

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 MAALISKUU 1975





Ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 ry:n hallitus:

Puheenjohtaja

Orko Tallinen
Haminantie 21
46900 Inkeroinen

Kerhoisäntä

Henrik Budich
Kauppak. 10
Kotka

Kerhon postisiirtotili
numero on 426 781 -

Sihteeri

Kari Ahola
Mantereenkatu 2
Hämeenlinna

Toimittaja

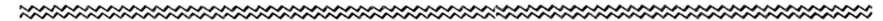
Paula Vekama
Runebergink. 6 b D
00100 H:ki 10

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
Matkamiehentie 10 A 5
00320 Hki 32

Varajäsenet

Teuvo Koponen
Erottajakatu 6
13130 HML 13
Reino Hakala
Parolantie 18 a 15
11130 HML 13



Morjens

Motoristit!

Kevät toi, kevät toi muurarin
kevät toi kai maalarinkin,
taitaa se kevät tuoda motoristinkin
maanteille, pikkuhiljaa.

Kevään kunniaksi arvoitus:

— mistä eroittaa iloisen ja surullisen motoristin?

Vastaus:

— iloisella on hampaan välit täynnä karpäsiä.

Vaikka empä ole niinkään varma onko noita surullisia olemassakaan.

Terv. Paula

Moottoripyörällä lenkille!

Toukokuussa järjestetään yhteisajelu. Kohteena on tällä kertaa paikka nimeltä VERLA.

Jotta päivä ei jäisi pelkäksi ajeluksi, on Verlassa mahdollisuus tustua tehdasmuseoon. Tehtaan toiminnasta on myös lyhyt filmiesitys.

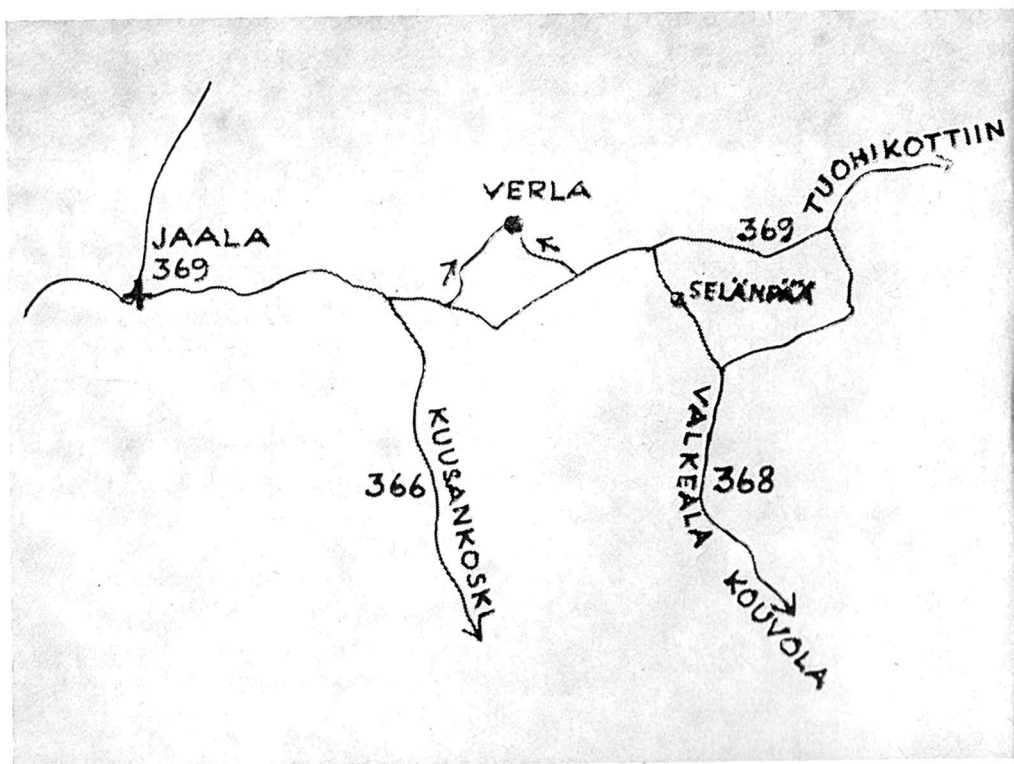
Voitte varautua markan tai parin menetykseen, jonka tämä homma maksaa.

AJELUPÄIVÄ ON 18. 6. -75

Lähtekää matkaan ajoissa, sillä perillä on oltava klo 13.00.

Terveisin:

Jorma Ripatti
Raimo Teitto (Pappa)



Matkamotorisit ja järjestäytyminen

Moottoripyörä merkitsee monille pakovälinettä järjestetystä ja kelon määräämästä yhteiskuntaelämästä. Eipä ihme jos matkamotoristien järjestötoiminta ei tässä järjestöjen luvatussa maassa ole mitään kukoistavaa. Tunnetaan kyllä tiettyä tarvetta kohtaamiseen ja yhteistoimintaan, mutta toisaalta vältetään sidonnaisuuksia. On muutamia yksilöitä, jotka näkevät järjestäytymisen tärkeyden. Näiden yksilöiden aloitteesta on syntynyt yhtä ja toista toimintaa. Kenttä kuitenkin on hajanainen: siellä täällä on toimintapisteitä ja linjoja. Ne ovat syntyneet paikallisista tarpeista tai laajemmalla kotoisin olevan samanmielisen porukan luomuksina. Mutta koko maata käsittävä katto-organisaatio ja motoristien "etujärjestö" puuttuu. Sen puute kaikkialla tajutaan, mutta syntyminen on vaikeuksien takana.

Käsittelen nyt motoristien järjestäytymiseen liittyviä näkökulmia ja pulmia.

RALLIT VAATIVAT ORGANISATION

Viikonloppurallitoiminta Suomessa on paisunut kuin riivattu pullataikina. Useasta rallista on tullut massojen kokoontumistilaisuus. Mitä useampi tulee, sitä enemmän tarvitaan tilaa, järjestelytoimia ja huoltoa. Yrityksen ja erehdyksen linjalla on rallien järjestämisessä jo paljon opittu. Tiedetään jo se, että ralli vaatii kuukausien valmisteluja ennakolta ja paikalla varman ja jatkuvasti tilanteen tasalla py-

syvän toimihenkilöstön. Ralliin lähtävä ilman muuta edellyttää, että tilaa, palvelua ja järjestystä on. Hän ei ehkä lainkaan tule ajatelleeksi, että monta kaveria on pistänyt itsensä ja vapaa-aikansa likoon että ralli onnistuisi. Moni on ehkä kärkeä arvostelemaan puutteita, vaikka ei tajua, miten monen ponnistuksen ja yhteistekijän tulos suuri ja onnistunut ralli on.

Suomessa ensin yritettiin ralleja aivan olemattomin valmisteluin ja minimaalisin toimihenkilöin. Muutamalla oli työtä vuorotta pari vuorokautta ja apua ei saanut. Eipä ihme jos joku pisti lapun luukulle ja ryhtyi kaljanjuontiin muiden joukkoon, kun tilanne ruuhkaantui yli kestäkyvyn.

Niin onnistuneet kuin epäonnistuneetkin rallikokoukset ovat olleet järjestäytymisen oppitunteja. Vähänkin fiksumpi kaveri tajuaa kyllä ne peruslait millä ralli luodaan ja onnistuu. Jo kunnollinen osallistuminen on panos, mutta vielä parempi — ja myös enemmän tydytystä tuova — panos on itse järkevästi ja loppuun saakka paikansa pitäen suoritettu rallin toimihenkilönä oleminen. Elämän ihmeitähän on se, että rikkaimpia ovat ne jotka eniten itseään antavat.

Rallitouhuissa on myös opittu, ettei samoille kavereille pidä kuormittaa suur-ralleja joka vuosi. Käytännössä on parasta, että toimihenkilöt suurelta osalta vaihtuvat. Mutta on hyvä olla joku ennestään kokenut mukana uusia "sisäänajet-

taessa". Erikoisesti rallien valmisteluvaiheessa entinen kokemus vähentää paljon hommia, vaikkei saisi kuin neuvoja. Käytännössä tälle linjalle monien rallien järjestelyissä on jo mentykin.

PAIKALLINEN KERHOTOIMINTA

Paikallisen motoristitoiminnan elävyys riippuu monesta perustekijästä. Maan eri osissa jo väestön perusluonne luo erilaisen pohjan. Kerhotoiminta Suomessa virisi ensin vilkkaassa Itä-Suomessa ja viimeksi sitä yritetään virittää hitaassa ja epäluuloisessa Pirkanmaassa. Myös väestöltään hajanainen pääkaupunki ei tunnu olevan edullinen kerhotoiminnan kasvualustaksi.

Jengiluonteiset tai lössimuotoiset nuorten pärtsärien kerhot usein syntyvät helposti, mutta ne yleensä vaativat eläkkeeseen vanhempien vetäjien toimintaa ja yhteiskunnan taholta järjestettyjä kokoontumispaikkoja. Joukko on laumahenkistä ja usein passiivista ja toimintahaluukkuus on kulloistenkin oikkujen varassa. Jos taas porukat saavat kerhohuoneen ilman valvontaa, siellä ottaa vallan kaljaporukka, eikä muulle ohjelmalle ole mahdollisuuksia. Tällöin yleensä vastuuta kantava osa porukasta vetäytyy kokenaan pois ja kookontumispaikka joutuu hoidon puuttuessa sulkemishan alaiseksi.

Matkamotoristien paikalliskerhoissa joukko yleensä on eri-ikäisiä ja yksilöt eroavat enemmän toisistaan kuin korttelimotoristiporukoissa. Jatkuvan kerhotominnan ylläpito aiheuttaa tässäkin porukassa pulmansa. Monilla jäsenistä on mui-

takin harrastuksia, osa on luonnostaan yksinäisiä susia, jotka eivät halua sitoa itseään järjestötehtäviin. Käytännössä nämä kerhot löytävät omat toimintamuotonsa. On ydinryhmä joka ideoi ja toteuttaa, toiset ovat mukana milloin on aikaa ja tarvetta osallistua.

Käytännössä eri maissa on todettu, että viikonloppuyhdessäolo tahtoo mennä huvittelulinjalle, eikä suunniteltua ohjelmaa ole helppo toteuttaa. "Luova" toiminta onkin kerhoissa yhä enemmän sijoitettu maanatai- tai tiistai-iltoina tapahtuviksi. Useilla kerhoilla toiminnan ideointi ja kunnonhoitoryhmät koontuvat alkuviikosta.

Paikalliskerhon eräs tärkeä tehtävä on hoitaa paikallista suhdetoimintaa motorismin hyväksi, sekä hoitaa yhteydenpitoa myös muiden paikkakuntien matkamotoristeihin.

KATTO-ORGANISATION TARVE

Kuusysia on useaankin otteeseen toivottu matkamotoristien valtakunnalliseksi organisaatioksi sekä FIM-suhteiden hoitajaksi Suomen osalta. Vaikka kuusysiläisten parissa katto-organisation tarve tunnustetaan, ei silti olla erikoisemmin innostuneita tätä tehtävää (ja kuormaa) ottamaan. Sensijaan ollaan kypsiä tukemaan jonkinlaista kattoorganisaatiota jos sellainen syntyy. Tarvittaisiin kaikki matka- ja harrastajamotoristikerhot peittävä TOURING FINLANDIA, joko itsenäisenä tai jonkun suuren moottorialan järjestön osana. Alustava toimikunta nimettiin keväällä 1974 Turussa, mutta jatkossa se ei ole edistynyt.

Paitsi ulkomaisten suhteiden hoitajana, katto-organisaatiota tarvittaisiin myös motoristien etujärjestönä ja suhdetoiminnan hoitajana. Moottoripyöräilyyn suhtaudutaan paljolta sen kielteisten ilmiöiden pohjalta. Moottoripyörää verrattomana ja säästäväisenä matkailuvälilicenä ei korosta kukaan. Tuskin monikaan niistä nuorista motoristeista, jotka tuntevat matkoiltaan Scandinavian tai Keski-Euroopan, olisi voinut muulla tavoin vastaavia reittejä kulkea. Nuorten itsehuottamuksen kasvattajana moottoripyörämatkailu on verraton tekijä. Matkailutaseenkin kannalta moottoripyöräily on edullista, koska se vie vähemmän valuuttaa ulos kuin automatkailu.

MUUTOKSET NYKYTILANTEESSA

Energiakriisin aiheuttama yleinen kustannustason kohoaminen koskee kipeästi motorismia. Erikoisvero ja vakuutusmaksut lisäävät pyörähomman kustannuksia. Tämä tilanne kärsii suuresti motoristien joukkoa.

Tällä hetkellä näyttää siltä että korttelijengi-motorismi supistuu melkoisesti ja pyörät sillä linjalla pienenevät. Osa matkamotoristeis-

takin luopuu. Nykyelämän voimakasa alkoholisoituminenkin pudottaa joukosta "kosteimman pään" kavereita yhä suuremmissa määrin. Motoristien joukko valikoituu: täytyy olla joka solultaan motoristi, jos pystyy kunnan pyörää pitämään ja sillä ajamaan. Moottoripyörä ei heille ole muoti vaan elämäntapa ja elämäntapomus. Tätä ydinjoukkoa ei pystytä pyyhkimään pois kuten autokauden tuoma vasta-aalto pyyhkäisi Jawat, Triumphit ja Royal Enfieldit 1960 luuvulla. Vaikeudet terästävät nykymotoristien parhaimmistoa. Ja nuorista nouseva motoristiaines ilmeisesti on jämerämpää ja valikoituneempaa kuin 1970 luvun alussa.

Vuoden 1975 matkamotoristi ilmeisesti on myös entistä kypsempi tajuamaan järjestäytymisen merkityksen. Osallistumalla ja kantamalla myös vastuuta voidaan vaikuttaa siihen, ettei tilanne enää huonone.

Viime vuonna rallitoiminta "löysi itsensä" ja hallitsi tilanteet. Eiköhän tänä vuonna löydetä toisen sa paikallisessa että valtakunnallisessa matkamotoristien yhteistoi- minnassa?

Eero Mikkola

PERINTEELLINEN KIRJOKIVEN SAUNAILTA 26—27. 4. 1975

OHJELMASSA MM.:

— Liikenneturvan, liikkuvan poliisin ja vakuutusyhtiön edustajat esitelmöivät ja ovat myös meidän tentittävänäimme.

— Sauna kuumana illan, takassa hyvä hiillos.
— Naistoimikunta huolehtii muonituksesta.
— Ynnä muuta mukavaa.

TERVETULOA!

PS. Muista noudattaa liikennesääntöjä ja rajoituksia!



Elefantten-treffen -75

Olin jo kesällä kuullut, että Länsi-Saksassa järjestetään aina tammikuun alkupäivinä RALLI eli moottorien kokoontumisajo. Paikalle saapuisi kuten kotimaisissakin ralleissa osanottajia ympäri pyörivän pallon. Jo silloin päätin lukeutua Elefantten-treffenin osanottajiin vuonna 1975.

Kuumeisesti tarkastelimme Motorradin sivuja, jossa tarkemmin selvitetäisiin rallin ajankohta sekä paikka.

Koko ajan kuitenkin matkavarusteluja tehden. Kuluihan siinä aikaa ja tuli tehtyä kunnon varustukset tammikuun kylmiä ajatellen.

Sitten vihdoinkin joulukuun numerossa oli ilmoitus, jossa kerrottiin että Elefantten-treffenin aika olisi hiukan muuttunut, mutta paikka olisi sama. Elikä 13. 2.—16. 2. 1975 Nürburgringenissä tapahtuisi kummaa. No sehän oli vain parempi, olisi ehkä hieman vähemmän pakkasta.

Saatoinkin siis todenteolla hankkiutua matkaan. Työstä järjestyi loma

ja matkatoimistosta kerrottiin laivaan kuluva ajasta, sillä ajan kohta ei kuitenkaan houkuttellut ajamaan Ruotsin halki Saksaan. Siispä pyörä huoltoon talviajoksi varten ja kavereiden suosiollisella avustuksella juoksevat asiat oli pian hoidettu.

Pianhan koitti sekin päivä eli tarkemmin sanoen 12. 2. ja keskiviikko, saimme siis startata eteläsatamasta kohti Travemündeä. Meitä oli itseni lisäksi kolme poikaa jotka ajoivat Hämeenlinnasta alkulämpimiksi lumipyryssä. Antti, Aslakki ja Jussi siis saivat kunnon esimakua tulevasta.

Helsingissä asuvat motoristikaverit olivat tulleet saattamaan ja toivotteleen onnea matkalle, sillä sitä me todella tarvitsimme. Olihan edessä matka (n. 650 km) erittäin oudoissa olosuhteissa.

Ajoimme pyörät laivaan ja heitimme hyvästit saattojoukolle ja matka kohti Travemündeä saattoi

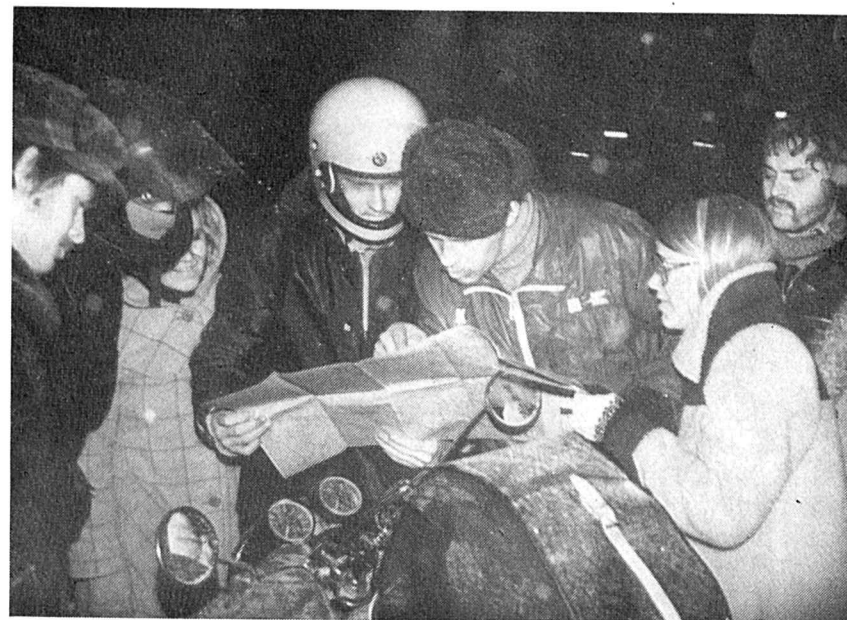
alkaa, kuten sanottu laivalla, aluksi.

Kun ajovarusteet oli vaihdettu oli hytti täynnä jos vaikka minkäläistä vaatetta ja ajosaapasta. Ajaessani laivaan huomasin siellä muitakin pyöriä ja illan mittaan tapasinkin kaksi poikaa, Arin joka oli ajanut Pieksämäeltä ja Maurin joka oli pyöräillyt Kokkolasta, suuntana sama Elefantten-treffen. Istuesssa ja turistessa saapui paikalle vielä yksi poika ja kertoi saapuneensa laivalle viime tipassa, sillä kaatuminen oli vienyt jonkin aikaa, vaikka hän olikin tullut Helsingistä. Nyt meitä oli sitten kuusi poikaa ja minä, pyörät sensijaan olivat Antin 900 BMW, Maurin 750 BMW, Arin 750 Suzuki,

Aslakin 250 Honda XL, Ilkan 900 Kawasaki, sekä omani 250 Suzuki. Jussi ei oman pyörän remontin vuoksi voinut pyörällä vaan oli tullut ikään kuin "varakuskiksi".

Laivamatka kului mukavasti ja ehkä pikkuisen jännittäen tulevaa. Saattaisi nimittäin olla pakkasta tai vesisateita eipä silti jälkimmäisiin totuttiin viime kesänä.

Koittihan se perjantaikin ja olimme seilanneet Travemünde mukavasti. Kun olin pukeutunut nahkapuvun ylle ja alle koko joukon vaatetta ja kun pyörät oli tankattu alkoi varsinainen matka pyörällä, lämpötila näytti olevan 7 asetetta plussan puolella. Kuten sanottu ilma saattaisi olla mitä tahansa ja



Reiska shelvitelee meille kartasta teitä, ollaan vielä lumisessa eteläsatamassa.

niinpä aluksi satoikin lunta ensimmäiset 200 km. Pyörä tuntui kielteittä oudolta kaikkine varustuksineen, mutta pian sen muisti kesäiseksi matkakumppanikseen ja silloin eivät haitanneet pienet lumisaateetkaan, oikein laulatti kypärän sisällä.

Liikenne autobaanoilla oli meikäläiselle aivan uutta, hyvä että joukkoon mahtui vaikka yleensä kaistoja oli kolme kumpaankin suuntaan ja vauhti huima. Ohituksissa sai olla todella tarkkana sillä kaukana näkyvä auto oli hetkessä vierellä 500 Fiatia myöten unohtamatta Rätäreitä. Vaikka itse ajoimmekin n. 90–100 km/h. Sillä Aslakin pyörä oli sisäänajossa eikä siten sallinut kovempaa vauhtia.

Huoltoasemilla ei meinattu ollenkaan tajuta, että olimme Suomesta asti lähteneet tähän vuodenaikaan liikenteeseen. Eikä voinut millään välttyä huomiolta ja itseni tunsin lähinnä näyttelyesineeksi.

Matkaa teimme aina 150–200 km kerrallaan ja sitten tankkaus, silloin sadattelin mielessäni luoja joka oli luonut minut naiseksi, sillä tuotti erinäisiä vaikeuksia käydä luonnollisilla tarpeillaan, ajovarustus piti siitä huolen.

Ajettuamme n. 450 km, tuntui siltä kuin oilisin ajanut jonkinlaisessa horroksessa ja silloin oli parasta nöyryyä ja antaa "varakuskin" ajaa, jonkin matkaa. Seuraavat 200 km menivät siis varsin helposti, sillä istuin ja nukuin 900 BMW:n pehmeällä takaistuimella. Saatoin taas itse ajaa loput ehkä noin 20 km. Se olikin vaikeaa olin kyllä pirteä eikä paleltanut, mutta edessä oli nousu vuoristoon pientä kapeaa tietä ja

pari tosi kiperää neulansilmäkurvia sekä ympärillä sumun sekainen säkkipimeys piti hermot valppaina. Kun pahin oli ohi, huomasimme tien olevan peilijäessä eikä suinkaan märkä kuten itse olin kuvitellut ja silloin kyllä olin kauhuissani, mutta halusin silti itse jatkaa loput 5 km. Sehän olikin sitten varsinaista tasapainoilua. Rauhallisesti jännittämättä ajamalla huomasin olevani keskellä tuhansia kanssamotoristeja. Kellon viisareiden näyttäessä puolta yötä. Yön pimeydessä erottui tulevien pyörien ääniä ja ihmisiä oli joka puolella, huuto ja melske oli melkoinen. Etisimme pitkän tovin ennenkuin löysimme vähänkin rauhallisemman paikan jonne menisimme teltoinemme.

Pian oli edessämme ylitsepääsemätön huoli, telttani oli siinä lähtökiireessä unohtunut kotiin. VOI EI: Ei auttanut muu kuin taivasalle yöksi, sillä oli varmaa, että kaikki pienimmätkin hotellit olisivat täysiä vähintään 40 km säteellä. Itsetäni tuntui uskomattomalta nukkua taivasalla mutta enhän ollut yksin, joten kumipatja vain alle ja lämpöhaalari ylle ja nuotiotulen sytyttyä makuupussiin uinailemaan. Aivan pian nukuinkin enkä tiennyt mitään ympärillä olevasta kylmästä.

Aamulla olikin varsin miellyttävä herätys, naapuriteltojen asukit tarjosivat höyryvää kahvia, jonka jälkeen olo tuntui aika kivalta. Saatoimme lähteä katselemaan tarkemmin minnekä itseasiassa olimme tulleet.

En unissanikaan olisi voinut kuvitella mitään sellaista. Moottoripyöräkansaa oli tullut aivan VALTA-VASTI, sillä kuulutuksien mukaan



Ollaan Travesta lähdössä Nürburgringiin.

meitä oli pyörillä 20 000 ja autoilevia ihmisiä toinen mokoma, joten saattoi rauhassa laskea 60 000 ehkä vieläkin enemmän.

Joukkoon mahtui jos vaikka minikälaista motoristia ja ennen kaikkea pyöriä, niitä oli todellakin viritelty aivan rauhassa, putkia meni sinne tänne, ristiin rastiin kromattua ja mattaa löytyi. Sivuvaunut olivat aivan omaa luokkaansa niitä näyttävät harrastavan hyvin paljon Keski-Euroopassa.

Kaipailin hieman Mauria ja Aria. He lähtivät näet Travesta ajamaan omia aikojaan. Mutta oli sulamahdottomuus löytää heitä etsimällä. Niinpä päätin mennä ja kuuluttaa kaikki noin 20 suomalaista osanot-

tajaa paikalle, pian luokseni ilmentyivät Mauri, Ari ja Hiko. Lähdimme kiertelemään myyntikojuja saatavilla oli kaikkea mahdollista mikä vähänkin liittyy moottoripyörään. Hauskoja rallihattuja ja tarroja, pieniä metallimerkkejä, T-paitoja ym. ym. mm. pakoputkia, katteita, sivulaukkuja, satuloita, renkaita, hanskoja, kypäriä jne. Kiertelimme ja ihmettelimme, katselimme suurin piirtein silmät pyöreinä sitä kaikkea. Ihmisiä oli siis kasassa uskomaton määrä. Se takasi sen jos vaikka jotain halusit sait jonottaa ja pienet ovat jonot lippupalvelussa, sillä pelkkää pientä rallimerkkiä joutui jonottamaan runsaan tunnin makkara- ja Coca-Cola-

kojut veivät oman aikansa 15 min. ei tuntunut missään. Aika kului siis varsin mukavasti siinä ruuhkassa. Tuli nähtyä tonnininen Honda ja Suzukin vankkeli sekä muita pyörämaailman uutuuksia. Mini kokoon MV-Agusta oli hauskan näköinen.

Ilmassa kaikui sekaisin kuulutuksia, musiikkia sekä jatkuva pyörien surina, sillä ralli oli järjestetty Nürburgringenin moottoriradan kupeeseen ja radalla sai jokainen halukas koitella kykyjään ja testaa jia löytyi.

Pikku hiljaa alkoi vatsakin ilmoitella itsestään ja niinpä lähdimmekin teltoille valmisteleen kevyen kenttälounaan. Telttakin sitten järjestyi, sillä Mauri ja Ari jotka saapuivat ennen meitä onnistuivat vuokraamaan puoli asuntovaunua ja teltta Maurilta siis jouti meille. Pojat valmistivat kunnan evään ja kyllä se maistuikin.

Illaksi piti saada nuotiopuita ja naapuriteltan ihmiset lainasivatkin kirvestä. Muutamilla saksalaisilla oli tullut mukaan moottorisaha jolla helposti kokosi motin puita, sillä aikaa lihan pyöriessä sähkögrillissä niin, että eipä tainnut poikien tulla äitiä ikävä. Puut koottuamme lähdimme jälleen kiertelemään, sillä katselemista riitti. Iltapäivä vaihtui pian illaksi ja silloin vasta riehut alkoivat. Ohjelmassa seurasivat varsinaiset rallin avajaiset. Ensiksi puhui raliin johtaja kauniita sanoja moottoripyöräilystä ja sen jälkeen hiljennyimme viimeistä pyörää ja ihmistä myöten kunnioittamaan radalla surmansa saaneiden muistoa. Tämän kokeminen oli jotain jota ei voi sanoin kuvailla. Oltuamme hiljaa muutaman minuutin pärähti satapäinen pyörä-ketju soihdut käs-

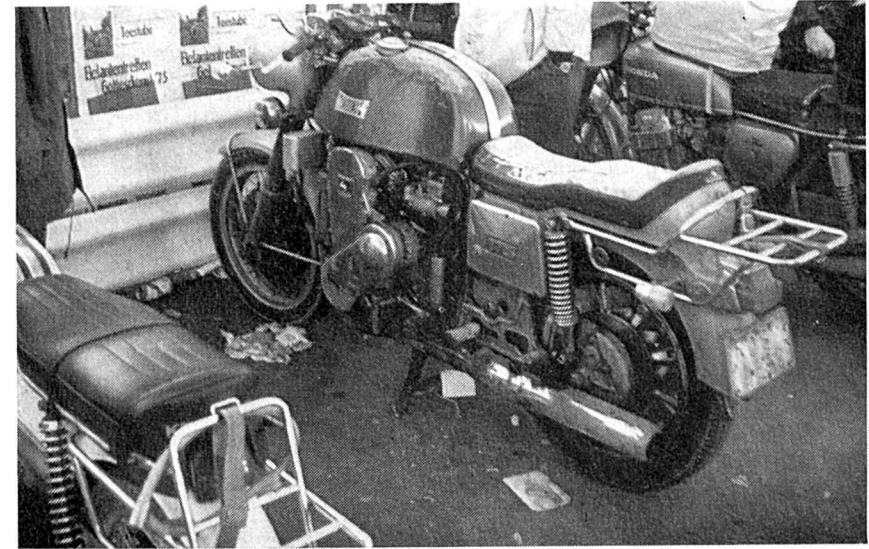
sään kiertämään rataa, tämä oli ikään kuin avajaismarssi vaikka tällä kertaa se olikin avajaisajo.

Yhtä äkkiä taivas oli aivan valkoinen ja punainen. Ilotulitus oli alkanut, jota jatkui koko yön, aamuun asti.

Poistuimme poikien vaunuun ilta-teelle ja turisimme siinä jonkin aikaa. Lähdimme kuitenkin aika pian nukkumaan. Yö oli tosi musta. Vä-lillä kuului pamaus ja valo, ilma oli muuttunut punaiseksi, ilotulitus-raketit näyttivät meille tietä. Tuntui hullulta mennä nukkumaan siinä melskeessä, eipä silti näytti siltä, että saksalaiset eivät juokaan sitä suomalaisen suosimaa "rähinävii-naa". Eipä kuulunut sanaharkkaa eikä nyrkin iskuja. Arvon pyöräkansa huusi yhteen ääneen, kitaran säestyksellä. Uni kuitenkin voitti jossain vaiheessa ja niinpä saivat huutaa ja laulaa kaikessa rauhassa.

Koitti se aamukin jossain vaiheessa ja se oli yllätys, kattilaan jäänyt vesi oli nimittäin umpijäässä, teltta huurussa kuin olisi sata-nut lunta ja pyörät huurteessa. Arvelimme yöllä olleen 5—10 astetta pakkasta. No, liikkeelle vain ja aurinkoon joka näytti paistavan jo toista päivää tyhjältä taivaalta.

Rallin ohjelmassa seurasi palkintojen jako, joita saivat ansioituneimmat. Pisimmän matkan ajanut oli poika Tokiosta 14 000 km, pyörä oli BMW ja saksalaisilla oli aihetta hurrata, toinen palkinto meni pojalle joka oli ajanut Jenkeistä myös BMW:llä ja taas hurrattiin ja niin edelleen. Muutama naisenkin oli onnistunut palkinnoille. Tämän jälkeen varsinainen rallitouhu oli ohi ja saatoimme lähteä pakkaillemaan



1200 kuutioinen Mincgi-mammutti.



NSU vuodelta 1912, siinä on 1000 kuutio ja kokonaista 10 hv.

ja sen jälkeen saimmekin poistua.

Elefantten-treffen vuonna 1975 oli koettu.

Kotimatka alkoi heti hankalasti, sillä paikalla olleet autot tiesivät hirmu ruuhkia pienillä teillä ja se arveluttikin minua ja niinpä varakuski astui riipaimiin.

Ruuhka oli siinä määrin valtava, että Aslakki Hondineen hukkui meiltä ja jouduimme odottelemaan tunnin verran häntä mutta eipä vain poikaa kuulunut, joten päätimme jatkaa Antin ja Jussin kanssa.

Matka sujui mukavasti ruuhkien jälkeen ja meno maistui. Hieman Kölnin jälkeen löytyi "eksynyt lammaskin" ja niin oltiin liikkeellä kolmen pyörän voimalla. Aioimme ajaa Bochumiin ja illalla sinne pääsimmekin. Löysimme paikallisten asukkaitten avustuksella pienen siistin hotellin jonne rahtasimme tavaramme.

Illalla oli aikaa lähteä katselemaan kaupunkia ja sen yöelämää. Sen verran oli kuitenkin päivän aikana tullut ajettua ja touhuttua, että uni rupesi maistumaan. Juttelin vielä poikien kanssa päivien tapahtumista jonkin aikaa ja sitten nukkumaan.

Aamulla nauratti hyvin nukuttu yö, vei jonkin aikaa ennen kuin tajusi missä oltiin ja olinko yleensä tallessa, mutta kun kuulin poikien kolistelun viereisestä huoneesta, muistin olevani hotellissa ja kaikki on hyvin.

Lähdimme katselemaan kaupunkia ja löysimme mitä etsimme, nimittäin paikallisen perheen, jossa meillä olisi tuttuja. Antti joutui jäämän vielä muutamaksi päiväksi Bochumiin. Minä jatkoin Aslakin ja

Jussin kanssa jonkin aikaa kaupungissa kierreltyämme kohti Trave-mündeä.

Ajoimme edelleen samaa vauhtia, olihan meillä aikaa ja matkaa vain runsaat 350 km. Seuraavan tankkauksen yhteydessä huomasin, että takavaloni oli sammunut ja mittarinvalo myös. No pieni langanpätkä ja saimme jarruvalon palamaan jatkuvasti, parempi liian kirkas valo, kun että joku hurja autoilija olisi ajanut niskaan! Huoltoaseman nurkasta löytyi vaakakin, kolikko vain koneeseen ja lukemat olivat tavalltomat, sillä painoin runsaan kymmenen kiloa enemmän ajovarustuksissa. Eipä ihme, että olo oli suhteellisen tönkkö. Matkaan taas ja pieni tihkusade sai aikaan sen, että visiiri oli turha. Sateen jälkeen rupesi pakastamaan ja oli sen mukainen. Pian kuitenkin näkyi tien laidassa kyltti joka osoitti matkaa olevan tuskin kivenheiton. Olimmekin kohta satamassa, tulliselvittelyjen jälkeen pääsimme laivaan ja toteimmekin kuin yhdestä suusta, pahimman olevan ohi.

Laivassa alkoi sama ajojarustaiden rahtaus ja hytti muistutti sekaista vaatchuonetta, sillä kosteat ajokampeet vievät todella paljon tilaa. Sitten saunaan ja suihkuun ja olo oli taivaallinen. Laivaan oli tullut nyt muitakin motoristeja joita emme tavanneet rallissa. Mauri ja Arikin olivat jostain ilmestyneet ja hauskaa oli siis tiedossa. Kaiketta huolimatta oli hauska todeta kuinka hyvä oli kotiin tulla taas.

Laivamatka kului moitteettomasti rentoutuen. Pelasin poikien kanssa pingistä ja raha-automaatitkaan eivät jääneet kokeilematta. Keskus-



Siinä sitä sitten odoteltiin palkintojen jakoo, Antti, Hiko ja Publa.

telimme aiheesta moottoripyöräkerhot ja tulimme siihen tulokseen, että on kiva kuulua johonkin tällaiseen.

Yhtä äkkiä huomasin olleeni koko reissun ajan ainoa tyttö ja kuitenkin suhtautuminen oli ollut reilua ja tasa-arvoista eikä varakuskakaan turhia vinoillut.

Viimeisenä päivänä laivalla, ollessamme syömässä olin saada sätkyn sillä kuulin nimeni kuulutuslaitteista ja radiopuhelu odotti minänsi siinä mennä jalat alta sillä olin varma, että kotona olisi sattunut jotain, mutta helpotukseksi sain kuulla iloisen äänen joka tiedusteli matkamme onnistumista ja oliko jotain sattunut tai pyörien kunto

pettänyt, helpotus oli tosiaan iso huokaus, soittaja oli näet mp-69 naistoimikunnan puh.johtaja joka siellä kyseli, lupasi tulla vastaan kun oli ollut saattamassakin.

Eikä siinä kauaa kulunutkaan, kun saatoimme seurata laivan lipumista Helsingin eteläsatamaan. Ikunoista katselimme lumiseksi muuttunutta maisemaa ja tuntui siltä kuin sittenkin oma maa olisi mansikka lumesta huolimattakin ja muu maa se mustikka.

Koko reissun ajan oli mieli korkealla ja iloinen fiilis olinhan ollut kuin kukkanen kämmenellä ja kuitenkin tasavertainen, mikä parasta haaste oli voitettu..

Oluttakin mieli teki.

Mitä jäi kotia motoristi?

Palasin viikon lomamatkalta Ruotsin puolelta ja huomasin että eipäs tällä kertaa mitään tärkeää jäänyt kotia, tai sitä ei tarvinnut tällä kertaa. Annoin pakaasit olla Hondan selässä, olihan vielä viikko lomasta jäljellä, niinpä ajelin seuravana kauniina kesäaamuna täältä Tampereelta Hiekkaharjuun hake-
man veljeäni, kun oli vähän aikaisemmin puhe Lapin reissusta noin mootoripyörällä, mikä oli hänelle uutta.

Veljeni olikin jo vastaan tulossa autolla ja kertoili olevansa valmis lähtemään ja niin oli makuupussit ja teltta näitisti pakattu yhteen, huomautin onko sulla kaikki tarvittavat tuolla teltan sisällä, "mitä ei ole, sitä ei tarvita," kuului vastaus toisesta huoneesta — no hyvä on, multa kun tahtoo jotakin unohtua reissuun lähtiessä.

Ajelimme kehätietä Porvooseen päin ilma oli tosi hieno. (viikko ennen juhannusta) Nahkapuku tuntui olevan liikaa, availin nahkapuvun vetoketjuja aina kun tuntui hiki tulevan pintaan. Veljeni ihastui kertaheitolla kyytiini, tässähan tuntee ilmanvaihtelut, peltojen tuoksut, aivan kuin koko lääni olisi edessäni, annoin Hondan laukata 120 km matkanopeutta tie kun oli hyvä, ja liikenne hiljaista, teitten risteyskoh-
tiin ajelin hiljaa, ettei tulisi mitään paniikinomaista jarrutusta. Näin sainkin pienen kehuksen, ettet sinä luota kehenkään risteyskissä. En ajelesi tässä jos luottaisin, — vas-

tasin. Huomasin velipojan istuvan yhä vapautuneemmin takanani. Kaarteissa sen huomasi parhaiten, olimme kuin yksi mies, vaikka hän istui ensi kertaa mp-kyydissä pitempää matkaa.

Matka jatkui, — silloin tällöin tuli motoristi vastaamme käsi jo kaukana ylhäällä tervehtiäksemme meitä, ajattelin ajessani onkohan missä kokoontumisajo kun noilla näyttää kaikilla olevan aikamoiset pakkaukset mukana, — jaa onhan mulla rallikalenteri katsotaan — niin oli, se jäi kotia, se oli ensimmäinen joka harmitti — ajelimme edelleen Varkauteen saakka ja ohi, velimiehen tuli hätä metsän puolelle, onko sulla niitä serlan käsi tai pyyhkeitä — on niitä kotona kas vain, olisi niitä tankkilaukkuunkin pakkaus mennyt. Heräsimme aamulla Viinijärveltä kesänviettopaikassamme, arvelin täydentää sikäläisestä puodista puuttuvia muonavarusteita, nekin unohtui naapurin isäntien tullessa aamulla tarinoimaan. Jatkoimme matkaa Kuhmoon, entisille Kontiorallin maisemille, tie oli mäkinen ja irtohiekkaa juuri ajettu, mikä teki ajamisen rasittavaksi.

Asetuimme campingalueelle, oli lämmin ja hyttysset hakkasi minkä kerkesi, tuli siinä mieleen huuru-
nen olutpullo sikäläisessä olutbaari-
ssa, mennänsä katselemaan — mennään vain, mulla ei ole kyllä kenkiä — no nämä kumisaappaat, eikö edes sandaaleja tai ees varvastossuja, no kun ei niin ei, ei niitä ole

sinullakaan ne jäi siihen nurmikolle Viinijärvelle, — voi he-he, saisikohan tosta kioskista varvastossuja, kaupatkin on kiinni. Pitkäripaiset sekä kenkäkaupat. Ei ollut kioskisakaan, nauroivat vaan, että oletko lähtenyt reissuun ilman kenkiä. Läksimme kylälle kaljalle paljain jaloin minne oli noin 2 km kävely-
matka, hyväähän se teki hikisille jalkapohjille, mutta se sisäänpääsy ilman kenkiä baariin on taas tempu sinänsä.

Katselimme olutbaariin ulkopuolella milloin tulee enemmän jonoa niin livahdamme sisään ja onnistuihan se kyllä, oli olutkolpakko hyvää joimme muutaman ja läksimme pokkana taas tarpomaan teltalle, portсарin toivottaessa uutta käyn-

MYYTÄVÄNÄ

BMW — vuosimalli 1959, kuutiotilavuus on 250, ollut tyttösen kumppanina.

Tiedustelu:
Riitta Saukkonen
puh. 90/738 393

BMW R75/5 -72 tavaratelineellä. Edull. BMW:n alkup. äänenvaimentimet + tavarateline (pitkään runkoon) kaksi paria sivulaukkuja, kei-
nonahka ja pienemmät lasikuitua.

Henrikki Ahonen
02820 Espoo 82

BMW:n satula sekä kullankeltaiset tankki (24 L) sivukopat, etu- ja takalokasuoja.

Tiedustelut:
952/42 395
Pentti Heinonen

tiä. Mieluummin saappaat jalassa. Matka oli vasta puolessa kun ilmeni tällaiset huolimattomuudet, puhumattakaan jos olisi pyörälle sattunut korvessa jotain, missä susikin kulkee reppuselässä?

Kerran taas loppui bensa, oli jäänyt varatankki auki tankatessa, siinä sitten hoidettiin pari tuntia urakalla, pieni muovinen bensakanisteri olisi pelastanut tilanteen seuraavalle kasoliini-asemalle. Samalla huomasin Hondan seisossa paikallaan, miten se hohtaa lämpöä ja sääskiä puoleensa. Huomasin että kannattaa tehdä lista tavaroista mitä ottaa mukaan, niin vara-osien kuin muona ja vaatekerran.

mp-terveisin
J. Panhelainen

Honda CB 450 vm. -72. Ajettu 18 000 km. Siisti, vain käteiskauppa, hinta 5.500 mk.

Kyösti Honkanen
Nojanmaa 57210 Savonlinna 21

- 2 kpl kypäriä: Granturismo kelt., hinta 100 mk, n. 1 v. vanha Centurion 100 X musta, hinta 75 mk, n. 1 1/2 v. vanha
- ajolasit Baruffaldi super, pun., hinta 40 mk ei naarmuja laseissa
- nahkasaappaat, mustat koko 38-39, hyväkuntoiset, hinta 75 mk
- naisten mokkanahkatakki oranssinruskea koko 34-36 vetoketjut 4:ssä taskussa, edessä ja hihansuissa, aivan uusi, hinta 250 mk, huom: pituus 75 cm.

HALUTAAN OSTAA

- mp-rengas koko 3.50-18, uusi
S. SAVOLAINEN
Puhaltajank. 33 11100 Riihimäki

Ulkomaan reissut

On ollut puhetta noista ulkomaan matkoista ensikertalaisilla. Kirjoitelen tähän omia kokemuksiani vuodelta '73. Kohde oli ASSEN HOLLANTI.

Oli suunniteltu ajoreitti jo etukäteen, vaihdettiin valuuttaa Ruotsin ja Saksan rahaksi. Paperit ja vakuutukset oli hoidettu vakuutusyhtiössä, ja siitä vaan matkaan.

Varustus oli suurinpiirtein sama kuin täällä kotimaassa. Kokemus on osoittanut, että kielitaidotonkin kyllä pärjää ulkomailla aika hyvin oli meillä kaikenvaralta mukana MATKAILIJAN KIELIOPAS ENGLANTI-SUOMI-SAKSA, jota ei tarvittu kovinkaan usein, joskus ruokaillessa ravintoloissa tai motellissa.

Ehkä yllättävintä oli se ettei huoltoasemien yhteydessä ollut baaria, ei ainakaan Saksassa. Oli vain kauppoja tai ravintola/motelli eikä välistä mitään. No kaik-

keen tottuu ja käytiin kauppoja jo sitten kustannussyistä. Leirintäalueita ei oikein löydetty ainakaan myöhään illalla, kysyttiin välillä neuvoa ja taas etsittiin? "Tuloksetta". Vain autobaanaa ja mootoritietä viimein leiriydyttiin paikallisen viljelijän nurmikkoisen "tilustien vierellä" mikä tosin on kiellettyä Saksassa ns. villitelttailu. Rahan käytössä eikä vaihdossa ollut vaikeuksia. Rahaahan voi vaihtaa aina tullin yhteydessä. Lauttaliput saimme heti välittömästi saavuttuamme satamaan. Tiet olivat erikoisen hyvät ja 10-pistettä ryhmitysalueille jotka olivat isot ja tarpeeksi aikaisin, kun tietää mihin on menossa niin perille pääsee varmasti.

Meillä oli yhteinen sopimus, että jos jostain syystä eksytään toisitamme (2, pyörää) niin takimmainen jää paikalleen, koska etummainen tietää mistä on tultu, niin voi paremmin etsiä kaveriaan. Jos molemmat etsivät toisiaan on aivan sattuman vaarassa löytääkö toisen jostain suurkaupungista.

Käytiin Oldenburgissa syömässä, eikä meinattu osata kaupungista ulos, niin paikallinen motoristi kohteliaasti vinkkasi, että seuratkaa vain minä näytän tietä, ja taas matka jatkui.

Niin vain Hollannissa käytiin ja takaisin tultiin, kokemusta tuli paljon, uskon että seuraava reissu on jo paljon helpmopi tehdä.

Ei muuta, kun aikaa ja rahaa varaa reissulle niin kyllä se siitä onnistuu.

Eipä muuta tällä kertaa.

Terveisin Veki

Kymenlaaksosta kuuluu kummia

Olemme täällä Kymenlaaksossa kokontuneet KONTIORALLIN ja muiden ajankohtaisten asioiden tiimoilta, kerhotiloihin kerran tai pari kuukaudessa.

Kokousillat olemme pitäneet paikallisen Unionin huoltamon baarin alakerassa olevassa kapinetissa, jossa on sitten muutaman keskikaljan jälkeen pidetty oikein huutoäänestys.

Kuten muistamme Timo Kossilahan valittiin Kontiorallin toimikunnan puheenjohtajaksi, ja olemmekin kaikki innokkaasti auttaneet häntä rallin järjestelyissä. Jotka alkavatkin olla jo toteuttamista vailla.

Olemme toimineet myöskin hyvässä yhteistyössä Anjalankosken kauppalan nuorisotoimiston kanssa, jonka kanssa onkin sovittu välinei-

Kontiorallin tuttu kontio.





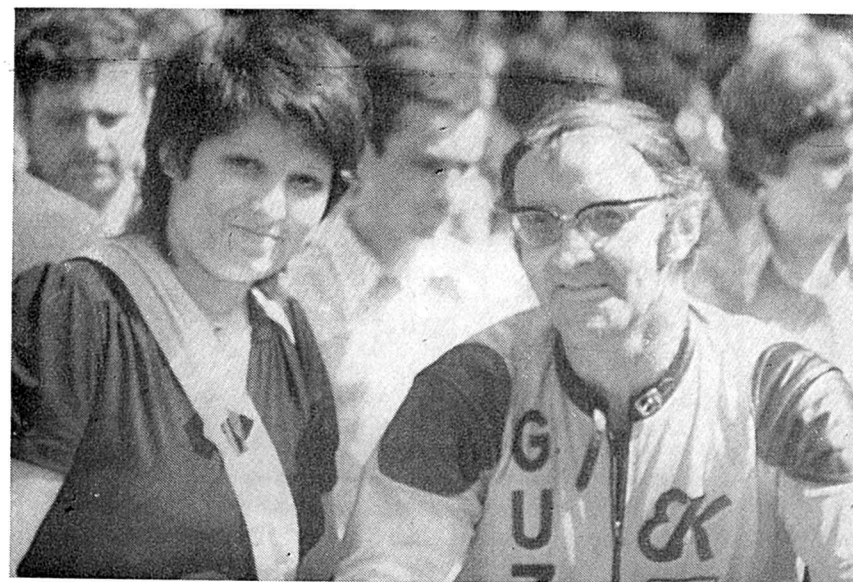
den, tilojen ja leirintäalueiden varuksista, mainittakoon että syksyllä järjestimme nuorisotoimiston kanssa **LIIKENNEILLAN** joka keräsi satamäärin yleisöä Myllykoskelle.

Lentopallopelejä keskiviikkoiltoina on kuulunut koko talven ohjelmaamme, kerhoilta Kouvolassa on ollut myös samana viikonpäivänä ja ilmeisesti siitä johtuen toiminta Kouvolassa on hiljentynyt huomattavasti. Lentopallon taidot ovat talven mittaan parantuneet, joten olisi ollut mukava kohdata Hämeenlinnan vastaava joukkue helmikuussa, kuten olimme sopineet. Toivottavasti ottelu ei jää unhoon, vaan pelataan seuraavan tilaisuuden tullen, sillä onhan pelaamalla saatu voitto sentään toista kun puhumalla.

Kunnollista talvimoottoripyöräilyä ei tänä talvena oikein ole päästy harrastamaan lumen vähyyden ja jäiden huonouden takia, kura roiskuu ja vanteet kolisevat kiviin. Jääradalla sentään on tapahtunut jonkun verran ja lumilenkkiä on hiukkasen harjoiteltu paikallisilla motocross radoilla ja metsissä. Toiminnat onkin tapahtunut pääasiassa Kouvolan moottorikerhon puitteissa johon meistä huomattava osa kuuluukin. Kouvolan moottorikerho onkin hyvin edustettuna SM-pistetilastossa, sillä tänä talvena täältä on mukana sivuvaunuluokassa peräti kolme paria:

Jorma Rossi ja Tapio Kahila Hondalla, Matti Heinonen ja Mikko Hyvärinen Kawasakilla, Pekka Nykänen ja Ilkka Peltola Yamahalla.

Terv. Pekka Koivisto



Mies, jonka tavaramerkkinä ovat leppoisa hymy, huumori ja pitkävartiset lapikkaat.

Kerholaisiamme

Esittelyvuorossa jäsen numero 69 Esko Koskinen.

Eskon oman kynän kertomaa:

Esko on kutsuttu esittäytymään. Teistä 69-väestä moni minut tuntee. Hämeessä, Janakkalassa, päivänvalon ensi kerran näin ja samasta kylästäpä sitä vieläkin horisonttia tähyilen, milloin kotosalla olen.

Vuosia siitä ensipäivän havainnoista on kulunut enemmän kuin yhden käden sormia kympeiksi riittää.

Varsnaisen pääelinkeino, syömi- sen ja — jälkeen on sellainen rakine, jota moottoripyöräksi kutsu-

taan, ottanut ajastani leijonan osan. Ottanut, — mutta myös antanut, ja siitäpä riittäisi kerrottavaa. Edelleen se antaa vuosi vuodelta valtakuntien rajojen avautuessa ja välimatkojen lyhetyssä niin kilometrimäärien kuin ihmissuhteidenkin osalta.

Tyvestä puuhun: SE alkoi sodan vaikeiden aikojen tasaantuessa. Vuonna 1948 koneen nimi oli Tähti 125. Olit todellinen kuntopyörä, ohjeissa kehoitettiin työntämään, vaikka akku oli tyhjä virrasta. Pieni liike ja homma oli ns. hiilellä. Se kone sopi niin vanhalle kuin nuorellekin. Möin sen naapurin vanhalle

isännälle (27 v.). Hän kuntoutui sen avulla. Kesällä -51 hän mm. työnsi kulkuneuvonsa kirkonkylästä tänne kotikylään, 8 kilometriä vaihde päällä, miten lie unohtanut. Pyyti lasia vettä poikettuaan meille, sanoi vähän janottavan.

Ja minä sompailin Avolla. Tuli ne pakolilset kuviot, ja Avo teki tilaa Besalle. Jopa oli makee: Magneetto, pitkä isku, tahteja, vääntöä. Varvit pystyi melkein laskemaan, kun se vielä 'raatoi' isäntäänsä kohti kohdetta. Harmi, että laitoin Sinut maailmalle.

Seurasi 'karamelli' Triumph Twenty One. Tuli kuusi kappaletta Suomen kokoiseen maahan. Saariston Harri hoteli kaupat. Olin todella tyytyväinen ajokkini ominaisuuksiin niin kuin myös sen herättämään huomioon.

Ruokahalu kasvaa: piti saada viisisatanen. Se oli sama malli, siis koteloitu. Kolmas Rumpa oli oikea tunturiporo. Se oli 500 SS. Ajelin sillä Kalottialueet parinakin kesänä — yksin. Tokko enään rohkenisinkaan. 'Sinun' kanssasi minä sain kokea sen tosiasian, minkä monet muutkin, nimittäin, ettei moottoripyörä ole samanarvoinen peltilehmien kanssa tämän valtakunnan maanteillä.

Jatkossa hoiti hommat Laaksonen, ja bensatankissa komeili se Suomeenkin asti kuulunut maaginen sana, Honda. Se oli nelipuolikas, ensimmäistä erää näillä rannoilla. Kromiloistossa sinä minut jätit, kun pappa osti Jarmolle mpyörää, jotta poika saisi hyvän todistuksen.

Ei ollut syytä vaihtaa merkkiä, seurasi pari 'tuuttia'. Toista olen

vieläkin seurannut matkakumppanini Jarin ajokkina. Itse olen istunut Guzzi V7:n ja viimeksi BMW 75/6:n kyydissä.

Aikajärjestyksessä kokemiani ja näkemiäni muistellen, tulee mieleen se harmaa lokakuinen sunnuntai-ilta-illapäivä, kun ajelin Riihimäen Hämeenkatua. Luulin näkeväni näkyjä kadun varressa pysäköitynä Rumpa, joka näytti kahdelta. Ukkäänöksen jälkeen totesin niin tosiaankin olevan. Sisältä baarista tuli pari kaveria, moikattiin (Amille ja Sepelle terkut). ”— sinä vielä harrastat tällaista jne. — varmasti ja ensi kesänä taas. Eiks' olis kiva ensi kesänä kokoontua jonnekin, että nähtäis motako meitä oikeastaan on.” Vaihdettiin osoitteet, kerroin Simolle terveiset, ja niin kesän tullen tuli kutsu ensimmäiseen suomalaiseseen moottoripyöräralliin. (Sitä kutsua muuten säilytän.) Kelpas meidän mennä, kun pojat olivat järkanneet mestat. Siitäpä se sitten on keskittynyt, Kontioralli.

Maan rajojen yli ulottuvilta matkoilta ovat antoisimmat olleet kolmena viimeisenä vuonna Italiaan tekemämme matkat. Niistä erikoisesti vuonna 1973 Madonnina ralli Alessandriassa. Tulin valituksi mukanaollleiden suomalaisten taholta ”Primo Centauroksi”. Ajoin muiden eri kansallisuuksien edustajien mukana Guzzin Gastellazzon kirkkoon, ja välitin siten piispan antaman siunauksen suomalaisille moottoripyöräilijöille onnekaaksi oloksi harrastuksemme parissa. Juhlallisten seremonioiden ja hartaan kirkkokansan ympäröimänä koin suurimman hetken, mitä moottoripyöräily on minulle antanut.

E. K.



SML:n lupa
n:o 23/KOK/75
SML:n valvoja:
Aimo Karlsson

TAITOAJON
JÄRJESTÄJÄT:
**TEBOIL
TAMPEREEN
MOOTTORIKERHO ry.**



**Leikatkaa tämä sivu irti
ja lähettäkää täytettynä
1. 4. mennessä
osoitteella:**

**TAMPEREEN
MOOTTORIKERHO ry
Seppo Pavia
Tiiliruukinkatu 12 A 10
33200 Tampere 20**

**tai noutakaa
TEBOIL-TAITOAJON
kilpailukutsu,
ilmoittautumiskaavake
ja osanottajakortti
lähimmältä Teboil-
huoltamolta.**

TEBOIL TAITOAJO TAMPEREELLA 6.4.1975

ILMOITTAUTUMISKAAVAKE

Arvoisa Teboil Taitoajo -75-osanottaja. Täyttäkää tämä ilmoittautumiskaavake tekstaamalla.

Osanotto on sitova.

Osanottajan nimi

Lähiosoite

Postinumero ja
postitoimipaikka

Mahdollinen
matkustaja

(Matkustaja ei osallistu varsinaiseen Taitoajoon eikä saa vapaata lippua Loma -75 vapaa-aika näyttelyyn)

Kerho, seura
tai muu järjestö
jota edustatte

Ajokortin n:o,
antamispaikka
ja -päivä

Moottoripyöränne
merkki ja tyyppi

Koko

Rekisterinumero

Allekirjoittanut vakuuttaa lukeneensa tästä kilpailusta erikseen annetut säännöt. Allekirjoittanut tekee parhaansa ettei moottoripyöräily saa hänen takiaan huonoa mainetta. Matkalla toivomme noudatettavan tieliikenneasetuksen mukaisia määräyksiä.

1975

Allekirjoitus