ni. Tähesõidu korraldavasse toimkonda kuuluvate, pruune kroonulikke mundreid kandvate ametisikute juhatusel rivistasime oma sõidukid ja peale tervituste ärakuulamist jäädvustati meid koos vastuvõtjatega fotoplaadile. Juba kuuldus korraldajate suust, kuigi algul mitteametlikult, et nad võivat Eesti meeskonda õnnitleda mootorratturite-tähesõidu võitjaina. Õnnitlema tulid ka meist varemsaabunutest kaks Läti meeskonda kuuluvat mootorratturit. Oli kõikjal teisigi, kes kaugest põhjast saabunuid ja oma isiklikku sitkust ja püsivust tõestanud eestlasile ruttasid tervitusi lausuma ja kätt pigistama. Ainukesed, kellele meie saabumine ei näinud rõõmu tegevat, olid luksemburglased oma 10-liikmelise meeskonnaga. Nagu kohapeal selgus, olid luksemburglased end pidanud kindlaiks tähesõidu võitjaiks, olles startinud pisi-riigist küllalt rohkearvulise meeskonnaga. Nüüd tulid äkki neile senitundmatud eestlased ja trumpasid luksemburglaste saavutuse tublisti üle!

Järgnes I Olümpia tähesõidu mälestusesemete väljajagamine ja edasi pakuti samas *Avuse* restorani rõdul esimest ja ühtlasi ka viimast saksa „külakosti", mis koosnes tassikesest kohvist, võileivakesest, klaasist vermutist ja 10 sigaretist.

Järgmistena saabusid sihtkohta poolakate 15-liikmeline meeskond, hollandlased ja teised. Kella 18-neks, mil suleti finiš, oli saabunud esindajaid kümnest riigist kokku 93 tähesõitjat kaugemalt ja lähemalt. Arvuliselt oli saabunud hollandasi 42, poolakaid 15, eestlasi 14, luksemburglasi 10, mujalt vähem.

Peale kella 18 teatati esimesed kokkuvõtted tagajärgedest, kuigi veelkord „mitteametlikult". Nüüd selgus Eesti meeskonna üllatav ülekaal. Olümpia mootorratturite-tähesõidu võitjaks kuulutati Eesti meeskond 15 727,6 punktiga, teisele kohale tulid luksemburglased 2 610,2 punktiga. Järgnesid Läti, Poola, Hollandi jt. Ühtlasi teatati, et ametlik tagajärgede kuulutamine ja auhindade jagamine võitjaile toimub Kuningaplatsil Krolli pidusaalides esmaspäeval 3. augustil kell 21, kuhu paluti võidukat Eesti meeskonda kindlasti ilmuda.

Pole vist tarvidust mainida, et meeskonna meeleolubaromeeter üle hulga aja osutas jällegi rõõmu- ja



Avuse ringtee

Pildil näeme Berliini nn. Avuse ringtee põhjapoolset kurvi. Avuse ringteel peetakse teatavasti maailma suuremad autode võidusõidud. Nimetatud kurv on ehitatud säärasel kujul, et seal muutub võimatuks võidusõidukite väljatormamine sõiduteelt kurvivõtmisel, isegi suurima kiiruse juures

lootusrikast kõrgrõhkkonna seisu. Ununesid silmapilkselt selja taha jäetud päevade raskused, sest kõrge siht oli teenitult saavutatud.

Õhtune hämarus laskus suurlinnale, kui meeskond, jällegi harjunud rivikorras, teele asus ühiskorteri poole, mis asetses 20 km kaugusel kesklinnast. Teel kasutasime võimalust tutvuneda kiires korras Olümpia staadioni kolossaalsete ehitustega ja läkitasime Tallinna poole teele telegrammi võiduteatega. Oli juba pime, kui saabusime Spandau eeslinnas metsaäärsesse öökorterisse, mis asetses restorani *Karlslust* ruumikates ühiskorteriks sisustatud suvesaalides. Järgnes 4-päevane paigalseis, mida kasutati sõidukite põhjalikuks korrastamiseks ja Berliiniga tutvunemiseks.

Esmaspäeval, 3. augusti õhtul andis peale vastavate tseremoniaalide sooritamist ja tagajärgede ametlikku väljakuulutamist Rahvusvahelise Mootorratturite Klubide Liidu esimees Eesti meeskonnale üle tähesõidu rahvusvahelise r ä n d - t r o f e e, suure kunstipärase hõbekarika marmoralusel. Auhindade jagamine ja võitjate austamine algas hilinemisega ja venis ebatavaliselt pikale, nii et teele öökorteri suunas võisime asuda alles öösel kella 1 paiku. Kuna kavas oli tagasisõidu alustamine juba järgneval varahommikul ja Berliin-Tallinna tee läbistamine 3 päevaga, siis polnud enam aega magamisele mõtelda, vaid tuli peale tunniajalist uinakut alustada sõidu ettevalmistustega.

KODUTEELE asusime teisipäeval, 4. augusti hommikul kella 6 paiku ja seadsime sihiks veel samaks õhtuks K ö n i g s b e r g i jõuda. Esimesed 100 km jäid õnnelikult selja taha. Läbistasime Küstrini linna suunaga Landsbergile. Ootamatult hakkas „streikima" Tomasovi *NSU*. Selgitati rike süüteseadeldises ja kõrvaldati see esialgu oma abistajatega. Rahulik edasisõit ei kestnud siiski pikalt. Läbistanud Friedebergi, Woldenbergi ja Schloppe saabusime Deutschkrone linna ja siin selgus, et tõrkjas *NSU* ei taha enam omal jõul kaasa tulla. Ümbruskonnas polnud väljavaateid uute süüteseadeldise osade hankimiseks, kuigi *NSU* on päritolult s a k s a masin. Ei jäänud üle muud, kui Tomasov oma *NSU*'l tuli võtta järgimööda Mannerti ja Kletski sleppi.

Päris väänkaelaks osutunud *NSU* korduv parandamine oli nõudnud tundidepikkuselt kallist aega ja kui meeskond Schlochau juures Saksa-Poola piirile saabus, laskus maale pime vihmane öö. Polnud parata. Tuli matta kavatsus jõuda päeva sihtkohta Königsbergi ja otsida öökorterit piiriäärses Poola linnas C h o j n i c e s. Siinses hotellis *Urban* saime suhteliselt vähese raha eest esmakordselt oma teekonnal korraliku ja maitsva sooja õhtueine ja öömaja, mis meeskonna eelneva päeva ebaõnnest langetatud meeleolu jälle vajalisse kõrgusse aitas tõsta.

Uus mure algas järgneval hommikul, kui „meistrid" korduvalt Tomasovi *NSU* juure pidid asuma. Veelkord katsuti masinale „häält sisse ajada" ja näis juba korraks, et see võtab „aru pähe"... [illegible]ohe selgus aga kõigi kurvastuseks, et ainult ajutiseks. Uuesti võeti sõiduk sleppi ja selliselt läbistasime Poola koridori ning Danzigi tipu Dirschau-Marienburgi vahel, jätkates sõitu Elbingisse, kuhu saabusime päeval kella 14 paiku.

Marienburg—Elbingi-vahelisel etapil vihmast libedaks muutunud asfaldil katsetati üle hulga aja muidu juba ununema kippuvat nn. sõitu küljeli masinal või lihtkeeles k u k k u m i s t. Libisesid P õ l t s, I d n u r m ja K l e t s k i, viimane seekord ka soolomasinal, olles kavalerlikult „välja vahetanud" puruväsinud pr. M ä n n i, kes sõitis nüüd S c h a g a l i poolt juhitava masina külgvankris. Libisemise tagajärjed: kriimustused meestel ja sõidukitel, kuid ei midagi tõsisemat.

Elbing osutus esimeseks saksa linnaks meie teekonnal, kus leidsime *Bosch*-süüteseadeldiste spetsiaaltöökoja ja ühtlasi vahetamisele kuuluvad osad *NSU* masinasse. Sõiduki korrastamiseks kulus siiski aega tundidepikkuselt ja kui jälle kõigi masinate tervise ja oma jõu juures olles sõitu Königsbergi suunas võisime alustada, näitas ajanäitaja juba 7. õhtutundi.

Kui saabusime Königsbergi, oli jälle pime ning ei jäänud üle muud, kui otsisime linnas üles juba sinnasõidul tuttavaks saanud öömaja. Meeskonna meeleolubaromeeter näitas jälle madalseisu: tagasisõidu esimese päeva kava, maha sõita etapp Berliin—Königsberg, olime suutnud katta vaid teise päeva hilisõhtuks, mis tähendas ilmselt seda, et meie enne 7. augusti õhtut ettekavatsetud 6. augusti asemele T a l l i n n a

ei jõua. Königsbergis öökorteri otsimisel tabas meid järjekordne „üllatus". Selgus, et ühiskorter, kus Berliini sõidul öömaja leidsime, oli e.ne meie tulekut terveni teistele välja üüritud. Kõik katsed leida öömaja mujalt ebaõnnestusid ja väljavaated lagedal tänaval ööbimiseks üha suurenesid. Lõpuks, kui oli saabunud kesköötund ja eelpool nimetatud ühiskorteri juures asetseva einelaua ruum külalistest tühjenes, rääkisime peremehele augu pähe ja saime tasku-kohase tasu eest loa samas restoraniruumis toolidel-pinkidel ööbimiseks. Lisaks sellele veel klaasi kuuma teed, mis asendas ühtlasi nii lõuna- kui õhtusöögi sel päeval.

Järgnes neljapäev, 6. august, mil varahommikul alustatud etapp Königsberg—Tilsit möödus viperusteta. Leedu poolel tervitati meid jalamaid tugevate vihmavalangutega, samuti nagu sinnasõidul. Lepituse ja tuju paranemise tõi siiski odav ja tubli lõunasöök Tauroggenis. Edasi läbistati Leedu territoorium seiklusteta, ilma et selle all oleks kannatanud sealsed kaheja neljajalgsed.

Leedu—Läti piirilt, kuhu saabusime kella 18 paiku, andsime endast esimest elumärki T a l l i n n a s s e telefoni teel. Videviku linnale laskudes saabusime Riiga. Kohaliku mootorspordi klubi tegelaste kaasabil täitsime sõidukite paagid vaid äärmise vajaduse ulatuses kurikuulsa läti kütteainega. Kui olime leidnud veel öökorteri kohaliku KNMÜ ruumes, selgus, et kümmekond kilomeetrit enne Riiat oli K l e t s k i, kes veel-



Meeskond puhkusel ja masinate korrastamine

kord riskeeris pr. Männi sõidukil sõita, teistkordselt kukkunud, nüüd aga juba end tõsisemalt põlvest ja mujalt vigastades. Ta oli kihutanud peale äkitselt ettehüpanud koerale. Kletskil tuli edasisõitu jätkata juba külgvankris.

7. AUGUSTI päevakava — etapi Riia—Tallinn läbistamine — algas hommikul kella 7 paiku ja ajanäitaja osutas veidi üle 11 kui viperusteta piiripunkti jõudsime. Ootasime piiripunkti avamist 12-ni. Eestipoolses L a a t r i tollipunktis tervitasid meid esimesed kodumaalased — vastutulelikud ja alati heatujulised piirivalvurid. Neilt saime lugeda üle hulga aja esimesi kodumaisi ajalehti, kust meeldiva üllatusena selgus, et kodus oli meist tehtud päris „päevakangelased," ning et kavatsusel olevat mingi suurejooneline vastuvõtt!

Telefoni teel teatasime Tallinna, et loodame saabuda kohale kella 17—18 paiku ja siis alustasime sõitu uuesti armsaks ja kuidagi imekoduseks saanud Eesti



Meeskonna peatus Poola-Saksa piiril

pinnal, kus puudub küll sile asfalt, kuid selle asemel ootab sõitjat meeldiv vaheldus metsade, põldude, kinkude ja orgude vahel lookleva tuttava kruusatee kujul.

Pärnu eel oli vastu saabunud esimesi ametlikke tervitajaid. Meid ootas Eesti Mootorspordiklubi esimees K. S ä r g a v a, temaga kaasas E. Glaudan abikaasaga ja E. Neuhof fotoaparaadiga. Lühike tervitus ja tugev käepigistus kõigile võitjaile ning sellele järgnes sissesõit Pärnu peatusega *Endla* teatrimaja ees. Hiljem korraldus *Endlas* tubli lõunasöök, nüüd juba vastuvõtjate kostitusel ja kulul.

Sõidul Pärnu—Tallinn tabas meid tugev vihmahoog, mis seni korrashoitud sõidukid ja sõitjad paksu porikorraga aitas katta. Ladusat edasiliikumist pidurdasid ka nüüd viimsel minutil meid tagaajanud õnnetused: Märjamaa aleviku vahele saabunult kukkus pr. M ä n n i, kes veelkord oli katset teinud oma kukkumiste poolest kuulsaks saanud sõidukit isiklikult taltsutada ja sihtkohta juhtida. Kannatada sai nii sõitja kui sõiduk, õnneks mitte liiga tõsiselt. Samas Märjamaa vahel tuli minul teiskordselt kogu sõidu vältel parandada oma sõiduki „läbipõrutamisest" purunenud tagaratta sisekummi. Õnne polnud ka Pertenil ja lõpuks S c h a g a l i l, kes poolhaiget Kletskit koju juhtis, ja ka vanameistril M a n n e r t i l. Lõpuks siiski sõitjad ja sõidukid, olgugi et mõned neist slepis, saabusid rivis S a u e l e, kus I olümpia-mootorratturitetähesõidu võitjate pidulikuks vastuvõtuks oli kogunenud enam kui tuhat mootorspordihuvilist. Ei puudunud isegi auväravad ja tervitused mürtsuva orkestriga. Mis kõik selle järele sündis, kuidas aurivis tagasi kodulinna saabuti jne. jne., selle kirjeldamiseks pole enam paika siinkohal, sest kõik see peaks olema sama tuttav nii vastuvõtjaile kui vastuvõetuile.

Ligikaudu kuu aega hiljem, napilt enne Eesti Suursõitu 1936, saabus Tallinna ka Eesti tähesõitjailt võidetud rändkarikas — rahvusvaheline trofee, mille kaitsmiseks ja tagasivõitmiseks 1937. a. Eesti mootorsportlasil tuleb rakendada oma parim tahe ja võimed.

Järgmine „AUTO" number ilmub

15. jaanuaril 1937



Olümpia mootorrataste tähesõit 1936

JUULIKUUS korraldatud Olümpia 1936. a. tähesõidu mootorratastele võitis teatavasti Eesti meeskond. All tabelis on toodud: osavõtjad riigid, finiši saabunute arv ja võidupunktid. Nagu näeme, on Eesti teistest kaugel ees:

	Riigid	*Finiši saabunud*	*Punkte*
1.	Eesti	14.	15.727,6
2.	Luksemburg	10.	2.610,2
3.	Läti	2	528,9
4.	Poola	15.	964,80
5.	Hollandi	42.	947,96
6.	Šveits	3.	102,81
7.	Itaalia	3.	32,10
8.	Austria	2.	26,12
9.	Inglismaa	1.	24,904
10.	Tšehhoslovakkia	1.	7,308.

Uus maailmarekord

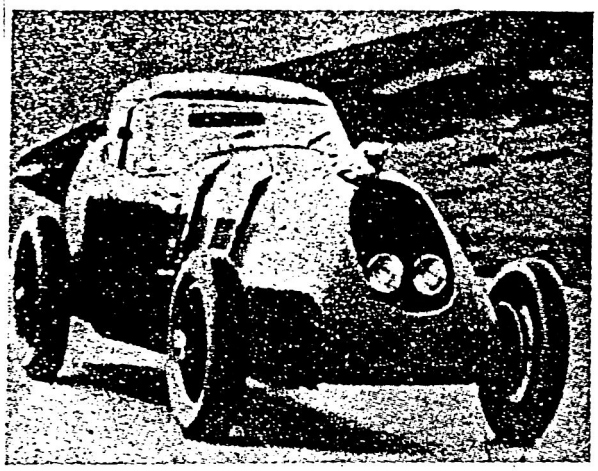
Inglise tuntud rekordide kihutaja kapt. E. G. Eyston püstitas hiljuti Soolajärvel Utha's (USA) oma „Speed of the Wind" sõidukil uue maailma tunnirekordi — 261,517 km/t. Senine rekord oli püstitatud samal masinal ja oli 256,368 km/t.

Arturo Mercanti abessiinlaste ohvriks!

Arturo Mercanti, Itaalia Kuningliku Autoklubi spordijuht, mõrvati hiljuti Abessiinias ühel pärismaalaste kallaletungil.

Aafrika sammub Euroopa jälgedes

Hiljuti asutati Lõuna-Aafrikas uus selts, kapitalidega 30 000 naela, mis hakkab Kaplinna läheduses ehitama suuremat võidusõidu rada. Sel võistlusrajal kavatsetakse pidada iga-aastast L.-Aafrika Grand Prix võidusõite.



Inglise võidusõitja E. G. Eystoni võidusõiduauto

Mootorrattad firmade järgi

(1. apr. 1936.)

	Korviga	Korvita	Kokku
A. J. S.	10	68	78
Ardie	1	8	9
Ariel	4	5	9
B. S. A.	9	48	57
Calthorpe	2	9	11
D. K. W.	9	141	150
Douglas	1	14	15
Exelsior	—	14	14
Federation	—	12	12
F. N.	7	118	125
Harley-Davidson	106	47	153
Husqvarna	4	10	14
Indian	53	62	115
James	—	19	19
J. A. P.	1	7	8
Matchless	3	3	6
New-Imperial	—	29	29
New-Hudson	—	11	11
Norton	—	7	7
N. S. U.	—	102	102
Raleigh	—	15	15
Royal-Enfield	3	46	49
Rudge	1	61	62
Sunbeam	5	5	10
Triumph	1	19	20
T. W. N.	—	11	11
Velocette	—	19	19
Wanderer	1	16	17
Zündapp	—	17	17
Mitmesugused, alla 5.	10	37	47
Kokku	*231*	*930*	*1211*

PÄRITOLU järgi mootorrattaid on meil samuti, kui autosid kõige enam Am. Ühendriikidest, siis Inglismaalt, Saksast ja Belgiast. Kõige enam mootorrattaid on Am. Ühendriikide firmadelt: Harley-Davidson ja Indian, Saksa firmadelt: N. S. U. ja D. K. W. Belgia firmalt: Rudge, B. S. A., A. J. S. ja Royal-Enfield.

Külgkorviga mootorrattaid on kokku 231, sellest arvust on 106 *Harley-Davidsoni*, s. o. ligemale 50%. Teisel kohal on *Indianid*. Korvita tsikleid on arvult kõige enam *DKW*-sid — 141, siis *FN* — 118, *NSU* — 102, *Rudge* — 61 jne.

85aastane mootorratturmemm Meriväljal



mas

Peeter Langovits

Mootorratas on tunne, ütleb 85-aastane Agnessa Männi, kes 60.aasta eest võttis osa Eestile võiduga lõppenud Berliini tähesõidust.

Tuba Meriväljа pansionis, Arnold Rüütli portree kapis, KUKU raadio. Siin elab 60 aasta tagusest Berliini tähesõidust ainukese Eesti meeskonna naisliikmena osa võtnud Agnessa Männi.

JÜRI PINO

85-aastane vanaproua, kes tegi oma esimese mootorrattasõidu 1934. aastal venna sõiduriistaga, omaniku eest salajas, on ikka veel läbinisti mootorrattur. «On niivõrd hea tunne mootorrattaga sõita. Seda ei saagi kirjeldada, peab ise tundma. Nii kui mina ükskord ratta selga sain — vend võttis tagaistmele —, nii ma ka hulluks läksin. Ei saanud enam öösiti magada, käed-jalad värisesid, nii õudselt tahtsin sõita, ja muidugi tahtsin endale ka mootorratast.»

1936. aastal võttis Agnessa Männi ainukese naisena Eesti võistkonnas osa Berliini tähesõidust. Tähesõit on mootorratturite kokkutulek, kus võidab maa, kust tuleb kohale suhteliselt — rahvaarv, kaugus kohast — kõige rohkem tsiklimehi ja -naisi. 1936. aasta sõit oli esimene selline üritus, kus Eesti 14-liikmelisel võistkonnal kohe ka võita õnnestus.

«Mehed alguses ei usaldanud mind kaasa võtta,» ütleb Agnessa Männi, «kartsid, et ma ei pea vastu. Aga siis ma käisin ihuüksinda Riias ära ja nad jäid uskuma, et ma suudan küll. Hiljem, kui juba Berliini sõitma hakkasime, läks hoopis nii, et mina ütlesin: ma ei jõua teiega koos venida, ma sõidan ette ja ootan teid järele.»

«Kõige hullem oli ehk Leedust läbisõit, seal autosid sel ajal peaaegu ei olnud, puha hobused, ja kõik teed olid kabjanaelu täis. Mitmel mehel kummid läksid,» pajatab Agnessa Männi. «Saksamaal olid tolle aja kohta head teed, Lübeckist Berliini sõitsime üle saja, sest kiireks läks juba. Igal pool oli muidugi see «Heil Hitler!»-värk ja otse enne Berliini suur silt: «Juudid ei ole siin oodatud!» Naljakas selles mõttes, et meie võistkonnast oli kaks juuti.»

Viis aastat tegutsenud Eesti Motomatkajate Klubi peab proua Agnessat oma talismaniks.

«Ta on vapustav vanaproua. Meile on ta side Eesti mootorrattasõidu ajalooga,» ütleb klubi asutajaliige Igor Ellisson. «Lisaks on ta tõestus sellele, et mootorrattasõit on väga terve eluviis.»

Mootorrattaga saab sõita igal ajal ja iga ilmaga, kinnitab Igor Ellisson: «Ei ole olemas halba ilma, on olemas ilmastikule mittevastav riietus.»

«Kõige põhjapoolsem punkt, kus mina käinud olen, on Nordkap, 2000 kilomeetrit põhjapoolusest,» meenutab klubi liige Urmas Kauniste. «Oleks merel jää olnud, ehk oleks edasigi saanud...»

«Kahju, jah, enam pole nii ammu sõitnud,» ohkab Agnessa Männi, «mina sõidan nüüd sellega,» ütleb ta kargusarnasele kaadervärgile osutades.

Kõrgele vanusele vaatamata on Agnessa Männi säilitanud terve meelelaadi ja ellusuhtumise. Jutu lõpetuseks ütleb ta: «Näe, paar kuud tagasi jätsin suitsetamise maha, aga nüüd tahaks küll ühe teha. Äkki te, poisid, kaabite kuskilt mingid suitsud kokku?»

Kellelgi ei ole, minul ainult. Agnessa Männi vaatab mõtlikult pakki sisse ja võtab siis terve paki ära: «Mina ühekaupa võtma ei hakkagi, ikka pakk korraga!»

Nojah. Mootorratturite asi.

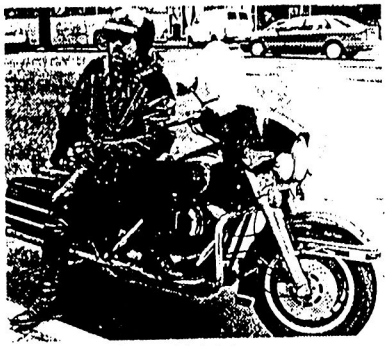
Juhtub...

Tsiklimehed alustasid koostööd politseiga

Harley Davidsoni fännid lubasid hiljutisel kohtumisel liikluspolitsei ülema **Märt Mikkoviga** hakata kiivreid kandma.

Mobiiltelefonidega varustatud harley-mehed hakkavad ka politsei informaatoriteks. Nad kannavad ette, kui märkavad tänavail liikumas katmata prahi- või liivakoormaga autosid. Samuti teatavad nad politseile koristamata tänavalõikudest.

Eestis on registreeritud 25 maailma kuulsaimat ratast, neist viis on muuseumi-eksemplarid. Ülejäänud paarkümmend on viimase kolme aasta toodang.



Tiit Blaat

Harley Davidsoni klubi anonuumne liige

Harley kummardas Zündappile

Kalevi suursõidul kohtusid Gunnar Graps Harley Davidsonil ja Agnessa Männi Zündapil.

"Proua Männi, väike meene klubi Harley Davidsonilt," kummardab Gunnar Graps galantselt.

Kalevi suursõidul Pirita mändide all said kokku erinevad põlvkonnad. Külgvankris istunud vanaproua polnud keegi muu kui 1936. aastal Berliini olümpia auks korraldatud üle-Euroopalise tähesõidu võitnud Eesti võistkonna tsiklipiloot Agnessa Männi. 85aastane Raudne Leedi õhkas keset mootorite kiunumist ja bensiinivingu, nagu oleks 60 aastat noorenenud.

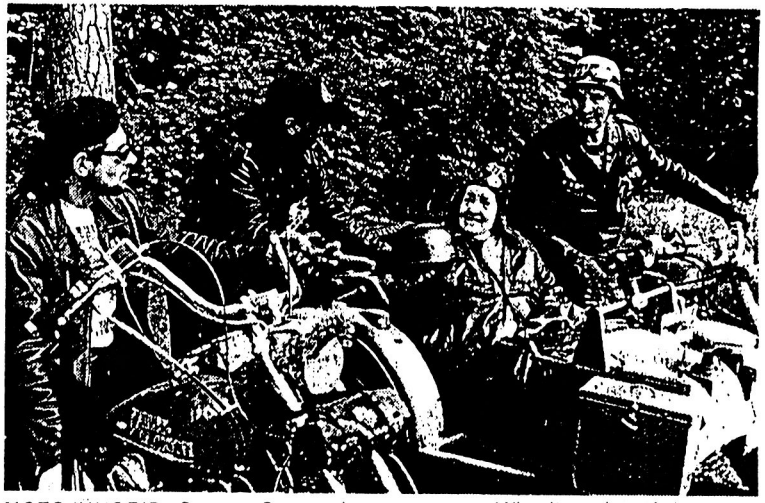
"Tahtnuks Berliinis olümpiatki vaadata, aga raha nappis tollalgi ja seetõttu tuli kohe koju tagasi vurada," meenutas vanaproua.

Trummivirtuoos, kunagi uljaspeana motokihutamisestki sisse võetud Graps riskis seda kuuldes vanaprouale ulatada SS-kiivri, ilmselt kui meenutuse kaugest ajast. Niisugust atribuutikat HD klubil jätkub.

Laupäeval pidasid HD taltsutajad kolmandat aastapäeva. Suursõidu korraldajad kutsusid nad avaparaadile ning "mustad saatanad" lõid metsa all laagri lahti. Sarvilised ja läikivad Harleyd püüdsid pilku. Samavõrra köitsid meeli nahkadesse kängitsetud, kiivreid, rätikuid ja kaabusid kandvad isandad ise ja nende sihvakad blondid austajannad. Ja kõik daamid olid pealegi erutavalt mustas.

"Harley – see on vabadus, riist ja fiiling," sõnas Graps. Proua Männile kiivrit ulatama sõitis ta sõber Stasi sarvilise tagaistmel. Stas on saladuslik ja napi jutuga, peale HD armastab ta klaverit mängida.

Hoopis rohkem oli aga pajatada külgvankri omanikul, samuti SS-kiivrit kandval 68aastasel Fredi Lepal. Tema tsikkel oli kõrvalolevast kriiskavast asfaldineelajast üle poole sajandi vanem. 1941. aastal valminud 750-kuubikuline Zündapp oli Saksa sõjaväe sõidu-(lahingu)riist. Selle Wehrmachti imepilli sai ta kunagiselt motoretuusalt Karl Rinaldolt. Putitas üles ja nüüd kutsutakse Fredi Leppa suuremate motoürituste puhul võitjaid auringile sõidutama. Piritalgi oli ta hommikust õhtuni ametis.



Kristian Skeer/EPA

MOTOJUNGRID: Gunnar Graps ulatab Agnessa Männile sojatrofee.

AIVO PALJASMAA

Kuulsaid paare ajaloost:

«Jõgevatreff» vallutab Eestit

Kes on motomatkajad, kes aeg-ajalt pakivad varustuse «terasratsudele» ja siis sõidavad avastama uusi maid ja paiku? See on seltskond, keda seob kiindumus mootorrataste ja matkamise vastu. Motomatkajad oma stiilse riietuse ning uhke tehnikaga püüavad pilku igas maailma paigas. Eesti motomatkajaid seob aga veel nende tippsündmus — «Jõgevatreff» — mis sündis 1992. aastal Rannal ning mille vaimne isa on Sadala mees Igor Ellisson.



Urmas Kauniste

Eesti Motomatkajate Klubi meeskond Motorex'96 näitusel. Vasakult: Urmas Kauniste, Igor Ellisson, Raido Remmelg ja Olev Kroon.

Tänavu on Eesti motomatkajatel väike juubel. Kuuskümmend aastat tagasi said eestlased võidu Berliini olümpiamängude tähesõidul. Sealt alates hakati kirjutama oma ajalugu.

1992. aastal loodi iseseisev Eesti Motomatkajate Klubi (EMMK) ning toimus esimene rahvusvaheline mootorratturite kokkutulek «Jõgevatreff». See viidi läbi Rannal ning osavõtjaid oli 120. Kuigi kokkutulek kannab «Jõgevatrefi» nime, on vahepealsetel aastatel toimunud motomatkajate kokkusaamised teistes maakondades.

1993. aastal kohtuti Kukulinnas ja osavõtjate arv oli 267. Ka kolmas kokkutulek toimus Kukulinnas ning matkajate arv kasvas plahvatuslikult — osales 502 matkajat.

Eelmisel aastal oli kohtumispaik Kurgjärvel Võrumaal. Osavõtjaid oli rekordiliselt — 612 üheteistkümnest riigist. Kaugeimad külalised olid Jaapanist ja Taist. Kõige rohkem, 311, oli matkajaid Soomest.

Tänavune, arvult juba viies «Jõgevatreff» jõuab Saaremaale. 2.—4. augustini saadakse kokku Karujärvel. Seekordne üritus on kantud rahvusvahelise motospordiföderatsiooni (FIM) kalendrisse.

«Jõgevatrefi» looja Igor Ellissoni sõnul tuleb seekord kindlasti uus osavõtjate rekord.

«Ürituse populaarsus on iga aastaga kasvanud. «Jõgevatrefi» kohtumispaikades on võib-olla küll pisut arusaamatust tekitanud selle ürituse nimi, et kannab Jõgeva nime, aga toimub Saaremaal. «Jõgevatreff» sündis Jõgevamaal ja kannab seda nime toimumiskohast olenemata.»

Igor Ellisson on alustanud aga juba praegu tõsist ettevalmistust 1997. aasta kokkutulekuks, mis toimub augustikuu esimesel nädalavahetusel Jõgevamaal.

«Ettevalmistustöödega tuleb alustada vähemalt aasta enne «Jõgevatrefi» toimumist. Arvan, et osavõtjate arv küünib siis juba tuhandeni.»

Oma plaanidest rääkis Igor Ellisson ka maavalitsuse arendusosakonna juhataja Ülari Alametsaga. «Jõgevatreff» on isemajandav ettevõtmine, mis vajab eelkõige nägusat laagripaika mõne veekogu ääres.

Kui «Jõgevatrefil» loodetakse jõuda tuhande osavõtjani, siis hiljuti oli Austria Alpides võimalik näha Kesk-Euroopa motomatkajate kokkutulekut, kus osalejaid oli ajakirjanduse hinnangul 10 000.

Nii et ala populaarsuse ja kandepinna suhtes ei pruugi kellelgi kahelda.

Kuidas «Jõgevatreff» edasi elab, sellega püüame lugejaid tulevikuski kursis hoida.

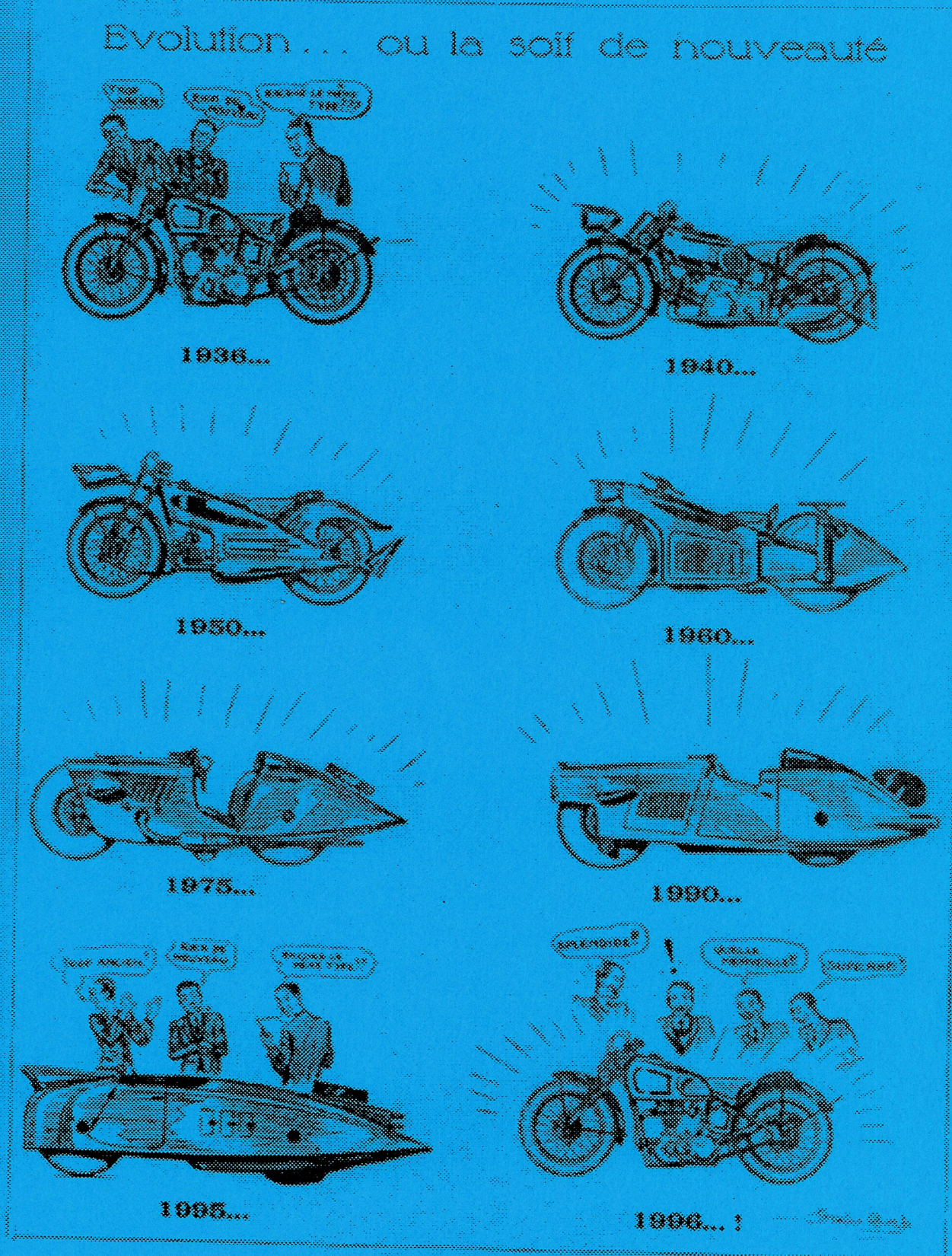
Tiit Lääne

MOTOREX'96

PROHVETLIK ENNUSTUS 1936. A.

AJAKIRJAST "MOTO - REVUE"

Moto Revue



Canon

KTK OVERALL

Canon UC 1000
Salvestab reisimälestused ja perekonnaelu tipphetked



Canon tõi suvel turule ka algajale filmijale sobiva videokaamera UC 1000.
UC 1000 on hõlpsalt kasutatav videokaamera, mille pildikvaliteet ja kasutusomadused on tagatud Canoni kaubamärgiga. Selle kaamera võimsa 12-kordse zoom-objektiivi fookuskauguste vahe on 5,2 – 62,4 mm, nõnda saate filmida nii maastiku- kui ka lähikaadreid. Tänu digitaalsele signaalisüsteemile ja kõrgkvaliteetsele optilisele süsteemile jäädvustate UC 1000-ga selge pildi ja ehtsad, teravad värvid.

Neli valmis automaatprogrammi teevad filmimise lihtsaks

Valmis automaatprogrammid teevad filmimise hõlpsaks. Filmija peab ainult valima vastavalt filmitavale objektile sobiva programmi. Enamuse situatsioonide jaoks kõlbab täisautomaatfilmimine, liikuvate objektide filmimiseks sobib aga spordiprogramm.
Portreeprogramm jätab tausta ebaselgeks ning toob peaobjekti selgelt esile. Lühike säriaeg võimaldab fimida kiiresti liikuvaid objekte – näiteks võidusõiduautosid.

Väikesed mõõtmed ja keeratav pildinäidik

Tänu väikestele mõõtmetele on UC 1000-videokaamerat hõlbus kasutada. Samuti on vajalike määrangute tegemine kerge. Madalal asuvate objektide filmimist hõlbustab keeratav pildinäidik ja see aitab ka kaamerat stabiilsena hoida. UC 1000 on täiuslik kogu pere kaamera, mida igaüks kiiresti kasutama õpib.

Hind UC 1000 hind koos kaugjuhtimispuldiga on 11 600 krooni (sisaldab käibemaksu 18%)

Lisainformatsioon

AS KTK Overall, tel. (372) 6 312 233, faks (372) 6 312 443.