

Lampinen ja I. E. Reijula Helsin-
gistä sekä S. Aunio Lahdesta. Näis-
tä tuli ensimmäisenä perille niin
kuin edellä jo mainittiin D. Lampi-
nen ajaen Rudge-Multi-koneella ja
käyttäen aikaa yksi tunti neljäkym-
mentäviisi minuttia ja 48,5 sekun-
tia. Hänelle ei sattunut matkalla
mainittavampia vahinkoja. Toisena
tuli perille Indian-koneella S. Aunio,
käyttäen aikaa 1.50.40,0. Häneltä
halkesi takapyörän kummi, kun hä-
nellä oli vielä yhdeksän kilometriä
ajettavana, mutta hän ajoi kaikesta
huolimatta perille. Kolmantena tuli
määränpäähän I. E. Reijula ajaen
Douglas-pyörällä ajassa 2.24.51,8.

Alle neljän hevosvoiman koneitten
sarjassa lähtivät taipaleelle herra
E. Elomaa Tampereelta Douglas-
pyörällä, E. Lampinen Porvoosta
Rudge-Multi-pyörällä ja V. Rimmi-
nen Lahdesta Indian-pyörällä. Näis-
tä herra Elomaa ajoi ainoastaan
läpi kaupungin Kivistön mäelle asti,
missä hänen oli keskeytettävä kone-
en sytyttyä palamaan. Vahinko ei
ollut sentään suuri. E. Lampiselta
taas halkesi takapyörän kummi ja
lisäksi bentsiiniputki katkesi niin,
että bentsiini juoksi maahan ja hä-
nen oli myös keskeytettävä kilpai-
lunsa ja ruvettava konettansa lait-
tamaan. Perille tuli tässä sarjassa
ainoastaan V. Rimmisen ja hänel-
täkin oli toinen pedaali pudonnut
lähellä Kosken kirkkoa, jonka vuok-
si hän menetti useita minuutteja.
Rimmisen aika oli 1.52.45,5. Kilpai-
lua katsomaan oli maanteiden var-
sille kerääntynyt tuhatmäärin yleis-
söä, joka käyttäytyi kiitoksen an-
saitsevilla tavalla.»

Näin siis silloin, puoli vuosisataa
esi-isemme aikaan päin.

Valtavasti on moottoriurheilu ke-
hittynyt edellä selostetun kilpailun
jälkeen. Lampisen-suvun kolmannen
polven edustaja, suomalaisen ralli-
ajon nuorin tähti Simo Lampinen,

Kilpailun pikataipaleiden sekuntipeli on jo
vuosikautia ollut liikkuvan poliisin miesten var-
moissa käsissä. Lähtöhetki välitetään radiopu-
helimella maaston taakse pääteasemalla ole-
valle ajanottajalle. Komisario Lauri Mäkelä
tarkkailee lähtövuorossa olevan Kyösti Harti-
kaisen takana tärkeän toimituksen sujumista.

Kilpailuhuollon monivuotinen johtaja Elina Mal-
minheimo (sanko kädessä) iloisen esikuntansa
ympäri. Nämä tytöt, Salpausselän Moot-
torikerhon naisjaoston jäseniä jokainen, huo-
lehtivat yleensä kaikkien Lahdessa järjestetty-
jen moottoripyöräkilpailujen »puffetin» puolesta,
lipunmyynnistä ja muista vastaavista toimista.

koetteli tätä kirjoitettaessa siipien-
sä kantavuutta maailmankuulussa
Englannin RAC-rallissa ja puolus-
taa siis suvun moottoriurheilupe-
rinnettä kunniakkaasti. Mutta Vesi-
järvenajo puolestaan seurailee edel-
leenkin pääasiassa viisikymmentä
vuotta sitten viitoitettua reittiä,
mutta nyt maastoon vedettynä, ja
on sen johdosta vaativampi ja vai-
keampi kuin silloinen maantielenk-
ki. Samat vaikeudet, »kummin» puh-
keaminen, veden aiheuttamat käyn-
tihäiriöt ja konerikot, ovat myös
ja kuitenkin tämänkin päivän Ve-
sijärven kiertäjien pulmana ja su-
pistavat kilpailun loppuun ajanei-

den määrän noin kolmannekseen
matkaan lähteneistä.

Ensimmäinen maailmansota py-
sähdytti moottoriurheilun kehityk-
sen koko maailmassa, mutta teknil-
linen kehitys moottoriajoneuvoalal-
la kulki kyllä eteenpäin valtavien
harppauksin. Olojen vakiinnuttua
maailmansodan päättymisen ja
meillä käydyn kansalaissodan jäl-
keen alkoi jälleen vapaiden harras-
tusten aika. Myös moottoriurheilu
sai järjestäytyneitä muotoja Suo-
men Autoklubin tultua perustetuksi
vuonna 1921 ja Helsingin Moottori-
pyöräklubin vuotta myöhemmin, ja
näiden molempien kehittyessä sit-
temmin oman alansa valtakunnalli-
siksi keskusjärjestöiksi.

Lahtelaisten moottoriurheilupe-
rinteiden voidaan nykyisten tutki-
musten perusteella laskea juontau-
tuvan vuoden 1913 syyskuun 21. päi-
vän kilpailusta, jolloin Otto Brandt
voitti viiden kilometrin maarata-
ajon ajalla 5.07,0 ja K. Saarnivaara
kymmenen kilometriä 9.26,6. Jo mai-
nitussa uutisessa esiintyvän viitteen
perusteella voidaan muuten epäsuo-

rasti päätellä, että Lahden ravira-
dalla on pidetty moottoripyöräkil-
pailu myös vuonna 1912. Aivan var-
muudella tiedetään sen sijaan, että
helatorstaina 23. 5. 1914 pidetyissä
kilpailuissa alle 2,5 hevosvoimaisten
moottoripyörien luokan viiden kilo-
metrin rata-ajon voitti N. Jalonen
Lahdesta Motokoffi-pyörällä ja toi-
seksi tuli M. Nikkilä Orimattilasta
Vanderer-pyörällä. 2,5—4,0 hevosvoi-
maisten luokan voitti Otto Brandt,
Rudge, 4.50,0 ja toisen palkinnon
sai jälleen Otto Brandt, nyt Hum-
ber-pyörällä ja ajalla 5.08,8, kolmas
oli O. Lampinen, Helsinki, Humber,
5.11,8, neljäs M. Rimmisen, Lahti,
Indian, 5.22,5. Yli neljä hevosvoi-
maisten ajomatka oli kymmenen
kilometriä. Luokan voitti S. Aunio,
Lahti, Indian, 9.31,1 2) Otto Brandt,
Helsinki, Rudge, 9.34,2 3) K. Saarni-
vaara, Lahti, Indian, 9.39,2. Nämä
ovat varsin kunnioitettavia aikoja
kun otetaan huomioon, että nykyis-
ten huippunopeiden vakiopyörien
keskinopeudet raviradalla alittavat
vain vajaalla kolmanneksella tuol-
loin saavutetut keskinopeudet.

Jatkuu sivulla 47

