

RAVINTOLA



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 5 SYYSKUU 1978





Moottoripyöräkerho 69:n

PIKKUJOULU

25.–26.11.-78 klo 19.00

Pihtiputaalla, Niemenharjun Motellissa. Eurooppa 4-tien varrella 135 km Jyväskylästä, 200 km Oulusta, Helsingistä 411 km ja Rovaniemeltä 425 km.

Motelliin varattu seuraavat palvelut:

- A) – Joulullallinen (seisova pöytä)
– Sauna
– Yöpyminen 2–4 hengen huoneissa
– Aamiainen ja aamu-uinti (sunnuntaina)
hintaan 80,—
- B) – Joulullallinen (seisova pöytä)
hintaan 27,—

Ilmoittautumiset 20.11.-78 mennessä: Äänekosken Seudun Osuuspankkiin tili n:o 554301 50138292, Antero Kalliainen.

Tervetuloa!



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 5 syyskuu 1978. 9. 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

Simo Nokso
Kalliokoskenkatu 2 B 10
48600 Karhula

Sihteeri

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Kassanhoitaja

Lasse Numelin
Ruusulankatu 19 A 24
00250 Helsinki 25

Kerhoisäntä

Reijo Relander
Kyttärintie 26
45810 Pilkanmaa

Varajäsenet

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97

Toimittajat

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915–155 588

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen
Päikintie 9
28360 Pori 36

Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

Porvoo 1978 – Oy Uusimaa



Tervehdys!

Rallit ovat puhuttaneet ja antaneet keskustelunaihetta koko olemassaolonsa ajan, viime kesän tapahtumat jälleen hyvinkin ikävällä tavalla. Kontio vanhimpana rallina on vuosien mittaan ehtinyt eniten olla hampaissa ja arvostelun kohteena. On oltu milloin mihinkin seikkaan tyytymättömiä. On perustettu suuri määrä uusia ralleja jotka ovat olleet kuitenkin pelkkiä kopioita Kontiosta eivätkä ole yltäneet sen korkeammalle tasolle, aina eivätkä edes sillekään.

On huomattu rallien henkinen köy-

hyys, niiden latteus ja tyhjyys. Mitä monisatapäisempi motoristijoukko on koolla, sitä yksinäisemmäksi joukossa voi tuntea itsensä. Siellä ei hevin voi tutustua uuteen ystävään, koska kaikki klikkiytyvät omiin ensisiin ystävä- ja tuttavarenkaisiin.

Mitä sitten olisi tehtävä tämän suuntaisen kehityksen korjaamiseksi? Monessa yhteydessä on esitetty parin askeleen takapakin ottamista motoristien elämänmuodossa.

Aimo

Yksituumainen ja nopeiden päätösten vuosikokous

Kerhon vuosikokous Kymen Motellissa, kuudenkymmenen viiden motoristin voimalla vietiin läpi asiallisella täsmällisyydellä ja joustavuudella. Kokouksen puheenjohtajana toimi Simo Nokso ja sihteerinä Mauno Tonttila. Päätökset kokouksesta ovat luettavissa oheisessa kokouksen pöytäkirjasta:

Vuosikokous Kotkassa Kymen motellissa 10.9. 1978 klo 11.00

Kokouspöytäkirja

1. Kerhon puheenjohtaja Simo Nokso avasi kokouksen ja toivotti kokouksen osanottajat tervetulleiksi.
2. Todettiin kokous sääntöjen määräämällä tavalla kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi. Kokouskutsu heinäkuun Motoristissa.
3. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Simo Nokso sihteeriksi Mauno Tonttila. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Teuvo Koponen ja Kari Syrjänen, toimivat myös äänestysissä ääntenlaskijoina.
4. Luettiin kokouksen työjärjestys, joka hyväksyttiin.
5. Luettiin päättyneen toimintakauden toimintakertomus, joka hyväksyttiin.
6. Luettiin kerhon tilit ja tilintarkastajien kertomuksen luki Pertti Holla. Tili- ja vastuuvapaus myönnettiin.

7. Valittiin kerhon hallitus alkavalle toimintakaudelle.
Puheenjohtajaksi ehdotettiin Simo Noksoa, jota kannatettiin ja valittiin. Sihteeriksi ehdotettiin Mauno Tonttilaa, jota kannatettiin ja joka valittiin.
Kassanhoitajaksi ehdotettiin Lasse Numelinia, joka kannatettiin ja joka valittiin.
Toimittajaksi ehdotettiin Aimo Turusta, jota kannatettiin ja joka valittiin.
Kerhoisännäksi ehdotettiin Reijo Relanderia, jota kannatettiin ja joka valittiin.
Varajäseniksi ehdotettiin Antti Kartusta ja Antero Kalliaista, joita kannatettiin ja jotka valittiin.
8. Valittiin tilintarkastajat ja näiden varamiehet.
Ehdotettiin Leila Pörstiä ja Pertti Hollaa, joita kannatettiin ja jotka valittiin.
Varalle ehdotettiin Pekka Voutilaista ja Risto Saukkosta, joita kannatettiin ja jotka valittiin.
9. Päätettiin kerhonjäsenmaksun suuruudesta.
Hallituksen ehdotus oli, ei tarvetta jäsenmaksun korotukseen. Ehdotus hyväksyttiin. Jäsenmaksuksi 20.—
10. Päätettiin toimintasuunnitelmasta.
Luettiin hallituksen esitys.
Toiminnan rungon muodostaisi perinteiset kerhotapahtumat, joita kui-



Vuosikokouksen osanottajien esittely menossa, jokainen kertoi vuorollaan nimensä ja kotipaikkansa.



Kokous on alkanut. Tilintarkastaja Pertti Holla antamassa lausuntoaan.

Moottoripyöräkerho 69 ry:n toimintakertomus

toimintakaudelta 1977–78.

Kerhon toiminnassa on paljolti noudateltu vanhoja hyväksi todettuja toimintatapoja, joskin jotain uuttakin on aikaan saatu. Kerho on järjestänyt kauden aikana 6 varsinaista tapahtumaa jäsenistöleen ja muillekin.

– Pikku-Joulu Valkealan motellissa. Järjestäjänä toimi Pertti Holla.

– Talvi-Ralli Vekaranjärvellä 4–5.2. kokosi yli 50 osanottajaa. Järjestelyistä

vastasivat Raimo Teitto, Olavi Autio ja Pentti Suutari.

– Talvitapahtuma Kuhmoisissa 11.–12.3. sujui oikein mukavasti hiihdon, pilkkimisen ja tanssin merkeissä. Risto Eskola toimi vetäjänä.

– Perinteinen kevään saunailta Kirjokivellä meni Kossilan Timpan johdolla.

– Harrashenkinen Motoristin kirkkopyhä kokosi 30 osanottajaa Nuijamaan kirkkoon.

– Vuoden päätapahtuma oli jälleen Kontioralli. Järjestyksessään 12:sta. Osanottajia oli paljon, 1070. Rallin onnistuneista järjestelyistä vastasivat Pohjois-

tenkin pyritään täydentämään koko jäsenistöä paremmin palveleviksi.

- Pikku-Joulu
- Talviralli
- Talvitapahtuma
- Kevään saunaillat
- Kevätajelu + Kirkkopyhä
- Kontioralli
- Sunnuntiajelut
- Muu toiminta: Etappiajelu, pohjoismainen yhteistyö, alueellisten yhdyshenkilöiden etsiminen ja tätä kautta alueellisen kerhotoiminnan aikaansaaminen.

Toimihenkilöt tapahtumien järjestäjiksi.

Pikku-Joulu Antero Kalliainen
Talviralli Pohjois-Kymenlaakson motoristit Raimo Teiton ja Risto Saukkosen johdolla.

Talvitapahtuma Juha Naumanen.
Kevään saunailta olisi pyrittävä järjestämään eri puolilla maata sa-

manaikaisesti. Kirjokivellä Timo Kossila.

Kevätajelu Risto Eskola.
Kontioralli vuonna 1979 lahtelaiset ja ympäristö.

Vuonna 1980 hämeenlinnalaiset.
Sunnuntiajelut. Etelä-Suomenajelu Raimo Teitto.

Sunnuntiaajelut, järjestetään mikäli järjestäjiä ilmaantuu muuallakin Suomeen (esim. Pohjanmaalle ja Savoan)

Etappiajelu Pekka Voutilainen
Pohjoismainen yhteistyö Guy Wikström.

11. Päätettiin talousarviosta joka hyväksyttiin.

12. Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen, kiittäen osanottajia.

Kotkassa 10.9.1978

Simo Nokso	Mauno Tonttila
puheenjohtaja	sihteeri
Kari Syrjänen	Teuvo Koponen

pöytäkirjan tarkastajat

Tuloslaskelma 1.8.77-31.7.78

1976-1977

1978-1979

Arvio

Varsinainen toiminta

Tuotot			
Konttorialli	25.107,11	18.447,91	15.900,-
Kerhomarkkimyynti	1.322,-	340,-	4.500,-
Korot	1.534,51	1.519,96	1.000,-
Kulut	27.963,62	20.307,87	21.400,-
Konttorialli	12.151,-	6.489,08	9.000,-
Kerhotoiminta	3.235,69	1.638,80	8.700,-
Motoristi	24.282,70	19.672,85	28.000,-
Muut kulut	2.689,86	2.040,13	3.000,-
Varainhankinta	42.359,25	29.840,86	48.700,-
	14.395,63	9.532,99	27.300,-

Tuotot

Jäsenmaksut	17.145,-	13.680,-	17.000,-
Lahjoitukset	1.000,-	750,-	1.000,-
Omatoinen tuotto	18.145,-	14.430,-	18.000,-
Poistot	3.749,37	4.897,01	9.300,-
Tilikauden ylijäämä	261,-	180,-	200,-
	3.488,37	4.717,01	5.000,-

Erittelyt:Tuotot Konttoriallista

Ilmoitustuumiset	16.740,-
Merkkimyynti	7.710,-
Sekalaiset	657,11
	25.107,11

Konttoriallikulut

Vuokra	2.600,-
Terrat, palkinnot,	
järjestäminen	4.929,80
Merkkikulut	6.118,50
Varasto	1.497,30
	4.621,20
	12.151,-

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.

Tase 31. päivänä heinäkuuta 1978Vastaavaa

Rahoitusomaisuus	
Rahat ja pankkisaamiset	
Postisiirtotili	26.758,26
Korkeakorkoinen	9.346,37
Vaihto-omaisuus	36.104,63
Kerhomerkit	836,-
Konttoriallimerkit	1.497,30
Käyttöomaisuus	2.333,30
Kalusto	420,-
Lisäys	450,-
Poisto	261,-
	609,-
	39.046,93

Vastattavaa

Oma pääoma	
Pääoma	35.558,56
Tilik.ylijäämä	3.488,37
	39.046,93

Helsingissä 16 päivänä elokuuta 1978

Tilintarkastajien Ranskanmaan kertomus pojat

protestoivat

Tarkistettuamme Moottoripyöräkerho 69 ry:n tilit ajalta 1.8.77 – 31.7.78 totesimme seuraavaa:

Tilit ja taseet ovat laadittu hyvän kirjanpidon ja kauppiastavan mukaan, joten pyydämme tili- ja vastuuvapauden myöntämistä kerhon hallitukselle ajalta 1.8.77–31.7.78.

Tilintarkastajien ominaisuudessa haluamme huomauttaa seuraavista asioista:

Viitaten edellisen vuoden tilintarkastukseen totesimme, että kerhon varoja on käytetty noin 1.500 markkaa enemmän kerhotoimintaan.

Mutta tilinpäätöksen näyttäessä positiivista tulosta tämäkään ei ole riittävä summa.

Helsingissä syyskuun 4 p:nä 1978.

Pertti Holla

Olavi Autio

Kymen motoristit Reijo Relanderin ja Risto Saukkosen johdolla.

– Vanhoja lentokoneita käytiin katsomassa Vesivehmaan lentokentällä yli 70. hengen voimin.

Muu toiminta.

– Yhteyden otto Liikenneministeriöön, jonka seurauksena MP 69. on mukana Liikenneministeriön lausuntokierroksessa.

– Pohjoismainen yhteistoiminta on elvytetty uudelleen. Mielipiteitä ja koke-

Ranskan liikenneviranomaisten ehdottaessa, että suuret moottoripyörät sallitaisiin vain kilparadoilla. Järjestivät moottoripyöräilijät poliisin luvalla suuren mielenosoituksen. Yli 5000 moottoripyöräilijää jyrsteli yhtenä suurena joukkona Pariisin keskustan läpi perjantai-iltana 22.9. aiheuttaen liikenneuhkia Champs Elyseesilla ja muilla pääkauduilla.

Onnettomuuskiltakaan ei välttytty, kerho tietolähteemme Helsingin Sanomat uutisessaan 24.9. sillä useita poliiseja ja moottoripyöräilijöitä loukkaantui lievästi tappeluissa ja yksi poliisiauto vaurioitui. Lisäksi noin 30 moottoripyöräilijää loukkaantui ketjukolarissa, kun pääjoukosta eronnut satojen pyörien ryhmä joutui ketjukolariin.

muksia on vaihdettu 2:ssa kokouksessa, joissa kerhoa on edustanut Guy Wikström.

– Heinäkuun puolessa välissä kävi kerhon Pohjois-Kymenlaakson jäseniä Partaharjulla poikaleirillä esittäytymässä ja kertoilemassa MP 69 ry:stä, sen toiminnasta ja tavoitteista.

Puheenjohtajan palsta

Karhulassa syyskuussa

MP 69:n vuosikokous on nyt takana, kuten paras ajokausikin.

Kerhon jäsenmäärä on noussut lähelle kahdeksaasataa, mutta vuosikokoukseen osallistuneiden määrä pysyy ennallaan eli noin kuutenakymmenenä, joten jäsenten aktiivisuus on laskenut. Ilmeisesti uudet jäsenet eivät tunne kovin suurta kiinnostusta vuosikokousta, kuten ei myöskään kerhon muita tapahtumia, kontiorallia lukuunottamatta, kohtaan. Liittyminen 69:ään on hiukan hakoteillä jos ainoa houkutin on kontioralli.

Olen kuullut kesän kuluessa nuotio-keskusteluissa monenlaisia mielipiteitä kerhon tapahtumista ja kaikkein oudointa on se, että hyvin pontevasti tapahtumia arvostelleet eivät itse edes ole osallistuneet kyseisiin tapahtumiin. Edelleen kovin monella on liian suppea käsitys MP 69:stä ja sen jäsenistä, sekä toiminnasta. Vielä kerran MP 69 ei pyri olemaan mikään eliittikerho ja salaseura, johon vain harvat ja valitut voivat liittyä. MP 69 on moottoripyöräilijöitten muodostama kerho moottoripyöräilijöille. Kerhon tapahtumat ovat tarkoitettut kaikille kerholaisille tuomaan vaihtelua ja antamaan jonkin ajokohteen.

Tulevana ajokautena kerho pyrkii tasapuolistamaan jäsenille tarkoitettuja palveluja, sillä tapahtumien järjestelyssä pyrimme pois eteläsuomikeskeisyydestä. Esim. kevään saunailta ja sunnuntai-

ajelut on tarkoitus järjestää samanaikaisesti useammalla paikkakunnalla, joten jokaisella kerholaisella on reaaliset mahdollisuudet osallistua tapahtumiin, asuinpaikkakunnasta riippumatta.

Kesän mittaan järjestetyistä kokouksista on kuulunut varsin kummia. Tosin moottoripyöräilijälle nämä tapahtumat eivät ole mitään ennenkuulumattomia, mutta joillekin ulkopuolisille kylläkin. Pahennusta ja kohua on herättänyt runsas alkoholin käyttö ja siihen liittyvät lieveilmiöt, sekä rallien ohjelmapuolen köyhyys. Köydenveto ja pussijuoksu ei kaikkia hermosta. Vielä vähemmän törmäily juopuneena pyörällä. Huom. alkoholia nauttinut ei saa ajaa ajoneuvoa edes suljetulla alueella. Nuo muutamat julkaistut negatiiviset artikkelit on otettava varsin vakavasti, sillä ongelma on todellinen ja varsin suuri. Mikäli joku lehti tai ryhmittymä haluaisi sensaation avulla levikkiä tai mainetta lisää, on siihen moottoripyöräralleissa aineiston tarpeita riittämiin. Jos tuollaisia artikkeleita julkaistaan riittävän laajalla levikillä saadaan sillä nostatettua niin paljon moottoripyöräilyn vastaista henkeä, että joudutaan taas samaan suonsilmään josta juuri ollaan pääsemässä kuiville. Tilannetta ei paranna tippaakaan se puolustelu, että miltei kaikissa muissakin yleisötilaisuuksissa joissa on koolla nuorisoa suuri joukko (ei välttämättä moottoripyöräilijöitä) esiintyy samoja ilmiöitä kuin mp-ralleissa.

Erittäin monet pyöräilijät ovat tuoneet keskusteluissa esille mielipiteenään moottoripyörärallien kärsineen varsin suuren inflaation.

Tapahtumia on liian paljon ja ohjelma jokaisessa liian samankaltaista ja yksi-

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n lausunto liikenneministeriölle. Lausuntopyyntö no. 1067/01/78

Asia: Moottoripyöriä koskevat tekniset määräykset

Liikenneministeriön luonnos moottoripyörien teknisiksi määräyksiksi on mielestämme kokonaisuutena varsin asiallinen. Kuitenkin käytännön ja

puolista. Koko touhun surkuhupaisuuden kokee silloin selvästi jos vaivautuu olemaan muutamassa rallissa selvin päin.

Rallien järjestäminen on järjestäjille yleensä varsin tuottoisaa puuhaa. Kuitenkin joku muukin kannuste olisi järjestäjillä oltava kuin varojen hankinta. Nykyisten systeemien mukaiset rallit eivät ainakaan pyri kehittämään moottoripyöräilyä parempaan suuntaan. Päinvastoin ne antavat uusille pyöräilijöille aivan vääriä käyttäytymismalleja. Tässä onkin tietynlainen haaste rallien järjestäjille, pyrkikää huomattavasti parempaan ja monipuolisempaan tarjontaan tai lopettaa koko touhu. Kumpi tahansa vaihtoehto on moottoripyöräilyn tulevaisuuden kannalta parempi kuin nykyinen tilanne. Tämä koskee myös MP 69:ää, pyritään lyömään päämme yhteen ja keksimään jotain uutta pyöräilyn kuvioihin, kaikki hyvät ideat ovat tervetulleita. Miettikää jokainen kulunut kesä ja sen antia, mikäli ette ole tyytyväisiä pyrkikää keksimään uusia kuvioita ja antakaa vinkkejä tapahtumien järjestäjille. Terv. Simo

kokemuksiemme mukaan ehdotamme seuraavia muutoksia ja/tai lisäyksiä.

2. luku 4§

Katsomme erittäin tärkeäksi, että jarrujen tehokkuuden mittauksissa, sekä koepenissä että käytännössä, huomioidaan etupyörän jarru pääasiallisena jarruna.

2. luku 7 §

Ymmärtääksemme tarkoitetaan ”Vipujen tulee olla taaksepäin suunnatut” sitä, että vipujen kiinnitykset eivät saa olla ohjaustangon päissä.

4. luku 15 §

Tämä pykälä tulisi siirtää 6. lukuun lisälaitteet ja varusteet, ts. pykälän tulisi alkaa ”Moottoripyörään saa asentaa ruskeankeltaiset suunnanmuutosta osoittavat valot, jotka...” kuten pykälässä 15.

Perusteluina on moottoripyörien maastokäyttö, jolloin ”pakolliset” vilkut olisivat suuressa vaarassa rikoontua, esim. luotettavuusajot, trial-ajot, armeijan moottoripyörät ja kertausharjoituksissa käytettävät siviilipyörät. Näin voidaan myös poistaa ”luvattomien” vilkkujen poistot em. tapauksissa.

4. luku 16 §

Tämä pykälä tulisi myös siirtää 6. lukuun lisälaitteet ja -varusteet ts. ei vaadittaisi moottoripyörään seisontavaloa.

Monessa pienemmässä pyörässä on

Matkapyöräilylle Pee – Ärrää Partaharjulla

Partaharju, lähellä Pieksämäkeä, lienee tuttu monelle ”entiselle nuorelle” poikavuosilta. Tässä kristillisen poikatyön keskusjärjestön, Poikien Keskus ry:n, omistamassa leirikylässä on pidetty leirejä jo 32 vuotta ja erilaisilla kursseilla ja leireillä on ollut mukana n. 75000 osanottajaa. Meneenäänkin kesänä leiriläisten lukumäärä kasvoi liki tuhannella. Kun Pohjois - Kymenlaakson motoristeille esitettiin pyyntö lähteä näyttätymään Partaharjulla heinäkuun puolessa välissä, oli innokkaita lähtijöitä tarjolla riittämiin.

ainoastaan magneettisähköjärjestelmä joka antaa sähköä ainoastaan moottorin käydessä ja toisaalta moottoripyörän pieni leveys ja helppous siirtää ”pois tieltä” puhuvat seisontavalojen vapaaehtoisuuden puolesta.

6. luku 26 §

Moottoripyörään tulisi saada asentaa kaksi sumuvaloa ja ne tulisi asentaa symmetrisesti pykälän mittojen puitteissa. Mikäli pyörä on varustettu sivuvaunulla tulisi toinen sumuvalo saada asentaa sivuvaunuun.

Perustelumme on valoteho ja yhden sumuvalon antama haitallinen varjo. Pyörän latausjärjestelmän pieni teho saattaa rajoittaa sumuvalot yhteen, mutta pidämme valintamahdollisuutta tässä asiassa tärkeänä.

Pyynnön tälle esittäytymisretkelle esitti Kouvolan srk:n poikatyönohjaaja Pekka Laamanen, joka itse veti leirillä ”pärinäpoikien” ryhmää. Ryhmällä oli ”päristiminä” mikroautoja. Toivomuksena oli saada paikalle 5–6 pyörää, mutta hylkkeitä lähtijöitä oli toistakymmentä. Kun päivämäärästä oli sovittu, päätettiin kokoontua lauantaiaamuna klo 10.00 Pieksämäen rautatieasemalle josta saatoimme jatkaa matkaa yhdessä.

Lähtöaamu valkeni heikosti, taivas oli nimittäin tasaisen harmaasti himmennetty ja vettä tuhrusi tasaiseen tahtiin. Ystävämme Esteri oli kai saanut fakiirinpetiä lainaksi ja lopputulos oli näkyvässä. Täytyy myöntää, että mieleen hiipi pieni

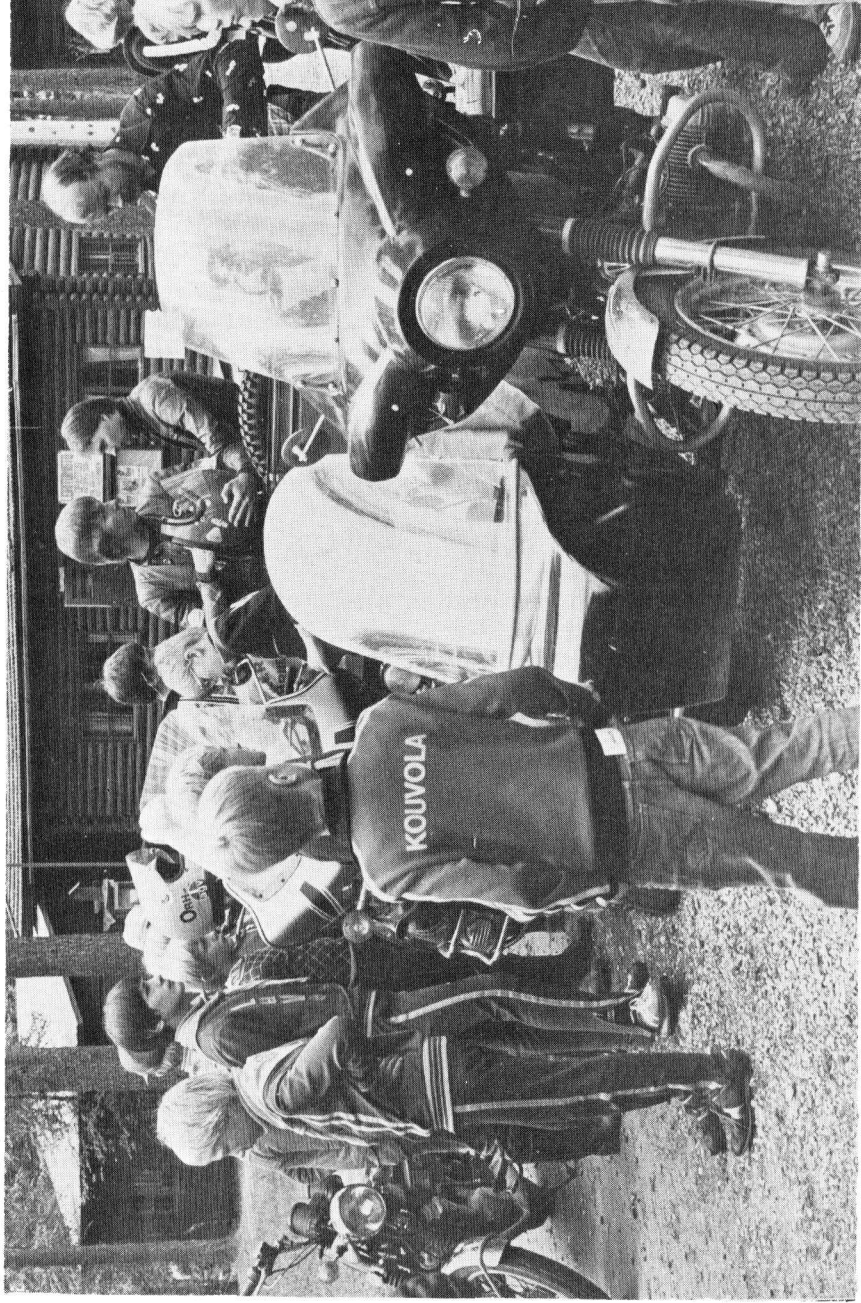
Mielestämme tämänkaltaisessa laakiehdotuksessa tulisi noudattaa yhteispohjoismaista linjaa, kuitenkin huomioonottaen kunkin maan mahdolliset erikoisolosuhteet ja muut asiaan vaikuttavat tekijät esim. muut lait ja asetukset.

Olemme mielihyvin käytettävissänne käytännön kokemuksellamme.

Helsingissä 3.8. 1978
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69
r.y.

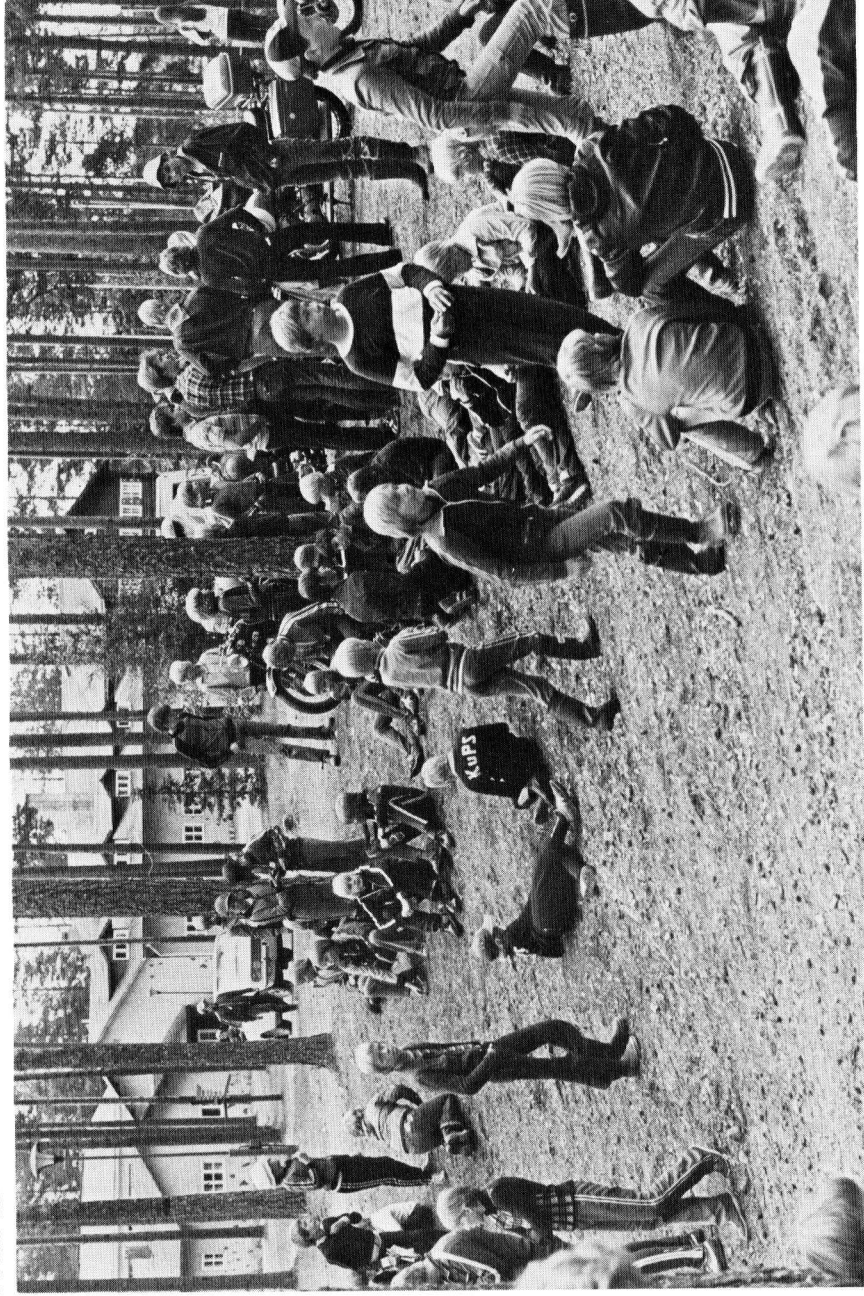
Lars Numelin Kassanhoitaja
Ruusulankatu 19 A 24
00250 HELSINKI 25

Aimo Turunen
Toimittaja



Ural-sivari herätti ansaittua huomiota saapuessaan ja uteliaita riitti kurkistelemaan mitä kaikkea vaunun uumenista löytyy. Taustalla osa "linnaketta".

Poikia kasaantumassa kuunteluasemien odottelemaan puheenjohtajan 'suunvuoroa'. Taustalla näkyvät opiston päärakennukset.



epäily, ettei kaikilla riittäisi 'kovuutta' lähteä sadesäähän päiväajelulle. Asemalta löytyi kuitenkin koko popula ja voitiin lähteä hapuilemaan kohti Partaharjua. Hapuiluksihan se hieman menikin, sillä viimeinen tienviitta, joka osoitti tietä Partaharjulle, oli hyvin pöheikön peitossa ja niin sitä köröteltiin ohi. Aikamme sekoiltuamme kyläteillä ja kysytyämme tietä, pääsimme lopulta kipuamaan harjun päälle, tosin vastakkaisesta suunnasta, kuin alunperin oli tarkoitus.

Harjulta avautui hieno näköala leirialueelle ja telttarunsaudesta tuli mieleen kokoontumistunnelmat. Tosin vain osa aluetta näkyi tielle, sillä leirikylä on melko laaja. Sisäänkäynti oli melkoisen vaikeuttava, sillä leiriportti ei ole mikään veräjä, vaan muistuttaa kokonaisuudessaan Villin Lännen linnakkeen sisäänkäyntiä. Siitä vaan rautaratsut sisäänkäyntiä. Niitä vaan muistuttaa kokonaisuudessaan Villin Lännen linnakkeen sisäänkäyntiä. Siitä vaan rautaratsut sisäänkäyntiä. Niiltä jalansijoilta oli näkyvissä "linnakkeen" lisäksi pääarakennus, jossa talvisin toimii Partaharjun Opisto valmentaan kerhohohjaajia, hirsikämppejä ja osa telttakylää. Alueelta löytyi lisäksi perhemajoja, parakkeja ja asuntola mukavuukseen majoitustiloiksi. Läheisen järven rannassa sijaitsivat uimala ja hirsisauna. Kylän sydämenä oli juhlava Ristikiven kirkko.

Pyörien luona pyöriessämme alkoi jo odotetusti ensimmäisiä kiinnostuneita hiiپیä paikalle. Meille laaditussa ohjelmassa, joka oli sovitettu leirin aikatauluun, ei ensimmäisenä kuitenkaan ollut pyörien esittelyä yms. vaan — ruokailu. Myöntää täytyy, että aamutuimaan ajellessa oli nahan alle päässyt syntymään rakoa, jota oli hyvä lähteä tilkitsemään.

Ruokalassa ollessamme kuulin ta-

kanani muutaman 15—16-vuotiaan pojan tarinoivan moottoripyöräilystä ja korviani olivat nyrjähtää saranoiltaan, kun yksi pojista alkoi puhua Kontiorallista -78. Hänen ihmettelynsä oli se, että "siellä oli kuusisataa pyörää ja kun kaverit lähtivät uimaan tai saunaan, kamat jätettiin levälleen pyörän luo eikä mitään viety". Eipä tainnut poika tietää, että niiden pyörien päällä oli Kivilahteen saapunut liki 1100 osanottajaa. Kyllä sapuska alkoi sulaa tämän jälkeen entistä paremmin, sillä positiivista palautetta oli tullut roppakaupalla ja melko yllättävältä taholta.

Ruokailun jälkeen kokoonnuttiin pyörien luo ja kerhomme puheenjohtaja Simo Nokso kertoi leiriläisille MP-69 ry:stä, sen tavoitteista ja toimintamuodoista. Tämän jälkeen hajaannuttiin parin pyörän ryhmiin ja niin saattoivat pojat käydä ihmettelemässä ja tarinoimassa jokaisen ryhmän luona vuorollaan. Ja kyllä tarinan aihetta riittikin aina pyörien hinnoista ja kulkemisista varusteisiin ja matkantekoon saakka. Useiden vetäjien kanssa kehkeytyi myös mielenkiintoisia tarinahetkiä, sillä monet olivat aikanaan pyöräilleet ja olivat nyt kiinnostuneita kehityksen mukanaan tuomista tuloksista. Kun alkoi näyttää siltä, että kyselyt oli kyselyt ja tarinat kerrottu voitiin käydä joulupukin hommiin. Aimo Turunen oli nimittäin antanut mukaamme kassillisen Motoristi -lehtiä, joita kävimme pojille ja kelemään. Paperin rapinasta päätellen heille oli hetkessä selvinnyt lähitunnin ohjelma. Kun näin oli saatu pojat työllistettyä, siirryimme kahvipöydän ääreen pohtimaan vetäjien kanssa vierailun vaikutelmista. Vetäjät totesivat vierailun olleen piristävää vaihtelua normaalin leireilyn lo-

massa ja keskusteltiin alustavasti jo uudesta vierailusta kesällä 1979. Ennen pois lähtöä esittelivät "pärinäpojat" taitojaan meille mikroautoradalla, ja jäi sellainen mielikuva, että he olivat innostuneimpia leiriläisiä.

Mikä sitten oli anti MP-69 ry:lle ja matkamotorismille yleensä? Onhan selvää, että kun vierailu suuntautuu leirille, jossa osanottajat ovat 10—16-vuotiaita, ei voida puhua välittömistä vaikutuksista esim. niin, että pojat ensimmäisenä arkipäivänä kävelisivät pyöräpuotiin ja tahtoisivat ostaa ajopelin. Hyvän asianahan on pidettäväkin, ettei vierailulla tällaisia vaikutuksia ole, olkoot konepyöräkaupiat mitä mieltä hyvänsä. Vierailun, ja tulevien vierailujen, vaikutukset näkyvät toivottavasti joskus myöhemmin, ehkäpä silloin kun pojat hankkivat oman kaksipyöräisensä. Ehkä he silloin muistavat kuulemansa ja näkemänsä Partaharjulta ja huomaavat, että pyöräilevälle nuorelle on tarjota muutakin kuin kartsan maailma, joka valitettavan usein tempaa aloittelijat mukaansa. Kotiin vietäviksi pojilla oli muistojen lisäksi lehtiä, jotka ajautuivat toivottavasti myös vanhempien käsiin. Silloin hekin huomaavat, että on muunlaistakin moottoripyöräilyä kuin se, johon he iltakävelyllään tutustuvat.

Kaikenkaikkiaan, — tämä on sitä ulospäin suuntautuvaa toimintaa ja matkapyöräilyn tunnetusitekemistä johon olisi pyrittävä. Yhä useimpien ryhmien olisi ajettava ulos kuorestaan ja etsittävä uusia toimintamuotoja ja olla positiivisesti näkyvillä. Yksikin viikonloppu kesässä ei ole kohtuuton uhraus tällaiselle asialle, sillä jäljelle jää vielä monta viikonloppua, jolloin voi 'piiloutua pöpelikköön'. Vaihtoehtoja on useita, kun viitsii vähän niitä

MATKALLA

*On perjantai
kello käy ja aika kuluu
Sydän hakkaa sinua kaivaten
tietäen että
kohta sinut jälleen kohtaan.*

*Kumi kuluu, bensa palaa
kyytivesi virtaa ja öljy väsyä
renkaat pyörii, kone kehrää
matka taittuu et' kilsat taakse jää.*

*Pylväät vilisee,
remmit belstafin lepattaa
Käsi kahvaa puristaa.
Täältä tullaan rakkain
yön pimeydessä yksin
sinua kaivaten.*

*Tuuli korvissa soi
valon tielle Halogeeni luo.
Jää taakse sata, kaksi
yöllä neljä, kohta viisi.*

*Olen tulossa,
olen kohta siellä
ja sitten
olemme jälleen kolmen
sinä, minä ja pyörä.*

Martti Hostikka

mieltä, eikä aina turvaudu vanhoihin, kuluneisiin ja 'väljähtyneisiin' toimintamuotoihin. Joten, — mietipä kaamoksen aikana, mihin voisit ystäväsi lähteä edustamaan kaksipyöräkansaa ensi suvena.

Tapaamisiin, Reijo Relander

KERHON PYÖRÄMERKKI



Kerhon uusi merkki ns. PYÖRÄ-MERKKI on äskettäin valmistunut ja on saatavissa syyskuun alusta lähtien. Merkki oli ensimmäisen kerran esillä Kontiorallissa.

Merkki on oheisen kuvan mukainen ja tehty tummasta messingistä sekä varustettu kahdella kiinnitysruuvilla muttereineen. Pinta on kiillotettu. Merkin korkeus on 56 ja leveys 54 mm.

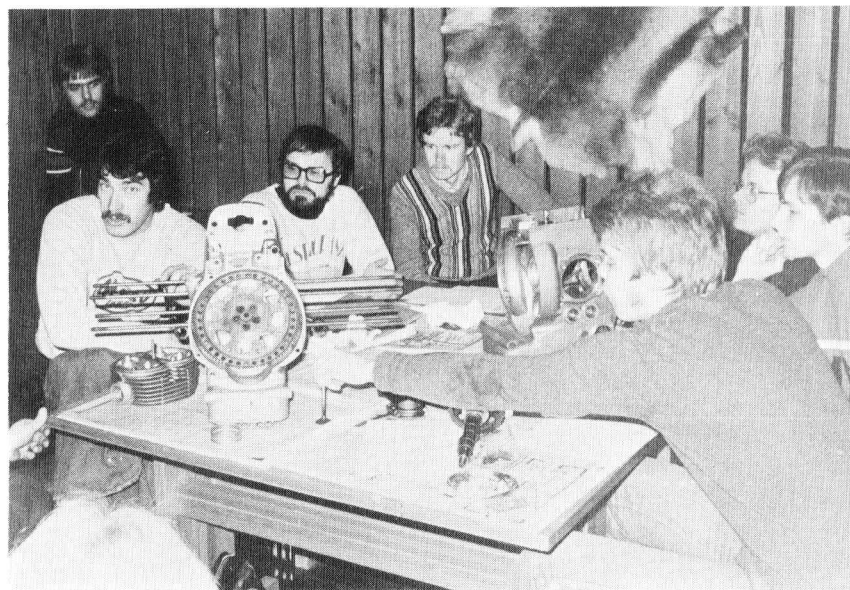
Merkin säännöt ovat seuraavat:

- ★ Merkin hankkiminen edellyttää kahden vuoden ajan jäsenyyttä.
- ★ Merkki on jäsenkohtainen ja jäsenen nimi (etunimi ja sukunimi) kaiveretaan merkkiin kerhon toimesta ts. merkkiä ei saa ilman nimeä.
- ★ Merkki on tarkoitettu pyörään kiinnitettäväksi. Suositellaan kiinnitettäväksi pyörän etupuolelle esim. lyhdyn kiinnityskorvaan.
- ★ Merkin hinta tulee maksaa kerhon tilille etukäteen. Merkin hinta kaiveruksineen on mk 50,—.

Merkin voit tilata maksamalla ko. summan kerhon postisiirtotilille. Tilin numero on 426781-0 ja vastaanottaja on Moottoripyöräkerho 69 ry, c/o Numelin, Ruusulankatu 19 A 24, 00250 Hki 25. Maksukorttiin on merkittävä tunnussana "Pyörämerkki", nimi (eli kaiverus) sekä liittymisvuotesi.

Koska merkit tullaan kaivertamaan useammat kerrallaan voi tapahtua, että joudut hieman odottamaan merkkiäsi, ehkä kuukaudenkin, mutta se tulee varmasti.

Kassanhoitaja Lasse Numelin



Hyvät herrat, pöytä on katettu! Tietenkin BMW:n osilla.

BMW-mp kerhon kuulumisia

Bemarkerhon toiminta on viime aikoina vahvasti painottunut jäsentensä teknillisen tietämyksen lisäämiseen. Kaikissa kokoontumisissa ovat kerhon tietomiehet kertoilleet BMW-moottoripyörien huolloista, korjauksista, virittämisestä ja eri rakenteiden tärkeimmistä ominaisuuksista.

Salusjärvellä 4.—5.3.78 pidetyt aivo-riihen esiaivoina toimivat Henrik Budich, Pekka Talja ja Ahti Lindstedt. Pekka kertoi eri mallisten runkojen ja koneiden yhteensovittamisesta, Hentta taas koneiden korjauksista ja virittämisestä, Alin osuudeksi jäädessä peristä puhumisen (nimittäin pyörien peristä). Asioista käytiin erittäin vilkasta ja asiantuntevaa keskustelua joka tietenkin jatkui aamupuoleen yötä.

Seuraavana vuorossa oli moottoripyöränäyttely Helsingissä, Veho järjesti sinne kerholaisille vapaaliput.

Kerhon kevätkokoonnutuminen pidettiin tutussa paikassa Koskenpäällä. Ilmojen haltija sattui kerrankin olemaan suosiolinen ja savusaunan lölyyt makoisia, kuten ennenkin. Illan keskustelun aiheena oli nokka-akseli, josta alustuksen piti Hentta. Muut puheenaiheet löytyivät kuin itsestään, tosin lienee niissäkin vilhdelletut pääasiassa kolme kirjainta.

Kerhon puheenjohtajan Ahti Lindstedtin mökillä kokoonnuttiin vielä ennen Kontiota 17.—18. kesäkuuta.

Täysin epävirallisten laskelmien mukaan BMW-pyörien osanotto Kontioon oli runsas.

Merkkikohtaisen yhteydenpidon parhaana puolena voi tällä hetkellä todeta kaikenlaisen varaosien vaihtopalvelun toimivan loistavasti.

Toverisuhteiden luomisen pulmallisuus

Tiettyä tyytymättömyyttä ilmenee motoristien parissa yhteisten kokoontumisien suhteen. Ralliviikonloppujen toteutaan paljossa raiteentuneen ja toistavan itseään. Raiteentumista lisää se ilmiö, että saman seudun motoristit kaukaisiakin ralleissa asettuvat telttanaapureiksi. Samat tutut naamat ja illan yhteiset kuviot. Taitaapa käydä jossain FIM'issä ja Troll-rallissakin, että syntyy suomalainen "siirtokunta" ja kontaktit muihin ryhmiin jäävät vähäiseksi. Eipä silti, klikkiintymistähän tavataan muidenkin maiden motoristeissa, ja siitä heitä arvostellaankin.

Miten ihmeessä niin säätyrajat rikkova ja kansainväliset rajat ylittävä matkamotorismi kärsii tällaisista pulmista? Eikö moottoripyörä olekaan se vapauden väline, jona sitä pidetään? Eikö ollakaan kavereita kuin rajoitetuissa puitteissa? Miksi jopa valitellaan, ettei kavereihin onnistu tutustumaan lähemmin? Miksi vapauden ilmiö näin raiteentuu ja kaavoittuu?

Eräs syy on, että moottoripyörä on varsin monille pakoväline arkipäivän kuvioista ja rooleista. Kuten itämaisten satujen hallitsija pukeutui valepukuun ja naamioon, päästäkseen valtansa kuvioista tutustumaan kansalaisiinsa, samoin

moni motoristi pukeutuu nahkahaalareihinsa ja hyppää pyöränsä selkään löytääkseen uusia ulottuvuuksia. Kun hän tulee kaltaistensakin pariin, hän paljossa salaa varsinaisen elämänsä roolin, ettei se häiritsisi liikaa yhdessäoloa. Kaksi motoristia voi vaikka ensi kertaa sattua samalle huoltoasemalle tankkaamaan ja siinä syntyy kontakti harrastuksen yhteisellä tasolla. Jos toinen sattuu olemaan lääkäri ja toinen vaikka nuohooja, tilanne ilmeisesti hankaloituisi, jos kumpikin heti paljastaisi arkielämän roolin. Sama pätee laajemmissa porukoissa ralleissa. Tämä tarve suojata intimiteettinsä useasti voi aiheuttaa vaikeuksia saada todella avoin ja inhimillinen kontakti kavereiin. Lisäksi suomalaisilla on yleisesti alemmuudentunteita ja tiettyjä asenteita joitain ammatteja kohtaan. Varautuneisuus ja varovaisuus voi haitata todella avointen toverussuhteiden syntyä. Pelätään paljastaa liikaa itseään ja udella toisen taustaa. Liikutaan neutraalilla pyörähommatasolla ja suoritetaan tutut ryyppykuviot yhdessä. Ellei sitten joskus "in vino veritas", eli humalatilassa paljastu "liikaa". Sitä sitten ainakin jälkepäin hävetään. Alkoholi yleensä on huono todella aitojen ihmissuhteiden rakentamisessa.



Motoristit nuotioringissä Jokijärven rannassa.

Miten rikkoa rallikuvia?

Rallien järjestelyissä voitaisiin kokeilla totuttujen kuvioiden särkemistä. Olisikohan liian radikaalia, jos telttapaikat jaettaisiin tulojärjestyksessä? Siinä ainakin joutuisi tutustumaan ehkä ihan uuteen naapuriin. Voittaisiin painattaa myös rintalappu, johon tulija kirjoittaisi nimensä, kotipaikkansa, ammattinsa ja pyörämerkki tarkoituksellisesti jätettäisiin pois. Senhän useimmat tietävät: he ehkä ovat nähneet kaverin monta kertaa ja muistavat millä pyörällä ajaa, mutta muuta ei sitten tiedetäkään. Olisikohan kuusysin

Kontioralli mahdollisesti se kokeilupaikka, jossa toistensa tuntemista erikoisjärjestelyillä voisi lisätä?

"Monday Group" — pienryhmä

Juuri motoristiviikonloppujen massoitumisen, raiteentumisen ja "kosteuden" vastalääkkeeksi syntyi Englannissa ns. maanantairyhmiä. Jonkin alueen motoristeista spontaanisti syntynyt ryhmä kokoontuu maanantai-iltaisina. On joko sama paikka tai sitten joka kerta jokin kohde missä käydään.

Koska vastassa on työpäivä, ei val-

vota pitkään ja yhdessäololla on aivan toinen tunnelma kuin viikonlopun koontumisissa. Kuitenkin näissä ryhmissä syntyy usein välittömämpi ja pitkäjänteisempi toveruus kuin viikonloppu-meetingeissä. Jos ryhmä ei kasva liian suureksi, voidaan vastavuoroisesti vieraila jäsenten kotona. Tai varata pubin asemasta joku kerhohuone dia- ja filmiesityksiä varten.

Pirkanmaan onnistunut kokeilu

Pirkanmaan matkamotoristeilla on ollut touko–lokakuun välisenä aikana aivan säännöllinen monday-group jo neljän vuoden ajan. Osanottajien määrä vaihtelee 8–25 välillä. Varsinainen etappi on Siitaman Jokijärven iltanuotio. Sinne menee joitakin huonollakin säällä. Joinain iltoina sovitaan saunominen jonkun kaverin kesäasunnon saunalla. Hyvän sään iltoina voidaan ajella parin tunnin kierros ja etsiä vanhoja teitä. Toiminta ei ole mitenkään suunniteltu, mutta se pelaa ja siinä viihdytään. Myöhäissyksyllä ja varhaiskevällä pidetään joitain maanantai-iltoja Tampereen seurakunnan takahuoneessa, joka saadaan vuokrata. Ryhmän motoristien enemmistö on tamperelaisia ja joitakin on Nokialta, Lempäälästä, Orivedeltä ja Kangasalta. Jos osanottajia on alle 15, keskustelu tapahtuu yleensä yhdessä ryhmässä. Jos joukkoa on enemmän, syntyy osin pienryhmiä. Keskustelu yleensä liittyy pyöriin ja matkakokemuksiin, mutta kun tuntuu on tultu, työ- ja opiskeluasiatkin ja



Kankainen kerhomerkki

Kerhon kankainen rinta- tai hihamerkki lähetetään maksutta jokaiselle kerhon jäsenelle seuraavan marraskuun Motoristin mukana.

jotkut yleisluontoiset asiat tulevat esille. Niin antoisa kuin tällainen ryhmäkoontuminen tutustumisen suhteen onkin, siinäkin on raiteentumista. Ja tällainen ryhmä jossakin viikonloppukokoumisessa ilman muuta pystyttää telttansa naapureiksi. Yleisluontoisen motoristin toveruuden kehittämisessä tällaisten ryhmien pitäisi kehittää ”vaihtotoimintaa” ja vierailuja toisten samantapaisten ryhmien kanssa. Englannissa tällaista on onnistuneesti harrastettu. Arki-iltoina tehdyt lyhyet vierailut sävyttyvät aivan toisella tavalla kuin viikonloppupaamiset.

Tämä juttu on tarkoitettu keskustelun herättämiseksi ja virikkeiden antamiseksi. Painotus on ryhmäsuhteissa. Joskus toiste pitää käsitellä yksinäisen harrastajan ”sisäänajovaikeuksia” muiden motoristien pariin.

Eero Mikkola

Pohjoismaiden kuulumisia

Kerhomme yhteistyöedustajalta
Guy Wikströmiltä:

Kaikkien pohjoismaiden moottoripyöräkerhojen edustajat olivat kokoontuneet yhteiseen neuvonpitoon heinäkuussa Tanskaan. Mukana olivat: Leif Hägerström, SMC Ruotsista. Olav Daläsen, NMCU Norjasta. Henrik Markamp, DMC:n puheenjohtaja Tanskasta. Guy Wikström, MP 69 Suomesta.

Pohjolan rallikalenteri: Kaikki edustajat suhtautuivat asiaan myönteisesti, tarkoitus olisi lähinnä laajentaa nykyinen SMC:n kalenteri koko pohjolan käsittäväksi rallikalenteriksi. Ehkäpä se joskus tulevaisuudessa toteutuu, olihan tänä vuonna jo seitsemän suomalaista rallia mainittu kalenterissa. Tanskalaisilla taas on viime vuosina ollut niin paljon häiriöitä ralleissa, että niistä ei kovin aktiivisesti ilmoitella vaan rallit ajetaan lähinnä kutsuralleina.

Miten välttää häiriöitä ralleissa: NMCU oli tänä vuonna kutsunut kaikki ralleja järjestävät kerhot kokoukseen missä pohdittiin näitä kysymyksiä. Päätettiin että eniten häiriöitä tuottaneille kerhoille lähetettäisiin kirjelmä missä heille ilmoitettaisiin, että he eivät ole tervetulleita ralleihin. DMC:n ohjeet järjestäville kerhoille ovat: Useampia järjestäjiä, ympärivuorokautista valvontaa, varoitettu P-alue, sisääntulo kontrolli, enemmän toimintaa.

SMC on yhteistyössä Systembolagetin (Alko) kanssa teettänyt moottoripyöräilijöille tarran tekstillä: ”Mc folket spolar kröken.” (Mp väki jätä kippaaminen) Ehkä tämän ansiosta häiriöt ovat vähentyneet, mutteivät ole valitettavasti ohitsee.

Euro yhteistyö/laajennettu pohjoismainen yhteistyö: SMC:llä on yhdysmies joka työn takia joutuu matkustelemaan euroopassa, ja hän yrittää saada aikaan kontakteja eri maiden mp-järjestöjen kanssa. Ennenkaikkea Englannin, Saksan, Hollannin ja Ranskan kanssa. Pohjoismaiden yhteistyössä taas sovittiin, että ajokohtaista informaatiota lisätäisiin maiden kesken.

Euroyhteistyön puitteissa on herätetty myös ajatus vaatia, kunhan ensin tarpeelliset kontaktit on luotu, että FIM:ssä urheilumiehet eivät enää ohjaisi matkapyöräilyä vaan matkapyöräily erotettaisiin omaksi sektorikseen.

Mikäli FIM ei kuitenkaan ole tähän suostuvainen, voitaisiin mahdollisesti joskus tulevaisuudessa järjestää suuremmisissa puitteissa yhteispohjoismainen ralli jossakin pohjoismaassa.

Tanskassa meidän Moottoriliittoa vastaava järjestö haluaisi työntää FIM:n asiat kokonaan DMC:n hoidettavaksi. DMC:n puolella ei kuitenkaan haluta ottaa asioiden hoitoa vastaan, koska katso-



taan jäsenyydestä koituvan suuria rasitteita mm. matkakustannusten muodossa ja hyödyn jäävän suhteellisen vähäiseksi.

Norjassa sensijaan katsotaan asian pysyvän entisellään koska yhteistyö Norjan vastaavan Moottoriliiton kanssa on ollut kovin vähäistä.

Norjassa etsitään ratkaisua: Norjan Vegdirektoratet (Liikenneministeriö) on ehdottanut uudeksi mp ajokorttiasetuksi seuraavaa: Mopedi 1,4 hv, suurin sallittu nopeus 40 km/t, ikäraja 16 vuotta. Nykyinen kevyt mp 100 cc 6,5 hv lakautettaisiin ja enintään 250 cc mp 18–20-vuotiaille sallittaisiin. Suurempi mp (cc tilavuudeltaan) olisi sallittu vasta uuden ajokokeen jälkeen. NMCU:n vastauksessa todetaan, että kevyt mp tulisi säilyttää koska monta vuotta ajoa mopedilla ilman erityistä koulutusta on liikenneturvallisuuden kannalta kyseenalaista. Ehdotetaan myös että 18–20-vuotiaille tarkoitettu mp kuutiotilavuus nostettaisiin 410 cc:iin Raportti 19 mukaisesti. Norjan Vegdirektoratet vastustaa kevyt moottoripyörää, ja haluaisi että koko ryhmä poistettaisiin. NMCU:n hallitus ehdottaa tilanteen korjaamiseksi ja jonkinlaiseksi kompromissiksi 50 cc ja 6,5 hv moottoripyörää.

Kokous ehdotti myös että Suomen edustajan matkat maksettaisiin siten, että Ruotsi maksaisi 50 % ja Tanska ja Norja kumpikin 25 %.

Ruotsissa on todettu: ”Helvetin Enkeli” -filmejä valmistetun 17 kpl. Pelkääntään Ruotsissa esityskerrat lähentelevät jo 200 000 esityskertaa. Jotain tästäkin voi jo päätellä ja mitä ne ovat vaikuttaneet nuorison käyttäytymismalleihin.

VUOKRATAAN

Talvi lähestyy. Bemaristi Nurmijärvellä vailla pyöränsä PILTTUUTA. Olisiko jollain lähistöllä vuokralle annettavaksi em. tilaa. Puh. 204 808 ilt. 401 2292 työ. Terv. Juha Pakkanen, Keskustie 8 A 1, 07900 Nurmijärvi.

KADONNUT

NAHKAPUKU varastettiin 21.7.-78 Hämeenlinnasta asuntoani (2. kerroksen) parvekkeelta. Tuntomerkit puvusta: Malli, kaksiosainen (vetoketjulla). Väri, musta. Koko, sopii n. 170 cm pituiselle miehelle. Erikoistuntomerkit: Takin selässä Rudge tehtaan tunnus, pyöreä, halkaisijaltaan n. 35–40 cm merkki, jonka kuva väriviittauksineen ohessa. (Huom. merkki on saatettu ratkoa pois.) Olin kovasti kiitollinen, jos joku MP-kansasta mahdollisesti nähdessään kovan puvun jonkun muun kuin allekirjoittaneen päällä tiedottelisi siitä minulle. Syysterveisin Simo Nieminen, Rinnetie 58, 13100 Hämeenlinna 10.



Pohja = keltainen. Käsi = punainen. Teksti = musta.

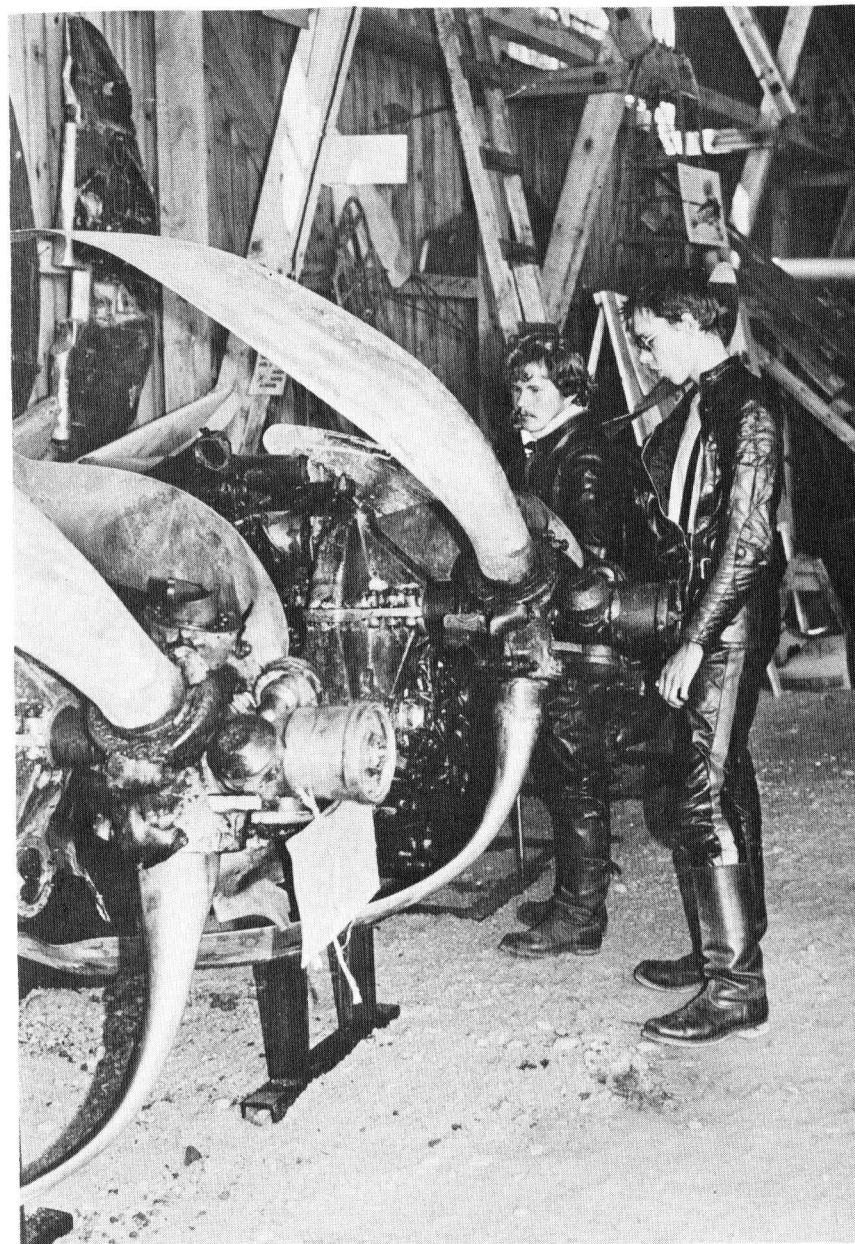
Kansi- ja keskiaukeaman kuvat vuosikokouksesta

Motoristit Vesivehmaan siivekkäiden parissa

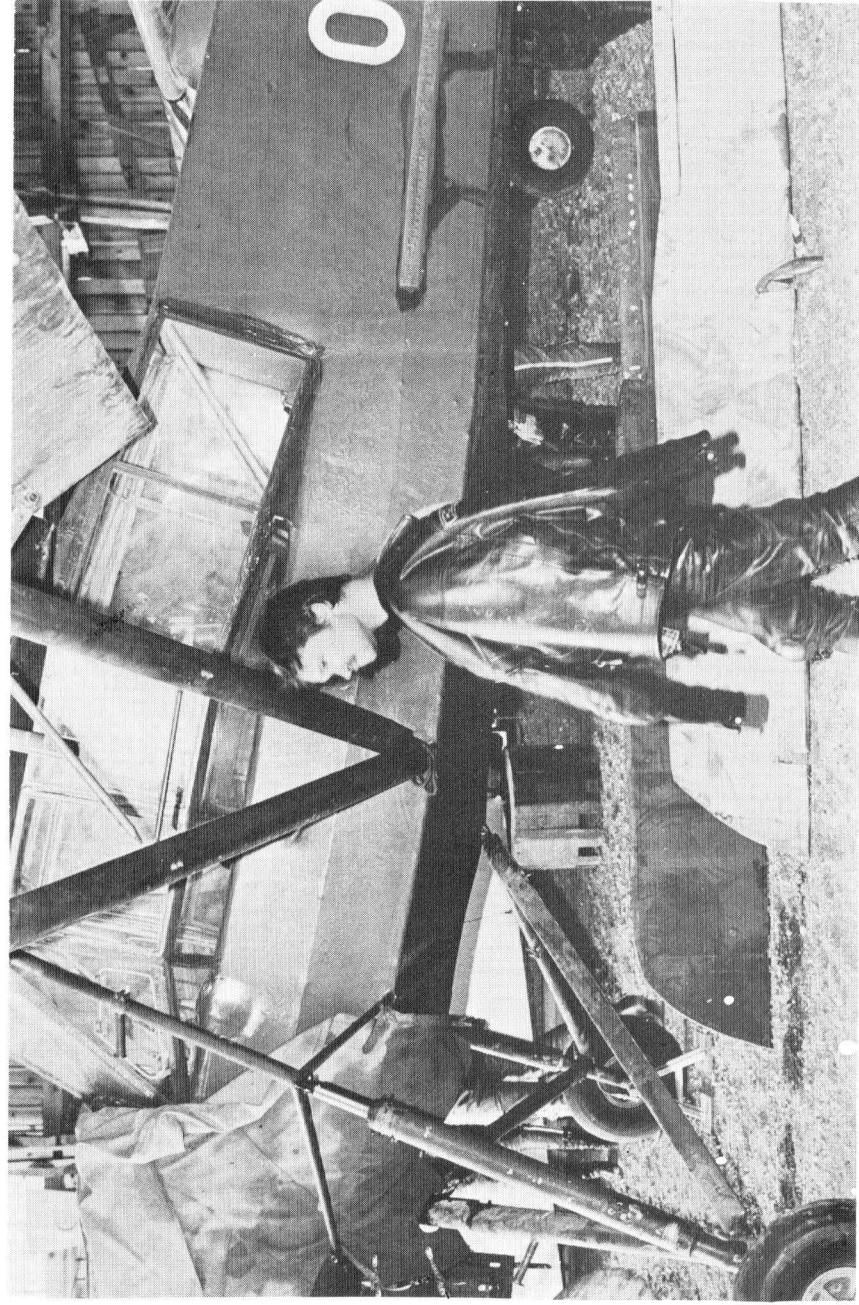




Sunnuntai-ajelun kohde oli oikeaan osunut, sillä ilmailumuseo tarjosi vanhoja koneita katseltavaksi ja museon ulkopuolella taasen oli elävää toimintaa kauniiden pienkoneiden ja purjelennon muodossa.



Suosta nostettuja lentokoneen moottoreita vääntynein potkurein.



Totesimme jokainen kuin yhteisellä suulla, että ovat he olleet aikamoisia sankareita jotka näillä vanhoilla koneilla aikanaan ovat lentäneet ja välillä palanneet retkiltään räit lepattaen.

Opas (selin) kertoi koneiden historiaa, toimintaa ja tekniikkaa kiinnostuneelle motoristijoukolle.



PALKINTOKILPAILU

33 RIVIÄ

Pientä päänvaivaa Motoristin lukijoille

Näin se käy:

Oheisten vihjetekstien perusteella olisi keksittävä sopiva mp-alan sana kullekin riville.

Tarvittavassa sanassa on yhtä monta kirjainta kuin sen rivillä on ruutuja.

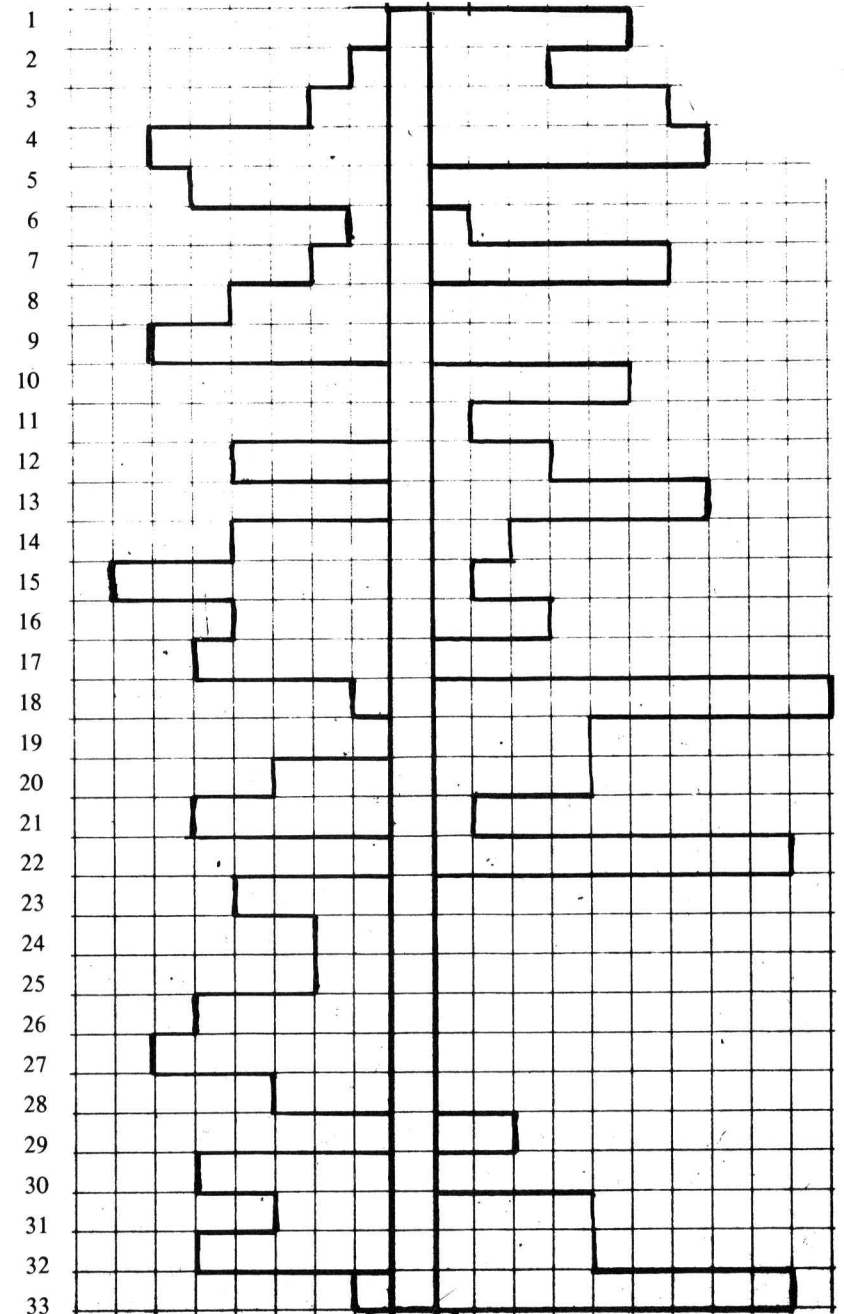
Oikeat sanat keksimällä saat pystyriiville aikaan erään ”merkkipaalun” kerhomme tähänastisesta toiminnasta.

Siitä vaan!

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1 Ehkäisyväline | 17 Nousevan Auringon Maa |
| 2 Maailmanmestari | 18 Ent. brittipyörä Intiasta |
| 3 Motoristin asu | 19 Vanha merkki |
| 4 Jenkkipyörä | 20 Herra Katajamaa |
| 5 Bee niinku Barry | 21 Pojistaan kuuluisa |
| 6 Tuttava brittikone | 22 Iisalamen poeka |
| 7 Makaroonimaan tuotetta | 23 MZ:n puhuttelunimi |
| 8 Viranomaisen anti | 24 Puukenkäläisten rata |
| 9 Sei muttei pakastekalaa | 25 Tämä mies esiintyi jo kerran |
| 10 Ajon ajaksi jalkaan | 26 Kadonnut jenkki |
| 11 Ajettiin ennen tuplaärrää | 27 Ei mikään sika |
| 12 Brittien pyhiinvaelluspaikka | 28 Aikanaan eniten levinnyt pyörä Suomessa |
| 13 Sorvipyörän voimansiirto | 29 Ratakone |
| 14 Maailmanmestarien mestari | 30 Härmlandin Monza |
| 15 Ruotsin prihan tekele | 31 Älyttömässä hinnassa |
| 16 Tarvikkeita ja lisukkeita | 32 Naapurin rata |
| | 33 Epäsuosittu mutta tarpeellinen asu |

Vastaukset (mieluiten oikeat) on lähetettävä 10.11.1978 mennessä osoitteella: Aimo Turunen, Tornipolku 11 A 28. 06400 Porvoo 40. Jos mielit olla mukana sadanmarkkan rahapalkinnon arvonnassa. Palkintona oikean pystyriivin muodostaneiden kesken arvotaan 100,-

Kuoreen merkintä 33 riviä. Tehtävän on laatinut Apuhupitoimittelija



MOTO- POSTIA

Puntarointia

Kesä 1978 on siirtynyt muisti- ja valokuvien joukkoon, joten voidaan hieman katsahtaa kokoontumismaailmaan. Näiltä tiimoilta on painunut mieleen eräs kielteinen piirre. Jos et nimittäin sattunut olemaan SML:n alaisen kerhon jäsen, vaikka olisitkin ollut ns. järjestäytyneen motoristi kuuluksen esim. MP-69 ry:een, sait pulittaa 5–10 mk:n tukilisän useimpiin kokoontumisiin. Vaikuttaa siltä, että jotkut ovat saaneet 'kuningasajatuksen' suorittaa pientä karsinointia suomalaisen luonteen tuntien, eli "tuo vitonen pitää säästää, maksoi mitä maksoi". Jokaisella on tietysti omat jäsenhankintamenetelmänsä, mutta tuntuu kuin joillakin olisi hillitön halu heittäytyä peliksi, kun samanaikaisesti puhutaan motoristiporukan yhtenäistämisestä ja tehdään kuitenkin selvä kahtiajako riippumatta siitä, onko järjestäytyneen vai ei. Onko motoristiporukka sitten yhtenäinen kun kaikki kuuluvat SML:oon? Ja mikä se 'yhtenäinen' loppujen lopuksi tässäkin asiassa on? Jokohan ensi kesänä saadaan kokoontumisajoihin (SML:n alaisiin) omat pilttuut SML:n jäsenille ja muille?

Tulee mieleen vanha lausahdus historiasta: hajoita ja hallitse, jolla periaatteella tätä katajaista pyöräkansaa yritetään näkertää, jotta joidenkin valtaa saataisiin

pönkitettyä. Ymmärrän systeemin tarkoituksen, jos se suunnataan 'villeihin' pyörämiehiin, mutta nykyisellään se on torso.

Näkyviäkin seurauksia on ollut, sillä vanhoja konkareita on tipahtanut pois kokoontumiskuvasta närkästyneinä tukilisiin, jotka rahassa mitattuna eivät ole suuria, mutta periaatteina kylläkin. Jos kehitys jatkuu samansuuntaisena, tulee kokoontumiskuvasta melko vajavainen ja vanha hyvä fiilis ja tasokkuus on pois. Onko meillä varaa siihen?

Karsinointihintajärjestelmää on yritetty perustellakin, mm. siten että SML haluaa näin tarjota jäsenetuksia halvemman osallistumismaksun muodossa. MUTTA, — mikä SML on loppujen lopuksi tarjoamaan etuuksia muiden järjestämiin karkeloihin, joissa sillä ei ole rikkaa ristissä. Antaahan se tosin 'luvat' ja järjestää 'valvojat', mutta en epäile hetkeäkään, etteikö kokoontumiset pyöri ilman niitäkin, jos ovat pyöriäkseen. Lähdekohta olisi aivan toinen, jos SML omista nimissään järjestäisi kokoontumisen ja laittaisi sinne jäsenetuhinnan, mutta nykyisellään en näe muuta perustetta kuin jäsenkalastuksen. Toivottavasti ensi suveksi päästään järkilinjoille = järjestäytyneille sama hinta, ja saadaan porukat hieman 'yhtenäisemmiksi'.

tv. Reijo Relander

PS.

Haluan jo tässä vaiheessa huomauttaa, että tämä ei ole tarkoitettu kenellekään henkilökohtaiseksi, vaan kaikille niille, jotka tämän luettuaan saavat jonkinasteisia rytmihäiriöitä.

SAMA

Harri Laesvirralle

Kiitän ajatuksistasi Kontiorallista 1978. Toimittajamme jo vastailikin sinulle, mutta koska asiasi koskettaa järjestäjiä, haluan puuttua vielä joihinkin yksityiskohtiin.

Lopullisen sysäyksen tiukemmalle Kontiorallille antoi Tulppion kellojupakka, kun eräs motoristiporukkaan kuulunut 'puhalsi' poromieheltä rannekelon. Halusimme välttyä vastaavanlaisilta tapauksilta, sillä sellainen ei ole hyvää mainosta millekään kokoontumiselle, ei edes Kontiolle. Nähdäkseni tässä onnistuttiin nappiin, sillä positiivista palautetta on tullut myös ulkopuolisilta. Emme pelänneet mitään paikkakunnan kahvankääntäjiä, ja ei tulevaisuudessa riitä, että kutsuttaisiin ainoastaan paikkakunnan kevarimiehet rallipaikalle. Meidän on pystyttävä pelaamaan niin avoimin kortein, että ollaan valmiit avaamaan portit ja esittelemään liikkumis- ja yhdessäolomuotoamme kaikille paikkakuntalaisille

esim. lauantai-iltapäivänä muutaman tunnin ajan. Mutta kokoontumisajossysteemi tarvitsee yleistä tuuletusta, ennenkuin siihen voidaan ryhtyä. Olen kanssa samaa mieltä, että rallin osanottajat olivat "keskimääräistä vakavammin harrastukseensa suhtautuvia matkamoottoripyröäilijöitä", vaikka moottoripyröä ei kaikille ole pelkkä harrastus-, vaan ainoa liikkumisväline. Mutta laadukas osanottajajoukko tekee laadukkaan rallin, myös ikäjakautuman ollessa suuri ja ehkäpä juuri silloin.

Kaivat esiin kuluneen käsitteen, "superpyöräsalaseura". Itse näen käsitteelle selityksenä sen, että joihinkin kaupunkeihin on syntynyt superpyörä- ja ehkäpä eliittiklikkejä, joiden toiminta ei ole ollut mitään ulospäinsuuntautuvaa. Mutta näitä ei pidä missään tapauksessa yhdistää koko kerhon yleiskuvaan. Pistetäänpä käsi sydämelle ja mietitään, pystyykö 800 jäsenen kerhosta tulemaan 'superpyöräsalaseuraa'. Tuskinpa vain.

Jokainen täyttelee kalenteriaan omalla

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Osoitetoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle

.....
.....
.....

Vastaukset: Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40

Lähettäjän nimi.....
Jakeluosoite.....
Postitoimipaikka.....

tavallaan, mutta eipä kuulu minunkaan tapoihini täytellä sitä etukäteen koko kesäkaudeksi. Jos rallitoimikunta kuitenkin päättää eräpäivän, eikä se ole ”koulutuksellinen ja asenteita muokkaava toimenpide”, että hoitaa maksun ajoissa malliksi muille, eikä lähde kokeilemaan kepillä jäätä. Totuushan on se, että olipa pikkujoulu tai joku muu tapahtuma, niin aina saa varautua ”Matti Myöhäisiin”. Mutta joku tolkkua savensyönnilläkin.

On ymmärrettävää, että jos osallistumismaksu on esim. 50 mk/nenä, niin haluaa maksaa sen portilla, mieluummin, kuin maksaa sen kuukausia ennakkoon, epävarmana lähdöstään. Mutta kun maksun suuruus on 15 mk, en oikein ymmärrä sellaista, joka ei riskiä halua ottaa, sillä ne markat säästää vaikka bensarahoissa, jos ei ole tilaisuutta ralliin lähteä. Nykyisillä bensahinnoilla ei nimittäin pitkälle tuupata 15 mk:lla.

Pyörjen katsastukseen ei nähdäkseni ole mitään syytä ryhtyä, jos se aiotaan hoitaa mainitsemallasi nopealla yleiskat-

sauksella. Ei autokatsastuskonttorissaakaan minään ohimarssina katsastusta suoriteta, sillä ”moni kakku päältä kaunis...”. Surkuhupaisaa on sellainen ”katsastus”, jossa jaetaan virhepisteitä sen mukaan, painuuko jarrukahva sentin vai neljä, sillä liikevara ei kerro jarrutehosta mitään ja jarrukahva jarruttaa vasta silloin, kun ollaan silmällään tantereella. Tai saa virhepisteitä jettikypärästä, koska integraali on muka turvallisempi, vaikka kummatkin olisi normien mukaisesti hyväksytyjä. Tai ropisee virhepisteitä kumisaappaiden käytöstä vesikelillä, koska nahkapatiini on turvallisempi jne, jne. Teatteria, sanon minä. Paljonko virhepisteitä tulisi sammakkomiehen puvusta räpylöineen? — Eipä riitä kenenkään rahkeet, puhumattakaan tavallisen kansalaisen oikeudesta, suorittaa koontumisajojen yhteydessä niin pätevää katsastusta, että sillä olisi liikenneturvallisuuksien kannalta huomattavaa merkitystä, joten annetaan muodollisuuksien olla. Jos silmiin sattuu poliisin silmät välttävät

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

1,—
mk

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Mauno Tonttila

Lankila

15540 VILLÄHDE

Moottoripyörällä halki Afrikan

Jatkoa...

Viimeisten kahden talvikauden kuluessa on lähtenyt liikkeelle noin sata seuruetta, mutta kaikki eivät suinkaan ole selviytyneet matkasta yhtä onnellisesti: pari kuukautta sitten tapahtui surullinen onnettomuus. Eräs mies vaimonsa ja kahden pienen lapsensa kanssa oli matkalla Saharan halki, kun auton ohjaamossa oleva bensiiniastia räjähti liikakuumentamisen vuoksi. Auto ja kaikki tavarat paloivat poroksi, ja mies sai niin pahoja palohaavoja, että hän kuoli jonkin ajan ku-

todellinen riisku, hoidetaan se ”porukan kurilla” kuntoon. Ei nimittäin kannata kaveria portilta poiskaan käännättää, sillä hänhän on silloin jälleen liikenteessä ”edustajanamme”. Ammut mielestäni karkeasti yli väittäessäsi paikalla olleen ”tolkuttomasti liikenneasetuksen vastaisessa kunnossa olevia ajopelejä”. Niitä siellä ei ollut yhtään, sillä kyllä Ilomantsin poliisi olisi paikkaa kierreltyään hoitanut kilvet kainaloonsa, jos mainitsemiaisi laitteita olisi paikalta löytynyt.

No, tässähän sitä asiaa jo tulikin. Tuli vaan mieleen ”lämpenemisestäsi” vanha sanonta koirasta ja kalikasta. Kontioralli 1978 on takana ja toivottavasti jokaiselle on selvinnyt, ettei portille oltu varattu punaista mattoa eikä torvisoittokuntaa kenellekään. Joten, — kun tulee maksulappu Kontioon 1979, eiköhän hoideta se ajoissa esimerkkinä hitaimmille. Se tulee kuitenkin halvemmaksi, kun rakentaa pyörään peruutusvaihde täyskäännöksen helpottamiseksi.

Kontiorallitoimikunta 1978 psta
Reijo Relander

luttua. Ainutlaatuisen sattuman ansiosta saapui paikalla pari tuntia myöhemmin eräs kuorma-auto, joka kerran kuussa suorittaa matkan erämaan halki, ja pelasti äidin ja molemmat pienet lapset. Perhe oli kuitenkin myynyt kaiken omaisuutensa hankkiakseen matkarahat, ja nyt näillä kolmella ei ollut minkäänlaisia toimeentulomahdollisuuksia.

Toiset siirtolaiset ovat onnistuneet pääsemään Saharan halki, mutta vasta epäinhimillisten ponnistelujen jälkeen. Askettain on Kanoon Nigeriassa saapunut eräs retkikunta, joka oli ollut matkalla erämaassa seitsemän viikkoa. Heidän muonavaransa olivat loppuneet, ja viimeisen kuukauden ajan heidän oli ollut pakko ottaa juomavetensä keitaista ja kosteikoista — vesi niissä on löyhkäävää ja väriltään samanlaista kuin tee tai tiskivesi. Ravinnokseen he olivat saaneet ainoastaan taateleita, jotka punatautivaaran vuoksi oli ollut keitettävä. Kanoon saavuttua seitsemän heistä oli otettava sairaalaan sairauden, aliravitsemuksen ja liikarasituksen vuoksi. Ainoastaan yksi saattoi jatkaa matkaansa Etelä-Afrikkaan.

Useimmat selviytyvät erämaanmatkasta hyvin, mutta monet kerotukset erämaan vaivoista ja vaaroista saavat mieteliäiksi miehet, jotka vaimoineen ja lapsineen ovat sanoneet hyvästit Englannille pyrkiäkseen Etelä-Afrikkaan ja luodakseen siellä itselleen uuden tulevaisuuden.

Nyt saapui metsään uusi seurue, 29 henkeä kahdessa pienessä autossa. Keskustellaan heidän mahdollisuuksistaan selvitä hengissä perille; pudistellaan pää-

tä ja vetäydytään takaisin teltoihin. Aivan liian monet ovat varustautuneet matkaan liian kehnosti.

Kuten tavallista, on teltan alla kivi juuri siinä kohdassa, johon pitäisi asettaa nukkumaan, ja koko yön minusta tuntuu kuin epätasaisuudet vain lisääntyisivät.

Jackin erämaavaunusta kuuluu hänen lyhytaaltolähettimensä ääni, ja minä kuulen hänen aloittavan jokaõisen puuhansa, yhteydenoton Englantiin: London Praid calling, London Praid calling, calling from North Africa . . .

— ja unissani minä kutsun Tanskaa, kutsun omaisiani siellä

— sending from North Africa!

Eräänä yönä varastivat arabit vie-reisestä leiristä matkalaukun, joka sisälsi tropiikkivarusteita, joten meidän on sen jälkeen pidettävä vartiota vuoron perään.

Paksu köysi pingotetaan leirin ympärille, ja voimaan astuu vanhojen uudisasukkaiden laki: jokaista, joka luvatta tunkeutuu tälle alueelle, ammutaan suoraan kohti yhden varoituslaukauksen jälkeen. Kun näkee Jackin täysissä vartiovarusteissaan, joihin mm. kuuluu sauvalamppu ja 15 mm:n pistooli, tulee vakuuttuneeksi siitä, että varas todellakin saa matkalaukun sijasta lyijyä.

Jack ei ole erityisen verenhimoinen, mutta hän on kiinnittänyt kaiken omaisuutensa tämän matkan valmisteluihin ja suorittamiseen, myynyt omistamansa liikkeen Englannissa ja polttanut kaikki sillat takanaan. Hän on melkein epätoivoinen, sillä nyt hänellä on valittavanaan vain yksi ainoa tie: eteenpäin, eikä ainoallakaan täisellä arabilla ole lupaa sabotoida hänen varusteitaan.

Niin, Jack on seurueensa loistava johtaja. Lannistumatta taistellen hän voittaa kaikki vaikeudet; hän ostaa elintarvikkeita kohtuuttomiin hintoihin, hankkii elintarvikkeitä perheelleen, bensiinin ostoluvat, viisumit, bensiinitäydennyksen erämaassa, ajoluvat erämaan halki ja tuhannet muut asiat, jotka on saatava järjestetyiksi. Eikä elintarvikekorttien noutaminenkaan ole mikään helppo juttu. Ensin on löydettävä oikea virasto, sieltä ha-

kija osoitetaan kymmenkuntaan muuhun virastoon, jotka kaikki sijaitsevat eri paikoissa kaupunkia ja joissa yritetään kaikin tavoin saada hakija luopumaan ruokavaatimuksistaan. Jos hyvin onnistuu ja on lähtenyt liikkeelle aikaisin aamulla, saattaa sulkemisaikanaan mennessä päästä jonkun johtajan toimistoon, missä saakin tietää, että tirehtööri on matkustanut lomalle. Silloin on joka tapauksessa tunkeuduttava hänen toimistoonsa, ja jos johtaja itse tai hänen sijaisensa on paikalla, tarmokkaalla salamahyökkäyksellä hankittava kortit itselleen. Englantilaisten kaikki hyökkäykset ja piiritykset olivat kuitenkin tähän mennessä osoittautuneet tuloksettomiksi. Kun minä seuraavana päivänä sain hankituksi kortit 8 litralle oliiviöljyä, 10 kilolle teetä, 50 kilolle sokeria ja 8 kilolle kahvia, ei riemulla ollut mitään rajoja. Iloon sekoittui kuitenkin pieni tippa koiruohon makua, kun neljän päivän etsimisen jälkeen lupien edellyttämistä tavaroita ei saatukaan mistään ostetuksi. Mutta eilen tavoitimme erään suuren tavaratalon johtajan, riipuimme kiinni hänessä emmekä lähteneet hänen toimistostaan, ennen kuin kaikki tavarat oli tuotu meille, joten leirimme ei lähipäivinä ainakaan kärsi pahempaa pulaa. Me olemme osoittaneet, että mahdollisinkin on mahdollista, ja seuraavina päivinä voimme ajatella tyydytyksellä, kuinka eri virastoihin ja laitoksiin hyökkää 100 englantilaista, jotka tietävät vaatimuksensa olevan toteutettavissa ja jotka tulevat taistelemaan kuin leijonat saadakseen ruokaa lapsilleen.

Kun Royn ja minun piti yöllä vapauttaa Jack vartiosta, hämmästyimme suresti, sillä lannistumaton Jack oli kerrassaan kunnostautunut ja ottanut vangin, pelosta vapisevan arabin, joka oli ollut liian kiinnostunut matkatavaroista. Vankilana toimi aivan leirinurion vierellä kasvavan pinjapuun latva.

— Mitä me teemme hänelle? tiedustelimme, ja Jackilla on jo vastaus valmiina:

— Hän saa istua puussa aamuun saakka, sitten hän saa harjata saappaani ja hakata kasan polttopuita. Sen jälkeen

hän saa luikkia tiehensä, mutta on tervetullut toistekin.

Niin alkaa yksitoikkoinen vartiovuoro. ”Apina” puussa pelkää pistooliani eikä uskalla liikahtakaan. Silloin tällöin joku pikkuoksa katkeaa tai metsiköstä kuuluu jotain ääntä, mutta eläintarhaamme ei tule uutta saalista.

Pinjakalikka heitetään nuotioon, ja kipinät lentelevät korkealle puiden välissä; nyt nousee kuu ja heittää valoaan leirialueelle. Asettaudumme nuotion ääreen ja kerromme toisillemme suunnitelmistamme ja matkoistamme.

Roy kuuntelee tarkkaavaisesti kertomuksiani joulun vietosta tunturimajoissa Norjan autoilla tuntureilla ja vaarallisista elämyksistä Taka-Intiassa. Hän itse puolestaan kertoo oleskelustaan Brittiläisessä Länsi-Afrikassa ja sen ihmeellisistä kasveista ja eläimistä.

Toista kuukautta ovat siirtolaiset nyt odottaneet Bois de Boulognessa, mutta edelleenkin ovat kaikki hyvällä tuulella ja toivovat mitä pikimmin pääsevänsä jatkamaan matkaa.

Aika kuluu nopeasti. Täällä on aina kiirettä. Vaimot käyvät ostoksilla, laittavat ruokaa, korjaaavat ja pesevät vaatteita. Leiriä ympäröivät köydet, jotka öisin antavat varkaille viimeisen varoituksen, toimivat nyt rauhanomaisessa käytössä pyykkinaruina.

Nuotioista kohoava sininen savu sekoittuu kaurasuorimopadasta nousevaan höyryyn. Pylle seisoo padan vierellä ja hämmentää puuroa hellekypärä niskasaan.

Lanen veli on palannut takaisin sairaalasta, ja potilas makailee nyt auringossa toipumassa. Lapset leikkivät hiekassa erämaakaravaania.

Metsästä kuuluu kirveeniskuja, solakka pinja kaatuu; siitä saadaan polttopuuta nuotioon.

Äkkiä tulee pikku George juosten ja kantaan jotakin eläintä kahden puupalikan välissä.

— Katsokaa, mitä löysin kiven alta, hän huutaa, — katsokaa, kuinka hassu väärä häntäkin sillä on!

Georgen äiti kirkaisee pelosta, niin että poika hämmästyneenä pudottaa eläimen maahan, ja Jack juoksee paikalle ja työntää sen nuotioon. Se oli musta skorpioni, jonka pistoon kuolee kertoman mukaan kahden tunnin kuluttua.

Pikku Georgen onnistuu kerta kaikkiaan aina löytää vaarallisia eläimiä. Edellisenä päivänä hän oli murskannut erään ”ankeriaan” pään isolla kivellä ja toi sen sitten ylpeänä äidilleen. ”Ankeriasta” ei kuitenkaan asetettu tullelle, vaan tuleen — se oli vaarallinen myrkykäärme.

Iltaisin kello 19 tienoilla kokoonnutaan nuotion ääreen, ja vasta silloin leiri alkaa vähän rauhoittua. Lapset ovat väsyneitä ja istuvat tuijottaen suurin, ihmetelvin silmin liekkeihin. Pieni 3-vuotias Annie, joka periaatteessa ei voi sietää sänkyyn menoa, saa luvan nukahtaa äitinsä sylissä, ennen kuin hänet pannaan makuulle.

Lane esittää yksinlaulun pari englantilaista laulua; me puolestamme vastaamme laulamalla ”Danmark, nu blunder den lyse nat”, laulun, jonka sanat parhaiten kuvaavat sitä, mistä juuri nyt unelmoimme: leveälatvuksisia pyökkejä näiden ikävien, puoleksi kuivettuneiden pinjojen sijaan, pehmeätä tanskalaista metsämaata tämän saven sijaan, joka nyt on kovaa kuin kivi, mutta joka yhden päivän sateen jälkeen muuttuu kuin velliksi. Ja tämä pimeys, joka kymmenen minuuttia auringonlaskun jälkeen lankeaa, on painostava.

Kun tunnelma nuotion äärellä käy liian haikeaksi, päästää Jack pari hauskin-ta sutkaustaan, ja pian kaikuu taas nauru. Pari kalikkaa lisää nuorioon, ja pimeys pakenee jälleen leirin ulkolaidoille.

Vähitellen käyvät kaikki levolle, vain vartijat jäävät valvomaan. Lentokoneesta peräisin oleva laskuvalonheitin on asennettu paikoilleen, ja jos vartijat kuulevat jotain epäilyttävää ääntä, leikkaa sen valokeila halki pimeyden ja valaisee kaiken. Nyt eivät sen paremmin villieläimet kuin arabitkaan voi aiheuttaa meille ikävyyksiä.

Kuusi viikkoa kestäneen odotuksen

jälkeen olemme vihdoinkin saaneet vastuksen viiteen anomukseemme — ne ovat kaikki kielteisiä!

Egyptissä on koleraa, joten sitä tietä emme voi käyttää. Meillä ei ole myöskään mitään halua ajaa takaisin kotiin ja viettä talvea takkatulen ääressä — meidän on siis kuljettava Saharan halki ilman lupaa.

Lähdemme liikkeelle Laghuat'ta kohden, mutta sotilaspoliisi pysäyttää meidät kapeassa vuorisolassa, ja vaikka koetamme soittaa suutamme tanskaksi, ei mitään kiertoteitä löydy — meidän on palatava takaisin.

Pystytämme jälleen telttamme metsikköön Alger'n ulkopuolella, mutta täällä ei ole millään tavoin hauska olla. Käärmeitä ja skorpionoja suorastaan vilisee, mutta pahimpana viitsauksena ovat arabit. Päiväsaikaankin he seisovat suorastaan jonossa takanamme voidakseen varastaa meiltä jotakin ja tuuppivat ja tunkeilevat ympärillämme samalla koettaen tunkea kätensä taskuihimme. No, me opimme piankin pitämään heidät loitolla, mutta yöllä, kun meidän olisi saatava nukkua, on asianlaita hullummin, sillä meillä on niin paljon tropiikkivarusteita mukanamme, ettei niitä kaikkia voi siirtää teltaan, vaan ne on jätettävä moottoripyörän sivuvaunuun.

Pienen retkikuntamme matkan onnistumisen ja meidän olemassaolomme edellytyksenä on, ettemme kadota mitään arvokkaista varusteistamme.

Erityisesti öisin meidän on oltava varuillamme, ja kun meitä on vain kaksi miestä, emme voi pitää vartiota läpi yön. Ei, meidän on käytettävä muita keinoja.

Täällä arabien keskuudessa joutuu aina kerjäläisten ja varkaiden ahdistamaksi, onpa syytä olla varuillaan päällekkäisten ja ryöstöjenkin varalta.

Pistoolit kaivetaan sen vuoksi esiin sivuvaunun pohjalta ja panostetaan, mutta toivottavasti meidän ei tarvitse käyttää niitä kovin usein, ajattelemme.

Tilanne selvitetään kuitenkin toisella tavoin. Me olemme tuoneet mukanamme Tanskasta Ballerup-aidan induktori-

laitteen — laitumille lehmiä varten asennettavan sähköaidan sähkölaitteen — joka kytketään pyörän akkuun ja runkoon; maajohdin vielä, niin jokainen, joka koskettaa pyörään tai mihin tahansa siihen kuuluvaan, saa valtavan sähköiskun.

Arabi, joka yöllä lähestyy moottoripyöräämme tai telttamme, pelästyy säännöllisesti jo kauas kuuluvaa hitaasti aaltoilevaa, mörisevää ääntä, joka lähinnä muistuttaa leijonan karjuntaa kylpyhuoneessa, mutta joka lähemmin tutkittaessa osoittautuu Wolframmin kuorsaukseksi.

Jos arabilla kuitenkin on rohkeutta lähestyä tästä huolimatta sivuvaunua — voihan olla mahdollista, että hän on kuro — ja jos hän ei havaitse salaperäistä tikitystä, joka kuuluu vaunun sisältä, vaan yrittää irroittaa vaunun suojapeitteen — niin silloin heräämme silmänräpäyksessä hänen kiljuntaansa, varsinkin kun moottoripyörän torvi samalla alkaa huutaa ja kolme valonheittintä heittää sokaisevan valon kaikkiin suuntiin.

Suuren osan siitä ajasta, jonka muuten joutuisimme käyttämään pyörän vartioimiseen, kulutamme nyt maaten ja odotellen ensimmäistä varkausyritystä. Me suorastaan palamme halusta nähdä, miten ideamme toimii käytännössä. Saamme piankin halumme tyydytetyksi, sillä pari tuntia myöhemmin ei asiasta ole epäilystäkään: kuuluu kiljuntaa, torvi huutaa ja valonheittimet syttyvät.

Me ryntäämme ulos hyttysverkon lävitse malttamatta irroittaa sitä, ja siellä, puolittain piikkipensaikon sisällä istuu nyyhkyttävä arabi vapisten kauttaaltaan pelosta. Aiomme auttaa hänet pois pensaista, mutta moottoripyörän pelosta hän pitää parempana peräytyä suoraan pensaikon läpi. Saatamme kuulla hänen ähkivän vielä pois juostessaankin — luultavasti hänen takamuksensa ovat melkoisesti riekaleina.

Meidän puolustuksemme on saumaton ja torjuu kaikki hyökkäysyritykset. Eräänä iltana on pieni terrieri niin häpeämätön ja varomaton, että nostaa kypä-

länsä ja koskettaa etupyörää. Sähkölaite alkaa toimia, ja koiran reaktio on kerrassaan uskomaton. Se poukahtaa korkealle ilmaan ja kiittää ulvoen tiehensä. Kestää varmaankin pitkän aikaa, ennen kuin se uudelleen uskaltaa kohottaa kypälänsä — ainakaan tanskalaiseen moottoripyörään.

Muukalaislegioonaa paossa ja harhaanajo erämaassa

Mutta never give up! Kuulemme, että on ehkä mahdollisuus livahtaa läpi läntisellä reitillä, joka kulkee Colomb-Becharin kautta. Matkalla sinne näemme tienviitan, joka varoittavan sormen tavoin kohooa erämaan hiekasta ja ilmoittaa matkareittimme: Gao 3 000 km, Niamey 3 400 km, Kano 4 500 km.

Mutta kun saavumme Colomb-Bechariin, erämaan portille, se on meiltä suljettu. Vaikka olimme kuulleet, ettei täällä ollut mitään sotilastarkastusta, joudumme kuitenkin kiikkiin. Meiltä tiedustellaan lupapapereita ja meidät viedään komendantin luokse, joka jo puolella silmäyksellä havaitsee, että olemme vaarallisia rikollisia.

Kokonainen kolonna suuria erämaan sotilasautoja liikkuu pohjoista kohden. Pieni moottoripyörä on autokolonnassa toisena, sen jäljessä seuraa jeep, johon on sijoitettu kivääreihin aseistettuja muukalaislegioonan sotilaita. Heillä on vastuu siitä, että moottoripyörä ja sen kaksi matkustajaa viedään rannikolle ja lähetetään takaisin Eurooppaan.

Kahdella karkotetulla seikkailijalla ei ole hauskat oltavat. Tie ei ole koskaan ollut niin epätasainen eikä aurinko koskaan paahtanut niin kuumasti — mieliala on nollan alapuolella.

Edellä ajavan kuorma-auton nostattama pölypilvi kirvelee silmiä ja tarttuu kurkkuun. Saattue sivuuttaa erään tieosuuden, missä kuiva savipöly verhoaa miltei kaiken kätköönsä. Moottoripyörän miehistö läähättää ja yskii, ja yhtäkkiä he kääntyvät tieltä ja sukeltavat matalan palmupensaikon sisään. Saattua jatkaa matkaansa pölypilvessä keskeytymättä, ja takimmaisena siinä ajaa jeep aseistet-

tuine sotilaineen, jotka vartioivat — pölypilveä.

Paria minuuttia myöhemmin Wolfram ja minä vedämme pyörän esiin pensaikosta ja ajamme täyttä vauhtia takaisin Colomb-Bechariin. Sivuuutamme keitaan yön pimeyden suojassa, onnistumme kaikessa kiireessä saamaan vesisäiliömme täyteen ja ostamaan vähän kuivattuja taateleita nuhruiselta arabilta, ja niin ajamme erämaahan. Sinä yönä emme leirydy ollenkaan, sillä nyt eivät viranomaiset enää saa viivyttää meitä!

Me suorastaan kaipaamme nähdä hiekkaa, mutta toistaiseksi ympärillämme on vain kiviä ja karkeaa soraa. Erämaatie on usein muodostunut tiheiksi aalloiksi kuin suuret pesulaudan uurteet. Ei auta muu kuin lisätä nopeutta ja lentää soraisella tiellä kaikkien uurteiden yli, mutta samalla on olemassa vaara, että rikomme koneemme jossakin monista kylpyammeen kokoista kuopista, joita on keskellä tietä. Toisaalta voi myöskin sattuua, että murskaamme pyörän rungon johonkin suureen kivenlohkareeseen, joita on kaikkialla pitkin tietä.

Lopulta on liian vaikeata ajaa pitkin tuota "pesulautaa" ja siirrymme tien laidalle, jotensakin tasaiselle soralle, josta kuitenkin silloin tällöin joku kivenlohkare törröttää pystyssä — mutta yksi ainoakin kivi voi tuhota pyörämme, joten on pidettävä tarkkaan silmällä tietä edessäpäin, samalla kun koko ajan on seurattava vasemmalla puolella kulkevaa tieuraa, jotta emme ajaisi harhaan. Tie on niin huono, että se töin tuskin erottuu ympäröivästä sorasta — ja äkkiä havaitsemme, ettemme ole nähneet sitä pitkään aikaan. Käännetämme vasemmalle ja sytytämme kaikki spotlights löytääksemme sen jälleen. Tuntuu kuluvan kokonainen iäisyys, ennen kuin lopulta näemme sorassa renkaan jäljet, mutta ne ovatkin omamme — olemme ajaneet suuressa ympyrässä.

Tietysti voisimme nyt palata ensimmäistä jälkeämme ja ehkä puolisansataa kilometriä takanapäin löytää jälleen oikealle tielle, mutta koska haluamme säästää

benziiniä, pidämme parempana ottaa suunnan tähtien mukaan.

Otava ja Pohjantähti ovat taivaalla hiukan toisessa asennoissa kuin Tanskassa, mutta löydämme kuitenkin ilman suunnat, ja nyt jatkuu matka soraavikon halki etelää kohden.

Myöhään yöllä tunnemme kuitenkin olevamme hiukan epävarmoja suunnasta tällä hiekkamerellä ja asetumme sen vuoksi lepäämään suuren hiekkakukkulan juurelle. Seuraavana aamuna voimme harjanteen laelta havaita kaukana pari autonhylkyä — ne osoittavat meille, missä tie kulkee.

Tunnussanamme on nyt jatkuvasti etelää kohden! Tieura muuttuu yhä epäselvemmäksi ja katoaa usein näkymättömiin pitkäksi aikaa. Hiekka on niin pehmeätä ja syvää, että meidän on pidettävä suurta nopeutta yllä päästäksemme eteenpäin, pyörä tanssii epätasaisuuksien yli niin että tuskin pysymme satulassa.

Koko päivän surisee moottori ja matka jatkuu halki yksitoikkoisen maaston. Taivas on pilvetön, ainoa päivän kuluessa havaittava muutos on, että aurinko liikkuu idästä etelään kadotakseen kello 18 kuin suuri verenpunainen edaminjuusto sinipunervan läntisen taivaanrannan taakse.

Lennämme jatkuvasti eteenpäin pidellen omaa elämäämme käsissämme ja suunnistamme pelottavalla vauhdilla pimeydessä yli keltaisten hiekkakinosten, jotka välistä ovat kovia kuin kivi, välistä jarruttavat pyörää kuin pehmeä jauho, niin että olemme lennähtämäsillämme satulasta, kun pyörät äkkiä uppoavat siihen.

Moottori on tullut vähän laiskanlaiseksi, ja Wolfram on pakko irroittaa silinterinkansi ja hioa venttiilit täällä keskellä erämaata. Hiomapastaa emme tarvitse, sillä täällä puhaltua koko päivän pinoinen hiekkamyrsky.

Odotamme juuttuvamme kiinni ensimmäisiin hiekkakinoksiin, mutta pääsemme kuitenkin läpi. Nyt on pelkkää hiekkaa pitkiä matkoja, ja moottoripyörä osoittautuu oivalliseksi sen ylittämässä,

kunhan vain pidämme yllä hyvää vauhtia . . .

Eräänä iltana otamme pienen lepohteen ennen kuin ajamme päivämarrsin viimeiset kilometrit. Silloin näemme kamelikaravaanin tulevan vastaamme yli hiekkakerämaan. Väliin kuvastuvat eläimet terävinä varjokuvina iltataivasta vasten, väliin ne laskeutuvat notkelmiin sulautuen yhteen keltaisen hiekan kanssa. Ja nyt pysähtyy karavaani, vanha arabi viisine kameleineen, aivan meidän eteemme.

Parin benziinastian suojassa nautimme kupin teetä ja keskustelemme. Arabi on tietenkin kauppias kuten kaikki arabit ja matkalla Colomb-Bechariin kuormaan kuivattuja taateleita, joita hän pyytää meitä maistamaan.

Sitten tulee yö, ja yö on paha, sanoo vanhus.

Että yö saattaisi olla paha, sitä emme olleet koskaan ajatelleet Tanskassa, mutta viimeisten öiden jälkeen Afrikan mannerilmastossa, missä emme voineet yökyllmän takia nukkua kauankaan, ennen kuin meidän oli juostava itsemme lämpimiksi, myönnämme sen.

Arabi kääriytyy viittaansa, vetää turbaanin nenänsä ja suunsa eteen suojaksi hiekalta ja yökyllmältä — ja niin hän paneutuu maata nukkuakseen pahan yön kameleittensa välissä.

Me ajamme vielä parin tunnin ajan eteenpäin, mutta Saharan kylmä yö on paha myös moottoripyöräilijöille.

Seuraavana päivänä saavumme Regganiin, pieneen arabikylään keskellä punertavankeltaista erämhiekkaa. Majat on tehty auringon kuivattamasta savesta, joten yksi ainoa sadekuuro voisi saada ne hajoamaan kokoon pelkäksi liejuksi. Mutta sellaisen riskin uskaltavat arabit kyllä ottaa niskoilleen, sillä moneen vuoteen täällä ei ole satanut tippaakaan vettä.

Täällä sataa ainoastaan hiekkaa, joka lepää raskaana kerroksena kaikkialla, missä vähänkin on tuulensuojaa.

Turbaanipäinen arabi makaa saviseinän varjossa ja katselee ihmetellen kahta valkoista miestä, jotka vierailivat

heidän kylässään. Ilkoisen alastomat arabilapset pötkivät pakoon pelästyneinä ja naiset kulkevat sulavasti taateli- ja vihaneskuormia päänsä päällä kantaen. Pieniä aaseja on matkalla kylästä pois päin kantaen suuria hiekkakoreja. Joka päivä on hiekkaa kannettava pois, muuten se peittää koko kylän. Samoissa pölyisissä koreissa kuljettavat aasit taateleita ja lantaa palmulehdosta vihannestaraan.

Juutumme kiinni janon maassa

Olemme Tanezrouffissa, janon maassa, missä ei ole palmuja eikä piikkipensaita, ei edes ainuttakaan kuivaa ruohonkorta tai muuta lieventävää asianhaaraa. Täällä ei myöskään ole mitään, jota voisi kutsua tieksi, vain silloin tällöin näemme jälkiä hiekkassa ja joskus tyhjän benziininyrkin, mutta muutoin vain hiekkaa, hiekkaa ja jälleen hiekkaa — hienoa, kuivaa erämaahiekkaa. Edes tavallisia tienviittojamme, kamelinluurankoja, emme näe täällä, sillä janon maassa välimatkat ovat niin pitkät, etteivät mitkään kamelikaravaanit liiku täällä.

On vaikea pysyä oikeassa suunnassa, mutta ollessamme epä tietoisia tarkistamme sen kompassin avulla.

Täällä on hiekkaa koko rahan edestä ja saamme siitä pian kyltiksemme. Pitkiä matkoja on pakko ajaa kakkosvaihteella, jotta emme juuttuisi kiinni, ja opimme pian, että ainoastaan ajamalla nopeinta vauhtia pääsemme eteenpäin pehmeässä hiekkassa.

Hiekkaa muistuttaa lainehtivan meren pintaa, ja heti kun hidastamme vauhtia, pyörä pysähtyy.

Kun me molemmat työnnämme ja samalla annamme moottorin käydä täysin kierroksin, onnistumme siirtämään sen eteenpäin kiinteämmälle hiekalle saakka, ja käyttämällä sitä lähtöratana voimme jälleen saavuttaa niin suuren nopeuden, että tullessamme taas pehmeälle hiekalle sekin kannattaa meitä.

Pehmeässä hiekkassa ajaminen muistuttaa tekniikaltaan surfridingia, hyöky-

laudalla ajoa, missä nopeasti kiitävän moottoriveneen perässä ratsastetaan vedenpinnalla pienellä laudalla seisten. Jos vene kulkee liian hitaasti, juutumme äkkiä kiinni hiekkään emmekä voi päästä eteen- eikä taaksepäin.

On aikamoinen urakka ahertaa kiinni juuttuneen moottoripyörän kimpussa tässä hehkuvassa hiekkahelvetissä. Lämpötila on 40° C varjossa, mutta minkäänlaista varjoa ei ole, ei ainakaan muuta kuin se, jonka itse aiheutamme, ja sen suojaan ei ikävä kyllä ole mahdollista ryömiä.

Hiekan lämpö on 70–80° ja se polttaa jalkojamme paksupohjaisista saappaistamme huolimatta. Huulemme halkeilevat kuivuudesta, kieli muuttuu kuin nahnapalaseksi, ja kurkkumme on rutikuiva yrittäessämme automaattisesti tehdä nielaisuliikkeitä, vaikka suussamme ei ole sylkeä lainkaan. Emme voi puhua, vain kuiskata.

Sotilaiden vesiannos erämaassa on 4 litraa päivää kohden, mutta Wolframilla ja minulla on käytettävissä vain 1/2 litraa päivässä. Benziini on meille tärkeämpää kuin vesi. Jos meiltä loppuu tämä neste, se merkitsee varmaa kuolemaa, sillä saattaa kuluu kuusikin kuukautta, ennen kuin seuraava ajoneuvo kulkee ohitse. Mutta jos meiltä loppuu vesi, on toiveita siitä, että voimme elää muutamia päiviä ilman sitä ja ehkä onnistua sinä aikana pääsemään perille.

Ajoittain olemme jonkin aikaa sokeita — vaaleasta hiekasta heijastuva auringonvalo sokaisee meidät. Kärsimme hirtittävästi janosta. Melkein pahinta on, että usein näemme ympärillämme kauniita, sinivetisiä järviä. Tuo ilmiö, kangastus, esiintyy erityisesti erämaissa ja paikoissa, missä ilma lämpimää voimakkaasti. Houkuttelevana näkyy sininen järvi, ehkä vain kymmenen kilometrin päässä, mutta kun lähtee ajamaan sitä kohden, se onkin kauempana, ja ajoipa sitä takaa kuinka epätoivoisesti tahansa, ei koskaan löydy muuta kuin kuivaa erämaahiekkää.

Arabit nimittävät kangastusta fata morganaksi — se on erämaan paha henki,

joka koettaa houkutelulla matkamiehet pois oikeasta suunnastaan ja tappaa heidät janoon, sanovat he. Ja fata morgana on onnistunut houkuttelemaan viime vuodenkin kuluessa kokonaista 42 ihmistä kuolemaan janoon hiekkeraamaassa . . .

Monien kuoppien ja kovan vauhdin vuoksi, jota meidän on ylläpidettävä, jotta emme juuttuisi kiinni, on liian uskallettua ajaa öisin. Kun pimeyden saapuessa pysäytämme pyörämme ja katkaisemme sytyksen, melkein putoamme alas satulasta ja nukahdamme samassa hetkessä, kun heittäydymme hiekalle. Täällä meidän ei tarvitse pystyttää teltaa suojautaksemme matelijoilta, sillä skorpionit ja hietakäärmeet eivät voi elää Tanezrouftissa, eivät edes kärpäset.

Meillä on niukalti juomavettä, ja ruoan suhteen ovat asiat yhtä huonosti.

Jo Pohjois-Afrikassa meille selvisi, että jos halusimme selviytyä koko matkasta, meillä oli rahaa tarpeeksi ainoastaan bensiiniin ja sen lisäksi enintään 35 äyriä (n. 10 mk) päivässä käytettäväksi ruokaan. Pohjois-Afrikan hintojen mukaan tuo tuntui varsin palhalta. Liha maksoi silloin noin 900 mk kilo, yksi muna noin 90 mk ja ranskanleipä noin 60 mk — ja se oli melkein yhtä pieni kuin voipulla.

Useamman päivän pohdinnan jälkeen keksimme keinin: kaurahiutaleet maksavat ainoastaan 35 äyriä kilolta. Kun elämme ainoastaan niillä, voimme tulla toimeen koko matkan ajan.

Kaurapuuroa aamiaiseksi, se käy kylä pänsä. Kaurapuuroa päivälliseksi, se on jo melkein liikaa, ja kaurapuuroa jälleen illalla — se on ehdottomasti liikaa, mutta me lohduttaudumme sillä, että se on niin terveellistä!

Puuron nauttiminen kolme kertaa päivässä alkaa tuntua hiukan jokapäiväiseltä — well, me siis rajoitumme syömään ainoastaan kaksi kertaa päivässä.

Ruokalistaan tulee nyt hiukan vaihtelua. Aluksi ostamme suurellesesti taateleita puuroon sekoitettavaksi, mutta pian meillä ei riitä varoja tällaiseen ylellisyyteen eikä myöskään sokeriin. Me saam-

me kuitenkin vaihtelua: kun tanskalaiset Ota-hiutaleemme ovat lopussa, ostamme parikymmentä kiloa ranskalaisia hiutaleita, joiden merkinä on Baruk, ja niiden pakkauksissa on melkein yhtä paljon toukkia ja kovakuoriaisia kuin hiutaleita. Mutta kaikkihan ne ovat vatsan täyteenä. Erämaassa puhaltaa aina heikko tuuli — täällä me saamme hiekalla maustettua kaurapuuroa! Kun olemme oppineet nielemään annoksemme pureskelematta, se käy kuitenkin aika hyvin.

Välistä meillä on tasaista kaurapuuroa, väliin taas paakkuuntunutta. Tanezrouftissa ei ole minkäänlaista polttoaineeksi sopivaa, ja kallisarvoista bensiiniämme emme tuhlaa puuron keittämiseen. Sen vuoksi nautimmekin nyt yksinomaan raakoja kaurahiutaleita veden kera. Sokeria meillä ei ole enää lainkaan.

Pian tulee kuitenkin myös kaurahiutaleista veden kera loppu. Meistä näyttää nimittäin, että pieni vesiansioksemme kokonaan häviää olemattomiin, kun se kaadetaan kuivien hiutaleiden päälle. Sen sijaan pidämme parempana virvoittaa itsellemme pelkällä vesitilkkasella, pistämme hiutaleita laskuihimme ja otamme niitä sieltä kourallisen mutusteltavaksemme kun meille tulee nälkä. Tämä on helppo ruoanvalmistustapa, mutta kovin paljon aikaa se ei kuitenkaan säästä — kestää nimittäin melko kauan, ennen kuin hiutaleet saa alas kurkusta!

Kun olemme olleet parin päivän ajan janon maassa, meidän on kuitenkin luovuttava tästä ruokailutavasta, sillä suusamme ei ole enää sylkeä. Me olemme kokonaan kuivettuneet. Meidän on pakko kerta kaikkiaan käyttää hiukan vettä pienestä päiväannoksestamme huuhtoaksemme alas hiutaleet, vaikka emme nielaisekaan nyt monta "aterialla". Nälkä on kuitenkin pienimpiä niistä kärsimyksistä, joita meillä on tässä kauheassa erämaassa.

Hiekka muuttuu yhä pehmeämmäksi ja pehmeämmäksi. Meitä melkein itkettää se kova kohtelu, jonka alaiseksi meidän on asetettava moottoripyörämme päästäksemme eteenpäin, mutta ilmeises-

ti rasitukset eivät tunnu vaivaavan sitä. Me emme kuitenkaan voi olla ajattele-matta, että joka hetki on olemassa vaara, että se särkyy — ja mitä sitten?

Me tarraudumme kiinni pyörään, joka ulvoo käydessään pienellä vaihteella ja tanssii allamme mielikuvituksellisella tavalla: loikkii eteenpäin monta metriä kaikki kolme pyörää ilmassa, joskus kulmien etupyörän ja sivuvaunun pyörän varassa, joskus taas sivuvaunu ilmassa. ja on toisinaan kokonaan kyljellään jonkin kummallisen ilmalennon jälkeen. Mutta joka kerta se saavuttaa tasapainonsa jälleen, tekee mahdollisesta mahdollisen, kyntää tiensä halki hiekan, joka on hienoa kuin tuhka.

Äkkiä joudumme hiekalle, joka on vieläkin pehmeämpää ja löyempää kuin aikaisemmin näkemämme, moottoripyörän vauhti pienenee hitaasti — me juutumme kiinni.

Takapyörä jauhaa ympäri ja heittää ilmaan hiekkaa, joka on aivan kuin jauhoa, ja tuuli vie sen heti mennessään. Pyörä vajoaa hitaasti syvemmälle hautaan, jonka se tällä tavoin itse kaivaa itselleen.

Iltopäivään mennessä keksimme asettaa peitteitä ja makuusäkkejä pyörän alle ja saamme lopultakin pyörän tasiselle hiekalle, mutta liikkeellelähtö — ei, siihen hiekka on aivan liian pehmeätä.

Silloin saamme uuden aatteen. Rakenname peitteistä, makuusäkeistä, teltaista ja kuormapeitteistä pitkän "kiitoradan", ja tämän avulla saamme niin paljon vauhtia, että löysä hiekka alkaa kannattaa, kun jälleen tulemme sille. Nyt on kuitenkin saatava peitteet ja muut tavarat mukaan, muuten istumme jälleen kauniisti kiinni seuraavalla kerralla. Sen vuoksi ajamme suuren ympyrän ja siivutamme tavarat, mutta meillä on niin kova vauhti, että emme voi siepata niitä mukaamme. Uusi yritys, lähestymme, mutta meillä on liian pieni nopeus — me juutumme kiinni uudelleen!

Seuraava yritys antaa yhtä huonon tuloksen. Me jäämme kiinni hiekkaan. Mutta sitten keksimme uuden keinin:

kaikki peitteet, makuusäkit, telta ja sen suojakatos sidotaan kiinni toisiinsa köydellä, ja viimeinen kappale kiinnitetään kolmen telttaköyden avulla moottoripyörän taakse — sillä tavoin voimme kolmannen starttimme jälkeen kaikessa rauhassa tarttua köyteen ja haalata matkatavarat takaisin sivuvaunuun.

Äkkiä näemme leveät erämaa-auton jäljet hiekassa, ja kun seuraamme niitä jonkin matkaa, tavoitamme kaksi suurta kahdeksanpyörävetoista kuorma-autoa. Siinä on Jackin ja Dickin retkikunta, jonka tapasimme Alger'issa. — Mutta nyt heidän laitansa on huonosti.

Kuorma-autot ovat vajonneet puoli-pyörään asti hiekkaan. Wolfram ja minä käymme auttamaan heitä lapioin. Siirtolaiset uhraavat pari patjaa saadakseen kannatusta etupyörille. Mutta tulokseni tästä on vain patjojen kertakaikkinen tuho. Sen jälkeen uhrataan kuormapeite, mutta myöskin se repeytyy hajalle. Silloin esittää joku, että irroitettaisiin joitakin lankkuja autojen vahvasta takalaudoituksesta — se auttaakin, ja pian jyrivät autot edelleen.

Päätämme kulkea jonkin matkaa yhdessä englantilaisten kanssa. Päivän tai parin kuluttua meidän pitäisi olla perillä.

Kun saattueen kärjessä ajamme halki tasaisen hiekka-aavikon, missä ei näy pienintäkään merkkiä siitä, että ainoakaan ihminen olisi koskaan aikaisemmin liikkunut siellä, tunnemme itsemme koko ajan epävarmoiksi ja levottomiksi. Nyt meillä on lisäksi vastuu koko retkikunnasta, jolle olemme luvanneet löytää tien erämaataipaleen loppuosan halki.

No, moottoripyöräni on voittanut ensimmäisen palkinnon kaikissa kilpailuisa, joihin se on osallistunut Tanskassa, joten se toivottavasti säilyttää sijansa myöskin tässä elämästä ja kuolemasta käytävässä suunnistamiskilpailussa.

Hiekka on edelleenkin löysää ja raskasta ajaa; on uskomatonta, että autot ja moottoripyörä yleensä kestävät. Kaiken lisäksi ilmenee, että että moottoripyörä kulkee hiekassa paremmin kuin suuret autot, joissa on kahdeksanpyöränveto.

Syynä tähän on, että autot monien pyörien vuoksi on varustettu niin pienellä vaihteella, ettei se voi antaa riittävää nopeutta, kun taas moottoripyörä voi saavuttaa niin suuren nopeuden, ettei se vajoa hiekkaan.

Entisten lisäksi on tullut uusi vaara: saattuessa on puhjennut punatauti. Jo viisi henkeä makaa korkeassa kuumeessa, ja kun rouva West eräänä iltapäivänä näkee pienimpänsä vaipuvan hiekalle irvistelevän luurangon viereen, hän saa šokin. Hän on jo muutenkin niin heikko punataudista, ettei pysty kävelemään omin voimin, ja nyt ovat kaikki hänen lapsensa tuon vaarallisen, salaperäisen taudin kourissa, joka tableteista ja juomaveden keittämisestä huolimatta salaman tavoin iskee uhreihinsa ja lyö heidät maahan.

Jackilla on tällä hetkellä malariakohtaus, mutta hän työskentelee kuin leijona saadakseen vaununsa ylös hiekkakuopasta, johon se on hautautunut. Juuri nyt, kun olisi päästävä nopeasti lääkäriin luokse potilaiden kera, juuri nyt sattuvat kaikenlaiset vaikeudet.

Tilanne on tällä hetkellä sellainen, että lähimpään kaupunkiin on matkaa 300 km – kolmesataa kilometriä hienoa, pehmeätä erämaahiekkaa.

Dick ja hänen seurueensa kaivaa myöskin esille vaunuaan, niin että hiekka lentää pilvenä heidän ympärillään – ja jälleen vaipuu eräs heistä hiekalle punataudin uhrina ja kannetaan sisään autoon. Tämä hermostuttaa kaikkia. Meitä on yhteensä vain neljä tervettä, kaikki muut ovat sairaita, monet tiedottomina. Kukaan ei tiedä, kenen vuoro on seuraava.

Autot saadaan irti ja kulkevat jonkin matkaa ennen kuin jälleen pysähtyvät. Jälleen ulos autosta kaivamaan! Sillä tavoin kuluu päivä Saharassa.

Moottoripyörä jyristää eteenpäin käsi-kaasu pohjassa kakkosvaihteella. Me vaadimme siltä nyt sellaista, mitä emme koskaan ole pitäneet mahdollisena. Mutta nyt ei ole aikaa tuumiskella, kestääkö se tällaista mieletöntä käsittelyä – me

olemme selvillä siitä, että jos me pysähdymme, meidän on jätettävä pyörämme hiekkaan. Mikään moottoripyörä ei varmaankaan ole milloinkaan joutunut sellaisen käsittelyn alaiseksi, ja me olemme kiitollisia sen suorituskyvyille, ei suinkaan siksi, että yrittäisimme rikkoa maailmanennätyksen, vaan siksi, että nyt on kysymys elämästä.

Jack ja Dick, jotka eilen aivan toisinaan tarjoutuivat ottamaan meidät mukaansa autoihinsa, jos meidän olisi pakko jättää moottoripyörämme hietikolle, näkevät nyt ihmeekseen, että pieni moottoripyörä selviytyy siitä, mihin heidän valtavat erämaa-autonsa juuttuvat kiinni.

Illalla hiekka on niin löysää, että autojen on mahdotonta ajaa eteenpäin, ne ovat liian raskaita.

Wolframin suu on niin kuiva, ettei hän voi sylkäistä.

Ajattelen niitä kahta miestä, jotka joutuivat olemaan erämaassa 14 päivää epäkuntoon joutuneen kuorma-autonsa kera. Ensin he joivat veden autonsa jäädyttimestä, sen jälkeen karbidilampuistaan. Kun heidät löydettiin, he olivat puoli-kuolleet.

Me olemme nyt 150 km:n päässä Tesslitistä; kuorma-autot eivät pääse eteenpäin hiekassa, ja nuorin siirtolaisista, pieni 6-vuotias Mary on kuolemansairas. Kaikki punataudin lääkkeet on käytetty loppuun.

Äiti väänentelee käsiään ja Jackin otsalle ilmestyy pari uurretta lisää. Tilanne on epätoivoinen. Ainoa ratkaisu on, että me yritämme ajaa Tessliin pikku Mary mukamme saadaksemme hänelle lääkettä ja samalla yritämme hankkia sieltä käsin apua saatuelle.

Sahara on voitettu!

Juuri kun kaikki näyttää pahimmalta, tulee janon maahan yöllä sadekuuro. Havaitseen puolinukkuksissa, että kastun maakuusäkissäni läpimäräksi: olen kuitenkin liian väsynyt kierittäytyäkseni suojaan ja luulen uneksivani, mutta seuraavana aamuna totean uneni olevan totta. Nyt on vesi sitonut hiekkan – ensimmäisen kerran

miesmuistiin – ja autot voivat ajaa eteenpäin.

Olemme selvinneet pahimmasta, hiekka muuttuu kovemmaksi, mutta aurinko paahtaa edelleenkin pilvettömältä taivaalta. Kulaus pahalta haisevaa, haaleata, liikaista vettä on nyt suuremman arvoinen täällä kuin kokonainen pullo samppanjaa Tanskassa.

Tesslitissä sairaut saavat lääkkeitä, ja me juomme kukin muutamia litroja vettä.

Äkkiä Wolfram ja minä ryntäämme kahden täyden vesitynnyrin luokse. Ensin seisomme aivan neuvottomina ja tuijotamme niitä; ne tuntuvat meistä käsittämättömiltä kuin valtameri, sitten hypäämme kumpikin kuin yhteisestä komennosta vaatteinemme kaikkinemme niihin. Myöhemmin makailemme vedessä parin tunnin ajan, sillä välin kun neekerit pesevät vaatteitamme.

On ihmeellisen hauskaa ja helpottavaa herätä seuraavana aamuna tietoisena siitä, että erämaa nyt on voitettu. – Kivierämaata, joka on takanapäin, emme enää pidä paljon minään.

Englantilaiset siirtolaiset virkistäytyvät muutaman päivän ajan, sillä matka erämaan halki on kovasti koetellut heitä, vaikka he ovatkin matkustaneet suurissa autoissa. Useimmat ovat niin heikkoja, että he vain makaavat hiljaa paikoillaan ja jaksavat tuskin kohottaa tuota vuoteitaan. Jack makaa tällä hetkellä kuumeen kourissa ja on hyvin heikko, mutta kun otetaan huomioon hänen tahdonvoimansa, on todennäköistä, että retkikunta kylä jonkin ajan kuluttua jatkaa jälleen matkaansa. – Mutta erämaan halki ei kukaan englantilaisista halua enää ajaa kaikista maailman rikkauksistakaan.

Wolfram ja minä lähemme jatkaamaan matkaa, sanomme jäähyväiset ja suuntaamme matkamme Gaoa kohden.

– Hope to see you in Nairobi.

– Good bye and good luck – you need it!

Erämaan hiekka on nyt takanapäin, mutta tie on paljon huonompi kuin olemme olettaneet. Ajamme matalien vuorten välissä. Suuria, teräviä kivensärmiä pis-

tää esiin keskeltä ”tietä”, ja yhtäkkiä saattaa tulla eteen metrinkin syvyisiä kuoppia ja hautoja.

Moottori ja pyörän runko joutuvat kovalle koetukselle. Äkkiä katkeaa levyjoussi, mutta Wolframin onnistuu korjata se neljällä telttakepillä ja patkällä teräslankaa.

Jaksamme tuskin enää kestää pyörällä istumista tällä huonolla tiellä, mutta saamme vähän vaihtelua joka kerta, kun pysähdymme paikkaamaan rengasta.

Jatkuu seuravassa numerossa . . .

MYYTÄVÄNÄ

HONDA CB 750 vm -74, ajettu 40.000 km. Pyörä on erittäin hyvässä ja siistissä kunnossa. Mukana seuraavat mm. lisävaloja 2 kpl, kaksiriviset ketjut rattaimeen, erittäin tilavat lasikuittiset sivulaikut, tavarateline, kaatumaraudat edessä ja takana poskiraudat. Pyörä on ollut yksinomaan matkailukäytössä. Myyn myös kaikkia ajovarusteita. Antero Ilva, 31900 Punkalaidun. P. 923/74 690.

Myyn 1 kpl Suzuki T-500 täydellinen TANKKI. Ihan ehjä, on hanat ja korkit ja merkit ja kaikki. Satasella saa. 1 kpl melko hyvä PAKOPUTKI (oikea). Puh. 673 121/Koskela (työ) 718 484/Kari (koti).

Myydään HONDA 750 k7 -77 aj. 17000 km. Myös vaihto halvempaan mp:n, h-tai p-autoon. Puh. 971-22 374/Heikki tai Ossi Venola, Niemenkatu 6 A 1. 70100 Kuopio 10.

ILMOITAKAA LEHDESSÄMME!

Ilmoitus tällä palstalla on maksuton. Lähettäkää ilmoituksenne toimittajalle.