

Numero 1

1970

MOTORISTI

Moottoripyöräkerho 69

Helsingissä, 1 päivänä tammikuuta 1970.

Viimeinkin meillä on se kerho, jota on tarvittu jo kauan. Kerho harrastelijamoottoripyöräilijöille. Kerho meille, jotka ajamme pyörillämme maanteilla siksi että se on hiton kivaa. Meillä on nyt Moottoripyöräkerho 69. Kerho, joka on yksinomaan moottoripyöräilyn harrastajaa varten. Ei siis mihinkään moottorijärjestykseen kuuluva kerho, jossa asioiden kulusta päättävät ns. sikariportaan miehet, jotka pitävät moottoripyörää lähinnä sirkukseen kuuluvana välineenä, jolla valkoinen mies ei aja. Nyt kerhoon pääsyn perusvaatimuksena on moottoripyörän omistaminen ja Kontiorallissa käynti sen varmistamiseksi, ettei pyörä ole yksinomaan kellarin koriste. Moottoripyöräkerho 69:n ohjelma on juuri se, minkä itse valitsemme. Kaikkia hyödyttävä, ennen muuta innostava.

Pyrimme julkaisemaan kerhouutisia aluksi lähinnä kiertokirjeen muodossa, joka postitetaan jokaiselle jäsenelle. Lehdykäiseen - jos sitä nyt näin sopisi nimittää - annetaan mahdollisuus jokaisen kirjoittaa ja tuoda mielipiteensä julki. Kertoa jostakin kokemuksestaan pyöränsä parissa. Pyrimme myös järjestämään mahdollisuuden myynti- ja ostoilmoitusten julkaisemiseen; onhan monia pyöriä, joita ei ole kuin pari hassua Suomessa ja joihin ei varaosia saa kuin huhuilemalla.

Tietenkin pyrimme kokoontumaan, eritoten ajokauden aikana. Mihin? No vaikka Myllybaariin aluksi. Vireillä kuitenkin on jo pahuksen paljon hienompi homma: käytöstä poistettu kansakoulu Oriveden liepeillä. Sinne tulisi päämaja. Suunnitelmat ovat suuret jo aluksi ja uskon että ne pystytään toteuttamaan. Tätä tukee jo se satapäinen joukko, joka rynnisti Myllybaariin syyskoleana sunnuntaina perustamaan Moottoripyöräkerho 69:n. Erityisen kiitoksen haluan osoittaa Torolfille, joka suunnittelei likipitään kaiken. Kiitos kuuluu tietysti kaikille perustuskokoukseen osallistuneille, joiden joukossa oli jopa kilparatojen sivuvaunuhurjastelijat Calenius ja Vesterinen. Ajokausi alkaa jo muutaman kuukauden kuluttua ja silloin näemme, mitä kerhomme on.

Tapio Sunell

Puheenjohtajan palsta

Kerhomme on siis perustettu ja lehtemme ensimmäinen numero käsissäsi. Perustava kokous oli todella mielenkiintoinen. Kiitokset kaikille jotka säästä huolimatta vaivautuivat saapumaan paikalle. Erikoinen kiitos niille, jotka saapuivat pyörin !

Jotta kerho pystyy toimimaan tarvitaan rahaa. Sen tähden pyydänkin, että jäsenmaksut suoritettaisiin mahdollisimman pian lähiaikoina postitettavin tilillepanokortein. Ennenkuin tilillepanokortit voidaan painaa, tarvitaan jäsentiedot. Lähetä ilmoittautumislomakkeesi ensi tilassa tarkkaan ja selvästi täytettynä !

Toistaiseksi olen saanut vain yhden merkkiehdotuksen. Lähetä ihmeessä oma ehdotuksesi. Jos ehdotuksia tulee tarpeeksi, otetaan asia esille jo seuraavassa vuosikokouksessa 22.2.1970.

Kirjoituksia tähän numeroon ei ole tullut kovin montaa. Olisi todella hauskaa jos niitä tulisi enemmän. Varmasti moni muu on tehnyt vastaavanlaisen matkan kuin mistä Aimo kertoo tässä numerossa.

Myöskään ilmoituksia ei ole tullut kovinkaan lukuisasti. Lähetäkää ihmeessä ! Ilmoittamalla kerholehdessä olet varma siitä että jokainen lukija on alasta kiinnostunut, ja ostajan löytäminen on todennäköistä.

Tämän vuoden ohjelmasta on selvää toistaiseksi vain Kontioralli (paljon muuta on suunnitteilla, mutta siitä myöhemmässä numerossa). Kontioralli pidetään ensi heinäkuun 4 ja 5 päivänä. Kokoontumispaikka on sama kuin ennenkin eli Kontiolähti, Venejoki. Kyselyistä johtuen sanottakoon jo nyt, että osallistumisen ralliin oikeuttaa vain paikalle saapuminen moottoripyörällä, jollaiseksi ei lueta esimerkiksi skootteria.

Hyvää uutta moottoripyörävuotta !

Isle of Man

Kun vaellusvietti saa minut valtaansa, silloin aloitan karttojen tutkimisen, uteliaisuuteni ja seikkailunhaluni herää, halu nähdä ja kokea jotakin uutta - maailmaa, elämää, maisemia ja ihmisiä, ja ennen kaikkea nauttia vapaudesta.

Oli vuoden 1967 alkukesä ja kesäkuussa ajettaisiin Man-saarella 60-vuotisjuhlakilpailut. Tulin maininneeksi asiasta innokkaalle motoristille, Orko Talliselle, joka kiinnostui asiasta ja oli oitis valmis lähtemään mukaan. Niin päätimme lähteä pyhiinvaellusmatkalle moottoripyöräilyn Mekkaan Man-saarelle. Moottoripyöräilijöitä kun olemme teimme matkan tietenkin ruhtinaallisesti nauttien moottoripyörällä (sitensaa matkasta paljon enemmän, voi nauttia pyörän suomasta vapaudesta ja päästä moottoripyörämaailman henkeen sisälle).

Sitten vain passi ja paperit kuntoon ja pakkaamaan kaikki se mitä luulimme matkamme aikana tarvitsevamme. Pyörä käyntiin ja matkamme voi alkaa. Ajoimme Ruotsin kautta Saksaan. Tanskan ja Saksan välisellä lautalla tulivat laivamiehet juttelemaan, ensiksi tiedustellen puhuimmeko saksaa tai englantia, jolloin eräs heistä sanoi selvällä suomen kielellä: "Suomen poika puhuu suomea". Hän kertoi purjehtineensa Hansa-linjalla Suomen ja Saksan välillä ja oli oppinut puhumaan vähän suomea. Heidän kuullessaan meidän matkaavan Englantiin he sanoivat siellä olevan kylmää ja sateista, saimme kehoituksen ajaa Italiaan, aurinkoon. Hymyilimme itsetietoisesti, sillä tiesimme ettemme olleet käännytettävissä. Hyvän matkan toivotusten saattelemina käynnistimme koneet ja lähdimme matkaamaan Saksaan. Päivämatkoiksi kertyi joskus 600-700 km, välillä taas vietimme päivämme jossakin kaupungissa vain katsellaksemme ympärillemme.

Ranskalaisesta pienestä Calais'n kaupungista lähtevällä lautalla ylitimme Englannin kanaalin. Lautalla ilmapiiri oli hyvin kansainvälinen, oli mukava kuulla puhuttavan kaunista englantia ja ranskaa. Lautalla jouduimme täyttämään hyvin tarkan passikortin jossa tiedusteltiin mihin menee, miksi ja kuinka kauan aikoo viipyä.

Englannin vasemmanpuolinen liikenne ei ollut meille uutta, olimmehan tottuneet ajamaan vasemmalla Ruotsin liikenteessä. Mutta tuo maailman keskipiste, suurkaupunki Lontoo valtavine liikenteineen oli jotain aivan kokematon; silti liikenne siellä sujuu joustavasti, ja onhan sen sujuttava, huomasimme että moottoripyöräilijää kunnioitetaan liikenteessä ja kohdellaan huomaavaisen kohteliaasti. Mutta vaikeuksia oli joskus löytää oikeaan suuntaan, kysymällä kyllä selviää, ja kun sormi oli mennä suuhun jyrähti onneksemme motoristi komeasti á la Dunstall-virityksellään rinnalle, opasti meitä maailmalle eksyneitä ja häipyi sen jälkeen ihailtavan taidokkaasti ajaen liikenteen vilinään. Selvisimme Lontoosta löydettyämme moottoritie yhdelle. Meitä tervehdittiin Rolls-Roycesta ajaessamme kohti Birminghamia, jonne saavuimme illan jo hämärtyessä, jatkoimme edelleen viilleän ja pimeän illan mittaan, välillä pitäen pienen tauon, vaihtaen mielipiteitä ensi vaikutelmista Englannissa ja lisäten villapaidan nahkapuvun alle. Aloimme katsella ajaessamme leiripaikkaa. Kun emme sellaista löytäneet ohjasimme pyörämme pikkupolkua viljapellon keskelle, teltta pystyyn ja kömmimme makuupusseihin ja kyllä uni maistui.

Niin tuli ensimmäinen yö Englannissa vietetyksi viljapellossa. Aamu valkeni viilleänä ja kosteana, nopeasti teltta pussiin ja pyörille. Englannissa on moottoripyöräilylle ihanteelliset päällystetyt mutkaiset tiet joten kyllä ajo maistui. Kolme englantilaista motoristia, isoilla hienoilla koneillaan eräässä kurvassa tyylikkäästi kallistaen jyrähti vastaamme, oli mieltä ylentävää kun kaikilla hanskat nousivat tervehdykseen. Hieno reilu tapa tuo, että kaikki moottoripyöräilijät tervehtivät toisiaan kohdatessaan. Liverpooliin saavuimme useiden kilometrien mittaisen moottoritien merenlahden alittavan tunnelin kautta. Niin olimme keskellä Liverpoolia, pysähdyimme tunnelin suulla aukeavalle liikenneaukiolle ihmettelemään. Huomasin kun poliisi lähti ylittämään aukiota opastaakseen meitä kahta maalaispoikaa satamaan. Liverpoolin satamassa olikin jo ruotsalaisia, saksalaisia, hollantilaisia ja tietenkin englantilaisia motoristeja odottelemassa laivan lähtöä. Kaikki tervehtivät ystävällisesti ja varsinkin ruotsalaiset olivat

hyvin tuttavallisia, oli kuin olisi tavannut maanmiehiä. Laivan eri kerrokset täyttyivät moottoripyöristä ja nahkapukuiset motoristit kansoittivat laivan salongit. Niin alkoi mielenkiintoisin ja jännittävin laivamatkani, tuskin huomasin tuntien kuluvan moottoripyöriä tutkiessani ja niistä keskustellessani. Oli uusia ja erittäin vanhoja aina 20-30-luvulta peräisin olevia pyöriä, sillä Manx'illä ajetaan myöskin vanhojen pyörien ralli. Näkyipä sellaisiakin ratkaisuja, että uudenpaan suureen pyörään oli kiinnitetty sivuvaunulaveri jolla pyörävanhus teki arvokkaasti matkaa.

Meitä oli muutamia kokoontunut laivan etukannelle tähystelemään koska saari tulisi näkyviin. Eräs englantilainen vanha herra tuli viereeni ja kertoi että hänen siskonsa asuu saarella. Kohta hän huudahti "Isle of Man!". Vaikka oli aurinkoinen päivä oli merellä paikoin ohutta meriutua, en heti eroittanut mitään, mutta tosiaan edessämme häämötti jotain, kunnes laivamme tullessa lähemmäksi näimme matkamme kohteen. Siinä se kohosi jylhän mahtavana ja kauniina suoraan Irlannin merestä, moottoripyöräilyn kehto, Man-saari. Laiturille oli keraantynyt suuri ihmismäärä seuraamaan laivan tuloa, ja ajaessamme maihin kuulin huudettavan "Finland". Leiripaikamme löysimme melkein Douglasin kaupungin keskustasta. Se oli erään maatalon maita, mukava paikka, tarjosi tosin ainoastaan vesijohdon, mutta olipahan ilmainen. Oli melkein viikko vielä MM-ajojen alkuun, mutta silti saarella oli jo mahdottomasti pyöriä, ja väitetäänkin niiden luvun nousevan kymmeniin tuhansiin, enkä uskalla epäillä. Douglasin pitkä rantakatu oli todella nähtävyys sekin, päivällä ihmiset kuluttivat aikaansa ihaillen ja tarkastellen kadun reunat täyttäviä pysäköityjä pyöriä. Sen saatoimme arvata, että täällä tulisimme näkemään pyörämerkkejä joita emme olleet nähneet ja niitä kyllä riitti. Vincentitkään eivät olleet täällä mitään harvinaisuuksia. Enimmäkseen pyörät olivat rakennettuja, toinen toistaan komeampia, ja tuskin kahta samanlaista tapasi. Tosin oli englantilaisilla paljon epäsiistejä, likaisen mustan rasvan peittäviä pyöriä. Saimme sen käsityksen että ruotsalaisilla ja saksalaisilla oli kaikkein siisteimmät pyörät ja varusteet.

Sattuipa niinkuin että ollessamme tutkimassa jotakin iäkästä veteraania ja sen ihmeellisiä rakanneratkaisuja, joku hieno vanhempi rouva tuli arvokkaasti kertomaan tämän Triumph'in olevan vuodelta 1926; ehkä hänellä oli joskus ollut tai on edelleen samanlainen. Englantilaisten yksi suuri rakkaus on juuri moottoripyörä. Illalla koimme laskuveden ihmeen kun meri pakeni kauas rantaviivasta. Ja kun yö saapui syttyivät rantaa kaartavalle kadulle viritetyt lamput, oli näky kuin sadun kuvakirjasta. Iltaisin nukahdimme moottoripyörien jatkuvaan pauhuun ja jyminä, kunnes jälleen joka aamu heräsimme tuohon samaan koneiden lauluun.

Manx'illa on itsehallinto ja oma punta, mutta yleisin maksuväline oli englannin punta. Manx'illa on myös oma kissarotunsa - hännätön kissa. Ja Manx'in raitiovaunu on varmasti ainutlaatuinen maailmassa, se kulkee kiskoilla komeiden isojen hevosten vetämänä, ratikka jossa on katto päällä mutta ei seinä. Sen ulkosivuilla on astinlauta jolla rahastaja kiertää rahastamassa. Saaren pääelinkeinot ovat maatalous, moottoripyöräily ja turismi.

Vaikka moottoripyöräliikenne oli erittäin vilkasta emme tavanneet emmekä nähneet minkäänlaista onnettomuutta tahi järjestyshäiriötä. Kaikki oli niinkuin pitääkin, sillä onhan englantilainen moottoripyöräilyn aatelia ja aateluus velvoittaa.

Oli mukava istuskella ilta-auringossa, auringon päivällä lämmittämällä betoniaidalla radan varrella ja katsella kuinka kesyttömät, taitavat kuljettajat hallitusti kurvasivat teräksen kovilla auringossa kimaltevilla koneillaan, kaikki ominaisesti: Triumph'it räjähtäen voimaa, BSA't jylisten mahtavuudellaan, Norton'it jyristen nopeuttaan, Velocette't sihisten kalan pyrstöllään ja BMW't huristen tasaisesti kehräten. Päivisin kiersimme itsekkin silloin tällöin radan ympäri, tosin emme varmastikaan mitään rataennätystä saaneet nimiimme.

Eräänä aamupäivänä pari saksalaista kaveria tuli hakemaan minua BMW-klubin järjestämään ralliin BMW-klubille Castletown'in

kaupunkiin, jonne kokoontui suuri joukko BMW-entusiasteja keskustelemaan, solmimaan uusia tuttavuuksia, ruokailemaan ja nauttimaan englantilaista teetä. Oli puheita ja kiertoaajelu sekä illalla vielä tanssiaiset päätteeksi klubilla. Myöskin Honda-klubilla oli vastaavanlainen tilaisuus.

Lauantaina alkoivat niinsanotut klubi-luokkien kilpailut, ja kyllä kansa todella kannusti poikiaan huudoin ja kätten-taputuksin. Täällä muutenkin eletään täysin mukana pyöräilyn hengessä. Kilapiluihinkin tullaan tunteja ennen varaamaan paikat eväskassit täynnä syötävää ja juotavaa. Kilpailuihin ei varsinaisesti kanneta pääsymaksua. Sunnuntaina ei Englannissa kilpailla. Maanantaina sitten alkoivat MM-ajot. Kaksi luokkaa kunakin päivänä, maanantaina, keskiviikkona ja perjantaina. Vaikka rata on näinkin pitkä on silti lähes koko ajan katsottavaa, koska kilpailijat lähtevät kiertämään rataa kaksi kerrallaan kymmenen sekunnin väliajoin ja kussakin luokassa on toistasataa osanottajaa.

On vain yksi Tourist Trophy sanovat englantilaiset, ja se on Manx TT. On melkein mahdoton muistaa tuon yli 60 km pitkän radan kaikki mutkat. Monin paikoin vedellään melkein clip-on'it kiviaitaa raapien. Kun nousee radan korkeuksiin täältä kyllä aukenevat hienot näkymät saaren kauniiseen luontoon, tai merelle, mutta kilpailijoilla ei ole aikaa ihaila maisemia kiitäessään päätä huimaavaa vauhtia jyrkänteen reunalla kiemurtelevalla tiellä jossa harvassa olevat betonipilarit kertovat tien reunan päättyvän tähän. Vaarallisin kaikista on kuoleman sirkus Manx TT, ja niinpä jotkut tati-yhdistykset ovatkin vaatineet ajojen lopettamista. Mutta ne ajetaan edelleen ja myöskin ajajat ovat olleet sitä mieltä, että Man-saaren ajoja alkoon milloinkaan lopetettako.

Ilmojen haltijat olivat ystävällisiä, sillä koko matkamme ajan saivat sadevarustemme olla paketissa. Yöt olivat kylmiä, pari hyvää neuvoa jos aiot matkustaa ensi kesänä Man-saarelle: Ota villapaita, lämmintä vaatetta ja kaksi viikkoa aikaa mukaan. Kaikkialla saimme osaksemme ihailua ja ystävällistä

kohtelua. Päivät kuluivat saarella kuin siivillä, mieleenjäävät
päivät, tulen muistelemaan tätä aikaa varmasti kauan. Tunnen
ylpeyttä siitä että saan kuulua tähän ihailemaani moottori-
pyöräilijöiden joukkoon, tämä harraste on vaativa mutta myös
paljon antava, moottoripyörä on elämäni. Tunsin että jotain
minusta jäi Man-saarelle ja tänne olen joskus vielä palaava.

Aimo Turunen

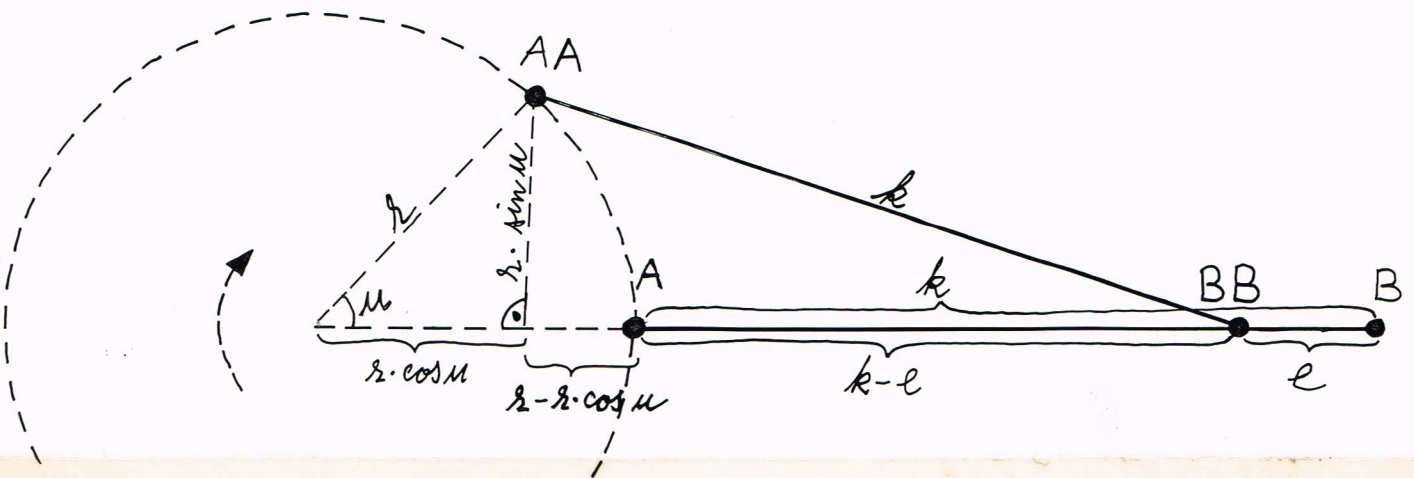
Hallitus

Ruheenjohtaja	Torolf Fagerholm Ruusulankatu 4 B 30 Helsinki 26 Puhelin 90-491903	Yleiset asiat Jäsenasiat (tois- taiseksi
Sihteeri	Mauno Tonttila Villähde Linnanen Puhelin 918-89195	Kirjeenvaihto
Toimittaja	Tapio Sunell Perämiehenkatu 15 Helsinki 15 Puhelin 90-639545	Kirjoitukset lehteen Teknillinen neuvonta
Kerhoisäntä	Aimo Turunen Gammelbacka Porvoo Puhelin 915-10907	Ohjelma-asiat Kontioralli
Kassanhoitaja	Eero Parikka Hakapellonkatu 4 C 34 Turku 10	Jäsenasiat Maksut

Millimetrit asteiksi

Useissa ohjekirjoissa on sytytysennakko ilmoitettu millimetreissä, esimerkiksi "3,2-3,4 mm ennen yläkuolokohtaa". Ellei omista erikoismittauslaitetta varsinkin jos sytytystulpan reikä, johon ennakon mittausväline asetetaan ei ole pystysuorassa on millimetriennakon säätäminen epätarkkaa. Monasti on huomattavasti helpompi säätää ennakko, jos se on ilmoitettu asteissa kampaakselin kiertona, esimerkiksi "10° ennen yläkuolokohtaa". Jos ohjekirjassa on ennakko ilmoitettu asteissa, on asia selvä, mutta miten menetellä mm-ennakon muuttamiseksi aste-ennakoksi ?

Allaoleva kuva osoittaa miten tarvittavaan kaavaan on tultu.



e = ennakko millimetreissä, u = ennakko asteissa,
 k = kiertokangen tehollinen pituus, r = 1/2 iskun pituudesta

Kiertokangen ollessa asennossa AA-BB on ennakko e (= millimetriennakko) ja vastaava kulmaetäisyys (= aste-ennakko) on u . A-B on kiertokangen asento männän yläkuolokohdassa. Kiertokangen tehollisella pituudella k tarkoitetaan tässä yhteydessä männän ja kampiakselin tappien keskipisteitten välistä etäisyyttä. Sekä k , e että r (katso kuvaa) on mitattava samoissa yksiköissä esimerkiksi millimetreissä tai senttimetreissä. Laskettaessa luvut eivät tule niin suuriksi, jos mitat ovat senttimetreissä.

Kuvasta saadaan ensiksi

$$k^2 = (r \cdot \sin u)^2 + (r - r \cdot \cos u + k - e)^2$$

ja tästä sieventämällä kaava

$$\cos u = 1 + \frac{\frac{e^2}{2} - ek}{r^2 + kr - er}$$

Lopuksi numeroesimerkki: $k = 14,42$ sm, $e = 0,33$ sm ja $r = 3,25$ sm

Saamme tällöin

$$\cos u = 1 + \frac{0,05 - 4,76}{10,56 + 46,87 - 1,07}$$

$$\cos u = 1 - \frac{4,71}{56,36}$$

$$\cos u = \frac{51,65}{56,36}$$

$$\cos u = 0,917$$

ja taulukosta tai laskutikusta

$$u = 23,5^\circ$$

=====

Mainittakoon vielä, että haluttaessa voidaan tietysti astennakko muuttaa millimetriennakoksi ratkaisemalla kaava $e:n$ suhteen.

Jos et itse halua suorittaa laskutoimitusta lasken sen Sinulle jos lähetät tiedot kiertokangen pituudesta mainitulla tavalla mitattuna, sytytysennakosta sekä iskun pituudesta vastauspostimerkin kera (50 p) allekirjoittaneelle.

Torbjörn Fagerholm
Pitkäjärventie 7-9
LAAKSOLAHTI

KERHO 69 KERHO 69 KERHO 69 KERHO 69 KERHO 69

V U O S I K O K O U S

Kerho 69:n seuraava vuosikokous pidetään sunnuntaina, 22 päivänä helmikuuta 1970. Kaikki kiinnostuneet ovat tervetulleita. Ota huomioon, että vain jäsenmaksun suorittaneilla on puhe- ja äänioikeus (jäsenmaksun suorittamisesta toisaalla lehdessä). Kokous pidetään Nummelan Kahvila Myllylammissa (sama paikka kuin perustava kokous) alkaen klo 12.00. Kokouksessa käsitellään kerhon sääntöjen 7 §:ssä mainitut asiat. Lisäksi käsitellään kerhomerkkin ehdotuksia joita jäsenet ottanevat mukaan suurin määrin ?

Hallitus

BROUGH SUPERIOR JA EVERSTI T.E. LAWRENCE

Moottoripyöräily ja moottoripyörät ovat jotain suurta. Vain motoristi tietää sen. Useimmat ihmiset eivät kuitenkaan koskaan tule kokeilleeksi moottoripyörällä ajoa. Tai ehkä asia on niin että kaikki ihmiset eivät voi pitää moottoripyöräilystä.

Kun suurista ei-kilpailevista moottoripyöräilijöistä on puhe mainitaan usein eversti T.E.Lawrence. Kun puhutaan suurista moottoripyöristä, mainitaan usein Brough Superior. Tähän on vahva syy.

Eversti Lawrence ajoi yhden toista vuoden aikana 300.000 mailia eli noin 480.000 km, 40.000 km vuodessa Brough Superior moottoripyörillä. Historioitsijat ovat yhtä mieltä siitä, että Lawrence oli arvoitus, enkä aio tässä edes yrittää tutkiskella hänen henkilöönsä. Epätavallinen ihminen hän joka tapauksessa oli, mikä käynee ilmi hänen allaolevasta kirjoittamastaan esseestä eräästä moottoripyöräretkestä. Kirjoitus julkaistiin ensimmäisen kerran Journal nimisessä lehdessä marraskuussa 1933. Se sisältyy myös Ronald H. Clark'in kirjoittamaan kirjaan "The Rolls-Royce of Motor Cycles", josta olen sen kääntänyt.

Brough Superior'ia pitävät monet edelleen maailman parhaana moottoripyöränä. Se tehtiin suureksi osaksi käsin ensiluokkaisista aineista. Se oli aikanaan huomattavan nopea, eikä se tänä päivänäkään kuulu hitaimpiin. Pyörää valmistettiin pääasiallisesti kahta mallia: SS 80 ja SS 100. Numerot kuvasivat sitä keskinopeutta, jolla valmistaja takasi pyörällä voitavan ajaa Brookland'in rata ympäri (siis 80 ja 100 mailia eli noin 130 ja 160 km tunnissa!). Toisen maailmansodan jälkeen pyöriä ei enää valmistettu koska ne olisivat muodostuneet liian kalliiksi.

Ja nyt annankin eversti T.E.Lawrence'n jatkaa.

Se ylellisyys, missä liiat tunteeni purkautuivat, oli maantiet. Niin kauan kun tiet olivat asfaltinsiniset ja suorat, eivät pensasaitojen reunustamia, tyhjiä ja kuivia, niin kauan olin rikas.

Joka ilta juoksin lentokonehallista työn päätyttyä saadakseni veren kiertämään tunnottomissa jaloissani. Pelkkä liikunta virkisti niitä pitkän päivän rasittavan työn jälkeen.

Viiden minuutin kuluttua sänkyni oli sijattu yötä varten, neljä minuuttia myöhemmin olin pukeutunut säärisiteisiin ja polvihousuihin, ja vedin käsineitä käteeni kävellessäni pyöräni luokse, joka majaili pienessä tallissa taloa vastapäätä. Sen renkaat eivät koskaan tarvinneet ilmaa ja sen moottorilla oli tapana käynnistyä toisella polkaisulla - hyvä tapa, koska vain voimakkaalla hyppäyksellä käynnistinpolkimen päälle sai vaatimaton painoni moottorin pyörähtämään seitsemän ilmakehän paineen ylitse.

Boanergesin ensimmäinen iloinen karjaisuus jälleen elossa olemisesta tärisytti Cadet College'n talot eloon. "Tuolla tuo kovaaäninen lurjus taas menee" joku sanoi kateellisesti joka käänteessä. Lentäjän ammattiin kuuluu moottorien tunteminen, ja täysiverinen moottori suo meille aina yhtä suurta tyydytystä. Leiri piti Brough'ini hyveitä kuin kukkaa kämmenellä. Tänä iltana Tug ja Dusty tulivat talomme ovelle hyvästelemään minua.

"Ajatko kenties Smoke'ille?" tokaisi Dusty tarkoittaen säännöllistä tapaani ajaa Lontooseen teelle keskiviikkoiltaisina.

Boa on suoran vaihteen kone, yhtä hyvä siinä kuin useimmat yksisylinteriset keskimmaisella vaihteella. Puksuttelin ylevästi vartijakopin ohitse ja matkan, missä oli nopeusrajoitus ajaen alle kuusitoista mailia tunnissa. Kurvasta maatilán ohitse ja tie suorenee. Nyt annetaan mennä. Moottorin suurin teho on 52 hevosvoimaa. Ihme, että kaikki tämä rauhallinen voima odottaa käteni pienellä säätimellä antamaa käskyä.

Toinen kaarre ja minulla oli kunnia ajaa erästä Englannin suorinta ja nopeinta tietä. Pakoputkeni murina purkautui pitkänä vanana takaani. Pian nopeuteni katkaisi sen ja kuulin vain tuulen ulvonnin jonka pääni halkaisi ja työnsi sivuun.

Ulvonta nousi nopeuteni mukana ärjynnäksi; samalla ilman kylmyys virtasi kuin kaksi jäätävää vesisuihkua vettyviin silmiini. Suljin ne raoiksi ja kiinnitin katseeni kaksisataa jaardia eteeni aaltoilevan asfaltin tyhjään mosaiikkiin.

Pienet karpäset pistivät poskiini kuin nuolet, ja joskus raskaampi olento, paarma tai koppakuoriainen murskaantui kasvoihin tai huuliin kuin kuula harhateillä. Katse nopeusmittariin: seitsemänkymmentäkahdeksan. Boanerges alkaa lämmetä.

Käänän kaasun täysin auki mäen päällä, ja me syöksymme alas, ja ylös-alas-ylös-alas notkoissa sen takana raskaan koneen lentäessä kuin ammus, pyörien pyöriessä vimmatusti ilmassa joka nuosusta irrottautuessaan ja laskeutuessaan heilahtaen sellaisella ketjun nykäyksellä, että selkärankani rusahteli.

Kerran kun me lensimme näin illan valossa, hämyinen aurinko vasemmalla puolellani, teki eräs Bristol Fighter, Whitewash Villas'ta, naapurilentokentältämme, jyrkän käännöksen. Vähensin nopeutta hetkeksi heiluttaakseni, tuuli vei käteni ja käsivarteni taaksepäin kuin kohotetun petkeleen,

Lentäjä osoitti tietä Lincolnin päin. Istuin tukevasti satulaan, luimistin korvani, ja lähdin takaa-ajoon kuin koira janiksen perään. Pian olimme tasoissa kun vaikutus koneen sukelluksesta alas loppui.

Seuraava maili tiestä oli epätasaista. Asetin jalkani tukevasti jalkatappeihin, tiukensin otettani kahvoista ja puristin polvillani tankkia kunnes polvituet tunkeutuivat reisiini. Boanerges karjahti yllättyneenä ensimmäisen kuopan kohdalla ja rengas kävi lokasuojassa kiljahtaen. Hyppäykset seuraavien kymmenen sekunnin aikana olisivat olleet kunniaksi kengurulle

joka välttää tulitusta. Roikuin mukana puristaen kaasukahvaa niin etteivät hyppäykset sulkisi sitä hetkeksikään ja pilaisi menoamme.

Sitten pyörä riistäytyi sivuttaen kolmeen pitkään uraan; se horjui sekavana keinuttaen peräänsä kolmenkymmenen hirvittävän jaardin matkan. Kiskaisin kytkimen irti ja kierrokset nousivat vapaasti, Boa korjasi kurssinsa ja suoristi päänsä ravistuksella kuten Brough'in pitää.

Huono tieosuus oli takanamme ja uudella tiellä lennostamme tuli lintumainen. Pääni oli tuulen täyttämä niin että en enää voinut kuulla. Tuntui kuin kiittäisimme äänettömästi auringon kultaamien niitettyjen peltujen välitse. Eräässä nousussa uskalsin vähentää nopeutta aavistuksen verran ja vilkaista taivaalle.

Siellä Bif oli, kaksisataa jaardia tai enemmän takanani. Leikkisinkö kaverin kanssa? Miksen? Hiljensin yhdeksäänkymmeneen; viittasin häntä ohittamaan. Hiljensin vielä kymmenen ja suoristauduin. Hän jyristeli yli. Hänen matkustajansa, pelkkä virnistys kypärän ja suojalasien takana nojautui ohjaamosta ja teki RAF tervehdyksen.

He toivoivat että en pärjäisi heille kuin hetken ja tunnustaisin heidän voittaneen. Avasin jälleen kaasun. Boa tuli heidän rinnalleen, viisikymmentä jalkaa alapuolella, kulki rinnan ja työntyivät edelle puhtaaseen ja tyhjään maisemaan. Lähestyvä auto ajoi melkein ojaan nähdessään kilpailumme.

Bif kiisi puitten ja puhelinpylväitten välistä minun ollessa nopeasti liikkuva piste vain kahdeksan jaardia hänen edellään. Etumatkani lisääntyi kuitenkin, lisääntyi varmasti; olin ehkä viisi mailia tunnissa nopeampi. Laskin käteni antaakseni moottorille kaksi ylimääräistä öljyannosta pelosta että jotain kävisi kuumana, mutta kaksisylinterinen kansiventtiili Jap, taidolla viritetty kuten tämä voisi käydä kuussa ja takaisin pettämättä.

Lähestyimme asuttua seutua. Runsas maili ennen ensimmäisiä taloja vähensin nopeutta ja rullasin tienristeykseen lähelle sairaalaa. Bif saapui kohdalleni, kaarsi, nousi ja kääntyi kotiinpäin vaaputtaen minulle niin kauan kuin se oli näkyvissä. Olimme neljännestä mailin päässä leiriltä ja viisitoista minuuttia sitten jätin Tugin ja Dusty'in talon ovelle.

Päästin kytkimen jälleen ja ohjasin Boanerges'in alas likaista katuja raitiovaunukiskoja pitkin ja ylös kauempana kohoavalle kirkolle, joka seisoikin kylmässä täydellisyydessään alakuloisen kadun ympäröimänä. Ei armon sanomaa Lincoln'issa. Jumalamme on mustasukkainen Jumala, ja ihmisen kallein uhraus on halveksuttavan arvoton St Hugh'n ja hänen enkeleittensä silmissä.

Remigius, maallinen vanha Remigius katsoo minuun ja Boanerges'iin paljon laupeammin. Jätin voiman ja nopeuden teräksisen loistokuuden kirkon läntiselle ovelle ja menin sisälle löytäen kanttorin harjoittelemassa uruilla jotain hidasta ja rytmikästä, kuten kertomataulua nuoteista. Ikävät ja kylmät ristikkokoristeet alttarikaiteessa ja pylväikössä nielivät suurimman osan äänestä. Ylijäämä virtasi mietteläästi korviini.

Tässä vaiheessa vatsani oli unohtanut lounaan, silmiäni kivisti ja ne kyynelehtivät. Menin ulos pesemään päätäni White Hart'sin pihapumpun alla. Kupillinen oikeata kaakaota ja teekakku teehuoneessa ja Boa ja minä lähdimme Newark'in tielle viimeisellä valoisailla tunnilla. Hän marssii neljässäkymmenessäviidessä ja kun hän panee parastaan hän ylittää sadan.

Ikääntynyt moottoripyörä missä on tilkkanen verta on parempi kuin kaikki ratsut maailmassa, koska se on ominaisuuksiemme johdonmukainen jatke, ja vihjaus, haaste menestykseen johon sen miellyttävä väsymätön pehmeys johtaa. Koska Boa rakastaa minua hän antaa viisi mailia enemmän kuin vieras saisi häneltä.

Nottingham'ista hain makkaroita Lincoln'ista ostamani pekonin lisäksi, joka oli niin hienosti leikattua että jokainen viipale oli pennyn arvoinen. Vahvat satulalaukut satulan takana

kantoivat kaiken tämän ja seuraavasta pysähdyspaikasta (eräästä maatalosta) lisäksi huovalla vuoratun laatikon jossa oli viisitoista kananmunaa. Saavuin Sleaford'iin, vaivaiseen ylpeään kyläämme. Sen teurastajalla oli kuuden pence edestä rasvaa varattuna minulle. Jo kuukausia olin tehnyt ostosmatkan kaksi kertaa viikossa, ajaen sata mailia ajamisen ilosta ja hakien tienoon parhaat ruoat halvimmalla.

Keittotuli loisti punaisena tulisijan kankien välistä. Kello oli puoli yhdeksän. Muut kymmenen kumppania juttelivat sinisessä tupakansavussa, kaksi tuoleissa, kahdeksan penkeillä odottaen paluutani. Puhtaan iltailman jälkeen heidän tupakansavunsa sai minut yskimään. Myös viimeisten kiittämieni mailien nopeus lampun valossa (ankarin ajokoe) oli tehnyt jalkani epävarmoiksi niin että vähän horjahtelin. "Seis ystävä" myhäili Dusty. Heitä huvitti kuvitella minut ajamassa villisti tiellä. Ruokiakseni tätä turhuuttani ja ilahduttaakseni heitä kerroin kilpailustani Bif'in kanssa.

"Toitko ruokaa?" kysyy lopulta Nigger, jolla ei koskaan ollut varaa ostaa mitään kanttiinista. Tiesin että jotain puuttui. Viimeisen matkan jännitys ja lisääntyvä väsymykseni olivat karkoittaneet muististani Brough'in täydet satulalaukut. Ulos iltaan jälleen pimeään tallin läpi kulmaan, minne olin hänet jättänyt ja minne minut jälleen johdatti kuumasta raudasta nouseva käry joka tuli hänen tukevista sylintereistään. Irroitin laukut ja kaadoin niiden sisällön Dustyn, talomme kokin eteen. Tug toi paistinpannun ja hänellä oli etuoikeus. Tuli oli juuri sopiva. Sihahdus ja täyttävä tuoksu. Valmistauduin syömään tavanomaiset kaksi viipaletta paahtoleipää ja pekonia.

MYYDÄÄN:

Seuraavat BSA 350-500-650 osat

- | | |
|--|---------|
| 1. Takalokasuojaja, vihreä, vähän käytetty, virheetön | mk 20,- |
| 2. Etujarrunapa, täydellinen kenkineen, 7", ei
pistoakseli, käytetty | 30,- |
| 3. Teleskoopin alakappaleet, uudet | 70,- |
| 4. Teleskoopin T-kappaleet yhdysputkineen ja laakeri-
kuppeineen, uudet | 50,- |

Kari Lahti
Tunturikatu 4
Helsinki 10
Puhelin 90-442417

Stadium kypärä, keskikokoa, valkoinen ja punainen,
vähän käytetty 30,-

Torolf Fagerholm
Ruusulankatu 4 B 30
Helsinki 26
Puhelin 90-491903

Amerikasta tulleet uutiset kertovat että Honda tuo tämän vuoden lopulla nelisylinterisen 350-kuutioisen koneen markkinoille. Näin halutaan tyydyttää voimakas kysyntä pienemmästä nelisylinterisestä koneesta joka on syntynyt 750-kuutioisen ilmestyttyä.

Das Motorrad, N:o 24/1969

Moottoripyöräkerho 69:n perustava
kokous Nummelassa 16.11.1969 klo 12.00.
Läsnäolijoita 95 henkilöä.

1 §

Kokouksen avasi herra Torolf Fagerholm. Seuraavassa vaalissa valittiin kokouksen puheenjohtajaksi herra Torolf Fagerholm, sihteeriksi herra Mauno Tonttila sekä pöytäkirjantarkastajiksi herra Veli Laurinen ja herra Aimo Turunen. Pöytäkirjantarkastajat toimivat myös ääntenlaskijoina.

2 §

Kerhon nimestä keskusteltiin, ja äänestyksen jälkeen hyväksyttiin nimeksi "Moottoripyöräkerho 69".

3 §

Keskusteltiin kerhoon liittymisestä ja siihen liittyvistä rajoituksista. Äänestyksen jälkeen hyväksyttiin sääntöehdotuksen 4 § e momentti sellaisenaan.

4 §

Kerhon kotipaikaksi hyväksyttiin Helsingin kaupunki.

5 §

Kerhon tarkoituksista keskusteltiin vilkkaasti. Sääntöehdotus hyväksyttiin tältä kohdista sellaisenaan. Päätettiin julkaista kerholehteä.

6 §

Ehdotus jäsen- ja ainaisjäsenmaksuista hyväksyttiin lisäyksellä vapaajäsenyydestä henkilöille, jotka ovat kahdenkymmenen vuoden ajan maksaneet vuosijäsenmaksua.

Aänestyksen jälkeen muutettiin jäsenmaksun voimassaoloajaksi kalenterivuosi.

Aänestyksen jälkeen päätettiin lisätä sääntöihin maininta asevelvollisen vapauttamisesta jäsenmaksun suorittamisesta.

7 §

Ehdotus kerhon hallituksesta ja sen jäsenistä hyväksyttiin lisäyksellä, että hallitus on päätäntävaltainen kolmen jäsenen läsnäollessa edellyttäen, että he ovat yksimielisiä.

8 §

Ehdotus tilikautta ja tilien tarkastuksesta hyväksyttiin muutoksel 1. että tilintarkastajien on annettava lausuntonsa hallitukselle viimeistään tammikuussa.

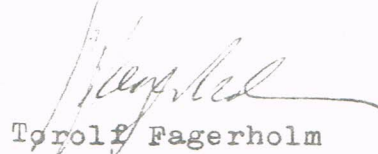
9 §

Kerhon vuosikokous päätettiin äänestyksen jälkeen pitää helmikuussa.

10 §

Ehdotuksen 8, 9 ja 10 §§ hyväksyttiin muutoksitta.


Veli Laurinen


Torolf Fagerholm


Aimo Turunen


Mauno Tonttila

Moottoripyöräkerho 69:n ensimmäinen vuosikokous Nummelassa 16.11.1969 klo 14
Läsnäolijoita 95 henkilöä.

1 §

Kokouksen avasi herra Torolf Fagerholm. Seuraavassa vaalissa valittiin kokouksen puheenjohtajaksi herra Torolf Fagerholm, sihteeriksi herra Mauno Tonttila sekä pöytäkirjantarkastajiksi herra Veli Laurinen ja herra Aimo Turunen. Pöytäkirjantarkastajat toimivat myös ääntenlaskijoina.

2 §

Seuraavat henkilöt valittiin kerhon toimihenkilöiksi:

Puheenjohtaja, Torolf Fagerholm
Sihteeri, Mauno Tonttila
Toimittaja, Tapio Sunell
Kerhoisäntä, Aimo Turunen (ehd. myös Veli Laurinen)
Kassanhoitaja, Eero Parikka (ehd. myös Timo Sonninen)
Varajäsen, Orko Tallinen
Varajäsen, Seppo Kankola
Tilintarkastaja, Timo Sonninen
Tilintarkastaja, Veli Laurinen
Varatilintarkastaja, Simo Hänninen
Varatilintarkastaja, Esko Koskinen.

3 §

Jäsenmaksuiksi ehdotettiin 8 ja 10 mk sekä kannatusjäsenille 5 mk. Äänestyksen jälkeen hyväksyttiin jäsenmaksuiksi 10 mk sekä varsinaisille että kannattajajäsenille. Ainaisjäsenmaksuiksi hyväksyttiin 150 mk. Päätettiin että kerholehti sisältyy jäsenmaksuun, mutta että ilmoituksista peritään maksu.

4 §

Turun Maariassa sijaitsevilla mökillä päätettiin järjestää joulujuhlat 13.12.1969 klo 18.00.

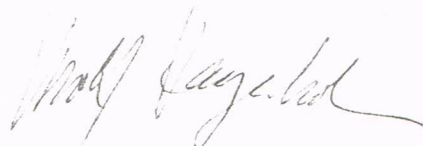
5 §

Kerhomerkistä syntyi vilkas keskustelu, jonka aikana esiteltiin useita merkkiehdotuksia. Päätettiin että merkin muodosta päätetään myöhemmin. Merkkiehdotuksia pyydettiin lähettämään puheenjohtajalle joka pyrkii julkaisemaan ne kerholehdessä.

Päätettiin että kerhomerkistä kannetaan eri maksu.



Veli Laurinen



Torolf Fagerholm



Aimo Laurinen



Mauno Ronttila

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69:N SÄÄNNÖT

1 §

Tämän yhdistyksen nimi on Moottoripyöräkerho 69 ja siihen voivat liittyä kaikki moottoripyörän omistajat ja haltijat, jotka täyttävät 4 § e momentissa mainitut vaatimukset kuitenkin niin, että korkeintaan 1/3 yhdistyksen jäsenistä saavat olla ulkomaalaisia. Skoottereita ja moottoripyöräksi rekisteröityjä autoja ei tässä yhteydessä lueta moottoripyöräksi.

2 §

Kerhon kotipaikka on Helsingin kaupunki.

3 §

Kerhon tarkoituksena on:

- a. Kasvattaa jäsenissä rehtiä moottoripyöräilijähenkeä.
- b. Opettaa jäsenille vastuuntuntoa liikenteessä.
- c. Edesauttaa jäseniä omaksumaan oikea ajotapa sekä perustaa hyvät suhteet moottoripyöräilijöitten ja yleisön välille ja ylläpitää niitä.
- d. Suoda jäsenille mahdollisuus vaihtaa mielipiteitä moottoripyöriä ja moottoripyöräilyä koskevista asioista järjestämällä illanviettoja, kerhoajeluita, retkiä ja rallleja.
- e. Antaa neuvoja ja auttaa jäseniä moottoripyörien käytössä ja huollossa.
- f. Julkaista kerholehteä.
- g. Ylläpitää yhteyttä ulkomaisiin moottoripyöräkerhoihin sekä yleensä tiedottaa jäsenille moottoripyörämaailman tapahtumista.

4 §

- a. Kerhon jäsenmaksu ja ainaisjäsenmaksu määrätään vuodeksi kerrallaan vuosikokouksessa ja jäsenyys kestää yhden kalenterivuoden ainaisjäsenyyttä lukuunottamatta, joka on elinikäinen. Kullakin jäsenellä on oikeus äänestää kerhon kokouksissa yhdellä äänellä.
- b. Jäsen, joka ei ole moottoripyörän omistaja tai haltija saa liittyä kerhoon kannattajajäseneksi, mikäli hän suorittaa jäsenmaksun. Kannattajajäsenellä ei ole äänioikeutta eikä hän ole valintakelpoinen kerhon hallitukseen. Kannattajajäseneksi voi liittyä myös juriidinen henkilö.
- c. Jäsen saa halutessaan erota kerhosta välittömästi. Tällöin ei jo suoritettua jäsenmaksua tai sen osaa palauteta.
- d. Jos jäsen ei maksa jäsenmaksua, aiheuttaa vahinkoa kerholle tai sen toiminnalle tai muuten toimii kerhon sääntöjen tai tarkoituspöytäkirjojen vastaisesti, voi kerhon hallitus ehdottaa hänen erottamisensa vuosikokoukselle, joka lopullisesti päättää erottamisesta.
- e. Jokaisen jäseneksi aikovan on ainakin kerran ennen kerhoon liittymistään osallistuttava joka kesä pidettävään Kontioralliin tai vastaavanlaatuiseen ulkomaiseen moottoripyörätapahtumaan, johon osallistumisen edellytyksenä on saapuminen kotipaikkakunnalta moottoripyörällä. Tästä poiketen voi jäseneksi liittyä edellyttäen että viisi kerhon jäsentä, joiden jäsenyys on kestänyt vähintään vuoden, ehdottaa tällaista liittymistä hallitukselle ja vuosikokous hyväksyy liittymisen.
- f. Hallitus voi ehdottaa erityisesti ansioittuneitten henkilöitten kutsumista kerhon kunniajäseniksi. Kunniajäseneksi kutsumisesta päättää vuosikokous.

5 §

Kerhon hallitus, johon kuuluu viisi jäsentä ja kaksi varajäsentä, valitaan vuosikokouksessa. Hallituksen jäseneksi voidaan valita kerhon jäsen, joka on nuhteeton Suomen kansalainen kuitenkin niin, että vähintään kaksi hallituksen jäsentä, joista toinen on hallituksen

puheenjohtaja ovat täysi-ikäisiä. Hallituksen jäsenet ovat virassaan vuoden, jonka jälkeen heidät voidaan valita uudestaan. Hallituksen tulee kokoontua vähintään neljä kertaa vuodessa. Hallitus on päätäntävaltainen, jos vähintään kolme jäsentä on läsnä ja he ovat päätöksistä yksimielisiä. Kerhon nimen kirjoittavat hallituksen puheenjohtaja ja joku toinen hallituksen jäsen yhdessä.

Hallituksen viisi jäsentä ovat:

a. Puheenjohtaja.

Puheenjohtaja vastaa oikeasta menettelystä kerhon ja hallituksen kokouksissa. Hän vastaa kerhon ja hallituksen päätösten toimeenpanosta.

b. Sihteeri.

Sihteeri vastaa pöytäkirjan pitämisestä kerhon ja hallituksen kokouksissa, Sihteerin tehtäviin kuuluu hallituksen ja kerhon kokouksien koollekutsuminen. Sihteeri hoitaa kerhon kirjeenvaihdon.

c. Kerhoisäntä.

Kerhoisäntä järjestää illanvietot, kerhoretket, rallit ja muut kerhotapahtumat. Hän voi kutsua avukseen tarvitsemansa määrän apulaisia.

d. Toimittaja.

Toimittajan tulee hoitaa kerhon lehteä ja ylläpitää yhteyttä lehdistöön. Myös toimittaja voi kutsua apulaisia kerholehden monistamiseen, jakeluun ja muihin sellaisiin tehtäviin.

e. Kassanhoitaja.

Kassanhoitaja vastaa kerhon ja kerholehden raha-asioista, hoitaa kerhon kirjanpitoa ja pankkitiliä. Kassanhoitajan tehtäviin kuuluu lisäksi jäsenkortiston pitäminen, jäsenmaksujen suoritusten tarkkaileminen ja muut jäsenyysasiat.

6 §

Kerhon tilikautena on kalenterivuosi. Hallituksen on annettava kertomus toimintakaudeltaan ja lopulliset tilit vastaavalta tilikaudelta vuosikokouksen valitsemille tilintarkastajille viimeistään

seuraavan tammikuun kuluessa. Tilintarkastajien on annettava kerholle osoitettu lausuntonsa hallitukselle viimeistään kahta viikkoa ennen vuosikokousta.

7 §

Kerhon vuosikokous pidetään helmikuussa kerhon hallituksen määräämässä paikassa ja kutsu siihen on julkaistava kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta.

Vuosikokouksessa

- a. Valitaan kokouksen puheenjohtaja.
- b. Valitaan pöytäkirjan pitäjä ja kaksi pöytäkirjan tarkastajaa.
- c. Hyväksytään hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös edelliseltä toimintakaudelta sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle tai päätetään muista toimenpiteistä joihin tilintarkastajien kertomus ehkä antaa aihetta.
- d. Toimitetaan hallituksen jäsenten ja varajäsenten vaali.
- e. Toimitetaan tilintarkastajien ja varatilintarkastajien vaali.
- f. Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta. Ainaisjäsenmaksun on oltava vähintään 15-kertainen vuosijäsenmaksuun verrattuna. Jäsen, joka on kahdenkymmenen vuoden aikana maksanut vuosijäsenmaksua on sen jälkeen vapautettu jäsenmaksun suorittamisesta. Jäsen, joka suorittaa asevelvollisuuttaan on vapautettu yhden vuoden jäsenmaksun suorittamisesta.
- g. Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta.
- h. Käsitellään muut kokouskutsussa mahdollisesti mainitut asiat.

8 §

Kerho kokoontuu ylimääräiseen kokoukseen hallituksen kutsusta tai jos vähintään kymmenen kerhon jäsentä sitä kirjallisesti pyytää hallitukselta ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Kokouskutsu ylimääräiseen kokoukseen on julkaistava samoin kuin vuosikokouskutsu.

9 §

Näihin sääntöihin alkoon tehtäkö muutoksia tai yhdistystä lopetettako, ellei vähintään 3/4 kerhon kokouksessa annetuista äänistä kannata tällaista esitystä. Sääntöjen muuttamisesta tai kerhon lakkauttamisesta on mainittava kokoukskutsussa.

10 §

Jos kerho päätetään lopettaa, lankeavat mahdolliset kerhon varat moottoripyörämuseolle, jos sellainen kerhon lopettamishetkellä on Suomessa, muussa tapauksessa Tampereen Teknilliselle Museolle.

- - -

Kerhomme jäsenkortit tullaan hankkimaan postisäästöpankista. Heillä on tällainen jäsenkorttipalvelu joka suuresti helpottaa kassanhoitajan työtä. Jotta kuitenkin saataisiin kortistoon heti oikeat ja täydelliset tiedot pyydämme että täyttäisit allaolevan liittymisilmoituksen ensi tilassa ja lähettäisit puheenjohtajalle. Korostan, että on tärkeää että ilmoitus lähetetään heti, koska jäsenkorttien ja tilillepanokorttien valmistaminen PSP:ssä kestää pari viikkoa.

Mikäli Sinulla on useampia pyöriä, pane vain tiedot yhdestä ilmoitukseen.

Liittymisilmoitus Moottoripyöräkerho 69:ään

Sukunimi

Etunimet

Syntymäaika

Ammatti tai arvo

Lähiosoite

Postitoimipaikka

Pyörän merkki

Pyörän malli

Kuutiotilavuus

Vuosimalli

Rekisterinumero

Olen käynyt Konttoriallissa vuonna/vuosina

Vakuutan noudattavani kerhon sääntöjä, jotka olen saanut ja joihin olen tutustunut.