

**Timo Katajamäki**

# **TT-areenoita ja sankareita**

**TT-areenoita ja sankareita**

© Timo Katajamäki

Kannen suunnittelu: Antti Katajamäki

Taitto: Risto Penttinen

Kustantaja: Mediapinta, 2010

ISBN 978-952-235-206-4

Moottoripyöräkilpailuja alkoi syntyä heti sodan jälkeen kuin sienä saateella. Melkeinpä ”joka kylästä” löytyi jokin rata. Esimerkiksi kauden 1955 kalenterissa oli kaikkiaan 125 moottoripyöräkilpailua, seitsemän lajia: Jäärata, Maantie, Maarata, Moottorihiihto, Motocross, Speedway ja TT. Vieläkin ihmetellään kisojen määrää. Erityisesti pohditaan ja päivitellään TT-ajoja ja varsinkin niiden ratoja. Ennen sotaa oli vain Ruisalo, Eläintarha, Pyynikki ja Tiilimäki, Viipuria unohtamatta. Vuonna 1955 kaasuteltiin 24 radalla. Kaikki oli hyvin. Pärinäpojat oli vedetty mukaan järjestäytyneeseen toimintaan. Katsomoissa oli runsaasti väkeä ja lähdöt täynnä ajajia.

### **Timo ”Tinke” Katajamäen aikaisemmat moottoripyöräkirjat:**

*Pyynikinajot* 1932–1971, vuodelta 2006. Tinke välittää legendaaristen Pyynikinajojen tapahtumat.

*Pärinäpoikia*, vuodelta 2007. Sota oli päättynyt. Pärinäpojat halusivat näyttää. Tinke kuvaa ajan ilmiötä.

*Risiiniöljyn tuoksu*, vuodelta 2008. Piristävän tuoksuinen kertomus koti- ja ulkomaan radoilta sekä kabineteista.

*Eläintarhanajot*, vuodelta 2009. Tinke kertoo Suomen tunnetuimmasta kilpailutapahtumasta 1932-1963. Yleisöennätys 82 597 katsojaa on vuodelta 1958.



# Sisällys

<b>Lukijalle</b> .....	9
<b>TT-ajot</b> .....	12
Radat .....	16
Kilpailut .....	23
SM-kisat .....	28
Luokkajako ja kuutiotilavuudet .....	30
Harrastus kasvaa .....	33
<b>Pyörät pyörivät – vauhti kasvaa</b> .....	38
Taitavia TT-ajajia ja huippukoneita .....	38
Huippupyöriä .....	38
Suomalaiset TT-pyörät .....	105
Muita moottoripyörämerkkejä .....	108
Sivuvaunupyörät .....	111
Japanilaispyörät tulivat .....	114
<b>TT-ratoja</b> .....	128
Kilparatoja 1930–1990 .....	128
Vestersundom, 1930 .....	128
Ruissalo, Turku, 1931–1971 .....	129
Eläintarha, Helsinki, 1932–1963 .....	133
Pyynikki, Tampere, 1932–1971 .....	137
Viipuri, kolme TT-rataa, 1932–1939 .....	141
Tiilimäki, Pori, 1934–1962 .....	142
Veckjärvi, Porvoo, 1947–1950 .....	144
Kotka, 1947–1948 .....	145
Pääskylahdi, Savonlinna, 1947–1974 .....	147
Nokia, 1948–1954 .....	149
Näsinkallio, Tampere, 1949–1958 .....	150
Väinölänniemi, Kuopio, 1949–1973 .....	152
Pirunlinna ja Kaupunginpuisto 1949–1957 .....	154
Halli, Kuorevesi, 1950–1957 .....	157
Rauma, Rauman TT-ajot, 1951–1964 .....	158
Laukaa, 1951–1956 .....	160
Sorsapuisto, Tampere, 1952–1953 .....	161
Harju, Jyväskylä, 1952–1971 .....	163
Urheilupuisto, Riihimäki, 1952–1956 .....	165
Lentokenttä, Hyvinkää, 1952–1955 .....	165

Ounasvaara, Rovaniemi, 1952–1966 .....	166
Vesitorni, Lappeenranta, 1952–1954 .....	167
Aunela, Porvoo, 1953–1955.....	168
Kuusankoski, 1953–1956.....	169
Kariniemi, Lahti, 1953–1954 .....	169
Salo, 1953–1957.....	169
Pori, 1954.....	170
Vikberg, Forssa, 1954–1958 .....	170
Aulanko, Hämeenlinna, 1954–1961.....	170
Kitee, 1954–1960 .....	172
Iso-Heikkilä, Turku, 1954 .....	172
Sirkkaharju, Suolahti, 1954–1956.....	173
Joroinen, 1955–1959.....	173
Kangasniemi, 1955.....	174
Itäharju, Turku, 1955–1965.....	174
Saarijärvi, 1956 .....	175
Orivesi, Onnistaipale, 1956–1957.....	175
Myllymäki, Lappeenranta, 1957–1961 .....	176
Hennala, Lahti, 1958 .....	177
Utti, Valkeala, 1958 .....	178
Kauppi, Tampere, 1959–1962 .....	178
Hippos, Jyväskylä, 1960–1964 .....	180
Joutenlahti, Varkaus, 1961–1966 .....	181
Ahvenisto, Hämeenlinna, 1962.....	183
Imatra, 1962–1986 .....	184
Seppälä, Jyväskylä, 1965–1968 .....	189
Urheilupuisto, Jyväskylä, 1966.....	190
Keimola, Helsingin maalaiskunta 1966–1978 .....	191
Artukainen, Turku, 1966–1988 .....	193
”Ahvenisto”, Hämeenlinnan moottorirata 1979 – edelleen .....	196
Hakametsän Jäähalli, Tampere, 1970–1971.....	201
Räyskälän lentopaikka, Loppi 1979 alkaen .....	202
Korjala, Kouvola, 1987–1990.....	203
<b>Toimivat moottoriradat .....</b>	<b>206</b>
<b>Lähteitä .....</b>	<b>206</b>
<b>Valokuvat .....</b>	<b>206</b>

# Lukijalle

”Pentti Salminen voitti Hallin TT-ajot.” Lehtien urheiluosastojen moottoripyöräkilpailuiden otsikot olivat sodan jälkeen lihavalla painettuja. Rauha oli tuonut moottoripyörät areenoille. Pyörien määrä kasvoi nopeasti. Nuoret pääsivät helposti kiinni uuteen moottoripyörään. Aikaisemmin se oli ollut vain herrojen herkku. Nuori väki halusi myös näyttää. Valitettavasti näyttöpaikkoina olivat kadut ja tiet. Onneksi moottoripyöräjärjestöt heräsivät ajoissa. Ne pelkäsivät, että pärinäpojista tulisi uhka järjestäytyneelle kilpailutoiminnalle. Nuoriso oli saatava mukaan. Helpointa oli järjestää jääratakilpailuja. Nuorten motoristien mukana tuli radoille myös tavallisia autoilijoita, jotka halusivat kohentaa talviajotaitojaan. Nykyään se ei enää onnistu. Jäärata oli vasta alkusoittoa. Nuoria kiinnosti tekniikka ja vauhti. Eläintarhan, Ruissalon, Pyynikin ja Tiilimäen TT-ajoilla oli ollut vankka kannatus jo ennen sotia. Olihan TT-ajo moottoripyöräilyn kuninkuuslaji. Moottorikerhot ja -seurat tunsivat nuoret. Niinpä TT-kilpailuja alettiin järjestää ympäri maata. Kilpailuissa oli oma luokka alokkaille ja jossakin myös pärinäpojille. Järjestöt onnistuivat työssään. Ne saivat nuoria motoristeja mukaan ohjattuun toimintaan. Pärinäpojista tuli taitavia moottorimiehiä. Ratoja alkoi syntyä 1940- ja 1950-lukujen taitteessa. Niiden määrä kasvoi



Moottorijärjestöt onnistuivat.  
Nuoret tulivat kilparadoille  
heti sodan jälkeen.



"Kuin varsat keväiselle laiturille."

aina 1960-luvun alkupuolelle asti. Eltsu, Ruissalo, Pyynikki ja Tiilimäki eivät enää olleet yksin. Kilpailujen nimenä oli joko kunnan tai paikan nimi. Esimerkiksi Veckjärvenajot. Mustia pilviä alkoi nousta TT-ratojen ylle jo vuosikymmenen puolivälissä. Sensorit vaativat monen TT-radan sulkemista. Ensimmäisenä lopetettiin Eläintarhanajo vuonna 1963. Sulkemiset jatkuivat. Eturivin Ruissalo ja Pyynikki tulivat vuoroon 1971. Onneksi kuitenkin Imatra jäi vielä pitkäksi aikaa. Sen taru päättyi 1986.

Oriveden Pentti Salmisesta (1927–2009) tuli Hallin TT-ajojen sankari. Kuoreveden Hallissa ajettiin kahdeksan kertaa 1950–1957. Sorapintaisen radan rataennätys jäi Salmisen nimiin. Radan mitta oli 1 600 m. Orivesiläisen aika 20 kierroksen kilpailussa oli 24.36,9 (78,001 km/h). Hän ajoi sen 500-kuutioisella 2-sylinterisellä Matchless G 45-TT-pyörällä 1955. Olen pyrkinyt löytämään kaikki SML:n kilpailukalenterissa olleet TT-kilpailut ja raportoimaan niiden tapahtumista. Kirjoistani, Pyynikinajot, Pärinäpoikia, Risiiniöljyn tuoksu ja Eläintarhanajot, saamani palaute innosti: ”Tinke et ole kirjoittanut siitä vielä mitään.” Niinpä tartuin taas kynään. Se oli neljän kirjan jälkeen toisaalta helppoa ja toisaalta taas ei. Mistä löytäisi kaikki kaduilla, teillä ja kujillakin ajetut TT-kisat? Isäni Uuno Katajamäen (1904–1956) muistiinpanot olivat jälleen kullan arvoiset: ”Järjestetään TT-ajo Sorsapuistossa. Autot mukaan.



I Aulangon TT-ajoihin tarvitaan toimitsijoita.” Hän oli HäMK:n perustaja, ensin kerhon sihteeri, sen jälkeen puheenjohtaja ja Pyynikinajon kilpailunjohtaja. Arvokkaita ovat myös kirjoistani tutut kaverini, jotka ovat kaivaneet esiin tietoa ”arkistoiden” kätköistä, etunenässä: Hämeenkyrön Rane Mäkipää, Olli Lampinen Porvoosta, Tampereen Pekka Urrila, Alexander Sorento Vantaalta, Oriveden Timo Vainio, Veikko Leino Turusta, Rauman Kauko Nieminen, Erkki Virta Lahdesta, Erkki Välimäki Kuusasta, sekä kuopiolaiset Erkki Miettinen ja Matti Collán. Kiitokset jälleen kannen tekijälle veljelleni Antti Katajamäelle sekä hänen puolisolleen Pävikille tekstin -tarkastamisesta ja taittajalle Risto Penttiselle sekä pojilleni Vesalle ja Jussille. Tällaisen kirjan kirjoittaminen edellyttää kumppanuutta. Kiitän kaikkia teitä, jotka olette kuvin ja sanoin kertoneet jo unohtuksiin jääneistä TT-radoista ja niiden sankareista.

Aikakirjoihin on merkitty Suomen ensimmäiseksi viralliseksi TT-ajoksi Vestersundomissa 5.10.1930 pidetty moottoripyöräkilpailu. Se ajettiin 8,7 kilometriä pitkällä kylätienkillä. TT:n tapaisia ajoja oli jo pidetty 1910-luvulla erilaisten juhlien yhteydessä, esimerkiksi palokuntajuhlien. Pian järjestötoiminta alkoi viritä. Se alkoi hiljalleen tuottaa nykyaikaisia TT-ajoja kansan nähtäväksi. Ensimmäinen kilpailu oli Ruissalonajot Turussa 1931. Sitä seurasivat Eläintarhanajot Helsingissä ja Pyynikinajot Tampereella 1932. Samana vuonna järjestettiin Viipurissa Havin valli-ajot. Tiilimäen TT-ajojen avajaiskilpailu pidettiin Porissa 1934. Kilpailut jatkuivat vuosittain kaikilla radoilla. Viipurissa haettiin vielä radan paikkaa. Havin valli-ajojen lisäksi ajettiin eri vuosina myös Hiekan valli-ajot ja Rinkeliajot. Sitten syttyi sota. Sodan jälkeen TT-kilpailuja alkoi syntyä reippaaseen tahtiin. Olen kertonut Suomen TT-radoista aina uusiin moottoriratoihin saakka. Kuitenkin mukana ovat myös Keimolan ja Hämeenlinnan moottoriradat. Keimola valmistui 1966 ja Hämeenlinna 1967.

Omistan TT-areenat ja niiden sankarit -kertomuksen veteraanimoottoripyöräilyn harrastajille ja sen ystäville.

Mänttä-Vilppulassa toukokuussa 2010.  
Timo Katajamäki

# TT-ajot

TT-kirjaimet, jotka tulevat sanoista Tourist Trophy kuuluvat virallisesti vain yhden kilpailun nimeen. Se on kuuluisa moottoripyöräkilpailu, the Isle of Man Tourist Trophy Race (The IoM TT Race) – Mansaaren TT-ajo. Kaikkien TT-kilpailuiden äiti, joka ajettiin ensimmäisen kerran jo 1907. Mansaarella kaasutellaan edelleen. Sen Mountain Course-nimisellä radalla on mittaa peräti 60,721 km. Saarella on toinenkin rata, 16 km pitkä Clypse Course, jolla on yhteisiä osuuksia pääradan kanssa. Kun puhutaan Mansaarenajoista tarkoitetaan aina pitkällä Mountain Coursella käytyjä kisoja. MM-osakilpailut olivat kesäkuun alussa ja Manx GP syksyllä. Kaikki päättyy aikanaan. Viimeinen klassinen MM-osakilpailu Mansaarella ajettiin 1976. Ulkolaisten ajajien valitukset radan vaarallisuudesta veivät MM -kirjaimet Mansaarelta. Seuraavana vuonna Englannin MM-osakilpailu järjestettiin Silverstonessa. Mannermaan ajajat olivat jo pitkään napsisseet Mansaaren radasta ja sen vaarallisuudesta. He kokivat myös, että rata ei soveltunut alkuunkaan MM-areenaksi. Var-



Eläintarhanajo 1932–1963 oli suurin yleisötapahtuma Suomessa.



Imatranajo nousi ykköseksi Eltsun jälkeen. Viisisatasten lähtö 1968.

sinkaan pelastuspalvelu ei heidän mielestään toiminut hyvin. Lähtöä ei oltu koskaan keskeytetty isossakaan onnettomuudessa. Historian aikana on kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattunut joka vuosi. Ajoissa on jo tähän mennessä menehtynyt lähes 250 henkeä. Ajajia on eniten. Onneksi vain muutama katsoja on saanut surmansa. Suurin osa ajajista on ollut tavallisia motoristeja, joille on järjestetty rataa tutustumisen TT-viikon aikana. Manx GP:ssä on menehtynyt enemmän ajajia kuin IoM TT:n MM-osakilpailuissa. Isoon kirjaan on jouduttu tekemään valitettavan monta merkintää. Kirjaan, jonka avaamista ei kilpailunjärjestäjä koskaan toivo. Sen surureunaisilla sivuilla on liian monta ajajaa, jotka ovat kohdanneet viikatemiehen MM-ajoissa: Ben Drinkwater 1949, Leslie Graham 1953, Ralph Rensen, Tom Phillis 1962 – Eläintarhassa, Pyynikillä ja Itäharjulla ajanut australialainen, Tony Godfrey 1963, Toshio Fuji 1966, Santiago Herrero 1970 – Imatralla ajanut espanjalainen, Brian Steenson 1970, Malcom Jefery 1971, Gilberto Parlotti 1972, Peter McKinley 1975, Phil Gurner 1975, Walter Worner 1975, Les Kenny 1976.



Assen veti kansaa. Hartioiden välistä pilkistää Tepi Länsivuori. Hän ajoi Suzukia 1978.

Mansaarenajolla on siis yksinoikeus TT-kirjaimiin. Englannin moottoriliitto, Auto Cycle Union (ACU), voi sallia TT-kirjainten käytön muissakin kilpailuissa.

ACU on myöntänyt Assenille rajoitetun luvan käyttää kilpailussaan TT-kirjaimia kilpailun nimessä: Grote Prijs van Nederland der KNMV, Dutch TT – Hollannin TT. MM-kalenterissa kuitenkin TT-kirjaimet kilpailun nimessä ovat alusta alkaen olleet kiellettyjä, paitsi tietysti Mansaaren. Assenin kilpailutoimiston osoite on aina ollut TT Circuit Assen (TT Rata Assen). Käsiohjelmassa ja toimitsijapasseissa kilpailun nimi on lyhyesti, esimerkiksi: Dutch TT 1978. Assen on järjestänyt säännöllisesti Road Racingin MM-osakilpailuja sarjan alusta vuodesta 1949 alkaen. Edelliseltä vuodelta muistetaan valitettava onnettomuus, jossa helsinkiläinen Gösta Lönnfors menehtyi. Hän ajoi viimeisen ajonsa 350-kuutioisten luokassa AJS 7R-pyörällä.

Jo ennen sotaa järjestettiin Road Racingin (”TT:n”) mestaruuskilpailuja Euroopassa. Kilpailujen nimi oli aluksi Grand Prix of the FIMC. Kisoja ajettiin vuosina 1924–1937. Arvonimi muuttui kaksi vuotta ennen sotaa. Nimeksi tuli European Championship. Euroopan mestaruudesta ehdittiin kamppailla vain kaksi kertaa Sachsenringillä 1938 ja Mansaarella 1939. Kirjain yhdistelmä FIMC oli lyhennys kansainvälisen moottoriliiton nimestä. Sen kotipaikka oli Lontoo. Nykyään kansainvälisen moottoriliitto on FIM – Fédération Internationale de



Nürburgring on yksi kuuluisimmista areenoista. Omaa väkeä, Sinikka sekä pojat, Vesa ja Jussi vanhalla "Ringillä".

Motocyclisme, jonka kotipaikka on Geneve. SML – Suomen Moottoriliitto on sen jäsenliitto.

Suomessa on suljetulla katu- ja maantieradoilla pidetyistä nopeuskilpailuista käytetty alusta alkaen TT-nimitystä. Kuinka virallisesti lupa on aikoinaan saatu? Siitä ei ole merkintää aikakirjoissa. Kuitenkin SML:n vuosikertomuksessa 1937 kerrotaan: ” *Samoin on Liiton lahjana FIMC:n pääsihteeri T. W. Loughbourghille annettu Liiton hopeinen ansiomerkki, liiton lippu punagraniittijalustoineen sekä siihen kiinnitetty Liiton rintamerkki.*” SML:n varapuheenjohtaja kapteeni Runar Boijer vieraili Lontoossa luovuttamassa ansiomerkin pääsihteerille. Ansiomerkki liittyy melko varmasti myös rajoitettuun TT-nimen käyttöoikeuteen. Hyvin montaa matkaa eivät liiton miehet vielä ennen sotaa ulkomaille tehneet. Käytiin kyllä pohjoismaissa. Olihan Pohjoismaisen moottoriliiton, NMF:n toimisto liiton toimiston yhteydessä Helsingissä. Kummallista oli myös, että suomalaisia ei näkynyt FIMC:n kongresseissa ennen sotaa. SML oli antanut valtakirjan Hollannin valtuutetulle Peter J. Nortierille. Ymmärrän nyt isäni merkinnän kokouspapereissaan. Hän kommentoi: ” *Kyllä meillä kielimiehiä on.*” Vasta 1950-luvun lopulla alkoi kv-toiminta viritä. 1980- ja 1990-luvuilla oli SML:n väkeä jo melkein jokaisessa FIMC:n komiteassa. Löylyä kiville oli alkanut lyödä vuonna 1972 SML:n toiminnanjohtajaksi valittu ulkomaiset trial-kivikotkin kolunnut helsinkiläinen Eino Louhio (1941–2005).

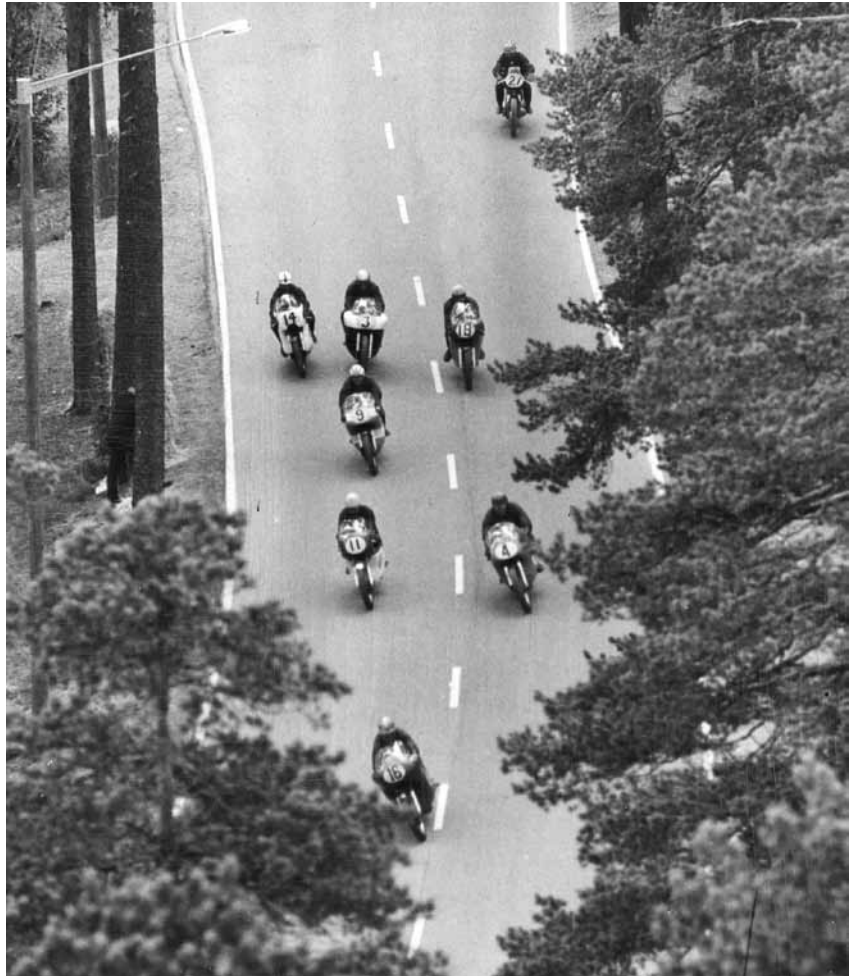
Kilvoittelu moottoripyörämestaruuksista alkoi Suomessa 1933. Aluksi nopeuskilpailuissa kamppailtiin yhteismestaruudesta kahdessa lajissa TT:ssä ja maaradalla. Molemissa ajettiin yksi kilpailu, joista voittaja sai kolme pistettä, toinen kaksi pistettä ja kolmas yhden pisteen. Suurimman pistesaaliin kerännyt oli Moottoripyörämestari. Lajiensa voittajia kutsuttiin myös TT-mestariksi ja Ratamestariksi. Ensimmäinen Suomen mestaruuskilpailu TT:ssä ajettiin Pyynikillä 27.9.1936 – V Pyynikinajo. Kilpailun nimissä oli kirjavuutta. Vain muutamat järjestäjät käyttivät kilpailun nimessä TT-kirjaimia. Nimi koostui yleensä paikkakunnan nimestä ja sanoista -ajo tai -ajot. Muutamia esimerkkejä kilpailukalenteista:

*”1938: 15/5 Ruissalon TT (TT-mestaruuskilp.), TMK, 22/5 TT-kilpailu Porissa, PMK, 4/9 Pyynikin Ajo, HäMK ja 18/9 Eläintarhanajo, HMK.”* Eläintarhanajoa ei pidetty yhteensattuman vuoksi (Malmin lentonäytös keväällä). HMK suunnitteli järjestävänsä kilpailun syksyllä, mutta siitä ei tullut mitään.

*”1956 Tourist Trophy (TT)-kilpailut: 29.4. TTMS Tampere, Näsinkallion ajo, 10.5. HMK Helsinki, Eläintarhanajo, kans.väl. – SM, 13.5. TMK Turku, Ruissalonajo, kans.väl. – SM, 20.5. JMU Jyväskylä, V Harjun ajo, 21.5. P-BMK Porvoo, Aunelan TT, 21.5. P-KMK Kitee, 27.5. PMK Pori, Tiilimäen TT, 3.6. KMK Kuopio, Väinölänniemen TT, 10.6. KuMM Kuusankoski, Kuusankosken TT, 10.6. HäMM Forssa, Wikbergin ajo, 17.6. PrMM Nokia, Nokian TT, 17.6. K-SMK Laukaa, 22.6. RoMK Rovaniemi, Ounasvaaran Vauhtikisat, 22.6. IMK Imatra, Imatran TT, 1.7. RMS Rauma, Rauman ajot, 8.7. SuMS Suolahti, Sirkkaharjun ajo, 22.7. SaaMM Saarijärvi, I. Paavon ajot, 29.7. SMS Salo, IV. Salon ajot, 5.8. SMK Savonlinna, Savonlinnan X. Vauhtikisat, 12.8. HäMM Riihimäki, Urheilupuiston TT-ajot, 12.8. LMK Lappeenranta, Vesitornin TT, 19.8. TMS Turku, Itäharjun ajot, 26.8. HäMM Hämeenlinna, Kaupungipuiston TT, 2.9. HäMK Tampere, Pyynikin ajo, kans.väl – SM ja 16.9. M-SMK Halli, Hallin ajot.”* Yhteensä 25 TT-kilpailua!

## **Radat**

Alusta alkaen ovat säännöt määränneet, että radoilla tulisi olla kiinteä pinta. Kansainvälisiä arvokilpailuja havitteleville päällystetty rata oli kuitenkin ehdoton edellytys. Suosittuja päällysteitä olivat betoni, asvalt-



Pyynikin rata päällystettiin pätkittäin 1953-1959. Sitä ennen se oli ollut mukulakiveä ja soraa.

ti ja tiili. Pyynikin kenttäkiveys (mukulakivi) ei täyttänyt alkuunkaan säännön kirjainta sorapinnasta puhumattakaan. Meillähän oli vain soraratoja. Pikipoikia alkoi vasta 1950-luvun puolivälissä ilmestyä muutamille radoille. Se oli pätkätyötä, vaikka ”baanaa” olisi ollut. Pyynikin vähän yli kolme kilometriä pitkän radan päällystämiseen kului aikaa seitsemän vuotta. Asvaltointi alkoi 1955 ja päättyi MM-kisavuonna 1962. Hatun nosto sitkeille puuhamiehille. Oli kuitenkin yksi hieno poikkeus – Eläintarhan rata Helsingissä, joka oli ollut alusta alkaen asvalttia. Ensimmäinen Eltsu ajettiin 1932. Myös Ruissalon hiekkaradalla oli pätkä asvalttia jo 1931. Toinen asvalttirata Suomessa oli Sorsapuis-



Aikanaan myös Ruissalon rata asvaltoitiin.



Tampereenajo ajettiin 1952–1953. Sorsapuisto oli toinen kokonaan päällystetty rata maassamme.