

KONTIO
10 v.
RALLI

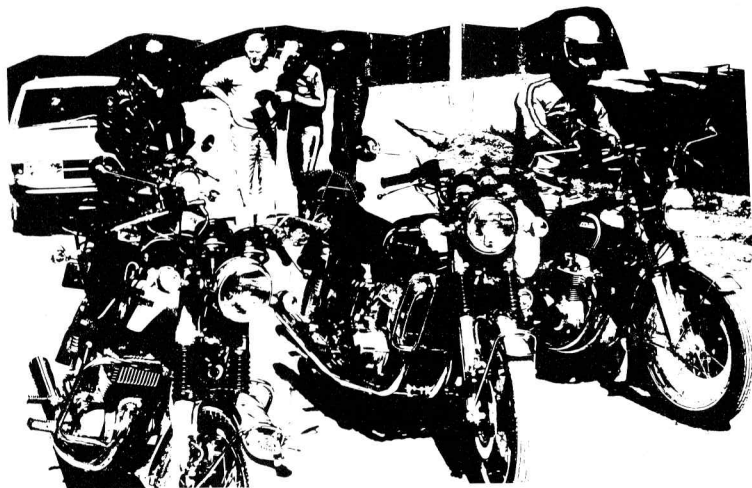


Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 MAALISKUU 1976





Moottoripyöräkerho 69 ry:n

KEVÄT AJELU

ajetaan sunnuntaina 30.5.-76 puolen päivän aikaan Padasjoen Ullasvuoren matkailukeskukseen.

Padasjoki sijaitsee valtatie 4:n varrella noin 50 km Lahdesta Jyväskylän suuntaan.

Aja Padasjoen kirkolle ja käänny siitä oikealle Päijänteen rantaan vievälle tielle.

Tervetuloa!

Kahvitarjoilu



Motoristi

N:o 2 maaliskuu 1976 7. 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 r.y:n hallitus

Puheenjohtaja

Orko Tallinen
Haminantie 21
46900 Inkeroinen

Sihteeri

Kari Ahola
Mantereenkatu 2
13210 Hämeenlinna 21

Kassanhoitaja

Jan-Anders Söderholm
Graniittitie 6 A 20
00710 Helsinki 71

Kerhoisäntä

Henrik Budich
Käpylänkatu 18
48600 Karhula

Varajäsenet

Teuvo Koponen
Erottajankatu 6
13130 HML 13

Simo Nokso
Tuulikinkatu 5 A 2
48700 Kymnlinna

Toimittajat

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915-145588

Pertti Michelsson
Aulangontie 46
13210 HML 21

Jaakko Panhelainen
Hämeenpuisto 21 A 1
33210 TRE 32

**Kerhon postisiirtotili
numero on 426 781-0**

Porvoo 1976 Oy Uusimaa



Tervehdys!

Moottoripyöräilyn vaikeat ajat ovat edessäpäin, sillä on monia suunnitelmia moottoripyöräilyn nurjettamiseksi. Maksun aika on koittanut. Tämä on seurausta takavuosisien massapyöräilyn kurittomuuksista, holtittomuuksista ja mistään piittaamattomuudesta. Usein kuulee ihmettelyä myös koivien vakuutusmaksujen suuruudesta. Tähän vakuutusmaksujen nousuun ovat osaltaan myös syynä joissakin yhteyksissä lähes vakuutuspetosta lähentelevät kolttoiset, joidenkin moottoripyöräilijöiden pyörien korjaus-

operaatiot ja kertomukset huikeista korvausvaatimuksista vakuutusyhtiöiltä.

Ensi numerossa kerromme moottoripyöräilijöiden yhteistyötä Pohjoismaissa. Ruotsissa on perustettu yhteispohjoismainen neuvotteleva elin, ja tässä työryhmässä Suomea edustaa Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Kun ajelette täälläpäin, poiketaapa tarinoimaan. Pannu on aina kuumana.

Lähde maltillisesti ja turvallisesti liikenteeseen!

aimo

”Raportti 13”

Nordiska Trafiksäkerhetsrådetin (Pohjoismainen Liikenneturvaneuvosto) raportti no 13. (Tämä oli ensimmäinen lehdistölle suunnattu pikatiedote.)

Puolesta vai vastaan?

Mopedien ja moottoripyörien liikenneturvallisuutta on parannettava, katsoo Nordiska Trafiksäkerhetsrådetin työryhmä. Sen ehdottamat menetelmät ovat kuitenkin täysin hylättäviä. NTR:n raportissa 13 (!) se ehdottaa mm. raskaiden moottoripyörien sylinterintilavuuden rajoittamista 250 cm³:iin.

Tällöin edellytetään, että onnettomuusriski on suorassa yhteydessä moottorin sylinterintilavuuteen. Tutkijat ponnistelevat kovasti osoittaakseen tämän väittämän oikeaksi. He katsovat, ettei moottoripyöräilijöitä voi kouluttaa ja tahtovat siksi teknisin rajoituksin soveluttaa ajoneuvon kuljettajan taitoa vastaavaksi. Tämähän on selvää moottoripyöräilijöiden ylenkatsontaa. Moottoripyöräilijöille ei muka voi antaa samaa koulutusta kuin autoilijoille harjoitusradoilla! Frivilliga Motorcykelkårenilla, FMCK (Vapaaehtoiset moottoripyöräkunnat) on jo hyvä koulutusohjelma, esikuvallinen ja sellainen mitä tutkijat eivät katso mahdolliseksi opettaa moottoripyöräilijöille.

Tähän asti on saanut ajaa moottoripyörää ilman eri koulutusta, jos on vain

omistanut autonajokortin. Tämän vaikutukset näkyvät tilastoista. Jopa 62 % onnettomuuteen joutuneista raskaan moottoripyörän kuljettajista ei ollut saanut koulutusta ajokkiinsa.

NTR:n mukaan 250 m³:n moottoripyörä olisi kaksi kertaa niin vaarallinen kuin 125 cm³:n moottoripyörä. Jos verrataan samoin autoja, Volvo 264 (2660 cm³) olisi kaksi kertaa niin vaarallinen kuin VW Passat (1300 cm³).

Suurin osa moottoripyöräonnettomuuksista on sellaisia, joissa moottorin voimalla ei ole merkitystä; risteys- ja sivutiellekääntymis-onnettomuuksia. Ei edes yhden osapuolen onnettomuuksia voida panna moottorin tiliin.

Väärin edellytetty

Työstä kuvastuu kielteinen asenne niin moottoripyöräilyyn kuin tosiseikkoihinkin. Tutkijat käsittelevät tosiasioita kyseenalaisella tavalla pyrkiessään vahvistamaan väitteitään.

Otetaan muutama esimerkki:

Väitetään virheellisesti, että moottoripyörän lähtiessä liikkeelle etupyörä nousee maasta tai ei ainakaan ole tiiviisti maassa kiinni. Ja tästä on tutkijoiden mukaan se vaara, että jos ajaja haluaisikin muuttaa suuntaa pyörä ei tottele vaan jatkaa suoraan eteenpäin, jolloin seuraisi onnettomuus.

Tutkijat voivat olla iloisia, ettei pyörä ollut niin tiukasti tien pinnassa, että ohjailusta olisi ollut seurauksia. Moottoripyörää ohjataan nimittäin samoin kuin tavallista polkupyörää: kallistetaan sisäänpäin kaarteissa. Jos moottoripyörän tai polkupyörän ajaja yrittää kääntää tankoa samoin kuin autoilija rattia, hän

menettää tasapainonsa ja ajaa kumoon.

Olisiko liikaa vaadittu, että tutkijat tietäisivät jotain edes tavallisesta polkupyörästä?

Tutkimuksessa väitetään: ”Kaikki moottoriajoneuvojen kuljettajat — joka tapauksessa ainakin moottoripyöräilijät tietävät miten tärkeää on, että pystyy säilyttämään jarrutustilanteessa tasapainon ja ohjauksyvyn. Tämän saavuttamiseksi takapyörät eivät saa lukkiutua ainakaan ennen etupyöriä.” On skandaali, että tällainen väittäminen esiintyy tutkimuksessa, joka yrittää vähentää moottoripyöräonnettomuuksia! Kaikki moottoripyöräilijät tietävät, että etupyörän lukkiutuminen voi olla hankala juttu, kun taas takapyörän lukkiutuminen ei ole suurikään pulma. Täytyy todella toivoa ettei kellään moottoripyöräilijällä ole samaa käsitystä turvallisesta jarrutuksesta kuin tutkijoilla.

Tendenssimäistä valintaa

”Työryhmän mielestä on tärkeintä poistaa konfliktien syyt mahdollisimman tehokkailla toimenpiteillä.”

Koska konfliktit syntyvät 50 000 moottoripyörän ja 2,5 miljoonan auton välillä, on siis helpointa poistaa moottoripyöräilijät, pienempi ryhmä.

Ei ole epäilystäkään, että työryhmällä on ollut tämä päämäärä. Kun on esim. selvitetty moottoripyörän moottorintehoa, on otettu mukaan myös kilpapyörät, joiden teho on paljon suurempi kuin tavallisten maantieajossa käytettävien pyörien. Jos autoja vertailtaisiin samoin, Ronnie Petersonin Formula ykköistä verrattaisiin tavallisiin Volvon ja Mercedeksen tapaisiin autoihin.

Kevyiden ja raskaiden moottoripyörien onnettomuustiheyksiä vertailevasta taulukosta 80 on jätetty pois luvut, jotka osoittavat, että vaikeasti loukkaantuneiden kuljettajien määrä kevyissä pyörissä on puolet suurempi kuin raskaissa: 10—7 tuhatta moottoripyöräilijää kohti.

Taulukosta 81, joka kertoo onnettomuusriskin ja sylinterintilavuuden yhteydestä, on jätetty pois ne, jotka etupäässä ajavat kevytmoottoripyörää. Siis 16—17-vuotiaat, joiden vähäinen ajotottumus aiheuttaa suuremman onnettomuustiheyden. Lisäksi on jätetty pois yli 34-vuotiaat, jotka ajavat useimmin raskasta moottoripyörää ja jotka joutuvat harvoin onnettomuuksiin suuremman ajotottumuksen vuoksi. Ei ihme, että näin on saatu tulos, jonka mukaan raskaat moottoripyörät olisivat vaarallisempia kuin kevyet!

Jos lasketaan mukaan ainakin 16—17-vuotiaat, saadaan tulokseksi, että alle 125 cm³:n moottoripyörillä on sama onnettomuusriski kuin 650 cm³:n (raskaila), 12 vaikeasti loukkaantunutta 1 000 moottoripyörää kohden. Jos otetaan mukaan vielä yli 34-vuotiaat, raskaiden moottoripyörien onnettomuustiheys laskee.

Onnettomuusriski on erityisen pieni luokassa 501—650 cm³. Se on vain puolet lähiluokkien riskistä (351—500 cm³ ja 651—760 cm³). Selitys on luultavasti se, että tämän luokan (joka on kuitenkin edelleen eräs suurimmista) pyöriä on myyty viime vuosina hyvin vähän. Ajajilla lienee siksi suurempi kokemus kuin keskivertoajajilla kummassakin muussa ryhmässä.

Sekä kevyiden että raskaiden moottoripyörien kuljettajille tapahtuu eniten on-

nettomuuksia juuri kortin hankinnan jälkeisinä vuosina. Siitä onnettomuustiheys laskee nopeasti. Tämä on todiste siitä, että kokemus on tärkein tekijä. Kuljettajan ajotottumus on siis ratkaisevin eikä moottorin sylinterintilavuus tms.

Tällaisella muunneltujen tilastojen esittämisellä ei ole mitään tekemistä vakavan tutkimustyön kanssa!

Saamme olla kiitollisia, että yhä useammat valitsevat moottoripyörän, koska auto on 6 kertaa vaarallisempi ympäristölleen. Tilastot osoittavat nimittäin, että 100 autonkuljettajaa kohden kuolee tai haavoittuu 275 muuta henkilöä, kun vastaavat luvut ovat moottoripyörän kohdalla vain 45 ja 100.

Parempi pakollinen moottoripyöräkoulutus vaatii taitavia opettajia ja tehoa opetusjärjestelmän. Miksei annettaisi FMCK:lle resursseja, että se voisi alkaa huolehtia moottoripyöräopetuksista?

Tietoa muille liikennöijäryhmille tarvitaan — ennen kaikkea autoilijoille. Tiedottakaa enemmän!

Teknisten määräysten tulee olla rakentavia — esim. pakollinen varoitusvalo moottoripyöriin tai erilliset ajokortit autoille ja moottoripyörille. Ne eivät saa olla repiviä kuten kuutiorajoitus tai valikoivat nopeusrajoitukset.

Sveriges Motorcyklsters Centralorganisation (Ruotsin moottoripyöräilijäin keskusjärjestö)

Urban Bergfelt, puh.joht.

Lisätietoja: Urban Bergfelt, Laboratorieg. 27, 41268 Göteborg

8. YHTEENVETO

Tässä raportissa selvitetään työryhmän näkemyksiä mahdollisuuksista parantaa moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden liikenneturvallisuuksiltaan ajoneuvon rakennetta ja suorituskykyä koskevien teknisin määräyksin. Seuraavassa vaiheessa työryhmä tulee esittämään ehdotuksensa muiden samaan päämäärään pyrkivien toimenpiteiden tutkimiseksi.

Käsitellessään pohjoismaiden onnettomuuskehitystä koskevaa tilastollista analyysiä ryhmä toteaa näiden kummankin tienkäyttäjryhmän liikenneturvallisuuden heikentyneen jatkuvasti 1960-luvun lopulta lähtien. Moottoripyöräilijöiden osalta tämä kehitys on johtanut turvallisuuden vähenemiseen puolella autoilijoihin verrattuna.

Työryhmä toteaa selvästi tarvittavan sellaisia toimenpiteitä, jotka tähtäävät juuri moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden tilanteen parantamiseen. Lähtökohden ja edellytysten eri maissa katsotaan kuitenkin olevan niin erilaiset, ettei ehdotusta pohjoismaita koskevaksi kokonaisratkaisuksi voida esittää. Sen sijaan työryhmä esittää muutamia toimenpiteitä, joita voidaan käyttää joko erikseen tai yhdistämällä ja joiden katsotaan voivan antaa merkittäviä positiivisia tuloksia.

Tilastollisen selvityksen ja kaksipyöräisten ajoneuvojen kuljettamisen asettamien erityisongelmien analyysin perusteella ryhmä katsoo voivansa todeta, että ennen kaikkea uudenaikaisten moottoripyörän suuret kiihtyvyydet muodostavat merkittävän turvallisuusrisikin, joka kasvaa moottoritehon ja moottorin sylinteri-

tilavuuden myötä erittäin selvästi. Moottoripyörä, jonka iskutilavuus on 500 cm³ muodostaa kolmikertaisen onnettomuusrisikin iskutilavuudeltaan 125 cm³ ajoneuvon verrattuna. Se, että mopoja on mahdollista "virittää" ja muuttaa ne kevyiksi moottoripyöriksi, joilla on merkittävät nopeus- ja kiihtyvyyresurssit, aiheuttaa juuri kyseisen suuren turvallisuusrisikin. Norjassa viritysongelma koskee myös kevyitä moottoripyöriä. Tämä johtunee siitä, että Norjassa on olemassa näiden ajoneuvojen enimmäistehoa ja -nopeutta koskevat määräykset.

Mopojen viritystä koskevien ongelmien katsotaan miltei yksinomaan johtuvan siitä, että nykyiset mopot ovat kevyitä moottoripyöriä, joiden tehoa on vähennetty mm. "kuristamalla" niin moottoreita. On aivan liian helppoa esim. po-raamalla imukanavat, vaihtamalla moottori tai moottorin osia taikka välitystä muuttamalla palauttaa ajoneuvo alkupe- räiseen kuntoonsa.

Tällaisten toimenpiteiden estämiseksi tulisi asettaa eräitä vaatimuksia, mm. että tuottaja ei valmistuksessa saisi käyttää moottoreita tai moottorinosia, jotka antavat suuremman tehon kuin mopon moottori ja joita voitaisiin käyttää vaihdossa, että mopon moottorin kierros-luku rajoitettaisiin 4 800 kierrokseen minuutissa tai moottoriteho mahdollisesti 1,4 hevosvoimaan sekä että välitysolosuhteita ei ilman suuria vaikeuksia saisi voida muuttaa — takaketjuvedon tulisi siis olla kiinnitetty luotettavasti hitsaamalla, niittaamalla tai muulla vastaavalla tavalla. Lisäksi voitaisiin harkita määrystä, että vaihteistolla varustetussa mopossa ei saisi olla enempää kuin kaksi vaihdetta. On todettu, että markkinoilla

on jo joukko nämä vaatimukset täyttäviä mopomalleja ja että muut mopotyypit voidaan ilmsan suuria vaikeuksia muuttaa sellaisiksi, että ne täyttävät nämä vaatimukset.

Kevyistä moottoripyöristä voidaan todeta, että niitä käyttävät suuressa määrin nuoret, joilla on puutteellinen ajotottumus ja yleensäkin suuri onnettomuusalttius. Nämä ajoneuvot tulisi tehdä ominaisuuksiaan vastaaviksi ja ottaen huomioon niiden käyttö, jona katsotaan ennen kaikkea olevan lyhyiden matkojen ajo ja puhdas huviajo. Moottorin nykyinen enimmäisiskutilavuus, joka Suomessa ja Ruotsissa on 125 cm³ ja Norjassa 100 cm³, oli aikaisemmin oikea ratkaisu, mutta tekninen kehitys on johtanut siihen, että tällaisilla ajoneuvoilla on nykyisin 17 hv:n tai sitäkin suurempi moottoriteho 100–130 km/h huippunopeus ja esim. Saab 99 tai BMW 2002 vastaava kiihtyvyys. Sopivaksi rajaksi katsotaan edellisten sijasta nykyisin 50 cm³, jolla saadaan noin 6–7 hevosvoiman moottoriteho ja 80–90 km/h huippunopeus. Kiihtyvyys vastaa tällöin Volkswagen 1302 S:n tai Mercedes 200 D:n kiihtyvyyttä.

Myös raskaiden moottoripyörän osalta katsotaan sylinterintilavuuden rajoituksella saatavan hyviä tuloksia. Työryhmä korostaa, että näitä ajoneuvoja käyttävät yhä yleisemmin nuoret kuljettajat ja että niiden kiihtyvyys ja nopeudet ovat jatkuvasti kohonneet arvoihin, jotka selvästi ylittävät useimpien kuljettajien kyvyille ja tarpeille kohtuullisiksi katsottavat arvot. 350 cm³:n moottoripyörällä — siis aivan tavallisella ajoneuvotyypillä — voi olla 40 hv:n tai sitä suurempikin moottoriteho ja yli 160 km/h huippunopeus. Kiihtyvyy-



X Kontioralli

3.-4.7.-76

den osalta sitä voidaan verrata urheiluautojen huippuihin kuten Porsche Carrera RS:ään. Ryhmä pitää sopivana enimmäisrajana 250 cm³:iä, jolloin vastaavat arvot olisivat 20–30 hevosvoiman ja 140 km/h luokkaa ja kiihtyvyys suunnilleen BMW 3,0 CSL:n tai Alfa Romeo 2000 GT:n luokkaa.

Tulevaisuuden kannalta työryhmä katsoo tällaiset iskulavuuden rajoitukset riittämättömiksi, koska teknisen kehityksen ansiosta voidaan odottaa saavutettavan suurempi teho iskulavuusyksikköä kohti (litrateho). Rajoitukset tulisikin muuttaa koskemaan suhdetta teho/ajoneuvon paino, jossa ryhmä kannattaa tehokkuutta (hv/100 ajoneuvon painon kiloa kuljettaja mukaanluettuna) 5 kevyille ja 12 raskaille moottoripyörille. Tällainen reformi vaatii jonkin verran kehitystyötä, niin, että ajoneuvojen tyyppitehot voidaan määrätä varmasti ja että viritysongelmat voidaan välttää.

Pöytäkirja 28.2. -76

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallituksen kokouksesta Söderholmilla Helsingissä. Läsnä olivat: Jan-Anders Söderholm, Simo Nokso, Aimo Turunen, Orko Tallinen, Kari Ahola ja Olavi Autio.

1 §

Keskusteltiin Pohjoismaisen liikenneneuvoston ehdotuksesta moottoripyöräilyn kieltämisestä. Päätettiin olla yhteydessä asianosaisiin ja yritetään vaikuttaa ja antaa asiasta lausuntoja omalta taholtamme.

2 §

Kesänviettopaikan aiheuttamista toimenpiteistä ja vuokraehdoista keskusteltiin.

3 §

Kuultiin kontiorallitoimikunnan pj. Olavi Autiota rallin tämänhetken tilanteesta, järjestelyistä ja ralliohjelmasta.

4 §

Rahastonhoitaja lähtee keskustelemaan Ruotsiin paikallisten moottorikerhojen yhteiselimen kanssa yhteispohjoismaisesta ehdotuksesta moottoripyöräilyn rajoittamisesta.

5 §

Toivottiin jäsenten ottavan yhteyttä sihteeriiin jos he tietävät ystäviensä jääneen ilman kerhon jäsenmaksukorttia tai kerholehtea asian korjaamiseksi.

Vakuudeksi

Kari Ahola

HUOM!

kun osoitteesi muuttuu ilmoita siitä välittömästi sihteerille!

Kansanedustaja Lyyli Aallon puhe eduskunnassa 16.12.1975.

Moottoripyöräveroasiasta

Ed. Aalto: Herra puhemies! Vaikka tiedänkin, että mitä useampi kokki, sen huonompi soppa, en malta olla pistämättä lusikkaani tähän moottoriverosoppaan. Yleensä näitä auto- ja moottoripyöräverokorotuksia on tänne tullut satamalla, kuten edellisissä puheenvuoroissa on mainittu, ja perusteena on ollut valtion huono rahatilanne. Mutta mitä valtion talous paranee, jos 44 000 moottoripyörän veroa vähän nostetaan? Ei mielestäni yhtään mitään. Moottoripyöräveron korotusesitykseen on hallituksella ollut muut syyt. Se haluaa lopettaa maasta moottoripyöräkerhot ja moottoripyöräurheilun, sillä perusteluissa sanotaan: "Hallituksen mielestä moottoripyöräveroa tulisi kuitenkin erityisesti suurten moottoripyörärien käytön rajoittamiseksi pysyvästi korottaa."

Moottoripyörän vähäinenkin hinnan korotus koskee kuitenkin kovasti sellaiseen nuorukaiseen, joka on vuosia säästänyt ja säästänyt saadakseen tuon kauan ihailemansa moottoripyörän. Tunnella tällaisia katkeria nuorukaisia, joiden on ollut pakko luopua haaveestaan moottoripyörärien hintojen korotusten takia, sillä näitä hintojahan me jo korotimme vuonna 1974. Mitään vastaavaakaan harrastusta nämä pojat eivät ole löytäneet tai edes halunneetkaan etsiä, vaan ovat sitten ostaneet harmissaan pullon ja

siirtyneet juomajengeihin vapaa-aikoinaan. Minä onneton menin tänä syksynä kahteen moottoripyöräkerhoon, kun kutsuivat esitelläkseen kansanedustajille, miten hyvä harrastus nuorille on tällainen moottoripyöräkerhoilu. Siinä saakka olin minäkin luullut, että moottoripyöräpojat ovat vain sellaisia ajajarällästäjiä, jotka ovat muiden kauhuina. Mutta kun kerhoon tulikin siististi pukeutuneita nuorukaisia, jotka silmät kirkkaina loistaen itse sujuvasti hyvin esiintyen selostivat monipuolisesti, miten tärkeää on, että nuoret saavat harrastaa juuri mieleistään harrastusta, uskoin heidän esityksiään, varsinkin kun heidän mukanaan moottoriurheilun puolesta puhuivat myös alueen katsastusmies ja alueen ylikonstaapelikin.

Pojat valottivat asiansa asiallisesti ja monelta kantilta. Mieleeni jäi vain muutamia kohtia, kuten että moottoripyörä on koko kansan liikkuma- ja harrastusväline, että se vie bensiiniäkin vähemmän kuin auto, että sen siitä syystä pitäisi kiinnostaa säästeliästä hallitusta ja että moottoripyörä on oikein käytettynä turvallinen verrattuna esimerkiksi veneeseen, autoon tai aseisiin, joita ihmiset nykyään myöskin hyvin ahkerasti käyttävät. Pojat selittivät, että moottoripyöräilijä voi olla 16-vuotiaasta 100-vuotiaaseen saakka ja yhteiskunnalliselta asemaltaan kansanedustajasta lähtettiin saakka.

Moottoripyörää voi käyttää sekä hyödyntäen harrastustarkoituksiin. Harrastuksena moottoripyörä on parasta nuorisotoimintaa, kurssitoimintaa, ulko- ja kotimaan halpaa matkailua. Voidaan pitää myös liikennekäyttämistä parantavia kilpailuja puhumattakaan moot-

torieurheilusta, jonka suorittajat eivät harasta esimerkiksi alkoholia ja joiden kilpailujen voittajat ovat nuorten poikien suuria ihastuksen kohteita.

Moottoripyörä kehittää käyttäjänsä tekniikkaa ja liikennesilmää. Muun muassa poliisikouluun pääsevät hyvät moottorieurheilijat liikkuvan poliisin osastoille helpommin, samoin rajavartiolaitokseen ja yleensä tehtäviin, joissa tarvitaan hyvää huomioimiskykyä ja nopeita reaktioita. **Ennen kaikkea moottorieurheilu on vaihtoehto monelle nuorelle alkoholin ja huumeiden välillä.** Talousvaliokunnan mietinnössä n:o 5 tältä vuodelta Alkon kertomuksen yhteydessä vuodelta 1974 kerrotaan juopumuspidätysten vuonna 1974 maassamme lisääntyneen 24,2 % eli 55 000 säilöönnotolla.

Jos moottorieurheilu on vaihtoehto alkoholille ja huumeille, niin juuri tämä vaihtoehto sai minutkin vakuuttuneeksi, että maallemme tulisi monin verroin edullisemmaksi tukea oikealla tavalla moottorieurheilua ja moottorikerhoilua eikä suinkaan vaikeuttaa tärkeitä nuorten harrastusta ylimääräisillä veroilla. Tietysti moottoripyörillekin sattuu tapaturmia, mutta pojat väittivät, ettei niissä läheskään aina ole moottoripyöräilijässä syy ja että valtio voisi tehokkaasti auttaa moottorieurheilun edistämistä ja turvallisuutta, jos kehitettäisiin ja vaadittaisiin erillinen moottoripyöräkortti, joka ottaisi huomioon moottoripyörällä ajtaessa tarvittavat erikoiset seikat. Pojat sanoivat, että jos esimerkiksi 55-vuotias hyväkin autoilija hypää moottoripyörän selkään eikä ole sitä ennen ajanut, niin päin seinää ajaa varmasti, vaikka osaakin hyvin autoa ajaa. Lisäksi nämä moottori-

pyöräpojat sanoivat, että myös moottoripyörä olisi katsastettava kerran vuodessa.

Kysyin paikalla olleelta katsastusmieheltä, ehtisivätkö nämä tarkastaa vielä moottoripyörätkin vuosittain vai aiheuttaisiko se lisääntyvää työvoiman tarvetta ja siten taas valtiolle menoja. Katsastaja vastasi, että he ehtisivät, ja hän piti myös moottoripyörän vuosittaista katsastusta aivan välttämättömänä. Lisäksi hän ihmetteli, miksi ei vielääkään valtion toimesta ole määrätty kypäräpakkoa heti voimaan astuvaksi.

Pojat selittivät, että ne muutamat moottoripyöräraggarijoukot, jotka ihmisiä pelottelevat, ovat heidän harmikseen vielä viljelejä pärinäpoikia, joita he yrittävät kadulta saada omiin kerhoihinsa, ja väittivät, että siellä nekin pojat nopeasti ihmistyvät.

Talvella näissä kerhoissa askarrellaan moottorien purkamista ja hajoitusta ja tutustutaan siten koneeseen perin pohjin, pidetään esitelmää liikenneturvallisuudesta, ja monen muun laista järkevää, hauskaa toimintaa esittelivät pojat minulle, joka muuten olin ainoa alueen kansanedustaja, joka olin näihin poikien selostustilaisuuksiin ehtinyt. Jos useampia kansanedustajia olisi tilaisuuteen kerinnyt, niin varmaan olisivat tulleet asialle lämpimiksi, kuten minäkin, jonka kaksi omaa poikaakin kyllä aikoinaan oli pärinäpoikia. Muistan, kuinka suurella hellyydellä pojat hoitivat näitä rakkineitaan ja miten hyvin he viihtyivät näiden seurassa ja olivat tietysti senkin aikaa poissa muusta pahan teosta.

Riihimäen ja Hämeenlinnan moottorikerholaiset selittivät, ettei moottorikerholaisista ole tullut varkaita eikä rikol-

isia, vaan kaikista kunnan kansalaisia, ja että harrastuksettomista nuorista rikolliset kehittyvät, kun ei ole mitään muutaakaan, mitä tekisi.

Kun minä vielä vain surkuttelin siellä kuolemantilastoja, joita aina moottoripyörien yhteydessä esitetään ja joihin vedoten kai hallituskin katsoi pelastavansa nuorten ihmisten henkiä, kun korottaa moottoripyöräveron niin korkealle, etteivät pojat enää mokomaa rakkineita irti saa, pojat kuitenkin selostivat, että lakiin pitäisi ottaa määräykset, että 16-vuotias ei heti saisikaan ostaa suurta moottoripyörää, vaan moottoripyöräily olisi aloitettava vaativankin kortin suorittama pienillä pyörillä ja vasta vähitellen, iän karttuessa siirryttävä suuriin pyöriin, jotka poikien ilmoituksen mukaan kuitenkin ovat kaikkein turvallisimpia sen jälkeen, kun ajajalla on niiden hallintaan riittävä taito. Pojat selittivät, että kuutiotilavuudeltaan suurissa pyörissä on varmimmat jarrut ja muut hyvät suojalaitteet.

Mielestäni valtion ja kuntien kannattaisi paljon nykyistä enemmän kiinnittää huomiota järjestettyyn ja ohjattuun nuorisotyöhön, mitä esim. moottorikerhoilu yhdeltä osalta mitä suurimmassa määrin on. **Varmaankin kannattaisi korjata moottoripyöriä koskevia määräyksiä siten, kuin nämä moottoripyöräilijäpojat itse esittivät, että siis 1) moottoripyörille erillinen ajokortti, 2) kerran vuodessa katsastus ja 3) kypäräpakko heti voimaan astuvaksi ja 4) 16-vuotiaana vain pieni pyörä.** Sitten vastahan tämä urheilu oikein arvoonsa tulisikin, kun ei autokorttillakaan enää saisi istua moottoripyörän selkään. Muutoin poikien mielestä olisi kehitettävä yhteispeliä autoilijoiden kanssa, jotta autoilijatkin tunnustaisivat

moottoripyöräilijät tasavertaisiksi tiellä liikkujiksi auton kanssa.

Olemme myöskin Suomen 4H liitossa tullut samaan tulokseen, nimittäin huomannut, että sielläkin nuoria poikia eniten kiinnostavat kaikenlaiset moottorikurssit ja -kerhot, joten ei meidän mielestäni tulisi mennä näin tärkeässä nuorisoasiassa takaperin, lopettaa koko harrastus, vaan auttaa poikia oikeaan moottorieurheilu-toimintaan.

Sen vuoksi, kun tämä veronkorotus ei valtionaloudelle edes mitään merkitse, en kannata näin korkeaa moottoripyöräveron korotusta, ja olin hyvin tyytyväinen, että laki muuttui yksivuotiseksi. Moottoripyöräkerholaiset saavat tämän vuoden aikana käydä valistamassa teitä jokaista erikseen. Sama kurssi kuin pitivät minullekin. Ja olenpa melkein varma, että sydämenne tulee myydyksi, niin että pidätte poikien pientä pärinäintiäkin täällä Suomessa pienempänä pahana kuin heidän sortumistaan alkoholiin ja huumeisiin. Samalla hallituskin voi tämän vuoden aikana selvityttää asian itselleen ja suorittaa asiantuntijoilla erilaisia vaihtoehtolaskelmia moottoripyöräilyn haitoista ja hyödyistä.

Pojat itse vielä maksavatkin koko harrastuksensa. Vankiloissahan heidän elättämisenä tulee yhteiskunnalle monin verroin kalliimmaksi. Ja miten ikävää, kun niin paljon nuoria sortuu rikosten teille, mitä nyt muutaman viime vuoden aikana on sortunut. Kaikkiaan tiedämme, että nuorisorikollisuus on pienessä ajassa nelinkertaistunut. Näistä syistä tehostaisin erikoisesti niitä toimenpiteitä, mitä moottoripyöräpojat itse ovat henkensä pitimiksi esittäneet, ja antaisin poi-



10.000 km TALVIAJOA MOOTTORIPYÖRÄLLÄ

Trukinkuljettaja Ahti Kulmala IC 350-pyörineen kuuluu kiinteästi Oriveden talvimaisemiin. Joka päivä hän ajaa 2 km työmatkansa ja kovallakin pakkasella IC lähtee nöyrästi. Jos pakkas on alle 15 asteen, nähdään Ahti ilman muuta iltalenkillä pyörineen. Viikonloppuina tulee ajettua 50–150 km lenkkejä. Normaalia työmatka- ja harrastusajoa kertyy Ahdille n. 10.000 km talvessa. Kesällä tahti on vielä kovempi: sulan maan ajoja kertyy 15.000–20.000 km. Hiljainen, jämerä

kien pörrätä moottoripyörineen siinä kuin autojenkin, kellä tästä lähin on varaa jokin päristin tässä maassa itselleen hankkia.

poika on uskollisimpia rallinkiertäjiä. Kontioralli kuuluu ilman muuta ohjelmaan ja 5–6 muuta motoristiviikonloppua. Lomaviikkoina tutustutaan vielä omaan maahan ja kilometrejä kertyy siitäkin. Ahdilla on se malli, että kiintoisalla seudulla voi viihtyä vaikka koko päivän. Toisena päivänä taas on matkavauhti päällä jatkuvasti. Norjassa on pistäyditty, mutta ulkomaat eivät vielä ole matkakohteita kun suuressa omissa maassakin on nähtävää.

Ahdin kummeksittu talviajon ”into-himo” ehkä perustuu hänen ensituntumaansa motorismiin. 15-vuotiaana hän rakenteli Jawa-yhdistelmän, jolla heti al-

kuun harrasti talviajtoa maastossa. Ajokortti-ikään tultua Ural-pyörä palveli 3 vuotta ja 20.000 km vuotta kohti. Sen talvisäiden lähtöalttius ei ollut niin hyvä kuin uuden IC:n.

Talven oireiden ilmaantuessa Ahti vaihtaa pyörään nastoitettuja renkaat. Parille kertyy hintaa 360 mk, mutta ajaa niillä voi n. 20.000 km. Suojansään ja leudon liukkailla rengas puree mukavasti. Pahimmat kelit talvi-ajajalle on kun pakkasovalle, jäiselle tielle sataa pehmeää vitilunta. Ratkaisemattomin pulma on visiiriin huurtuminen ja juuri se estää ajon kovemmilla pakkasilla. Sähkölämmittesillä käsineillä voisi ratkaista pakkaspulmia, mutta siihen ei kannata ryhtyä kun visiiriin huurtumista ei voi hallita.

Talvisen ajopuvun Ahti on perustanut väljään barbourpukuun. Sen alle hän ei pue kireää kesäajan ajohaalariaan. Lämpimän alusvaatekerran lisäksi on villaiset välihousut ja talvifarmarit, yläruumista lämmittää pari vahvaa villapaitaa. Jalassa varrensuun kiristyssoljilla varustetut armeijansaappaat, joihin mahtuu parit villasukat. Ahdin kokemuksen mukaan talvisessa ajo-asussa pitää olla väljyyttä, kireys kylmittää. Turkispuku voisi olla mukava, muttei sitä ole tullut hankittua, kun on tarjennut näinkin. Ajoturvallisuuden kannalta Ahti tuntee pimeän, lumettoman myöhäissyksyn parempana kuin keskitalven ajon.

Talviajossa on ilmeisesti samanlaista urheilun tuntua kuin avantouinnissa, jolla on monen monta vannoutunutta harrastajaa. Ahti on joskus parantanut alkaneen nuhansakin pitkällä ajolenkillä. Niinhän sitä sanotaan avantouinninkin tekevän.

Eero Mikkola

”Hullu talvimotoristi asevarikko 6:lta”

Alikersantti Aulis Virtanen pitää motorismin lippua korkealla kaikissa olosuhteissa. Ei kaverien kiusallakaan siirry autokantaan, vaikka työmatka vuorotyöhön on 30 km. Aulis asuu Längelmäen Korvenkylässä ja työpaikka on Oriveden kirkonkylässä.

Nuorukaisuutensa Aulis oli metsuri ja siinäkin hommassa pyörä palveli kuten monia ennen Jawa-aikaan. Pukeutumisen suhteen Aulis on ehdottoman tarkka. Ei edes kesällä ajele kuin täydessä nahkapuvussa. Valinnan varaa on nahkahaalari, jossa vuoriin kiinnitettyä on polvilla turkiskaistat, hyvät kesälläkin. Kakkospuku, etenkin talvella on Jawakauden mallinen toppauksin varustettu nahkapusero ja lujat nahkahousut. Tosi kylmällä puvun päälle sadepuku tai aidot lentäjän turkkihousut. Työn puolesta saa mukavasti lujia armeijan saappaita.

Paitsi moottoripyöriä, Aulis hallitsee pätevästi kitaraa, hanuria ja sähköurkua, on paljon soitellut bändissäkin ja laulellutkin. Kirjoituskonekin on hallinnassa ja tähän jatkoksi poika itse hetkessä napputti motorismihistoriansa, kun sattui mukavasti saamaan sen vaihteen päälle.

AULIS MOTORISTI

Olin silloin seitsemännellä luokalla kansakoulussa kun se moottoripyöräkärpänen minua todella puraisi. Veljelläni oli silloin 500 kuutioinen Triumph tiger, kaikkihan muistaa 52 den mallin jossa oli mm. takajousitus takapyörän rummun keskellä. Olin aina intoa täysi kun hän

tuli käymään kotona ja minä pääsin mieli puuhaani, kiilloittamaan ja voitelemaan Triumphin ketjuja. Hän oli silloin töissä Nokialla ja riemullani ei ollut rajoja kun hän sanoi että voit lähteä Nokialle kyydisäni, mutta pistä se nahkapuserosi päälle ja muutenkin paljon vaatetta. Olin lähtövalmis alta aika yksikön silloin oli vielä kaunis sunnuntai ilta, kuin se yleensä kesällä voi olla. Oltiinhan sitä ajeltu tässä koti nurkissa ennenkin mutta noin pitkä matka oli minulle elämys.

Tältä Länkipohjasta Tampereelle oli silloin hiton mutkanen soratie joka oli päällystetty jollain öljy soralla. Matkaan kun päästiin oli tässä heti jo ennen Ori-vettä hyvä suora ja velipoika kallisti itseään että minä näin nopeus mittarin. Oli todellinen elämys seurata kun Smitin mittari kuin räpsimällä lähti kipuaan ylöspäin. Ohitti sadan ja kierrosten noustessa nousi lukemat mittarissa, tuntui kuin se nousisi loputtomiin ja minua jo hieman hirvittikin. Hetken ehti olla sataviisikymmentä, mutta sitten tuli vastaan melko jyrkkä kaarre ja hänen oli löysättävä kaasua. Oli hieno kuunnella kun imu ääni oli pakoputkien suulla tosi mahtava, siihen aikaan sai pyörässä olla aika väljä hengenkulku pakoputkissa. Se reisu oli kaikin puolin hyvä elämys koulupojalle. Sen jälkeen päätin että heti kun on mahdollisuus hankin itselleni ajokortin ja pyörän, että pääsen itse ajamaan. Nyt minulla on ollut m.pyörän ajokortti jo yli yhdeksän vuotta. Sinä aikana olen ajanut läpi talvienkin, lukuunottamatta varusmies aikaa. Sain ajokorttini joulukuussa ja minun hyvä kaverini omisti silloin 500 kuutioisen BSA pyörän, ja hän oli silloin asevelvollisuuttaan suorittamassa ja minä sain käyttööni sen pyörän. Oli juh-

lava alkaa talvikelissä moottoripyöräily niin suurella koneella. Jos tässä luettelen pyöräni siinä järjestyksessä kun ne on olutkin. 350cc jawa, 125 gilera, 350cc ic, 500 kavasaki, 450 dukati desmo, ja tämä jolla tänäkin päivänä ajelen 600cc bmw. Kaikilla pyörillä olen ajanut myös talvella. Paras talvipyörä oli ducati, mutta kun joudun kulkemaan 30 kilometrin päässä töissä oli minun pakko saada luotettava pyörä mitä ei tarvi rassailla matkalla ja päädyin bemuun.

Ei se ole hassumpi ajettava talvellaan, mutta koska minulla ei ole lämmintä tallia alkuun tuotti vaikeuksia saada se käymään. Kaikkihan on opeteltava, ja nyt kun olen sen käynnistämistä opetellut jo kolmena talvena, lähtee se kiltisti vaikka pakkasta olisikin lähes kolmekymmentä astetta. Paras pakkaneen kun olen lähtenyt töihin on ollut 28 astetta, onneksi ne on jo työmaallakin siihen tottuneet että kyllä se (hullu) pyörällä tulee vaikka pakkasta olisikin paljon. Enää ei ihmisillä ole muuta konstia aliarvioida minun liikumis tapaani kuin että vanhempana tunnet varmaan reumatismiin. Olen ollut nykyisessä ammatissani jo kuusi vuotta ja kertaakaan en ole ollut töistä pois sairauden takia. Automiehet jotka kulkevat parinkin kilometrin päästä ovat joka talvi flunssassa yms.

Talviajotekniikka on niin monipuolinen juttu että on turha ruveta sitä tässä selostelemaan. Olen sitä mieltä että jos haluaa tosiaan tietää kuinka pyörä missäkin tilanteessa käyttäytyy, olisi ajettava ainakin kolme talvea. Liukkaalla opitut asiat pätee myös kuivalla asfaltilla, jolloin nopeus on suurempi eikä ole pehmeää lumi penkkaa.

Aulis



Aulis Virtanen



Lunta, pakkasta ja talventuntua oli riittämiin Karijärven rannassa Jaalassa 7.–8.2.-76 järjestetyssä talvirallissa. Parisenkymmentä motoristia uhmasi talvisia olosuhteita ajamalla moottoripyörällä halki lumisten maisemien tapaukseen.



Isäntä Hanski ja Jörgen saunalämmityspuuhissa. Kerrottakoon että myöhemmin saunassa kylvetäessä tarkeni jo ilman villapaitaa ja rukkasia.



Sisällä takan ääressä oli miellyttävän lämmintä, makkara ja olut maistuivat.



Kukaan ei jäätynyt satulaan talvirallissa

Pappa kanteli kuumia höyryäviä muikkukukkoja pöytään. Hyviä ne olivatkin, niin että niiden leipoja Anna-Liisa Tuppurainen yhteisellä päätöksellä nimettiin kalakukkomestariksi.

X Kontioralli

Kymmenes Kontioralli noudattaa varsinaisilta puitteiltaan viime vuosien aikana vakiintunutta käytäntöä ja tulee olemaan eräänlainen kutsuralli. Varsinaista kutsukorttia tai kerhon jäsenyyttä ei kymmenenteen Kontioralliin aikovilta kuitenkaan vaadita. Ennakoilmoittautuminen viime Motoristin mukana lähetetyllä postisiirtolomakkeella riittää. Näitä kortteja lähetettiin neljä kappaletta kullekin jäsenelle ja yhdellä kortilla voi ilmoittautua yksi henkilö. Kontiorallitoimikunta luottaa siihen, että ne matkatorismista kiinnostuneet moottoripyöräilijät, jotka ovat halukkaita Kontioralliin tulemaan, saavat joltain kerhomme jäseneltä ylimääräisen postisiirtolomakkeen, joka on siis samalla ilmoittautumiskortti Kontioralliin.

Viime vuosien tapaan ajetaan ensin katsastuspaikalle jossa tarkastetaan ennakoilmoittautuminen ja muut muodollisuudet ja vasta sen jälkeen osanottajat saavat ajo-ohjeet varsinaiselle rallipaikalle. Tätä kirjoitettaessa ei katsastuspaikan sijaintia ole vielä lopullisesti päätetty, mutta ralliin ilmoittautuneille se tullaan hyvissä ajoin tiedottamaan. Katsastuspaikka tulee kuitenkin olemaan jossain keski-Suomessa ja siitähän päättelykykyisimmät jo ehkä arvaavatkin varsinaisen rallipaikan sijainnin.

Rallin ohjelma tulee myös olemaan melko perinteellinen Kontioralliohjelma. Kustannusten suuruudesta 25 mk henkilö voi tietysti jotain päätellä siitähän. Ainakin jonkinlaista vastinetta rahoille on Kontiorallitoimikunta yrittänyt järjestää.

Kontiorallitoimikunta

PAHAENTEINEN UUTINEN

Satakunnan v 1975 kolaritilastoissa moottoripyöräilijät esiintyvät tavalla, joka avaa pelottavia näköaloja liikenneturvallisuusväen suhtautumisessa motoristiin. Alueen seitsemässä vakavassa moottoripyöräturmassa kuoli 10 henkilöä, 3 takaistujaa kuskien mukana. Jokaisella uhrilla oli korkeat alkoholipromillet veressä. Motoristien vastuutonta osuutta kuolemankolareissa on jo uutispuolella ehditty näkyvästi korostaa.

Satakunnan motoristien kuolintilasto eroaa huomattavasti monien muiden alueiden kolaritilastoista. Alkoholitapaukset ovat 100 %, kun monilla alueilla motoristien kuolinsyy on puuttuva ajokokemus, useimmin ilman alkoholin osuutta. Vakavien autokolarien osaltahan alkoholitapaukset vuosittain lisääntyvät ja käyvät törkeämmiksi. Lisäksi ne yhä useammin tapahtuvat ikäluokissa 17–25, kun ne aikaisemmin olivat ikäryhmissä 28–40.

Motoristipiireille Satakunnan musta tilasto antaa miettimisen aihetta. Kerhotoinnassa tämä maakunta lienee maan heikoimpia. Porin-Vammalan-Kankaanpään-Parkanon-Ikaalisten alueilla ei kerhotoimintaa ainakaan matkapyöräilyn alalla ole. Perinteellisessä sahtimaakunnassa oluen kulutus on erittäin korkea. Runsas oluenkulutus kuuluu elämäkulttuuriin ja siihen ei lasketa liikenneskiväärää. Moottoripyöräilynkin raskas kuolintilasto ilmeisesti pohjautuu tähän kaljakulttuuriin. Asennepuolella on melkoista sokeutta. Siihen viittaa eräs sikäläinen tekniikanopiskelija motoristi. Hän ylpeilee muille motoristeille, että on onnis-

MOTOFOTO -76

Touring Finlandia Moottorikerho järjestää suuren moottoripyöräaiheisen valokuvauskilpailun TF:n ja KuusYsin jäsenille. Kuvat tulevat olemaan näytteillä TF:n rallissa 14.–15. elokuuta myöhemmin ilmoitettavassa paikassa.

Kilpailussa tulee olemaan neljä eri sarjaa:

- a) matkailukuvat m/v
- b) matkailukuvat väri
- c) urheilukuvat m/v
- d) urheilukuvat väri

Kuvat saavat olla mitä kokoa tahansa ja parhaat palkitaan ja tullaan lähettämään F.I.M:n syyskokoukseen, jossa on myös valokuvauskilpailu. Tästä syystä myös em. sarjat.

Kilpailun palkinnot tulevat olemaan hyvin vaatimattomat, mutta voittajat tulevat saamaan roppakaupalla mainetta & kunniaa, sillä mm. Motoristi tulee julkaistamaan kilpailun kuvasatoa.

Kuten edellä on mainittu, tulee kuvien olla aiheeltaan moottoripyöriin ja moot-

tunut sijoittamaan pyöräänsä kuljetuslokerot, jossa viikonlopun tarvittavat 24 kaljapulloa säilyvät ehyenä. Toinen ylpeilyn aihe on, ettei muita eväitä viikonloppumatkalle tarvita. Sanoohan kansan sananlasku: hyvä vasikka elää juomalla-kin.

Motoristien kuolintilasto ei kerro, kuinka monta kaljaa on ollut matkassa, nautittuna tai varattuna. Mutta promillet viittaavat innokkaaseen janoon. Sahtiperinteen maakunnassa moni motoristi ilmeisesti katsoo kaljan yhtä tärkeäksi ajossa kuin bensiininkin.

toripyöräilyyn liittyviä.

Käytännön syistä on diojen esittäminen mahdotonta, joten ota parhaat diasi kauniiseen käteen ja pyydä fotokauppiastasi teettämään niistä ns. CT-kopiot.

Kuvat tulee arvostelemaan pätevä Raati eli Jurri, joka tulee koostumaan valokuvaukseen ja moottoripyöriin perehtyneistä henkilöistä.

Kuvat tulee lähettää suljetuissa kirjekuorissa, ja kuvien taakse tulee kirjoittaa lähettäjän valisema minimimerkki sekä kuvan nimi. Ei pidä myöskään unohtaa sitä sarjaa, mihin on tarkoitus kuvalla osallistua. Liitä mukaan vielä suljettu kirjekuori, jonka päälle kirjoitat saman nimimerkin, joka on kuviesi takana. Kuoren sisään taas kirjoitat oman nimesi ja osoitteesi. Näin varmistetaan ehdottoman puolueeton arvostelu. Valitettavasti olemme tulleet siihen tulokseen, että meidän on perittävä pieni osallistumismaksu kulujen peittämiseksi, sillä tulemme palauttamaan kaikki kuvat takaisin lähettäjille ynnä palkintoja varten tarvitsemme myös jonkun markan.

Siispä laittanet ulompaan kirjekuoreen myös viiden markan setelin.

Jos kertaamme kaiken kerran, niin "työjärjestys" on seuraava:

1. Hyvät mp-kuvat esillä
2. Kuvien taakse nimimerkki, kuvan nimi sekä sarja
3. Kirjekuoren päälle sama nimimerkki
4. Kirjekuoren sisään oma nimi ja osoite
5. Kuvat, kirjekuori sekä vitosen setele-



Mitalimiehet yhteisessä potretissa.

Matkamotoristien Suomen mestaruuskilpailut 1976

Hiihto: 1) Kari Kirssi 7.54, Myllykoski, 2) Antti Lindström 9.16, Myllykoski, 3) Jorma Numminen 9.18, Hämeenlinna, 4) Reijo Myllymaa 9.29, Hämeenlinna, 5) Vesa Tuoninen 12.31, Harjavalta, 6) Eero Parikka 15.06, Turku.

Kiitos kun tulitte! Tervetuloa uudelleen!

li kirjekuoreen, jonka päälle lähetysoite.

6. Kirje postilaatikkoon.

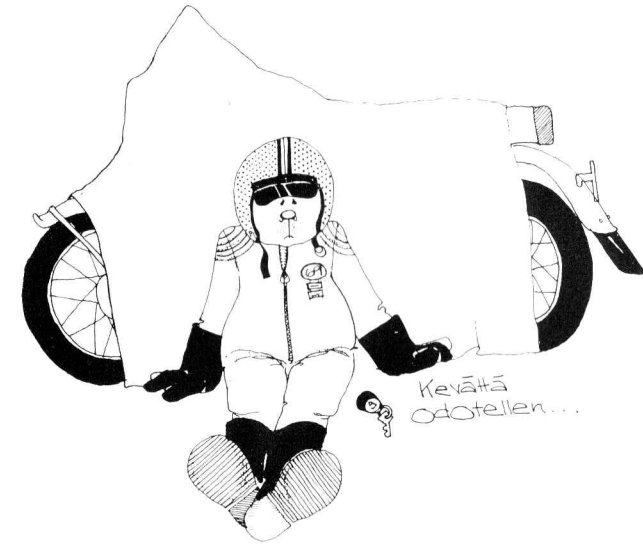
Harras toivomuksemme on, että osanotto kilpailuun olisi mahdollisimman suuri, sillä tiedämme, että jokaisella motoristilla on kotonaan hyviä valokuvia, sellaisia, joita muutkin mielellään katse-lisivat.

Kuvien lähetysoite on
Jussi Pulkinen
Elontie 87
00660 Helsinki 66

Kuoren alanurkkaan pankaatten tunnus MOTOFOto -76.

Kuvien tulisi olla perillä viimeistään 31.7., sillä Jurrille ja näyttelyn järjestäjilekin olisi varattava hiukan aikaa. Haluaisimme vielä kerran kiinnittää huomiosi siihen, että näyttelyn lopputulos on kiinni juuri SINUSTA. Vähillä kuvilla ei saa kunnon kilpailua aikaan. Siis toimi sen mukaan.

TF:n Kameraryhmä



Moottoripyöräkerho 69 ry:n

AJOKAUDEN AVAJAISET

Kirjokivellä huhtikuun 24–25 päivänä 1976

Filmejä + sauna + Kahvitarjoilu

Moikka vaan motoristit

Osuu tuossa käteeni Motoristi 4-5 syyskuu 1975. Siitä tuli mieleeni, että vähän on epäsäännöllinen lehti ilmestymisiltään. Vaan onneksi sen suurempia noitumatta tarkistin omat toimeni lehden hyväksi. Kas, kas, eipä ollut edes jäsenmaksu maksettu. Niin oli kuitti kuittaamaton nahkapuvun taskussa. Ei ole selityksiä moiseen ei. Ei edes se, että pyöräilyni viime vuonna jäivät aivan minimiin. Johtuen monistakin syistä. Ajan puutteesta ja tietysti rahasta.

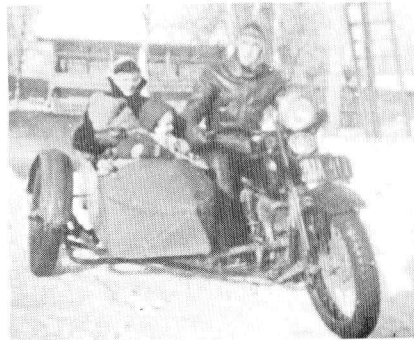
Vaan kypsyipä mielessä entiset ja haudut tulevat matkat. Vaikka vähiinhän ne jää tulevana suvenakin. Kas, kun olen joutunut harmaaseen liemeen. Liemeen, jonka kaava on monelle tuttu: SA-int 3/75 Lappeenranta. Ja koskapa aikaa on nyt, niin kirjottelen.

Motoristin alku

On vuosi 1958. Kesä on tullut. Kolmi-voτίας pikkupojan tenava istuu rappusilla käsi poskella. Hän kuuntelee. Vihdoin alkaa kaukaa kantautua ääni. Se lähenee, syvenee jossain ja vihdoin se pauhaa jo kotiaukean tiellä. Hetkessä se on pihalla. Tenavalle tuttu hahmo tekee jotain ja ääni sammuu syvään huokaisten. Tulee hiljaista. Kuuluu vain Harleyn jäähtyvän koneen napsattelua. Poika juoksee isänsä luo, selitellen päivän tapahtumat. Liivahtaa kuitenkin tilaisuuden tultua pyörän luo. Tutkii ja ihmettelee sen vipuja. Miettii hetken, miksi pyörän lyhty loistaa auringossa. Toteaa lopulta koko masinan hieman pelottavaksi ja häipyä omille teilleen.

On pyhäaamu. Isä on kiinnittänyt lullan Harrikkaan. Se tietää ajelua kylille. Kohta onkin koko perhe vaunussa ja niin mentiin. Maisema vilisee ja Harley pauhaa. Päästään perille. On siinä pyörässä ihmettä, kylän kakaroillekin. Samassa saa motoristin alku ensimmäisen mustan kyntensä, sormen jäädessä lullan oven väliin.

Kesän mentyä koittaa syksy. Taas kerran pitäisi äänen kuulua. Ja kuuluuhan se, mutta kovin vaimeana ja vaillisenä. Ei pauhaa edes pihalla. Savuaa vain. Isän ilme on synkkä. Vie Harleynsä liiteriin. Ei tohdi kenenkään lähelle mennä. Siellä ne kötköttää molemmat. Harrikka pelkkinä osina. Rungonkin isä työntää aittaansa. Siellä se nyt on lukkojen takana, totean haikeasti.



Kuluu vuosia neljä. On lauantai ja kotona leivotaan. Ilman täyttää vastaleivotun tuoksu. Kuuluu kummallinen suraus. Kauppiasko tuli autolla? Ei tullut. Kas kummaa, isähän se sieltä tulikin. Vaan milläs se tuli? No ihan uudella kakspuolikkaalla Jawalla. Siinä se nyt on, kiittääkin kuin Harleyn lamppu. Seitsenvuotiaan malttamattomuudella odotan pääsyä kyydissä koeajolle. Vihdoin lähettiin. Olipas hurjan tuntuista varsinkin sitten, kun pääsin tankille istumaan ja sain pitää "sarvista" kiinni.

Vaan on aika kulunut. Kuulen ensimmäiset pilkkaavat sanat pyörille. Ruostainen oli jo Jawakin noina vuosina 1964-1967. Melkein salaa sillä oli kuljettava. Alkoi vähitellen uusi kausi. Japsit saapuivat. Pyöräily alkoi kukoistaa ja vihdoin vuonna 1971 koitti aika, jolloin täytin tarvittavat silloiset kuusitoista vuotta. Olihan se aika toinen, mutta sitäkin suuremmin soi ivalaulu tuolle ruosteiselle jawaalle. "Meinaaks tosissas ajaa tommo-

sella romulla." Oli varsin yleinen toteamus. Sisuuntui siitä motoristin alku. Ei varaa muuhun, joten tällä vaan. Voi niitä hetkiä, kun se kirottu ei käynnistynyt insin ajoon lähdetessä ja ajon päätyttyä lopulta reitiltä eksymiseen. Ei tuntunut olo hyvältä.

Samana kesänä alkoi Imatra kutsua. Vanhemmat varoittelivat. Isäkin sanoi: "Mä en kyllä tällä vehkeellä lähtis." Vaan minäpä lähdin. Faijan rotsi päällä, farkut ja kumitossut jalassa. Kypärä sentään oli.

Siispä pelko sielussa kohti Imatraa. Oli mielessä monet jutut. "Ne silpoo sulta renkaat ja katkoo vaijerit" kertoivat kaverit. Ei sinne jawalla hullukaan mee. Keula kohti itää. Tulee vastaan ensimmäiset pyörät. Nostavat kätensä. Mitä hittoa, morjestiko ne? Kyllä, mutta varmuudeksi nostan käteni aina toiseksi.

Kas, nelisen kilsaa ennen määränpäättä koneeni sammahtaa. Eikä käynnisty. Työnän sen läheiseen sorakuoppaan piiloon. Tuskin kukaan huomasi sitä. Ja sitten juosten perille. Näin ja koin kaiken. Rinnassa huoli, pääsenkö pois. Aikansa kutakin. Vika löytyi ja pois tultiin. Mieli hyvänä ja lopullisesti motorismille menneenä.

Kaikki tämä tuntuu ehkä oudolta, sivistyneelle kaupungin kasvatille. Mutta minulle se on merkinnyt uskomattoman paljon. Suhtautumiseni motorismiin ei siis liene mikään ihme. Samasta syystä johtuneen myös vanhempieni myötämielisyys moottoripyöräilyyn. Onpahan tuo pyörä melkoisen tuttu kapine äidilleniikin jo aikojen takaa, kuten kuvastakin näkyy.

"VIKINGLINJALLE"

Kerhon nimissä lähetettyyn tiedusteluun moottoripyörrien kuljettamiseksi ilmaiseksi samoin ehdoin kuin Vikinglinja lupaa autoilijoille näin rospuuttokautena, saimme seuraavanlaisen vastauksen. Tiedustelussa asiaa kysyttiin mm. seuraavasti perustellen:

"Moottoripyörä vie pienen tilan, pyörän jättäminen satamaan on riskin ottamista siihen kohdistuvan ilkeivallan vuoksi, pyörä pitäisi saada tasavertaiseksi auton kanssa. Moottoripyörillä matkustetaan myös ei sesonkiaikana.

Taas saamme huomata kuinka moottoripyöräily on asetettu erikoisasemaan, joskaan ei positiivisessa mielessä.

Myönnettävä on, ettei 10 mk matkaa kaada, oli sitten matka Ahvenanmaalle tai Ruotsin puolelle, mutta kivasti se vain lämmittäisi periaatteena. Ehkä voisi myös sanoa, ei se linja kympin kipeä ole, mutta tulisihan ehkä monelle pyöräilijälle tutuksi kesäkautta varten, jolloin kuitenkin kaikki maksamme, PR:ää näes, monethan meistä ovat myös nykyisiä ja tulevia autoilijoita. Melkeinpä poikkeuksetta voimme olla hyvin tyytyväisiä lautoilla tapahtuvaan pyöräilijöiden kohteluun, joten me myös käyttäydymme lautoilla siten, ettei meistä voitaisi sanoa mitään negatiivista matkustaessamme."

Kari Ahola

Kirjeesi 1976-01-05

Kiitämme yllämainitusta kirjeestäsi koskien moottoripyörrien ilmaista kuljetusta laivoillamme.

Huomattavan osan matkustajistamme muodostavat autoilevat matkustajat, useinkin perheelliset, ja heille olemme an-

X Kontioralli

3.-4.7.76

Nuorekas Pena muistelee

Kontiorallien uskollisimpia kävijöitä on ollut Pentti Jokinen Vammalasta, hänet on nähty ensimmäisinä rallipaikoilla ja myös viimeisenä pois lähtijänä niin kuin Pentti itse sanoo, ”minä jään vielä kipinävartioon.” Jokisen Pentti ajeli aikoinaan Nortonilla ja nykyisin 450 cc Hondalla, näillä pyörillä tekemiään Kontiorallimatkoja on Pentti toimituksen pyynnöstä kynäillyt elikkä Kontiosta Pentin kertomana:

”En ollut ensimmäisessä Kontiorallisessa, koska en tiennyt siitä ennenkuin se oli myöhäistä. Sitten vuonna -68 olin katsomassa Ahveniston TT ajoja ja kun ajot olivat päättyneet astelin pysäköintialueelle. Niin katso, siellä oli jaettu jotain lappuja pyörien sarviin. Minunkin pyöräsäni oli sellainen. Luin lapun ja se oli kut-su Kontioralliin. Minulle selkisi tuossa tuokiossa, että sinnehän minäkin menen Kontiolahden Venejoelle heinäkuun ensimmäisenä viikonvaihteena.

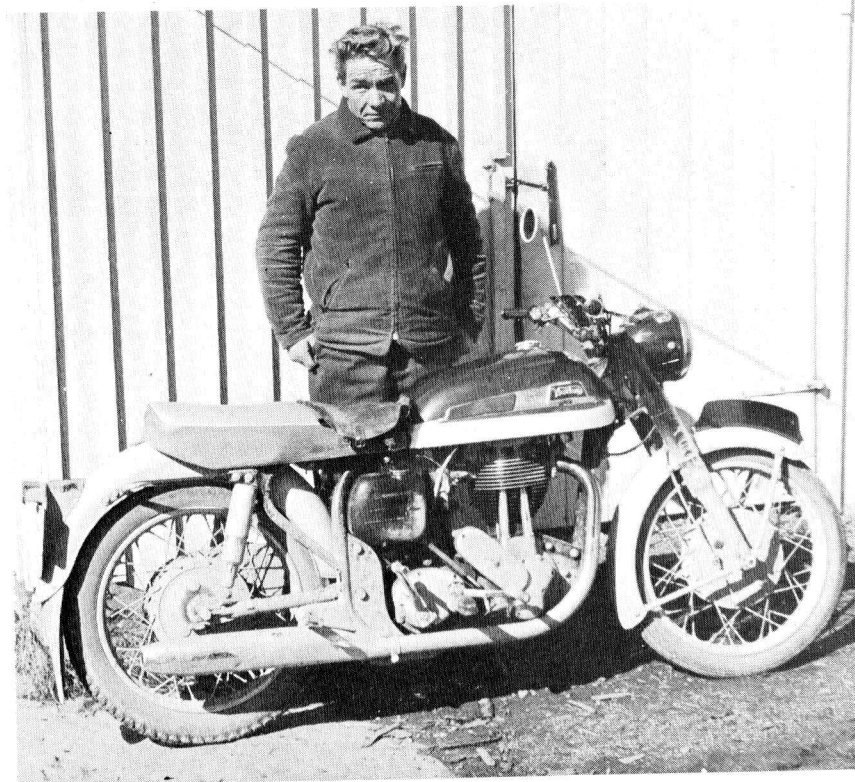
taneet mahdollisuuden huokeampaan ja helpompaan matkustamiseen mikäli kaksi maksavaa matkustajaa seuraa mukana.

Moottoripyörän ollessa kyseessä ei oikeastaan voida vaatia kahta maksavaa matkustajaa seuraavaksi mukana jotta tämä ilmainen kuljetusoikeus saataisiin, ja koska moottoripyörän kuljetusmaksu on vain 10,—, uskomme, ettei tästä aiheudu ylivoimaista estettä matkustamiselle.

Ystävällisin terveisin
VIKINGLINJA OY
Clas Gustafsson

Koska olin muutenkin innokas ajelmaan, saavuin sitten perille perjantaina iltapäivällä. Ei siellä silloin vielä montakaan pyöräilijää ollut, mutta pikku hiljaa heitä tuli lisää, heitä tuli kaikkina vuorokauden aikoina, taisi tulla vielä silloinkin kun jo ensimmäisiä lähti pois, meitä taisi silloin olla 105 kävijää. Nämä olivatkin kaikki hienoa fiksua porukkaa. Paljon on sellaisia jotka eivät enää ole kontiota eh-tineet harrastamaan. Ketään syrjimättä, mutta esimerkiksi Turusta Saloset isä ja poika Pentti ja Raisiosta Takapramit Eilo ja Tuula, parhaimmat terveiseni heille. Nämä viimeksimainitut putsasivat 450 cc Hondaansa paraatikuntoon jolla he sitten voittivat kauniimman pyörän palkinnon, olivat rakennelleet sen hienoon kuntoon meinaan. Siellä sitten juteltiin ja tarkasteltiin kaikki pyörät moneen kertaan. Oli sellaisia pieniä ryhmiä eri puolella aluetta ja puheen aiheena yhdeksänkymmentä prosenttisesti moottoripyöriä ja kaikkea siihen liittyvää, yhtäpäätä 2 vuorokautta ei siinä paljon nukkumaan ehtinyt. On siinä harrastuksella vakuuksia.

Lauantaina pyöräiltiin muonaa hakemaan lähimmästä kaupasta, ei silloin vielä käynyt kauppa-autoa. Kyllä palvelut ovat lisääntyneet sen jälkeen. Kauppa-autokin on käynyt vuodesta -69 lähtien joka vuosi. Mutta olivat silloinkin jo rallin järjestäjät hommanneet jokaiselle ilmaiseksi numeron paikkakunnan sanomalehteä jossa kerrotiin rallin tarkoituksesta ja oli siinä pari kuvaakin. Ei silloin aluksi ollut mitään osanottajamaksukaan.



Olen käynyt siitä asti joka kerran yhteensä 8 kertaa. Mutta tunnelma ei ole enää niin lämminhenkinen kuin silloin aluksi. Johtunee kai siitä kun homma on saanut suuremmat puitteet. Mutta ettei vain tulisi mitään väärinkäsityksiä niin pitää sanoa samaan hengen vetoon parhaat kiitokset osanottajille kautta aikojen. Ei tarvitse pelätä tavarainsa puolesta, jos jotain katoaa on sen varmasti itse hukannut. Jos jotain apua tarvitsee niin sitä saa varmasti jos ei nyt mitään suuria varaosia tarvitse, milläs nyt niitä. En haluaisi mitään muutoksia esittää Kontioralleihin, vaan kaikki kiitos, kunnia ja ylistys kaikille kerho 69:n toimihenkilöil-

le jotka ovat ennen olleet ja myöskin nykyisille. He ovat suorittaneet arvokasta työtä asiamme hyväksi joka ei varmasti aina ole helppoa.

Olen seurailut tässä tätä maailman menoa jo 52 vuotta, siitä ajasta olen istunut satulassa kohta 20 vuotta. Elantoni olen hankkinut eri aloilta, olen niinsanottu ”yleismies”, joka tekee melkein kaikkia hommia eikä osaa mitään kunnolla (se on sekatyömies). Katselin siinä sivussa velipoikani (minua 10 vuotta nuorempi) hän alkoi 16-vuotiaana hääriillä vanhojen moottoripyörien kimpussa, korjaili niitä ja välillä taas ajeli. Hän sanoi aina joskus minullekin panepas kokeillen,

siinä sitten ensimmäiset metrini preistasin. Silloin varmaankin jäi siemen itämään. Kului sitten muutama vuosi kunnes eräänä sadepäivänä kävelin Vammalassa Salosen pyöräliikkeen ohi ja näin ikkunassa ihasuttavan uuden hienon EMW merkkisen moottoripyörän. Sitten astelin ovesta sisään ja sanoin tehdääkö kaupat. Tällä pyörällä sitten ajoin 2,5 vuotta jolloin sitten vaihdoin sen vanhempaan mutta paljon parempaan AJ-S:ään. Sitten vuonna -62 se vaihtui taas uuteen ES 2 500 cc Norton pyörään. Nykyisin minulla on Nortonin lisäksi nelipuolikas Honda, näillä minä sitten sarveil kummallakin. Näihin minä olenkin rakastunut niin etten tohdi niitä laittaa maailmalle.

Kyllähän sitä joskus saa semmoisen hymyn osakseen joka kertoo, että olisi sinunkin jo aika tulla järkiisi. Mutta ”Pepe oli nekeri, siksi Pepe oli niin musta.” Aluksi ajelin joka päivä kesät vetet. Tulihan niitä joskus liukkaalla pakollisia liu-

kuja. Mutta nykyään ne talviajot ovat jääneet olemattomiin kun kadut ja tiet ovat täynnä autoja ja henki siinä menee kun liukuu auton alle. Ja itsesuojeluvaisto kasvaa iän karttuessa. Toiset kauhistelee, että kuinka se moottoripyöräily on kylmää ja märkää, mutta voihan sitä itse paljon tehdä sen asian hyväksi ettei näin ole. Ohhan niitä muitakin harrastuksia, eräät harrastavat vuoristokiipeilyä toiset taas suunnistusta ym. Ihmisellä pitää olla jokin harrastus se tuo henkistä vireyttä. Ei niitä saa tukahduttaa. Itselläni on nuori sydän vanhassa ruumiissa. Omista harrastuksistani on päällimmäisenä tämä konepyöräily. Sillä on mukava ajella minne nyt tie vie. Se on myös välttämätön ja hyödyllinen. Eikä ole sattunut mitään suurempia harmeja. Ja matka jatkuu.”

Mitäs tässä meikäläinen muuta!

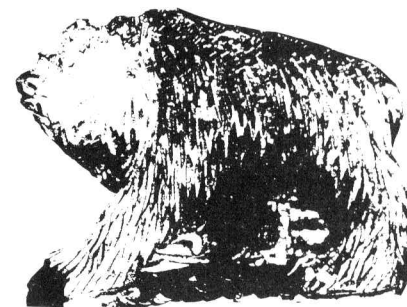
Hyvää ja Onnellista pyöräilykesää kaikille.

Terveisin ”Pena”



Lundgrenin Sepon Bemari ei ottanut käynnistyäkseen lehtien hakumatkalle.

**'Se oli silloin,
kai muistat
viel'**



Eilo Taka-Prami

Naantali

Motoristi on haastatellut kokoontumisajon uranuurtajia Suomessa. Kontioralli oli kieltämättä motorismin uuden aallon tuleminen ja kasvun perusta.

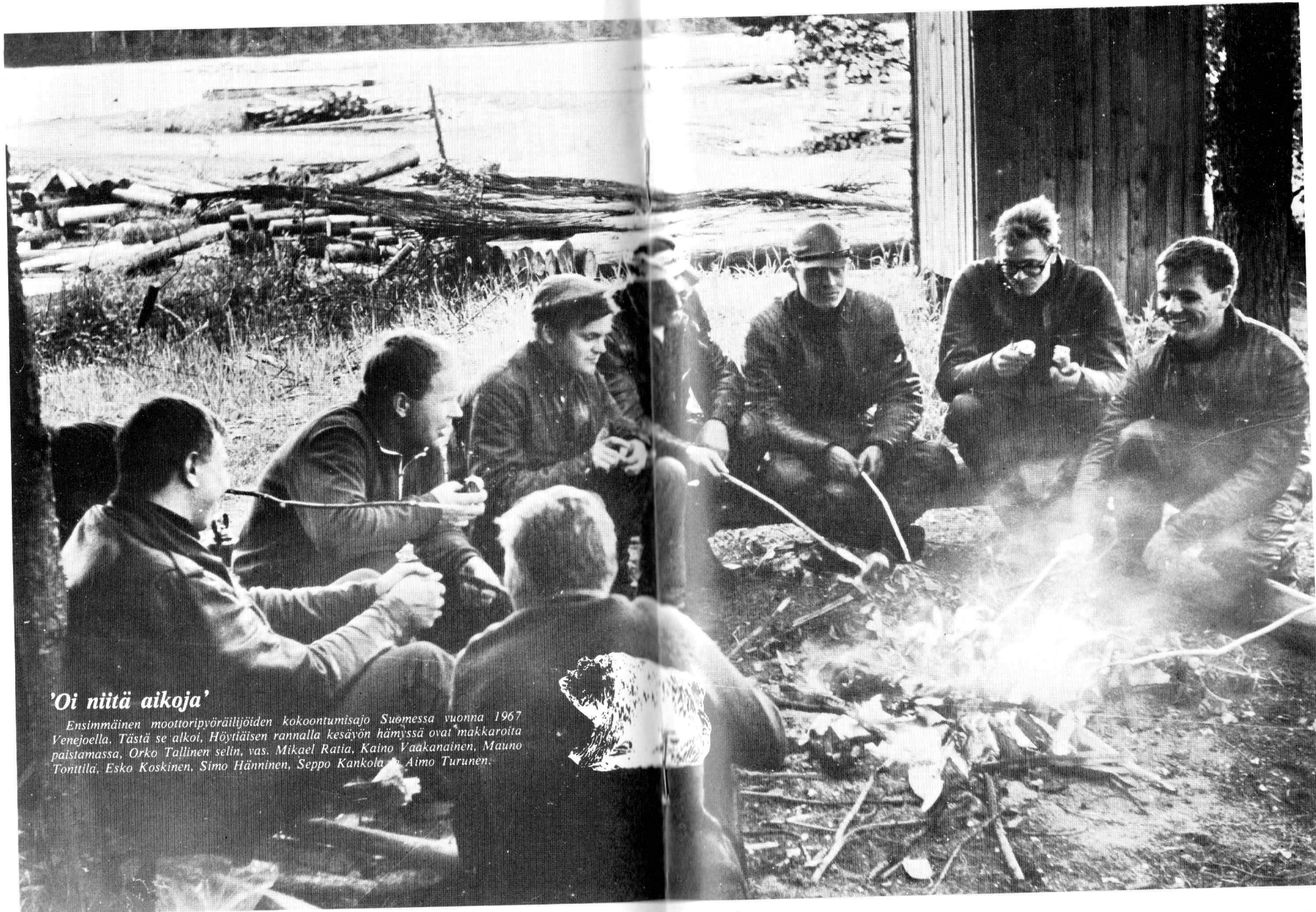
”Ensimmäiseen Kontioon osallistui 450 cc Hondallani. Noissa ensimmäisessä ja toisessa kokoontumisissa oli juuri sitä oikeata henkeä jota ei enää valitettavasti tapaa. Pyöräilyni aloitin v. 1961.

Saadessamme Turussa kutsun Kontioon, oli heti selvä asia, sinne mennään, olihan moottoripyörä-kokoontuminen aivan uutta Suomessa. Turusta lähtikin koko joukko motoristeja matkaan. Koskisen Maku ajeli hiekkatiellä Triumphilla edellä ja me toiset saimme ajella öljysoralla hänen perässään.

Varusteet olivat silloin vähän niin ja näin, kaikilla ei ollut edes telttaa puhumattakaan sadevarusteista.

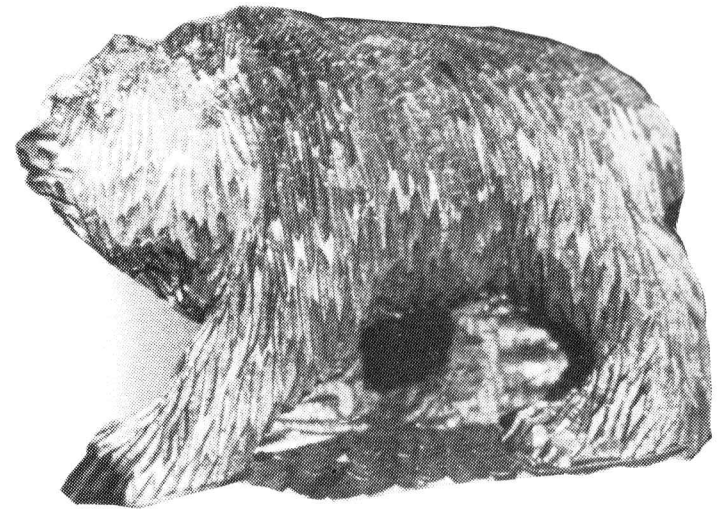
Perillä oli mukavaa odotuksen jännitystä, ketä tulemaan pitää, niinpä saapuvat otettiin aidon sydämellisesti vastaan.”





'Oi niitä aikoja'

Ensimmäinen moottoripyöräilijöiden kokoontumisajo Suomessa vuonna 1967 Venejoella. Tästä se alkoi, Höytiäisen rannalla kesäyön hämyssä ovat makkaroita paistamassa. Orko Tallinen selin, vas. Mikael Ratia, Kaino Vaakanainen, Mauno Tonttila, Esko Koskinen, Simo Hänninen, Seppo Kankola ja Aimo Turunen.



Seppo Kankola

Helsinki

oli mukana jo siinä ensimmäisessä epävirallisessa Kontiossa v. -66, vain vuosi -74 jäi FIM ralliin osallistumisen vuoksi väliin. Vuonna -68 Sepi oli armeijan leivissä ja anoi lomaa osallistuakseen Kontioon, mutta lomamonon tultua hylätyksi Sepi otti ommoo lommoo. Hiljaisuuden jälkeen hän hiipi ikkunasta ulos, ajoi Hondalla 400 kilometriä Kontioralliin, joi kahvit, viipyi hetken ja oli takaisin bunkassa hyvässä ajoin ennen herätystä.

”Ensimmäisessä Kontiossa -67 moottoripyöräilijöiden innostus asiaamme ja osanottajien paljous

ylittivät kyllä kaikki odotuksemme.

Alkuvuosien jälkeen miellyttävintä rallia oli Ranualla mukavan ja leppoisan tunnelmansa vuoksi.

Mielestäni Kontioralli pitäisi viedä kauas korpeen, kuitenkin niin että pienillä pyörillä osallistuminen on mahdollisuuksien rajoissa. Erikoisesti toivon, että rallin alkuperäinen idea saatettaisiin arvoonsa, pois kaikki rihkama, vouhotus ja kaupallisuus, sillä tässä mielessä matkamoottoripyöräily on muuttanut huonompaan suuntaan ja kauas alkuperäisestä ajatuksesta.”

Mikael Ratia

Porvoo

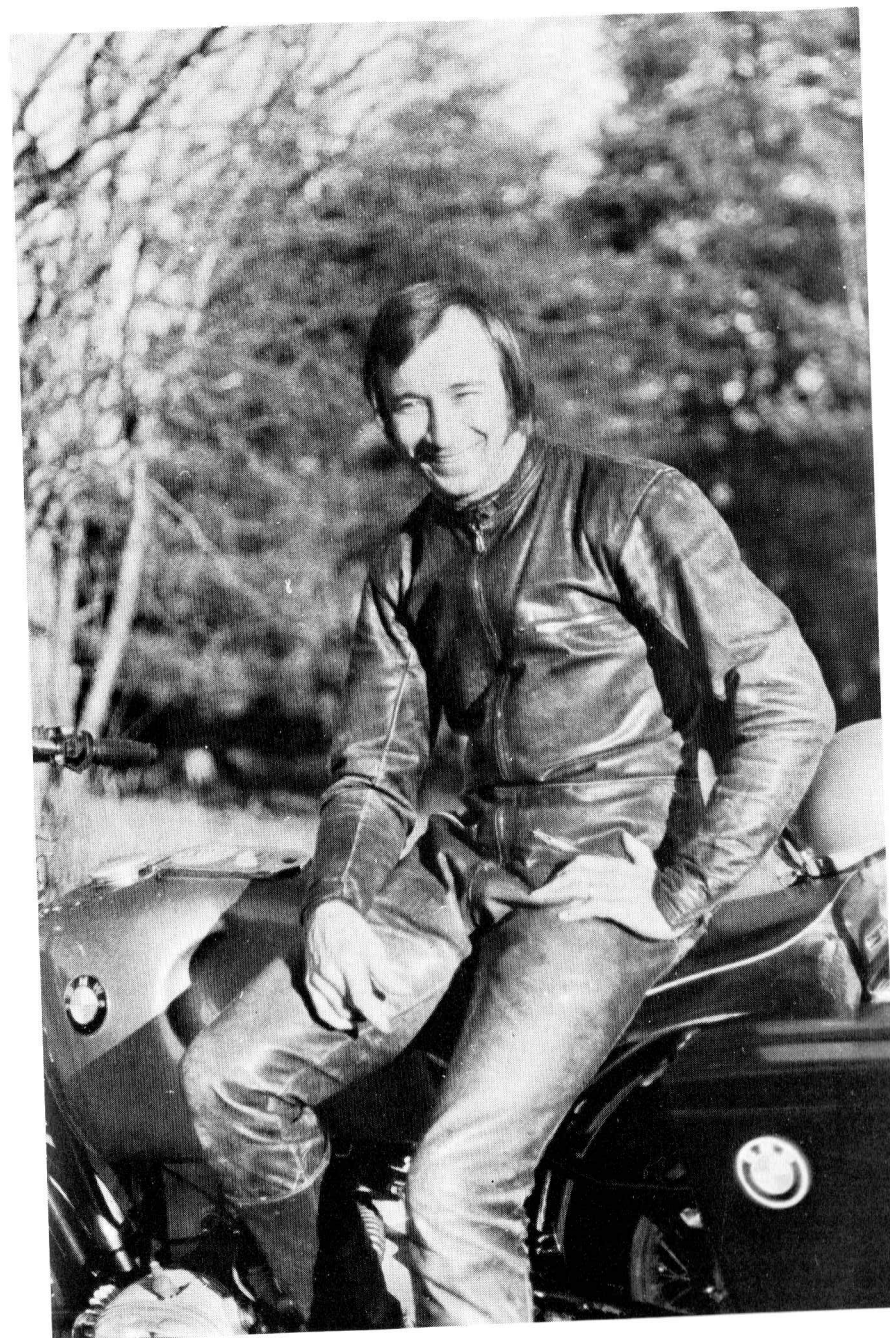
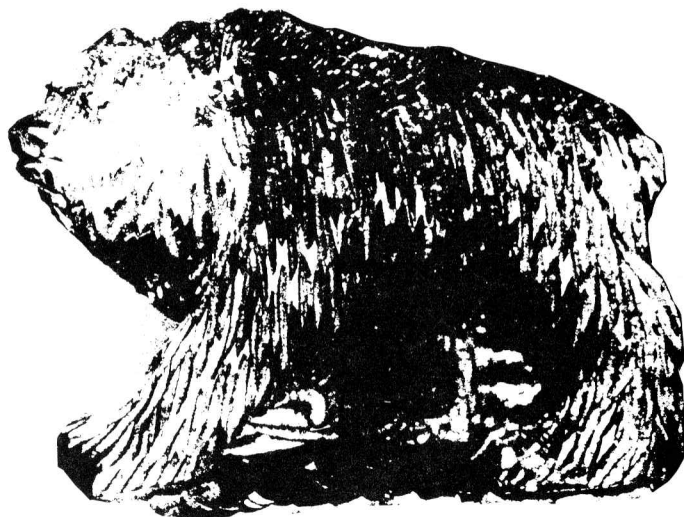
Osallistunut Kontioon vuosina -67 - 68 -69 ja -70.

”Ensimmäiseen ralliin matkasimme yhdessä Rossin, Kankolan ja Turusen kanssa ja yhdessä jännäsimme tuleeko kokoontumiseen ketään meidän lisäksi. Ja tuli lihan sinne, tunnelmaa oli kovasti, sellaista jota ei tänään juuri enää tapaa.

Pyörät ja varusteet olivat vaatimattomia, kypärät sentään kaikilla, se oli jotain jos jollain oli edes nahkahousut.

Moottoripyöräily oli siihen aikaan halpaa verrattuna autoiluun, nyt ovat hinnat keikahtaneet päällelleen. Kukaan ei tuntenut itseään eristetyksi sillä kaikki tulivat tutuiksi ja varsinkin muistan kuinka turkulaiset pitivät Laakson Reinon johdolla hauskaa showtalla kaiken aikaa.

Työni on ollut esteenä etten viime vuosina ole voinut olla mukana, mutta toivon että vielä järjestyy mahdollisuus pyöräillä Kontioon.”





Mauno Tonttila

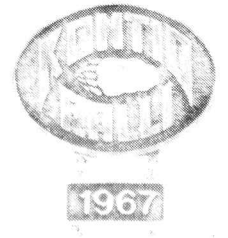
Mauno Tonttila

Nastola

Alusta alkaen mukana luomas-
sa Kontiorallin filosofiaa, sittem-
min osallistunut joka vuosi ralliin.

”Ensimmäiset kokoontumiset
olivat oikeaoppisia ralleja. Toi-
voisin jossain mielessä paluuta ent-
tiseen, siinä mielessä, että rallista
tehtäisiin omaleimainen, koska
omaleimaisuus viimeaikoina on
jossain määrin kärsinyt. Yksi mies
ei tee rallia, vaan onnistunut ralli
koostuu kaikkien osanottajien
henkisestä annista josta kaikki
riippuu millainen rallihenki saavu-
tetaan.

Kontioralli on kesän pyöräily-
tapahtumien huippu, koska siellä
tapaa ne kaverit joita ei juuri muu-
ten tapaa. Valitettavasti pyörästä
on tehty liiallisessa määrin status-
symboli, sillä ennen ei ollut väliä
millä ajettiin, vaan ajettiin aja-
misen ilosta ja perille pääseminen
pääasiallisena tavoitteena.”



Kauko Rossi

Porvoo

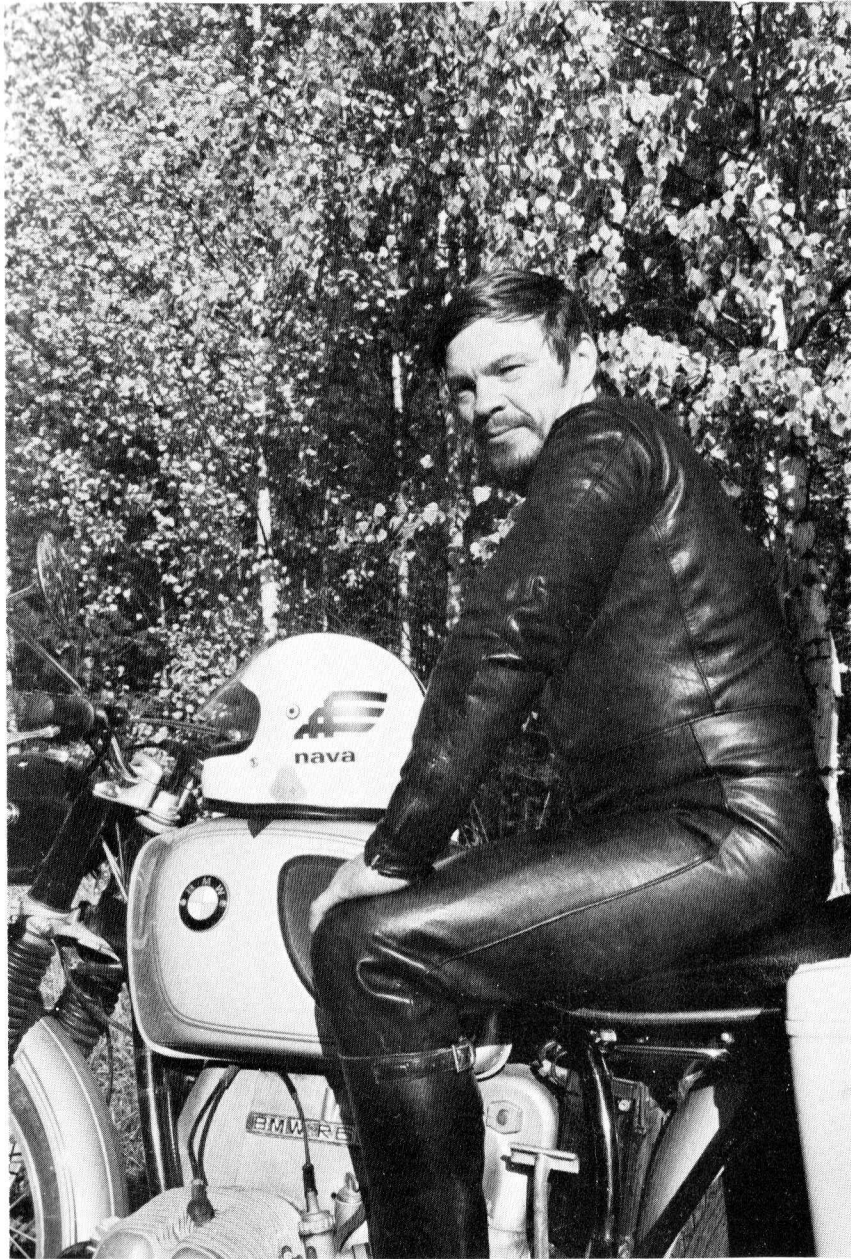
Osallistunut kaikkiin Kontioral-
leihin lukuunottamatta vuotta -69
jolloin pyörärikko oli esteenä osal-
listumiselle.

”Kontio -67 oli mielekkäin ralli
todella intiimi, jonka veroisena se
tuskin enää koskaan tulee toistu-
maan. Sen jälkeen parhain ralli oli
Simojärvellä, jossa oli mukava
paikka, ilmat suotuisat ja mu-
kanaolleilla oikea fiilis.

Talkoohenki puuttuu nykyisin
lähes kokonaan, toivomuksena tu-
leville ralleille, että palattaisiin sii-
hen mistä lähdettiin, toisin sanoen
jokainen maksakoon omat viulun-
sa, elikkä edeltäkäsini olisi ilmoi-
tettu vain paikka ja aika. Ja kaikki
kaupallisuus ja turha vouhotus
pois.

Rallien anti lähinnä tuttujen ta-
paaminen, ajaminen ja raikas ul-
koilmaelämä sekä saada uusia vi-
rikkeitä.

Mukava tapa viettää osa kesä-
lomasta.”



Kauko Rossi



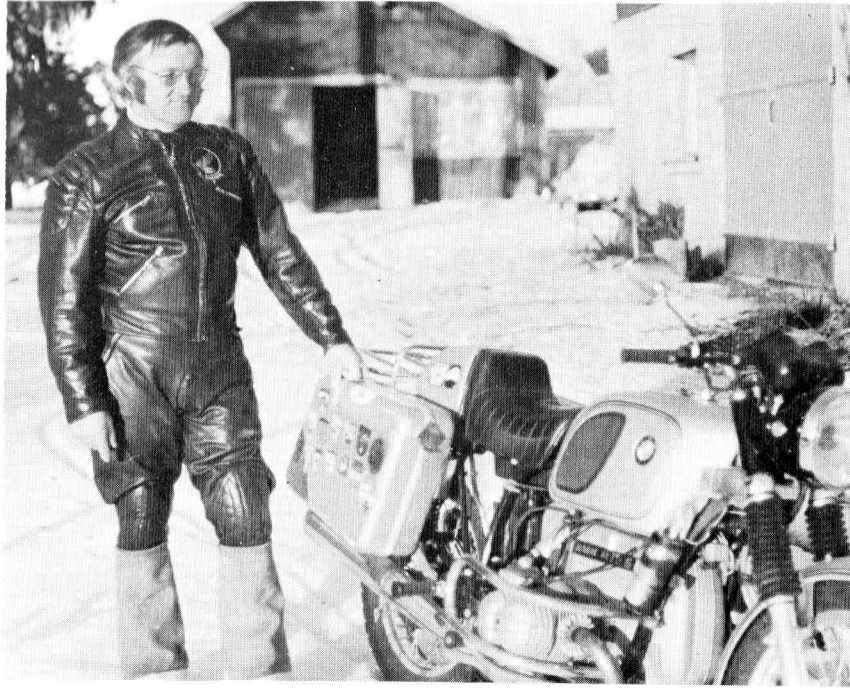
Kaino Vaakanainen

Joensuu

Ensimmäiset Kontio kokoontumiset olivatkin Kainolle välittömässä läheisyydessä, matka Venäjälle oli lyhyt. Silloin Kaino toi meidän kaikkien herkkupalaksi uuden komian Triumph Bonnevilen joka oli yksi harvinaisuus sii-

hen aikaan. Vierailipa rouva Elina Vaakanainenkin usein Kontiossa miehensä pyörän takaistuimella.

Kaino onkin ollut kokoontumisen näkyvimpiä persoonia, monet ja taas monet ovat olleet ne kysymykset ja vastaukset jotka Kaino on antanut moottoreista ja pyöristä. ”Moottoriprofessori” Kainolle moottorit ovat työ ja harrastus, sillä hän juuri rakentaa Kemiläisen kilpa-auton moottorit ja saa ne vireeseen. Todettakoon että Kaino tuntee tekniikan, sillä kun hän sääteli toimittajan pyörän niin kyllä heti tunsin että nyt ovat säädöt paikallaan.



Esko Koskinen

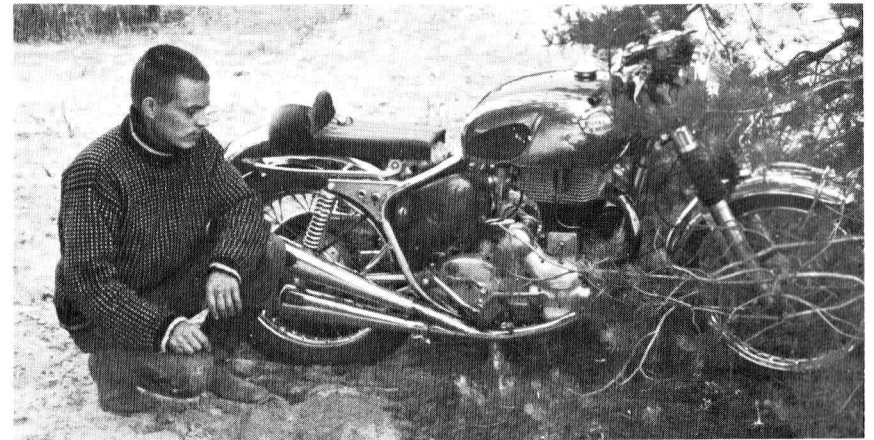
Janakkala

Jo ensimmäisestä Kontiorallin osanottajien joukosta muistamme mainion jutunkertojan Esko Koskisen, ja sen jälkeen hän on naurattanut ja hänen aina hyväntuulinen olemuksensa on nähty useissa Kontioralleissa.

”Tapasin -66 syksyllä Riihimäellä Kankolan Sepon ja Aimon ja he kertoivat suunnitelmistaan, että me moottoripyöräilijät kokoon-tuisimme kerran vuodessa yhteiseen palaveriin, ja he lupasivat ottaa talven mittaan yhteyttä.

Kului talvi eikä mitään kuulunut, jolloin sanoin Simolle, ettei siitä tainnutkaan tulla mitään. Kunnes kevään koittaessa posti toi painetun julisteen jossa oli ajo-ohjeet tuohon ensimmäiseen moottoripyöräralliin maassamme. Tuota julistetta olen säilyttänyt kuin suurinta aarretta ja näyttänyt vain joillekin parhaille ystäväilleni.

Odotimme päivää jolloin lähtisimme matkaan. Olimme kyllä Simon kanssa tehneet moottoripyörämatkoja ennenkin, mutta emme mitään näin pitkiä. Siihen aikaa ihmisillä yleensä oli se käsitys, ettei moottoripyörällä voinut mihinkään kauemmas kotinurkis-



Simo Hänninen

Hämeenlinna

”Kun kuulin Eskolta Kontiosta ajatuksena tällainen tuntui hienolta. Jo talvella kiteytimme seuraavan kesän matkasuunnitelmiin

ta lähteä. Meille Simon kanssa matka oli aina suurta seikkailua, jos matkalla jotain sattuisi tai pyörä rikkoutuisi, niin se on taas senajan murhe.

Ensimmäisessä Kontiorallissa Venejoella oli tunnelmaa. Tutustui moniin moottoripyöräilijöihin, nuo ystävydet ovat jatkuneet ja yhä uusia ystäviä on karttunut vuosien varrella.

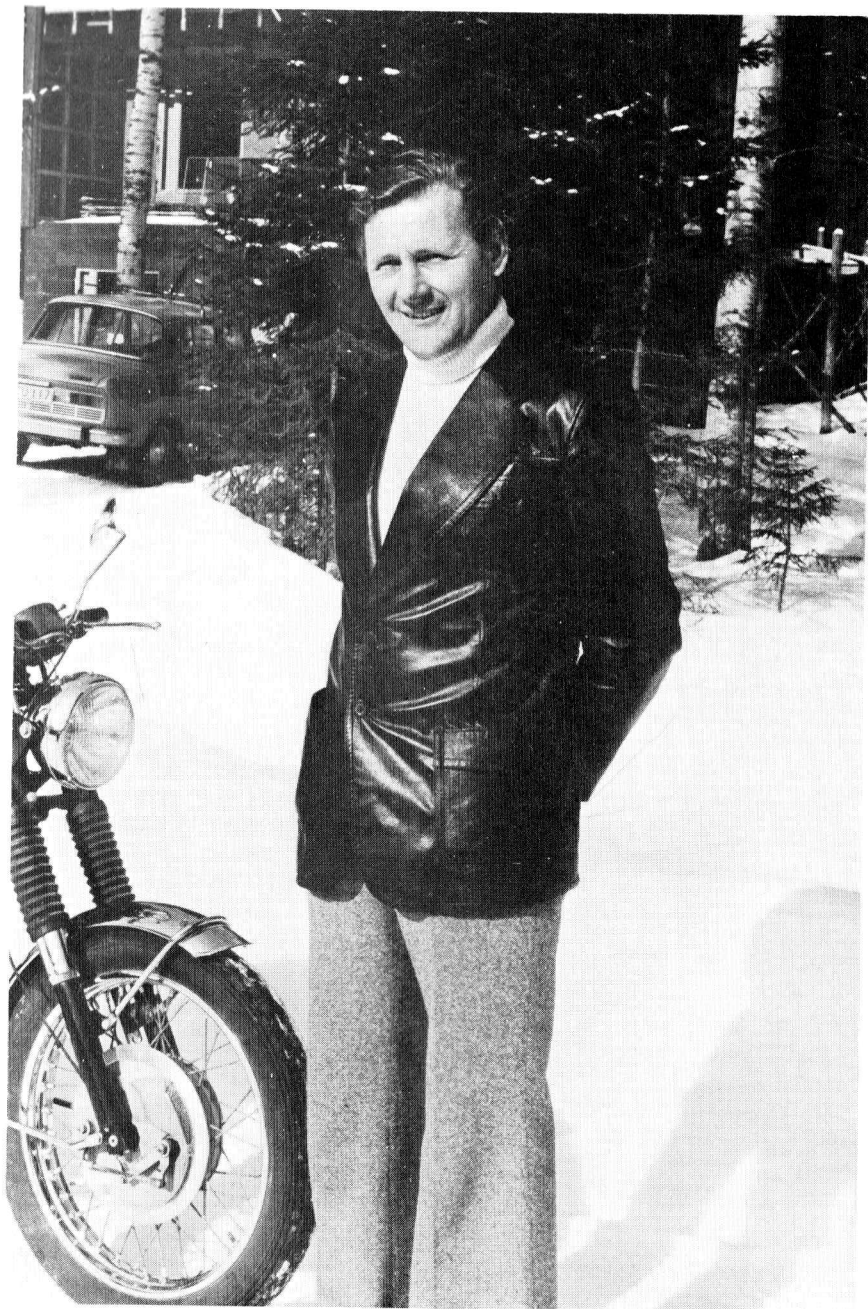
Vaikka varusteemme alkuaikoina olivat vähän puutteelliset ja Kontiorallimatkoillamme olimme viluissamme, vähän nälissämme ja väsyneitä niin siitä huolimatta on aina tullut yhä uudelleen ja uudelleen lähdettyä Kontioon.”

Kontiorallin, ja johtotähtenä oli päästä tutustumaan ja katsomaan mikä se Kontioralli on, mitä siellä tehdään ja minkälaisia kavereita sinne tulee, tämä oli asetelma miksi lähdimme liikkeelle.

Koimme perillä miellyttävän positiivisen yllätyksen koska kolmisenkymmentä urhoollista oli kerääntynyt tänne, ettemme olleet ainoita tässä maassa joiden hobbyna ja harrastuksena tämä moottoripyöräily on, se kannusti jatkaamaan edelleen.

Siihen aikaan vuonna -67 moottoripyörän ilmaantuminen paikkakunnalle oli melkein shokki, kaikki ihmettelivät miksi me moottoripyörällä liikutaan, sillä se oli silloin harvinaisuus.

Välivuosina Kontioralli haki linjaansa, mutta otaksuisin sen nyt jo asettuneen omiin oikeisiin uomiinsa, ainoastaan rallin ajankoh-ta olisi ehdottomasti muutettava ulkomaisten rallien samanaikaisen ajoittumisen vuoksi.”



Orko Tallinen

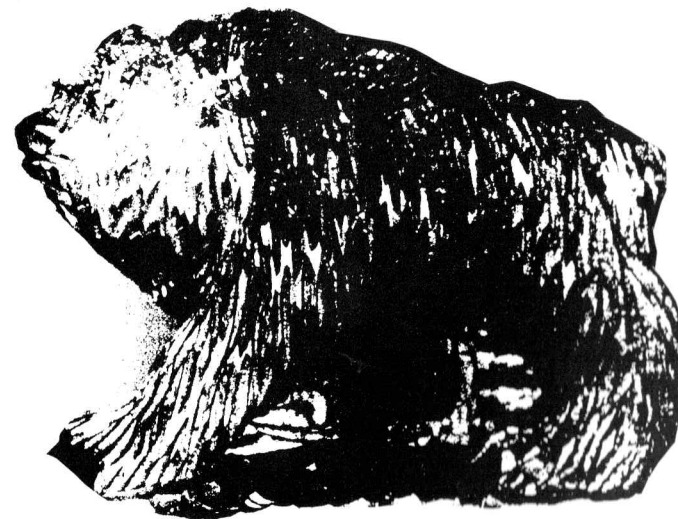
Inkeroinen

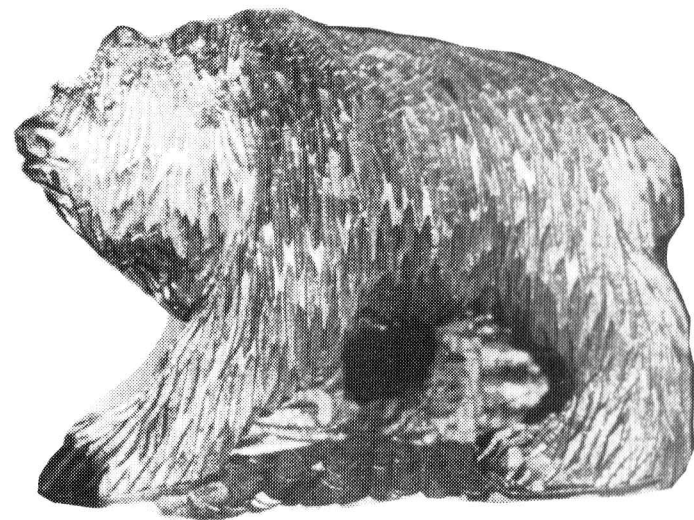
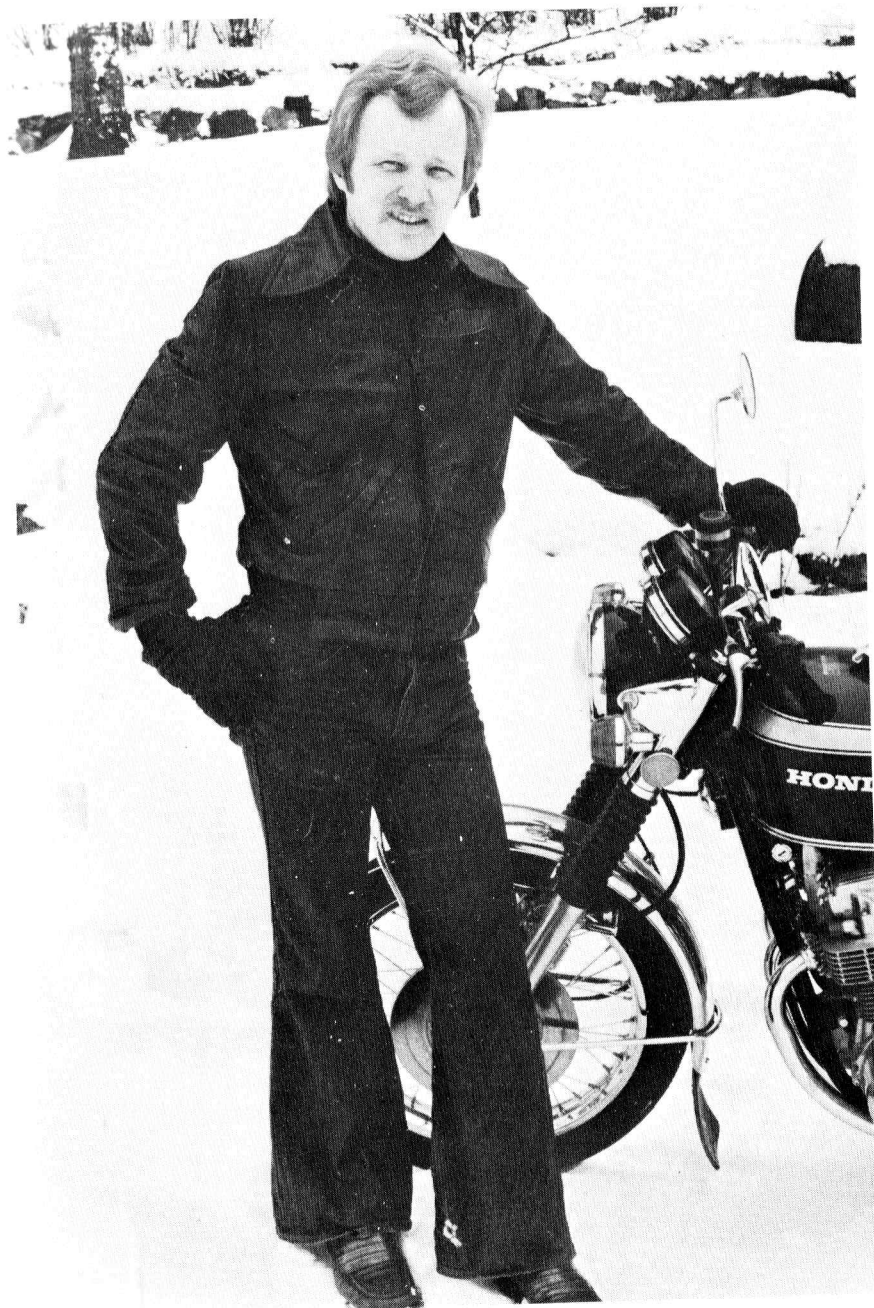
Kontiorallin alkuajoista lähtien aina mukana.

”Se oli rallitouhun alkua Suomessa jolloin koko pyöräilytouhu oli vallan toisenlaista kuin tänä päivänä.

Silloisen mittapuun mukaan matka ensimmäiseen Kontioon Venejoelle ja senaikaisilla pyörillä oli pitkä. Kontiorallista jäi jotain Venejoelle jossa rallit ensialkuun järjestettiin. Kontioralli alkaa siitä kun kotoa lähdetään, liian paljon tuijotetaan rallipaikalla olemiseen, samoin vaaditaan aina kaikki valmiina. Ajamiseen ja käyttäytymiseen matkalla pitäisi kiinnittää enemmän huomiota, sillä suuri yleisö saa kuvan pyöräilijöistä meidän esiintymisemme ja liikkumismme myötä.

Toivoisin että Kontioralli säilyisi ja me harrastajat voisimme kokoontua vielä 20-vuotisjuhlaralliinkin.”





Tapio Rissanen

Turku

”Vuonna -67 olin Kontiorallis-
sa Suzuki T 20 pyörällä. Armeijan
takia jäi vuosi -69 väliin, sekä vii-
me vuosina työni takia olen es-
tynyt osallistumasta koska työs-
kentelen moottoripyörien parissa
niitä korjaillen ja kesäaika on alal-
la juuri sesonkiaikaa.

Olin kuullut moottoripyöräilijöiden kokoontumisesta ja koska se oli aivan uutta Suomessa niin jo pelkämästä uteliaisuudesta meitä lähti Turusta 11 pyöräilijää Kontioralliin. En ollut aikaisemmin koskaan pyöräillyt näin pitkiä matkoja, matkalla sitten sattui kaikenlaisia, väsymyksen alkoi painaa.

Perillä oli mukavaa, kaikki turha tärkeys oli poissa ja meitä nukku kahdenhengen teltassa ainakin kuusi. Istuimme kaikki yhteisen nuotion ääressä. Silloin meillä kaikilla oli yhteinen tavoite, että tämä lähtisi tästä käyntiin, kehitetään kokoontumisia ja viedään moottoripyöräilyä eteenpäin. Ilmeisesti se tästä lähtikin, mutta jossain vaiheessa se ryöstäytyi käsistämme väärään suuntaan.”

Nyt saamme nähdä, moniko meistä saa itsestään ja pyörästään niin paljon irti, että tapaamme rallissa. Todelliset oikeat moottoripyöräilijät nauttivat tästä ruuti-naallisesta huvista, tuntevat todellista ajonautintoa, pitävät reippaasta ulkoelämästä ja tuulen suhinasta, eikä pieni piristävä vesisadekaan pysty heitä peloittamaan.

TERVETULOA!

"Nyyhkyt" jotka pelkäävät saavansa moottoripyöräkuume tartunnan ja raittiin ilman myrkytyksen, potevat vesikauhua ja korttelikierrettä, alkoot vaivautuko, vaan pysykööt tiiviisti neljän seinän sisällä.



Kun olemme tavanneet toisiamme milloin missäkin, on herännyt ajatus saada aikaan kerran vuodessa kokoontuminen josta tulisi jokavuotuisen juhlatapaus moottoripyörän käyttäjien keskuudessa.

Tämä on meidän kaikkien moottoripyörän omistajien yhteinen yritys, se ei vaadi suuria pääomia, eikä suurta järjestyskoneistoa, vaan kaiken onnistumisen tae on, että jokainen tulee mukaan ja on silloin järjestäjä.

Olemme saaneet maanomistajan luvan teltailla kauniin Höytiäisen järven hienolla hiekkarannalla. Lauantaina vietämme makkaranuotioitaa ja annamme tarinan luistaa yhteisestä harrasteestamme moottoripyörästä sekä tuleme tutuiksi, joka ei kuten olemme huomanneet, tuota minkäänlaisia vaikeuksia, sillä kaikki moottoripyöräilijät ovat kuin suurta perhettä, kaikkia yhdistää kiinnostus moottoripyörään.

Moottoripyöräralli

1.-2. pnä heinäkuuta -67 Venejoella

Ajettuasi Joensuusta ylöspäin tietä n:o 18 (Joensuu-Nurmes-Kajaani) 26 km käännyt vasemmalle Varparantaan osoittavalle tielle jota ajat 9 kilometriä jälleen vasemmalle tukkitietä osoittavalle tielle. Tapaamme Höytiäisen rannalla Venejoella!



Joukko moottoripyörän käyttäjiä

KAIKKI MUKAAN!

Taisto Nuotiovaara

Raisio

Ensimmäiseen Kontioon v. -67 Taisto ajeli Triumph Tiger moottoripyörällään, sen jälkeen hän onkin osallistunut jokaiseen Kontioon.

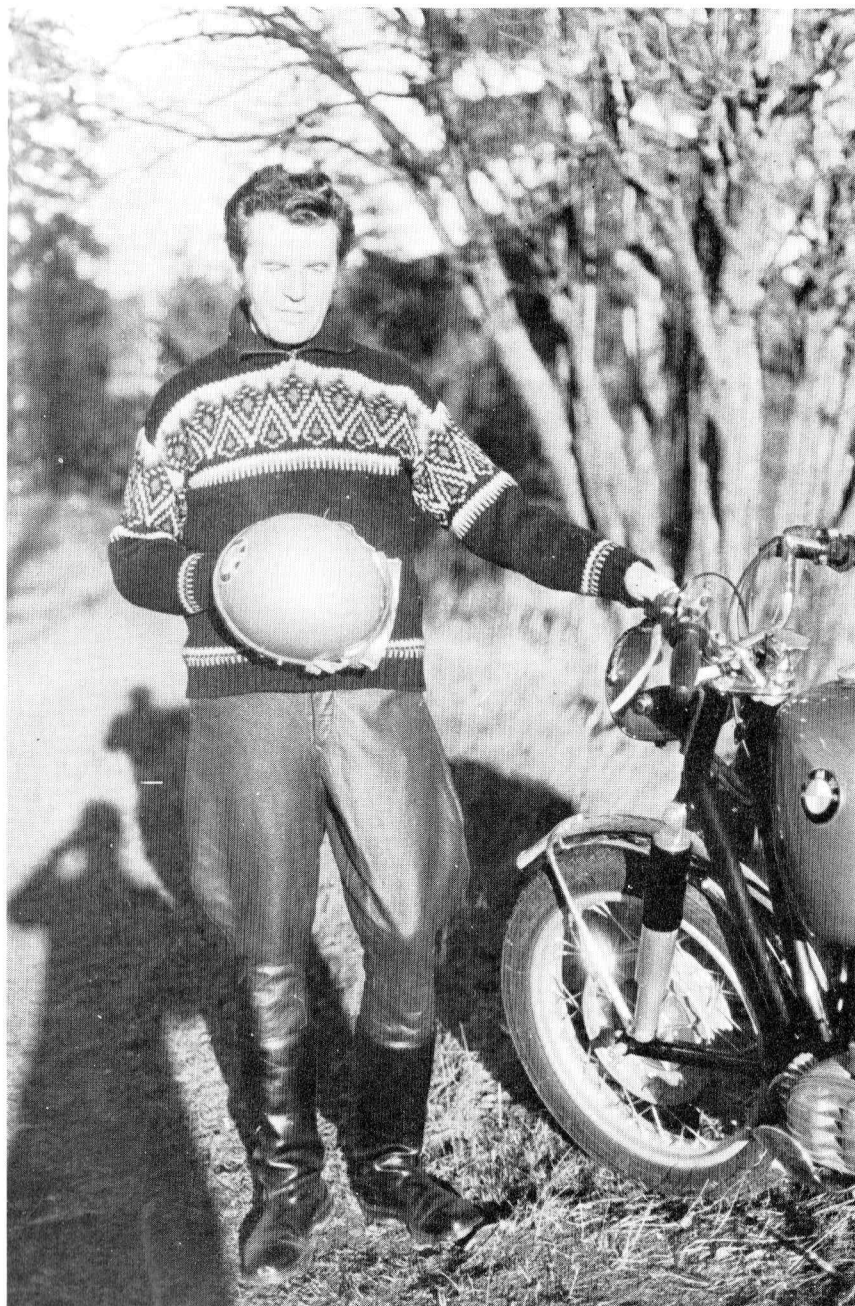
"Ensimmäiset Kontiorallit olivat niitä parhaita moottoripyöräkokoontumisia, tosin kaikki nämä ovat olleet mukavia varsinkin Ropinsalmessa oli erittäin hyvä ralli. Minulle ajo rallipaikalle on elämys ja itse kokoontuminen ovat rallin parasta antia, toivoisin kylläkin enemmän ohjelmaa tilaisuuteen.

Työskentelen puutarhayrittäjänä jossa kesä on hyvin kiireistä aikaa, joten Kontioralliin varattu viikko onkin muodostunut minulle ainoaksi kesälomaksi. Mielestäni

Kontiorallin luonteeseen kuuluu että se on kaukana, parhaiten Kontioralli sopii Lappiin."

Ensikesänä Taisto ohjaa Hondansa taas Kontioon. Siellä tavaataan!





Aimo Turunen

Porvoo

Aimo on kiertänyt pitkin maata kuin mustalainen tavoittaakseen niitä suomalaisen matkamotorismin kantaveikkoja, jotka olivat luomassa ja kokemassa ensimmäistä Kontiorallia. Hän haastatteli muita, mutta piti parempana että joku toinen kirjaa hänen omat kokemuksensa. No otetaampa nyt niistä sitten selvää.

— Kun teit haastattelukierrosta, mitkä seikat korostuivat kaverien muistoissa erikoisesti?

— Kaikki ihannoivat ensimmäistä ja ensimmäisiä Kontioralleja. Reilu henki oli päällä, turha tärkeys pois ja kaikki välitöntä. Silloin riitti että oltiin samoin ajattelevia. Ei esim. korostettu ulkomaan matkoja, kaukaisia ralleja ja erikoisia pyöriä ja varusteita. Ehkä uutuuden viehätys ja pieni osanottajamäärä ratkaisevasti vaikuttivat, että ensi ralli tunnetaan vieläkin muistoissa niin hohdokkaana.

— Olit ratkaisevalla tavalla avainhenkilönä Kontiorallin luomisessa. Mitkä seikat rallien järjestämisestä niihin aikoihin on jääneet mieleesi?

— Vaikka huoltopuoleen ei silloin tarvinnut kiinnittää mitään huomiota, paljon juoksua aiheutti

paikan varaus, palkinnot ja tiedotustoiminta. Mutta tässä vaiheessa ei vielä tiedostettu tarvetta luoda pysyvää organisaatiota matkamotorismin merkeissä.

— Oliko Kontiorallin syntyyn mahdollisesti ulkolaisilla esikuvilla vaikutusta?

— Ilmeisesti oli. Moottoripyöräilijä niihin aikoihin oli harvinainen ilmentys Suomessa ja usein tunsivat itsensä yksinäiseksi. Ulkolaiset lehdet olivat yksi side laajempaan motorismiharrastukseen. Kun niissä kerrottiin ralleista, tuli yhden ja toisen mieleen, eikö tällaista voisi kokeilla Suomessakin ja johti ajatuksista ja toiveista yritykseen.

Sinähän hankit ensimmäisen rallin paikan. Miten päädyit Kontiolahden Varparannan Venejokeen?

— Paikka järjestyi tuttavasuhteen avulla saadun viitteen perusteella. Käytiin paikkaa katsomassa ja varattiin se sitten kirjeenvaihdon kautta.

— Mistä Kontioralli sai nimensä?

— Koska ulkolaisilla ralleilla tuntui olevan eläinten nimiä, mielestämme suomalaiselle rallille sopii kotoinen Kontio. Varsinkin kun se vielä alkoi Kontiolahdella.

— Miksi Kontioralli sittemmin muutettiin muualle.

— Rallien kasvu ja paikan ahtaus oli yksi syy. Toinen että katsottiin hyväksi nähdä muitakin seutuja jopa Lappia myöten.

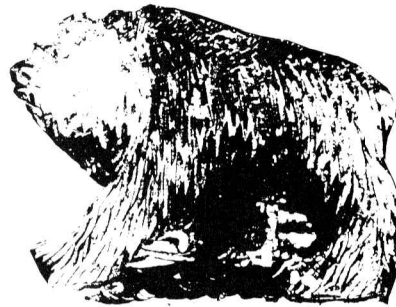
Torolf Fagerholm

Helsinki

Kontiorallin kuvioihin Torolf tuli mukaan vuonna -68 joutuen välittömästi puuhamieheksi järjestelytehtäviin. Kielitaitoisena henkilönä hän toimi tulkkina ja ulkolaisten osanottajien vastaanottajana. Määttäsen Seppo Raisiosta oli tehnyt Kontiorallipaitoja ja suunnitellut ja piirtänyt tuon tunnetun karhunkäpälämerkin, josta merkistä Torolf sitten teetti metallisen Kontiorallilätkän, sekä hankki kerholle rallipaikkaa juhlistaneet eri maiden kangasliput.

”Minä ainakin yllätyin kovasti siitä valtavasta moottoripyöräilyn kasvusta mikä tapahtui kuusi- ja seitsemänkymmentäluvun vaihteessa. Henkilökohtaisesti pidin ja minulle oli erittäin antoisaa keskustella ulkolaisten vieraiden kanssa, kuulla heidän olojaan ja kuulumisiaan, kaikkein mielenkiintoisimmaksi muodostui ralli Ranualla -72 jossa vieraili mm. Englannista Ariel kerhon puheenjohtaja. Ulkomaalaiset olivat kovasti ”ylösotettuja” hyttysistä, ihailivat Suomen luontoa ja valoisat kesäyömmä heille olivat ihmeelliset.

Parasta rallissa on ajaminen, ja näin kaupunkilaiselle päästä luontoon ja ylipäättänsä tavata ihmisiä jotka ovat jostain muualta kuin



etelä-Suomesta ja erikoisesti minua kiinnostavat englantilaiset moottoripyörät.

Moottoripyörä on vapauden symboli, nimenomaan yksinäisen ajonautinto, voi kääntää keulan sinne minne mieli tekee valita jokin etäinen matkan kohde. Kun taas sivuvaunullinen moottoripyörä on auton ja moottoripyörän kompromissi, kummastakin vain vaikeat, huonot ja epämurkavat puolet.

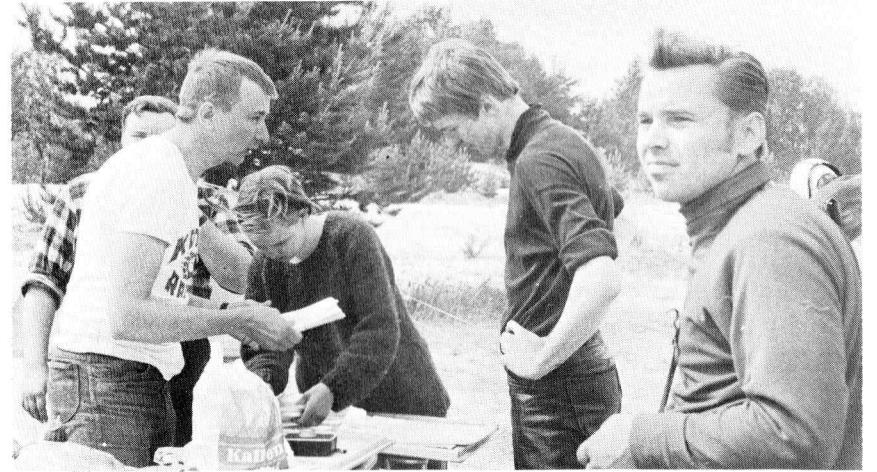
Ensi kesänä on kyllä tavoitteena käydä vakoilemassa mil-laiseksi Kontioralli viimeisinä poissaolovuosinani on muuttunut.”



Torolf Fagerholm teltan edessä



Ensimmäisenä ulkomaalaisena osanottajana sai pisimmän matkan ajaneen palkinnon Herbert Schneider Länsi-Saksasta.



Mikael ja Britt-Marie Ratia kirjasivat tulijoiden nimet kirjoihin sekä tekivät ralli-merkki kauppa.



Pieksämäkeläinen Reijo Heikkinen kokeili Sepin Norton Commandon istuinta.



*Hurraa huutojen saattamana saapuivat ensimmäiset tytöt omalla pyörällä pihtipu-
taalaiset neitokset Raila Rinne ja Pirkko Paananen.*



BMW perhe koolla vuonna 1968.

Saamani postiirtolomakkeen johdosta

Niin kiitosta-vaan maksuosoituksesta. Olipa jonkinmoinen yllätys huomata että 69:stä on tullut tusina ralli rahankeruu mielessä.

Eipä vedetäkään näköjään enää samaa köyttä, se meni poikki. Te helsinkiläiset olette niin lähellä eduskuntaa ja rahanhahnetta hallitusta, että näyttää siltä, että hallitus + kansanedustajat + muut taukit vie rahat pyörien myötä ja te sitten haalitte loput hilut haltuunne. Onneksi olkoon.

Siinä tapauksessa, että saan nauttia 6.7 ja 8.7.-76 joka päivä ruuan ja kahvit olen tyytyväinen (sillä sauna + leirintä ovat olleet kautta aikojen uskottava juttu). Olen enemmän kuin iloisesti yllätynyt, mutta en voi uskoa tuohon tekstiin itseskään. Rallitoimikuntakin on jokseenkin hassu juttu. Olen voinut kyllä käsitellä väärin. Tarkoitus oli kai että 69-helsinkiläiset järkkää rahankiskonnan ja rallin.

En nyt sitten tiedä, kun en kuulu ihan 69 pintapoppooseen. Kerhossa olen ollut 3-4 vuotta, käynyt kaikki kissanristiäiset, en tosin omista mitään henkeäsalpaavaa ulkonäköä, suulasta käytöstä, tai mikä pahinta uutta Moto Guzzia joka ehkä edellyttää pääsyä "kerhon isokenkäisten, pyörästen yms." rehtiin "joukkoon". Kerta kaikkiaan olen niin täysin täynnä tätä kerhon tyliä, että ihan naurattaa. Ovat nimittäin pyörineet paikallaan koko sen pitkän toimintansa ajan. Kovat oli synnytysspoltot ja samassa poltessa ollaan. Voi herrttanen aika sentään.

Palatakseni vielä 25:- olen kerrassani kauhuissani. Jos nyt oletetaan että kiltisti maksan sekä itseni ja asiasta kiinnostuneen takasitsiläiseni ja saattaa käydä, että emme lomien yms. johdosta jouda tulemaan. Te hyenat hyödytte jälleen sinisilmäisyydestäni nyt jopa 50 mk. Sydämeni kyllä halajaa ko. ralliin, sillä olenhan niin usein ollut mukana hauskaa pi-

tämässä ja vain kymmenellä markalla saaden saunan ja leirinnän. Onpa kalliit hilut nää kymmenvuotishilut, vai liekö sitten vika vain järkkäreissä. Oletteko koko Helsingin toimikunta saastoja. Se mikä kiiltää on pintaa ja alla kuoren onkin sitten mitä on. Kerhomme taitaa olla köyhä niin rahallisesti kuin muutenkin. Odotan vastaustanne ensi motoristiin mikäli se nyt ilmestyy ennen em. rallia.

Hauskaa rahankeruuta.
Nimimerkki terveisin "tultais myökii"

Nimimerkille "tultais myökii", esitämme vastineena seuraavaa: ymmärtääksemme kirjeesi sisältää neljä syytöstä joten lienee syytä käsitellä kohdittain ensinnäkin rahankeruun: MP-69 vuosikokous päätti että Kontioralli toimii omakustannuseriaatteella. Tämä tarkoittaa sitä että rallimaksun tulee peittää rallin aiheuttamat kustannukset. Rallikustannukset tulevat olemaan rallin ohjelmasta johdun melkoiset joten siksi tuo 25 mk. Syyte n:o kaksi rallitoimikunta. Rallitoimikuntaan pääsyn edellytyksenä ei ole henkeä salpaava ulkonäkö, ei sulava käytös eikä iso Moto-Guzzi. Toteamme ettei kellään nykyisen rallitoimikunnan jäsenellä ole yhtään noista e.m. ominaisuuksista. Itse asiassa Olavi Autio, joka vuosikokouksessa valittiin rallitoimikunnan vetäjäksi on toiminut periaatteella, että ne jotka ovat olleet halukkaita häntä auttamaan ovat kääntyneet hänen puoleensa ja ilmoittaneet halukkuutensa. Tekemistä varmaan löytyy sinullekin mutta koska piiloudut nimimerkin taakse on sinua sangen vaikea lähestyä. Syyte n:o 3 kerhotoiminta. Yleensä yhdistyksissä ja kerhoissa vallitsevan käytännön mukaan kerho on sitä mitä sen jäsenet ovat. Jos olet kerhon toimintaan tyytymätön olemme varmoja että ehdotuksesi toiminnanparantamiseksi ovat tervetulleita. Syyte n:o 4 rallimaksujen palauttaminen. Mahdollinen ilmoittautumisesi Kontioralliin aiheuttaa sen, että sinulle on varattava ruoka y.m. palvelut jotka rallitoimikunta

MYYTÄVÄNÄ

BMW R 60/5 vm-73. Hyväkunt. aj. 32000 km, runs. lisävarust. Läh. Seppo Rämö, Hangasmäki 1. 15680 Lahti 68. Puh. 918 - 88550.

Uudenveroinen Enduro KAWASAKI vm -74. Ajettu 1500 km, kaksilla renkaila. ajamattomat hokki renkaat 500 h per rengas ja muita lisävarust. HONDA GB 450 vm-71. ajettu 27000 km, siisti. "Tosiostaja" kirjoittele neuvotellaan, osoitteella Säteri Hannu Satakielenkatu 12 F 73, 20600 Turku 60.

Myyn Frihansan valmistaman lämpimästi vuoratun kaksiosaisen matkasun. Friitalan nappaa, pehmeä, kelmainen, mustat raidat. Ajettu pari kautta - toisena vähän. Koko 50. Tarjouksia odottelee: Hannu Lindell, puh. 90 - 627 765.

HONDA CB 750 -70. Lähemmin Vesa Tuominen, puh. 939-740 057.

MOTO-GUZZI vm-72, ajettu 34000 km, runsain lisävarustein. Soittele iltaisin 90 - 489 218.

Myyn tarpeettomana edullisesti - Iskunvaim. GIRLING uuden veroiset pit. 30 cm - P-a säiliö YAMAHA XS2 kelt/musta alkup. - 19" teräsvanne YAMAHA 36 pinnaa - 18" teräsvanne YAMAHA 40 pinnaa - satulantakarauta XS2 - ohjaustankoja erimallisia. Tiedustelut Antti Karttunen, puh. työ 90 - 338 033/72, koti 90 - 327 668.

Naisten yksiosainen musta NAHKA-PUKU 150 sm:n pituiselle. Sekä KYPÄRÄ umpimalli. Tiedustelut rouva Anja Kahila, Eräpolku 7 B 2. 45130 Kouvola 13.

on järjestänyt. K.o. palvelut on meidän maksettava etukäteen käyttipä sinä niitä hyväksesi tai et joten ymmärtänet että rallimaksun palauttaminen on kohtuuton vaatimus.

Ystävyydellä Kontiorallitoimikunta

HALUTAAN OSTAA

Hyväkuntoiset alkuperäiset tai yhdistelmä PAKOPUTKET, Honda 750. Lähemmin Vilho Jokelainen, Hepovaara PJ. 89200 Puolanka.

"OSKU! MISSÄ KUVAT VIIPYY."

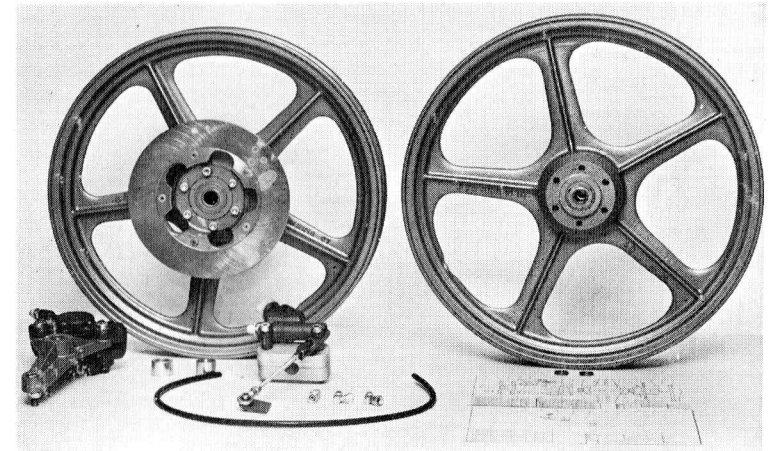
Terv. PUBLA.

**Ilmoitukset
ovat
maksuttomia**



Lähtisiköhän tästä Kevätajeluun Padasjoelle, vai mahraiskohan tuolta tulla sadekuuro, mitähän tota noin meinaan ny sit tekis?

NYT SAATAVANA!



Dieter Braunin valmistamat PVM-kevytmetallivalupyörät, jotka Suomen autorekisterikeskus on hyväksynyt käytettäväksi myös rekisteröidyissä moottoripyörissä. Saatavana lähes kaikkiin merkkeihin täydellisenä sarjana hintaan mk 2 400,-.



SOITTELE

Tampere
puh. 931-30501