

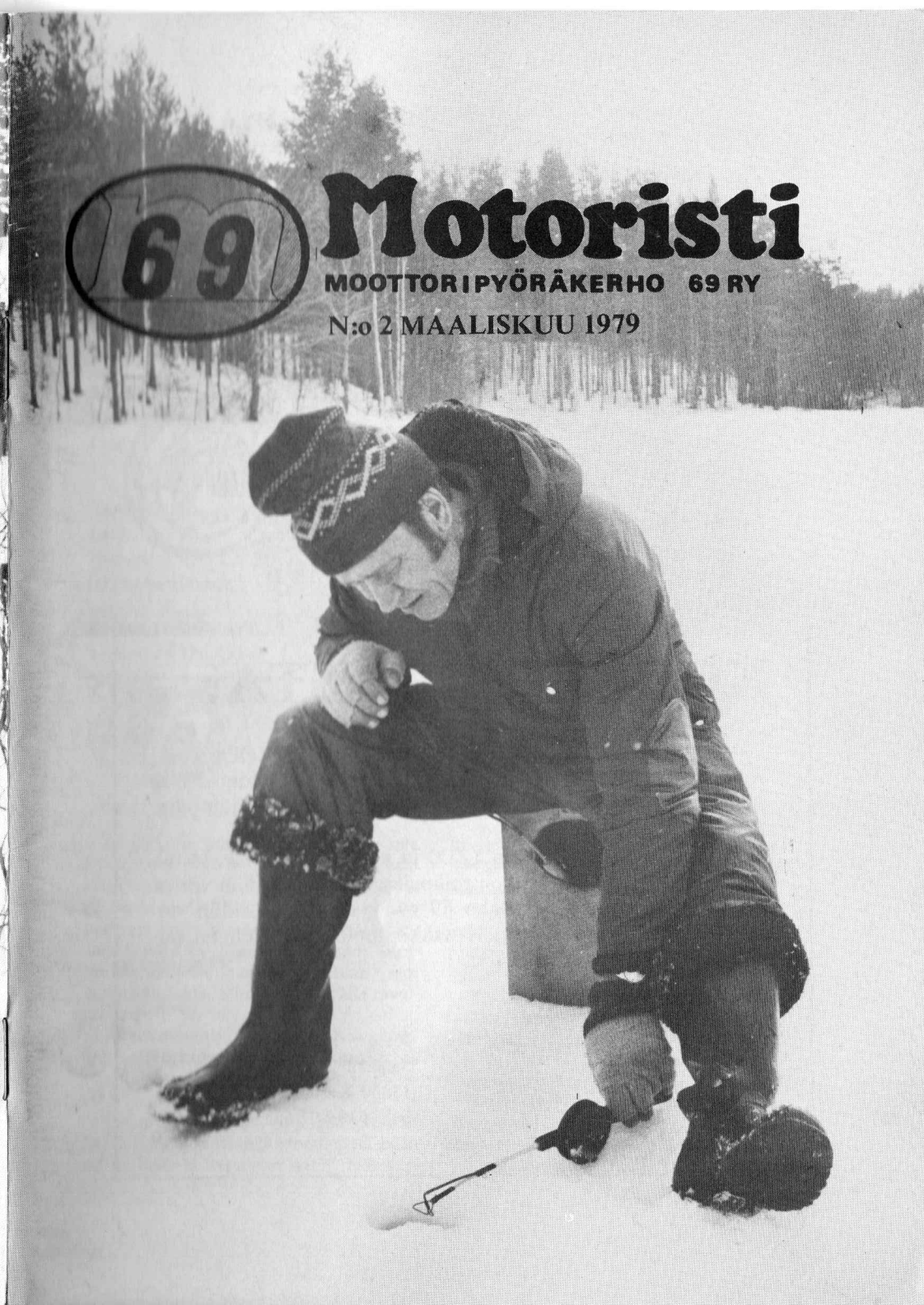


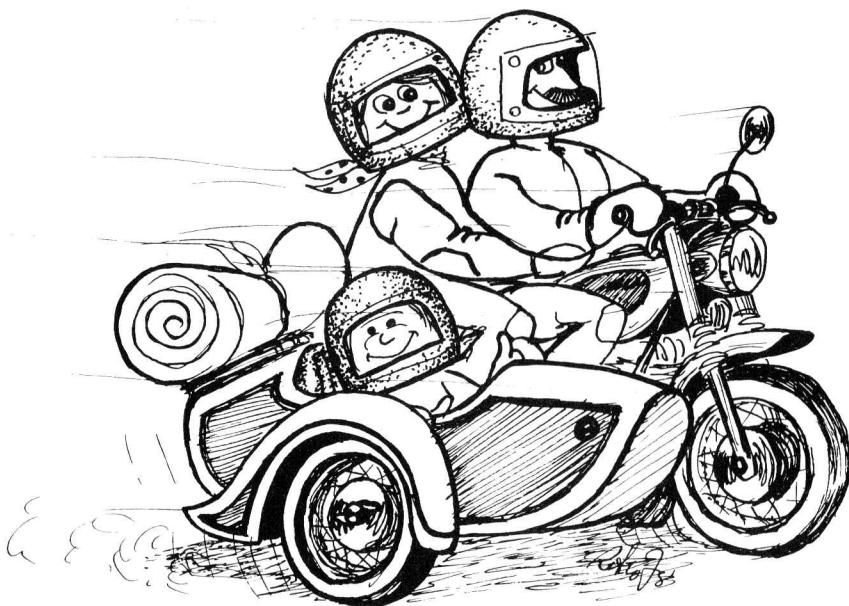
69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 MAALISKUU 1979





KONTIORALLISTA:

13. Kontioralli järjestetään 30.6.–1.7.1979. Rallin kontrollipaikka sijaitsee Juankosken Tielassa, valtatie 569:n tuntumassa noin 1 km Juankosken keskustasta Nilsiään päin, BP-huoltoasemalla.

Kontrolli alkaa 29.6. klo 12.00 ja päättyy 30.6. klo 16.00. Rallipaikalle pääsee vain kontrollipaikan kautta. Ralliin voivat osallistua Moottoripyöräkerho 69 ry:n jäsenet ja heidän vieraansa sekä ulkomaalaiset. Ennakoilmoittautuminen on pakollinen paitsi ulkomaalaisilta.

Tietoja rallista antavat:

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde
puh. 918/589 251
arki-ilt.

Risto Eskola
Salpakankaantie 19 B 1
15860 Kartano
puh. 918/801 608
arki-ilt.



Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 maaliskuu 1979. 10. 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 Pilkkanmaa

Varajäsenet

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 E 38
00970 Helsinki 97

Antero Kalliainen
Kisakatu 2
44120 Äänekoski 2

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 1979 — Oy Uusimaa



Tervehdys!

Senjälkeen kun kansanedustaja rouva Lyyli Aalto ilmoitti, ettei hän ole seuraavissa vaaleissa enää käytettävissä, ovat monet motoristit toivoneet hänen muistamistaan ja välittämään kiitokset. Kansanedustaja Lyyli Aalto on ajanut asioitamme eduskunnassa, varsinkin mp-veroasiassa hän toimi ratkaisevalla tavalla.

Osoitamme rouva Lyyli Aallolle kaikkien motoristien lämpimät kiitokset ja toivotamme kaikkea hyvää elämän polulle!

On myös kysely: "Mikseivät kerhon hallituksen jäsenet ole enemmässä määrin mukana eri tapahtumissa?" Tämä on

hyvin oikeutettu kysymys, mutta on myöskin ymmärrettävää jos otamme huomioon kuinka paljon aikaa vaativat kerhon kokoukset, asioiden ja tehtävien hoito, varsinkin perheellisen on jo kotirauhan vuoksi hyvin tarkkaan rajattava menonsa.

Varma kevään merkki on radion aamulähetyksessä koulutuspäällikkö Risto Hannisen antamat asialliset neuvot ja ohjeet pyörän ja hallintalaitteiden turvalliseen ajokuntoon saattamiseen.

Sitten vain maltillisesti liikkeelle ja muistakaa kevätillan ajeluretkellä varoa paikkoja joissa hirvet liikkuvat.

Aimo



**MOOTTORI-
PYÖRÄ-
KERHO 69 ry.**

Hallituksen kokous

Läsnä olivat: Simo Nokso, Aimo Turunen, Lasse Numelin, Reijo Relander, Antero Kalliainen, Mauno Tonttila, Guy Wikström, Teuvo Aro, Raimo Teitto, Risto Saukkonen.

1. Käsiteltiin rutiiniasiat, mm. uudet jäsenlistat.
2. Päätettiin pyytää kustannusarvio kerhon tarramerkistä, jonka perusteella päätetään valmistetaanko ko. merkkiä.
3. Päätettiin talvirallin merkin hinnasta, työkalukustannukset 900,—, jotka pitäisi korvata merkkimyynnillä. Hinta 20,—, vuosilaatta 5,—. Merkkiä tilattu 100 kpl.
4. Sivaristien omassa palaverissaan laatimaan kirjelmään vastattiin myöntävästi. Kirjelmä julkaistaan toisaalla lehdessä.
5. Päätettiin anoa jäsenyyttä Liikenneturvaan.
6. MP-69:n ja SML:n yhteisessä palaverissa esille tulleiden asioiden pohjalta päätettiin pyrkiä säännöllisiin neuvottelukokouksiin mm. nuorisoasioissa, kokoont. sekä yleensä järjest. ja vaikuttamisessa ja kentän yhtenäistämässä. (=Yhteisissä asioissa saataisiin koko kentän voima taakse, unohdettaisiin pienet periaatteelliset edut.)
7. Päätettiin kysellä tilannetta suunniteltujen ja lausuntakierroksella olleiden liikenne-asetusten kohtalosta.

8. On keskusteltu alustavasti Liikenne Vakuutus Yhdistyksen kanssa ja saatu tietoja mp-vahinkojen kehityksestä ja niiden suhteesta nykyisiin vakuutusmaksuihin. Päätettiin, että tutustutaan vakuutuskenttään tarkemmin kuin pelkkien vakuutusmaksujen muodossa.
9. Päätettiin, että kokouksen aiheuttamat matkakulut ovat seuraavat: Mauno Tonttila SML-kokous 40,—, hallituksen kokous 35,—, puhelinkulut 60,—. Simo Nokso SML-kokous 60,—, hallituksen kokous 35,—. Antero Kalliainen 78,—. Risto Saukkonen 40,—. Aimo Turunen kokouksen järjestelyt 70,—.
10. Guy Wikström kertoi NMR-kokouksessa (Nordiska Mytorcykel Rådet) esiintulleista asioista. Kokous pidettiin Oslossa 13.1. -79. Matkasta tulee erillinen raportti. NMR-edustajat tiedustelivat, voiko kerhomme toimia seuraavan kokouksen isäntänä. Päätettiin että NMR:n kokous tullaan järjestämään Suomessa syksyllä.
11. Pyritään järjestämään keväällä koulutuspaketti esittely jäsenille Kuusankoskella. Aimo ja Reijo selvittävät yksityiskohdat.
12. Seuraava kokous pidetään Lankilassa Mauno Tonttilan luona 17.3.-79 klo 14.00.

KANSIKUVAT:

Talvitapahtumasta

Valok. Reijo Relander

Puheenjohtajan palsta

Karhulassa maaliskuussa

Talven selkä on jo taittunut ja ajokausi on tämän lehden ilmestyessä melko lähellä. Lienee syytä luoda lyhyt katsaus talvikauden toimintaan, lähinnä hallituksen toimiin. Hallitus on pyrkinyt toteuttamaan syksyllä esitettyä toimintasuunnitelmaa ja on siinä onnistunutkin.

Vakuutusyhtiöiden Tiedotuskeskukseen on luotu yhteys ja sieltä saamme tarvitsemaamme tietoa.

Suomen Moottoriliiton edustajien ja MP 69:n hallituksen jäsenten keskeinen palaveri pidettiin 18.1. -79. Läsnä olivat SML: Toiminnanjoht. E. Louhio, koulutuspäällikkö R. Hanninen, mp valiokunnan pj. Y. Tegman. MO 69: S. Nokso, L. Numelin, M. Tonttila ja R. Relander.

Palaverissa keskusteltiin ja kartoitettiin moottoripyöräilyn tulevaisuuden näkymiä ja tämän hetken pyöräilyn ongelmia, sekä pyrittiin löytämään yhteisiä tavoitteita mp. toiminnan suunnittelussa.

Palaveri oli erittäin mielekäs ja selvitti pitkään jatkunutta epätietoisuutta SML:n ja MP 69:n suhteissa. Todettiin, että kumpikin järjestö toimii moottoripyöräilyn hyväksi ja toiminnan tavoitteet näiltä osin ovat yhteiset.

Todettakoon ettei epäsovun ja ristiriitojen rakentaminen SML:n ja MP 69:n välille ole millään lailla tarpeen eikä yhteisen edun mukaista. Liitto ja 69 eivät ole keskenään kilpailevia järjestöjä, vaan kumpikin hyväksyvät toisen olemassaolon ja pyrkivät yhteisin voimin paranta-

maan sekä varmistamaan moottoripyöräilyn asemaa Suomessa. Parannuksia ja tuloksia saadaan aikaan rakentaen eikä repien!

Valitettavasti on moottoripyörärintamalla myös repivää toimintaa. On esiintynyt jopa tapauksia joissa on pyritty ”myymään naapurin metsää omana”, sekä ratsastettu toisten aikaansaannosten kustannuksella. Aktiivisuus pyöräilyn kentässä on kyllä hyväksi, mutta ei edellämäinintä tapainen. Toimintaa on harjoitettava jalat tukevasti maassa, muutoin saattaa koko systeemi sortua.

Tulevan ajokauden aikana pyrkii kerho tarjoamaan entistä monipuolisempia tapahtumia jäsenilleen. Tuntuu jopa siltä, että kohta alkaa olla runsauden pulaa kerhon tapahtumissa. Pyöräilyä ei ole syytä sitoa liiaksi vain moottoripyöräilijöiden keskeisiin ajoihin, vaan jokaisen on syytä käyttää omaa mielikuvitustaan ja valita vaihtelevia matkailukohteita ja reittejä. Tällä tavoin voi löytää pyöräilyle aivan uuden ulottuvuuden. Mielestäni liian moni pyöräilijä on urautunut kulkemaan vain mp ralleissa. Tällä tavoin on pyöräilyn perusidea unohtumassa. Aina-kin omalla kohdallani pyöräilyssä viehättää pyörän antama vapauden ja riippumattomuuden tunne. Pyörällä liikkuaan tuntee itsensä vapaaksi menemään minne milloinkin haluaa. Ei ole mielekästä kahlita tätä tunnetta rientämällä valmiiksi järjestetystä rallista toiseen, kaikkina viikonloppuina, koska tällöin kulkee valmiiksi viitotettua reittiä kuin postihevonen.

Ensi kesä tulee olemaan kerhon jäsenille melkoinen haaste, sillä toivoisin jokaisen kerholaisen omalla esimerkillään luovan oikeanlaista moottoripyöräilijä-

henkeä nuoriin motoristeihin. Tähän henkeen ei kuulu kerskailu pyörän suorituskyvyllä ja hurjalla ajotyylillä yhtä vähän kuin aivan silmitön alkoholin käyttö ralleissa. Korostakaa mieluummin turvallista ja maltillista ajotapaa sekä kohtuullista alkoholin käyttöä rallipaikoilla. MP 69 jäsenet ovat moottoripyöräilijöiden joukossa varsin edustava ja kauas näkyvä tekijä. Usealle nuorelle 69 ja sen jäsenyys on kaukainen haave. Tehkää kerholaiset siitä haaveesta tavoittelemisen arvoinen omalla esimerkillänne.

Tuo äskeinen saattaa tuntua useasta lukijasta melkoiselta hurskastelulta, mutta olen saanut jonkin verran palautetta viime kesästä ja usein huomion kohteena on ollut runsas ja liian näkyvä sekä reh-vasteleva alkoholin käyttö ralleissa. Palautetta ovat antaneet itse motoristit, joten miten mahtanee rallitouhun kokea täysin ulkopuolinen henkilö.

Moottoripyöräilyn maine ei ole niin puhdas eikä asema niin vankka että se kestäisi kovinkaan paljoa negatiivista julkisuutta aseman siitä vaarantumatta. Joten muistakaa:

- Vain varmasti ajokuntoisena pyörän päälle
- Pullot piiloon rallipaikalla
- Rauhallsuutta ja malttia maantiellä ja ralleissa

Muutama sana talvirallista: Jos viime talvena talviralliin matkaajat palelivat niin tänä talvena varmasti hikoilivat, siitä piti pöppöröinen ja uurteinen tie huolen. Keskimäärin ottaen talvirallin taipaleella on tämän perusteella juuri sopivan lämmän kuin entisellä miehellä jonka jalat olivat keittolevyillä ja pää pakastimessa.

Täytyy taas kerran nostaa hattua niille urhoollisille jotka talvirallissa kävivät.

Näköjään kaikki pyörät soveltuvat talvi-ajoon koosta ja varustuksesta huolimatta, tämän todisti tämän talvinen talviralli. Meno näköjään enemmän kuskista kiinni. Uskoisin monen rallissa kävijän ottaneen rallin jonkinlaisena kuntotestinä ja halunneen kokeilla kuinka pitkän matkan teko talvella sujuu. Tuntuu sujuneen ja kuntoa riittäneen, koska pisimmän matkan ajanut ajoi matkamittarilukemina reilut 1300 km ralliin tullessaan. Yleensäkin pitkämatkalaisia oli yllättävän ja ilahduttavan paljon.

Talvirallissa tavoittaa vielä oikeanlaisen rallin hengen. Siellä joukko on yhtenäistä eikä mitään kastijakoa esiinny pyöräilijöiden kesken.

Kaikki kunnia ja kiitos niin rallin järjestäjille kuin osanottajillekin. Yksi pieni toivomus kerholaisille ja yleensä moottoripyöräilijöille. Enemmän suvaitsevuu-tta kaivattaisiin. Moottoripyöräilijät ovat keskenään varsin suvaitsevaa ja leppoisaa joukkoa, mutta ulkopuolisiin suhtaudutaan jopa vihamielisesti. Mielestäni me emme saa olla näin sisäänlämpiäviä ja pikkusieluisia. Moottoripyöräilyyn liittyy kotkamainen vapaus. Siihen olisi myös syytä liittää kotkan majesteettillinen suvaitsevaisuus, sen liidellensä omilla korkeuksissaan. Tästä lähtien hyväksytään myös sellaiset ihmiset ja ihmisryhmät jotka eivät ole liikkeellä moottoripyörällä. Keskenämme meillä on varsin pitkälle kehittynyt tasa-arvoisuus, noudat-takaamme sitä myös muita kohtaan.

Tämä vuodatus tuntuu hiukan hurskastevalta, mutta olen valmis omalta kohdaltani yrittämään sen toteutumista. Mikäli joskus totuus unohtuu, nykäiskää hihasta. Muutoinkin kertokaa hallituksen

Mikä on neuvostoliittolaisen teini-ikäisen pojan suurin unelma? Oma auto, 300 ruplan (1800 markan) kuukausipalkka, amerikkalaiset farkut vai uusi hyvä ystävä? Ei toki mikään näistä. Hän unelmoi vain yhdestä asiasta – moottoripyörästä.

Moottoripyörä Neuvostoteinipojan suurin haave

Näin ryhmä 16-vuotiaita Moskovon ammattikoulun oppilaita vastasi sosiologiseen kyselyyn elämän aineellisten arvojen tärkeysjärjestyksestä, kirjoittaa nuorisolehti Moskovski Komsomolets.

Yksi pojista vastasi yksiselitteisesti. Hän kirjoitti poikki kyselylomakkeen ”moottoripyörä” liittäen perään vielä kolme huutomerkkiä.

Unelma omasta moottoripyörästä on varsinainen kulkutauti neuvostonuorten parissa. Halu ajaa täyttä vauhtia kaksipyöräisellä pitkin katuja saattaa johtaa millaisiin äärimmäisyyksiin tahansa toteaa lehti. Jotkut tekevät yötä päivää ylitöitä juoksupoikina ja sanomalehtien myyjinä ansaitakseen rahat moottoripyörään. Toiset taas lankeavat rikoksiin, varastavat pyöriä kaduilta ja joutuvat viimein poliisiin käsiin.

Moottoripyörä ei ole vain ohimenevä muoti-ilmiö nuorison keskuudessa, täh-

jäsenille mielipiteistänne. Tällöin saadaan tilaisuus korjata tehtyjä virheitä.

Aurinkoisia ajokelejä ja tapahtumari-kasta ajokautta! pidetään ensi kesän tunnuksena: Jos alkoholia niin malttia, sekä selvänä satulassa.

Terv. Simo

dentää Moskovski Komsomolets. Siitä on pikimminkin tullut kaikkinielaiseva intohimo. Toistaiseksi nuorisjärjestöt eivät ole ottaneet huomioon uutta innostuksen aaltoa vapaa-ajan toiminnassa.

Kaikki tietävät, että ainakin joka toinen ammattikoululainen toivoo valmistuvansa ammattiautoilijaksi. Tästä huolimatta on pulaa moottorikerhoista, joissa teini-ikäiset nuoret voisivat puuhailla autojensa ja moottoripyöriensä parissa, huomauttaa nuorisolehti.

Moskovassa on urheilutekninen kerho, jossa 18-vuotta täyttäneet saavat kolme kuukautta opetusta ajokorttia varten. Kurssi maksaa runsaat 300 markkaa. Kerho ei kuitenkaan saa mitään avustusta nuorisotyötä tukevalta järjestöltä, mikä vaikeuttaa toimitilojen saantia.

Ammattikoululla on lisäksi oma moottorikerho jota koulun ”tukiyritys”, eräs veturitehdas, auttaa taloudellisesti. Pioneerijärjestöt vetävät mikroautokursseja, jonne on aina pitkät osallistujajonot.

Suurimmalla osalla nuorisoa ei kuitenkaan ole mitään mahdollisuuksia puuhailla suuren unelmansa – moottoripyörän – kanssa kerhoissa tai nuorisjärjestöissä. Eikö näille nuorille pitäisi antaa mahdollisuus? Kysyy nuorisolehti Moskovski Komsomolets.

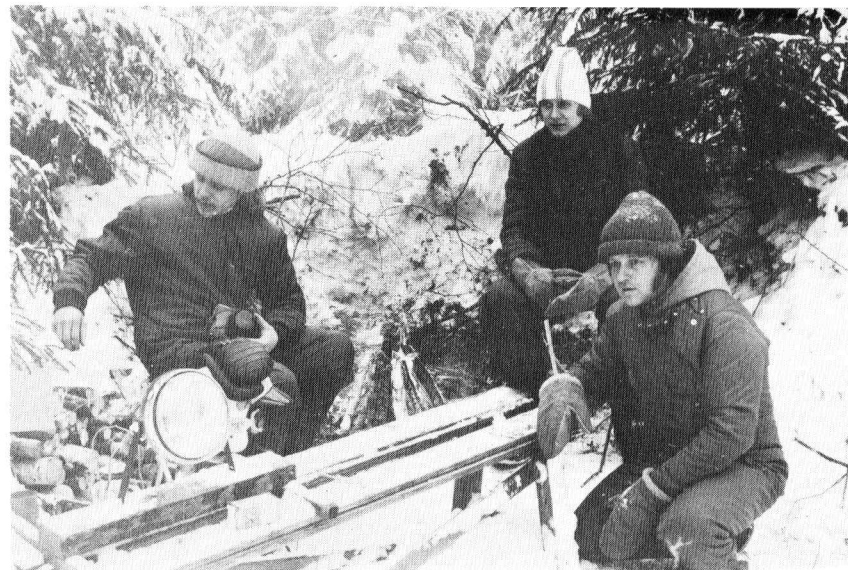


Sadan motoristin lämminhenkinen Talviralli Verlassa

Viikko ennen talvirallia oli kerhon hallitus koolla ja mukana olivat talvirallin toimikunnasta Raimo Teitto (Pappa) ja Risto Saukkonen selostamassa rallin järjestelyjä, todettiin kaiken olevan kunnossa, paitsi aprikoiitiin uskaltautuvatko kaikki ennakkoon ilmoittautuneet matkaan jos olosuhteet tälle talvelle ominaisesti muodostuvat vaikeiksi. Ja tietenkin ennusteltiin säätä, kiristyykö pakkakanen jälleen ennätyslukemiin ja ehtiikö sihteeri Manun tekeillä oleva talviajopuku valmistua ajoissa. Alkuvuikosta Juha Naumasan kanssa käymässä keskustelussa kaikkein suurimpana huolena Ju-

hallakin tuntui olevan keliolosuhteet, koska hän toivoi, etteivät kelit vaan muuttuisi kovin suvisiksi, koska silloin renkaan pito heikkenee, sensijaan reilulla paikasella on ilo ajella.

Ralliperjantai valkeni talven tapaan oikein vuosisadan ennätyspyryllä. Maantiet olivat yhtenä puuroisena pöpperönä. Ajellessani lauantaina talvirallipaikalle, mieleen tuli ajatus, että sitkeitä hatunnoston arvoisia ja vaikeita keliolosuhteita pelkäämättömiä olivat talviralliin matkaavat motoristit. Tiet olivat vielä lauantainakin melko tukkoisia, kunnes äkkäsin mistä se johtuu Pappa oli tietenkin läh-



Ensimmäinen tehtävä talviralliin saapuvalla oli vapaaehtoinen osallistuminen lampunvaihdon kilpailuun. Vastaanottajat odottelemassa uutta tulijaa.



'AVANTO ON POIKAA' Miehet virkistävässä avantokylvyssä.



Tarjoilupuuoli pelasi esimerkkilisesti, tuntui olevan sitä praktiikkaa. Vielä kerran tytöt, 'Kiitos suussa sulavista antimista.'

tenyt talviralliin ja jättänyt tiehöylän lämpöiseen talliin.

Talvirallissa oli 83 osanottajaa, kaikki puuhahmiset mukaanlukien noin 100, 73:lla moottoripyörällä saapuneina. Naismotoristeja edusti yksin Leila Pörsti, ja sivuvaunullisia Jussi Kähkönen. Heti

rallipaikalle saavuttuaan sai jokainen mahdollisuuden osallistua lampunvaihtokilpailuun, jonka voitti Henrik Budich ajalla 1,10, 2) Lasse Tommola 1,34, 3) Jori Gustafsson 1,35. Palkinnot saivat myös pisimmän matkan ajaneet: 1) Martti Makkonen Järvenpäästä Pudasjärven kautta ajaen 1072,8 km, 2) Matti



Yllättävän laajan suosion saavuttanut Talviralli Verlan Haukkulahdessa, noin sadan motoristin tilaisuus oli mieliin painuva.





Jämsäläiset Raimo Aalto ja Kari Rauhamäki yöpyivät laavulla. Paksu ja pehmeä lumikerros patjana, hiljainen luminen kuusikko ympärillä, taivas katonna ja nuotion lämmön loiste takasivat parhaan mahdollisen unen näille motoristeille.

Viro Pihitputaalta 625,6 km, 3) Jorma Impola Pyhäjoelta 397,6 km.

Arto Karhunen ajoi Kajaanista jättäen taakseen 379 km, ollen aivan läpimärkä ja hänen ensimmäiset sanansa olivatkin perille päästyään "vettä", kesti het-

ken ennenkuin vastaanottajat tajusivat että hänen on jano. Arto kertoikin pahinta matkan aikana olleen pimeyden ja vastaan tulevat rekka-autot jotka pöllyttivät lunta ilmoille." "Oli ajettava vain rekkojen äänet vasemmalla, parempi olisi ollut narskuva keli." Juha Naumanen Joen-



Sunnuntaina heräteltiin lumen peittämiä moottoripyöriä kotimatkaa varten, mielessä pienoista ylpeyttä 'Tulipa käytyä talvirallissa.'

suusta ajeli kesärenkailla 240 km. Hannu Järvinen Paneliasta 240 km. Jari Tununen Haapamäeltä 176 km.

Voi vain kuvitella raumalaisten Jouni Särkelän ja Hemmo Vyyryläisen tunnelmia kun toisen pyörä särkyi ja kun he sitten yhdellä pyörällä matkaten ja Valkealassa eksyen yöllä ihmisten nukkuessa etsivät oikeata tietä rallipaikalle pyörän valon valaistessa lumista tietä, löysivät perille puolen yön jälkeen 278 km ajettuaan.

Totisesti talvirallissa oli sitä aitoa oikeaa rallin tunnelmaa. Vaikka olosuhteet olivat mitä vaikeimmat, niin silti en tavannut yhtäkään valittajaa, vaan innostunut joukko suunnitteli jo ensitalven rallimatkaa. Kun kaikki teltpapaikat täyttyivät, totesivat jämsäläiset Raimo Aalto ja Kari Rauhamäki: "Mehän voimme yöpyä kuusikossa nuotiolla". Tai niinkuin

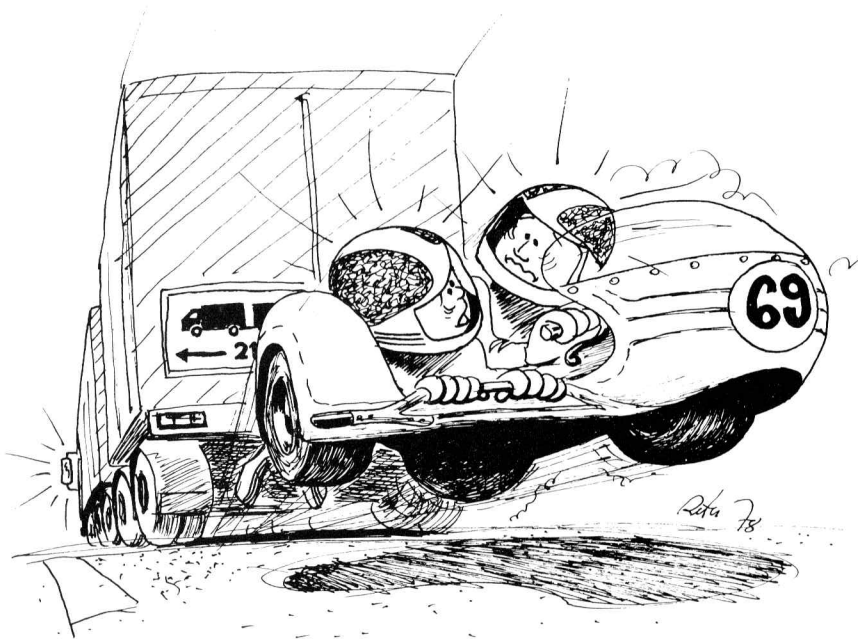
Ahvo Kunttu Joutsenosta, kun hänen pyöränsä särkyi matkalle, niin hän otti ja käveli loput kaksikymmentä kilometriä, tärkeintä hänelle oli vain päästä perille, ja kokea talvirallin henki.

Aimo



Moottoripyöräkerho 69

**TALVI
RALLI
1979**



Tervetuloa Sivaristit!

Moottoripyöräkerho -69 r.y:n hallitukselle

”Tiedustelemme kantaanne seuraavasta:”

Me Sivaristit, pidimme kokouksen, jossa ehdotettiin ja yksimielisesti kannatettiin liittymistä MP 69:n sivujaostoksi.

Olemme toistaiseksi pieni, mutta kasvava ryhmä. Tämän hetkinen jäsenistömme on valtaosaltaan myös MP 69:n jäseniä. Jatkossa tulemme edellyttämään kaikilta MP 69:n jäsenyyttä, mikäli Sivaristit hyväksytään MP 69 yhteyteen.

Toivomme, että MP 69:n yhteydessä meille tarjoutuisi mahdollisuus tiedotus- ja julkaisutoimintaan.

Terveisin Sivaristit

7.12.1978

puolesta

Leena Karlsson
sihteeri

MP-69 etappi ajo

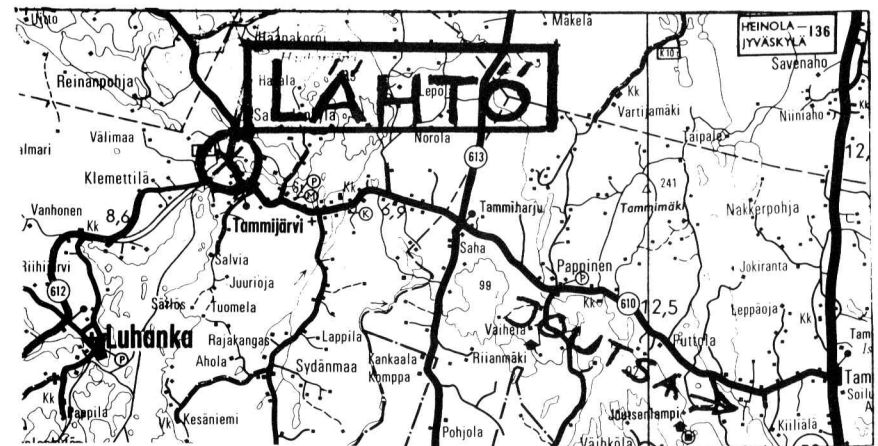
Toukokuun 19 p:nä

Ajelen tarkoitus on kiireettömästi kiertää muutaman ennalta valitun kohteen kautta maisemia ja nähtävyyksiä katsellen. Lähtöpaikka on Myllykahvio Tammikoskella lähellä Luhankaa, Keski-Suomessa. Lähtöaika klo 10.00–12.00. Reitin pituus n. 200 km. Matkan varrella esim. Kyyrölä Oy esittelee ja myy keramiikkaa sekä saviesineitä ja järjestää palkintokilpailun motoristeille.

Ajelen päätteeksi voi leiriytyä kohtuullista korvausta vastaan leirintäalueella jossa mm. leirintämökkejä, elintarvikekioski, kahvila, sauna, lohilammikko. Leirintämaksut: telttapaikka 8.00/henkilö, vuodepaikka mökissä 15.00 mk/henkilö.

Maksu sisältää kaikki leirintäalueen palvelut sekä saunan. Perillä kaikkien reitin kiertäneiden kesken arvotaan palkintoja, mm. autoradio.

Mikäli yövyt, ota varmuudeksi telttä mukaan sillä vuodepaikkoja on rajoitetusti.



Talvitapahtuma

9.–11.3.1979

Ensimmäiseksi en malta olla ihmettelemättä sitä, että MP-69:n jäsenistöä sekä Keski- että Pohjois-Suomi olivat vailla edustajia Talvitapahtumassa. Paikan etäisyys ei ainakaan nyt pitänyt olla esteenä.

Talvitapahtumassa meitä oli kaikkiaan 33 henkilöä eli n. 3% jäsenistöstä. Talvitapahtuma oli siis tällä kertaa Pohjois-Karjalassa Pielisen rannalla Loma-Kolilla. Sää sinä viikonloppuna oli pilvinen ja pakkasta muutama aste.

Talvitapahtuma alkoi perjantaina. Pertti Holla tunnollisena motoristina ei halunnut menettää minuuttiakaan ja oli saapunut paikalle jo klo 12.00. Itse saavuvin vasta klo 15.00. Pepen kanssa odot-

telimme muiden saapumista ja klo 19:n jälkeen väki lisääntyi niin että illalla meitä oli koossa 11 henkilöä. Ilta sujui sitten naistenanssien merkeissä. Täytyy vain todeta, että meidän komeitten miesten pöydän täytyi sijaita jotenkin epäedullisessa paikassa, koska vienti parketille ei ollut liian vilkasta.

Lauantaina kaikki heräsivät pirteinä ja aamiaisen jälkeen koko porukka oli sukilla. Tamperelaiset viihtyivät n. 9 tuntia Kolin komeassa laskettelurinteessä yhtäsoittoa. Muutamat eivät olleet hiihtäneet vuosiin, mutta hyvin hiihto sujui silti vaihtelevassa maastossa. Mm. Saukkosen Risto ei ollut hiihtänyt yli 15 vuoteen, niinpä Risto tunnollisesti treenasi aamu-



Pilkkikilpailujen palkinnoille päässeet.



Hiihtokilpailujen palkintojen saajia.

päivällä yli 20 km hiihtokilpailua varten. Hiihtokilpailu pidettiin sitten klo 14.00. Miesten sarjassa voitosta käytiin sekunttikamppailu, minkä Relanderin Reijo voitti 2 sekunnilla. Kilpailujen jälkeen oli vuorossa sauna ja päivällinen. Päivällisen jälkeen pidimme pienen palaverin kokoushuoneessa, missä suoritimme palkintojen jaon, pari yhteisleikkiä ja katselimme Sumecon uusinta filmimateriaalia. Loppuilta sujuikin tanssilattialla vauhdikkaasti, mm. Pappa ja Teodor olivat otsa märkänä innokkaasti parketilla.

Sunnuntaiamu alkoi totutulla tavalla aamiaisella. Siellä kaikki suunnittelivat kovasti juonia pilkkikilpailua varten. Pappa ilmoitti puolustavansa tarmokkaasti edellisvuoden hopeatilaansa (onnistui myös käytännössä). Pilkkikilpailu kesti 2,5 tuntia, sen voitti ylivoimaisesti Martti Lantta tuloksella 1929 mm. Kilpailujen jälkeen söimme lounaan ja sitten lähdimme kukin kotia kohti.

Järjestäjien puolesta esitän kiitoksem-

me kaikille Talvitapahtumaan osallistujille ja toivomme, että viihdyitte Loma-Kolilla sinä viikonloppuna. Kiitoksia myös Joensuun Moottoripyörälle ja Moottorikoneistamolle lahjoitetuista palkinnoista.

Juha Naumanen

TALVITAPAHTUMA 9.–11.3.1979 LOMA-KOLI

Tulokset:

Hiihtokilpailu (4 km): Tytöt 1: Marja Lantta 19.05, 2) Leila Immonen, 3) Elina Vaakanainen, 4) Marita Hirvonen.

Pojat: 1) Reijo Relander 13.19, 2) Kaino Vaakanainen 13.21, 3) Martti Lantta 14.53, 4) Viljo Immonen, 5) Risto Saukkonen.

Pilkkikilpailu (2,5 tuntia): Tytöt 1) Rauni Voutilainen 99 mm, 2) Leila Immonen 1 nyk.

Pojat: 1) Martti Lantta 1929 mm, 2) Raimo Teitto (Pappa) 1118 mm, 3) Kai Valapuro 778 mm, 4) Viljo Immonen 648 mm, 5) Pekka Nokkanen 3 ny., 6) Hannu Haapamäki, Teuvo Koponen.

Pilkkikilpailussa kalojen yhteispituus ratkaisi.

TUTUSTUMISEN PULMISTA VIELÄKIN

Syyskuun numerossa julkaistu motoristien toveruusongelmia koskenut juttu on joidenkin mielestä niin ajankohtainen ja kansainvälinen, että se käännettiin pohjoismaisille kielille alan aineistovaihdantaa varten. Etenkin ruotsalainen yhteiskunta on kehittynyt asteelle, jossa ihmisten vieraantumisoingelmat koetaan ahdistavina. Ja Suomessahan on ahnaasti jäljitelly kaikki ruotsalaiset kehitys- ja asenneilmiöt. Ja kerrattu virheetkin. Tässä jutussa kosketellaan yksilön tilannetta tutustumisoingelmissa. Ja taustaa, miten tähän on tultu.

”Miksei ihminen ole yhtä helposti tajuttava kuin kone”

Eräs Jawa-kauden nuori motoristi eli varsin riehakasta murrosikä. Hän joutui jatkuvasti ristiriitoihin kotiväkensä ja ympäristönsä kanssa, ja mitä risaisemalla tolalla asiat ihmisuhteissa oli, sitä riehakkaammin hän ajeli ja sitä intensiivisemmin purki ja kokosi pyöräänsä. Pyörän rakenteen tutkiminen oli ainoita asioita, jossa hän pystyi kunnolla keskittymään. Ja sitä mukaa kun oppi tuntemaan pyörän, se tuotti yhä enemmän tyydytystä ja kykyä pyörän hallintaan niin ajossa kuin huollossakin. Ihmissuhteiden tuskastuttamana poika usein huokasi: ”Miksei ihminen ja elämä voi olla yhtä selvästi tajuttavissa kuin kone.” Etenkin tyttösuhteissa tämä suoraviivainen poika olisi halunnut, että yhteispe-

li olisi pelannut yhtä helposti kuin kunnan pultin ja mutterin. Tosin jotkut pultit olivat hyvinkin valmiit tämän pönteän pojan kanssa pultti ja mutterileikkiin, mutta kun poika yritti joitakin toisia tyttöjä, peli ei pelannutkaan. Tytöt julistivat täydeltä laidalta, mitä pojasta ajattelivat. Eipä ihme, jos käsittelyvarma moottoripyörä pysyi pojan sisimmässä ensimmäisellä sijalla ohi sotaväki vuosien. Mutta koneen tuntijana pojasta kehittyi ensiluokan auton asentaja. Ja se piti leivissä ja liemissä.

Meidän aikamme murrosikäinen ”aktiivisti” on hiukan toisenlaisessa tilanteessa. Perus- ja ammattikoulu sitoo enemmän ja kauemmin, eikä työelämään ole sellaista selvää oikotietä kuten useimmilla Jawa-kauden nuorukaisilla vielä oli. Jos ihmisyhteisö Jawakautena murrosikäisen valvonnassa oli ahdasmielisempi kuin meidän aikamme, meidän aikamme

kasvuikäistä voi huolettua ympäristön välipitämättömyys ja kylmyys. Tähän on syynä se jättimäinen muutos, minkä teknistynyt maailma on kokenut viimeisen 20 vuoden aikana. Se on suurin ja nopein muutos, mikä ihmiskuntaa historiansa aikana on kohdannut. Muutos on koskettanut kaikkia elämäntiloja ja ennen kaikkea ihmisuhteita. Monta elämäntilaa on siirretty yhteiskunnalliseen valvontaan ja yksilöt ovat vapautetut monista velvoitteista. Laki suojelee nuoria ja kieltää työskentelyn varsin monilla aloilla. Suojelun huippua edustanee Itävallan laki, jonka mukaan maailmankuulu poikakuoro ei voi antaa konserttia loma-aikana. Matkustuksen ja laulun rasitus katsotaan nuoren ihmisen riistoksi hänen tärkeinä kehitysvuosinaan. Mutta laki ei suojele nuorta discon meteliltä ja tupakansavulta. Ruotsalaisen lainsäädäntösuunnan huippua taas edustanee se esitys, että joulupukin pitää olla mies, painaa vähintään 80 kiloa ja on pystyttävä nostamaan yhdellä kädellä 30 kiloa.

Mitä näillä älyttömäntuntuilla esimerkeillä on tekemistä tämän jutun aiheen kanssa. Paljonkin. Viimeiset 20 vuotta on toteuttanut Jawa-pojan unelman: ihmisestä on tullut koneen osa ja yhä paisuva lainsäädäntö määrittelee miten nämä osat pelaavat. Asiat on kertakaikkiaan tehty selviksi. Joulupukinkin olemus on teknisesti ja matemaattisesti määritelty. Pitäisi olla helppo elää maailmassa, missä kaikki on pistetty järjestykseen ja jossa etenkin monet poliitikot tuntuvat tietävän, mikä on parasta yksilölle, ryhmälle ja yhteisöille.

Ihmisten tiedon ja koulutuksen taso on noussut valtavasti. Miljoonilla on mahdollisuus matkustella kaukaisiin maihin.

Lapsirajoitus pelaa, eikä sairaita vanhuksiakaan tarvitse kotona hoitaa. Ihmiset ovat tulleet riippumattomiksi toisistaan. Ostokset sopii omatoimisesti poimia kaupasta, ei ole suhdetta myyjään. Räjähdysmäisesti lisääntynyt kerrostaloasutus vapauttaa naapurisuhteista. Maaseudun kylissäkään ei enää käydä naapurissa. Jos on asiaa, on puhelin. Ja puhelinmaksu on niin kallis, ettei siinä voi turhia lirkutella. Pysytään asialinjalla. On asiasuhteita, ei ihmisuhteita. Ihmissuhteet markkinoi julkisten merkeissä viikolehdet. Inhimillinen katastrofikin on markkinatavaraa. Systeemi pelaa kuin koneen osat.

Vai pelaako? Äskettäin eräs Suomessa työskentelevä, paljon maailmaa kiertänyt nuori hollantilaismies sanoi arvokkaan lehden toimittajalle: ”— Ihmiset kaikkialla ovat pettyneet aikamme tarjouksiin. Ihmiset lopultakin ovat kaikkialla samanlaisia, tuntevat samanlaiset kaipuut ja ovat hädissään samojen asioiden puolesta. On petytty helppoon, vaivattomaan ja sentähden masentavaan elämään. Ihmiset kärsivät. He muuttaisivat elämänsä suunnan jotenkin, mutta eivät voi.”

Tällaisessa ”valmiissa” maailmassa kuitenkin on jäljellä ihminen yksilöllisine ongelmineen. Vaikka kuinka maailma on tehty valmiiksi ja laein ja säädöksiin määrätty ja suojattu, ihmisyksilö lapsuudessa ja etenkin nuoruudessa joutuu omakohteisesti ”sisäänajamaan” sinne itsensä. Vaikka monet puhtaasti teknokraatit ja poliitikot ovat sitä mieltä, että ihminen vain ottaa ja elää heidän niin hyväksi tekemässään maailmassa. Näitä teknokraatteja ja poliitikoita on yhtä lailla niin kapitalistisessa kuin sosialistisessa järjes-

telmässä. Heitä ärsyttää kyselevä ja sopeutumaton ihminen.

Mykkien sukupolvi?

1970-luvun vaihteen ”hulluina” muutosvuosina olin erään tuttavaperheen kanssa autoajelulla ja poikkesimme suosittoon tanssipaikkaan. Siellä oli eräs hetken suosikkibändeistä ja musiikin voima taristi koko taloa. Ei siellä jaksanut kukaan sisällä olla. Tuttavaperheen rouva kysyi talon portailla seisoskelleelta tutulta nuorukaiselta, miten tällaisessa metelissä nuoret voivat seurustella ja puhua toisille, kuten tansseissa on tapana. Poika katsoi ihmeissään ja tokaisi: ”Mitä sitä nyt tämmöisessä paikassa toisille puhumista olisi”. Pojalla muuten oli satapiikkinen pyörä.

Kohta senjälkeen olin tutun hollantilaisperheen vieraana Hellmondissa. Olimme iltapäiväkävelyllä ja sivuutimme kaupunginosan discoksi juuri muutetun nuorison pienen tanssikävilan. Poika kertoi, että pääosa seudun nuorisoa boikotoi juomille ja musiikki pelaa tauotta niin kovaa, ettei ole mitään mahdollista keskustella. Ja meille paikka oli juuri keskustelupaikka aikaisemmin. Poika kertoi, että nyt yritetään Hollannissa markkinoida amerikkalais-ruotsalaiseen tyyliin.

Nämä rinnastukset osoittavat, kuinka Pohjoismaissa kaikki otettiin vastaan kehitysilmiönä, ilman kritiikkiä tai ihmetelyä. Hollannissa protestoitiiin, nuoriso ei suostunut mykkyyteen meluverhon alle.

Pohjoismaissa ilmeisesti asenteiden ohella juuri kokoontumispaikkojen melu, niin tanssipaikoissa kuin ravintoloissa — on edistänyt mykän ja kontaktivaikkeen sukupolven syntymistä. Keskusteluha-

luista on monissa piireissä jopa pidetty vanhanaikaisena tai tyhmänä. Paitsi jos viinaa on riittävästi, sopiihan sitä sen merkeissä jotain lasketella.

Toisaalta koululaitoksen viimeiset kehitysvaiheet jättikouluineen ja luokkineen eivät ole edistäneet kasvavien ilmaisuoh-keutta. Puolet nuorisosta on ulkona nuorisjärjestöjenkin toiminnasta. Kun osa nuorisoa on monen toiminnan tilastoissa, todellinen osallistumattomien luku on paljon suurempi. Ilmeisesti liike-elämälle on vain eduksi, että nuorisosta niin suuri osa on ”mykkää” kuluttajamassaa.

Tässä ”mykkyyden” vaiheessa on ihmissuhteiden lamaantuminen ilmennyt lisääntyvänä alkoholismina ja etenkin kaikkien mahdollisen kokoontumisen muuttumisena ryyppäjäisiksi. Eräs monitouhuinen mies valitti: — Harrastat Suomessa mitä tahansa, kontaten kotia tulet.

Viime aikainen lääketieteen kehitys on tehnyt mahdolliseksi aivotointojen tehostetun tutkimisen. Toistuvat humalatilat aiheuttavat aivoihin kemiallisen tilan, joka ylläpitää depressiota ja ehkäisee aktiiviteetin palautumista. Tämä heijastuu lamauttavana myös työelämään ja ihmissuhteisiin. Nousuhumalan lyhyt aktiiviteetti kostahtuu pitkänä lamatilana. Tähän noidankehään on kaikissa teknis-tyneissä yhteiskunnissa joutunut suuri määrä ihmisiä. Kun monet kasvuikäiset alkavat toistuvan ryyppäämisen 13—15 iässä, ei ihme jos niin monet ovat ”mykkiä” ja vaikeuksissa ihmissuhteissa. (Alkoholi-ongelmiin joutui myös alussa mainittu Jawamotoristi, joka ei miehensänsänsäkään osannut luoda muuten ihmissuhteita. Hyvän ammattitaidon vuoksi hänen tilannettaan katsottiin vuosikautia läpi työpaikallakin ja ongelma pääsi

pahaksi). Ilmeisesti vapaampi alkoholipoliittikka ja kulutuksen lisääntyminen on Pohjoismaissa enemmän tyrehtyttänyt kuin vapauttanut inhimillistä yhteyskykyä. Alkoholilla ei ole sillä tapaa seurustelujuoma kuin etelämpänä. Pohjoisessa häiriö, aggressio ja tolkuttomuus on aina uhkaamassa. Ja jälkeiset masennustilat.

Sulkeutuneesta yhteiskunnasta avoimeen

Jonkinlainen vastaliike tyrehtyneille ihmisuhteille on syntymässä melko spontaanisti erilaisissa asumayhteisöissä. Kaupungeissa aloitellaan kaupunginosa-toimintaa ja etenkin laitaosien omakotiyhdistykset ovat aktiivisia ihmisten yhdistämisessä ja tutustuttamisessa. Jopa siellä täällä yritellään kerrostalojen asukkaiden tutustumista. Maaseudulla taas herätellään kyläpiiri-toimintoja ja nukuneita eri alojen yhdistyksiä. On tiedostettu, että muuten kohta elämme yhteiskunnassa jossa kukaan ei tunne ketään ja meitä hallitsee numeroina virkakoneisto.

Mutta ei tämä uusi suunta kaikkia miellytä. Tuore esimerkki kirjoittajan kotikunnan kaupunkimaisesta taajamasta. Paikallisliikenteen linja-autossa pikku tyttönen teki riemastuttavan avointa tuttavuutta kanssamatkustajien kanssa. Hyvän koulutuksen saanut äiti istui mykänä ja kiusaantuneena. Lähellä oleva eläkeläismies kehaisi jotain tyttösestä. Siitäkö arvon rouva nosti metakan: eikö mies tajua, ettei ole soveliasta puhua noin vain henkilölle, jota ei tunne. Ei huomannut mies todeta, että Luojankiitos ei sentään tytär ole tullut äitiinsä — vielä.

Vaikka monet erikoisharrastukset lä-

hentävät ihmisiä ohi ikä- ja säätyrajoituksen, elämä on viime aikoina käynyt niin sulkeutuneeksi ettei sovi ihmetellä monien motoristienkaan arkuutta solmia tuttavuutta outojen harrastuskumppanien kanssa. Mutta motoristit voisivat olla kapinallisia ja ylittää tavanomaisia aitoja. Vain yksilöt voivat kävellä suljetusta yhteiskunnasta avoimeen. Yksipuolinen ei tämä askel silti ole, koska toisen pitää ottaa vastaan, jos toinen lähestyy. Mutta rohkea se rokan syö. Eikä pidä lannistua, jos kaikki yritykset eivät onnistukaan. Mutta jokainen onnistunut hetki kohdata ja hyväksyä toinen rakentaa hiukan inhimillisempää ja avoimempaa yhteiskuntaa.

Mitä patenttiratkaisua ei ole. Lainaten lopuksi kuulua modernia runoilijaa:

*meidän on itse
tehtävä tämä matka
mentävä sanojen hakuun
läpi pimeään
Jossain loistaa
auringon halkaistu silmä.*

Eero Mikkola

EPÄILYTTÄVÄÄ

Pankin kassaneiti meni johtajan puheille.

— Minun pitäisi pian päästä talvilomalle, hän sanoi. — Olen aivan hirvittävän näköinen.

— Ette suinkaa, sanoi johtaja. — Minusta neiti näyttää aivan yhtä viehättävältä kuin ennenkin.

— Tosiaanko? Mistä ihmeestä sitten johtuu, että miehet ovat alkaneet laskea rahat, jotka annan heille?

Motoristin kevätpäivät -79 Tampereella

Valtakunnallinen järjestäytyneen moottoripyöräilyn esiinmarssi on Tampereella 13. päivänä toukokuuta. Tämän perinteisen tilaisuuden tavoitteena on moottoripyöräharrastuksen tunnetuksi tekeminen suuren yleisön keskuudessa. Mitä useampi motoristi on mukana, sitä paremmin pääsemme tavoitteeseemme. Tule Sinäkin mukaan! Tilaisuuden järjestelyistä huolehtii Hämeen Moottorikerho ry. ja kevätpäivien suojelijana on Tasavallan Presidentti Urho Kekkonen.

TAPAHTUMIEN KULKU

– Kokouminen Tampereen jäähallille (viitoitettu) klo 10.00–11.30, jossa myös ilmoittautuminen.

– Mp-paraatin liikkeellelähtö n. klo 12.30 (paraatireitti Sammonkatu – Itsenäisyydenkatu – Hämeenkatu – Keskustori).

– Puhetilaisuus Keskustorilla klo 13.00.

– Siirtyminen Tammelan koululle ja tutustuminen Moottoripyöräily ennen ja nyt -näyttelyyn sekä ruokailu.

EDULLINEN KEVÄTPÄIVÄT -PAKETTI

Kun ilmoittaudut huhtikuun aikana pankkisiirtolomakkeella, pääset varmminkin nauttimaan kevätpäivät -paketin etuuksista. Paketti sisältää:

– sisäänpääsy näyttelyyn, – lämmin ateria kouluruokalassa, – Tampere 200-v. juhlatarra, – Kevätpäivät -ohjelma-julkaisu, – osallistut arvontaan, jossa jokaista kymmentä ennakoilmoittautunutta kohden arvotaan yksi pääsylippu Tampereen Horhan MM-motocross -kilpailuun luokassa alle 125 cc 10.06.1979.

Paketin hinta mk 15,–. Eikä maksa paljon!

OTA MAKSUKUITTI MUKAASI TAMPEEREELLE!

Ruokailujärjestelyjen mahdollistamiseksi toivomme Sinun ilmoittautuvan ennakolta, vaikka siitä olisi vähän vaikeakin. Jos haluat tutustua näyttelyyn ja Tampereen lukuisiin nähtävyyksiin jo lauantaina, voit tiedustella majoitusmahdollisuuksia esim. Maisansalon Vapaa-aikakeskuksesta (puh. 931-84 141) tai Tampereen kaupungin Matkailu ja Kongressitoimistosta (puh. 931-26 652).

Toivotamme Sinut ja ystäväsi tervetulleiksi Tampereelle!

Motoristin Kevätpäivät -79 Järjestelytoimikunta.

MOOTTORIPYÖRÄILY ENNEN JA NYT

Tammelan koululla, Ilmarinkatu 17, Tampere, Aukioloajat: lauantaina 12.5. klo 12–20, sunnuntaina 13.5. klo 10–18.

Motoristin kevätpäivien yhteydessä on mp-näyttely, teemana moottoripyöräily ennen ja nyt. Se on edustava katsaus moottoripyöräilyn lähes satavuotiseen historiaan. Näyttelyn järjestää Veteraanimoottoripyöräklubi. Kevätpäivien osanottajat vierailevat siellä ohjelman mukaisesti sunnuntaina.

MYÖS UUSIA PYÖRIÄ

Moottoripyöräilyn nykypäivää esittelevät moottoripyörä- ja tarvikeliikkeen. Mukana ovat keväällä katukuvaan ilmestyvät pyöräutuudet ja kilparadoille tehdyt urheilukoneet. Näyttelyssä on esillä uusin ajoasumuoti ja uusimmat varusteet. Kävijä saa niinkään kokonaiskuvan moottoripyöräharrastuksista, matkapyöräilystä kilpaurheiluun.

OSATTIIN SITÄ ENNENKIN...

Näyttelyn järjestäjä Veteraanimoottoripyöräklubi tuo laajasti esiin omaa toimialuettaan, moottoripyöräilyä ennen. Katsojalle näytetään läpileikkaus moottoripyöräilyn historiasta, remmivetoisista



Sinusta riippuu, kuinka täyteen Keskustori tulee toukokuun 13. päivänä. Osoita olevasi vastuuntuntoinen motoristi ja osallistu tähän valtakunnalliseen tilaisuuteen.

Jawa-kauteen ja edelleen nykypäivään.

Näyttelyn legendaarista Vincentiä katsoessa muistuvat mieliin 50-luvun kilparadat. Norsunluun värinen Calthorpe ja Ariel SG ovat tyyppiesimerkkejä 30-luvun brittiläisestä muotivirtauksesta. Esillä oleva sivuvaunullinen BMW R11 on helposti tunnistettavissa nykyisten bokseribemujen esi-isäksi. Kaikkiaan näytteillä on kolmisenkymmentä entisöityä moottoripyörää. Kokonaiskuvaa täydentää kuvamateriaali, kilpailujen ja moottoripyörän historia, sekä menneiden aikojen ajovarusteet.

Moottoripyöräilijöille tärkeistä asioista kertovat myös poliisin, Liikenneturvan, raitiuslautakunnan ja nuorisolautakunnan osastot. Moottoripyöräilijöiden jatkokoulutustoimintaa on tilaisuus seurata esityksistä.

Tätä ja paljon muuta tapahtuu Tampereella toukokuussa! Tervetuloa katsomaan!

Veteraanimoottoripyöräklubi /AM

OTATKO ELÄMASI RISKIN

Rattijuopumuhan seuraamukset ovat sarkko, vankuus ja ajokiellot. Rattijuoppo maksaa tutkimus- ja oikeudelliskäytökset, menettää vakuutusajan palkan, eläkönsä liikenne- ja autovakuutuskorvauksien ja joutuu itse korvausvelvoitteen maksajien vahingosta sekä vakuutusyhtiön tilapäisistä maksamista tilke- ja korvauksista. **VAIKI SELVÄNÄ LIIKENNEMÄNNÄ**

Yozon Stoori

Huippuvuoret 15. 2. 1979

Hei Aimo — et ehkä tunne minua mutta olemme kyllä joskus tavanneet. Kuten päiväyksestä näet olen kutakuinkin pohjoisessa. Paikka ei taatusti ole mikään motoristin paratiisi, joskin moottoripyörä ja moottorikelkka ovat ainoat sallitut yksityisajoneuvot. Niinpä saariryhmän pääkaupungissa, Longyerbyenissa on kuitensataa moottorikelkkaa ja pari sataa moottoripyörää, mutta asukkaita vain tuhat.

Varsinaisista moottoripyörästä ei kyllä voi puhua kun suurin sallittu sylinteri tilavuus on 100 cc, mutta eipä ole teitäkään kuin 28 kilometriä. Postia saarille tulee kerran viikossa, ja viime viikon posti toi tammikuun Motoristin. Pääkirjoituksen luettuani heräsi talkoohenki, joten tässä nyt tulee palautetta.

Tapasin viime elokuussa Lapissa, Ivalon kylässä japanilaisen moottoripyöräilijän. Koska ei aikaisemmin ole moista kohdalleni osunut tunkeuduini juttusille. Tutkimme toistemme reitit ja huomasimme etteivät sovi yhteen. Mutta japskin reitti jatkui Nordkappiin ja sieltä alas Osloon, Norjan runkotietä E 6:ta, jonka varrella olen jo jonkin aikaa asunut. Niinpä kutsuin kaverin kyläilemään kun ehtii etelämmäksi, hieman Skibotenin eteläpuolelle, ja toivotin hyvää matkaa.

Niinhan siinä kävi, että noin viikon kulluttua töistä tullessani istui herra Yozo Tamai portaillamme.

Johan rupesi juttu luistamaan kun pääsimme peremmälle. Yozo kertoili matkakokemuksistaan ja reitistään ja minä kerroin omista moottoripyöräkokemuksistani.

Nyt kuitenkin alkaa Yozon stoori:

Yozo Tamai 28 vuotias puutarha-arkkitehti Japanista oli joskus lapsuudessaan lukenut kirjan, kuinka joku huimapäätä oli ajanut Amerikan halki 250 cc

moottoripyörällä. Siitäkös oli huima suunnitelma jäänyt itämään. Opinnot lopetettuaan oli Yozo ruvennut toteuttamaan hankettaan ajaa moottoripyörällä maailman ympäri. Tuossa vaiheessa hän ei tiennyt moottoripyörästä muuta kuin, ettei niitä saa kivittää. Yozo hankki ensimmäiseksi ajokikseen käytetyn Suzukin, joka laukesi tuota pikaa, kas kun myyjä ei ollut maininnut että öljyäkin tarvitaan. . .

Tekniikan tuntemustaan Yozon siis täytyi hankkia. Niinpä hän meni paikallisen Yamaha korjaajan pajaan mekaanikon oppiin. Koko ajan hän kirjoitteli maailmalle etsien sponsoreita, anoen viisumeita, läpikulkulupia ja ratkoen muita byrokratian kompia ja suunnitellen ajoreittejä saatujen tietojen mukaan. Kun kaikki muu alkoi olla valmista alkoi pyörän valinta johon kului puolivuotta, huoltoverkoston ja varaosien turvaaminen vei aikansa. Tiukan harkinnan jälkeen tuli valituksi Yamaha 250 RD.

Vihdoin elokuun 8.1976 lastasi Yozo pelit ja vehkeet Vancouverin laivaan. Matka oli alkanut. Yozo kiersi ensin verryttely mielessä Alaskan ja Kanadan. Jatkoivat sitten USA:n halki joulukuksi Mexico Citiin. Sieltä matka jatkui Keski-Amerikan halki Caracasiin josta lentokoneella Colombiaan. Läpi Ecuadorin Peruun kulki Yozon tie. Perussa sukulaisten luona vierähti kolmisen viikkoa joka olikin ensimmäinen pitempi tauko. Täältä jatkui matka Chilen läpi Argentiinaan ja Brasiliaan, Rio de Janeiroon. Jossakin tuolla Etelä-Amerikassa oli vastaan tullut saksalainen, joka oli taitanut matkaa polkupyörällä jo 11 vuotta. Ison veden yli Afrikkaan pääsi Yozo laivalla ja 1000:lla, ja määränpää oli Senecal.

Afrikassa olikin paljon vastoinkäymisiä oudolla kulkijalla. Polttoaineen saanti muodostui jatkuvaksi ongelmaksi, useissa köyhissä maissa bensa on kortilla. Huonot välit naapurimaiden kesken aiheuttivat odottamattomia vaikeuksia ylitettäessä rajaa maasta toiseen. Niissä toimenpiteissä vierähti tunteja joskus

jopa päiviä. Tiet olivat erittäin huonoja, ja sadekautena savivellinä joten eteneminen oli hyvin hidasta. Villieläimistä ei sanottavammoin ollut haittaa, mitä nyt joskus uteliaat tai pelästyneet apinalaumat yllättäen hyppivät metrin päästä ylitien, aiheuttaen unohtumattomia elämyksiä.

Joulun-77 vietti Yozo Saharassa. Vuosi-78 ei alkanut kovin valoisasti. . Algeriassa osui tielle lammas jolla ei ollut pienintäkään aikomusta väistä, eikä se liioin väistänyt. Seurauksena murtunut ranne ja etupää solmussa. Pyörän ja miehen paikkaamiseen kului nelisen kuukautta. Yozo oli ilmeisesti onnistunut hurmaamaan sairaanhoitajat, jotka kirjoittivat hänet sairaalaan sisään koko tuoksi ajaksi — ilmainen asunto ja täysihoito kunnes kipsi poistettiin, ja siitäkös oli Yozo hyvillään. Tuon neljän kuukauden aikana kerkisi jo viisumikin vanhaksi ja siitäkös jälleen paperisota syttyi, ennen kuin viskaalit päästivät matkamiehen Marokkoon ja Eurooppaan.

Euroopasta ei ole muuta mainittavaa, kuin että täältä oli ollut vaikeinta USA:n ohella löytää sponsoreita. Suomesta oli E-öljyt luvanneet järjestää polttoaineet, mutta kun Yozo oli käynyt pääkonttorissa oli kyseinen päällikkö ollut lomalla joten se avustus kistui yhdeksi tankkaukseksi Helsingissä. Mutta siitäkin osasi Yozo olla hyvillään. Norjasta kun ei edes viitsitty vastata kirjeisiin. Länsi-Saksassa odotti pyörää huolto tehtaan laskuun.

Matkasta oli vielä tavatessamme jäljellä Lähi-Itä, Pakistan, jonne Yozo tähtäsi joulukuksi-78. Sieltä edelleen Intiaan, Australiaan ja mahdollisesti Uusi-Seelanti. Kotiin oli tarkoitus ehtiä elokuuksi -79.

Pyörän valintaansa Yozo puolusteli, kun sitä äänen ihmettelin, kertomalla että kaksitahtinen on helpompi ja varmempi kulkuväline yksinkertaisuutensa ansiosta kuin nelitahtinen. Varaosien ja huollon järjestäminen ja turvaaminen etukäteen on helpompi yleiselle pyörämerkille ja tavallisimmalle mallille ja sitä hän juuri on Yamaha 250. Lisäksi useis-

sa maissa mm. Etelä-Amerikassa 250 cc on suurin sallittu moottorikoko. Hän kertoi tavanneensa englantilaisen motoristin Meksikossa joka oli jo useamman kuukauden odottanut varaosia Honda GOLD Wingin kardaanin petettyä. Samoin renkaiden hankinta saattaa aiheuttaa ylimääräistä odotusaikaa jos rengaskoko on muu kuin 18”.

Raha-asiat olivat myös aiheuttaneet huolia. Matkakassan 6000\$ olisi pitänyt riittää mutta dollarin jatkuva alamäki ja polttoaineen hinnan yhtä jatkuva ylämäki rasittivat kassaa odotettua enemmän. Loppujen lopuksi sponsoreiden hankkimiskustannukset ja saatu etu olivat kutakuinkin tasoissa. Joskin oli suuri etu ettei tarvinnut kuljettaa niin paljoa rahaa mukana. Mainittu matkakassa ei kyllä suonut paljoa ylellisyyttä, ei hotelleita eikä ravintoloita. Pää ravintona hedelmät ja leipä, ja matkakumppanina jatkuva pienoinen nälkä. Päivittäinen dollarianos oli 1\$75c.

Päivittäiset ajomatkat olivat aika lyhyitä noin 250 km, jota myös hieman ihmettelin. Tavatessamme oli kilometrejä kertynyt jo 160 000 ja Yozo poti jo välillä matkaväsymystä, ei kuulemma enää tuntunut lomalta, pikemminkin työltä. Jos vielä halusi perehtyä vieraisiin oloihin lähemmin, oli tuo 250 km päivässä hyvin perusteltu. Pyörä oli kestänyt hyvin. Neljännät männät ja toiset sylinterit olivat menossa. 20 000 km:n välein vaihtoi hän männänrenkaat. Kytkin oli myös järjestyksessä neljäs.

Suurin heikkous oli levyjarru, joka oli aiheuttanut huolia likaantuessaan. Yozo oli siis tyytyväinen pyöräänsä mutta myönsi että olisihan se hieman isompi saanut olla. Lisäksi hän kertoi silloin tällöin pesevänsä akkunsaa. Akku ylösalaisin, nesteet pihalle, huuhdeltu lämpimällä vedellä kolme kertaa ja kevyt lataus päälle, pitää akun kunnossa.

Kerroin Yozolle MP69:stä katselimme vanhoja Motoristeja muistelin Kontiorallia vertaillimme myös vakuutusmaksuja, kyllähän sitä juttua riitti. Hän oli pannut

KERHOLAISIAMME

Kolme kertaa YK:n tehtävissä

Hämeenlinnalainen rengasasentaja Jouni Airasmaa, 28, on ajellut moottoripyörällä 11 vuotta. Nyt on Honda 750 ja sitä ennen on ollut tutut Jawa 250, Ariel 350 ja 500 ja Ural 650 kanssa. Motoristiveljellä on ollut vielä eri pyöriä, joita on tullut kokeiltua.

Motoristeissa on seikkailijan maailmankiertäjän verta, mutta harvemmissa siten kuin Jounilla: hän on kolmesti pestautunut YK:n tehtäviin puolen vuoden komennuksille. Kyproksella 1974 koki oikean sodan kreikkalaisten turkkilaisten ottaessa yhteen. Vuosien 1975–76 vaihteessa oli autonhuoltomiehen komenus Suezilla ja Siinailla ja samoissa maisemissa v. 1978 kuorma-autonkuljettajana. Lämpömittari näytti jopa +55 varjossa, hiekkamyrskyt nietostivat teitä umpeen kuten lumituisku pohjoisessa, eikä miinavaarakaan ollut pois laskuista. Siellä tarvittiin ajotaitoa, kärsivällisyyttä ja sopeutumiskykyä. Ominaisuuksia mil-lä aito matkamotoristikin pärjää pyöräl-lään maailmaa katsellessaan.

merkillä kuinka Suomessa vastaan tulevat motoristit olivat häntä tervehtineet. Yozo oli luonamme kolme päivää. Tuona aikana ollessani töissä hän oli ammattimiehen ottein ja työkaluin säätänyt ja viritänyt oman konepyöräni Yamaha YDS-3:n aivan uuteen uskoon. Niinpä kun saatoin Yozoa noin sata kilsaa eteenpäin olin tosi ylpeä vanhasta ”Jammusta” jonka tuon Kontsikaan näyttelle. Siinä se oli Yozon stoori.

Jounin käsityksen mukaan motoristeja on pestautunut YK-tehtäviin varsin vähän. Harvoja ehkä kiinnostaa sentapainen sitoutuminen kuin tämä palvelus edellyttää. Kuitenkin YK-palvelus voisi olla sopiva keino joidenkin hankintojen rahoitukseen. Jos miehessä on kanttia sää-täväisyyteen, siellä voi siunaantua kym-pitonni pankkitilille. Mutta rahavien-tiäkin on jos ei kiinni pidä. Niiden seutu-jen kauppamiehet tunnetusti osaavat myynnin taidon: Käytännössä useimpien YK-vaihe onkin enemmän elämäkoke-musta kuin rahojen säästöön saamista. Jos miehellä on jo lähtiessä alkoholion-gelma, siellä sillä on verrattomat mahdol-lisuudet pahentua. Osaavat siellä rajun ryyppämisen taidon muutkin kuin suomalaiset.

Kielitaitoa olisi hyvä olla jo lähtiessä. Eikä ihan mammanpoika matkustamisen suhteen. On helpompi sopeutua jos on aikaisemmin kokenut vieraita ympäristöjä.

Moottoripyörä ei juuri kuulu niiden maiden elämäntapaan. Kyproksella on joku vanha Norton tai Puch englantilais-kauden peruja. Egyptissä on armeijalla Ural 650 pyöriä. Muuten länsimaalais-tyylisessä Israelissa ylellisyysverotus koskee moottoripyöriä, ja niitä ei juuri ole. Mutta hyviä teitä ja mukavia maise-mia olisi ajella.

Mukava on sitten etelästä palattua ajella Suomen teitä Hondalla. Mutta on-gelmansa on täälläkin. Keskitalven Jouni joutui työttömyyskohtalonkin koke-maan. Kun talven ansio jää saamatta, ei kesällä ole varaa paljon lomailia, eikä pit-källe ajella.

Haastattelu: E M.



Hondakuski Jouni Airasmaa on ollut kolme kertaa YK:n tehtävissä.

Moottoripyöräilijöiden jatkokoulutuspaketin esittelytilaisuus

Kuusankoskella 25.–26.5.-79

Vetäjänä toimii Antti Urrila Tampereelta.

Ohjelma: 25.5.-79

– klo 18.00–21.00 Pakettiin kuuluva luento, Naukion yläasteen auditorio.

26.05.-79

– klo 08.00–11.00 Luento jatkuu . . .

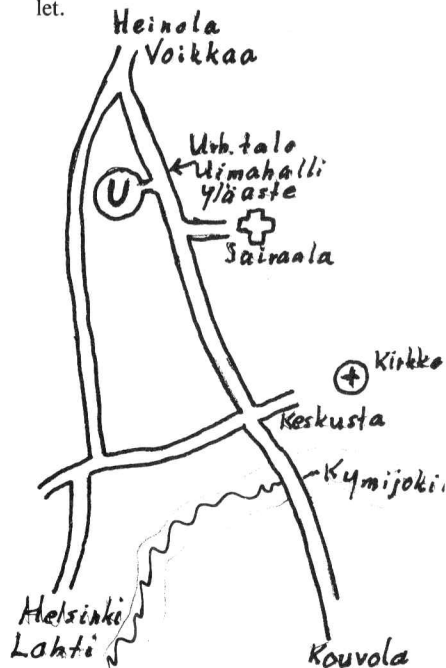
– klo 11.00–12.00 Ruokailutauko

– klo 12.00–16.00 Ajoharjoitus Urheilutalon parkkipaikalla. Harjoitukseen tarvitaan tusinan verran mannekiineja (ajamaan).

TULE JA TUTUSTU, mitä paketti sisältää!

Yöpymismahdollisuus omassa teltassa esim. Sompasen leirintäalueella.

Ajo-ohje: Katso alla olevasta piirroksesta ja/tai GT 3:sta Kuusankoski ja siitä tunnus U (=uimahalli), niin tuskin sekoi-



Konttiosta ja kontion poluilta

Oli perjantai kesäkuun 30. kun työpaikkani kello soi merkiksi, että työpäivä oli päättynyt. Samalla se myös merkitsi hetkeä jolloin Vesan, Leenan ja minun ensimmäinen Kontioralli oli määrä alkaa. Pyörät oli pakattu lähtökuntoon jo edellisenä iltana, jotain pientä piti vielä saada mahtumaan johonkin laukun nurkkaan. Siinä kotona vielä syötyämme, vedimme ajopuvut päälle ja näin olimmekin valmiit starttaamaan. Reitin olimme suunnitelleet kulkeväksi mahdollisimman paljon pikkuteitä myöten. Ilma oli kaunis ja aurinkoinen sekä mieli korkealla, mutta vaikeudetkin olivat vasta edessäpäin, kuten myöhemmin kävi ilmi. Ensimmäinen 10 km meni mukavasti mutta sitten alkoi Vesan pyörä pätkimään, tulpan kärkiväliin oli tullut piikki. Puhdistettuamme tulpan matka jatkui Mikkelin suuntaan, vaan eipä kauaa saatu ajella kun sama vika toistui vielä muutaman kerran. Lähellä Ristiinaa sitten havaittiin Vesan pyörän työntävän öljyä ulos niin, että toinen saapas oli vallan öljyn peitossa. Vikaa tutkittaessa huomasimme, että vaihteiston siirtäjän akselin päässä ollut tulppa oli pudonnut ja öljy pääsi tätä kautta valumaan ulos. Aikamme tilannetta miettiessämme tuli mieleeni mukaan ottamani pieni suolapullo, tai paremmin sen korkki. Siinä oli nimittäin korkkina mehupulloissa käytetty kuminen tulppa. Tämä tulppa muodostui nyt pelastukseksimme se sopi akselin reikään kuin nenä päähän, tulppa vedettiin rautalangalla tiukkaan ja öljy rupesi nyt pysymään siellä minne kuuluikin. Meillä oli tarkoituksena sinä iltana ajaa Savonran-

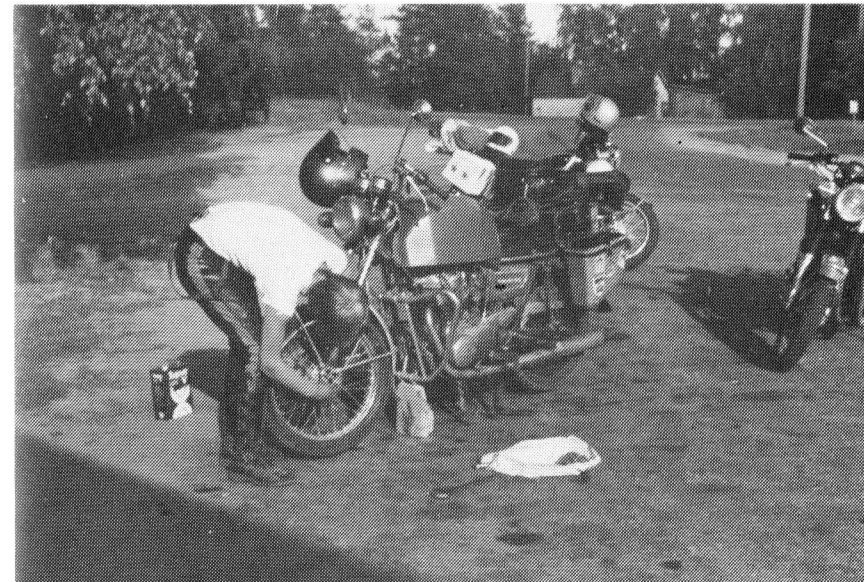
taan yöksi, mikä kumminkin rupesi nyt tuntuun kovin kaukaiselta tavoitteelta.

Matkaa oli tehty vasta vajaa 100 km ja aikaa kulunut 2 1/2 tuntia. Ristiinasta käänsimme sitten suoraan Anttolaan ja edelleen kohti Puumalaa. Siinä kaunistat Lietveden tietä ajaessamme alkoi matkan teko tuntua jo siltä minkä voi aistia ainoastaan moottoripyörän satulassa matkatessaan. Päivä alkoi jo kallistumaan illan hämyksi ja laskeva aurinko punasi säteillään Saimaan tyventä pintaa. Vesakin tuntui saaneen jo pyöränsä menopäälle, koska pysähdyksiä ei enää tullut.

Liekö yksinomaan kaupungissa ajettu pyörä ollut niin karstainen, että aiheutti tulppahäiriöitä, ja nyt puhdistuttuaan pelasi moitteettomasti. Seuraava pysähdys tulikin sitten vasta Sulkavalla, alkoi nimittäin motoristeille tulla kylmä. Ilta oli viilentynyt melkoisesti ja villapaita ajopu-

vun alla oli nyt tarpeen. Savonlinnassa oli sitten tankkauspaikka, ja vielä pieni kierros kaupungilla katsellen öistä katuelä-mää. Seuraavana kohteena meillä olikin sitten Kerimäen kuuluisa puukirkko, jonka mahtavuutta ihailimme tasan puolen yön aikaan.

Siinä sivussa tuumimme, että mihin jäisimme yöksi. Karttaa katsellessa tulimme siihen päätökseen, että ajamme Savonrantaan yöksi niinkuin alunperin oli tarkoituksin. Siinä klo 2:n aikaan olimmekin sitten perillä ja aivan sattu-malta löytyi Savonrannasta vanha, ei enää käytössä oleva leirialue, mihin sitten pystytimme telttamme. Keitettyämme kahvit ja nuotiolla paistettua makkaraa haukattuamme olimmekin jo valmiit nukkumaan. Aamulla minut herätti harakan pilkallinen nauru, mitähän sillä mahtoi olla mielessään. No aamu kuitenkin oli kaunis ja aurinko paistoi lähes pilvettö-



Tulomatalla Kontiorallista heti Joensuun jälkeen pääsi Arto nauttimaan renkaan paikkauksen iloista. Vaurioitunut päällysvaara jouduttiin korjaamaan "tossun" avulla.

mältä taivaalta. Keittelin siinä kosan-keittimellä aamukahvit ja nautin kauniista aamuudesta järvimaisemasta, kahvin valmistuttua herättelin nuoret matkailaiset. Matkaan jouduttamme sai Vesa kohta hakea satapiikkisestään jopa ykköstä, sillä niin mahtavia olivat Savonrannan mäet ja olihan heitä vielä kaksi pienen pyörän päällä. Seuraava etappi olikin sitten Joensuu, missä kävimme torilla ostamassa vähän evästä lisää. Sonkajaan ajelimme Enon kautta. Sonkajassa olikin meitä vastaanottamassa vanhemmat veljekset, jotka sitten antoivat ajo-ohjeet itse rallipaikalle. Loppumatka menikin jo toisten motoristien mukana hyvää hiekkatietä pitkin ajaessa kohti Kivilahtea. Perillä oli tervetulleeksi toivottamassa viehättävä tyttölapsi, kehoittaen hakemaan telttapaikan mistä kukin halusi. Nopeasti löytyikin sopiva paikka ja teltat pystytettyämme oli aika pulahtaa Koitereen vilvoittavaan syleilyyn, huuhtomaan matkapölyt pois. Tämän jälkeen olikin vuorossa tutustuminen itse rallipaikkaan ja toisiin motoristeihin. Heti siinä kierrellessä panin merkille, että motoristit olivat ryhmittyneet teltoineen lähinnä paikkakuntakohtaisesti.

Olihan sinne väliin sijoittunut aina joku "vieraspaikkakuntalainen" enkä kyllä havainnut, että tätäkään olisi silti vieroksuttu. Näin siinä sitten ilta kului toisten isoja ja komeita pyöriä katsellessa sekä ohjelmaa seuratessa. Muutamia uusia miellyttäviä tuttavuuksiakin sentään syntyi, vaikka tuo suomalainen on melko jorö tutustumaan.

Ensikertalaisena huomio kiintyi väkisinkin eräiden ralliasuun, nämä kieltämättä toivat omaa piristävää väriä suureen joukkoon. Erikoisesti erään "englantilaisen" herrasmiehen asu oli mielestäni kympin arvoinen. Mutta isossa joukossa ilmenee aina jotain, mikä ei miellytä.

Miksi muuten joidenkin täytyy kulkea rallipaikalla ympäriinsä viinapullo kädessä. Ymmärrän kyllä jos joku haluaa välttämättä luoda itselleen tunnelmaa alkoholin avulla, mutta eikö sen voi nauttia

omassa teltassaan. Jos taas haluaa tarjota kaverilleen pienet, niin voihan kaverin pyytää teltalleen käymään. Vaikka tällainen ralli onkin suljetulla alueella, on se silti julkinen paikka ja siellä meitä aina joku tarkkailee. Mikä vielä kiinnitti huomioni oli se, että nämä pullon kantelijat eivät jaksaneet viedä tyhjää pulloaan pois, vaan putosi pullo siihen missä satuivat sillä hetkellä seisomaan. No näitä tyyppisiä oli sentään ainoastaan muutama harva.

Kokonaisvaikutelmaksi jäi kuitenkin, että kyllä Kontioralliin osallistuneet olivat käyttökseltään nuorison parhaimmista. Koitti sitten sunnuntaiaamu ja virkuimmat motoristit olivat jo lähteneet ennen kuin minä sain silmäni auki. Aamukahvit juotuamme keittelimme vielä perunat ja kastikkeen, mitkä nopeasti häipyivät nälkäisiin vatsoihimme. Olihan rallipaikalle järjestetty kyllä ruokailukin mutta me olimme varautuneet tulemaan omin eväin juttuun. Siinä sitten pikkuhiljaa pakkailimme varusteet pyöriemme selkään ja kotimatka saattoi alkaa.

Vesa lähti Leenan kanssa vähän aikaisemmin ja sovimme tapaamisesta Ilo-mantsin kirkolla. Minun oli tarkoitus jatkkaa sieltä pohjoisemmas, koska oli muutama päivä lomaa käytettävissä, toisin kumminkin kävi.

Lähdettyäni, tavoitin Vesän pyöriineen tien sivusta jo ennen Ilo-mantsia, oli pojalta mennyt pyörästä mäntä. Aikamme harkitsimme eri vaihtoehtoja pulman ratkaisemiseksi kunnes viimein päätimme jättää vaurioitunut pyörä Ilo-mantsiin erään tuttavani taloon. Minä lähdin takaisin rallipaikalle toiveena tavoittaa vanhemmat veljekset vielä sieltä. Näin kävikin, pojat olivat juuri lähdössä kun tulin. Matkasuunnitelmiin tehtiin nyt muutos ja päätimme ajaa kotimatkan yhdessä. Haettiin Vesa ja Leena tien sivusta, hinattiin hajonnut pyörä tuttuun taloon ja kotimatka alkoi. Kari ja Arto saivat nyt kumpikin taakseen matkustajan ja minä ajelin peränpitäjänä yksin. Poikesimme vielä tulomatalla Heinävedelle

siirrettyä Valamon munkkiloostaria katsomassa.

Kauniisti sisustetuksi kuulemamme kirkko oli kumminkin sillä hetkellä kiinni, emmekä voineet jäädä kirkon avautumista odottelemaan. Munkkien matkamaisyymälästä sen sijaan ostimme tuliaset kotiväelle. Täältä matka suuntautui kohti Varkautta ja nyt sellaisella vauhdilla, että minä annoin isommille periksi. Perässä kumminkin tulin ja Varkaudessa tavoitinkin karkulaiset. Arton pyörästä oli mennyt eturengas. Sama rengas oli puhjennut jo kohta Joensuun jälkeen ja siellä olimme havainneet myös päällyksen kankaissa vikaa. Tämä vika oli yritetty korjata tossun avulla mutta heikkolla menestyksellä. nyt tämä viallinen päällysrengas hiersi reian sisärenkaaseen. Karilla ja Vesalla alkoi jo olla kiire kotia ehtiäkseen edes hieman nukkumaan ennen seuraavan työpäivän alkua, pojat lähtivätkin välittömästi matkaan.

Minä Leenan kanssa jäin Arton tueksi. Lähdimme sitten renkaan paikattuumme

ajelemaan hiljalleen perässä. Nyt ei renkaan heikkouden takia uskallettu paljoakaan vauhtia pitää. Siinä sitten illan viileessä rupesi vilu tulemaan puseroon ja oli syytä pysähtyä villapaitaa päälle vetämään. Kun lämmintä oli jo saatu päälle, tokaisi Arto, jokohan rengas kestää kotia asti. Katsahdin pyörään päin ja totesin, ei kestä se tyhjenee jo. Tällä kertaa ei käyntykään niin hyvä tuuri, että rengas olisi tyhjentynyt huoltoaseman kohdalla, vaan nyt olimme keskellä Juvan korpea. Ikävintä asiassa oli se, että olimme matkassa ilman pumppua. Autoilijoihinkaan ei tässä asiassa parantunut turvautua, sillä aniharvalla niilläkään on pumppua matkassa, jos nyt viitsivät pyörän takia edes pysähtyäkään. Eipä siinä muu auttanut kuin irroittaa etupyörä ja minä Arton kanssa lähdin ajamaan Juvalle, toiveena saada rengas paikattua jollakin huoltoasemalla. Juvalle saavuttuamme totesimme kellon olevan vähän yli 10, ja kaikki huoltoasemat olivat tietysti jo sulkeneet ovensa. Eihän siinä enää muu aut-

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

Postinumero:

Osoitetoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle

.....

"Parempi päivä Putaalla kuin monta muualla"

Niin kommentoi Matti Viro pikkujoulun pitämistä Pihtiputaalla. Lausahdukseen sisältyi aimo annos hienotunteisuutta, sillä sanonnan virallinen muoto puhuu viikosta eteläisessä naapurikunnassa, jonka edustajia oli paikalla.

Pihtipudas ja Niemenharju olivat osoitteena Antero Kalliaisen järjestämiin pikkujoulujuhliin. Matti Virolla oli oma näkemysensä paikanvalinnasta, mutta alkuperäinen tarkoitushan oli lähteä vastaan niitä joilla on yleensä pitkä matka kaikkialle. Kaikkiaan 60 motoristihenkistä oli kaikilta ilmansuunnilta ja niiden välistä saapunut näihin "kaamoksen katkaisukarkeloihin", joten paikka näytti olleen ainakin riittävän keskeinen.

Kerhon pikkujouluhan ei olisi riittävän motoristihenkinen ilman talvista pyörätuulahdusta, jonka nyt toivat Matti Viro Putaalta, Martti Lantta Kuusankoskelta ja Lasse Tommola Espoosta. Pyörämerkeittäin oli tilanne 2-1, Pannonia vs. Suzuki. Yhteistä kaikille pyörille oli suosikisävelmä "Porompompo". Olivat näet kaksitahtisia.

Piristävän saunomisen jälkeen vedettiin kraka kaulaan ja olkatoppauksia kohennellen voitiin siirtyä "pubin" puolelle. Eikä alkuun tarvittu ihmeempiä ohjelmia, sillä juttua riitti jokaisella, olihan jo aikaa vierähtänyt suvipyörien pysähtymisestä. Kun joululautanen oli kaavittu puhtaaksi ja torttukahvit saatu piilotettua tuulensuojaan, voitiin kevyesti leikitellä. Pinjatan, meksikolaisen seuraleikin parissa nimittäin. Leikin ideana oli se, että osanottajat liina silmillään muutaman pyöräy-

Teksti ja kuvat: Reijo Relander

tyksen jälkeen yrittivät kepillä saada osu- maan katosta roikkuvaan pähkinä- namukääröön. Tehtävä ei ollut helppo, mutta kyllä pussi lopulta särkyi.

Orkesterin saavuttua taikomaan taidokkaita säveliään riitti ohjelmaa lat- tiankulutuspuolella ja eräällä tauolla heit- teli Raimo "Pappa" Teitto "kompastus" kysymyksiä, joihin nokkelasti vastailtiin. Kun ehdittiin tanssien aamuyön puolelle, tulivat ne tavanomaiset "sähköhäiriöt" valojen vilkuttelujen muodossa. Oli aika siirtyä asumusten puolelle ja lumen nars- kuessa kenkien alla tuli mieleen, missä- hän sitä ensi kerralla...?

PS. Pikkujouluilmoituksessa oli maininta seisovasta pöydästä, ruokailu- puolella, mutta saatiinkin joululautanen. Aamulla asiasta talon vastaavan kanssa keskustellessamme hän ilmoitti kan- tanaan, että "joululautanen vastaa kyllä seisovaa pöytää" ja "emme me siihen pöytään olisi sen enempää lait- taneet...". Taitaa olla talossa hentora- kenteiset pöydät?? Asiastahan oli must- aa valkoisella.

Jälkeenpäin tuli kirje, jossa he myönsi- vät töppäyksensä ja selittivät meidän seisovan pöytämme peruuntuneen ereh- dyksessä erään toisen sovitun tarjoilun kanssa. Mene ja tiedä.



Syytä hymyyn Oulun pojilla, sillä oltiinhan heitä tultu kerrankin vastaan, eikä aina ole pitkä matka sinne missä tapahtuu. Taaempana on karkkilalaisia.



Lahtelaisilla taitavat olla Kontioralli -79 asiat hyvässä mallissa ilmeistä päätellen.



"Kun me Pannonian kanssa... ", tuntuu Matti Viro tarinoivan muiden ollessa kuunteluoppilaina.



Lievää joutokäyntiä havaittavissa orkesterin soitantoa odoteltaessa ja tanssivarpaan kutinaa hillitessä.

Keväinen saunailta Kirjokiven kartanossa

27.4.–29.4.1979. Sauna ja uintimahdollisuus. Ohjelmaa lauantai-illalla. Ruokaa ja kahvia tarjotaan. Sisämajoitus.

Ajo-ohje: Kirjokivelle löydät Kouvolan ja Mikkelin väliseltä tieltä ajamalla joko Tuohikotin tai Valkealan kautta Vuohijärvelle, josta opasteet Kirjokivelle.

MOTO- POSTIA

Motoristinkaan ei tarvitse

Motoristinkaan ei ole pakko mennä poliisiautoon istumaan kirjoitustöiden ajaksi. Lue oheinen uutinen Helsingin Sanomien 7.2.79 kertomana. Siinä kuvastuu taas kerran suomalainen poliisi-mielivalta.

Ylinopeudesta tai muusta rikkeestä kiinnijääneen autoilijan ei ajokortin ja rekisteriotteen näyttämisen jälkeen tarvitse mennä poliisiautoon, vaikka poliisi sitä maksimääräyksen kirjoittamista varten vaatisi.

Näin on korkein oikeus ratkaissut runsaan neljä vuotta vanhan tapauksen, jossa autoilija kieltäytyi poliisiautoon menosta. Alioikeus langetti kuljettajalle sakot niskottelusta poliisia vastaan.

Vaasan hovioikeus vapautti kuitenkin kuljettajan, koska hänen henkilöllisyytensä oli jo ajokortista tarkistettu. Samoin poliisi oli nähnyt rekisteriotteen. Hovioi-

Vauhdista pitävä englantilainen kissa

Maurice-kissa rakasti vauhtia yhtä lailla kuin sen isäntänsäkin, mutta yllättäin isännälle kisan mukanaolo toi sakot. Mauricen omistaja, bensa-aseman huoltaja Roger Bullen vei kissansa säännöllisesti ajelulle moottoripyörällä. Maurice istui omalla telineellään isäntänsä takana ja nautti — ainakin tämän kertoman mukaan — suunnattomasti vauhdista.

Lemmikkieläinten suhteen herkkätuntoiset britit eivät kuitenkaan sulattaneet Mauricen ennakkoluulottoman isännän hurjastelua. Naapuriston väki alkoi valittaa kissan — ei isännän — puolesta.

Lopputuloksena oli, että isäntä sai 20 puntaa sakkoja kärsimysten tuottamisesta eläimelle. Kissalta puolestaan lopuivat hurvittelut. Turhaan isäntä yritti selittää oikeudessa että hän oli ajatellut vain kissansa nautintoa ja huolehtinut sen turvallisuudesta valmistamalla sille oman kypärän.

keuden mielestä poliisiautoon siirtyminen ei siten ollut välttämätön järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Korkein oikeus katsoi, ettei ole syytä muuttaa hovioikeuden päätöstä.

Moottoripyörällä halki Afrikan

... Jatkoa edellisestä numerosta.

KONGON HALKI

Stanleyville — Norsujen keskellä

Aina tähän saakka olemme viisumin puuttuessa selviytyneet esittämällä joitakin tilapäisiä tanskankielisiä papereita, mutta Belgian Kongossa on tilanne luultavasti vaikeampi.

Belgian Kongon kauttakulkuviisumin hankkimisyrietykset olivat päättyneet Brüsselin siirtomaaministeriöön, missä meiltä vaadittiin 2 000 Belgian frangia takuusummaa. Kun Tanskan kansallispankki kuitenkin oli myöntänyt meille ainoastaan 300 kruunun arvosta ulkomaan valuutta, meidän oli luovuttava hankkimasta tätä viisumia.

Belgian Kongon rajan pääsemme kuitenkin sivuuttamaan esittämällä hienon tanskankielisen suosituskirjeen. Kuukausia kestänyt työ ja paperisota on näin ollen osoittautunut aivan tarpeettomaksi, mutta tästä huolimatta en kuitenkaan rohkene neuvoa ketään lähtemään matkaan ilman asianomaisia papereita, sillä muussa tapauksessa saattaa joutua pahaan kiipeliin.

Eräs amerikkalainen ystäväni oli joutunut odottamaan kahden kuukauden ajan pienessä Nigerian rajalla olevassa neekerikylässä, koska hänen viisuminsa oli 2 — kaksi — päivää liian vanha. Vastanoiden kahden kuukauden kuluttua hän sai uuden viisumin.

Belgian Kongon rajalla meidät kuljetaan joen yli alkeellisella lautalla. Sen muodostavat ontot puunrongot, joiden päälle on ladottu paksuja lankkuja. Joh-

tajan lyödessä tahtia tam-tamilla hänen miehensä melovat lautan moutaisen joen ylitse, jossa krokotiilit öisin joutokotain uivat sinne tänne saalista etsien — loistavana alkusoittona siirtymisellemme sala-peräisen Afrikan sydämeen, Kongoon.

Lautalta maihin siirryttäessä ei ole käytettävissä mitään kunnollisia siltoja, ja kun moottoripyörä putoaa alas lankkujen päältä, katkeaa yksi sivuvaunun jousista. Lähimpään korjaamoon on pitkä matka, mutta neljän telttapaalun ja teräslanganpätkän avulla Wolframmin onnistuu korjata se niin, että se kestää melkein 1 000 km:n matkan.

Leiriydymme joen rantamalle, mutta uiminen on valitettavasti täällä liian vaarallista. Pari neekeripalvelijaa keittää meille kaurapuuroa ja pese vaattemme. Seuraavana aamuna he herättävät meidät aamun valjetessa, ja kuuma tee odottaa jo meitä.

Kaikki on kasteesta kosteana, ja tiheä usvaverho peittää maaston ympärillämme. Vähän myöhässä oleva tulikärpänen sammuttaa valonsa, ja aurinko yrittää tunkeutua näkyviin sumupilvien lävitse, mutta kajastaa idässä vain heikkoa täysikuuta muistuttavana. Palmujen latvat alkavat vähitellen piirtyä esiin, ja pian hälvence sumu myöskin joen rannoilta paljastaen alkuasukaskylän, joka on kuin joukko lyhytvartisia sieniä metsän reunassa. Sumuverho veden pinnalla kerääntyy suuriksi pumpulihatuviksi, jotka vähitellen häipyvät kenenkään voimatta sanoa minne.

Veden kalvo loistaa peilityynenä aikaisen aamuaringon valossa, joka kuitenkin on niin polttava, että meidän on

etsittävä varjoa, kun alamme syödä kaurapuuroamme. Alkuasukkaita saapuu luoksemme tuoden banaaneja ja ananaksia, joita saamme ostaa heiltä muutamalla markalla kappaleelta.

Vastakkaisen rannan palmut kuvastuvat vedenpintaan, ja myöhäinen krokotiili kiirehtii silmät ja sierainaukot vedenpinnan yläpuolelta näkyen jonnekin yksinäiseen piilopaikkaan päivän ajaksi.

Päivän kuluessa tervehdimme yli 2 000 neekeria, jotka kiirehtivät tien varrelle kylä lähetyessämme ja vilkuttavat, nostavat kättään kuin sotilaita tai tekevät kohteliamman pyhäkouluksensa. He ovat iloisia kuin lapset saadessaan tervehtiä kahta kummallisella ajoneuvolla liikkuvaa valkoista miestä. Me emme henno olla vastaamatta heidän tervehdyksiinsä, vaikka vähitellen alamme väsyä pitämään toista kättämme yhtä mitaa ilmassa. Vilkuttamalla vuoron perään mustille vältämme kuitenkin loukkamasta heitä.

Neekerikylät sijaitsevat sangen tiheässä. Majat eivät enää ole olkimajoja kuten kauempana pohjoisessa, vaan nelikulmaisia taloja, jotka on tehty auringon polttamasta savesta. Ne ovat eurooppalaisten talojen jäljennöksiä, mutta niin pieniä, että melkein muistuttavat nukketaloja.

Tuntuu varsin ihmeelliseltä ajaa halki viidakon, missä palmut muodostavat kujia pitkin tienvarrtta. Muutamin paikoin ajamme 20 metriä korkean viidakon läpi ja joskus sukellamme bambumetsikköön, jossa 12 metriä korkeat ”heninäkorret” yhtyvät tien yläpuolella, niin että joudumme ajamaan puolihämärässä.

Hauskankäköiset paw-paw-palmut kohoavat tien varrella. Kun tarvitsemme virvokkeita, ravistelemme vain jotakin palmua, mutta silloin meidän on myös oltava varuillamme, etteivät hedelmät putoa suoraan päähämme.

Banaaniviljelyksiin emme sen sijaan tunne mielenkiintoa, sillä banaanit ovat harvoin kypsiä puussa riippuessaan — niiden on ensin riipputtava viikon päivät pimeässä. Tyhjällä säilykerasialla voim-

me vaihtaa itselemme 20 kypsää banaania miestä kohti. . .

Butassa saamme kuulla, etteivät pankit ota vastaan ulkomaista valuuttaa, mutta samalla meille ilmoitetaan, että melkein kaikki kaupungin isommat liikkeet kyllä vaihtavat rahamme. On merkittävää, etteivät pankit halua tehdä samoin. Stanleyvillessä meidän on samaten käännytävä yksityisten puoleen saadaksemme englantilaiset ja amerikkalaiset rahamme vaihdetuiksi.

Stanleyville

Stanleyville tuottaa meille pettymyksen. Se muistuttaa pienehköä tanskalaista maaseutukaupunkia, ja sille ovat ominaisia suuret kauppayhtiöt, jotka ilmeisesti laajenevat nopeasti, mutta muutoin ei täällä ole havaittavissa merkkejä aloitekyvystä, jolle hyvin saattaisi olla edellytyksiä.

Koko Kongossa on kaiken kaikkiaan vain 10—15 tanskalaista. Ja vaikka tanskalaiset ovat paljon kunnollisempia, älykkäämpiä ja lisäksi suosittumia Afrikassa kuin ne tuhannet portugalilaiset, kreikkalaiset, arabit ja intialaiset, joita maassa on ylenmäärin, ei siitä ole paljonkaan hyötyä, koska he eivät uskaltaudu tänne. Hobroengenista kotisin oleva rouva Decker on vuosistaan huolimatta säilyttänyt jyllantilaisen rohkeutensa ja esittelee meille oikeutetulla ylepydellä melkein valmista Central-ravintolaa, josta tulee Stanleyvillen hienoin. Minut toivotetaan tervetulleeksi sinne, kun seuraavan keran saavun Afrikkaan. Lähinnä täällä tarvittaisiin tanskalaisia liikemiehiä edustamaan tanskalaisia tuottajia. Tosin suurinta osaa kaupasta hallitsevat kansainväliset konsernit, mutta ei ole epäilystäkään siitä, etteivätkö tanskalaiset liikemiehet ja tanskalaiset laatutuotteet voisi menestyksellisesti kilpailla tšekäläisillä markkinoilla.

Täältä saa turhaan kysellä tanskalaista voita, joka tunnettiin hyvin ennen sotia. Täällä myydään päivittäin suunnattomat määrät säilykemaitoa: hollantilaista, australialaista ja uusiseelantilaista. . .

mutta ei tanskalaista. Monia muita tavaroita ja teollisuuden tuotteita voitaisiin täällä myydä.

Nykyään vain hyvin harvat ihmiset tuntevat jonkun tanskalaisen, ja Tanskan lippu on aivan tuntematon — sitä pidentään Punaisen Ristin lippuna! . . .

Eräänä tammikuun loppupuolen paah-tavan kuumana päivänä lähdemme Stanleyvillestä ajaen ohii kauniiden palmuleh-tojen ja kukoistavien kahvivainioiden ja läpi tiheän, tummanvihreän viidakon.

Olemme poikenneet neekerikyliin ja virkistäytyneet banaaneilla ja mehukkail-la ananaksilla, olemme nähneet isojen pa-viaanien loikkivan tien poikki niiden pa-latessa ryöstöretkiltään neekerien banaaniviljelyksille.

Myöhään illalla meitä viivytetään paha rengasrikko ja meidän on sen vuoksi yö-vyüttävä keskelle viidakkoa, alueelle, jossa tunnetusti esiintyy runsaasti leopardia.

Kolmesta puunrungosta rakennettu valtavan suuri nuorio kehittää lämpöä kuin paras juhannuskokko, niin ettemme aluksi voi lainkaan nukkua. Aamulla nuotio on palanut loppuun, mutta yhtään leopardia ei onneksi ole vierailut luonamme.

Vain muutaman kilometrin päässä lei-riytymispaikastamme tulemme Put-namscampiin, joka on erittäin idyllinen paikka kauniin joen varrella aivan Kon-gon sydämessä.

Herra Putnam on amerikkalainen. Hän asuu täällä, sillä hän on mieltynyt paikkaan, minkä lisäksi hän harjoittaa jonkin verran turkiskauppaa ja pitää jon-kinlaista matkustajakotia. Hänen luonaan on pari autoa, jotka eivät ole kunnossa. Nyt ei Wolfarmin aika var-mastikaan tule pitkäksi, sillä hän ei viitsi lähteä tervehtimään kääpiökansaa, kun taas minä lähden muutamaksi päiväksi tutkimusretkelle.

Ne päivät, jotka vietän noiden merkil-listen pienten kääpiöihmistien parissa, ovat minulle arvokkaammat kuin monet kokonaiset vuodet elämässäni.

Toivoisin voivani päästä käymään kääpiöiden luona vielä kerran ja auttaa

heitä kätkeytymään syvälle viidakkoihin, minne yksikään valkoinen mies ei tulisi etsiskelemään norsunluuta ja turkkia ja kantamaan heiltä veroja ja missä kukaan sivullinen ei sekaantuisi heidän yksityisiin asioihinsa eikä koettaisi muuttaa heitä ja pakottaa heitä uusiin elämäntapoihin — tuhotakseen siten heidät vähitellen . . .

Norsujen keskellä

Me sivuutamme Ituri-metsän, ylitäm-me päiväntasaajan ja nousemme Kuu-vuoristoon, mistä avautuu näköala on henkeäsalpaava. Ajamme nyt Albertin kansallispuistoa kohden, jota tanska-lainen eversi Hoyerkin oli perustamassa ja jota hän johti siihen asti, kunnes hänet valittiin Brüsselin museon johtajaksi.

Moottoripyörällä ajaminen on täällä vaarallista ja sen vuoksi kiellettyä, kuten toteamme, mutta kun meillä ei ole halua ajaa useita satoja kilometrejä takaisin-päin, kiiruhamme eteenpäin. Kilpi, josta on luettavissa ”Varokaa leijonia, älkää astuko ulos autosta”, saa meidät kuiten-kin vähän epävarmoiksi.

Äkkiä näemme suuren lauman norsuja noin kilometrin päässä tieltä. Mikäli olemme kuulleet, ei siltä poikkeaminen ole sallittua, mutta en ole aivan varma sii-tä, pitääkö se paikkansa, ja minunhan on päästävä lähemmäksi elokuvaamaan ni-tä. Norsuilla on heikko näköaisti, joten uskallan lähestyä niitä tuulen alapuolelta. Joka tapauksessa on oltava erittäin varo-vainen, sillä vain kolme päivää sitten tap-poi norsu erään miehen täällä lähistössä.

Hiivin eteenpäin korkeiden kaktuspui-den suojassa, mutta ne eivät ole erityisen houkuttelevia piilopaikkoja, ja vihainen norsu voi helposti kaataa sellaisen kum-moon. Elokuvakamera surisee sangen heikosti, mutta siitä huolimatta lienevät norsut kuulleet sen äänen, sillä ne kohot-televat kärsiänsä, heiluttelevat korviaan ja lähestyvät muutaman askeleen kohti piilopaikkaani. Ajattelen miestä, jonka norsut tallasivat kuoliaaksi, ja totean, että ne ehtisivät tavoittaa minut moneen kertaan ennen kuin ennättäisiin moottori-pyörän luokse, joten käteni taitavat va-

pista hiukan. Nuo eteenpäin astelevat norsut ovat komea näky, mutta nyt pidän parhaana vetäytyä takaisin, ja pian kii-dämme jälleen tiehemme kaikessa rau-hassa.

Tienoolla on kuumia lähteitä, joissa maan sisästä suhkuua esiin vettä ja höy-ryä. Tuollainen kiehuva lähde on merkil-lisimpiä luonnonoikkuja — no niin, ase-tumme rupattelemaan erään sellaisen ää-rella ja panemme siihen pari munaa kie-humaan.

Sivuutamme Kivus-järven ja Albert-järven. Tiemme Ugandaa kohti kohoaa yhä ylöspäin ja ylöspäin. Kaukaisuudes-sa hämmöttää jättiläismäisen tulivuoren sinertävä ääriiviiva taivasta vasten. Täällä on kaikkiaan kahdeksan suurta tulivuor-ta, joista muutammat ovat 4 000–5 000 metriä korkuisia ja kolme näistä yhä toi-minnassa olevia.

Etelä-Uganda, Afrikan Sveitsi, on kaunein maa, missä tähän mennessä olemme olleet. Mutkittelienvä vuoristotei-den varsilla kiipeilevät kauniskukkaiset köynnöskasvit pitkin kallionseinämiä. Puissa on jättiläismäisiä punaisia kukkia, jotka aamuisin ovat hyvin valaleita, mutta käyvät päivän mittaan yhä tummemmik-si väriltään ja loistavat auringon laskies-sa ihmeellisen hehkuvana.

2 700 metrin korkeudesta näemme alapuolellamme pienen järven, jota ym-päröivät matalammat vuoret ja nekeri-kylät. Niiden majat näyttävät täältä yl-häältä katsottuina mustilta neulannuppi-rykelmiltä.

Taivaalla on komeita pilvimuodostu-mia, ja kun me Pohjois-Afrikasta lähdet-tyämme olemme nähneet vain yksitok-koisen, sinisen taivaanlaen, nautimme kovin katsellessamme näitä suuria, harmai-ta pumputtimöhkäileitä, jotka näemme vuoroin ala-, vuoroin yläpuolelta.

Vuoristossa eivät sateet ole har-vinaisia, ja nyt saammekin äkkiä nis-kaamme sadekuuron. Joku alkuasukas huutaa meille, että tulisimme suojaan hänen majaan, eikä sitä tarvitse sanoa meille kahta kertaa.

Majassa on kaksi huonetta. Seinät on tehty savesta, katto oljista. Pari puupölk-kyä tekee tuolin virkaa ja vuoteena on joitakin oksia. Erityisen alustan päällä palaa tuli, joka kuitenkin on joko niin heikko, että tässä vuoristoilmastossa pa-lelee, tai niin voimakas, että savu kirvelee silmiä. Savupiippua ja ikkunoita ei ole, savu siivilöityy hitaasti olkikatkon lävit-se . . .

Mutta isäntämme on ollut sotilaana ja osaa sen vuoksi vähän englantia. Hän tarjoaa meille ugandalaista ruokaa: paahdettuja, vihreitä maissintähkiä, joita nimitetään milliksi, ja keitettyjä papuja.

Sade valuu alas lakkaamatta, ja me hyväksymme alkuasukkaan kutsun jäädä yöksi hänen majaan. Kun olen ryö-minyt makuusäkkiini, alkavat rotat juok-sennella ylitseni. Siinä käy sellainen vilsk-ke, että arvelen asettuneeni juuri rottien päävaltaväylälle, joten kierähdytän itseni alas savipermannolle, missä nukkuminen ei kuitenkaan onnistu sen paremmin . . .

Tie on yhtä ainoata suurta kiertotietä. Se mutkittelee ja kiemurtelee vuorten vä-lissä mitä ihmeellisimmällä tavalla, mutta luonto on kaunis ja se korvaa paljon muuta. Rämeillä ja notkelmissa kasvaa kukkia, jotka ovat meille tuttuja Tanskan puutarhoista — mutta täällä ne kasvavat luonnonvaraisina.

KENYASSA

Tsetsekärpäsiä ja sadetta

Viktoria-järven pohjoispuolella ylitäm-me päiväntasaajan toisen kerran mat-kamme aikana. Valokuvauskameran itse-laukaisin on epäkunnossa, mutta kun mielellämme haluaisimme olla molemmat mukana tällä ”viivalla” otetussa valoku-vassa, kutsuimme läheisestä olkimajasta paikalle nekerin. Hän on ilmeisesti jo ai-kaisemminkin avustanut matkailijoita täl-laisessa tilanteessa, sillä kun kamera on asetettu jalustalleen ja Wolfram ja minä olemme asettautuneet kumpikin omalle pallonpuoliskollemme, moottoripyörä vä-lissämme, näppää nekeri meistä hienon kuvan. Hän ei edes kaada kameran jalus-taa, mikä varsin usein tapahtuu, kun mei-

dän on käytettävä jotakin urhoollista neekerisoturia apunamme valokuvauksessa.

Ugandan suurin kaupunki on Kampala. Niinkuin kaikissa muissakin keskiafrikalaisissa kaupungeissa, on täälläkin valkoisten kaupunginosan lisäksi sekä neekerikorttelit että intialaisten kaupunginosa basaareineen. Valkoihoisten kaupunginosalle ovat tunnusomaisia komeat huvilat ja suuri hotelli, missä muun muassa tarjoillaan teetä ja alkoholipitoisia juomia melkein minä vuorokauden aikana hyvänsä. Hotellissa eivät kokoontu vain läpikulkumatalla olevat liikemiehet, vaan myös kaupungin valkoihoiset aikaansa tappaakseen. Kun otetaan huomioon, että vain harvoilla heistä on Keski-Afrikassa kunnollinen koti tai jokin erityisiä harrastuksia, on helposti ymmärrettävissä, että heidän aikansa tulee pitkäksi.

Ugandaneekerit ovat älykkäämpiä kuin useimmat muut Afrikan neekeriheimot. Monet heistä ovat päässeeht varsin hyvin aseisiin, eikä ole lainkaan harvinaista nähdä parin nykyaikaisen, mustan herrasmiehen ajavan omalla autolla. Samanaikaisesti elävät heidän muut heimoveljensä suuressa köyhyydessä.

Ugandaneekereillä on merkillinen tervehtimistapa: ensi he lausuvat muutamia sanoja, jotka arvatenkin merkitsevät hyvää päivää, mutta joiden luulisi paremmin tarkoittavan: minulla on vatsanväänneitä — sillä heti tämän jälkeen he päästävät valittavia ääniä: a-a-a, samalla kun he pitävät toista kättä vatsallaan. Tällainen seremonia saattaa kestää yli viisikin minuuttia. Eipä silti, kyllä ugandalainen ruokakin on varsin oma-laatuista.

Kenyassa ylitämme päiväntasaajan kolmannen kerran ja alamme jo tuntea olevamme kokeneita afrikankävijöitä. Kenyan tiet ovat hirvittävän huonoja, ja vasta kun saavumme Rifin laaksoon, tapaamme kestopäällysteisen tien, jonka italialaiset sotavangit ovat sodan aikana rakentaneet. Nyt saa moottori kaasua, ja me melkein lennämme viimeisen 150 ki-

lometrin matkan Nairobiin käärmeiden kiirehtiessä pois tieltä ja strutsien kurotellessa kaulaansa tasangoilla. Strutsit ovat niin tottuneita autoihin, etteivät ne välitä niistä vähääkään, mutta tähän kolmipyöräiseen ajoneuvoon ne eivät suhtaudu yhtä luottavaisesti, ja kun joku niistä alkaa juosta, pakenee pian koko lauma, komeat, mustat urokset, harmaat naaraat pitkine kirkkaanpunaisine sääriineen, jotka kuitenkin ovat vähän liian laihat ja teräväluiset vastakseen viimeistä pin-uppyttöihannetta, ja pienet strutsinpoikaset, joiden on mukana pysäkkeen otettava kolme askelta siinä kuin vanhemmat yhden.

Eskimoita ei Nairobissa varmastikaan ole, mutta muuten luulen, että kaikki maailman rodut ja kansakunnat ovat edustettuina siinä ihmiscocktailissa, jonka Kenyan pääkaupungin asujaimisto muodostaa. Massailaisia, intialaisia, hinduja, englantilaisia, saksalaisia, portugalilaisia, kreikkalaisia, italialaisia ja skandinaaveja — vain muutamia heistä mainitseni.

Meidän on uskomattoman vaikeata saada oleskelulupaa viipyäksemme Kenyassa turisteina siihen saakka, kunnes kuiva aika sallisi meidän jatkaa matkaamme etelää kohden, joten alamme pohtia, onko Negley Farson tosiaankin ollut oikeassa esittäessään mielipiteensä Kenyan kansojen mentaliteetista. Myöhemmin tapaamme kuitenkin Nairobissa niin monia reiluja ihmisiä, että kirjailijan väittämät joutuvat häpeään.

Ensimmäinen päämäärämme Nairobissa on postitalo, ja kun pysähdymme sen edustalle, ajaa ystävällinen englantilainen nainen, rouva Bailey paikalle omalla autollaan. Hän näkee Tanskan lipun pyörässämme ja kutsuu meidät kotiinsa nauttimaan a cup of tea. Rouva Bailey on ollut naimisissa tanskalaisen miehen kanssa, joka varmaankin on edustanut kansallisuuttaan hyvin, sillä rouva Bailey on majoittanut kotiinsa kaksi Nairobissa toimessa olevaa tanskalaista, jotka kärsivät asutopulaa — ja lisäksi Wolfram ja minä saamme luvan



Kuningas Cyprian kokeilee moottoripyörääni pääministeri Richardin katsellessa vierestä.

leiriytyä hänen talonsa edustalla olevalla nurmikolle niiksi viikoiksi, jotka vietämme kaupungissa.

Skandinaaviset sanomalehdet ovat luoneet Kenyan ylle kultaisen hohteen, joka ikävä kyllä on ansaitsematon. Eräästä tanskalaisesta lehtileikelmästä luen, että joku pikavierailulla ollut sanomalehtimies on esimerkkinä hinnoista esittänyt satumaisen halvan hotellilaskun. Tämä ei lainkaan vastaa todellisuutta. Eräs toinen vierailija, jolla on hyvä mielikuviutus, kertoo muutamassa norjalaisessa lehdessä, että lentokoneen, jolla hän saapui Nairobiin, oli kierrettävä lentokennettä pariin kertaan karkottaakseen siellä olevat villieläimet tiehensä — myöskin tämä väite on lievästi sanottuna lioiteltua.

Tsetsekärpäsiä ja sadetta

Sadeaika on tulossa etelästä pohjoista kohden. Meidän olisi selvittävä siitä niin

pian kuin suinkin, sillä Keski-Afrikassa se on niin raju, että me saatamme joutua — parhaassakin tapauksessa — odottamaan sen päättymistä parisen kuukautta. Muutamain paikoin ei jokien poikki johda minkäänlaisia siltoja — tiet ovat tämän johdosta tukossa koko sadeajan.

Wolfram on hionut moottoripyörän venttiilit, ja nyt se huristaa uusin voimin pitkin Nairobin pääkatua ja halki parakitalojen reunustamien laitakortteleiden. Olemme matkalla etelää kohden!

Pääsemmekö Rhodesian halki ennen kuin sadeaika tukkii kaikki tiet, vai onko meidän jäätävä jonkin joen rannalle odottelemaan kolmeksi kuukaudeksi kivan ajan tuloa?

Moottori saa lisää kaasua ja me kiidämme eteenpäin, mutta etäisyydet ovat suunnattomat ja tiet vaarallisia. Maileissa laskettuina tuntuvat taakse jätetyt matkat kovin vaativattomilta, joten laskem-

me ne kilometreissä päästöksemme vähän suurempiin lukuihin. 500–600 kilometriä päivässä on pidettävä tässä maastossa hyvänä saavutuksena, mutta meidän onkin ajettava lujasti, noustava aikaisin aamulla ja jatkettava ajoa myöhään yöhön. Aterioihin ei kulu paljon aikaa, sillä aamiaisemme on nyt supistunut raakoihin kaurahiutaleisiin veden ja sokeerin kera. Päivälliseksi on samaa ruokaa; sen valmistaminen on nopeaa, mutta kestää jonkin aikaa, ennen kuin saa näläistuksi sen alas. Usein olemme liian väsynyttä ajattellaksemme illallista. Kun meillä on leipää ja marmelaattia, leikkaamme kuitenkin joskus muutaman viipaleen, jotka mutustelemme ennen kuin käymme levolle.

Kaukaisuudessa näemme hämmöttävän Kilimandsaron lumipeitteisen huipun, ajamme ohi Mount Merun ja saavumme illan tullen Tanganjikan siirtolaisviranomaisten luokse, jotka aikovat pidättää meidät viisumeissamme olevan virheen vuoksi. Meidän onnistuu kuitenkin saada heidät sen sijaan kutsumaan meidät illalliselle, ja seuraavana aamuna emme pääse matkaan ennen kuin olemme nauttineet heidän luonaan tukevan aamiaisen. Olisipa kaikkien viranomaisten kanssa yhtä helppoa päästä yhteisymmärrykseen!

Vastaamme tulee joukko massainaisia, joiden verhona on kiloittain lasihelmiä, mutta en saa lupaa valokuvata heitä. Helpompi on sen sijaan sopia asiasta kirahvien kanssa, jotka kuljeskelevat tien poikki. Täällä on myös paljon strutseja, mutta leijonista, joista meitä on tällä alueella vakavasti varoitettu, emme onneksi näe merkkiäkään.

Tanganjika on sangen harvaan asuttua, ja ajaminen pensasmaisemien halki käy yksitoikkoiseksi.

Äkkiä sulkee tien edessämme valkoinen puomi yllättäen meidät, sillä ajessamme kovaa vauhtia meillä on tarpeeksi tekemistä jarruttaessamme, niin ettemme ehdi nähdä tien laidassa olevia ilmoitustauluja. Muutamat neekerit osoittavat, että meidän on ajettava autotallia

muistuttavaan rakennukseen, jossa on ovet molemmissa päissä, ja niinpä laskeamme sisään täyttä vauhtia.

Tuskin olemme päässeet sisälle vajaan, kun molemmat ovet paukahtavat kiinni. Tropiikin auringonpaisteen jälkeen tuntuu sisällä vallitseva hämärä pikkopimeltä yöltä. Kuulemme merkillistä suhinaa ja melua ja tunnemme pistävämelmän hajun. Kun silmämme alkavat erottaa jotain, näemme neljän alkuasukkaan suorittavan ihmeellistä sotatanssia ympärillämme valtavan suuret hyönteisruiskut käsissään. Niistä lähtee sumusuihku, joka laskeutuu ylitsemme. Kaksi miestä on polvillaan maassa, ja ”hyökää” kimppuumme altapäin.

Olemme aivan ällistyneitä, mutta ennen kuin ehdimme ryhtyä vastarintaan, avautuvat ovet jälleen, päivänvalo tunkeutuu vajaan ja tämä ”päällekkäisyys” päättyy. . . olimme aivan yksinkertaisesti joutuneet desinfiointiin tsetsekärsäsiä vastaan.

Kun olemme vähän toipuneet hämmästyksestämme, näemme edessämme samanlaiset ilmoitustaulut, joiden ohi olimme ajaneet:

TSETSEKÄRPÄSTARKASTUS!

Kaikki ajoneuvot pysäytetään ja desinfioidaan, jotta tsetsekärsäsiä ei niiden mukana pääsisi muille alueille.

Parikymmentä kilometriä myöhemmin näemme toisen suuren taulun:

TSETSEKÄRPÄSVAARA!

Pitäkää ikkunat kiinni, älkää pysähtykö!

Ikävä kyllä meillä ei ole mitään ikkunoita, jotka voisimme pitää suljettuina, ja kaiken lisäksi pakottaa renkaan puhkeaminen meidät pysähtymään keskellä vaara-aluetta. Minun viuhtoessani nenäliinallani vuoroin Wolframia ja itsenäni, hän paikkaa renkaan. Yleensäkkään ei Wolframilta kulu montakaan minuuttia paikkaukseen, mutta nyt hän varmaan rikkoo entisen ennätyksensä useilla sekunneilla.

Vasta sillä hetkellä, kun jälleen läh-

demme liikkeelle, pari kärpistä pääsee kimppuumme. Seuraavana aamuna meitä tuntuu vähän vaikealta päästä hereille. Se ei kuitenkaan millään tavoin ole epätavallista, ja unitauti, joka leviää tsetsekärsäsen piston kautta, ei sentään onneksi ole tarttunut meihin. . .

Sadeaika on jo alkanut Pohjois-Rhodesiassa, ja tiet ovat sangen huonossa kunnossa. Eräs neekeri kertoo meille, että niiden kolmen kuukauden kuluessa, jotka sadeaika on pahimmillaan, ei edes jeep-auto voi päästä eteenpäin.

Tapaamme täällä sotilaskolonnan, joka on lähtenyt Nairobia kaksiviikko sitten. Meitä tuskin uskotaan, kun kerromme ajaneemme saman matkan neljässä päivässä. Kolonnaan kuuluu 40 autoa, ja vaikka siinä on mukana korjauspajautokin, on jo 9 autoa särkynyt käyttökelvottomaksi.

Tämän alueen tiet ovat niin pehmeitä ja liukkaita, että tuntuu kuin ne olisi sivelty puolen metrin paksuisella vihreällä saippualla. Autojen, jotka ajavat täällä — tai aikovat ajaa — on käytettävä lumiketjuja. Jotta voisi päästä eteenpäin, on ajettava täyttä vauhtia. Meidän on käytettävä aivan samaa tekniikkaa kuin ajaessamme Saharan halki, mutta täällä on vauhti kovempi ja ohjaaminen sen vuoksi vaikeampaa. Vähän väliä ajamme täyttä vauhtia halki kuralätäköön, joka muistuttaa pienehköä tanskalaisista järveä, niin että vesi ja kura roiskuu vasten kasvojamme. Muutamin paikoin sulkee vesi tien kokonaan, mutta tällöin on myös säännöllisesti tien vieressä taulu: Mitakaa veden syvyys, ennen kuin yritätte ajaa eteenpäin!

Jos joen yli johtaa silta, on ilmoitustaulu hieman toisen näköinen: Jos vesi kohoaa yli sillankaiteiden, on yliajo mahdollista!

Meidän takanamme sataa, molemmilla puolillamme sataa, ja edessämme näkyy mustia, uhkaavia pilviä. Tie lainehtii veden vallassa. Salamat välähtelevät, ukkonen jyrisee, mutta meillä on onni mukana ja ajamme koko aamupäivän

sadekuuroja vältellen. Niin hyvä onni ei kuitenkaan seuraa meitä jatkuvasti.

Olemme juuri saaneet suoritetuksi renkaan paikkauksen — ei ole kovinkaan hauskaa ryhtyä sellaiseen, kun ensin on kaivettava ja raavittavaa lieju pois, jotta näkisi, onko takapyörä ylimalkaan mukana enää lainkaan. Ja kesken tätä puuhaa puhkeaa sade niin yhtäkkiä, että olemme aivan läpimärkiä, ennen kuin enätämme saada sadetakit päällemme. Tuntuu aivan siltä kuin kokonainen uima-allas tai valtameri olisi kaadettu niskaamme.

On aivan mahdotonta ajaa eteenpäin, tietäkin on vaikea erottaa. Istumme pyörällämme kuormapeitteen alla ja tunnemme kuinka vesi ikään kuin painaa meitä alaspäin; korvissamme kuuluu merkillistä suhinaa ja niissä tuntuu painetta. Tie on nyt muuttunut todelliseksi virraksi. Vesi loiskii ympärillämme, se kohisee kuormapeittoa vasten — meistä tuntuu kuin olisimme pari vesihämähäkkiä vesikellon sisällä.

Ruskea kuravesi kohisee koskena pyörän ympärillä. Salamoit ja jyrisee aivan kuin olisimme joutuneet atomipommituksen kohteeksi. Veden korkeus lisääntyy jakuvasti, ja paine kuormapeitettä vasten on niin suuri, että tuntuu kuin olisimme pysäköineet Niagaraa — tai ottaksemme paikallisen vertailukohteen — Viktoria-putouksen alapuolelle.

Odotellessamme tuumimme keskenämme, mahtaako tämä olla vain kuuro, vai onko alkanut sade nyt se, jota jatkuu viikkomäärin heikentymättömällä voimalla.

Mutta silloin sade lakkaa yhtä äkkiä kuin se alkoi. Luonto aivan kuin huokaisee — paremminkin suorastaan ähkäisee — helpotuksesta, ja niin on vedenpaisumus tällä kertaa ohitse. Vesi solisee ja virtaa vähitellen pois tieltä, mutta ulottuu saappaiteni varsien ylitse, pisaroita tipahtelee puiden lehdistä, mutta sitten sukeltautuu keskipäivän aurinko näkyviin, paistaa kohtisuoraan yläpuoleltamme ja alkaa hehkua entisellä voimallaan siirtä-

en meidät yhtäkkiä äärimmäisyydestä toiseen.

On vaikea päästä rinnettä ylöspäin, sillä tie on liukas eikä takarengaassa ole enää paljoakaan kulutus pintaa jäljellä.

Äkkiä lukkoutuu koko etupyörä, savi on iskeytynyt tiiviisti renkaan ja lokasuojauksen väliin ja ohjaus käy mahdottomaksi. Nipin napin vältymme syöksymästä syvään mutahautaan tien vierellä, ja meillä on tavaton työ raapia savi pois – se on takertunut lujaan kuin sementti.

Sivuvaunun lokasuojus on irronnut. Otamme sen kokonaan pois; silloin ei ainakaan sivuvaunun pyörä pääse hirttäytymään kiinni, mutta se alkaa silloin tällöin heittää päällemme isoja savimöykkyjä.

Tällainen ajo sadepilvet yläpuolella ja savi ja kura alapuolella on melkein yhtä kurjaa kuin erämaa-ajokin.

Kun sataa, emme voi syyttää nuotiota, joten emme voi laittaa ruokaa emmekä kuivata vaatteitamme. – Kun aurinko paistaa, kiirehdimme eteenpäin kuin kaksi pakolaista. Me tiedämme, että pitkäaikaiset sateet uhkaavat meitä aivan pian ja saattavat viivästyttää meitä kuukausikaupalla. Aivan niinkuin Saharassakin täyttää aivomme vain yksi ainoa ajatus: eteenpäin!

Iltaisin ajamme niin kauan kuin sää ja pimeäntulo suinkin sallii. Kun lopulta pysähdyimme, olemme niin väsyksissä, että melkein kokoonlysähtämäsillämme saamme pystytetyksi teltan. Jos alueella on villieläimiä, meidän on suurella vaivalla syytettävä nuotio, mutta rauhallisemmilla tienoilla jätämme sen tekemättä. Nakertelemme palan kuivaa leipää, se on helpoin tapa selviytyä ateriasta, ryömimme makuusäkkeihimme ja nukahdamme samassa hetkessä.

Ensin heräävä herättää toisen, ja ensimmäisenä ajatuksenamme aamulla on sää. Jos ilma on kuiva, lähdemme heti liikkeelle. Voi myös sattua, että sade syyttää meidät sisällä teltassamme, ja silloin mielialamme on nollan alapuolella.

Vesi syöksyy alas taivaalta ja koko ympäristö näyttää sateen juovittamalta harmaalta verholta. Tutkimme karttaa ja teemme laskelmia sateen piestessä telttaamme. Kirjeitäkin on kirjoitettava kotiin, ja se johtaa ajatuksemme kauas pohjoiseen.

Olemme pitkätukkaisia ja -partaisia, ja pelkään pahoin, ettei kotiväkemme tuntsi meitä, jos yhtäkkiä ilmestyisimme heidän ovelle. Meillä on tietenkin paranaajovälineet ja muut kauneudenhoitotarvikkeet mukana, mutta näissä autioissa erämaissa emme käytä sellaisia ylellisyystavaroita.

Sää paranee, ja me kiidämme jälleen kohti etelää.

Moottoripyörä joutuu nyt kovalle koetukselle, ja neljässä tunnissa pääsemme eteenpäin vain 35 kilometriä, jolloin tapaamme kiinnijuttuneen auton. Eräs englantilainen ja hänen vaimonsa ovat 8 tunnin ajan yrittäneet päästä irti, ja nyt he ovat niin väsyksissä, että tuskin jaksavat puolustautua moskiittoparvea vastaan, joka ahdistelee heitä.

Kun me saavumme paikalle, käydään yrittämään uusin voimin. Autoa kohotetaan viputankojen ja väkivivun avulla. Puoli metsää työnnetään pyörien alle, jotta se saisi ”jalansijaa”. Vaunu vajoaa kuitenkin yhä syvemmälle, mutta me emme anna perään.

Wolfram sanoo minulle – tanskaksi – että hän arvelee miehen tarjoavan meille hienon päivällisen lähimmässä hotellissa, jos saamme auton ylös – Livingstoneen on matkaa vain 50 kilometriä. Ja kuvitellamme, kuinka ihanaa mahtaisi olla saada välillä vähän muutakin kuin kaurapuuroa sisäänsä, me uurastamme kovasti. Kun me vajerin ja väkivivun avulla kuitenkin onnettomuudeksi satumme irrottamaan autosta puskurin, mies kiittää meitä avusta – hän haluaa tosin saada vaununsa ylös, mutta kokonaisena eikä yksin kappalein, hän sanoo.

Sinne häipyi päivällinen!

Jatkuu seuraavassa numerossa . . .

Kevätajo

Pohjois-Suomessa pyritään järjestämään 26.-27.5.-79. Lähempiä tietoja antaa Jussi Roine, puh. 981-227444.

MYYTÄVÄNÄ

SHOEI SB-6R-SIVULAUKUT kiinnitys- ja suojarautoineen, sopii useimpiin suuriin pyöriin. Honda K-7:aan sopivat M.A.G.-Poskiraudat, Tower-tavarateline sekä hyväkuntoiset alkuperäiset iskuvaimentimet. Mikko Sani, puh. 918-49 294.

Olemme kasvaneet ulos nahoistamme. MP-ASUn valmistamat, erittäin hyväkuntoiset, yksiosaiset mustat nahkapuvut.

Naisen puvussa sivussa sininen koriste-raitaa, miehen puvussa keltainen. Sopivat n. 170 cm:n pituisille. Puh. 951-21 414, iltaisin.

Soitelkaa – kyllä hinnoista sovitaan!

BMW R 75/5 myydään tai vaihdetaan hyväkuntoiseen R 69:ään. Vastaukset: Martti Aulio, Mäkitorpantie 18 C 27. 00620 Hki 62.

Myydään Honda 750:een sopiva Duns-tall Matkakate. Puh. 90-254 386 iltaisin.

Naisten yksiosainen Halvarsson-nahkapuku, mustaa pukinnahkaa. Sopii n. 160 senttiselle, koko 38. Erittäin hyvässä kunnossa. Puh. työ 90-4512 438, koti 90-4682 477.

Musta Suzuki T 500 K malli -74. Ajettu vain 13.500 km, oikein hyvässä kunnossa. Tavarateline on, edessä ajamaton Dunlop TT 100. Hinta 3.700 mk. Esko Jäntti, FC OY. 32740 Äetsä. Puh. työ 932-69 980.

Myyn Honda 500 C X vm-78, ajettu 4500 km. Takuu voimassa. Puh. 980/62 488.

Kerhon pyörämerkki

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) kaiverretaan 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 kaiverrus) sekä liittymisvuotesi.

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

Kassanhoitaja Lasse Numelin