



Hämeenlinnan Moottorikerho ry

KERHOHISTORIAA VUOSILTA 1947 - 2015

(Päivitetty 07.12.2015)

Pekka Niinikoski

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivut
JOHDANTO	3
OSA I KERHOHISTORIAA VUOSILTA 1947 -1969	4 - 10
OSA II KERHOHISTORIAA VUOSILTA 1975 – 2015	10 - 18
 LIITTEET:	
LIITE 1 HIMK:N JÄSENTEN SAAVUTTAMAT MITALIT	
- Suomenmestaruus mitalit (henkilökohtaiset saavutukset)	1 – 3
- Suomenmestaruus mitalit (HIMK:n joukkuekohtaiset saavutukset)	4
- Muut merkittävät henkilökohtaiset voitot Suomessa	4
- Mitali taulukko	5
- Pohjoismaidenmestaruus mitalit (Suomen joukkuekohtaiset saavutukset kilpailuissa, joissa on ollut mukana HIMK:n edustaja)	5
- Euroopanmestaruus mitalit (Henkilökohtaiset saavutukset)	5
- Maailmanmestaruus mitalit (henkilökohtaiset saavutukset)	6
- Maailmanmestaruus mitalit (Suomen joukkuekohtaiset saavutukset ISDE-kilpailuissa, joissa on ollut mukana HIMK:n edustaja)	7
- Muut merkittävät henkilökohtaiset voitot ulkomaan kilpailuissa	8
 LIITE 2 SUOMEN MOOTTORILIITON MYÖNTÄMÄT AJAJA- JA ANSIOMERKIT HIMK:N JÄSENILLE SEKÄ HÄMEENLINNAN KAUPUNGIN JA SML:N MYÖNTÄMÄT TUNNUSTUKSET HIMK:LLE JA SEN JÄSENILLE	 1 – 5
 LIITE 3 HIMK:N MERKITTÄVIMPIEN KILPAILIJOIDEN JA TOIMIHENKILÖIDEN SAAVUTUKSIA VUOSIEN VARRELTA (Nimet ovat aakkosjärjestyksessä. Kriteeriksi on valittu vähintään Suomenmestaruus tason mitali, SML:n myöntämä ajaja- tai ansiomerkki tai muu merkittävä saavutus)	 1 – 22

JOHDANTO

Hämeenlinna on pieni kaupunki ja Hämeenlinnan Moottorikerho on jäsenmäärältään pieni verrattuna moneen muuhun suomalaiseen moottorikerhoon, mutta HIMK on toiminnassaan ja kilpailusaavutuksissaan yksi maamme menestyneimmistä kerhoista. Siitä kertoo omaa kieltään vv. 1948 - 2015 saavutetut 112 SM-mitalia, 1 PM-mitali, 1 EM-mitali ja 35 MM-mitalia sisältäen kulta-, hopea- ja pronssimitalit sekä henkilö- että joukkueetasolla eli yhteensä 149 mitalia. Lisäksi HIMK:n kilpailijoilla on useita yksittäisiä arvokilpailu voittoja. Tarkemmat tiedot löytyvät oheisena olevasta liitteestä. Omaksi liitteeksi on myös koottu HIMK:n kilpailijoille myönnetyt ajajamerkit ja muut tunnustus palkinnot sekä miehille että naisille myönnetyt ansiomerkit ja muut tunnustus palkinnot. Valitettavasti tämä lista ei ole täydellinen, mutta siihen on kerätty kaikki tieto, mikä on kohtuudella ollut saatavilla.

HIMK perustettiin vuonna 1947 ja pian se saavuttaa kunnioitettavan 70 vuoden iän. Koska kerhon historiaa ei ole aikaisemmin tiivistetty historiikin muotoon eikä jäsenistön saavutuksia ja ansioita ole tilastoitu, niin nyt on viimeistään sen tekemisen aika, kun tapahtumista muistavat avainhenkilöt henkilöt ovat vielä keskuudessamme ja ikivanhat huonokuntoiset leikekirjat käytössämme. Tietolähteinä historiikin tekemiseen on käytetty pääasiassa Viljo Siivosen kokoamia leikekirjoja, HIMK:n julkaisemia tiedotteita ja vuosikertomuksia, vanhojen jäsenten muistitietoja, Suomen Moottoriurheilu-teoksen osan 1 sisältöä, SML:n vuosikertomuksia, Internet sivustojen tietoja ym. tietoja.

Historiikki kertoo HIMK:n perustamisesta alkaen sen toiminnasta kilpailujen järjestäjänä, kilpailijoiden saavutuksista, eri toimikuntien toiminnasta ja muista merkittävistä tapahtumista, mitä kerho on järjestänyt tai mihin se on osallistunut vuosien varrella.

Mitalitaulukon viimeisessä sarakkeessa sulkeissa oleva kerho osoittaa sen, minkä kerhon lisenssillä hämeenlinnalainen kilpailija on saavutuksensa ajanut. Tähän on vaikuttanut mm. HIMK:n ”tuumaustauko” vv.1969 -1975, jolloin toimintaa ei ollut lainkaan ja muutamat muut asiat.

HIMK:n huomattavimpien kilpailijoiden ja toimihenkilöiden saavutukset ja tehtävät on koottu oheisena olevaan omaan liitteeseen aakkosjärjestyksessä. Kaikkia aktiivisia kilpailijoita ja toimihenkilöitä ei ollut niiden suuren lukumäärän vuoksi mahdollista sisällyttää tähän matrikkeliin. Tämän vuoksi kriteerinä henkilökohtaiseen matrikkeliin on käytetty jäsenen saavuttamaa vähintään SM-tason mitalia, SML:n myöntämää ajaja- tai ansiomerkkiä tai muuta merkittävää saavutusta. Vuonna 1973 julkaistu Suomen Moottoriurheilu osa 1, joka on lähinnä hakuteos, on ollut merkittävä tietolähde tässä asiassa. Olisi ollut väärin olla hyödyntämättä heistä jo aikaisemmin koottua historiatietoa, koska se, jos mikä, kiinnostaa varmasti HIMK:n jälkipolvia eikä siinä olevaa tietoa tällöin tarvitse välttämättä pitää hakuteoksena vaan sen voi lukea kokonaisuudessaan myös pelkästä mielenkiinnosta. Siitä selviävät myös kilpailijoiden tarkemmat saavutukset ja toimihenkilöiden tehtävät. Valokuvia tämä historiikki ei sisällä, mutta ne voidaan myöhemmin liittää tähän samalla tavalla kuin ne on esitetty Suomen Moottoriurheilu teoksen osassa 2.

HIMK:n historia ja sen saavutukset niin kilpailija- kuin toimitsijatasollakin ovat niin merkittäviä, että ne on syytä tallentaa jälkipolville muistoksi ja esimerkiksi kerhon merkittävästä osuudesta Suomen moottoriurheilun historiaan.

OSA I KERHOHISTORIAA Vuosilta 1947 – 1969

Suomen ensimmäiset Moottorikerhot perustettiin jo 1920-luvun alussa kuten esim. Viipurin Moottorikerho. Pian tämän jälkeen v. 1922 perustettiin Moottorikerhojen ”kattojärjestö” Suomen Moottoriliitto. Hämeenlinnassa toimi jo v. 1931 Etelä-Hämeen Moottoripyöräkerho, joka tietojen mukaan järjesti ensimmäisen ST-ajo luonteisen kilpailun 27.06.1931 nimeltään ”Karlbergin ajot”, jossa pääpalkintona oli vuosittain kilpailtava kiertopalkinto. Kilpailuun otti osaa ainakin Tampereen-, Turun- ja Helsingin Moottorikerhot. Lisäksi kerhon toiminnasta on olemassa Herra M. Niinikoskelle antama kunniakirja autonopeusajon kilpailusta luokassa alle 2000 ksm III palkintona. Kunniakirja on päivätty 4. maaliskuuta 1934 ja sen ovat allekirjoittaneet S.A. Varjaulu (?), Aimo Luotonen ja Ask. Grillurg. Muuta tietoa tämän kerhon toiminnasta ei ole tiedossa.

Hämeenlinnan Moottorikerho ry:n perustava kokous pidettiin Hämeenlinnassa Ravintola EHO:ssa 13.11.1947. Osanottajina kokouksessa oli yhteensä 43, joista seuraavat 29 henkilöä liittyivät tilaisuudessa kerhon jäseniksi: Jussi Saksa, Ralph von Rode, Jouko Rantala, Viljo Saren, Erkki Skogster, Viljo Leppänen, Viljo Korhonen, Otto Toivonen, Josef Tikkanen, Tapio Tikkanen, Vilho Salo, Erik Marttila, Viljo Railimo, Seppo Salminen, Kalevi Viitamäki, Heikki Salotaipale, Matti Jyrkänpää, Eino Lehtonen, Erkki Sandberg, Seppo Saalimo, Arvo Törmäjärvi, Antti Haanpää, Gunnar Westerlund, Juhani Uotinen, Martti Riihimäki, Kauko Paimela, Manne Pekonen, Mauri Pekonen ja Into Rautiainen. Ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Jussi Saksa, varapuheenjohtajaksi Ralph von Rode, sihteeriksi Erkki Ilmari Skogster ja rahastonhoitajaksi Viljo Saren. Heistä kolme ensin mainittua allekirjoittivat perustavan kokouksen pöytäkirjan. Kerhon toiminnan käynnistyä valittiin uudeksi puheenjohtajaksi Into Rautiainen ja sihteeriksi Otto Toivonen, joilla oli enemmän aikaa kerhon asioiden hoitamiseen. Perustamisensa jälkeen HIMK liittyi vuonna 1922 perustetun Suomen Moottoriliiton jäseneksi.

HIMK:n toiminnasta ja kehitymisestä on havaittavissa selvästi eri kilpailulajeja painottavat kaudet. Maaradan- (1000 m) ja speedwayn SM kilpailut alkoivat jo vv. 1934 ja 1936 eli ennen HIMK:n perustamista sekä jääspeedwayn SM kilpailut v. 1949. Tämän vuoksi oli luonnollista, että nämä lajit olivat kerhon suosikkeja sen perustamisesta lähtien ja niiden aktiivinen harrastus kesti aina 1960-luvulle saakka. Nämä olivat myös niitä harvoja lajeja, joihin saattoi ostaa jo valmiin kilpapyörän tuohon aikaan. Vv. 1948 – 1966 kerhon jäsenten yksi suosikkilajeista oli ST-luonteiset maantieajot, joita voitiin harrastaa rekisteröidyillä vakiopyörillä pienin kustannuksin. Myös enduro-luonteisia maantieajoja harrastettiin tällä ajanjaksolla lähinnä satunnaisesti osallistumalla esim. Päijänteen ympäriajoon. Kiinnostus maasto-ajoihin alkoi jo niinkin varhain kuin 1951. Lajia kutsuttiin alkujaan scramble-nimellä ja vuodesta 1954 nimellä motocross ja samana vuonna lajissa kilpailtiin ensimmäistä kertaa Suomen Mestaruudesta. Lajin suosio HIMK:ssa hiipui kuitenkin jo vuonna 1956 kiinnostuksen siirryttyä TT-ajoihin, joita kerho järjesti vv. 1954 – 1968. Trial-kilpailut rantautuivat Suomeen 1950-luvun lopulla ja jo vuodesta 1960 kiinnostus lajia kohtaan heräsi myös kerhon jäsenten keskuudessa, kun lajissa alettiin kilpailla Suomen Mestaruudesta. Lajin aktiivinen harrastus HIMK:ssa hiipui jo kuitenkin v. 1968. Kerhon

jäsenten osanotto urheilukoneiden jäärata-ajaja kohtaan oli satunnaista, vaikka vuodesta 1964 lajissa alettiin kilpailla myös Suomen Mestaruudesta.

Vv. 1948 – 1969 HIMK:n jäsenmäärä on vaihdellut noin 70 – 150 jäsenen välillä ollen Suomen noin 150 Moottorikerhosta suuruudeltaan puolenvälin paikkeilla. Jäsenistä aktiivisia kilpailijoita oli keskimäärin 20 – 30 ja aktiivisia kerhon toimihenkilöitä huomattavasti enemmän, mutta joukossa oli myös moottoriurheilun ystäviä ja siitä kiinnostuneita jäseniä sekä yhteistyökumppaneita.

Jääspeedway oli kerhon perustamisesta alkaen kilpailijoiden suosikki laji. HIMK järjesti ensimmäiset kilpailut 13.02.1948 Kaurialan urheilukentällä, jonne oli saapunut noin 1500 katsojaa. Kaurialassa kilpailtiin vuoteen 1951 saakka, jonka jälkeen kilpailtiin kaupungin keskustassa olevalla Vanhalla urheilukentällä. Innostus jääspeedwaytä kohtaan kesti aina 1950-luvun loppupuolelle saakka. Menestyneimpiä jääspeedway kuljettajia olivat Mauri Pekonen, joka voitti 350 ksm luokassa Suomen Mestaruuden v. 1951, hopeaa v. 1950 sekä pronssia vv. 1949 ja 1959 sekä Eino Lehtonen ja Otto Toivonen.

Speedwayn ajamiseen saatiin marraskuussa 1949 kaupungilta lupa käyttää Poltinahon hevosenkenttää. Ajoharjoitteluun kenttä soveltui melko hyvin. Kentällä kuitenkin järjestettiin vain yhdet kilpailut, koska huomattiin, että parhaat katselupaikat olivat radan ulkopuolisella alueella eikä näkyvyyttä voitu estää taloudellisin keinoin. Hämeenlinnan vanhalla urheilukentällä järjestettiin ensimmäiset Speedway kilpailut vuonna 1952 ja v. 1953 Otto Toivosen 50-vuotis juhlakilpailu, jonka hän voitti. V. 1957 HIMK perusti oman speedway joukkueen, jonka nimi oli Hämeenlinnan HAIT. Parhaiten speedwayssä menestyi Ralph von Rode, joka saavutti 5. sijan SM-pisteissä. Myös Eino Lehtonen, Otto Toivonen, Aulis Leiman, Rainer Ansahti, Aleks Rantala, Mauri Pekonen ja Yrjö Käppi saavuttivat hyviä sijoituksia tässä lajissa.

ST- eli suunnistus ja tarkkuusajo-luonteiset maantieajot alkoivat pian kerhon perustamisen jälkeen. Pääasiassa kilpailtiin kerhon jäsentenvälisissä kilpailuissa, mutta niistä kehittyi nopeasti suosittu eri kerhojen välinen seura-ottelu buumi. Ensimmäinen kerhojen välinen seurojen välinen kilpailu ajettiin HäMK:ta vastaan jo 1948 syksyllä. Tämä oli suosituin kerho-ottelu ja siinä oli palkintona alusta alkaen kolmesta voitosta katkeava hieno kiertopalkinto, joista kilpailtiin aina vuoteen 1968 saakka. HIMK kilpaili myös muita kerhoja vastaan kuten SsMK, RMK ja HäMM, jotka olivat kaikki lähiseudun samanhenkisiä kerhoja, mutta kilpailut heitä vastaan jatkuivat vain 1950-luvun puoliväliin saakka.

ST-ajoissa alkoi uusi kausi 1960-luvun puolivälissä, jolloin niitä ajettiin autoilla, joissa oli kuljettaja ja kartanlukija. HIMK oli osallisena monessa ST-ajossa. Ensin ajettiin perinteiset kerho-ottelut HäMK:ta vastaan autoilla moottoripyörien sijasta ja sen jälkeen HIMK järjesti omat vuotuiset ST-ajonsa nimeltään Hämeen Raittiajot. HIMK:n ehdottomasti menestynein kartanlukija oli Simo Hänninen, joka lyhyessä ajassa nousi C-luokan tasolta korkeimman eli M-luokan tasolle. Kuljettajina Simolle toimivat mm. Reijo Kommio, Jouko Seppälä, Ilkka Heimo, Erkki Saarenkanta ja Pekka Niinikoski. Simo osallistui yli sataan ST-ajoon ja oli lopettaessaan ehdottomasti Suomen 10 parhaan kartanlukijan joukossa. Myös HIMK:n pari Tapio Tuusa – Erkki Saarinen ajoivat ST-ajaja M-luokan tasolla. Simo osallistui myös Pekan kartanlukijana

pienoisralleihin saavuttaen niissä mm. 5 luokkavoittoa, yhden kakkossijan ja kolme kolmatta sijaa. Ralleissa he edustivat lisenssi syistä Lopen UA:ta, mutta olivat edelleen HIMK:n jäseniä.

Motocross kilpailujen järjestäminen alkoi vuodesta 1951, jolloin HIMK järjesti ensimmäiset kilpailut Hämeenlinnan Kaupunginpuiston hiekkapoluilla. Nämä ”scramble”-nimellä vielä tuolloin kulkeneet kilpailut järjestettiin viidesti, mutta se ei saanut suuremmin paikallista nuorisoa innostumaan lajista, vaikka muutamia osanottajia myös omasta kerhosta löytyi. Vasta v. 1961 motocross kilpailuissa kunnostautui Kari Toivonen ensin 200 ksm ja myöhemmin 250 ksm Husqvarnalla sekä v. 1962 Pekka Niinikoski ensin 175 ksm ja myöhemmin 250 ksm Husqvarnalla molempien jäädessä kuitenkin hyvien SM-sijoitusten ulkopuolelle, Tässä yhteydessä on mainittava, että 1950 luvulla Hämeenlinnassa toimi toinenkin moottorikerho – TUL:n kuuluva Hämeen Moottorimiehet (HäMM). Vaikka kilpailu jäsenistä oli kovaa kerhojen välillä, niin toiminta oli kuitenkin hyvin sopuisaa. Jopa kaupunginpuiston kisajärjestelyistä sovittiin, että HIMK järjestää siellä motocross ajot ja HäMM TT-ajot vuorollaan. Kaupunginpuiston kilpailujen jälkeen HäMM löysi Ahveniston harjulta todella hyvän alueen, jolle he rakensivat v. 1958 vaativan motocross radan, joka oli käytössä aina vuoden 1972 loppuun saakka ja joka sai motocrossin suosion nousuun Hämeenlinnan alueella.

TT-ajojen järjestämiselle Aulangolla saatiin lupa monien vaiheiden ja valitusten jälkeen. Pahimpina ”kantoina kaskessa” olivat Hämeenlinnan Poliisimestari Lauri Kesäjärvi ja Maaherra S. Mattson, jotka vastustivat ajojen järjestämistä kaikin mahdollisin verukkein. Edes Hämeen Lääninhallitus ei hyväksynyt HIMK:n valitusta kilpailun hylkäämispäätöksestä. HIMK vei asian kuitenkin pidemmälle eli pyysivät kansanedustajat asialle. Tuomari Mohell, rehtori Seppälä ja pastori Tenhiälä allekirjoittivat eduskuntakyselyn tiedustellen ”Tietääkö Hallitus ja jos tietää, niin mitä se aikoo tehdä sen johdosta, että maaherra Mattson on kieltänyt kaikki moottoripyöräkilpailut Hämeen läänissä”. Tämän jälkeen alkoi ääni kellossa muuttua. Maaherra antoi haastatteluja, joissa rivien välissä kehoitettiin anomaan kilpailulupaa uudelleen – eiköhän asia järjesty. Syksyllä 1953 lupa kilpailujen järjestämiselle heltisi HIMK:n sitkeyden seurauksena. TT-ajot, jotka järjestettiin Hotelli Aulangon tuntumassa olevalla 3,1 km:n pituisella sorapintaisella radalla, olivat varsinainen menestyksen alku HIMK:n kilpailijoiden huippu saavutuksille tässä lajissa. Nämä kansainväliset TT-kilpailut järjestettiin Aulangolla 8 kertaa vuodesta 1954 alkaen aina vuoteen 1961 saakka. Aulangon TT-ajoista tuli pian Hämeenlinnan tunnetuin kilpailu, jota oli vuosittain seuraamassa yli 5000 katsojaa ja avauskilpailua jopa 8000 katsojaa. Valitettavasti vuonna 1962 kilpailua ei voitu enää järjestää, koska Hotelli Aulangon laajeneminen esti radan käytön. HIMK löysi kuitenkin uuden TT-radaksi sopivan tiealueen Ahveniston Asevelikylästä. 2150 metriä pitkä reitti kulki Marssitie – Ilvestie – Korsutie – nimetön metsätie – Tuliinipelto – Marssitie. Reitti ajettiin myötäpäivään. Tiealue kulki osittain mv. Tuokkolan maatilan alueella ja tämä tieosuus vaati huomattavasti kunnostettavaa, joista pahin oli peltoalueen läpi kulkevan tien routavauriot. HIMK järjesti tämän ”Kuralan GP:n” ensimmäisen kerran 27.05.1962 ja vuotta myöhemmin toisen kerran, mutta valitettavasti kilpailu ei kiinnostanut kovin montaa katsojaa. Ahveniston 2870 metriä pitkän moottoriradan valmistuttua vuonna 1967 HIMK ja HäMM järjestivät yhteistoimin radalla kilpailuja vv. 1967 - 1969.

Parhaiten menestyneet HIMK:n TT-kuljettajat olivat Hannu Kuparinen, Jouko Ryhänen ja Pentti Lehtelä, jotka saavuttivat yhteensä 29 SM-tason mitalia. Hannu voitti vv. 1963 – 1972 luokissa

350- ja 500 ksm 3 SM-kulta-, 9 SM-hopea- ja 2 SM-pronssimitalia. Pentti voitti vv. 1967 – 1974 1 SM-kulta-, 2 SM-hopea ja 5 SM-pronssimitalia. Jouko Ryhänen, joka Ruotsissa viettämiensä nuoruusvuosien jälkeen aloitti kilpailemisensa Suomessa vasta v. 1964, voitti vv. 1964 -1968 1 SM-kulta-, 4 SM-hopea- ja 1 SM-pronssimitalin. Joukon paras saavutus GP:ssä oli Imatran MM-ajojen 4. sija 500 ksm luokassa. Ennen Suomeen muuttoaan Jouko oli savuttanut Ruotsin mestaruuskilpailuissa 500 ksm luokassa v. 1962 hopea- ja v. 1963 pronssimitalin. Myös Hannun veli Kai kilpaili hyvällä menestyksellä TT-ajoissa vv. 1967 – 1974. V. 1971 Kai osallistui neljään GP osakilpailuun saavuttaen parhaan sijoituksensa 4. Espanjan GP:ssä. V. 1973 Kai vihdoinkin voitti SM-kultaa 500 ksm luokassa. Tämän nelikon saavuttamat 29 SM-italia ja useat MM-pisteet vuosien 1963 – 1974 aikana on ainutkertainen saavutus HIMK:n historiassa tällä ajanjaksolla.

Trial-kilpailut nousivat vuoden 1960-luvun alusta suosikkilajien joukkoon. Lajin ”pioneeri” HIMK:ssa oli Raimo Jaatinen, joka 1960 osti serkultaan Jorma Rautakorvelta Normanmerkkisen 200 ksm trial pyörän. Hänen ajoharjoitteluaan Mummunmäellä Aulangon luonnonpuiston kupeessa seurasi runsas nuorten katsojajoukko, joista monet innostuivat lajista hankkimalla oman ajokkinsa kilpaillakseen lajissa. Vv. 1961 - 1962 HIMK järjesti Karhunlukolla kansalliset trial-kilpailut ja vv. 1963 - 1968 Aulangon luonnonpuiston maastossa SM-tason trial-kilpailut. Halpana kilpailumuotona trial saavutti suuren suosion HIMK:n nuorten kuskien joukossa. HIMK oli v. 1962 trialissa Suomen toiseksi aktiivisin moottorikerho Helsingin jälkeen. Kerhon menestyneimpiä kilpailijoita olivat mm. SM-pisteille yltäneet Erkki Pietola, Allan Jaatinen, Raimo Jaatinen ja Pekka Niinikoski, mutta valitettavasti SM-mitaleille he eivät yltäneet. Aktiivisia kilpailijoita olivat myös mm. Aarni Sundell, Raul Alander ja Markku Kourula, mutta valitettavasti he eivät yltäneet SM-pisteille saakka. Raimon muutettua Helsinkiin v. 1967 myös kerhon jäsenten kiinnostus lajia kohtaan hiipui. Allan ja Raimo Jaatinen vastasivat myös HIMK:n järjestämässä kilpailuissa ajettavien jaksojen ja kilpailureitin valinnoista.

Enduro-luonteisiin maantieajoihin ensimmäinen HIMK:n jäsen osallistui jo 1940-luvun lopulla, jolloin Jussi Saksa voitti luokkansa Päijänteen ympäriajossa. Vuonna 1952 Päijänne ajossa maaliin ajoi peräti neljä kerhon jäsentä. Heistä Yrjö Käppi sijoittui 125 ksm luokassa CZ pyörällään sijalle 8, 250 ksm luokassa Manne Pekonen oli Zundapillaan 6., Paavo Kuusinen James-pyörällään 13. ja Mauri Pekonen Zundapillaan 21. V. 1957 Päijänneajossa menestyivät Olli Lohilahti ollen 10. 250 ksm luokassa Jawallaan ja Antti Reilä 13. yli 250 ksm luokassa Kometillaan. 1960-luvun alussa HIMK:n jäsenien kiinnostus Päijänne ajoa kohtaan taas heräsi. V. 1961 Kari Toivonen kiersi Päijänteen onnistuneesti 250 ksm Jawan Six Days mallilla ollen vasta 16-vuotias. Yrittäjiä oli useita, mutta varsinaista menestystä toi vuodesta 1962 alkaen Pekka Niinikoski, joka 16-vuotiaana, puoli vuotta Kari Toivosta nuorempana, oli 175 ksm Husqvarnalla luokassaan 5. V. 1963 Pekka oli luokassaan 2. ja yleiskilpailussa 7. sekä v. 1964 hän oli Suomen Koneliikkeen välittämällä tehtaalla 175 ksm CZ-pyörällä myös luokassaan 2. ollen yleiskilpailun 10. V. 1963 hän voitti luokkansa Suomen mestaruuden ja 1964 hän oli SM-pisteissä vasta 4. osittain juuri tälle ajanjaksolle sattuneen varusmiespalvelunsa vuoksi. Lisäksi v. 1963 Suomessa ajatus 3-päivän ajossa Pekka ajoi luokkavoiton ja kultamitalin. Muista tämän ajanjakson (1947 – 1969) HIMK:n onnistujista on syytä mainita myös Allan Jaatinen.

HIMK kiinnostui myös enduro-luonteisten maantiekilpailuista järjestäen oman kansallisen kilpailunsa "Ilamon lenkin" Ilamon ja ja Taka-Hättilän maastossa. Kilpailu ajettiin vuosina 1962 ja 1963, jolloin yleiskilpailun voiton vei Pekka Niinikoski.

Jäärata-ajaja vakiopyörille ja autoille järjestettiin Hämeenlinnan keskustassa Vanajaveden Viikmannin lahden jäällä kolmesti vv. 1954 – 1956. Vakiopyörät kilpailivat ilman liukuesteitä useimpien kilpailijoiden käyttäessä nk. raspattuja renkaita. Kilpailuihin osallistui lähes koko Suomen parhaimmisto. Vakiopyörillä ja autoilla kilpailtiin myös Katumajärven jäällä vv. 1963 - 1965. Myös nämä kilpailut olivat kansallisen tason kilpailuja. Valitettavasti hieman syrjäisen sijaintinsa vuoksi yleisömenestys ei ollut yhtä hyvä kuin Viikmannin lahdella aikaisemmin, vaikka nyt oli aurattu tilat myös autokatsomoille radan reunamille. HIMK:n menestyneimmät kilpailijat vakiopyörien 250 ksm luokassa ilman liukuesteitä oli Pekka Niinikoski, joka oli v. 1965 kovassa seurassa SM-pisteissä 5. (samassa luokassa kilpailivat myös Martti Pesonen, Jarno Saarinen, Teuvo Länsivuori, Jaakko Lehmuskoski ja Heikki Mikkola) sekä Matti Rautalin, joka saavutti liukuestein yli 250 ksm luokassa v. 1968 SM-pronssimitalin.

Moottorihiihto keksittiin Suomessa joskus 1930-luvulla. Siinä moottoripyörän kuljettaja vetää köyden avulla perässään suksilla olevaa hiihtäjää, jolla oli jaloissaan puusukset ja päässään useimmiten turvana karvalakki. Moottorihiihto oli suosittu talvinen kilpailulaji 1950-luvulla. Tuolloin oli useita kilpailuja Helsingissä useilla eri urheilukentillä. Viimeisin virallinen moottorihiihto kilpailu oli Hyvinkäällä vuonna 1965. HIMK:n toimesta tällainen kilpailu järjestettiin Kaurialan urheilukentän laidoilla v. 1953. Myös ValkMK järjesti samana vuonna vastaavan kilpailun kotipaikkakunnallaan.

Moottoripyörillä pelattavia jalkapallo-otteluja harrastettiin ahkerasti Keski-Euroopassa ja Englannissa jo 1950-luvun alussa, mutta pohjoismaihin asti sen suosio ei levinnyt. Vanhalla urheilukentällä HIMK pelasi tämän tiedon innoittamina v. 1964 vakiopyörien maaratakilpailujen tauolla kokeilumielessä jalkapallo-ottelun HäMM vastaan. Ottelun voitti HIMK:n joukkue tuloksella 2 – 0. HIMK:n 5-miehisessä joukkueessa pelasivat mm. Jouko Ryhänen, Pekka Niinikoski, Erkki Pietola, Raimo Jaatinen ja Aarni Sundell.

Naisjaosto HIMK:oon perustettiin 07.06.1957. HIMK:n jäsenten vaimot olivat jo monena vuonna avustaneet kerhoa erilaisissa kilpailuihin liittyvissä tehtävissä, mutta Aulangon ajojen myötä heidän toimintansa alkoi vauhdilla. He hoitivat hyvin pitkälle itsenäisesti Aulangon TT-ajojen virvokkeiden ja pikkupurtavan myynnin keräten kerholle rahaa huomattavasti toiminnallaan. Heidän keräämänsä varat olivatkin sitten myöhemmin tarpeen kerhon kassan paikkaamiseen. Valitettavasti naisoimikunnan aktiivinen toiminta hiipui TT-ajojen loppumisen myötä. Merkittävimpiä naisosaston toimijoita olivat mm.: Aili Ahonen, Terttu Alanoja, Kati Ansahti, Eeva Laine, Vieno Laine, Laila Lehtonen, Anneli Marttila, Eeva Passila, T. Rautiainen, Eila Salminen, Pirkko Siivonen ja Hilda Toivonen.

Nuorisajaostoa ei varsinaisesti ollut, mutta nuorisotoimintaan kiinnitettiin kylläkin paljon huomiota monella eri tavalla. V. 1957 HIMK:ssa toimi poika-osasto A. Jalavan ohjauksessa kokoontumispaikan ollessa Saaristenkadun koulun tiloissa. Osaston tehtävänä oli

liikenneopetus, teknillisen tiedon- ja hyvien kansalaistaitojen opetus. Osasto toimi muutaman vuoden, mutta pitkäjänteisyys asiaa kohtaa ei riittänyt. Vuoden 1960 alussa Hämeenlinna kauppatorin pysäköintialueelle alkoi kerääntyä iltaisin joukko nuoria moottoripyöräilijöitä, jotka olivat aikeissa perustaa oman ”prätäkäringin” mikä ei ollut mitenkään suotavaa villinä ”rinkinä”. Otto Toivonen puuttui asiaan ja kutsui nuoret moottoripyöräilijät Kirkkopuiston (Emalitalon) baariin keskustelutilaisuuteen. Sovittuna aikana baariin saapui 16 nuorta poikaa, joille Otto selvitti HIMK:n toimintaa ja mahdollisuuksia osallistua kilpailuihin ja muita etuisuuksia, joita kerhoon kuulumisen tietäisi. Tunnin juttutuokion jälkeen kaikki 16 nuorta allekirjoittivat liittymisilmoituksensa HIMK:oon ja näin sana lähti kiertämään nuorten motoristien joukossa. Nuorisotyön vetäminen olisi tarvinnut oman energisen henkilön sen edelleen kehittämiseksi tässäkin tilanteessa, mutta valitettavasti siihen ei löytynyt kerhosta sopivaa henkilöä.

Urheilunäyttelyyn Hämeenlinnan Raatihuoneen tiloissa HIMK osallistui omalla osastollaan 5. – 7. 04. 1968. Tähän näyttelyyn osallistui 29 urheiluseuraa Hämeenlinnan alueen noin 40 eri urheiluseurasta. Näyttelyssä oli esillä mm. Pentti Lehtelän TT kilpapyörät.

Ahveniston 2870 metrin pituisen Moottoriradan valmistuminen 15. heinäkuuta 1967 herätti uusia toiveita Hämeenlinnan moottoriurheilun kehittymiselle ja eri seurojen voimavarojen yhdistämiselle. Syksyllä 1967 Hannu Kuparinen, Pentti Lehtelä ja Jouko Ryhänen alkoivat aktiivisesti ajaa hämeenlinalaisten moottoriurheiluseurojen yhdistymistä. Asiaa käsiteltiin HäMM:n ja HIMK:n hallitusten kokouksissa varsin myönteisessä hengessä. Myöhemmin mukaan liittyi myös Autourheilukerho ja kaikki näytti hyvin valoisalta. Vuoden 1968 alussa seurojen yhdistyminen oli edennyt jo niin pitkälle, että perustettiin oma työryhmä valmistelemaan yhdistymistä. Seuraava askel oli varsinaisen yhdistymiskokouksen järjestäminen Hämeen Suojassa perjantaina 01.03.1968. Paikalle oli saapunut lähes sata osanottajaa päättämään ensiksikin AK:n Etelä-Hämeen piirin Autourheilukerhon kohtalosta ja sitten seurojen yhdistymisestä. Valitettavasti kulissien takana oli kuitenkin jo ehtinyt tapahtua monia asioita ja yhdistymiseen oli liittynyt myös runsaasti muita tekijöitä. Johtajien palleja ei ollut riittävästi ja politiikkakin ajoi urheilullisen asian yli. Kaiken huippuna oli, että Hämeenlinnaan päätettiin perustaa Autourheilukerho, joka liittyy AK:n Etelä-Hämeen piirin kautta AK:n jäsenyyteen puheenjohtajansa Ernst Frimanin johdolla. Tämä päätös vesitti hyvän ajatuksen voimavarojen yhdistämisestä ja nyt kunkin seuran oli jatkettava toimintojaan omissa ympyröissään, ja kärjistetysti – kilvoitellen keskenään toimintaedellytyksistä.

Vuoden 1969 marraskuu oli käännekohta Hämeenlinnan moottoripyöräkerhoille SML:oon kuuluvalla HIMK:lle ja TUL:oon kuuluvalla HäMM:lle. Ahveniston moottorirataa isännöimä AK:hon kuuluva Hämeenlinnan Autourheilukerho oli kasvanut suurimmaksi hämeenlinalaiseksi moottoriurheilukerhoksi ja halusi yhdistää omaan toimintaansa myös HIMK:n ja HäMM:n omana moottoripyöräjaostona. Tästä syntyikin sitten varsinainen järjestömiesten ”soppa”. SML oli katkaissut yhteistyön TUL:n kanssa jo v. 1953 eikä SML ollut halukas myöntämään Hämeenlinnan AKK:n alaiselle Autourheilukerholle liiton jäsenyyttä. Moottoripyöräkerhojen tilanne oli tukala. HIMK:n järjestämille TT-ajoille ei ollut Hämeenlinnassa enää pitopaikkaa. Myös jäärata-ajojen järjestäminen järven jäällä ja urheilukenttien käyttö moottoripyörä kilpailuihin oli kielletty. Myöskään trial kilpailuille ei kaupungin lähistöltä löytynyt sopivaa aluetta.

HäMM ei myöskään saanut vuoden 1972 jälkeen enää järjestää perinteikästä Ahveniston motocross ajoa. Hämeenlinnan oman moottoripyöräkilpailutoiminnan lamaantuessa monet kerhon aktiiviset kilpailijat hakeutuivat muihin kerhoihin, jotka aktiivisella toiminnallaan pystyivät tarjoamaan kilpailijoille huomattavia etuja. Viimeinen ”niitti” toiminnan lamauttamiselle oli keväällä 1971 perustettu uusi moottorikerho nimeltään Hämeenlinnan Ratakerho, joka nopeasti haali yli sata jäsentä kerhoonsa. Idean ”isä” oli Hank Fors ja toteutus osittain AK:n Kanta-Hämeen piirin. Hank Fors oli pyörittänyt samanlaista toimintaa aikaisemmin Oulussa ja Lempäälässä. Tilat toiminnalleen kerho vuokrasi Hämeenlinnan Kaupungilta. Toiminnan miehenä Hank Fors sai kerhonsa toimimaan nopeasti huolehtien monin tavoin myös nuorista jäsenistään ja järjestäen jo ensimmäiset kansainväliset TT-ajot Hämeenlinnan Moottoriradalla kerhon aloitusvuonna. Tämä toiminta oli kuitenkin hyvin lyhytaikaista ja Hank Fors jätti Hämeenlinnan yhtä yllättävästi kuin hän tänne saapui. Tästä HML:n Ratakerhon perustamisesta alkoi HIMK:n noin kuusi vuotta kestänyt ”tuumaustauko”, jota kesti aina vuoteen 1976 saakka. Tämän ajanjakson viimeinen HIMK:n vuosikokous pidettiin 27.10.1969 Kirkkopuiston baarissa.

HÄMEENLINNAN MOOTTORIKERHON KERHOHISTORIAA

OSA II vuodet 1975 – 2015

”**Tuumaustauon**” aikana vuoden 1969 marraskuusta aina lokakuun loppuun 1975 HIMK:n toimintaa ei ollut lainkaan – ei edes sääntömääräisiä vuosikokouksia pidetty.

HIMK:n toiminnan uudelleen heräämiseksi kerhon pitkäaikainen puheenjohtaja Erkki Salminen kutsui Hämeen Sanomissa olleella ilmoituksella Hämeen Suojaan järjestämäänsä palaveriin 23.10.1975 kerhon toiminnasta kiinnostuneet henkilöt. Paikalle saapui 44 henkilöä, joka oli riittävä määrä ”herättää HIMK:n toiminta uudelleen henkiin”. Palaverissa todettiin, että toiminnan jatkamisen edellytyksenä on kerhon velan maksaminen pois. Pienehkö velka oli peruja Ahveniston Kuralassa järjestetyistä TT-ajoista vv. 1962 - 63. Velan lupautuivat maksamaan omista varoistaan viisi henkilöä, jotka olivat: Viljo Siivonen, Erik Marttila, Kalevi Karvonen, Erkki Laine ja Eino Lehtonen. Palaverin seurauksena perustettiin toimikunta valmistelemaan vuosikokousta. Toimikuntaan kuuluivat Erkki Salminen, Simo Hänninen, Arto Kuparinen, Pekka Heino ja Teuvo Koponen. Vuosikokouksen päivämääräksi sovittiin 31.10.1975 ja kokouksen pitopaikaksi Hämeen Suoja. Kokouksen kokoonkutsuja oli kerhon pitkäaikainen pj. Erkki Salminen. Kokous valitsi kerhon uudeksi puheenjohtajaksi Simo Hännisen. Muut valituksi tulleet hallituksen jäsenet, olivat vara pj. Juha Tuomi, sihteeri Kari Ahola, rahaston hoitaja Pertti Michelsson, Esko Koskinen, Erkki Kuparinen, Pauli Vekama, Kalevi Karvonen, Kari Jokinen ja kunnia pj Otto Toivonen. Lisäksi jäsenkirjuriksi valittiin Arto Kuparinen, kaluston hoitajaksi Seppo Salonen ja leikekirjan hoitajaksi Mari Anne Saarinen.

Toiminnan elvyttäminen aloitettiin varojen keräys toiminnalla. Ehkä yleisöä kiinnostavin tapahtuma oli järjestää moottoripyörä näyttely, johon oli pääsymaksu. Ensimmäinen näyttely pidettiin AKP:n (Auto-Kumi-Palvelun) vaihtoautohallissa Kaurialassa. keväällä 1976. Näyttelyssä oli esillä Erkki Pietolan omistamat motocross ja enduro kilpapyörät. Näyttely sai odotettua suuremman suosion ja paikalla vieraili noin 1500 kävijää. Edellisen näyttelyn innoittamana 26. –

27.03.1977 järjestettiin samoissa tiloissa uusi näyttely, jossa esillä oli ”Kilpapyörät kautta aikojen”. Näytteillä oli yli 70 moottoripyörää, joista vanhin oli vuoden 1952 englantilainen Vincent kilpapyörä. Näyttely osoittautui todella hyväksi ”rahasammoksi” kerhon varojen keräämiselle, sillä paikalle kerääntyi nyt noin 2000 kävijää.

Matkamotoristien kokoontumisajoihin HIMK:n jäsenet osallistuivat ahkerasti samanhenkisten harrastajien kanssa etenkin Suomessa, mutta matkoja tehtiin myös ulkomaille. Tämä harrastelija moottoripyöräilijöiden uusi toimintamuoto sai alkunsa jo 1970-luvun alussa. V. 1977 HIMK:sta löytyi 15 jäsenen urhea ryhmä, joka päätti osallistua ”Madonna Ralliin”, jonka kokoontumispaikka oli Italiassa Milanon ja Torinon välisellä osuudella kylässä nimeltä Castellazzo di Bormida. Tähän kokoontumisajoon osallistui tuhansia motoristeja ympäri Eurooppaa. Tämä HIMK:n ryhmä palkittiin suurimpana tähän kansainväliseen ralliin osallistuneena moottorikerhona. Kokoontumisajon kohokohtana oli perillä järjestetty katolinen messu paikallisessa kirkossa, johon pääsi osallistumaan vain harvat ja valitut motoristit pyöriensä kanssa. Ensimmäisenä suomalaisena messuun pääsi osallistumaan moottoripyöränsä kanssa HIMK:n Pentti Lohilahti sekä myöhemmin Esko Koskinen ja Juha Tuomi. HIMK:n matkamotoristien intoa kuvaa hyvin heidän kesän 1977 aikana ajamansa yhteensä noin 200.000 km:n ajomatka.

Nuorisotoiminnan elvyttäminen aloitettiin v. 1977 hankkimalla nuorille sopiva Yamaha-merkkinen minitrial pyörä, jota kerhon nuorimmat jäsenet voivat käyttää lajin harjoitteluun ja etenkin opetella moottoripyörän taidokasta hallintaa maastossa. Tämä saavuttikin suuren suosion nuorten keskuudessa. Pikku Parolan alueella järjestettyihin 15 maastoharjoitukseen osallistui nimittäin yhteensä noin 170 alan harrastajaa Juha Tuomen, Allan Jaatisen ja Arto Kuparisen opastamina. HIMK:n nuoret osallistuivat myös useaan minitrial kilpailuun Etelä-Suomen alueella, mutta valitettavasti 50 ksm minitrial Yamaha mopo osoittautui aivan liian tehottomaksi kilpailu toiminnassa. Tämän toiminnan hankaluudeksi muodostui valitettavasti myös kaluston kuljetus ongelmat ja siksi mopoa käytettiin tämän jälkeen vain kerhon nuorison omaan harjoitteluun sille osoitetulla alueella. Vuonna 1980 kovia kokeneen Yamaha-mopon käyttöä rajoitettiin ja nuoria kehoitettiin käyttämään harjoittelussa omia mopojaan. Tämän jälkeen Yamaha-mopo päättyi myyntiin. Muutamista nuorista kehittyi myöhemmin menestyneitä kilpailijoita joskin muissa lajeissa kuten esim. motocrossissa ja endurossa.

HIMK:n jäsenoiminta lähti todella hyvin käyntiin. 1977 lopulla HIMK:n jäsenmäärä oli jo 164 jäsentä, joista nuorisojäseniä 27 ja naisjäseniä 18.

Moottorimessut HIMK järjesti Ahveniston moottoriradalla yhteistyössä Hämeenlinnan Autourheilukerhon (HAUK) kanssa 20.- 21.05.1978. ”Nälkä kasvaa syödessä” on aika yleinen hyvin toimintaa kuvaava lausahdus. Nyt näyttelyistä siirryttiin jo ”messu”-tasolle. Tähän aurinkoisena viikonvaihteena pidettyyn messu-tapahtumaan saapui yhteensä yli 9000 maksanutta vierasta, mutta se ei ole ihme, kun huomioi monen eri alan näytteille asettajat ja tapahtuman mielenkiintoisen ohjelman messujen avausseremonioineen.

Messut avasi Hämeen lääninhallituksen lääninasessori Rauno Karvonen ja HML kaupungin tervehdyksen esitti apulaiskaupunginjohtaja Veikko Syyrakki, jonka jälkeen varuskunnan soittokunta esitti oman osuutensa. SPR ja VPK esittivät pelastusnäytöksiä ja Sokos esitti

moottoriurheiluun liittyvän muotinäytöksen. Veteraanimoottoripyörien kokoontumisajon jälkeen suoritettiin niiden arvon mukainen palkintojen jako kuten myös Automobiilien kokoontumisajon jälkeen. Puolustusvoimat oli myös näkyvästi esillä tapahtumassa näytöksillään, elokuvillaan, kalustoesittelyin ja tietysti oman musiikkinsa kera. Tervakosken moottorikerho esitti minitrial näytöksen ja HIMK esitteli jäsentensä moottoripyöriä. Esillä oli niin hämeenlinnalaisen Palokärki Tiimin jokamiesluokan kilpailukalusto kuin myös HAUK:n mikroautot. Näytteille asettajia oli yhteensä noin 60, joihin kuuluivat mm. Liikkuva Poliisi, Porche Club ym. Tilaisuuteen kuului tietysti myös arpajaisia ja arvontaa, josta mielenkiintoisin oli traktorin takapyörän sisärenkaan räjäyttämisen vapaassa tilassa nosturin nokassa. 370 litran minuuttivauhdilla rengasta täyttänyt kompressori onnistui räjäyttämään renkaan ajassa 16 minuuttia 23 sekuntia eli renkaan tilavuus paisui noin 6000 litran suuruiseksi ennen sen räjähtämistä. Se oli tapahtuman ”jytky”.

Kilpailutoiminta ”tuumaustauon” jälkeen alkoi tutulla tavalla eli järjestettiin jäsentenvälisiä ST-ajo luonteisia maantieajoja ja motocross harjoituskilpailuja Parolannummen panssariurilla. Kilpailutoiminnassa oli havaittavissa kuitenkin selvä suunnan muutos. Pääpaino tulisi asettumaan enduroon kuitenkin unohtamatta motocross harrastajia trialin ja RR:n jäädessä taka-alalle.

Enduro kilpailuja HIMK järjesti useita. Huomattavimpia HIMK:n isännöimiä enduro kilpailuja ovat olleet vuonna 1976 syntynyt Kärme Kustaan Kiemurat, josta on muodostunut perinteinen kilpailu, vuoden 1979 SM osakilpailu, vuoden 1994 joukkue SM kilpailu, 1995 SM osakilpailu, kansainvälinen kuuden päivän ajo (ISDE) vuonna 1996 ja MM-enduron osakilpailu vuonna 2000. Lisäksi HIMK järjesti vuosien varrella useita muita kansallisia enduro kilpailuja kuten myös jäsenten välisiä harjoitus kilpailuja. Lähes kaikkien kilpailujen ratamestaria toimi Allan Jaatinen apulaisineen, joita olivat mm. Pentti Lehtelä, Erkki Pietola ja monet muut HIMK:n jäsenet.

Kärme Kustaan Kiemurat on perinteisesti muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta 06.12. eli Itsenäisyyspäivänä ajettava partio kilpailu, joka on Päijänne ajon ohella vanhimpia Suomessa järjestettäviä enduro kilpailuja. Tämä kilpailu sai alkunsa pienen hämäläis- ja turkulaisryhmän yhteisestä enduron harrastamisesta, jonka hämäläisryhmään kuuluivat mm. Allan Jaatinen, Erkki Pietola, Pentti Lehtelä, Teuvo Koponen ja Reima Laakso. Kilpailun nimi sai alkunsa tilannekomiikasta. Menestyneen entisen TT-kuljettajan Pentti Lehtelän, jota kutsuttiin Kustaaksi, pitäessä kuljettajapalaveriä eräs osanottaja kysyi neuvoa kiperään tilanteeseen, johon Pentti vastasi, että ”ei auta olla kuin äreenä vaan, niin kuin karmettä pussista näyttäisi”. Kysyjä tokaisi tähän, että ”oikea Kärme Kustaa”.

Ensimmäinen kilpailu ajettiin jo vuonna 1976. Aluksi muutama kilpailu ajettiin henkilökohtaisena kilpailuna, mutta pian kilpailun puuhamiehet Allan, Erkki ja Pentti totesivat, että kilpailuun olisi saatava lisää vaikeutta. Allan keksi, että tehdään kilpailusta partio kilpailu, jossa on kolme miehiset partiot. Nykyään kilpailussa on viisi eri luokkaa: Ykkösessä saa ajaa millä luokituksella tahansa. Kakkosluokassa pitää olla ainakin yksi B-luokan kuljettaja, mutta ei A-luokan kuljettaja ja kolmosessa vain C-luokan kuljettajia. Lisäksi mukana on Army-luokka ja business-luokka. Partion aika otetaan sen viimeisen kilpailijan maaliin saapumisesta. Kilpailu on ajettu joka vuosi yhtä poikkeusta lukuun ottamatta. Poikkeuksen syy oli v. 1996 järjestetty ISDE, jolloin kilpailun järjestäjiin iski paha kilpailuväsymys. Kilpailupaikka on vuosien varrella muuttunut muutaman

kerran. Aluksi kilpailu ajettiin 10-tien varrella, jolloin ajettiin ensin tien vasemmalla puolella olleella alueella Turkuun päin ja palattiin tien oikean puolen alueiden kautta takaisin Viipurintien varrella sijaitsevan Motari-liikkeen alueen toimiessa kilpailukeskuksena sekä lähtö- ja maalipaikkana. Tämän jälkeen kilpailupaikaksi tuli Ilveskallion alue, josta lopulta päädyttiin Puolustusvoimien harjoitusalueelle Etu- ja Taka-Hättilään. Kilpailukeskuksen paikka vaihteli useasti päätyen lopulta Aulangon Heikkilän jälkeen Kekkurin alueelle Etu-Hättilään 2000-luvun alussa. Tällöin kilpailupäiväksi vakiintui Itsenäisyyspäivä, koska silloin puolustusvoimien käyttämällä harjoitusalueella ei ole heidän omaa toimintaa. Kilpailun reitti on nykyisin varsin lyhyt, vain 24 km, ja se kierretään luokasta riippuen 1 – 3 kertaa. Reitin vaikeutta ja vaativuutta kuvaa hyvin reitille annettu ykkösluokan kolmen kierroksen ajoaika 4,5 tuntia, muiden luokkien kahden kierroksen ajoajan ollessa 3,5 tuntia. Kilpailuun kuului vielä muutama vuosi sitten yö-osuus, jotta kilpailijat voisivat testata ajovalojaan Päijänne ajoa varten. Tästä kuitenkin luovuttiin pian turvallisuussyistä. Maaliin saapumattomia kilpailijoita etsittiin useasti pimeästä metsästä, mutta usein kilpailija löytyikin lopulta kotoaan hyvässä kunnossa.

Kilpailun erikoisuus on Seppo Suomisen kehittämä Business luokka, jossa kiertopalkintona on Sepon lahjoittama seinäkello. Tästä luokasta saatavat tulot menevät Suomen ISDE rahastoon, jolla kustannetaan Suomen juniori joukkue ISDE kilpailuihin. Ilman tällaisen rahaston ja tukiryhmän apua juniorit eivät pystyisi osallistumaan em. kilpailuun.

Kärme Kustaan Kiemurat on yksi Suomen suurimmista enduro kilpailuista, jonka osallistujaennätys on noin 350 kilpailijaa. Vuonna 2015 ajettu kilpailu oli järjestys numeroltaan 39. Kilpailun suosiota kuvaa hyvin se, että tähän huonossa säässä ajettuun vaativaan kilpailuun osallistui yhteensä 69 3-miehistä partiota eli 207 kilpailijaa mukaan lukien Puolustusvoimat, jotka osallistuivat kilpailuun kahden partion voimin. Kilpailun vaativuutta kuvastaa hyvin se, että maaliin saakka selvisi vain 22 partiota. Tässä yhteydessä on lausuttava lämmin kiitos Puolustusvoimien yhteistyölle kilpailun järjestämiseksi.

International SIX DAYS Enduro (ISDE) on kautta aikojen yksi mittavimmista moottoriturheilu tapahtumista Suomessa. Vuodesta 1913 alkaen ajettu joukkuekilpailu ajettiin nyt 71. kerran ja ensimmäistä kertaa Suomessa. Kilpailun saaminen Suomeen oli monen vuoden työn tulos ja peräänantamaton saavutus Suomen Moottoriliitolta. Suomen pahimpana kilpailijana oli Italia, joka lopulta sai seuraavan vuoden kilpailun järjestettäväkseen. SML suunnitteli myös pitkään kuka saa Suomessa olevan kilpailun järjestettäväkseen ja kuka siihen pystyy. Lopulta ilmeisestikin Allan Jaatisen noin 40 vuoden endurokokemus niin kilpailijana kuin endurokilpailujen ratamestarina ja hänen yli 10 vuoden kokemus maailmalta ISDE kilpailuista painoi vaa'assa eniten ja siten kilpailu saatiin Hämeenlinnaan. HIMK:n lisäksi tähän SML:n isännöimän kilpailun järjestely- ja toimitsijatehtäviin osallistui 25 muuta Etelä-Suomen moottorikerhoa.

Kilpailu järjestettiin 12. – 17.08.1996 Hämeenlinnan ympäristössä Allan Jaatisen ollessa ratamestarina vastuussa reitistä. Reitin suunnittelun Allan aloitti jo pari vuotta ennen itse kilpailua. Suunnittelussa oli monia uusia haasteita. Aluksi ymmärrettiin, että Puolustusvoimat antavat taas käyttöluvan jo tutuksi käyneille harjoittelualueilleen, mutta näin nyt käyntykään.

Syynä oli ulkomaalaisten kilpailijoiden ja huoltojoukkojen läsnäolo, joten reitille oli löydettävä vaihtoehtoja. Suunnitelmissa oli, että noin 150 km:n pituinen lenkki kierrettäisiin päivässä kahdesti. Erilaisia lenkkejä olisi yhteensä kolme, jolloin 1. ja 2. päivänä ajettaisiin sama lenkki, 3. päivänä uusi lenkki sekä 4. ja 5. päivänä uusi lenkki. Kilpailu loppuisi perinteisesti 6. päivänä ajettavaan motocross osuuteen Pullerin kentällä. Lähtö- ja maalialue sekä park ferme sijaitsivat kaupungin keskustassa Hämeensaarella. Allanin huolena oli myös reitin pohjan kestävyys. Kestääkö se noin 300 kilpailijan ajon kahdesti päivässä ja kahdella lenkillä vielä tuplasti, koska ajetaan sama reitti uudelleen. Kilpailun kokonaispituus oli noin 1500 km ja se sisälsi yhteensä 31 erikoiskoetta. Kilometrejä Allanin KTM pyörään kertyi reitin suunnittelun vuoksi noin 2000 km. Allan ja Reijo Kivelä apulaisineen suoriutuivat työstään hyvin. Reitin pohja kesti ja kilpailu saatiin reitin puolesta viedyksi läpi ilman suurempia ongelmia.

Oma lukunsa oli kilpailun vaatimat laajamittaiset muut järjestelyt. Miten saadaan hoidettua noin 300 kilpailijan ja heidän huolto- ja tukihenkilöinä toimivien noin 2500 hengen tarpeet tyydytettyä. Tämän lisäksi paikalle tarvittiin noin 700 vapaaehtoista toimitsijaa erilaisiin tehtäviin. Tähän eivät HIMK:n omat voimavarat tietenkään riittäneet. Onneksi HIMK:n saatavilla oli apua yhteensä 25 eri Etelä-Suomen alueella toimivalta moottorikerholta sekä muilta tahoilta. Kullakin moottorikerholla oli oma vastuu-alueensa reitistä ja sen vaatimista tehtävistä. Kilpailun kansainvälisen tuomariston jäsenet olivat Itävallasta, USA:sta, Saksasta, Belgiasta, Tsekin Tasavallasta. Kilpailun johtajana toimi Timo Katajamäki sekä SML:n tuomariston jäsenenä Eino Louhio Suomesta. Kilpailun muut 13 päätoimitsijaa olivat kaikki suomalaisia. Kilpailun suojelijana toimi Tasavallan Presidentti Martti Ahtisaari.

Kilpailuun osallistui 23 eri maan viralliset maajoukkueet. Euroopan maiden lisäksi edustettuina oli maita Pohjois-, Keski- ja Etelä Amerikasta, Australiasta ja Japanista. Nuorten maajoukkueita oli noin 20 sekä lisäksi erinäisiä kerhojoukkueita, merkkijoukkueita ja yksittäisiä kovan tason kilpailijoita.

Joukkuekilpailun voitto eli World Trophy voitettiin Suomeen joukkueella: Kari Tiainen, Jani Laaksonen; Pekka Viljakainen, Petteri Silvan, Mika Ahola ja Vesa Kytönen.

Junior Trophy voitettiin myös Suomeen joukkueella: Tuomas Ahonen, Juha Salminen, Juha Laakso ja Mika Marila.

125 ksm luokan voitti Petteri Silvan ja Mika Ahola oli kolmas.

250 ksm luokan ja yleiskilpailun voiton vei Italian Giovanni Sala.

400 ksm 4T luokan voitti Ruotsin Anders Eriksson.

500 ksm 4T luokan voitti Kari Tiainen.

Kilpailu ajettiin aurinkoisessa säässä. Radan kunnostukseen tarvittavia riittäviä sateita saatiin vasta myöhään syksyllä, siksi kilpailureitin kunnostus mukaan lukien teiden lanaus kilpailun järjestäjien toimesta jäi maanomistajien harmiksi vasta lokakuulle. Onneksi maanomistajat ymmärsivät asian eivätkä suuremmin hermostuneet reitin kunnostuksen myöhästymisestä. Kilpailun jälkeen HIMK:sta tuntui, että sille säilytettiin liikaa vastuuta kerhon pieneen jäsenmäärään nähden. Muuten tehtävästä suoriuduttiin vähintään tyydyttävästi, vaikka

jälkeenpäin ei paljoa kiitosta kuulunutkaan – vai pitikö SML saadut kiitokset itsellään ollessaan kilpailun virallinen järjestäjä.

HIMK:n jäsenet ovat myös puolestaan avustaneet paikallisia moottorikerhoja kuten SML:n elokuussa 2011 järjestämässä ISDE kilpailussa, joka ajettiin Kotkan ja Haminan maastoissa. HIMK:n tehtävänä oli huolehtia Onkamaan maastossa 10. - 12. 08. 2011 ajetun maastokokeen kaikista järjestelyyn kuuluvista tehtävistä. Tämä maastokoe ajettiin kahdesti kolmen päivän aikana. Lisäksi jo kilpailua edeltäneenä vuonna Allan Jaatinen ja Samuli Aro opastivat kotkalaisia kilpailun järjestäjiä paikan päällä parin päivän ajan kilpailureitin suunnittelussa ja muissa järjestely tehtävissä.

Muista HIMK:n järjestämistä enduro kilpailuista voi mainita seuraavat:

Luotettavuusajon (nyk. enduron) kansalliset kilpailut, jotka HIMK järjesti mm. 03.09.1978 ja 30.09.1979 sekä SM osakilpailun 10.08.1980. Näiden kilpailujen lähtö- ja maalipaikka olivat Ahveniston moottoriradalla.

Sixi Enduron ensimmäinen kilpailu ajettiin toukokuussa 1989 ja se ajettiin kolmena vuonna Taka-Hättilän alueella pari-kilpailuna. Se oli Cross Country kilpailun kaltainen, koska Allan Jaatisen räätälöimän lyhyen useasti kierrettävän reitin ajoaika oli kaksi tuntia. Kilpailu sai runsaasti kiitosta kilpailijoilta. Lisäksi tämän kilpailun tulot tilittiin SML:lle Suomen enduro joukkueen matkakassaan.

Ozzi Enduro ajettiin ensimmäisen kerran 1989. Myös tämä kilpailu ajettiin kolmena eri vuonna lähtö- ja maalipaikan ollessa Ahveniston Moottoriradalla ja reitin kierrellessä Hattulan – Ilamon ja Taka-Hättilän alueilla. Tämä kilpailu keräsi yli sata osanottajaa.

Repa-Special Enduro ajettiin ensimmäisen kerran 1993 sekä muutaman kerran tämän jälkeenkin kansallisena kilpailuna Hämeenlinna ympäristössä. Tämä kilpailu oli tarkoitettu vain B- ja C-luokan eli nuorten luokan kilpailijoille eikä kilpailuun kelpuutettu A-luokan kilpailijoita.

Enduron joukkue SM järjestettiin heinäkuussa 1994. Allanin suunnittelema reitti kierteli Puolustusvoimien harjoitus alueella Taka Hättilässä ja kilpailu oli eräänlainen ”kenraali harjoitus” tulevaa ISDE kilpailua varten.

SM Enduron osakilpailu järjestettiin 13.08.1995 ja SML palkitsi tämän kilpailun vuoden parhaana enduro kilpailuna.

MM Enduron osakilpailunkilpailun HIMK järjesti 15.07.2000. Allan Jaatisen suunnittelema reitti kierteli Hämeenlinnan, Parolan ja Rengon alueilla kilpailun lähtö- ja maalipaikan sijaitessa Ahveniston Moottoriradalla. Osanottajamäärä kilpailuissa oli noin 150. Kilpailun järjestelyt saivat runsaasti kehuja kaikilta osapuolilta ja kilpailu arvostettiin vuoden parhaaksi MM-osakilpailuksi. Taloudellisesti kilpailu oli erittäin tuottoisa HIMK:lle.

Kilpailun lopputulokset olivat odotetusti suomalaisille mieleiset:

125 ksm 1. Juha Salminen ja lisäksi yleiskilpailun voitto
 125 ksm 2. Petteri Silvan
 250 ksm 2. Mika Ahola
 500 ksm 4T 1. Kari Tiainen

Parhaiten menestyneitä Enduro kilpailijoita tällä ajanjaksolla olivat:

Mika Ahola, joka voitti 6 A-luokan SM-kulta ja 3 nuorten luokan SM-kulta-, A-luokan SM-hopeamitalia ja yhden nuorten luokan SM-hopeamitalin henkilökohtaisella tasolla sekä joukkuekilpailuissa ”värisuoran” eli kulta-, hopea- ja pronssimitalin. Kolme nuorten luokan yleiskilpailun kultamitalia selittyy sillä, että tuolloin kilpailija sai osallistua myös nuorten luokan kilpailuun, jos hän oli alle 20-vuotias. Lisäksi hän voitti Päijänne ajon yleiskilpailun peräti 6 kertaa sekä Ruotsissa ajetun November Kåsanin kahdesti. MM-kilpailuissa hän voitti henkilökohtaisella tasolla 5 kulta-, 5 hopea- ja 3 pronssimitalia sekä joukkuekilpailuissa 7 kulta-, 2 hopea- ja 1 pronssimitalin. Lisäksi Mikan meriitteihin kuuluu kolme ISDE:n yleiskilpailun voittoa.

Petri Pohjamo, joka voitti yhden A-luokan SM-pronssimitalin henkilökohtaisella tasolla ja joukkuekilpailuissa yhden kulta- ja yhden pronssimitalin. MM-kilpailuissa hän voitti henkilökohtaisella tasolla yhden kulta-, 2 hopea- ja yhden pronssimitalin sekä joukkuekilpailuissa 4 kulta- ja yhden hopeamitalin. Lisäksi Petri voitti Espanjan enduro mestaruuden neljästi vv. 2000 – 2003.

Jarkko Vainio, joka voitti yhden A-luokan SM-hopea- ja yhden nuorten SM-hopeamitalin 3 A-luokan SM-pronssimitalia henkilökohtaisella tasolla sekä yhden SM-kultamitalin joukkuekilpailuissa. MM-kilpailuissa hän voitti joukkuekilpailuissa yhden kulta- ja 2 hopeamitalia.

Juha Laakso, joka voitti kaksi nuorten SM-kulta-, 2 A-luokan SM-hopea- ja yhden nuorten SM-pronssimitalin ja joukkuekilpailuissa yhden SM-kulta ja yhden SM-pronssimitalin. Lisäksi hän edusti Suomea voitokkaassa ISDE Junior Trophy joukkueessa. Juha voitti myös Viron mestaruuden ja Ruotsin nuorten luokan mestaruuden. Lisäksi hän saavutti henkilökohtaisen EM pronssimitalin 250 ksm nuorten luokassa.

Jukka Jääskeläinen, joka voitti yhden nuorten SM-kultamitalin, yhden A-luokan SM-hopea ja yhden A-luokan SM-pronssimitalin henkilötasolla sekä yhden SM-kultamitalin joukkuekilpailussa.

Jari Pulkkisen, Mika Turusen, Heikki Santalan, Ari Mäkelän, Mika Karman ja Arttu Korkkalan kuten kaikkien muidenkin tarkemmat mitalisijoitukset selviävät oheisesta liitteestä.

Mielenkiintoisena statistiikka tietona tähän täytyy lisätä, että enduron suuresta suosiosta huolimatta yleisen- eli nykyisen A-luokan Enduron Suomen mestaruuksia HIMK:n edustajilla on vain kahdella eri henkilöllä, Pekka Niinikoskella ja Mika Aholalla. Mikalla on mestaruuksia 4 ja yleiskilpailun voittoja 2 sekä Pekalla yksi vuodelta 1963.

Motocross kilpailuja HIMK on järjestänyt lähinnä jäsenten välisinä kilpailuina. Simo Hänninen sai neuvoteltua v. 1977 Puolustusvoimilta luvan käyttää Parolannummen panssariuria harjoitusalueena motocrossia ja enduroa varten. Aluksi panssariurilla harjoiteltiin keskitetysti tiistaisin

kello 17.00 jälkeen. Harjoittelu sai suuren suosion ja osanottaja joukko kasvoi tasaisesti. Tämän seurauksena joukon kilpailuvietti myös kasvoi ja illat päättyivät keskinäiseen kilpailuun, jossa ajettiin yhteislähtönä 15 minuuttia + 2 kierrosta. Tässä otettiin myös turvallisuus näkökohdat huomioon, sillä kilpailuun osallistujalta vaadittiin voimassa oleva kilpailu lisenssi ja vakuutus. Myös yksi pakettiautoista pidettiin tyhjänä, jotta sitä voi tarvittaessa käyttää ambulanssina. Tästä alkoivat myös "sarjacross" kilpailut. Ensimmäinen sarjacross kilpailu ajettiin jo v. 1980 ja kilpailuja järjestettiin vuosittain viisi kertaa. HIMK järjesti alueella myös kaksi kansallista motocross kilpailua nimeltään Leijona Cross 1980-luvun alkupuolella. Puolustusvoimien peruttua alueen käyttöluvan viimeinen sarjacross kilpailu ajettiin 29.08.1991. Osanottajamäärä sarjacross kilpailuissa vaihteli 10 - 20 kilpailijan välillä. Tämän jälkeen harjoitus kilpailupaikkoja on ollut useita ja osanottajamäärä on pysynyt vakaasti noin 20 osanottajan paikkeilla.

Parhaiten menestyneitä kilpailijoita ovat Erkki Pietola, joka voitti Heikki Mikkolan jälkeen 500 ksm luokan SM-hopeaa vv. 1975 ja 1978 sekä SM-pronssia vv. 1976 ja 1977. Vv. 1975 ja 1978 Erkki kilpaili TMK:n edustajana HIMK:n "tuumaustauon vuoksi. Myös Jyrki Vuorisella on yksi SM-hopea 250 ksm luokasta vuodelta 1988 ja PM-hopeamitali vuodelta 1983 Suomen motocross joukkueen jäsenenä. Vanha konkari Allan Jaatinen osallistui myös motocross kilpailuihin sivuvaunullisella 500 ksm Yamahallaan vuosina 1978 – 1981 voittaen SM-pronssimitalin 1979 Reima Laakson kanssa. Myöhemmin Allan ja Reima kilpailivat pääasiassa Keski-Euroopan radoilla kansainvälisissä kilpailuissa. Myös Erkki Pietola ja Jyrki Vuorinen kilpailivat useana eri vuotena Keski-Euroopan radoilla. V. 1975 Erkki ajoi viisi MM osakilpailua, joita yksi oli USA:ssa ja v. 1976 koko sarjan paitsi USA:n osakilpailun. Valitettavasti Erkki jäi niukasti MM pisteittä näissä osakilpailuissa.

RR-kilpailuja HIMK on järjestänyt Ahveniston moottoriradalla yhteistyössä Hämeenlinnan lähialueen moottorikerhojen kanssa. Kilpailuista mainittakoon mm. 12.08.1979 HäMK:n kanssa järjestetty PM-osakilpailu, 12. – 13. 06.1982 TuusMK:n kanssa järjestetty SM osakilpailu, 26.08.1984 järjestetty SM osakilpailu TuusMK:n kanssa ja 25.08.1985 järjestetty SM osakilpailu RiPKK:n kanssa.

Parhaiten menestynyt HIMK:n edustaja on Timo Helkiö, joka voitti lajissa nuorten luokan Suomen mestaruuden 750 ksm superbike luokassa v. 1990.

Supermoto kilpailuja HIMK on järjestänyt vv. 1996 – 2001 Ahveniston moottoriradan varikkoalueen ympäristössä. Kilpailuihin osallistui keskimäärin noin 50 kuljettajaa ja katsojia saapui paikalle lähes 2000, joka oli lähes kaksinkertainen määrä verrattuna radalla järjestettäviin autokilpailuihin. supermoto rata seuraili entistä rallicross rataa tehden pienen lenkin myös varikkoalueen päällystetyllä alueella. Parhaat HIMK:n kuljettajat tässä lajissa olivat Petri Pohjamo, Jukka Rastas ja Santeri Kätkytniemi.

HIMK:n aktiivinen trial toiminta tällä jaksolla alkoi vuodesta 1977, jolloin HIMK hankki oman 50 ksm trial Yamahan nuorisotoiminnan elvyttämiseksi. Mopo olikin ahkerassa käytössä aina vuoteen 1980 saakka. HIMK järjesti Pikku Parolan alueella tänä aikana 15 maastoharjoitusta, joihin osallistui noin 170 nuorta osanottajaa Juha Tuomen, Allan Jaatisen ja Arto Kuparisen opastamina. HIMK:n nuoret osallistuivat myös useisiin Etelä-Suomen alueella järjestettyihin mini

trial kilpailuihin. Valitettavasti tämä toiminta loppui kovia kokeneen Yamaha mopon myyntiin vuonna 1980. Kansallisen tason kilpailuja ei HIMK enää järjestänyt, koska trialin painopiste siirtyi naapurikuntaan Tervakoskelle. TeMK:n pääasiallinen kilpailulaji oli juuri trial. HIMK:ta trial kilpailuissa kansallisella tasolla edustivat mm. Murtolan veljekset, joista Esa menestyi parhaiten.

Jäärata-ajot HIMK järjesti Luukkaan lahdella 18.03.1984. Tämä kilpailu oli SM osakilpailu. Leuto sää ja ohut jääkerros aiheuttivat omat erikoiset haasteensa tälle kilpailulle. Rata jouduttiin auraamaan lumilingoilla ja sään taas pakastuttua radan pinta jouduttiin jäädyttämään kasteluautolla. Lopulta rata oli peilikirkas pienine hyppyreineen ja kallistettuine kaarteineen eikä kukaan päässyt harjoittelemaan ennakkoon radalla ennen kilpailupäivää. Purevan pakkasen vuoksi kilpailupäivänä katsojamäärä ei ollut kovin suuri. HIMK järjesti myös kansalliset jääratakilpailut samassa paikassa 24.03. 1985.

Parhaiten menestynyt kilpailija tässä lajissa oli ehdottomasti Jerry Wathen, joka saavutti vv. 1981 -1993 välisenä aikana henkilökohtaisia mitaleita yhteensä 8 SM-kulta-, 6 SM-hopea- ja 4 SM-pronssi mitalia. Kari Grön saavutti yhden SM-hopea- ja 2 SM pronssimitalia sekä Reijo Myllymaa, joka saavutti 2 SM-pronssimitalia. Tässä yhteydessä on mainittava, että Jerry Wathen edusti vv. 1988-1993 HyMK:ta ja Kari Grön vuodesta 1989 T-VsMK:ta, joiden kerhojoukkueisiin osallistuneina he saavuttivat myös useita SM-mitaleita.

Maarata-ajoihin Jerry Wathen osallistui vuonna 1987 voittaen 126 – 500 ksm luokassa SM-kultaa. HIMK ei järjestänyt omia maarata kilpailuja.

ICE TRACK- kilpailuja järjestettiin lyhyellä noin 400 metrin jääradalla vakiopyörille Hämeensaaren kentällä 31.12.1995, 11.01.1997, 04.02.1998 ja 13.01.1999. Kilpailut ajettiin iltaisin keinovalossa ja kerran mukana olivat myös oikeat jäaspeedway kilpakoneet pitkäpiikkisin renkain. Kilpailut ajettiin speedwayn säännöillä ja kilpailuihin osallistui keskimäärin 40 - 50 kovan luokan kuljettajaa. Tulokkaita oli enemmän kuin voitiin ottaa ja tämän vuoksi halukkaita jouduttiin karsimaan, jotta kilpailu saataisiin kohtuullisessa ajassa ajettua loppuun saakka. Katsojia paikalle saapui katsomon täydeltä eli noin 1000, koska radalla oli rajoitetut katsomopaikat. HIMK:n parhaat kuljettajat tässä lajissa olivat Jerry Wathen, Petri Pohjamo ja Jukka Rastas.

Ja toiminta jatkuu.....

