



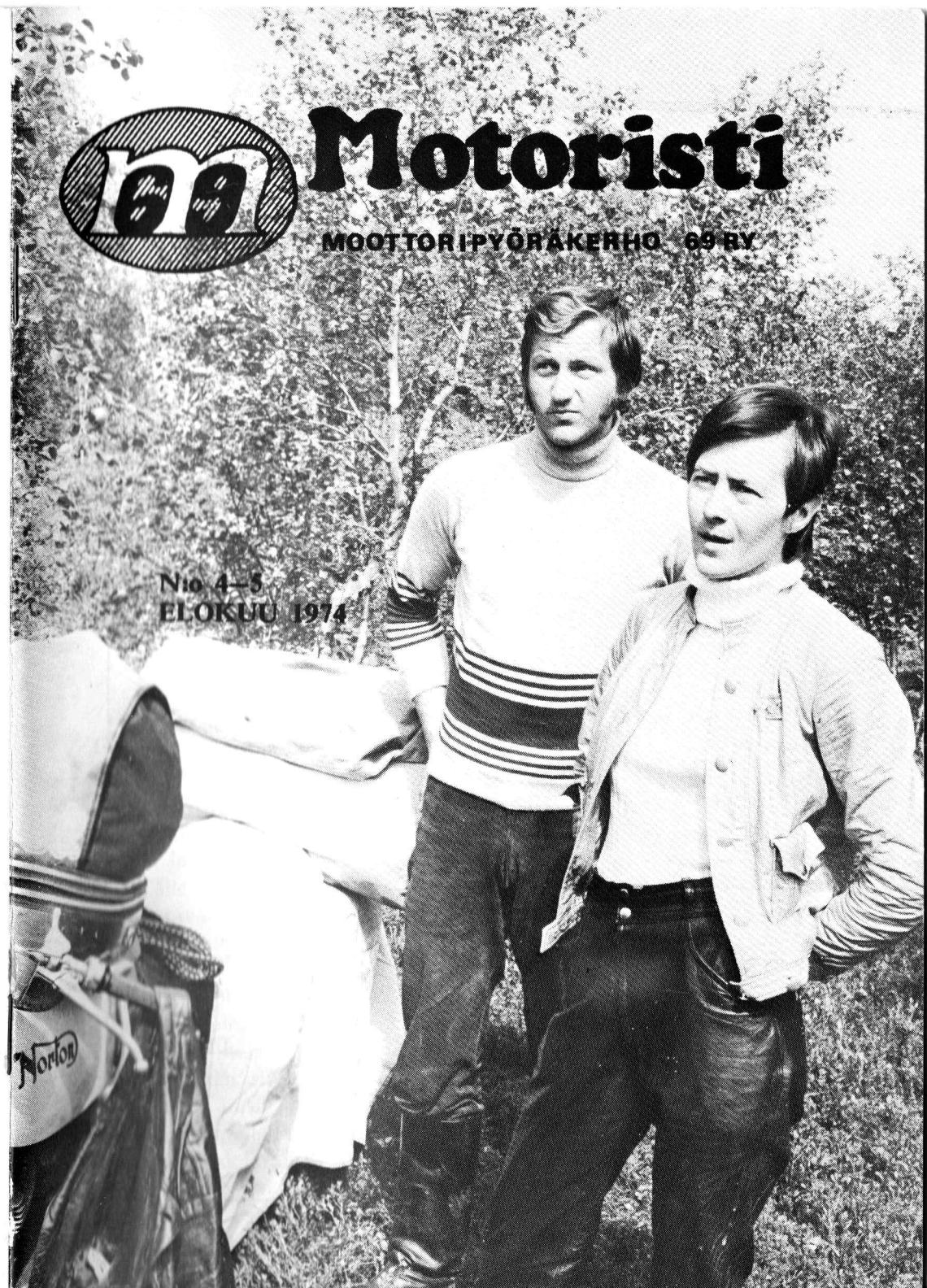
Porvoo 1974 - Oy Uusimaa



# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 BY

Nro 4-5  
ELOKUU 1974



Moottoripyöräkerho 69 r.y.

# VUOSIKOKOUS

Kirjokivellä 22.9.  
alkaen klo 11.00.

Esillä:

- 1) Sääntömääräiset asiat
- 2) Kontioralli
- 3) Kerhon kanta perusteilla olevaan moottoripyöräilijöiden keskusjärjestöön.
- 4) Kesänviettopaikka.
- 5) Naistoimikunta

Kerholaiset etsikää ja ajatelkaa joukostanne sopivia henkilöitä kerhon toimihenkilöiksi!

HALLITUS



N:o 4-5 ELOKUU 1974. 5. vuosikerta.

ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry:n hallitus:

**Puheenjohtaja**  
Orko Tallinen  
Haminantie 21  
46900 Inkeroinen

**Sihteeri**  
Mauno Tonttila  
Lankila  
15540 VILLÄHDE

**Kassanhoitaja**  
Jan-Anders Söderholm  
Matkamiehentie 10 A 5  
00320 HKI 32

**Kerhoisäntä**  
Seppo Rämö  
Hangasmäki I  
15680 LAHTI 68

**Toimittaja**  
Aimo Turunen  
Tornipolku 11 A 28  
06400 PORVOO 40

**Varajäsenet**  
Eero Parikka  
Hakapellonkatu 4 C 34  
20540 TURKU 54

**Kerhon postisiirtotilin  
numero on 426781-0**

Seppo Kankola  
Ida Aalbergint. 5 C 50  
00400 HELSINKI 40



## Tervehdys!

Kerhollamme on päättymässä erittäin onnistunut toimintavuosi. Kerhon eri tilaisuuksien järjestäjiksi nimetyt henkilöt ovat tehneet epäkiitettävää työtä antaumuksella ja saattaneet usein hyvinkin pitkälle organisoidut järjestelyt kiitettävällä tavalla meidän kaikkien nautittavaksi ja yhteiseksi eduksemme.

Vuosikokous on se tilaisuus, jossa jokainen parhaiten voimme vaikuttaa kerhomme toimintaan ja mahdollisiin suunnan muutoksiin tuomalla uusia ideoita harkittavaksi ja sovellettavaksi uusiksi toimintamuodoiksi.

Eihän myöskään ole oikeuden-

mukaista, että samat henkilöt vuodesta toiseen joutuvat hoitamaan vapaaehtoisia tehtäviä. Kyllä näinkin suuressa kerhossa on varmasti mahdollisuus jakaa vastuu useampien henkilöiden hartioille. Ainoana käytännön sanelemana vaatimuksena on, että hallituksen jäsenet olisivat lähekkäisiltä paikkakunnilta voidakseen kokoontua esteettä riittävän usein.

Vain näin vastuuta kantaen ja toimintaan osallistumalla on kerhollamme paikka auringossa turvattu.

Kaikki mukaan Kirjokivelle!

Aimo



Maailman pohjoisin ralli:

## KONTIOKIERROS 1974

Viisi ja puolisataa motoristia matkasi jälleen järjestyksessään kahdeksanteen Kontioon joka nyt oli järjestetty lappiin Ropinsalmen leirintäalueelle 6–7.7. Tunnelma rallissa oli mitä paras mahdollinen, huolimatta pitkästä ajomatkasta joka oli todella koettelemus sateineen ja kylmine ilmoineen, tiet tosin olivat melko hyväkuntoisia, kaikki päällystettyjä etelästä tultaessa. Oli mukava tutustua uusiin ihmisiin ja tavata vanhoja tuttuja, monia heistä tapaa vain kerran vuodessa juuri Kontiossa. Lähes sata jo vanhaa kävijää puuttui joukosta heidän ollessa FIM-

rallissa tai muualla Eurooppaa kiertämässä, joka ilmeni usein heitä kaivattaessa. Monille tämä olikin ensimmäinen lappin kokemus, eikä väsymyksen pahemmin haitannut vaikka monet välittivätkin etteivät he osaa nukkua kun aurinko paistaa ympäri vuorokauden.

Rallipaikka oli onnistuneesti valittu, silmää hivelevine komeine järvi- ja jylhine vaaramaisemineen. Saunaa kaikki kiittelivät ja se olikin ahkerassa käytössä ja ravintolan suosiota osoittivat pitkät jonot sen ollessa avoinna aina puoleen yöhön.



*Ilmoittautumispaikalla oli ajoittain jopa pientä ruuhkaa.*



*Reino Hakala on aloittanut katsastustoimet.*



*Ensimmäinen katsastettava oli Eero Tomi Nokialta.*



*Ilmoittautumisia vastaanottivat vas. Antti Huhtala, Paula Vekama ja Aila Mäki. Kari Ahola on poikennut kyselemään väliaikatietoja.*



*Warhan Matti murehtimassa Pannonia "riisitapin katkeamista".*



*Olavi Sallinen rouvansa kanssa saapui nyt Moto Guzzi -pyörällä Kangasalta.*





*Leila Sallinen oli jokin aika sitten saanut ajokortin ja oman Hondan, jolla oli mukava matkata.*



*Tampereelta kaksivuorokautta yhteen menoon ralliin. Vas. Olli Smeds, Harley -28 1200 cc. Oik. Christian Jensen, Harley vm. -36 750 cc.*



*Hannu Linden oik. toi kotimaisen pyöräutuuden Winha 290 cc n 20 hv, variaatio, hintaveto, naruvetoinen käynnistys.*



*Ristikankare Lasse Piikkiöstä matkasi rakentamallaan sivuvaunu Yamahalla.*



*Simo Nieminen saapui Indian Scout -pyörällään. Simo kertoi pyöränsä olevan vuodelta -28 mallia -29, 600 cc, 14 hv, lehtijousi edessä, ajo-ominaisuudet hyvät, matkanopeus 70 km/t, ollen suosituin ja kestävin malli. Simo on kolmas omistaja.*

Tunnelmaa siivittivät ilmassa lentävät "näkäräiset" kiusaten joitakin sekä maassa vikkellästi juoksentelevat "sigulit" pihistellen muutamien näkkileipäannoksia.

Lauantaina iltapäivällä Kari Ahola juoksi hätäisesti paikalle kuuluttaen tarvitsevansa ensiaputaitoisia, on tapahtunut moottoripyöräonnettomuus. Nopeasti pari kaveria tuonne maantielle varoittamaan muuta liikennettä ja ambulanssi on hälytettävä paikalle. Saavuttamme onnettomuuspaikalle missä moottoripyörä oli ajanut ulos kaarteesta ja kaksi pyöräilijää makasi loukkaantuneina pensaikossa. Ambulanssi saapui-

kin pian sireenit ulvoen paikalle ja siinä ovat sairaanhoitaja ja ambulanssimiehet opastivat loukkaantuneille annettavaa ensiapua, oli liikuteltava varovasti, sidottava, estettävä verenvuodot ja estetä potilasta tukehtumasta sen jälkeen saatettava loukkaantuneet nopeasti hoitoon. Mainittakoon, että monta autoa ja pyöräilijää oli ajanut onnettomuuspaikan ohitse lainkaan pysähtymättä. Pian Kari kuuluttikin, että onnettomuus oli lavastettu, kyseessä oli SPR:n ensiapunäytös. Kokoonnuttiin ralliaukiolle missä sairaanhoitaja selosti tapahtumien kulkua ja loukkaantuneille annettavaa ensiaputaitoa ja saattamista hoitoon. Esitys oli hy-



*SPR:n ensiapunäytös oli hyvin lavastettu.*

vin valaiseva ja saattaa hyvinkin vastata tositapahtumia.

Lauantai-illan palkintojenjako tapahtui kokon loisteessa, josta muodostuikin suuri show, aurinko tosin meidät petti silloin. Kierrellessäni rallialueella ja tehdessäni kyselyjä: Mikä saa sinut matkaamaan ralliin? Useimmiten vastaus oli "Tapaamaan tuttuja" tai "Moottoripyörällä on mukava ajaa", "Se on tunne päästävä matkaamaan ja nähtävä ja koettava jotakin, olemme luonteeltamme ikuisia kulkureita".

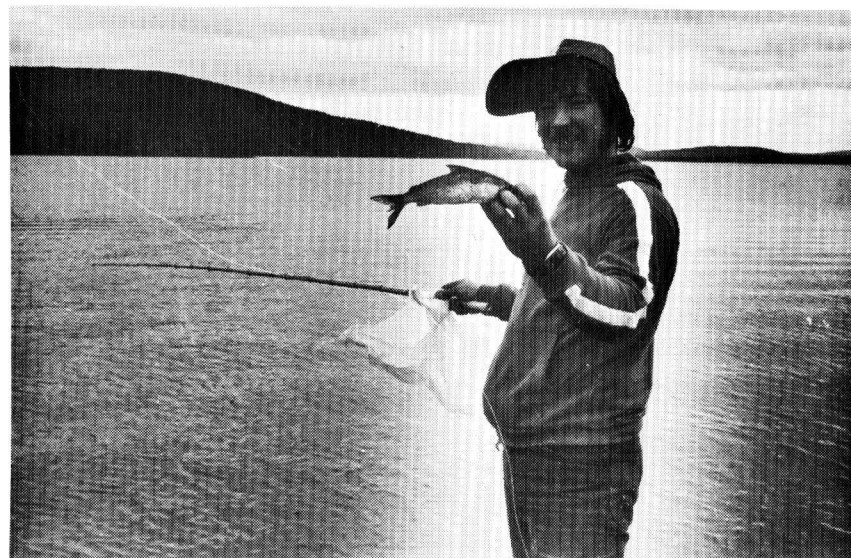


*Ina ja Gay Wikström Helsingistä: "Mukava rauhallinen ralli, hyvä ohjelma, sauna mainio. Jatkamme vielä Norjaan. Ralli kauas ensi vuonnakin niin taas tavataan."*





— Eivät motoristit niin raakoja ole kuin luullaan. Minäkin viihdyn oikein mukavasti täällä kyynärtaipeessa, sanoi sopulinpoika ja heilutti viiksiään.



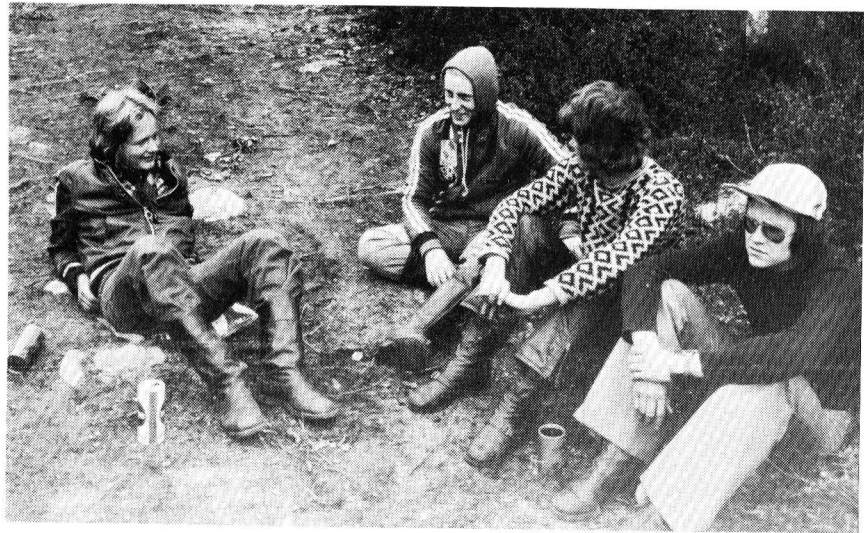
Lapinkävijä Ahti Ropponen Savonlinnasta sai siikakalan. Lappalaiset ovat nimittäneet Ahdin kalamaisteriksi.



Rallipaikka oli kaunista Lapin maisemaa.



*Inkeröisten mies Antti Kiviharju sääteli uimurin bensapintoja.*



*Hyvään matkaan, saunaan ja pesumahdollisuuksiin olivat tyytyväisiä vas. Jukka Rantanen, Kimmo Tinnilä, Timo Vartiainen ja Martti Eerikäinen.*



*— Kun kuski lepää, on saappaan hyvä kuivatella itseään peilinverressä.*





*Tämä sivuvaunu BSA oli ilo silmälle, huolella rakennettu ja kauniisti maalattuna.*



*Nuotiolla Lapin yössä tarinat olivat herkässä.*



*Lauantai-illan shown aikana oli naurussa pitelemistä.*



*"Pohjolan valkea kesäyö on täynnä sympatiaa."*



*"Tämäpä onkin vaikeaa, tämä puujaloilla käveleminen", tuumi Seppo Rämö.*



*Norjalainen motoristi haastoi voittajan käsillä ja puujaloilla kävelyn kilpailuun.*



*Vas. Sirkku Rajanto, Roland ja Torbjörn Mild Helsingistä: "Matka hieno vaikeuksista huolimatta. Rallipaikan suhteen toivomista kun kaikki ovat niin kovin erillään. Sauna oli hyvä keksintö. Pyörillä ajo ehdottomasti kiellettävä, järjestyksessä toivomisen varaa. Ohjelmaa enemmän ja aikaisemmin illalla."*

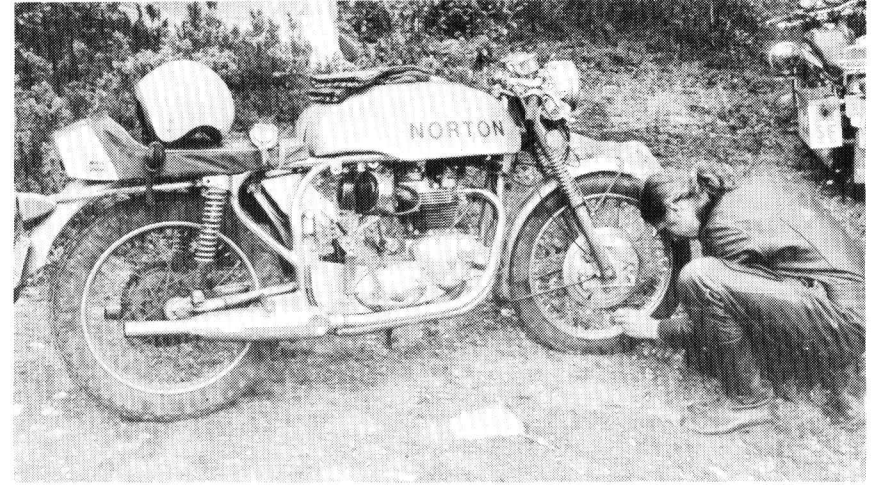


*Va. Timo Rajakangas: "Tultiin katsomaan kavereita, näkee maisemia. Tiukempi katsastus tai ei ollenkaan, aukeampi paikka, organisoitu palkintojenjako." Oik. Timo Veck: "Erittäin onnistunut ralli".*





*Puuhamiehet jaksoivat vielä hymyilläkin vaikka takana olivat katsastuspaikalla valvottut yötkin.*



*Komia Norton Triumph:in koneella.*



*Pieniä korjauksiakin pyöriin tehtiin ja kyllä neuvoja aina oli omasta takaa paikalla.*



*Tässä koko rallin toimikunta jolle kaikki kiitos kuuluu onnistuneesta rallista.*

# KONTIOIDEN KOTIINAJO

Perinteiseen tapaan oli Kontioon osaottaneiden kesken pientä kilpaa yhdestä jos toisestakin. Tänä vuonna oli jaossa kuusi Kontiopatsasta, jotka jaettiin seuraavissa sarjoissa kilpaileville: vanhimalle ja nuorimmalle osanottajalle, pienimmän ja vanhimman pyörän osastajalle sekä pisimmän matkan ajaneelle mies- ja naismotoristille. Päätimme olla jakamatta rakentajapalkintoa, koska pyörän arvostelu on täysin jokaisen makuasia ja se olisi luonut palkintojen jakoon kohdan, jossa joku olisi varmasti tuntenut kärsineensä vääryyttä. Muiden palkintojen jako oli jokseenkin selvää annettujen tietojen perusteella.

Pientä luetteloa ja tietoja niistä motoristeista, jotka veivät kontiopatsaat koteihinsa.

Nuorin osanottaja oli Mikko Leivo Nokialta. Tämä seitsemänvuotias tuleva motoristi oli istunut viikonlopun pyörän tankin päällä, omalla istuimellaan yli 2500 km. Mikko on aika konkari näissä pyörätouhuissa, tapamme hänet vielä moneen kertaan ympäri Suomea eri pyörätapahtumissa. Hän oli luokassaan täysin ylivoimainen, samoin kuin vanhin osanottajakin, aikaisemmin Kontion kiertänyt saksalainen Fritz Bahlo. 66-vuotias Fritz on ajellut mm. 10 kertaa Elefantissa, useissa Dragon-ralleissa ynnä muissa kokoontumisissa runsaalla laeisesti. Vanhinta osanottajaa 20 vuotta nuorempi oli vanhin pyörä, Harley-Davidson mallia 1928. Pyörän omistaa Olli Smeds. Saman ikäinen oli myös

Simo Niemisen Indian Scout. Reilun motoristihengen mukaan ei tässäkään tullut epäselvyyttä vanhimmasta pyörästä, sillä pyörien historiaa hyvin tuntevana Simo sanoi pyöränsä olevan 1929 mallia, vaikkakin rekisteröity jo 1928.

Hieman nuoremmalla mutta sitäkin pienemmällä pyörällä oli Tapani Soininen ajellut Helsingistä asti. 80-kuutioisella Jammullakin taittuu matka siinä kuin suuremmillakin ajokeilla, kun vain on henki päällä.

Aivan suorinta tietä kotoaan Riihimäeltä ei ollut pisimmän matkan ajanut naismotoristi. Satu Savolainen, saapunut, sillä hänen 350 Honda Fourin mittariin oli kertynyt yli 3100 km. Satu oli matkassa ystävänsä Kati Lehdon kanssa kiertänyt ympäri Skandinaviaa. He olivat ajelleet Jäämeren kautta Kontioon. Juha Lujalan lenkki oli suuntautunut päinvastaiseen suuntaan, Asseniin ja sieltä Ruotsin halki Ropinpirtille. Hänen n. 5000 km oikeutti saavuttamaan omistusoikeuden karhuveistokseen.

Ei jäänyt kierroksen kiertäminen suurlta osalta pyöräilijöitä ainoastaan Ropinsalmella käynniksi, sillä pohjoiseen päin suuntautui yhden jos toisenkin pyörän matka. Vielä kaksi viikkoa Kontion jälkekin oli motoristeja samalla reissulla.

Uskoin, että jokainen sai oman kontionsa kierrokseen, olkoonpa se sitten mikä tahansa henkilökohtaisen haasteen voittaminen.

Kari Ahola

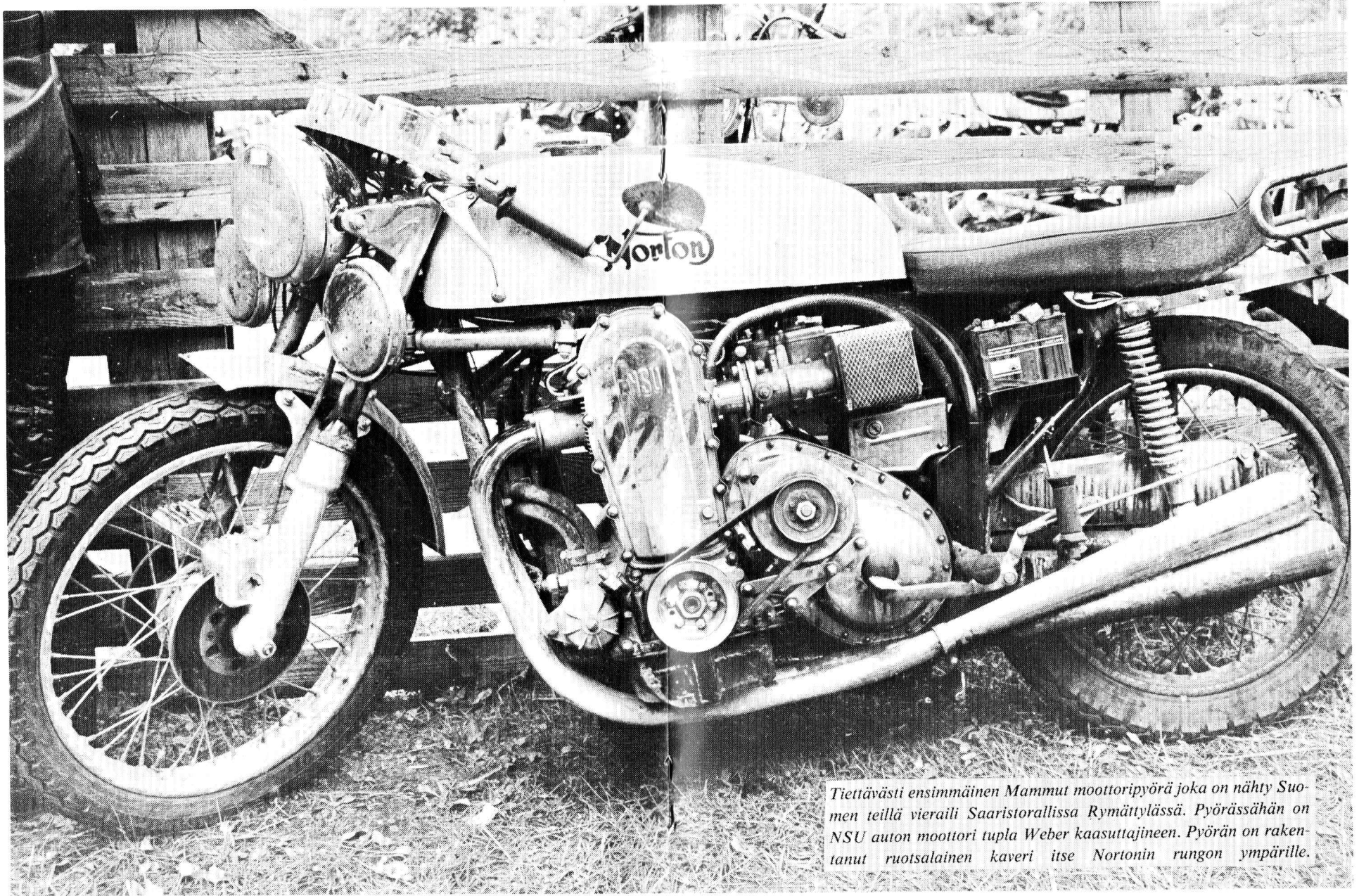


*Aila Mäki luovutti onnellisille voittajille karhuja.*



*Vanhimman osanottajan karhu meni Saksaan.*





*Tiettävästi ensimmäinen Mammut moottoripyörä joka on nähty Suomen teillä vieraili Saaristorallissa Rymättylässä. Pyörässähän on NSU auton moottori tupla Weber kaasuttajineen. Pyörän on rakentanut ruotsalainen kaveri itse Nortonin rungon ympärille.*



*Myös TV oli kameroineen ikuistamassa karhujen jakoa.*



*"Oi, voi, noita onnellisia palkintokarhujen saajia."*



*Voittajien on helppo hymyillä.*



*Tampereen tytöt lähtiessään: "Täällä oli kivaa".*



# KONTIO-RALLI 1974

Aamu aukeni pilvisenä ja tuulisena. Mittari näytti 10 astetta plussan puolta, vatsassa nipisteli, mielessä lisäksi kaikenlaista. Alushousuista voiteluöljyyn, tunnelma oli kuin jouluaattona. Mutta olihan lähtö Kontio-Ralliin edessä.

Ajoin Hämeenlinnan torille kello yhdeksäksi, koska lähdön piti tapahtua silloin, jostain syystä se venyi, kuten lähdöt yleensä. No tulihan siinä Sirkan hankittua nahkapuku ja muutama tomaatti tuntui hyvältä masussa, Tori-setä totesi Antin Bemun liian kalliiksi ja vahinko kyllä vara-avain jäi saamatta.

Startti onnistui sitten kello kymmenen. Metsä vilisi silmissä ja aurinko oli kiva asia.

Ensimmäinen pysähdys tapahtui kaukana Hämeenlinnasta kun armas pikku Sutzuki oli tuhlanut annoksensa Bensaa, joten tankattiin, juotiin siinä samalla kahvit. Matka jatkui yhtä soittoa, kunnes Mikin Honu sai tarpeekseen ja pysähtyi, poijaat bensa on loppu niin Mikki sitten tyylikkäästi talutti muutaman sata metriä, kunnes tuli huoltoasema. Siinä samalla Antti vaihtoi öljyt ja jo jonun aikaa sitten oli sade tullut mukaan kuvaan ja totisesti jäädäkseen.

No jatkettiin matkaa, mutta vainseuraavat 150 km, koska Sutzuki päätti olla-kin janoinen, se taas tiesi tankkausta. Sade hakkasi matkalaisia ja pakko oli välillä vääntää sukat ja rukkaset.

Saavuttiin Kuivaniemeen, joka tosin oli erittäin kostea tällä kertaa. Mikin loppu jälleen bensa, mutta tällä kerralla ei tarvinnut työntää, oltiin nimittäin bensa-

asemalla, josta selvisi ettei läheisellä kämppärillä ollut ainoatakaan vapaata mökkiä, siinä kaatosateessa oli suorastaan pakko päästä katen alle. Kuultiin kuitenkin huoltis-pojalta että lähellä olisi matkustajakotelo, no mutta sehän oli menty. Saatiin kuin saatiinkin katto päälle ja saunaankin päästiin ja samalla jälkilöylyissä kuivu kastuneet vaatteet. Keitettiin oikein saunakahvitkin lainapannussa ja voi pirhana ilman sokeria. Uni rupeskin jo tuntuun kaikkein parhaalta ajatukselta kovan ajopäivän jälkeen, oltiinhan tultu sentään Oulun yläpuolelle. Ennen nukkumaan menoa täytyi kuitenkin tarkastella hieman matkareittejä ja Nukkumatti näyttikin sitten loppu.

Tultiin Nukkumatin kanssa aamuun joka valkeni totisesti, sillä sade ei hellittänyt hetkeksikään, pikkuhiljaa ruvettiin kokoileen kampeita ja lähtö oli liki.

Jaa, mutta yöllä nukkuessani viatonta lapsenuntani oli saatu yksi likomärkä punaiseksi värjäytynyt motoristi lisää, värin alta erottui pulisongit ja Partiha se oli liittynyt seurueeseen klo kaksi yöllä. Jälleen matkaan ja Kemiin selvittiin yhdessä sekunnissa sillä matkahan on vain 35 km, mutta Kemiin me sitten juututtiinkin sillä Gulfin avaruushuoltis oli niin hyvällä holilla ettei ketään ohimeneviä tuttuja voinut päästää menemään noin vain. Meidän neljän pyörän ryhmään oli siis tullut lisäystä.

Kemi olikin oikeastaan hyvä paikka ja niin sitten täydennettiin muonavarastoja ja juotiin vaihteeksi kahvit sekä tuoret

lätyt maistui namilta. Nopsasti tuli poikettua pitkäripaisessakin. Kettinkeihin vain rasvaa ja sitten sai lähteä.

Parti, Antti ja Pentti livistivätkin heti Kemin jälkeen, eikä moiselle laukalle ollut meikäläiset 250 kuutoisella mitään sanaa, joten jatkettiin sitten Syfo, Teodor, Mikki ja minä vesisade yhäkin seuralaisena. Poikettiin siinä bensat ja jatkettiin seuraavat virstan välit, kunnes rupesi vatsakin ilmoitteleen itsestään ja seuraavan tankkauksen yhteydessä syötiin-kin, kevyistä kenttälounaista poiketen kunnan sapuskat. Lihapullia ja Teodor taisi syödä pyttipannun.

Hatusen Jukka pyörivine majoineen saapui paikalle, monen ohituksen jälkeen oli kiva jutellakin välillä. Sovittiin, jos matkalla rupeaa tekemään mieli kahvia niin saimme luvan pysäyttää. Niin siinä sitten kävi kun olimme jatkaneet jonkun matkaa tuli mieleen iltapäiväkahvit ja jälleen pyörät seis ja tienposkeen, pian se Jukka saapuikin kojuineen, hosuttiin siinä tienposkessa ja Jukka poika pysähtyi ja kahvit saatiin kuin saatiinkin ja ne oli kyllä viimeisenpäälle ja mikä parasta vihdoin kahvit sokerilla. Jonkun ajan kuluttua siinä kun nautimme iltapäiväkahveja ravautti Aslakki ohia ja ei kulunut kauaa kun hän palasi takaisin ja hörppäsi mukillisen kahvia kanssamme.

Noustiin vaihteeksi satulaan ja olo oli taivaallinen, no niin, kaasua ja pykälää ja matka jatkui. Putosi siinä meikäläiseltä popot tielle, mutta onneksi pojat huomasi, minä olisin kyllä ajanut pokkana perille. Oli siinä tarpeeksi huolta että itse pysyi satulassa. Teodor poikkesi välillä jänghälle ja siihen oli jo pyörälläkin sanansa ja sepä ei sitten suostunut jatkamaan, heittäytyi mykäksi koko tuutti. Muut

mentiin edellä Karesuvantoon ja kun Teodoria ei kuulunut, lähti pojat takaisin ja hinasivatten pyörää jonkun matkaa. Syfo ja minä jatkoimme kaksisataa Karesuvannosta ja voi sitä tietä. Montuissa löytyi, voi ei, huippuna tien varsilla kivat kolmiot jotka ilmoittivat montuista aina silloin tällöin oli monttuja kilometri ja välillä kolme. Jotten ihan pääsis sanomaan oli koko tie yhtä monttua noin puolihuo- limattomasti päällystetty.

Mutta mikäs se sellainen seikkailu on joka on jo valmiiksi suunniteltu, sanoi Kari ja oikeessa oli.

Pianhan se liehui Ropinsalmen kämppärilippu joten oli päästy perille. Täytyy sanoo, että filis oli väsynyt märkä, mutta niin onnellinen. Sauna oli lämmin joten märät vaattet sai jälleen kuivaksi ja pitkäripaisen anti antoi helpotuksen viluun. Ilta kului Jukan kojussa ja kyllä siinä herja lensi, kun kaikille oli sattunut jotain kummellusta matkalla. Ilta oli ehtinyt yöksi ja yö aamuksi ja nukkuakin piti, mutta pohjolan vaaleat yöt sekoittivat etelänihmisen pään.

Jälleen yksi aamu, mutta kas ihmettä, ei vettä ei kertakaikkiaan pisaran pisaraakaan tullut taivaalta. Aamukahvit maistui hyvältä ja sitten olikin aika ryhtyä vastaanottamaan kutsuttuja vieraita.

Pojat ajoivat takaisin Karesuvantoon katsastaan saapuvia pyöriä. Muut jäimme Roppiin kirjoitteleen kylttejä ilmoittautumispaikasta ja kaikenlaista pientä puuhaa siinä oli.

Odotellessa kutsuttuja vieraita kertoi Tonttilan Mauno hieman kerhohistoriaa sekä sen syntyvaiheita ja oli todella mielenkiintoista kuulla kuinka kerho on kehittynyt ja laajentunut ikäänkuin vehnäpulla.



*Paula Vekamalla meni rallitouhut mukavasti.*

Kello rupesikin näyttämään paikallista Lapinaikaa 13.00 ja vieraita rupesikin valuun pikkuhiljaa. Ja niitä lukuisia hymyileviä motoristikasvoja oli ilo katsella. Vaikka matka ja loppusuoran montut olivatkin koetelleet itseksitakin, ne murheet tuntuivat mitättömiltä oltiinhan sentään perillä kauniissa Lapissa ja ennenkaikkea Ropinsalmella.

Päivän mittaan portilla pärisi jatkuvasti, tulijoita riitti vanhoja tuttuja ja niin ihmeteltävän paljon uusia motoristeja. Ropautti muutamat pisaratkin välillä, mutta pirtin kuistia ei voinut olla jättämättä, oli pakko istua ja katsella, jututtaa matkalaisia ja päivitellä yhdessä pilvien kosteuskapasiteettia sillä perjantai-iltaan mennessä oli kaikki, aniharvaa lukuunottamatta saaneet kunnan kaatosateen niskoilleen.

Aamuneljään siinä tuli istuttua, vuoroin Wisi ja Eija vuoroin Sisi ja minä. Merkki-putiikkia hoiteli Antti ja kyllä hän niitä myikin taukoamatta.

(Rallimerkeistä puheenollen, tahtoisin sanoa muutaman sanan, niitähän on tullut tavaksi kerätä jos vaikka minkälaiseen pipoon. Niin minäkin kiinnittelin, ne muutamat jotka olen motoristina kerinyt hankkimaan. Ja näin kävi, kun ei vaivainen pituuteni riittänyt, täytyi nousta kaiteelle seisomaan, nähdäkseni nuorimman tulijan, pikku-Mikon, kolautin pääni parruun ja ruuvattava rallimerkki suoraan päästä läpi. Tuli siinä manattua rallimerkit.)

Yön hiljaisina hetkinäkin saapui muutamia pyöriä, ja sääskien keskellä se tuntui suorastaan pelastukselta.

Lauantaina sitten ilmoittautumispaikalla rulianssi oli parhaimmillaan kuin konsanaan markkina-paikalla, ei satanut

vettä eläköön. Saapui norjalaisia, ruotsalaisia jne. olipa mukaan tullut muutama saksalainenkin, mukaanan rallin vanhus.

Siinä jo meidän Syrkkyy-poikakin hie-man sekosi, näki vain ulkolaisen rekisterin ja lähinnä oleva poika sai uteliaisuutta osakseen, kun Syrkkyy kysäisi: "Hei boy? Do you speak English? Johon poika: A little. Siihen Syrkkyy: Where do you come from? Poika vastasi hädissäään: From Finland. Johan Syrkkyy suorastaan huusi: No sähän puhut sit jätkä Suomee. Poika vastasi hymyssä suin: Niin puhunkin. Tällaisia pikkuerhdyksiä, sillä kyseinen pyörä ei ollut hänen. Ja kaikilla riitti hauskaa. Eipä silti Syrkkyy järjesti aina silloin tällöin huuliharppuineen pienet ilot kaikille jotka sattuivat olemaan läsnä kun inspiksen aika tuli. Tosta vaan extempore.

Kello 24.00 jälleen paikallista Lapin aikaa, oli palkintojenjako. Palkintoja saivat ansioituneimmat, vanhin osanottaja, pisin matka jne. Sen jälkeen ohjelmassa seurasi jänghä tanssit mutta eipä vaan jalka tahtonut nousta. Sen sijaan puujakkakilvassa nousi oma sekä puinenkin jalka kiivaaseen tahtiin, saatiin voittajakin selville. Mara oli tosi nopeaa ja vei voiton Lahteen.

Ilta jatkui tämän jälkeen vapaamuotoisena pääasiassa kuultiin, kuinka Viki pärjäsi maailmalla kavereineen sekä nuotiolla kuultiin Simon ja Syrkyyn duetto lauluja, joku keskusteli kannon nokassa henkevästi, mutta kaikilla näytti olevan hyvä olla.

Lapin taikayö oli jälleen yllättänyt, koskapa satuin vilkaisemaan kelloa ja hyvänen aika jo neljä aamulla. Nyt nukkumaan ja pian sillä sunnuntaina oli pitkäkö matka, pois kotiin.





*Konttiosta oli suosittua poiketa Norjan puolella Jäämeren rannalla.*

Sunnuntai olikin kaunis päivä, ja niin työt tehtyämme lähdimme Reiska ja Aimo, Petterillä katselemaan Norjan maisemia, eikä suinkaan kohti etelää.

Ja voi hyvät ihmiset kyllä oli kaunista. Sametinpehmeää jylhää maisemaa riitti. Ja tien varsilla lepäilevät lampaat, sekä jäämeren kasvatit olivat kerrassaan hupaisaa katseltavaa. Jäämeren kasvatit kaksi heppaa käyskentelevät kaikin mokomin Skibottenin kyläteillä. Toinen söi ruohoa kirkonpuutarhassa. Siinähän tuli kilpajuoksukin, kun Pentti juoksi karuun ja heppa köpötteli perässä, heppa olisi kyllä tykännyt Reiskan autonratistakin ja sivulaukut maistui noin kielenpäähän namilta. Mutta sitten täytyi jättää Norja ja palata Ropiin. Matkalla kuohusi

muutama vesiputous. Näky oli tosi vaikuttava, jääkylmä vesi ryöppy korkeilta tuntureilta alas, alas. Vettä putosi valtavalla voimalla ja kohinalla, on suorastaan vaikea sanoin kuvailla. Matka jatkui edelleen Suomen puolelle, halki tuntureiden Ropiin. Siinä jo meikälainen torkahdelti loppumatkasta ja Ropinsalmella Nukku-Matti otti syliin ja vei Sulkasaarille.

Maanantaiaamu oli tosi komea ja lämmin, matka kotiin alkoi siis miellyttävästi. Tie Ropista Karesuvantoonkin tuntui menevän. Pudonnut öljypurkkikin vain nauratti, Pentti oli kiltti ja poimi sen talteen. Karesuvannossa otettiin tankit täyteen ja varsinainen paluumatka alkoi. Aikamme ajettua, jostain matkalta löytyi

Kirsi ja Hannu, siitähän sitten jatkettiin ja noin 60 km ennen Oulualöytyi kämppäri, josta vuokrattiin pikku-maja ja saunottiin, napoteltiin sopat ja istuttiin iltaa joka jälleen venyi aamu viiteen. Herätessäni kello olikin jo luvattoman paljon ei kuitenkaan niin paljon, ettei olisi pojat uimaan kerinneet sinne vaan mereen, kehuvatten ettei ollut kylmää. Päästiin siinä jossain vaiheessa sitten tienkin päälle.

Ajettiin muutamat tankilliset, kun rupesi taivaanranta näyttämään mustanpuhualta. Vettä oli siis tiedossa. Kerkis jo tiputtaan parit pisarat, joten huoltikselle ja sadevehkeet ylle, mutta ennen kuin Pentin Honu rupesi kehräämään, tehtiin yllättävä havainto. Takarengas tyhjä ja paikkausremontti iski päällensä. Paikates-

sa kului senverran aikaa, että pilvet menivät menojaan ja aurinko porotti suoraan kohti, ettei sittenkään saatu sadetta.

Mieli oli taas matkassa ja ajatukset kertasi tapahtuneita. Pihtiputaalla rupesi väsyttämään ja kahvit piristi kummasti. Sutzukikin halusi lisää menovettä, heitettiin muutamat herjat, ja jatkettiin Jyväskylään, jossa Kirsi ja Hannu erosivat porukasta. Hieman jälkeen Jyväskylän oli pakko juoda lämmintä ja sieltä löytyi jälleen tuttuja. Teija ja Paula istuivat hekin kuppusten ääressä. Teija kertoi tuohituneena joutuneensa ketjuremonttiin muutaman kerran, mutta muuten oli kaikki ok.

Kello oli taaskin vaikka kuinka paljon joten ravautettiin tien päälle. Ja Orivesi



*"Hei missä minun teräsratsuni on? Siinä oli kymmeniä hevosvoimia, tässä on vain yksi."*

# Festinki Treffen 1974

Ruovedellä kokosi yli 700 motoristia. Imatran läheisyyden vuoksi kansainvälinen edustuskun kohosi yli sadan osanottajan. Festinki oli yksi onnistunut rengas tämän kesän rallien ketjussa. Rallitouhu alkaa hapuilun ja etsinnän jälkeen löytää tyyliä ja myös rauhoittua. Festingin team oli talvesta alkaen paneutua tehtäväänsä ja mitään ei jätetty sattuman varaan. Niin uhkarohkeaa kun onkin järjestää täysin avointa ja karsimatonta rallia,

oli seuraava ja viimeinen tankkaus paikka, Teodor söi siellä muistaakseni Hot Dokin ja oli tyytyväinen. Taivas oli aivan pilvessä ja ilma musta, mutta nämä motoristit ajoivat halki sysimustan yön.

Loppumatka tulikin reippaasti. Kauhunhetkiä koettiin vasta kun Pälkäneen jälkeen uusi mustatie teki tepposen ja nelli loputkin valot, tuntui vaaralliselta kun ainoa valo joka näkyi, oli edessä ajavan punainen perävalo.

Onneksi tie oli hyvässä kunnossa ja silmä tottu pimeeseen. Pian pimeydessä erottui kotikaupungin viitta ja kello oli taasan yksi yöllä, kun pääsimme Hämeenlinnaan ja sen rakkaalle kaupattorille.

Kaikkien hauskojen hetkien jälkeen, tuntui oudolta erota ja lähteä yksin ajamaan halki nukkuvan kaupungin kotiin.

Täytyy ilokseni todeta, että koko reissun ajan oli hyvä olla tyttö-motoristi, sillä se poika-motoristien suhtautuminen oli tosi reilua ja tasa-arvoista.

Kiitos Antin, Mikin, Teodorin, Syfon, Partin, Hannun ja Pentin.

Terveisin Publa

Festinki teamin ottama riski ei ylittänyt voimia. Kun suunnittelu oli hyvin hoidettu ja valvontaryhmät todella valvoivat, myös yön, ralli sujui rauhassa ja veljeydessä. Tamperelaisen raggariyhmänkin törkeät toilaukset taltutettiin alkuunsa. Ja vaikka sakin oikeudentunto olisi toivonut ”käräjät” heti paikana päällä, syylliset luovutettiin poliisin haltuun.

Orko Tallinen nouti palkintojen jaossa osanottajamäärän palkinnon kuusysin haltuun. Kuusysiläisten panostahan on paljon Festinki teamissakin ja kontiorallin ohella Festinki tunnetaan paljossa ”omaksi” ralliksi kuusysiläisillekin.

Ruoveden kunnan luottavaisuutta rallia kohtaan sopi ihmetellä ja ralli todella oli tämän luottamuksen arvoinen. Särkyneestä saunalavostakin vastasi hämeenlinnalainen hurjapää yksityisesti, eikä sitä luettu koko motorismin synniksi. Myös lehdistön suhtautuminen oli perin myönteinen ja ralli sai tilaa huomattavalla paikalla pääsivulla.

Allamainitulla oli heinäntekongelmien vuoksi mahdollisuus osallistua vain lauantai-iltana. Mutta se oli elämys, fiilinki oli hieno eikä kaljanjuonti enää korostu yhdessäolon päänumerona.

Tämän kesän ralleista erikoisesti Kontio-, Festinki- ja Muuratrallit ovat osoittaneet, että kun ryhmä motoristeja todella pistää itsensä likoon ja ottaa vastuun, syntyy hieno yhdessäolo jossa myös lävijät käyttäytyvät fiksusti. Artukaisten surullinen yö joka vaati kahden nuoren hengen, johtui juuri järjestäjien vastuun pakoilusta. Kerättiin rahat ja jä-

# On monenlaisia motoristeja

On väitetty, jos lintu tarkkaan tietäisi miksi se laulaa ja miten se laulaa, se tuskin paljoa laulelisi. Samoin taitaa olla motoristin ajoituksen laita. Jokainen tajuaa itsessään vahvojakin viettytymyksiä, jotka luovat motorismiin hohtoa ja jatkuvuutta. Jokainen tajuaa myös, että toisilla voi nämä elämykset painottua aivan toisella tavalla. Tieteen aikakautena kaikki asiat pyritään luokittelemaan ja erittelemään. Ei ihme jos motoristejakin on lajiteltu eri ryhmiin. On jo aluksi hyvä painottaa, että harva on puhdas perus-tyyppi. On yksi tai kaksi hallitsevaa piirrettä ja muita heikompana. Tämä suomalaisiin olosuhteisiin sopeutettu aineisto pohjautuu englantilaiseen ja hollantilaiseen ryhmittelyyn.

## TEKNISET MOTORISTIT

Pyörän täydellinen tunteminen on heille tärkeää. He viihtyvät jopa enemmän pyörää purkamassa, kokoamassa ja puhdistamassa kuin ajossa. Jotkut heistä erikoistuvat johonkin pyörämerkkiin ja

tehtiin paikka ilman huoltoa ja valvontaa yöksi.

Suomessa alkavat rallit nyt löytää oman yksilöllisen erikoisleimansa. Festinki-ryhmässä tuntuu olevan aprikointia voidaanko tätä rallia enää jatkaa täysin avoimena. Niin hyvä kuin rajoittamaton kokoontuminen onkin, sen tuomat ongelmat järjestäjille voivat tulla ylivoimaisiksi. Talven aikana ryhmä päättää mahdollisista muutoksista.

Eero Mikkola

tietävät siitä kaiken mahdollisen. Joidenkin kiinnostus kohdistuu kaikkien pyörien tekniikkaan ja historiaan. Kohdattaessa muita motoristeja tekniset asiat ovat päällimmäisinä. Vähemmän teknisille nämä ”kaikentietävät” ovat hyviä ja nopeita tietolähteitä.

## RAKENTELIJAT

OVAT TEKNISTEN ALALAJI× Heillä on intohimoinen tarve muutella yksityiskohtia vakiomalleissa ja saada näin yksilöllinen ajopyörä. Vanhojen pyörien vaalijat ja ”henkiinherättäjät” ovat oma ryhmänsä. Joillekin riittää yksi tai kaksi pyörää, jotkut kokoavat museokokoelmia ja käyttävät niihin paljon aikaa ja varoja. Chopperien rakentajat ovat oma ryhmänsä. Monet aidot motoristit pitävät heitä keikkailijoina ja jopa moottoripyörän häpäisijöinä. Chopperistit ovat usein taiteilija- tai väkivaltaaluonteita, tai sitten showtyyppisiä.

## AJOELÄMYSMOTORISTIT

Ajo on heille elämää: pyörän hallinta kaikissa olosuhteissa ja vauhdin nautinto pelon rajalle saakka. Motocross ajaja pistää itsensä, koneensa ja maaston täysivoimaiseen vuorovaikutukseen. Moni ei voi käsittää, että tällainen elämys voisi olla nautittava. Vauhtimoottori nauttii taas hyvistä teistä, joilla koneesta voi ottaa kaiken irti. Hitaammilla teillä hän nauttii ja taiteilee kurveissa. Vauhtimotoristeissa on sekä tyyniä että rämäpäätyyppisiä, äärimmäisenä Helvetin Enkelit itseurhavahteineen.

Retkeilijämotoristit ovat tämän ajoelämysluokan suurin joukko. Heille pyörä



on väline päästä irti nopeasti paikasta toiseen, nähdä maailmaa ja kohdata uutta. Retkimotoristien ryhmäkin hajoaa alalajeihin. On niitä joille tärkeintä on pitkät päivämatkat. Matkan varren ainoat pysähdyspaikat ovat pyörän ja oman huollon vuoksi valittuja. Jotkut taas ottavat hittammiin, tutustuvat joko luontoon tai asutukseen uusissa paikoissa tai molempiinkin. Yöpymis- ja pysähdyspaikat valitaan viehättävyyden perusteella. Aito retkimotoristi usein valitsee vanhan tien uuden asemasta, koska vanhan varrella on enemmän nähtävää ja koettavaa. Valtatiet ovat useimmiten melko yksitoikkoisia ajettavia.

#### TOVERUUSMOTORISTIT

Heille motorismissa on tärkeintä toverussuhteet. Korttelipärinäjäengit ovat yksi laji toveruusmotorismia, jossa voi tuntea kuuluvansa johonkin. Jengi ja löysi kuitenkin on monessa suhteessa laumahenkisen. Kehittyneemmät motoristit etsivät yksilöinä toveruuskontakteja ja helposti saavuttavatkin niitä mm. viikonloppuralleissa. Tulla hyväksytyksi on tärkeä inhimillinen tarve ja se toteutuu toveruusmotorismissa, jossa koulutustaso ja varallisuusasema jää taustalle. Eri ikäkausien vuorovaikutus toveruusmotorismissa voi olla merkittävä kokemus.

#### UNIVOMU- MOTORISTIT

Ajopuku on monille motoristeille voimallisesti tunnettu osa motorismia. Monen jengin pukeutumistyyliä voi olla yhdenmukaisen univormun leimaa paljonkin. Marlon Brandotyylinen motoristipuku johon kuuluu nahkapusero, siniset farmarit, saappaat ja koppelakki (ny-

kyisin jo kypärä) on maailman yleisin motoristiasu ja suorastaan symboliksi muodostunut. Toinen voimakkaasti symbolinen ajovormu on TT-ajajan musta, ruumiinmukainen nahkahaalari, jota monet retkimotoristitkin käyttävät joko sellaisenaan tai väririkkaampana. Nahka-asusteet kuuluvat motosismiin niin olennaisena ja univormuluonteisena, että esim. englanninkielisissä maissa usein motoristeja kutsutaan nahkamiehiksi ja nahkapojiksi. Mutta niin nahkapuku kuin nahkapusero-farmarit yhdistelmäkin aikaansaa monissa ulkopulisissa torjuntaa, eikä tässä asussa pääse kaikkiin julkisiin paikkoihin. Tämä toisaalta on lisännyt motoristien univormutietoisuutta ja uhmaa pitää asua, joka joitakuuta ärsyttää.

#### KÄYTÄNNÖN MOTORISTIT

Jawakautena moni suomalainen metsätyönjohtaja oli käytännön motoristi: pyörä oli hänelle ennen autokautta välttämätön käyttökulkuneuvo. Nykyisin Suomessa on vähän motoristeja jotka pitävät pyörää vain työ- ja asiamatkoja varten. Sensijaan Keski-Euroopassa on paljon keskiikäisiä miehiä, jotka eivät osta autoa vaan ajavat moottoripyörällä arkiset työmatkat ja sivuvaunulla vievät perheen pyhänä ajelulle. Heistä monilla on tekninen kiinnostus motorismia kohtaan.

#### YKSINÄISET SUDET

On olemassa jonkinverran motoristeja jotka harrastavat yksin, suorastaan torjuen kontaktit muiden kanssa. He ovat joko luonnostaan äärimmäisen sulkeutuneita yksilöitä tai sitten elämäkoke-



*Porvoolaiset vas: Löken, Blutte ja Mixa ilmeistä päätellen Saaristorallin tyytyväisiä osanottajia.*

mukset ovat tehneet heitä eristäytyviä. Moille heistä moottoripyörä on todellinen elämäntoveri, ja ainoa kohde joka tekee heille elämän mielekkääksi.

KILPAMOTORISTIT jakautuvat moneen eri luokkaan ja he eivät kuulu tämän erittelyn piiriin. Varsin monissa eri motoristityypeissä uinuu mahdollisuuksia vaille jäänyt kilpa-ajaja, useimmin TT-mies.

Tunsiko lukija itsenä tai jonkun kaverrinsa selvästi johonkin ryhmään kuuluvaksi? Taitaa olla niin, että onhan niitä yksinäisiä huilunsoittajia motoristeissa Suomessakin, joissa yksi piirre korostuu hallitsevaksi. Useimmissa kuitenkin vaihtuvat eri ikäkausina ja eri tilanteissa

monet piirteet samanaikaisesti. Ilmeisesti rikkainta elämää elää monitahoisesti suuntautunut motoristi joka hallitsee tekniikan, nauttii ajosta ja uuden näkemisestä, on valmis toveruuteen. Ja ainakin jos-sain tilanteessa kokee jonkinasteisena motorismin kaikki vivahteet.

Samassa hahmossa voi olla teknikko, vauhti- ja retkimotoristi, toveruuden etsijä, "nahkamies" ja joskus moottoripyörä antaa mahdollisuuden paetakin ja olla hetken yksinäisenä sutena. Kaikki luokitelut ovat kaavamiasia, mutta aitona ja vaihtelevana pulppuilee motorismin monivivahteinen maailma ja mahdollisuus toteuttaa siinä itseään.

Siitaman Eero

# VAUHTIPYÖRÄT

Kirj. J. G. Krol

Jokaisessa moottoripyörässä täytyy olla vauhtipyörä ja sen koolla on valtava vaikutus pyörän yleisiin ajo-ominaisuuksiin. Kuitenkin tätä näennäisesti yksinkertaista teräskiekkoa ympäröi tukku tolkkuttomia myyttejä. Puolet siitä, mitä kuulet vauhtipyöristä, on virheellistä ja toinen puolisko on puoliksi virheellistä. Tämän artikkelin tarkoituksena on selvittää nuo myytit ja antaa sinulle pohjatiedot siitä, mitä vauhtipyörät ovat, mitä ne tekevät, ja miten ne sen tekevät.

## Teknisiä näkökohtia:

Fysikaalisesti, vauhtipyörä on enemmän tai vähemmän pyöreä möykky metallia, joka on kiinni kampiakselissa; mutta onhan pensatankin korkkikin pyöreä pala metallia, joten tämä määritelmä ei oikein osu asian ytimeen. Vauhtipyörä määritelläänkin sen perusteella mitä se tekee, ja se tarkoittaa "vastustaa kulmakiihtyvyyttä hitautensa avulla" (täydellinen nimi: hitausmomentti).

Vauhtipyörä liikkuu eteenpäin muun pyörän mukana, ja sen lisäksi se pyörii. Sen liikettä eteenpäin-kuten myös rungon, pensatankin, ja ajajan-määrää yhtälö: Voima=massa x kiihtyvyyt. Massa on suoraan verrannollinen painoon ja kiihtyvyyt on nopeuden muutos. Vauhtipyörän pyörimisliikettä kuvaa vastaava yhtälö: Vääntövoima=Hitausmomentti x Kulmakiihtyvyyt, jossa kulmakiihtyvyyttä voidaan ajatella pyörimisnopeuden muutoksena. Täten siis vauhtipyörän paino säätelee sen liikettä eteenpäin ja hitausmomentti säätelee sen pyörimisliikettä.

Koska työ on vääntövoima kerrottuna kierrosten lukumäärällä, seuraa siitä, että vauhtipyörä (1) varastoi energiaa, kun sen pyörimisnopeus kasvaa, (2) vaputtaa energiaa, kun se hidastuu, ja (3) ei

varastoi eikä vapauta energiaa, kun se pyörii millä tahansa vakionopeudella.

Vauhtipyöriä kuvaillaan usein "raskas" tai "kevyt", mikä on valitettavaa. 5 kiloa lisää painoa ei auta yhtään enempää, kuin 5 kilon lyijypaino, joka kiinnitetään runkoon. Vauhtipyörän paino on se hinta, joka joudutaan maksamaan, jotta saavutettaisiin toivottu lujuus ja hitausmomentti. Ja sitä parempi mitä vähemmän painoa. Mutta on kuitenkin olemassa jokin vähimmäismäärä vauhtipyörän hitausmomentille, jotta moottori kävisi lainkaan. Probleemana onkin: Mikä on vauhtipyörän massan (so. painon) ja hitausmomentin välinen yhteys? Painavampi vauhtipyörä ei välttämättä ole parempi, so., lisäpaino ei välttämättä tuo mukanaan lisähitaismomenttia. On täysin mahdollista, että 5 kiloisella vauhtipyörällä on enemmän hitausmomenttia kuin 10 kiloisella. Katsotaanpa, kuinka tämä on mahdollista.

Pyöreän vauhtipyörän hitausmomentti on  $J=1/3 MR^2$ , jossa M on massa ja R on säde (epäsäännöllisenmuotoisille kappaleille voidaan arvioida "hyrräsäde", jota voidaan käyttää R:n paikalla). Siten 5 kiloisella vauhtipyörällä, joka on äänilevyn muotoinen, on paljon enemmän hitausmomenttia kuin vauhtipyörällä, joka on oluttölkkin muotoinen, juuri siksi, että sillä on paljon suurempi halkaisija.

Nähdäksemme muodon ja koon tärkeiden vielä selvemmin voimme tehdä pienen matemaattisen silmänkääntötempun. On nimittäin niin, että vauhtipyörän hitausmomentti on suoraan verrannollinen  $rTR^4$ :een jossa r on aineen tiheys (teräs on noin kolme kertaa tiheämpää kuin alumiini) ja T on levyn paksuus. Vauhtipyörän paksuuden kaksinkertaistaminen kaksinkertaistaa sen hitausmomentin, mutta halkaisijan kaksinkertaistaminen saa hitausmomentin kuusitoisikertaiseksi, koska  $2^4=2x2x2x2=16$  Ilmeisesti hitausmomentti riippuu massas-

ta, mutta se riippuu, vieläpä enemmän, myös siitä miten tuo massa on sijoitettu pyörimisakselin ympärille.

Jokainen hiukkanen vauhtipyörässä aiheuttaa hitausmomentin, joka on verrannollinen sen etäisyyden neliöön akselista. Gramma ainetta lähellä vauhtipyörän ulkoreunaa aiheuttaa paljon suuremman hitausmomentin kuin gramma ainetta lähellä keskiötä. Siksi suunnittelijat usein tekevät vauhtipyörän keskiosan kevyestä aineesta ja ulkokehän raskaasta aineesta. Näin saadaan enemmän hitausmomenttia kevyemmällä painolla. Toisaalta, jos haluat muuttaa vauhtipyörää siten, että vähentäisit mahdollisimman paljon sen hitausmomenttia, on paljon tehokkaampaa poistaa puoli kiloa ainetta ulkokehältä, kuin työstää sama määrä keskeltä. Koska vauhtipyörän päätarkoitus on tuottaa hitausmomenttia ja paino on vain toissijainen-on hyvin harhaanjohtavaa puhua "raskaasta" ja "kevyestä" vauhtipyörästä; on paljon järkevämpää puhua "suurimomenttisesti" ja "pienimomenttisesti" vauhtipyörästä... tai yksinkertaisesti vain pienestä ja suuresta vauhtipyörästä. Vauhtipyörän hitausmomentti ja paino ovat jokseenkin yhtä paljon verrannolliset kuin kaasuttimen kurkun halkaisija ja kaasuttimen paino:raskaammalla vauhtipyörällä on tai ei ole enemmän hitausmomenttia, raskaampi kaasuttaja syöttää tai ei syötä enemmän ilmaa.

Kun kampiakselin "limppujen" halkaisija on pieni verrattuna kiertokangen alapään piirtämään ympyrään (iskunpituus), ja kun iskunpituus on pieni verrattuna iskutilavuuteen (lyhytiskuisen moottori), voidaan odottaa, että moottorilla on aika vähän vauhtipyörän hitausmomenttia verrattuna sen kokoon: Suzuki 400 MX, Honda 750, muutamat Husqvarnat. Kun kampiakselin limppujen halkaisija on paljon suurempi kuin iskunpituus ja kun iskunpituus on suuri verrattuna sylinterin halkaisijaan, on ilmeistä, että moottorilla on paljon vauhtipyörän hitausmomenttia kokoonsa nähden:

Harley-Davidson, V-Twinit, vanhat englantilaiset yksipyttyiset, ISDT Jawat. Ja hyvin suurihalkaisijainen ulkopuolinen vauhtipyörä, kuten BMW:ssä ja Moto-Guzzissa, takaa hyvin suuren momentin. Näiden suurien vaikutuserojen takia, jotta vauhtipyörän tiheys ja halkaisija aiheuttavat, tuottaakin lyhytiskuisen neljapyttyisen moottorin kahdeksan kampiakselin limppua enemmän painoa ja vähemmän momenttia kuin pitkäiskuisen yksipyttyisen kaksi limppua. Tämä onkin onni, sillä monipyttyinen tarvitsee vähemmän momenttia kuin yksipyttyinen.

Tarvittava vauhtipyörän momentti (johon kuuluu itse kampiakseli sekä kaikki mitä siinä on kiinni, kuten laturi tai magneetto tai ulkopuolinen vauhtipyörä) riippuu monimutkaisella tavalla monista eri tekijöistä. Tärkeimpiä niistä voidaan kuvata yksinkertaistetulla yhtälöllä:  $J=P/RfN^2$ . Pidetään tämä mielessä yhdistääksemme lopuksi eri tekijät, mutta katsotaan ensin vaikutuksia erikseen.

P on tehon vaihtelu huipusta pohjaan. Työtahdin aikana sylinteri kehittää ehkä 150 hv, kun taas puristustahdin lopussa se kehittää ehkä -20 hv-jossa miinusmerkki osoittaa sitä, että voimaa pitää viedä koneeseen, jotta se jatkaisi pyörimistä. Näin siis  $P=170$  jarruhevostoimaa. Kuitenkin keskimääräinen teho, joka mitataan dynamometrissä yhden kokonaisen jakson aikana-imu, puristus, työ ja poistotahdit- on ehkä vain 30 hv. Työtahdin aikana vauhtipyörä kiihtyy ja varastoi ylimääräisen energian; muiden tahtien aikana vauhtipyörä hidastuu ja lähettää energian takaisin moottoriin.

Päävaikutukset: Vaihtelu P on suurinpiirtein verrannollinen tavalliseen, keskimääräiseen tehoon. Tästä aiheutuu, että suurempi moottori tarvitsee suuremman vauhtipyörän kuin pieni, kuten odotitkin, joka on tarpeeksi suuri täydelle kaasulle, on enemmän kuin tarpeeksi suuri vajaalle kaasunavaukselle. P riippuu myös suuresti sylinterien lukumäärästä, koska se mittaa kokonaistehon vaihtelua. Siirtyminen yhdestä sylinteristä kahteen vä-



hentää P:tä huomattavasti (verrattuna keskimääräiseen tehoon, jonka oletamme vakioksi) Siirtyminen kahdesta sylinteristä neljään pienentää P:tä paljon. Siirtyminen neljästä sylinteristä kahdeksaan pienentää P:tä sen verran, että se nyt juuri huomataan. Siirtyminen kahdeksasta kuuteentoista pienentää P:tä olemattoman vähän, kuten myös seuraavat kertomiset 32:een, 64:ään, 128:aan jne. ääretömän moniin sylintereihin. Siten erot yhden, kahden ja neljän sylinterin välillä ovat paljon selvemmat kuin erot, sanotaan vaikka V-8:n ja V-12:a välillä.

Pienemmät vaikutukset: Suurempi puristusuhde suurentaa P:tä molemmista päistä... enemmän tehoa työtahdin aikana ja enemmän tehoa sisään puristustahdin aikana. P on jonkun verran isompi, joten tarvitaan vähän isompi vauhtipyörä, kun sytytyskohdat ovat epäsäännöllisin väliajoin, kuten V-Twinissä tai suorassa kaksipytytyisessä, jossa on 180 asteen kampiakseli.

R on kierrosten värinä prosentteissa: suurimman hetkellisen kierrosnopeuden (lähellä työtahdin loppua) ja pienimmän hetkellisen kierrosnopeuden (lähellä puristustahdin loppua) ero ilmaistuna prosentteina keskimääräisestä kierrosnopeudesta (joka mitataan tavallisella kierroslukumittarilla). R täytyy pitää jonkin siedettävän tason alapuolella, jotta saavutettaisiin tasainen käynti ja tasainen voimansiirto ketjujen, vaihteiden ja akseleiden kautta. Monet yritykset yhdistää kaksi moottoria ovat joutuneet vaikeuksiin juuri tämän takia. Jos moottorit ajoitetaan niin, että toisen kampiakseli kiihtyy, kun toisen hidastuu, kaksinkertaisuus värinä, joka nähdään yhdistysketjussa tai rattaisissa, ja tämä värinä rikkoo usein nopeasti ketjut ja rattaat. Voimansiirtolaitteet eivät yksinkertaisesti siedä suuritaajuista kuorman edestakaisin vaihtelua. Yksi ratkaisu on ajoittaa moottorit sytyttämään yhtä aikaa; yksi on lisätä kumpaankin akseliin vauhtipyörä, joka oikein nuotoiltuna edellisen yhtälön mukaan alentaa värinän siedettävälle tasolle. Peri-

aatteessa suunnittelija voi alentaa värinän haluamalleen tasolle valitsemalla tarpeeksi suuren vauhtipyörän hitausmomentin.

Taajuus f on voimapulssien lukumäärä/aikayksikkö (jätämme ottamatta huomioon hetkellisen voimakäyrän hyvin monimutkaiset vaikutukset) Koska kaksitahtinen sytyttää jokaisella kampiakselin kierroksella, ptäee sille  $f=N$  (N on pyörimisnopeus); nelitahtiselle pätee  $f=1/2 N$ . Yhtälön mukaan siis kaksitahtinen tarvitsee vähemmän vauhtipyörän hitausmomenttia, mikäli kaikki muut ominaisuudet ovat samoja. Lisäksi, jos on C kpl sylintereitä, saadaan  $f=CN$  kaksitahtisille, ja  $f=1/2 CN$  nelitahtisille. Huomaa, että sylinterien lukumäärän lisäämisellä on suuri vaikutus, koska se saa aikaan kaksi vaikutusta: pienentää P:tä ja suurentaa f:ää, ja nämä molemmat aiheuttavat sen, että tarvitaan vähemmän hitausmomenttia kun sylinterien määrää lisätään.

Olemme tarkastelleet eri tyyppisiä moottoreita, katsotaanpa nyt, mitä tapahtuu yhdessä moottorissa, kun pyörimisnopeus muuttuu. Värinä saadaan yhtälöstä:  $R=P/JfN^2$ . Nyt P on verrannollinen keskimääräiseen tehoon (joka taas on pyörimisnopeuden funktio). J on tietysti vakio; f on verrannollinen pyörimisnopeuteen; ja N on sitten itse pyörimisnopeus. Siis värinä pyörimisnopeuden funktiona saa muodon:  $R=teho/N^3$ . Kuten tiedät, teho nousee johonkin huippuarvoon tietyllä N:n arvolla (N=7000 esimerkissämme). Teho /N saavuttaa huippuarvonsa jollain alemmalla pyörimisnopeudella (teho/N on verrannollinen vääntöön) (N=4500 esimerkissämme); teho/N<sup>2</sup> saavuttaa huippuarvonsa vieläkin alemmalla pyörimisnopeudella (N=3000 esimerkissämme); ja teho/N<sup>3</sup> (joka on värinä) saavuttaa huippuarvonsa vieläkin alemmalla pyörimisnopeudella (N=2500 esimerkissämme). Sekä teoriasa, että käytännössä värinä on suurin moottori käy epätasaisimmin-silloin, kun se pyörii sellaisella nopeudella, jolla se

## Julkilausuma

V Saaristorallissa 13.7. 1974 järjestettiin moottoripyöräilyn valtakunnalliseen järjestäytymiseen tähtäävä tilaisuus johon oli kutsuttu Suomen Moottoriliiton, moottoripyörien maahantuojien ja eri paikkakuntien moottoripyöräilyä harrastavien kerhojen edustajia. Nuorisopoliisi Veli Vesterisen ja merkonomi Jorma Vasaman pitämässä alustuksessa todettiin, että tavallisilta moottoripyöräilijöiltä puuttuu koko maan kattava yhteistyöelin, joka hoitaisi suhteita eri paikkakunnille perustettujen kerhojen välillä. Erillisten kerhojen perustamiseen on päädytty siksi, koska nykyinen Moottoriliitto paikallisine kerhoineen keskittyy ensisijaisesti kilpailutoimintaan ja pystyy antamaan tavalliselle moottoripyöräilijälle melko vähän sen tämänhetkisistä tarpeista. Tällaisen keskuselimen tehtävänä tulisi olla moottoripyöräilyharrastuksen kehittäminen, ohjaaminen ja tukeminen; opetus- ja valistustilaisuuksien avustaminen, valtakunnallisena yhdistymiehenä toimiminen sekä erilaisten lau-

suntojen ja esitysten antaminen moottoripyöräilyä kuten esimerkiksi alaa koskevien lakien ja asetusten muutosesitykset. Tällaisen keskuselimen kautta saataisiin täten parhaiten kentän ääni kuuluville. Lisäksi todettiin, että on jo olemassa valmis valtakunnallinen organisaatio Suomen Moottoriliitto, joka hoitaa moottoripyöräilijöiden suhteita ulkomaille ja johonkin tähän yhteyteen voitaisiin perustaa tavallisia moottoripyöräilijöitä edustava jaosto. Alustuksista käytiin vilkas yleiskeskustelu jonka jälkeen päätettiin yksimielisesti, että on ryhdyttävä kiireellisiin toimenpiteisiin yhteistyöelimen perustamiseksi ja valittiin työryhmä jonka tehtäväksi annettiin selvittää missä muodossa perustaminen tulisi toteuttaa. Työryhmän puheenjohtajaksi valittiin koukosen koollekutsuja Veli Vesterinen Turusta, varsinaisiksi jäseniksi Jorma Vasama Helsingistä, Orko Tallinen Inkeröisistä, Esko Jääskä Seinäjoelta, Esko Lempola Tampereelta, Matti Kuva Jyväskylästä, Jyri Tengman Riihimäeltä ja Berndt Tillander Helsingistä. Varalle valittiin Nils-Erik Wahlsten ja Timo Lehmuskoski Turusta sekä Aimo Turunen Porvoosta.

vielä sietää täyden kaasunavauksen. Tämä on yksinomaan vauhtipyörän vaikutusta, eikä sillä ole mitään tekemistä kaasuttajan, sytytyksen, venttiilinajoituksen, tai minkään muunkaan muuttujan suhteen, joista tehdään turhaan suuri numero!

Tiukimmatkin kisamoottorit käyvät hyvin hitaalla pyörintänopeudella kunhan niihin vain laitetaan tarpeeksi suuri vauhtipyörä. Ne kehittävät ehkä naurettavan vähän tehoa, ylikuumenevat, latki-

vat mielettömiä määriä polttoainetta, suruvat laakerinsa rikki, mutta ne käyvät. Ja käydessään ne tuottavat tasaisesti energiaa, kunhan vain vauhtipyörä on tarpeeksi suuri. Toisaalta, miedosti ajoitettu, pienikaasuttaminen, pienipuristus-suhteinen moottori voi kieltäytyä kokonaan käymästä hitaasti, jos siinä on liian pieni vauhtipyötä.

**Jatkuu seuraavassa numerossa.**

# Väkivalta ja moottoripyörät

Moottoripyörän ”toisen tulemisen” aalto Suomessa ei vielä ole huipentunut. Ei pyörien määrään, eikä mahdollisten haittailmiöiden osalta. Kun ilmiön kehittymistä seurataan, lienee tarpeellista valottaa muutamia seikkoja, jotka liittyivät motorismin ensimmäiseen aaltoon, jota kai myös voi Jawa-kaudeksi kutsua. Kunnan nuorisotyöntekijänä jouduin perehtymään jonkin verran epäsosiaalisen nuorisonosan ongelmiin ja myöhemmin täydensin tietoja ulkomaisten tuttavieni avulla, etenkin moottoripyörän osuudesta väkivaltaisuuksissa. Tässä ongelmassa ilmenee motoristien omaehtoinen säätelyjärjestelmä, joka ei aina pelaa, koska myös ”vastapuoli” eli poliisi ja yleinen mielipide ei ole johdonmukaisia.

## Suomalainen esimerkki

Tampereen Yliopisto kutsui joukon nuorisonohjaajia ja jengityöntekijöitä 2 päivän seminaariin. Siellä käsiteltiin asioita konkreettisten esimerkkien pohjalta. ”Pärinäjengin” esimerkki Kymenlaakson teollisuusseudun olosuhteista muodostui seminaarin päätapaukseksi. Paikallinen poliisi ja nuorisotyöntekijä selostivat perusteellisesti ongelman yhden jengin osalta. Kumpikin esittelijä suhtautui myönteisesti motoristeihin ja he olivat saavuttaneet paikallisen jengin luottamuksen. Tässä pääkohtia:

Osin muotivirtaus ja osin aktiivit ”avainyksiköt” kasvatti joukon 40 moottoripyörään ja n. 60 poikaa ja tyttöä leimautui jengiksi, joka taatusti tuli huomatuksi paikkakunnallaan. Sekä jengi itse, että ymmärtävät nuorisotyöntekijät näkivät tärkeimmäksi tavoitteeksi oman koontumispaikan saamisen. Se saatiin eräästä varastokellarista ja joukko ryhtyi sitä itse saattamaan kerhotiloiksi. Sitä

mukaa kuin jengi tuli toiminnallisesti kiinteämmäksi, sitä enemmän vaikutti taistelu johtopaikoista. Oli vahva tarve pitää yhtä ulospäin, mutta sisällä eli jännite ja kriisi joka joskus leimahti räjäpäisyydeksi. Täytyi näyttää kuka tässä oli kuka. Samanaikaisesti muodostui ja korostui kilpailuasenne naapuritaajamien pärinäjoukon kanssa. Jännite loi ärsykeitä ja halua tehdä tilit selviksi myös naapurien kanssa. Kun jännite kohdistui ulkopuolelle, jengin ärsykkeet omalla paikkakunnalla lievenivät. Tilanne kehittyi siihen että kumpikin jengi määräsi aikamäärän, jossa paikkakuntien puolivälissä katsotaan kumpi on kumpi. Ja niin starttasi erilaisin asein varustettuna puolensataa pyörää kummaltakin seudulta. Lähdössä jo hiukan oli epäroinnin tuntoa. Helpotusta useimmat tunsivat, kun kohtauspaikalla olivatkin valmiina poliisiautot ja piikkimatot. Tehtiin herrasmiehsopimus että kumpikin jengi ja poliisit ajavat nyt kotiin ja tätä ei muistella sen enempää. Poliisi kertoi, että kummastakin jengistä joku selväpäämpi oli nimettömänä soittanut tilanteen poliisille ja poliisi toimi. Mutta tämä ”pelkurimainen” perääntymisen raivostutti muutamaa jengin aggressiivisinta jäsentä He menettivät nyt tilaisuuden tapella ja luoda sankariroolinsa. Kun ulkoinen jännite lieveni, jännite jengin sisällä kasvoi. Yhtenä iltana se purkautui: hillitön taistelu syntyi puolivalmiissa kerhohuoneistossa. Tuli selvää jälkeä, yhtäkään esinettä ei ollut ehjänä. Nuorisotyöntekijä ja poliisi, jotka olivat olleet yhdysmiehinä ”ylöspäin”, seisoivat hävityksen keskellä. Pelästynyt jengi kokoontui palaveriin. Poliisi sanoi: — Omanne te särjitte, päättäkää nyt itse mikä on jatko. Pojat päättivät: Tehdään uudestaan kaikki. Mutta tässä tilanteessa itse kriisin ydin otettiin tarkasteluun. Joukko oli kypsytetty arvioimaan, mitkä seikat estävät järkevyyden

ja rauhoittumisen. Joukossa oli yksilöitä, jotka aina loivat kriisin ympärilleen. Tuli ilmi, että joukon valtaosa halusi päästä viidestä kaverista. Myös poliisi ja nuoriso-ohjaaja olivat nähneet juuri nämä samat yksilöt riivaajina ja kehityksen ehkäisijöinä.

Heidät pistettiin ”jäähylle” ja samalla sisäinen kriisi ja taistelu hiljentyi. Jengistä tuli kerho ja ikä teki pian tehtävänsä: järki kasvoi, kypsyminen edistyi. Ja kun muoti ei enää suosinut moottoripyörää, uutta joukkoa ei enää tungeksinut mukaan. Sekä moottoripyörä, että kerho olivat tärkeinä kehitysvuosina tärkeitä kasvatuskijöitä näille nuorille. Kenties ei mikään muu toimintamuoto olisi ollut tuonut vastaavaa tyydytystä. Jengihenki toisaalta sitoi heitä, mutta kun tälle jengille kehittyi terveet normit, se tuki kehitystä yhteiskuntakelpoisiksi kansalaisiksi.

## Ruotsalainen esimerkki

Sattumalta tutustuin ruotsalaiseen retkimotoristiin, suureen Suomen ystävään. Tämä varsin rajunluontoinen poika oli varakkaan perheen vesa, jolla oli iso BMW ja varaa ja aikaa kierrellä eri maissa. Hänellä oli melkoisen kriittiset vaiheet takanaan pahamaineisen tukholmalaisjengin räjäpäänä. Tästä vaiheestaan hän kertoi:

— Meitä oli valikoitunut kymmenen pärinän joukko ja pidimme huolta siitä, että meidät huomattiin ja meistä puhuttiin. Olimme 17–20 väliltä ja kilpailimme siitä kuka oli hurjin. Brando ”hurjapäineen” oli ihanteemme. Meillä oli samat asut, mutta enemmän ketjuja puserossa. Taskuissa oli veitset ja polkupyörän kettingit. Viikonloput oli sitä varten, että iskettiin. ”Pehmeät” pärinäpojat olivat iskulme kohteita. Toinen hauskuus oli oli vanhempien ihmisten ärsyttäminen ja pelottaminen. Kolmantena huvina oli tytöt: vapaaehtoiset ja ”ryöstetyt”. Heidä

käsiteltiin kovin ja säälimättömin ottein. Naisen oli totisesti vaiettava meidän seurakunnassamme. Olimme seksikoroisteisia nulkioita.

Itse moottoripyörä oikeastaan ei näytellyt pääroolia yhdessäolossamme. Se oli paremminkin väline kulkea kohteisiin ja ajo oli keino päästä kiihoitustilaan missä estoton väkivalta tai seksi tai molemmat olivat mahdolliset. Ajo pyörällä oli vain esileikki, illan päänumerot näyteltiin muulla tavalla. Tämä kiihoitusajo oli usein ongelma: olimme ajon jälkeen ”valmiit” mutta tilaisuus ei avautunutkaan. Ärsykeeseemme ei aina vastattu. Tapelukumppanit tai tytöt onnistuivat pakenemaan. Oma taisteluvaihtumme saattoi kääntyä armottomaksi keskiseksi taisteluksi. Menimme aina liian pitkälle kaikessa. Se oli valtava jännite ja pelokkin. Kilpailimme siitä kuka on julmin ja piittaamattomin. Etsimme verta ja tuskaa ja toisaalta pelkäsimme sitä. Seksikin oli meille alistamista ja väkivaltaa. Uhmasimme ja etsimme kuolemaa, mutta kun se sitten äkkiä tempasi pari meistä kesken leikkittelyn, se ratkaisevasti vaikutti siihen, että jengi alkoi hajota ja yksilöt kasvava siitä eroon.

Kun nyt vanhempana muistelen sitä vaihetta, siinä korostuu juuri se piirre, että moottoripyörä todella koettiin kiihoitus- ja väkivaltavälineenä. Varsin suuri osa rajuihinkin motoristeista ajaa pyörällä itseään rauhoittaakseen ja löytääkseen mielentasapainoa, jonka muut elämän ongelmat ovat sekoittaneet. Heillä motorismi on tie ulos aggressiosta, meillemme se oli tie aggressioon. Ja jälki oli myös sen näköistä.

## Yksinäinen susi Hollannista

Ystäväni Martin on selvemmin kuin kukaan tuntemistani pystynyt luotamaan väkivaltaisen nuoruuden pulmat. Hänen vaiheistaan ja näkemyksistään saisi kirjan. Hän kasvoi lapsuusvuotensa



nälän, pelon ja saksalaisterrorin varjossa. Kadulla hän näki kun saksalaiset sotilaat pieksivät ja raiskasivat avuttomia siviileitä. Raivokas viha ja pelko kehittyi Martinin näinä vuosina. Hänen itsesuojeluviettinsä vahvistui ylenmäärin ja korostui murrosiässä. Nahkapuseron taskussa oli veitsi ja polkupyörän ketjut. Hän ei luottanut kehenkään. Kotona oltiin huolestuneita hänestä ja se korosti hänen yksinäisyyttään. Hän tunsikin olevansa työssä vanki ja vapaa-aikana varuillaan oleva peto. Työssä hän pysyi vain siksi, että se oli tie vapauteen: omaan moottoripyörään. Kun hän sai pyöränsä, hänestä tuli todellinen yksinäinen susi. Hän janoisi toisten motoristien toveruutta, mutta ainoa kontakti oli taistelua. Kuin suden oli hänenkin pakko lähteä metsästä. Lähtiessään hän aina pelkäsi, että kettin- gitt eivät riitä, vaan puukolla tulee iskettyä liian vakavasti. Perheen kauhistusta lisäsi kun poika usein tuli kotiin omia haavojaan nuolemaan. Perheen musta lamma.

Kerran sattui sodan kokenut aikuinen mies näkemään yksinäisen suden hyökkäystilanteen. Mies tarttui poikaa kaukuksesta ja sanoi: ”Sinä riivattu yksinäinen susi etsit tietä toisen ihmisen luo ketjuilla ja veitsellä. Jokainen hyökkäys vahvistaa sitä vankikoppia, missä olet. Sinä et luota itseesi etkä muihin. Viha ja pelko kahlitsee mielesi. Kaikki kehityksesi estyy. Maailma on avara ja täynnä eläviä ihmisiä. Haluatko koko ikäsi olla yksinäisen suden roolissasi. Olen valmis auttamaan sinua vankilasi murtamisessa. Harkitse asiaa. Tässä on osoitteeni. Voit ajaa joskus sinne juttelemaan. Sanon jo etukäteen, ettei se ole helppoa.”

Martin kertoi, että jo tällä hetkellä joutain repesi hänessä. Outo mies oli suora, mutta täysin ilman vihaa ja ennakkoluuloa häntä kohtaan.

Sisäisen kamppailun jälkeen hän meni miehen luokse. Se oli suorasukaista psykoterapiaa. Martin oppi tuntemaan itseään ja muita, ilman jännitettä ja pelkoa. Kun mies huomasi, että poika alkoi tun-

tea liikaa riippuvuutta hänestä, hän ravisteli Martinia pois tästäkin: olen auttanut sinua alkuun. Nyt on aika yrittää itse tietä toisten ihmisten luo. Martinille se alkusi onnistui työpaikassa olleiden ulkolaisien kanssa helpommin kuin hollantilaisien. Omat muistivat hänet liian hyvin entisessä roolissa. Ihmeekseen Martin huomasi, että hänellä on ilmiömäinen kyky oppia vieraita kieliä. Ulkolaisten ystäviensä kanssa hän pian oppi auttavasti kolmea kieltä.

Se intohimo mikä Martinissa ennen ilmeni taistelunhaluna, kohdistui nyt kilpamotorismiin. Mutta köyhällä vasta-alkajalla on ohdakkeinen alku. Sen Martinin koki, joutui jopa pari kertaa pahasti petetyksi ja taloudellisiin menetyksiin huonoissa pyöräkaupoissa. Sitten käden loukkaantuminen lopetti mahdollisuuden turvalliseen kilpa-ajoon. Tämä tilanne palautti Martinin elinkautiseksi retkimotoristiksi. Vauhuhuipentumat ovat vielä nytkin tärkeitä hänen mielenterveydelleen. Jossain määrin yksinäinen susi on Martin vieläkin. Hänessä on impulsiivisuutta ja äärimmäinen riippumattomuuden halu. Hänellä on monia ystäviä ja he hyväksyvät Martinin äkkinäisyydenkin. Mutta täysin moitteeton ajo liikenteessä on Martinille tärkein asia. Juuri tällä hän haluaa osoittaa moottoripyörän kunniallisuuden.

## Slummijengi Englannista

Englantilainen tuttavani hommasi minulle Nottinghamin kaupunginkirjastosta lainaksi erikoislaatuksen raportin. Sen oli teollisuuskaupungin slummijengistä kaunokirjalliseen muotoon laatinut sosiaaliongelmia tunteva lehtimies Elliot George. Kirjan nimi on Leatherboys ja siitä on tehty melko menestyksellinen elokuvakin, jota ei ole esitetty Suomessa.

Kirjoittaja todella on paneutunut aiheeseensa. Näille slummin nuorille moottoripyörä merkitsi ensinnäkin asemaa toveripiirissä ja toiseksi vapautta päästä

ulos kaupungista. Useimpien poikien kotilot olivat tiukat, omat ansiot pienet ja aina maksut kinterellä. Suuri kaupunki on kylmä ja armoton. Motoristeista syntyi jengi, jonka yhtenäisyyttä edisti ympäristön kylmä suhtautuminen ja aito toveruus, joka syntyi saman harrastuksen piirissä. Pyörä oli kontaktiväline oudonkin kaverin tuttavuuteen. Tässä jengissä ei ongelmaksi kehittynyt väkivalta, vaan raha. Sitä oli saatava ja sen hankinta vähitellen suisti jengin yhä suurempaan rikollisuuteen ja väkivaltaan. Varkaus ja kiristys oli oikotie rahaan. Pakoilu ja syyllisyys loi joukkoon pelkoa ja toisten vahtimista. Tilanne kiristyi joka suunnalta. Paljon iloa ei ollut siitä, että oli varaa ajaa enemmän, maksut tuli hoidettua ja yhä useampi poika pystyi hankkimaan nahkapuseron lisäksi nahkafarmarit, joita pidettiin eliittimotoristin merkinä. Lopulta jengin pääosa joutui poliisin rysään isomman ryöstön epäonnistuessa. Kirjan loppuosaa kuvaa jengin romahduksesta pelastuneiden motoristien yksinäistä harhailua ja ymmärtäjän etsimistä. Ahdistavassa kaupungissa pyörä, ajopuku ja asfaltti ovat ainoa tekijät joilla tuntuu elämässä olevan jotain merkitystä. Ja usein sanaton veljeys toisiin samanlaisiin. Motorismi on vapaus ja vankila. Kun jengi hajosi, oli koettava se yksilönä ja elettävä se kokemus kerrallaan.

Nämä ylimalkaisesti vedetyt esimerkit neljästä maasta valottavat niitä ulottuvuuksia, mitä ilmeni moottoripyöräilyn ensimmäisen valta-aallon aikana noin 15 vuotta sitten. Tässä ei ole syytä lisätä. Helvetin Enkelit tyylisen jengin esittelyä, koska sellaista ei suorastaan esiintynyt eurooppalaisessa kulttuuripiirissä.

Tällä hetkellä motorismin ongelmat tuskin kehittyvät samanlaisia linjoja pitkin. Ensinnäkin jengiytyminen ei ole niin kiinteää kuin aikaisemmin. Ei ole painetta rajuihin johtopaikkataisteluihin, eikä joukkoesiintymiseen. Nykyhetken nuorilla ei enää ole jäljellä voimakasta kiinnostumiskykyä. Eletään jonkinlaista

massakulttuurin aikakautta, jonka tihtymä on kiinteän jengin asemasta löyhempi lössi. Lössi silti voi ulkonaisesti ja sisäisesti olla yhdenmukaisempikin kuin jengi. Suomen tilannetta kuvaa se, että esim. Helsingissä ja Lahdessa olisi väestödelytykset vaikeillekin jengeille, mutta niitä ei enää synny. Sensijaan Oulu ja Jyväskylä tarjoaa vielä jännitepohjaa jengiluonteiselle motorismille. Sen rämäkkyudessa voi olla Jawa-kauden villimpien piirteiden kaltaista.

Kun nykyiset pyörät ovat isoja ja vauhtirajoitukset jatkuvat, nykymotorismissa voi olla mahdollista esiintyä ”vauhtikapinaa”. Siihen kyllä liittyy melkoinen sakkoriski ja se hillitsee.

Edellisessä ongelmamotorismissa alkoholin osuus ei ollut merkittävä. Jopa hurjimmissakin porukoissa ainakin terävien käyttöä vältettiin, oluella oli jonkin verran osuutta Keski-Euroopassa ja Amerikassa. Nyt on jo nuorissa lösseissä alkoholiongelmia ja varttuneempikin motoristiporukka ajaa jälkihumalassa. Rauhallisissakin kokoontumisissa voi nautitut alkoholimäärät olla niin suuria, että selveneminen kestää jopa yli 20 tuntia. Nykyporukoiden kohtuuttomuus useimmin ilmeneekin rämäkkänä ryyppäämisinä, eikä väkivaltaisuutena muissa muodoissa. Alkoholin osuuden kasvu johtuu suurelta osalta yleisestä vieraantumisesta ja vaikeuksista tavoittaa kontakti toisiin. Ainakin Amerikassa muutamissa motoristiporukoissa on huumeilla osuutensa. Ruotsissa ja Tanskassa lienee joitain oireita samaan. Motoristit ovat luonnostaan levottomia ja kun huumeet usein lisäävät ärsykeitä, he valitsevat mieluummin alkoholin, joka turruttaa.

Motorismi on tarkkailijalle monivahveinen ilmiö. On hyvä tietää sen historiaakin. Se antaa taustaa, kun tarkastelee nykymotorismin ilmiötä.

Eero Mikkola

# TOINEN MAAILMA

## II osa

Täynnä jännitystä hän käynnisti Pacen ja lähti seuraamaan tuota pyörää. Ajaessaan hän antoi mielikuvituksensa lennellä vapaasti. Hän ajatteli kaikkia iloja, vapautta iloa ajamisesta vain ajamisen vuoksi, kun kukaan ei väitä sitä väärinkäytöksi. Tämä pikainen mielikuva, tuo sana "väärinkäyttö", toi hänen mieleensä Harley'n, ystävän, joka oli antanut hänelle vapauden. "Kiitos Harley. Hyvästi."

Jason ajoi monta mailia. Hänen hilpeytensä oli lähes rajatonta. Hän nauroi ääneen ja tervehti pensaita ja kiviä. Hän näki muitakin moottoripyöräilijöitä, eikä kellään ollut samanlaisia vaatteita kuin hänellä. Hän mietti heidän päämääräänsä. Hänen suuntavaistonsa sanoi heidän olevan matkalla Toisen Maailman sijaintipaikkaa kohti. Hän ei voinut lakata miettimästä, miltä siellä näytti aikaisemmin. Innostuneena hän lisäsi Pacen vauhtia.

Tie mutkitteli ja kaartoi silloin tällöin kaartaen kukkulalle, joka rikkoi automaan yksitoikkoisen maiseman. Tie nousi ja vuoret ja mäet näyttivät tulevan lähemmäs kunnes he saapuivat huipulle. Tie kääntyi ja eteni kohti suuren yksinäisen laakson reunaa. Kaikki oli kaunista ja koristeellista. Hiekan vaalea beige muuttui kallion punaiseksi ja ruosteeseen ruskeaksi. Vuoret ulottuivat korkeuksiin ja sulkivat kaikki kuilut välillään. Jason näki kyltin edessään ja pysähtyi lukemaan, innokkaana ensimmäisestä tiedotuksesta tästä uudesta tai pikemminkin vanhasta maailmasta.

Monta pyörää ajoi ohi, kun hän rullasi kyltin luo ja kaikki heiluttivat. Hän vastasi tervehdyksiin ja toivoi voivansa kertoa heille, mistä hän tuli, kuinka pitkän matkan hän oli kulkenut. Oli niin paljon

kerrottavaa. Jännitys nousi taas, kun hän kääntyi lukemaan kylttiä. Sitten kaikki pysähtyi, kun hän näki nuo tutut nimet ja ajat.

"Tervetuloa viidenteentoista Death Valley rallyyn. Lauantaina ja sunnuntaina, 30–31 lokakuuta 1974."

Tuo päivämäärä kaatui hänen päälle kyllistä, päivä ja paikka ja nyt koko tilanne. Viimeinen viikonloppu.

Turtana shokista Jason kääntyi katsomaan yhä uusien pyörien ohimenoa niiden alkaessa laskeutua laakson pohjalle. He jättäisivät maailman taakseen, lopullinen ero. Hän halusi kertoa sen heille, mutta kuka uskoisi. Sunnuntaina he ajaisivat takaisin laaksosta ja löytäisivät maailman tuhoutuneena. Sitten he palaisivat yksi toisensa jälkeen tänne ja liitoutuisivat yhteen rakentaen Toisen Maailman. Jason sulki silmänsä niin rajusti, että se koski. Viha tulvahti hänen mieleensä, viha ja pettymys. "Miksi Harley? Miksi tämä aika, tämä paikka. Miksei vuosi aikaisemmin, edes vuosi aikaa oppia heidän elämänsä. Miksi vain päivä?"

Turhuus, pettymys siitä, että mitään ei voitu tehdä, mahdottomuus vaikuttaa toivottomaan kohtaloon sai Jasonin kestävyytensä rajoille. Hän iski kyltin säpäleiksi, käveli ympäriinsä, potki hiekkaa ja sinkosi kiviä laakson pohjalle. "Mitä minä nyt teen?" hän huusi.

Kun pettymys, viha ja suuttumus menivät ohi, kun tarpeeksi kiviä ja hiekkaa oli lentänyt alas laaksoon kuluttaen Jasonin valtavan raivon energian, hän alkoi ajatella tilannetta. Hän istui hiekalla sydän jyskyttäen ja pohti asiaa. Harleystä ei voinut syyttää – "ei takuuta". Jason pyysi hiljaa anteeksi.

Sitten tuli hyväksyminen, muuttu-

mattoman tilanteen hyväksyminen. Takaisinpaluuta ei ole, oli Harley sanonut. Jason mietti mitä tapahtuisi, jos hän yrittäisi uudestaan. Harley'n sanat kaikuivat hänen päässään – takaisinpaluuta ei ole – vain kerran – ei takaisinpaluuta. Turha leikitellä sillä ajatuksella. Sitäpäit si... jos tämä oli viikonloppu... jos tämä oli hetki, joka johti kaikkeen siihen mitä Jason vihasi...

Hän pudisti päätään selvittääkseen ajatuksensa ja antoi sitten yhden ainoan ajatuksen vallata itsensä. Hänellä oli mahdollisuus muuttaa tuo kaikki. Ei nykyisen maailman kohtaloa vaan Toisen Maailman tulevaisuus. Hän saattoi olla mukana sen rakentamisessa ja hän pystyisi ehkä antamaan uudelle maailmalle tarkoituksen, joka kestää, josta ei tule väljähtänyttä eikä väsynyttä: Hänellä oli nyt mahdollisuus tehdä moottoripyörästä elinvoimainen, toimiva ja kiihdyttävä. Tuo ajatus sai hänen mielensä korkeuksiin, mutta se toi esiin myös pelottavan vastuun taakan. Vain hän tiesi tulevaisuuden, hänen yksin olisi varmistettava yhteiskunnan kehitys oikeaan suuntaan.

Kun ajatukset Toisesta Maailmasta ja hänen omista suunnitelmistaan sulautuivat yhteen, hän muisti yhtäkkiä kauhat, jotka maailma hyvin pian kokisi. Kuolema, hävitys ja miljoonat kärsimässä omien aikaan saannostensa seurauksista. Ajatus käänsi Jasonin mahaa ja sai hänen hermonsä kireälle. Hän tiesi uhkaavasta hävityksestä, mutta ei voinut tehdä mitään – kukaan ei uskoisi.

Jason käveli laakson reunalle levottomana maailman kohtalon kalvaessa häntä.

Hän katseli ajajien saapuvan laakson pohjalle ja yritti kuvitella heidän iloisuuttaan ja järkytystä, joka syrjäyttäisi sen yhden lyhyen päivän kuluttua.

Moottoripyörä jylisi hänen takanaan ja sammui sitten. Hän ei kääntynyt. Juuri nyt hän ei halunnut tavata ketään. Hän yritti unohtaa tragedian ja nostaa ihmiskunnan takana hartioilleen.

## MYYTÄVÄNÄ

**BMW R 75/5 vm. -72** lisävarusteineen ja BMW:n öljynsuodattimia à 9,50 kpl. Sauli Rämö, Hangasmäki 1. 15680 Lahti 68. Puh. 918/88489.

## LÖYDETTY

Karesuvannossa on löydetty lammasvuorilla varustettu SAAPAS. Sen saa periä osoitteella: Aleks Komulainen, Karesuvanto.

**Kun osoitteesi muuttuu, pyydämme ystävällisesti tekemään siitä ilmoituksen kortilla tai kirjeellä sihteerille jotta kerhon posti sinut tavoittaisi.**

"Siinä on jotain, eikä vain, ajaa tänne joka vuosi ja nähdä tämä ensimmäinen näky alas laaksoon. Petollisen kaunista, vai mitä?"

Jason kääntyi. Ajaja oli kurainen ja harmaa. Hänen ihonsa oli yhtä parkkiintunut kuin hänen nahkatakkinsa. "Niin", Jason vastasi, "se on vaikuttavaa. Death Valley. Tiedätkö, miksi sillä on sellainen nimi?"

"Etkö sinä sitten tiedä?"

"En, olen toiselta... uh... paikkakunnalta."

"Luulin, ettei kukaan koulupoika ole välttynyt kuulemasta juttua uudisasukkaista, jotka ylittivät erämaan. Hmph. No, nuo uudisraivaajat olivat tulossa Californiaan..."

He olivat ystäviä saapuessaan laakson pohjalle. Siellä he sulautuivat moottoripyörämereen – neliöttäin kromia ja väriä ja pyöriä. Jason löysi ihmisiä, jotka välittivät, ajajia, harrastajia, niitä, jotka antavat moottoripyöräilylle tarkoituksen. Siellä hän löysi rauhan lopultakin.

Rauhan, jota varjosti maailman tuho. Rauhan sittenkin.

CYCLE WORLD lehdestä  
suomentanut  
Pekka Vuorelma