



*Hyvää Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta*

 **Motoristi**
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6 MARRASKUU 1976

Continentalin
2 uutuutta
superpyörille

CONTINENTAL UUTUUEDET

RB 2 3.25 S x 19
K 112 4.25 H x 18
Myös K 111, K 102 ja RB renkaat



RB 2

K 112



Boeri Integral kypärät

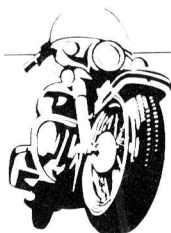
Tarjoushintaan 210,-

- hyväksytyt mallit
- koot S, M, L
- värit valk., kelt., sin., t-sin., pun., oranssi

Nyt suositut, parannetut RUKKA-sadehaalarit
juuri motoristeja varten

Koot Naisten 34 - 36 - 38 - 40 - 42 - 44 - 46
Miesten 46 - 48 - 50 - 52 - 54 - 56 - 58

Värit: Turvallisuus oranssi, kelt., t-sininen



moto-center

MAURI HUTTULA Teollisuuskatu 32

67100 KOKKOLA 10 Puh. 968-12490



N:o 6 marraskuu 1976. 7. vuosikerta
ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja
marraskuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69
r.y:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y:n hallitus

Puheenjohtaja

Orko Tallinen
Haminantie 21
46900 Inkeroinen

Sihteeri

Mauno Tonttila
Lankila
15540 Villähde

Kassanhoitaja

Lasse Numelin
Anianpellontie 10 A 11
00700 Helsinki 70

Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

Kerhoisäntä

Henrik Budich
Nissekavonk. 6 B 55
20600 Turku 60

Varajäsenet

Teuvo Koponen
Erottajankatu 6
13130 HML 13
Simo Nokso
Tuulikinkatu 5 A
48 700 Kymnlinna

Toimittajat

Aimo Turunen
Tornipolku 11 A 28
06400 Porvoo 40
Puh. 915 145 588

Eero Mikkola
36160 Siitama

Pertti Michelsson

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1976 Oy Uusimaa



Tervehdys!

Tämä on jälleen vuoden vii-
meinen lehtemme numero. Vuo-
den vaihtuessa on aina tapana
katsoa menneeseen vuoteen.

Merkittävimpänä saavutuksena
kuluneen vuoden aikana pitäisin
yhteistyön solmimista Suomen
Moottoriliiton ja kerhomme välil-
lä, joka yhteistyö jokaisen pitäisi
nähdä ainoana mahdollisuutena.
On aika unohtaa pienien ryhmien
tai yksilöiden henkilökohtaiset
pyrkimykset harrasteen parissa.
Kyllä kaikkien tavoitteena on ol-
tava moottoripyöräilyn autta-
minen ja kehittäminen näinä vai-
keina aikoina jolloin koko mootto-

ripyöräily on uhattuna ikäänkuin
veitsen terällä. Verotus on yksi
uhka, samoin kuutiotilavuuden ra-
joittaminen ja jos vielä toteutetaan
moottoripyörällä maastossa aja-
misen kieltäminen, niin olemme
umpikujassa.

Mikäli meillä kaiken lisäksi
sisällä tapahtuu eri suuntiin vetä-
mistä, olemme hyvin heikko jouk-
ko taistelemaan meitä painostavia
tahoja vastaan.

Olkoon jokaisen tavoitteena
pyöräilyn mahdollistaminen jat-
kossakin. Pyöräillään ensi vuon-
nakin!

Aimo



Moottoripyöräkerho 69 ry.

Hallituksen kokous
Mäntsälän Kievari Grillissä 24.9.-76
Läsnä olivat:
pj. Orko Tallinen
siht. Mauno Tonttila
toim. Aimo Turunen
kassanhoitaja
Lasse Numelin

Vuosikokouksessa valittu hallitus koontui ensimmäiseen palaveriinsa. Visaisen tehtävän kerhon hallitukselle muodosti heti alkajaisiksi kysymys yhteistyöstä SML:n kanssa. Kerhon hallitus päätti odottaa lisäselvityksiä ennenkuin asiaa aletaan kehitellä eteenpäin.

Käsiteltiin kerhon rutiiniluontoisia asioita, joista mainittavammin Kontiorallitoimikunnalle annettavaa toimintaohjetta. Seuraava kokous päätettiin pitää marraskuun alkupuolella.

Mauno Tonttila
sihteeri

RALLIEN JÄRJESTÄJÄT!

Motoristi tulee julkaisemaan ensi vuonna maaliskuun ja toukokuun numeroissa rallikalenteria kotimaisista ja ulkomaisista ralleista. Tästä johtuen pyydämme rallien järjestäjiä ajoissa ilmoittamaan järjestämistään ralleista. Rallikalenterin kokoa Risto Saukkonen, Paat- samantie 5 A 2. 00320 Helsinki 32.

Moottoripyöräkerho 69 ry.

Hallituksen kokous Inkeröisissä 4.11.-76
Läsnä olivat:
pj. Orko Tallinen
siht. Mauno Tonttila
toim. Aimo Turunen
kassanhoitaja Lasse Numelin
kerhoisäntä Henrik Budich
herra J-A Söderholm

Keskusteltiin Kontiorallitoimikunnalle annettavasta toimintaohjeesta.

Mauri Huttulan kyselyyn kerhon merkin käyttämisestä markkinoimissaan sadeasuissa kerhon hallitus päätti, että kerhon tunnuksen käyttäminen kaupallisessa mielessä ei ole suotavaa.

Risto Saukkosen tiedusteluun rallikalenterista kerhon hallitus päätti, että rallikalenteria julkaistaan Motoristissa, sikäli kun tietoja ralleista ja muista alan tapahtumista ilmaantuu.

Päätettiin hankkia lehden toimittajan käyttöön uusi ja parempitehoinen salamaite. Vanha salama on todettu tehottomaksi, sillä lehteen tulevien kuvien on oltava selvyuden takia riittävän hyväta- soisia.

Käsiteltiin kerhon ns. rutiiniasiat.

Seuraava kerhon hallituksen kokous päätettiin pitää ennen pikkujoulua 5.12.-76 Kalpalinnassa.

Inkeröisissä 4.11.1976
Mauno Tonttila
sihteeri

KERHOLAINEN!

Kun osoitteesi muuttuu, niin muistapa sihteeriä kortilla tai kirjeellä ilmoittamalla hänelle uusi osoitteesi, jotta kerhon posti sinut tavoittaisi.

Laki ehdotus eduskunnalle

Hallituksen esityksestä auto- ja moottoripyörä verolaiksi julkaisemme moottoripyörällijöitä kaikkein eniten koskettavan kohdan:

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta.

Esityksen perustelut

Auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain 4 §:n mukaan, sellaisena kuin tämä lainkohta on auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta 31 päivänä joulukuuta 1975 annetussa laissa (1005/75), moottoripyöräveroa suoritetaan moottorin iskutilavuuden mukaan siten, että iskutilavuuden ollessa enintään 130 kuutiometriä vero on 20 prosenttia moottoripyörän verotusarvosta. Vero kasvaa asteittain iskutilavuuden suuretessa ja iskutilavuuden ollessa 756 kuutiometriä tai enemmän 120 prosenttia moottoripyörän verotusarvosta. Tässä muodossa mainittua 4 §:ää sovellettiin myös vuonna 1974 ja 1975 maahan tuotuihin ja maassa valmistettuihin moottoripyöriin. Auto- ja moottoripyöräveron väliaikaisesta korottamisesta annetun lain (1006/75) mukaan moottoripyörävero on kuluvana vuonna kannettu korotettuna siten, että korotus on vuoden alusta heinäkuun 1976 loppuun 20 prosenttia ja sanotun vuoden elokuun alusta vuoden 1976 loppuun 10 prosenttia. Ennen vuotta 1974 moottoripyöräveron määrä oli 15 prosenttia ajoneuvon verotusarvosta, minkä suuruisena veroa kannettiin vuodesta 1958 lähtien. Hallitus ehdotti veron määriä muutettavaksi pysyvästi (HE n:ot 200/73, 137/74 ja 59/75), mutta Eduskunnassa lait säädettiin vain vuotta 1974 sekä vastaavasti vuotta 1975 ja 1976 koskeviksi. Hallituksen mielestä mootto-

ripyöräveroa tulisi erityisesti suurten moottoripyöräiden käytön rajoittamiseksi kantaa edelleen korotettuna. Tämän vuoksi hallitus ehdottaa, että vuoden 1977 alusta lukien moottoripyöräistä perittäisiin saman suuruinen vero kuin vuonna 1974 ja 1975 on tehty.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan väliaikaisesti auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 3 ja 4 § näin kuuluviksi:

3 §.

Autoveroa suoritetaan auton verotusarvon määrä korotettuna 45 prosentilla ja vähennettynä 2 500 markalla, kuitenkin niin, että veron määrä aina on vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Käytettynä maahan tuodun auton vero on 90 prosenttia vastaavasta uuden auton verosta.

4 §.

Moottoripyöräveroa suoritetaan moottoripyörän moottorin iskutilavuuden mukaan moottoripyörän verotusarvosta seuraavasti:

Moottorin iskutilavuus kuutiometriä enintään	Moottoripyörän verotusarvo prosenttia
131—255	40
256—355	60
356—505	80
506—755	100
756 tai enemmän	120

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1977 ja sitä sovelletaan ajoneuvoihin, jotka luovutetaan tullivalvonnasta tai toimitetaan sanottuna päivänä tai sen jälkeen viimeistään kuitenkin 31. päivänä joulukuuta 1977.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 1976.

**Tasavallan Presidentti
Urho Kekkonen**

Moottoripyöräilijöiden taholta on ilolla pantava merkille kuinka nämä allekirjoittaneet kansanedustajat ovat laatineet erittäin asiallisen ehdotuksen eduskunnalle yrittäessään auttaa meitä kohtuuttomasti verotettuja moottoripyöräilijöitä. Kansanedustajat ovat tehneet hyvää työtä ja kiitettävää on se millä asiantuntijan pätevyydellä ja huolella he ovat paneutuneet verolain ehdotukseen:

Eduskunnalle

Hallitus on antanut eduskunnalle vuosina 1973, 1974 ja 1975 esityksen laiksi auto- ja moottoripyöräveron väliaikaiseksi muuttamiseksi. Samoin on esitys tässä tarkoituksessa tehty kuluvana vuonna 15 päivänä lokakuuta annetulla esityksellä. Lakiesityksen tarkoitus oli alunpitäen rajoittaa erityisesti suurten moottoripyöräilijöiden käyttöä liikenneturvallisuuksista. Todellisuudessa moottoripyöräilijöiden iskuilavuudella ei ole vaikutusta onnettomuuksien syntymiseen. Sitä vastoin on tilastollisesti osoitettu, että riskialtein moottoripyöräilijäryhmä on alle 18-vuotiaat ja juuri ajokortin suorittaneet nuoret. Lähes kolmannes onnettomuuksista tapahtuu juuri tälle ryhmälle. Kun vielä huomioidaan, että alle 18-vuotiaat eivät lainsäädännöllisesti voi kuljettaa yli 125 cm³ iskuilavuuksista moottoripyörää, niin on turvallisuuden lisäämiseksi kehitettävä lainsäädäntöä, jolla pystytään lisäämään ajokoulutusta ja -kokemusta.

Kuluvana vuonna on järjestäytyneiden kerhojen ja nuorisoyöntekijöiden valistustoiminta näkynyt moottoripyöräilijöiden lisääntyneen liikenneturvallisuu-

den muodossa. Tämä on osoitettavissa muun muassa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jyrkällä vähenemisellä verrattaessa vuoteen 1975. Liikenneturvan keräämien ennakkotietojen perusteella kuoli elokuun loppuun mennessä vuonna 1975 moottoripyörällä 55 henkeä. Vastaavasti samana aikana tänä vuonna kuoli moottoripyörällä 27 henkeä. Vaikkakin kysymys on ennakkotiedoista, niin kehityksen suunta on selvästi myönteinen. Ajokortin myöntämiseen on kiinnitettävä suurta huomiota. Varsinkin ajoneuvokohtainen koulutus olisi saatava tehokkaaksi ja vieläpä niin, että moottoripyörän kuljettamiseen vaadittaisiin erityinen ajotutkinto. Nämä edellä esitetyt vaatimukset lisäävät toteutuessaan moottoripyöräilijän turvallisuutta. Sitä vastoin korkea verotus, jolla turvallisuutta nykyisin on pyritty kehittämään, ei sitä tee.

Tärkeää on huomioida harrastustoiminnan ja nuorisotyön tarpeet. Nykyisin monet kunnat tekevät nuorisotyötä moottoripyöräilyn parissa ja ovat onnistuneet nuorisotyön turvallisen kehityksen hyväksi tekemässään työssä.

Moottoripyörä ei ole tarpeeton kuluneuvo. Jo yksin nuorisotyön välineenä moottoripyörä on korvaamaton. Päivittäiseen liikkumiseen, kuten koulu- ja työmatkojen kulkemiseen, moottoripyörä suo kätevän ja käyttökustannuksiltaan halvan vaihtoehdon. Moottoripyöräilyä tulisi suosia eikä suinkaan pyrkiä sitä vastustamaan ja saattamaan vaikeuksiin suuren verotuksen välityksellä.

Ajoneuvorekisteriin merkittyjä moottoripyöriä on hieman yli 50 000 kappaletta. Vuonna 1975 tuotiin Suomeen moottoripyöriä vain 5 105 kappaletta markkamääräisen arvion ollessa 8 648 323,— mk. Vuonna 1976 kesäkuun loppuun mennessä oli moottoripyöriä tuotu 2 027 kappaletta, markkamääräisesti 4 273 293,— mk. Tarkasteltaessa näitä lukuja on havaittavissa, että sekä

Auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta esityksen tullessa jälleen eduskunnassa äänestykseen, on Suomen Moottoriliitto veroasian johdosta lähettänyt kaikille kansanedustajille seuraavan sisältöisen kirjelmän:

Asiatietoa moottoripyöräilystä

Moottoripyöräily on perinteinen liikukumimuoto. Halpana ja käyttökustannuksiltaan edullisena on moottoripyöräily suosittavaa. Nuorisotyöllä on mahdollisuutensa käyttää sitä urheilun ja liikennekulttuurin kehittämiseen alueillaan. Moottoripyöräilyn haittoja on ryhdytty korjaamaan vapaaehtoisella koulutuksella. Paras tapa saada moottoripyöräily kehitettyä edelleen on lisätä valistusta. Rajoitteet kuten raskas verotus, olisi saatava lievemiksi parempien toimintaedellytysten saavuttamiseksi.

Yleistä

Yhä enemmän ja enemmän kiinnitetään huomiota yhteiskunnallisiin epäkohtiin, jotka ovat vaaraksi joko välittömästi tai tulevaisuudessa. Tällaisiin ongelmiin lukeutuu myös liikenne, jonka vaaroja on pyritty kartoittamaan ja saatujen tulosten perusteella on monin osin jo ratkaistu sen pulmakysymyksiä. Kaikki tulkinnot eivät kuitenkaan ole osuneet oikeaan. Tämä johtuu usein siitä, että vaarojen kartoituksen yhteydessä on liiaksi tuijotettu seuraukseen näkemättä varsinaista aiheuttajaa.

Moottoripyöräily on yksi tällainen tutkimusten alue, jossa usein varsinkin vahinkotapauksissa tuijotetaan vain vahingon laatuun tai varsinaiseen tapahtu-

veron tuotto että tuonnin osuus ovat hyvin pienet.

Edellä esitetyn perusteella ehdotamme, että Eduskunta hyväksyisi seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan väliaikaisesti auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1976 annetun lain (482/67) 4 § näin kuuluvaksi:

4 §

Moottoripyöräveroa suoritetaan moottoripyörän iskuilavuuden mukaan moottoripyörän verotusarvosta seuraavasti:

Moottorin iskuilavuus kuutiosenttimetriä enintään 130	Vero moottoripyörän verotusarvosta prosenttia
131—255	30
256—355	40
356—505	50
506—755	60
755 tai enemmän	70

Moottoripyörästä, jotka ovat tarkoitettuja käytettäväksi urheilutarkoituksiin vain suljetuilla alueilla, suoritetaan veroa 20 % moottoripyörän verotusarvosta riippumatta moottorin iskuilavuudesta.

Voimaantulosäännös.

(Kuten hallituksen esityksessä.)

Helsingissä 26 päivänä lokakuuta 1976

Lyyli Aalto
Helge Sirén

Tapani Mörttinen
Veikko Pajunen

maan, vaikkakin pääasiallinen ongelma on aivan muualla. Esimerkiksi puutteellisessa ajokoulutuksessa ja ajokokemuksessa. Tällä hetkellä on moottoripyöräily melko täydellisesti tilastoitu ja tarkasteltavissa. Moottoripyörän suurin haitta-vaikutus on sen huolestuttava onnettomuusalttius.

Mitä moottoripyöräily on

Moottoripyöräily jakautuu useaan eri alueeseen:

- ammattiin liittyvä moottoripyöräily
- harrastemoottoripyöräily
- moottoripyörämatkailu
- moottoripyöräurheilu

AMMATTIMAISESSA käytössä moottoripyörä on silloinkin kun sillä kuljetaan koulun, työpaikan ja asunnon välisiä matkoja. Myöskin tarpeelliseen asiointiin liittyvien matkojen suorittamiseen käytetään moottoripyörää.

Tällaiset matkat liittyvät selvästikin välttämättömään elämiseen ja siten ovat tarpeelliseksi katsottavia. Kaikki ne jotka käyttävät moottoripyörää tällaisiin matkoihin ovat joko nuoria tai muutoin taloudellisesti "ahtaalla". Moottoripyöriin kohdistunut rankka verotus vaikeuttaa ihmisiä suoriutumaan päivittäin välttämättömistä velvollisuuksistaan tai tyydyttämään erilaisia tarpeitaan.

Ammattimaisessa käytössä ovat poliisin, puolustuslaitoksen ja liikkeiden moottoripyörät. Jos verotuksen aiheuttamia haittoja ei olisikaan, niin kuitenkin moottoripyörien iskuilavuuteen vaikuttavat rajoitteet saattavat aiheuttaa sen, että käyttökelpoisia kulkuneuvoja ei tuoda maahan. Ammattimaisessa käytössä tulee moottoripyörässä kuten autossakin olla tarpeelliset tehoreservit turvallisuuden lisäämiseksi. Moottoripyörän hinnan tulisi olla mahdollisimman halpa, jotta voitaisiin käyttää tarkoituksenmukaista pyörää.

HARRASTEMOOTTORIPYÖRÄILY sisältää suurimmaksi osaksi nuorison vapaa-aikanaan suorittaman moottoripyöräilyn, joka yleisesti ottaen tapahtuu oman paikkakunnan alueella. Harraste-

moottoripyöräily on osana nuorison vapaa-ajan toiminnassa. Nuorisotyölle on mahdollista osoittaa juuri tällä sektorilla aivan arvaamattomia ulottuvuuksia. Hyvin monet nuorisolautakunnat ovatkin käyttäneet hyväkseen moottoripyöräilyä kunnallisessa nuorisotyössään.

MOOTTORIPYÖRÄMATKAILU

on kehittynyt yli maamme rajojen ja se on saavuttanut vakiintuneet muodot. Matkailevat moottoripyöräilijät ovat omaksuneet hyvän ja turvallisen ajotavan sekä säännönmukaisesti hyvän käytäytymisen. Moottoripyörämatkailu on ennalta harkittua niin ajoreitin kuin taloudenkin kannalta. Matkailun kehittävä sekä tapakulttuurista edistävä vaikutus on myönteinen. Matkailu moottoripyörällä on myöskin kehittänyt kansainvälisiä suhteita harrastajiensa kesken ja yhteistyötä esimerkiksi turvallisuuden alalla, josta on nähtävissä myönteistä kehitystä.

MOOTTORIPYÖRÄURHEILU on ehdottomasti näkyvin muoto moottoripyöräilyä. Suomalaiset moottoripyöräurheilijat edustavat maailman huippuja lähes jokaisessa alan lajissa. Tämä johtunee yleensäkin urheilun suositusta asemasta Suomessa. Tehdyn työn määrä ei myöskään ole vähäinen mitä moottoripyöräjärjestöt ovat tehneet asian kehittämiseksi todelliseksi huippu-urheiluksi. Moottoripyöräurheilijat ovat nousseet poikkeuksetta omin ponnisteluin usein vähävaraisina nuorukaisina nopeassa tahdissa maailman huipuksi. Tällaisten urheilijoiden asettaminen ihanteeksi niin elintapojensa kuin urheilusuoritustensa johdosta on suotavaa.

Moottoripyörä on hyötyajoneuvo

Moottoripyörää käytetään yhä yleisemmin liikkumiseen työ-, koulu- ja lomamatkoilla. Työmatkojen halpana kulkuneuvona moottoripyörä puolttaa aina paikkaansa. Etenkin Etelä-Suomen ruuhkayhdyskuntien tulisi suosia moottoripyörää liikkumavälineenä. Moottoripyörä on varteenotettava osatekijä rat-

kottaessa yksityisen liikenteen pulmakysymyksiä.

Kehitysalueiden kulkuneuvona moottoripyörä ja mopedi ovat erittäin yleisesti käytössä ja soveltuvat siellä liikkumiseen. Moottoripyörän suosiminen kehitysalueilla lievitäisi siellä vallitsevia vaikeita liikenneoloja.

Lapin kulkuneuvona moottoripyörä on erittäin käyttökelpoinen ja Lapin ammattien harjoittamiselle luo moottoripyörä paremmat edellytykset.

Moottoripyörä ja nuorisotyö

Kaikilla Suomen kunnilla on nuorisongelmansa. Liian usein tyydytään tarjoamaan vain nuorisotila. Varsinainen toiminta jää nuorison itsensä käsiin. Ohjattua ja valvottua toimintaa ei ole useinkaan järjestetty. Nuori haluaa dynaamista toimintaa kuten aikuisetkin. Nuorisotyö tarvitsee moottoripyöräilyä, mikä on omiaan ohjaamaan hyvän harrastuksen pariin. Moottoripyöräilyllä opitaan tekniikkaa, sekä liikkumaan ja kunnioittamaan toisia niin liikenteessä kuin muualakin. Moottoripyörä on nuorten toiminnalle tärkeä keskipiste.

Koulutus

Moottoripyöräonnettomuuksista kerättyjen tietojen näyttämässä suuntaviivossa on selvä suuntaus siihen, että yhä nuoremmat ja kokemattomimmat joutuvat onnettomuuksiin. Iän painopiste on 17-ikävuoden kohdalla. Myöskin ajokortin saantivuosi on ollut tapahtumahetkellä joko sama tai edellinen vuosi. Mikäli tilastoja tutkitaan näiden tietojen pohjalta niin ei ole perusteltua "parantaa" moottoripyöräilyä suurella verotuksella, vaan ehdottomasti käynnistää koulutustoiminta. Oikea ja tehokkain keino saavuttaa turvallisuutta on valistaa moottoripyöräilijöitä ja muutakin liikennettä yhä turvallisempaan liikkumiseen teillämme. Kaikki tämä saavutetaan vain järjestelmällisellä koulutuksella. Tästä koulutuksesta esimerkiksi on Suomen Moottoriliitto toiminut yhteistyössä muun muassa Liikenneturvan ja poliisin

kanssa tarkoituksella aikaansaada jatkokoulutukseen tähtäävä koulutusohjelma.

Moottoripyörä ja järjestäytyminen

Moottoripyöräily luo loistavat edellytykset nuorten tavoittamiselle. Lähes neljännes moottoripyöräilijöistä on järjestäytynyt. He ovat nähneet vaivaa yhteiskunnan kehittämiseksi osallistumalla toimintaan. Osallistumalla erilaisiin järjestötoimiin he siirtyvät kypsempinä yhteiskunnan palvelukseen ja sen eri luottamustoimiin. Jo nuorena järjestäytynyt ihminen ei ole voimaton, vaan hän osaa käyttää oikein demokraattisessa yhteiskunnassa tarvittavia pelisääntöjä.

Moottoripyörä ja energia

Moottoripyörä on suositeltava ratkaisu kun halutaan pieniä ajoneuvon käyttökustannuksia. Moottoripyörien iskuilavuus on suurimmillaankin pienempi kuin pienten henkilöautojen. Samoin on myöskin polttoaineen kulutuksen laita. Kaikin osin suo moottoripyörä halvat käyttökustannukset.

Rajoitteet

Moottoripyöräilyä on pyritty rajoittamaan muutamilla toimenpiteillä, jotka on katsottu mielekkäiksi, kun onnettomuuslukuja on tutkittu. Rajoituksena on tekeillä laki, jonka mukaan kaikenlainen moottoriajoneuvon käyttö maastossa olisi kiellettyä. Pienenä rajoitteena ei myöskään voida pitää iskuilavuuden mahdollista rajoittamista 250cm³ maksiimiin.

Tuntuvin rajoite on moottoripyörävero, jota liikenneturvallisuuden nimissä korotettiin huomasti ja joka on voimassa yksivuotisena edelleen. Mikäli se aiotaan edelleen pitää voimassa, niin tämä toiminta vaikeutuu entisestään. Ei ole todennäköistä, että moottoripyöräilijät siirtyisivät harrastelun puutteen vuoksi joko huumeisiin tai kohtuuttomaan alkoholin käyttöön, mutta muut, kuten pienkone ilmailu tai autoilu, ovat hyvin todennäköisiä korvikeharrastuksia. Samoin kunnalliselta nuorisotyösektorilta evätään,

VÄHÄVÄKINEN LIIKENNEILTA ANJALANKOSKELLA

Suurimpana syynä yleisön vähäisyyteen Orko Tallinen epäili paikallisen sanomalehdistön tiedottamisen puutetta, vaikka hän oli toimittanut lehdille materiaalia järjestettävästä tilaisuudesta niin siitä huolimatta tiedottaminen oli miltei olematonta.

Liikenneillan 17.11.-76 Anjalan koululla avasi Olavi Suutari toivottaen yleisön ja pitkämatkaiset vieraat Pentti Korhosen ja Rainer Westerlundin tervetulleiksi. Järjestäjinä toimivat: Anjalan kosken liikenne-, nuoriso- ja raittiuslautakunnat, sekä avustajina Keski-Kymen Motoristit.

Paikallinen poliisi Jussi Tiira esitelmöi aiheesta: Alkoholit ja liikenne. Tässä suhteessa kehitys on viime vuosina ollut huolestuttava. Ajanjaksona 1969–1974 poliisin tietoon tulleiden rattijuopumustapausten määrä kasvoi lähes kaksinkertaiseksi ja rattijuopumuksesta tuomittujen määrä yli kaksinkertaiseksi rekisteröi-

jos ei kokonaan niin ainakin vaikeutetaan liikenneturvallisuus- ja nuorisotyön tekemistä omilla alueillaan.

Mielistämme ei kukaan voi pettää itseään uskomalla, että suuri verotaakka, jonka moottoripyöräilijät nykyisin kantavat, mitenkään edistäisi liikenneturvallisuu- tta. Ainoa oikea ratkaisu on vähentää veron painetta ja ryhtyä yhteistyöhön moottoripyöräjärjestöjen kanssa turvallisuuden tähtäävien koulutus ja valistus-toimien edelleen kehittämiseksi.

tyjen moottoriajoneuvojen määrän kasvun ollessa mainittuna ajanjaksona vain 39 %.

Kehitys oli huolestuttava myös v. 1975, jolloin tutkitusta vahingoista 38 % oli alkoholitapauksia. Yksittäisvahingoissa alkoholitapausten osuus oli peräti 56 % ja yhteenajovahingoissa 24 %. Kuolemaan johtavissa liikenneonnettomuuksissa alkoholi on nykyisin merkittävin yksittäinen tekijä.

Konsataapeli Tiira selvitti valiokunnan mietinnössä käyttöön otettavaksi esitettyjä promillerajoja. Rajoiksi valiokunta esittää hallituksen esityksen mukaisesti 0,5 ja 1,5 promillea. Konstaapeli Tiira toi julki myös mahdollisuuden tuhannenmarkan palkkion maksamisen henkilölle joka ilmi antaa rattijuopon.

Alkoholin käyttöön suhtautumisen kaksijakoisuus liikenteessä ilmenee siten, että Suomessa liikennejuopumusta ei pidetä ”pahana rikoksena” tai paheksuttavana tekona. Niinpä oman auton käyttäminen juomistilanteen jälkeen on valittavan yleistä. Kuljettajan ratkaisuun vaikuttavina tekijöinä ovat usein mielessä auton suoma helppo mahdollisuus siirtyminen juomapaikasta esim. ravintolaan tai muualle jatkoille. Tässä vaiheessa alkoholista johtuva onnettomuusriskin lisääntyminen ei tule mieleen, ei myöskään kiinnijoutumisriski eivätkä kiinnijoutumisen seuraukset.

”Moottoriurheilua sanotaan vaaralliseksi”, sanoilla aloitti TT-tähtemme Pentti Korhonen, todeten kilparadoilla ajavien kaverien olevan samantasoisia kuljettajia, ajetaan samaan suuntaan, kaikki osaavat pelin säännöt eikä ole sivutien risteyskiä verrattuna maantieliikenteeseen, tietenkin suuri nopeus tuo omat riskitekijänsä, mutta kilpailijoiden turvallisuuteen on alettu kiinnittää erittäin suurta huomiota ja paljon onkin jo tehty. Kilpapyöräilijänä Pentti valottikin moottoriurheilua monella tavalla havainnollistaen esitystään myös diakuvasarjalla Daytonan ajoista ja varikolta. Yleisö esitti myös Pentille kysymyksiä: ”Pyörän rungoista, iskunvaimentajista, ketjuista, keskittymisestä aina kysy-

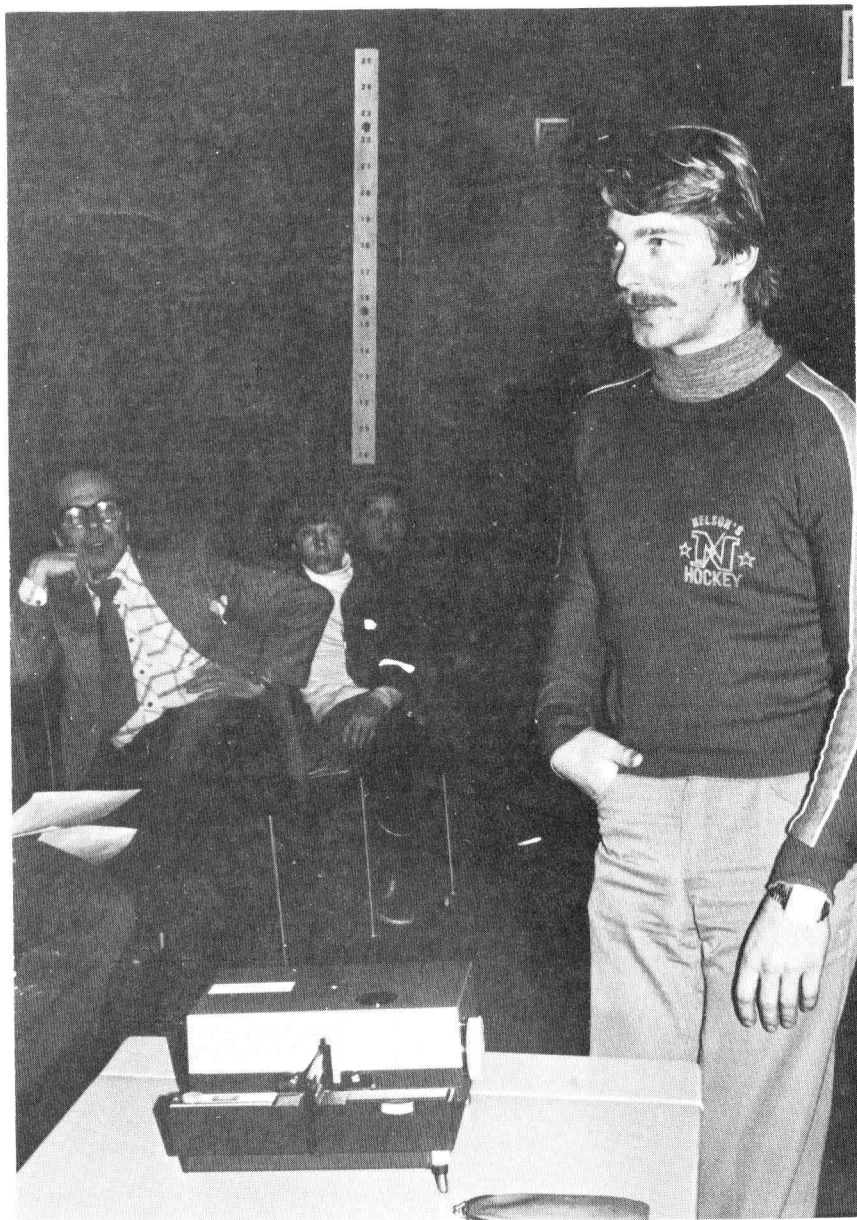
mykseen minkälaisia japanilaiset kilpailijatoverit ovat ihmisinä?” Pena vastaili kaikkiin kysymyksiin rauhalliseen selkeään tapaansa. Tämä on asia johon tule- me vielä palaamaan, sillä Pentti Korhonen on luvannut Motoristille pienen haastattelun.

Valitettavasti koulutuspäällikkö Risto Hanninen Suomen Moottoriliitosta oli estynyt tilaisuudesta, mutta hän toimitti Liikenneturvan kanssa yhteistyössä valmistetun elokuvan ”Moottoripyöräilijä Liikenteessä” tilaisuudessa esitettäväksi.

Lopuksi Olavi Suutari esitti kiitoksensa esiintyjille ja yleisölle, kertoen että ”ihan tässä kaiken nähtyään ja kuultuaan tekee mieli aloittaa uudelleen moottoripyöräilemään”.

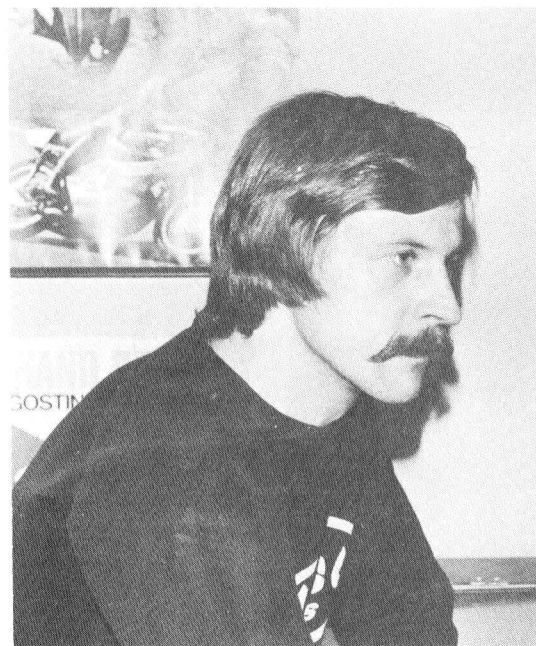


Illan yleisöä. Kaikkien liikennetehtävän täyttäneiden kesken arvottiin kaksi viidenkympin sekkiä, Pekka Nykänen (kesk) oli yksi onnellinen voittaja.



Penntti Korhonen oli illan 'in' kysymysten sataessa hänen vastattavakseen ja kyllähän se maailmanmieheltä sujui.

MP-ASU vie suomalaista laatua maailmalle



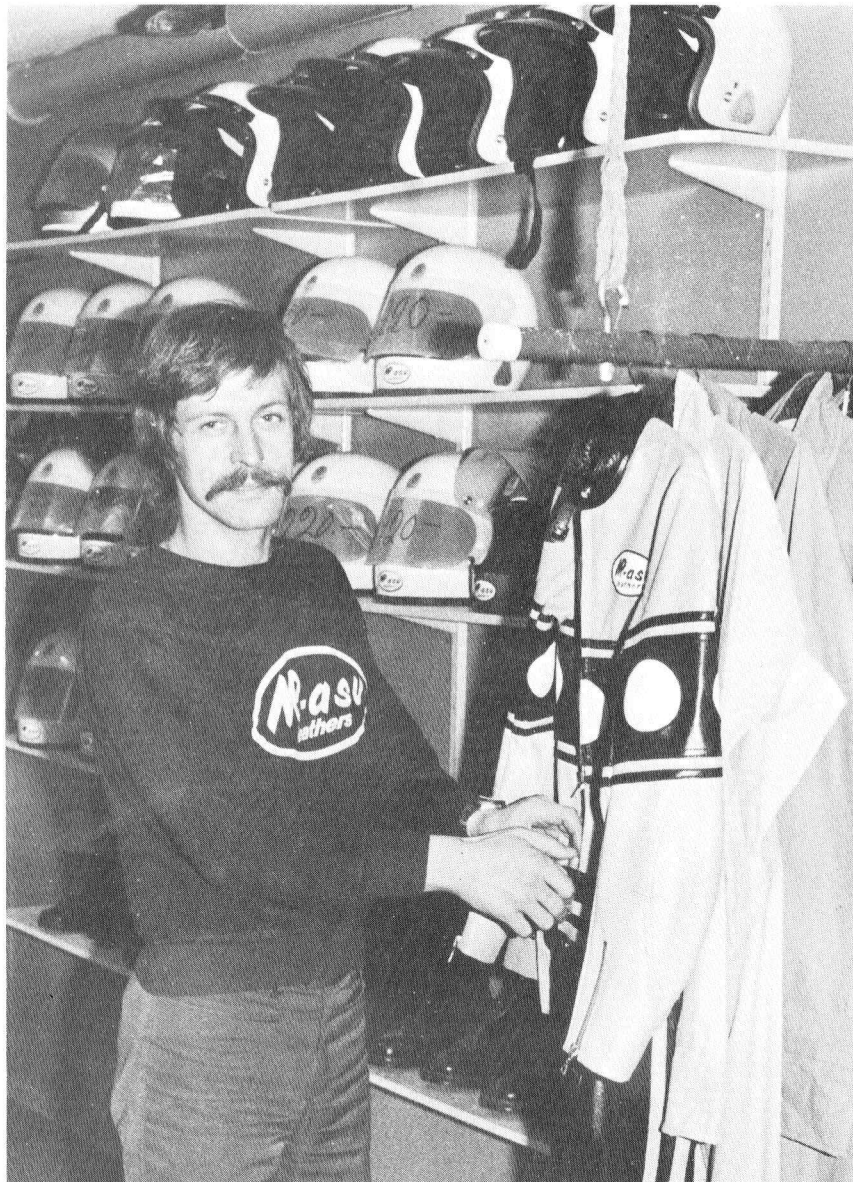
Rainer Westerlund:

Vuonna 1964 kun aloitin kilpailemisen TT:ssä en löytänytkään mistään valmista sopivaa nahkapukua, niin ei auttanut muu kuin ostaa nahkaa ja tehdä itse nahkapuku. Sitteen tein aina silloin tällöin joillekin kisamiehille puvun heidän hankkimistaan nahkoista. Silloin en osannut edes kuvitella että se muodostuisi jokapäiväiseksi työkseni.

”Tavallaan olin alan ihmisiä, sillä vuonna -59–61 kävin jalkinealan ammattikoulun, sitten seurasi työpaikkoja kenkätehtaissa, leikkasin jääkiekkohanskoja ja kenkiä, kunnes kenkälallalla koittivat huonot ajat jolloin jätin kenkätehdas kierrokset. Sen jälkeen paitskin töitä makkaratehtaissa, ajojin soraa, kuraa ja viimeksi olin koneasentajana.”

”Vuonna -72 aloitti MP-asu toimintansa, aluksi valmistimme vaimoni Orvo-kin kanssa pukuja keittiön nurkassa.

Kun Jarno Saarisén, Länsivuoren ja muiden pukujen selässä oli MP-asun teksti niin ulkomaillakin se herätti huomiota ja kysymyksiä mistä oikein on kysymys, Jarno taas kielitaitoisena ihmisenä selosti ja näin taasen kaupankäynti ulkomaille vilkastui ja yhä uudelleen enenevässä määrin saapui kyselyjä puvuistamme ulkomailta. Tuotteemme on 97 prosenttisesti kotimainen tuote, vain lanka, jotkut vetokerjut ja merkki ovat tuontitavaraa saksasta ja sveitsistä.”



MP-Asussa Tampereella voidaan motoristi pukea myös päästä varpaisiin saakka. Rainer Westerlund toivookin, että pyörämiehet ja tytöt enemmänkin hankkisivat kunnolliset ajovarusteet.

”Euroopan markkinoille olemme päässeet yksilöllisellä palvelulla, teemme pukuja mittatilaustyönä ja asiakkaan toivomusten mukaan. Puvuistamme menee 70 % vientiin ja vain 25 % kysynnästä olemme pystyneet tyydyttämään. Sveitsi oli ensimmäinen vientimaamme ja on suurimpia ostajia edelleenkin, sitten Länsi-Saksa, Ruotsi, Itävalta, Hollanti, Belgia, Ranska, jonkinverran Amerikkaan ja Venezuelan sekä paketti Etelä-Afrikkaan.”

”Ulkopuolista työvoimaa yrityksemme vaimoni ja minun lisäksi työkentelee viisi henkilöä. Työvoimapula onkin muodostunut pahimmaksi ongelmaksi nykyisellään, on tavattoman vaikeaa Tampereella saada ammattitaitoista työvoimaa. Suunnittelen pukujen mallit ja leikkaan kaavat, myöskin tuotekehittely on omintakeista koska ajan moottoripyörällä pitkiä matkoja ja jos missä niin siinähan ne puutteet ja heikkoudet parhaiten tulevat esille.”

Perheeseen kuuluu kaksi poikaa Jone ja Jykä joilla on oma pieni moottoripyöränsä ja jotka muutenkin ovat aikamoisia moottoripyöräalan asiantuntijoita. Yritys viekin perheen kaiken ajan, joten kysyin Rainerilta:

Koska ja miten sinä ehdit rentoutumaan?

”Mieluisin ja parhain tapani rentoutua on kun hyppään moottoripyörän satulaan, silloin olen irti työstäni ja puhelmien tavoittamattomissa.”

Uskon tuon että Rainer on silloin oma itsensä herra oman tonnisen Hondansa sarvissa. Hän oli juuri vähän aikaisemmin käynyt moottoripyörämatkalla Barcelonan TT:tä katsomassa ja Saksassa

TROLL-RALLI

Tämänvuotinen Trolli oli järjestetty uudessa paikassa toistasataa kilometriä lännenpänä kuin entinen paikka Tuddal.

Uuden paikan nimi on Kviteleid ja se on pieni kylä ”tunturien” keskellä kapean ja pitkän järven rannalla. Viimeiset viisi kilometriä sujuivat oikein mukavasti vailla lasketellen.

Jo ennen Kviteleidiä alkoi hyvä viitoitus rallipaikalle huolimatta siitä että oli vasta torstaipäivä. Rallipaikka oli kahden kilometrin päässä kylästä toisella puolella järveä.

Tullessani rallipaikalle siellä ei ollut muita kuin rallin järjestäjät ja yksi saksalainen AJS joka varmasti ”hengitti” öljynsä kerran päivässä ulos. Alue oli kuin luotu mp-kokoontumisen järjestämiseksi. Ainoastaan saunaa jäin kaipailemaan (ala Kontio -76). Torstaiyön sitten palelin Anttilan viiden markan makuupussissani koska yöt olivat sattumoisin sangen kylmiä Norjassa ja olin ylhäällä jo aikaisin teevettä keittämässä.

Juttelin siinä sitten järjestäjien kanssa niitä näitä ja sain kuulla myös ennakoilmoittautuneiden määrän: 2 000 kpl. Vielä vuonna -73 oli rallissa kävijöiden määrä sellaista seitsemän sadan luokkaa. Lauantai-aamuna herättyäni en meinan-

Ausburgissa maarataajot joissa olivat suomalaiset Turunen ja Mäkinen mukana.

Aimo

nut teltan ovesta ulos mahtua, oli yön aikana saapunut ihmisiä niin paljon ja lisää tuli jatkuvasti. Vastaanottokatoksen edessä oli koko lauantaipäivän parinkymmenen metrin jono myöhään iltaan saakka.

Ensimmäiset suomalaiset tulivat Turusta ja yhteensä meitä oli Trollissa seitsemisenkymmentä.

Lauantai-iltapäiväksi oli järjestetty ohjelmaa josta mainittakoon tynnytaistelu jossa hämeenlinnan mies "Syrkky" taisteli itsensä hopealle tai pronssille. Ennen illan pimenemistä norjalaiset tytöt ja pojat esittivät kansantansseja. Siinä kansantanssien aikana tulivat Ola, Satu, Teddy, Hanski ja Eikka Helsingistä ja

heidän leiripaikallaan istuessa taisi tuo palkintojenjako lipsahtaa näkemättä.

Ihmisiä tuli jatkuvasti lisää vaikka oli jo myöhä ja järjestäjät olivat tehneet yhdestä sänkipellostakin leirintäalueen jatkoon.

Pyhäaamuna heräsin tasaiseen moottorien ääneen kun ihmiset lähtivät kotimatkalleen.

Koskisen Eskon kanssa pääsimme filmiinkin jota kuvattiin Trollin aikana. Ensi vuonna kai näyttävät sen. Halukaille oli järjestetty ajelu (Fellestur) ja opastus Kviteseudin kotiseutumuseoon ja kirkkoon.

Sen jälkeen ajelin ylös tunturiin ja parkkeerasin CZ:tani ojaan ja läksin ja



Troll rallin ilmoittautumispaikka sijaitsi uudessa paikassa.

Gunnar Holm:

"AJAN SILLOIN KUN LAKI SEN SALLII"

"Olen ollut moottoripyörien kanssa tekemisissä ihan pikkupojasta saakka. Ensin isän kyydissä ja tuli sitä sitten ajeltua ihan yksikseenkin, kun meillä oli Opel merkin kaksisylinterisellä koneella varustettu moottoripyörä. Ajokortin ajoin tällä Kymissä rikosetsivä Ingmanin toimiessa opettajana, hän ajelutti kaupungilla istuen pyörän takana ja jutteli sieltä minkä kerkisi "Monen monta vuotta on vierähtänyt, tiet ovat parantuneet niistä nuoruuden ajoista, mutta yksi erittäin mukava tapa on säilynyt, se että moottoripyöräilijät tervehtivät toisiaan kohta-

lan kulkemaan tuntureille. Viime kesä oli Norjassa kuivin sitten vuoden -46 ja kaikki suotkin siellä ylhäällä olivat aivan kuivina. Palattuani takaisin oli koko rallialue tyhjentynyt lukuunottamatta niitä norjalaisia jotka siellä olivat kun tulin sinne ja kourallista keskieurooppalaisia motoristeja.

Illalla rallin järjestäjät pitivät omia juhliaan ja belgialainen kaveri haukkui automaatti Guzziaan. No eihän semmoista montaa tuntia jaksanut kuunnella vaan menin nukkumaan.

Kerrankin oli tullut elettyä ralli alusta loppuun eikä Troll ole niitä kaikkein huonoimpia.

Jörgen

P.S. Terveisiä Järvisen pojille. Ed.

nessaan tien päällä oltiin sitä sitten vieraita tai tuttuja."

Näin kertoi Motoristille Gunnar Holm Kotkan lähettyvillä Kymissä missä hän Tyyne rouvansa kanssa viettää eläkeläisen päiviään omenapuiden ympäröimässä omakotitalossaan. Puutarhassa riittää touhua ja se antaa vireyttä, samoin sisällä talossa puusta sorvatut kynttilän jalat, tuopit ja monet muut esineet kertovat eräästä isännän harrastuksesta. Mutta se joka sai meidät tekemään visiitin on se, että kauniilla pihamaalla seisoo sivuvaunullinen BSA moottoripyörä.

Sisällä hyllyssä olevat monet moottoripyöräilystä voitettut palkinnot saivatkin pian puheet kääntymään isännän kilpalukauteen:

"Meillä oli kovasti toimintaa moottorikerhossamme jonka jäsen silloin olin. Kerrankin lähdimme kuorama-autolla kilpailumatkalle Helsinkiin, jossa Velodromilla betoniradalla piti ajaa kilpailu, kävikin niin etteivät muut kuin minä usaltaneetkaan ottaa pyöriään ulos autosta, niin hurjalta meno näytti. Välillä kilpailtiin lentokentällä. Mieleeni tulee taupaus Nokian jäärata-ajoista jossa kilpailtiin sileillä renkailla viisistää kuutioisten luokassa. Silloin yleisö alkoi viheltämään minulle, kunnes kuuluttaja ilmoitti, että minä menen siinä minkä koneesta lähtee, sillä kovempaa se ei kulje koska se on vain kaksisataaviisikymmentä kuuti-

oine, jolloin yleisö alkoi hurrata minulle. Omasta koneestani oli mäntä hajonnut ja kaveri työnsi oman pienemmän pyöränsä minulle ja sanoi, aja tuolla ettet tehnyt turhaa matkaa. Ja hyvinhän siinä kävi kun toiset olivat hangessa, niin minä ajelin rauhallisemmin pienemmällä pyörällä heidän ohitseen. Saimaan ajo oli mielenkiintoinen tehtäväkilpailu joka sisälsi erilaisia huomiokykyä vaativia oivalluksia, esimerkiksi reitin varrella saattoi olla heitettyä koivuhalko tielle, jolloin täytyi pysähtyä ja heittää halko tien sivuun tai muuten siitä sai virhepesteitä.”



Sukulaisvierailulla Raumalla omenapuiden kukinnan aikaan.

”Olemme myös matkailleet moottoripyörällä, milloin kahden päivän viikonloppumatkoja Punkaharjulle tai Pohjanmaalle sukulaisiin. Aikoinaan kävimme usein myös katsomassa Eläintarhanajoja Helsingissä monenkin pyörän seurueena.”

”Pari kertaa on auto minut kurtannut Kotkassa. Niin ja vuonna -39 kun toine Helsingistä Arwidsonilta pyörää myyntiin niin tullessa Siltakylässä sen etujarru hirtti kiinni, siinä rytkäessä polvilumpioni meni palasiksi ja olin tajuttomana, koska minulla ei ollut suojakypärää. Kilpailuis-

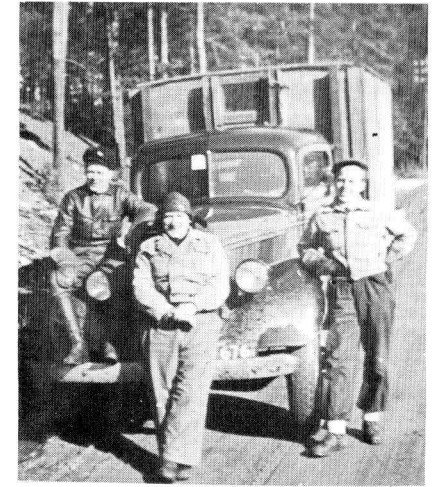
sa kyllä käytin sellaista kaivoskypärää josta oli reunat raksittu pois, laitettu remmi leuan alle ja nahkaa niskan suojaksi sekä muutenkin hiukan topattu. Erään kerran taas tiellä oli lampaita joita yritin väistää ajamalla ojan kautta, muuten olisikin mennyt hyvin mutta siellä ojassa sattui olemaan siltarumpu, jolloin taas tuli tehtyä ilmalento ja tuttavuutta nurmikon kanssa.”

”Olen ollut merkkiuskollinen BSA:lle, joskus olenkin ajatellut, että koskahan ne sieltä Englannista lähettävät minulle uuden pyörän kun olen tilaillut osia tuohon 52 malliseen pyörääni joka on palvellut hyvin ja jonka rakenne on minulle niin selvä. Kokeilin joskus Triumphia, mutta se on sellainen rapinamyly ja sitten siinä on sellainen heikkous kuin mäntäpumppu rasvapumppuna.

”Moottoripyörällä meidän perheessä on suoritettu kaikki tarvittavat ajot ja kuljetukset, sillä on ajettu perunat ja roskat, se on pidetty aina jouluun saakka rekisterissä jotta olen voinut hakea joulu kuuset lapsien perheisiin ja itsellemme. Talven aikana kun pyörä ei ole ollut rekisterissä ja liikkuessani jalan keskustassa ovat poliisit joskus kyselleet: ”No vieläkö se Holmin pappa ajalee sillä moottoripyörällä?” Johon olen vastannut, ajan silloin kun laki sen sallii. Viime aikoina ovat ajamiset jääneet vähemmälle, koska minulta puuttuvat kädet pitkillä matkoilla, mutta eihän mikään estä lyhyempiä pyrähdyksiä.”

Katsoessamme valokuvia menneiltä vuosilta tulee Tyyne rouva kyökin puolelta ja toteaa:

”Minä en koskaan ole pelännyt moottoripyörän kyydissä, vaikka sitten on menty kuinka lujaa tahansa. Vuonna -52 äitienpäivän aamuna kun minä tulin kir-



Tässä olemme kilpailumatkalla kuorma-autolla.

kosta, oli meidän pihamaalla valtava lapsilauma ja lapsilauman keskellä jokin ihmehen härveli, kunne stultuani lähemmäksi minulle selvisi mikä se oli. Olinhan nähnyt sivuvaunun rungon joka oli maannut meidän vintillä vuosia. Ensin pidin kauhean metelin ja sanoin tuon sinä kyllä myyt pois, etkä rupea tuommosella ihmisiä tappamaan. Illalla miehni sanoi, että jos kerran tulet kyytiin niin sitten minä myyn sen. No menihän minä sitten ajelulle ja koko ajan tuntui siltä, että aina vaan mennään ojaan. Enkä sitten enää pelännyt yhtään, ajattelin että se kun on tuo ihmisen elämä Jumalan käsissä niin mitäpä siinä pieni ihminen paljokaan voipi. Sivuanun asentamisen jälkeen tunsin vain kiukkua siitä, ettei enää menty niin kovaa kuin ilman sivuvaunua. Sillä sitten ollaan tehty monet marjamatkat, ja miten olenkaan nauttinut matkoista kun ollut ihanat kesäpäivät ja ihmiset ovat suu auki katsoneet peräämme meidän menoamme.”



Säitämässä kokoontuneet moottoripyöräilijät ojensivat tuohitorven Motoristin uskolliselle avustajalle Eero Mikkolalle tunnustuksena hänen erittäin mielenkiintoisista kirjoituksistaan.



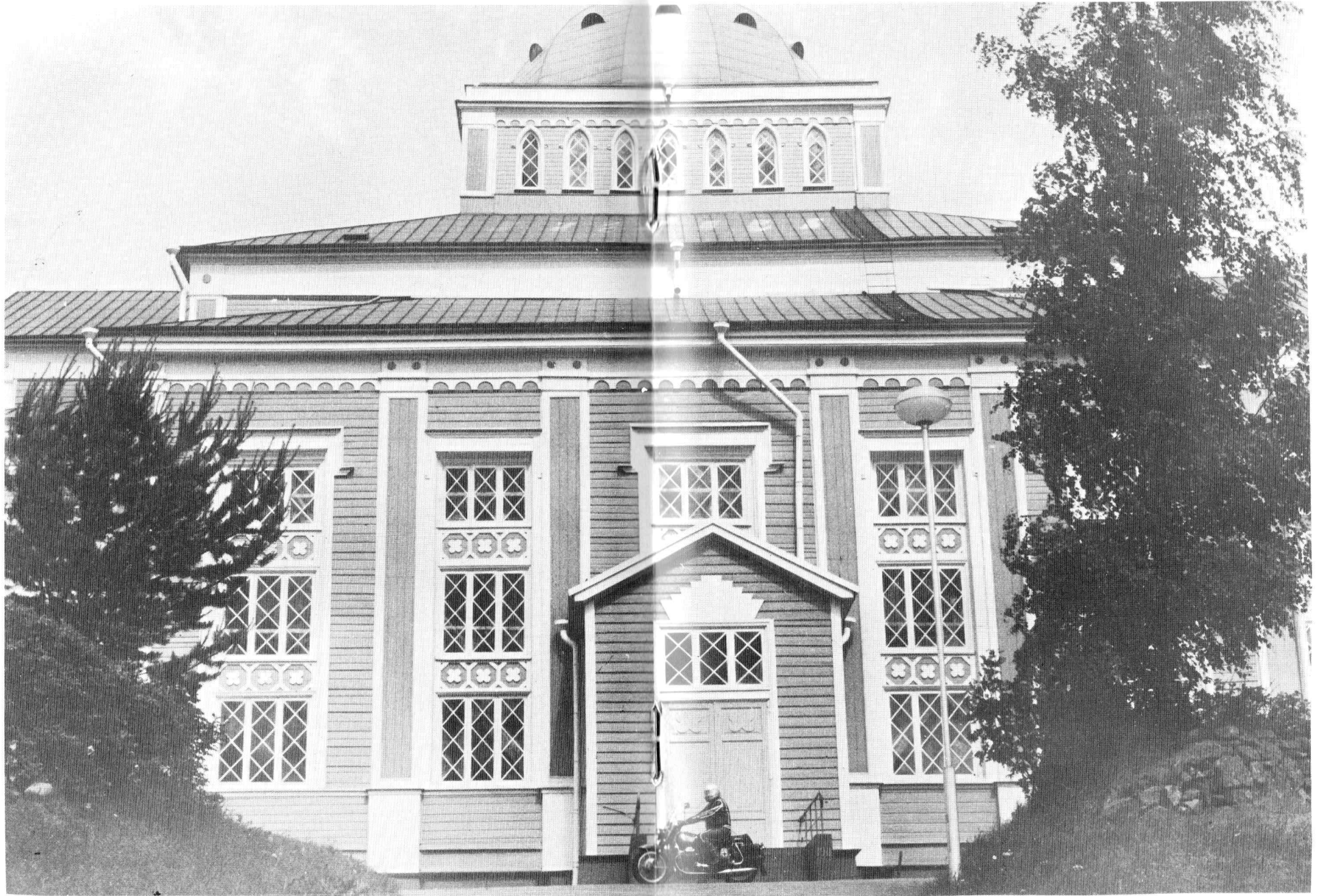
Evelin van Buren, kotipaikka Göttingen Länsi-Saksa ajeli koko viime kesän Suomessa. Risto Saukkonen (oik.) toimi tulkkina ja välitti Evelinan mielipiteitä: "Suomessa on huonot tiet ja kaikki on kallista. Suomalaiset motoristit ihmisinä oikein mukavia. Suomalaisen suhtautuminen maantiellä moottoripyöräilijöihin myönteisempää kuin Keski-Euroopassa."



Kerimäen puukirkko

Viime kesän Kontiorallin matkaamme kuului tutustuminen maailman suurimpaan puukirkkoon Kerimäellä. Opas kertoi kirkon valmistuneen vuonna 1847. Kirkossa on istumapaikkoja 3300 henkilölle. Jumalanpalvelukset pidetään kesälläisossa kirkossa ja talvella kirkon yhteyteen rakennetussa pienessä ns. talvikirkossa. Kirkko on myös kesäisin Savonlinnan Oopperajuhlien mielenkiintoinen konserttipaikka. Keski-aikeamalla kirkon tyylikäs julkisivu.





NAHKAISEN AJOPUVUN HOIDOSTA

Mitä tehdä ajopuvulle, joka on monta kertaa kastunut ja osoittaa kuivumisen jälkeen kankeutta ja ehkä hilseilyäkin? Näitä kysymyksiä on esitetty tämän lehden toimittajillekin, mm viime Kontiralissa ja vuosikokouksessa. Asiasta luvattiin juttua kerholehdessä ja tässä tulee vanha, mutta päteväksi todettu hoito-ohje. Sillä useat kuorma-automiehet saivat kalliit työnahkapukunsa kestämään vuosikausia niihin aikoihin kun autonajo vaati kylmänä kautena nahkapukual Sen ovat käytännössä hyväksi kokeneet muutammat nykymotoristitkin.

Nahanhoidon perusongelma

nykyisin on se, että mukavuussyistä kaupan olevissa hoitoaineissa vierotetaan rasvoja. On tehokkaita – liiankin nopeita ja syövyttäviä puhdistusaineita, mutta nahan notkeutta, kestoja ja vedepitävyyttä suojaavat ainekset puuttuvat. Luonnontuote nahka vaatii kuitenkin tietyn määrän rasvaa. Ilman pitämistäkin nahasta ajan kuluessa rasva häviää. Se häviää sitä nopeammin, mitä useammin nahka kastuu ja välillä kuivaa, nahan pinta likaantuu ja sitä joudutaan puhdistamaan, ja mitä enemmän nahka on auringonpaisteessa. Olennainen seikka nykyisin nahan kuivumiseen on keskilämpötilasunnnot, joiden ilmankosteus on nahalle liian kuiva ja haihduttaa rasvoja. Seuraavaa hoito-ohjetta sovellettaessa on muistettava, että se parhaiten sopii sentyyppiselle nahalle, mistä nahkapukimet automiehille valmistettiin: mustalle ja

ruskealle kromiparkki-nappanahalle. Nykyiset väriikkaat nahkalajit ovat eri kemikaaleilla värjättyjä ja niille ehkä parhaiten sopii nykyiset kemialliset puhdistusaineet. Rainer Westerlund suosittelee käsienvuuhdistusainetta Swartawegaa. Mutta ”vanhemmantyyppiset” nahkapukimet ja myös saappaat saa „nuorentumaan”, norjentumaan ja kestämään seuraavalla tavalla:

Puhdistus

Voitelua edeltävä puhdistus olisi hyvä tehdä silloin, kun puku kastumisen tai kuraantumisen vuoksi muutenkin on kunnolla puhdistettava. Märkä, likainen puku pyyhitään ensin huolella märällä rätillä niin moneen kertaan, että rätin huuhteluvesi ei enää ole likaista. Jos nähkä on varsin likaista, on puhdistusrättiä syytä kastaa veteen, jossa on hiukan mäntysuopaa. Ei ole syytä käyttää pesupulveria, se on kiian ”kovakouraista” nahalle. Jos nahan pintaan on iskostunut huokosiin likaa niin, ettei se usealla pyyhkimisellä lähde, pahimpia ja kuluneempia kohtia on syytä kevyesti harjata miedolla mäntysuopavedellä. Puhdistuksen jälkeen puku saa hitaasti kuivua, liikaa lämpöä on vältettävä. Puvun ei auttaisi ennen rasvausta kuivua rutikuivaksi, koska se ”repii” pintaa hilseille.

Jos puku rasvausta varten ei ole puhdistettu ennen sen kuivumista ajokastumisen ja likaantumisen jälkeen, puku on syytä ensin pinnasta kostuttaa ja sitten tehdä sen pinnan puhdistus kuten edellä neuvottiin.



Kuraantunut ja kuivunut nahkapuku puhdistetaan saippualla ja vedellä, sen jälkeen käsitellään silikoni pitoisella väriaineella ja katsotaan tarvitaanko muita hoitotoimenpiteitä.

Rasvan Hankinta

Aidoin, hajuttomin ja halvin rasva nahkapukua varten on sian vatsaonteloon kertynyt ihra. Sitä myydään liha-kaupoissa sinältäään ja hyvin paljon sitä ostetaan talvisin talitinteille ja myös ruuanlaittoon. Sen kilohinta on siinä 3–4 markan paikkeilla. Ajohaalarin ja saappaiden rasvaukseen ei kulu edes 100 grammaa. Ihraa ostettaessa on todettava ettei siinä ole vieraita hajuja. Esim. jos sikalassa on käytetty kala tai ruuanjätetuokintaa, se saattaa jättää ihraan melkoisen epämiellyttävän lisähajun. Tintti sitä rasvaa syö, mutta nahkapuvun hoitoon rasvan on oltava puhdasta ihraa.

Rasvauksen suoritus

Tässä se sitten onkin tämän idean itu. Nahkapuku ja -saappaat viedään saunaan ja heitetään kohtuullinen löyly. Lämpö ja kosteus tekee pinnan vastaanottavaiseksi. Ihrapalaa viedään pintaan kevyesti ja nopeasti, niin ettei läjäpäitä tarty pintaan. Sitten rasva miedossa saunanlämmössä huolella hierotaan sormin nahan sisään. Nahkaa "vievataan" kuin taikinaa. Kun puku on läpi käsitelty, sitä on syytä tarkistella pukuhuoneen puolella. Silloin toteaa, että ainakin kulutukselle altteimmat kohdat tarvitsevat lisää rasvaa. Suoritetaan täydennysrasvaus, jossa kuluneisiin kohtiin on syytä hieroa rasvaa melko reilusti. Missä pinta näyttää hyvännäköiseltä, ei rasvaa pidä lisätä. Puku viedään ilma-vaan paikkaan, ei heti vaatekomeroon. Kun se on kuivantuntuinen, voi pinnan norjistamishieronnan suorittaa huone-
lämmössä toisen kerran, etenkin jo puku on kauan ollut hoitamatta ja kankeahkoa nahkaa. Mitä kireämpi puku ajajalle on,

sitä suurempi syy on kohta rasvauksen jälkeen pukea puku yllensä ja suorittaa erilaisia kyykistymisliikkeitä. Se muotouttaa pukua käyttöön ja nahka rasvauksen jälkeen venyy oikeista kohdista.

No niin, tässä tuli nyt talvipuuhaa niille joilla ei ole varaa uusia nahkojaan, vaan kunnostaa ennen pidettyjä. Ohje tosin on vaivaa vaativa, mutta hävyttömän halpa konsti. Useinhan vanha konsti on parempi kuin pussillinen uusia.

Aputoimittaja ei pistänyt tätä paperille ilman omia kokemuksia. Lukuisia talvia ajoin metsässä hevosella tukkia ja pinotavaraa. Totesin nahkahousut parhaiksi työhousuiksi näissä hommissa. Sain nahkahousut kestämään 3–4 talvea näillä hoito-ohjeilla. Sain ne puutavaraa ajavilta automiehiltä. Kyllä kuoripäällisen paperipuun ajossa nahkahousut joutuivat ainakin yhtä kovalle kulutukselle ja kastumiselle kuin kaikkensaään motoristilla.

Pienenä lisäviheenä: jos tummassa nahkapukimessa on kohtia joista väri alkaa kadota, voi näitä kohtia aika mukavasti tummentaa ja pintaa parantaa silikonipitoisella mustalla tai ruskealla kenkävoiteella. Rasvausta ennen tai heti sen jälkeen ei ole syytä käyttää, mutta parin ajokerran jälkeen kun pinta on kuiva. Safir-niminen suomalainen silikonivoide tuntuu varsin pitävältä.

Eero Mikkola

KERHOLAINEN!

Tule sinäkin mukaan avustamaan kerholehteämme kuvilla ja kirjoituksilla.

PÄÄASIOITA SUOJAKYPÄRISTÄ



Vaikka moottoripyöräilijät ovat monissa eri yhteyksissä voimakkaasti korostaneet vaatimustaan kypäräpakon voimaan saattamista, niin siitä huolimatta asia ei tunnu edistyvän, vaan on edelleen kiinni kotimaisen kypärästandardin puuttumisesta. Tapahtumien kehitystä odotellessa Matti Vestman on kirjoittanut Motoristille seuraavaa kypärästä:

Suojakypärän käyttö alkaa olla itseltään selvää jokaiselle moottoripyöräilijälle. Mutta mihin suojakypärän iskuilta suojaava vaikutus oikeastaan perustuu ja kuinka eri materiaalit vaikuttavat kypärän ominaisuuksiin?

Suojakypärää käyttivät ensimmäisinä tietenkin kilpa-ajajat. Aluksi kypärät olivat nahkasta ja korkista valmistettuja, josta kehitys on kulkenut nykyisiin malleihin lähinnä muovimateriaalien kehitystä seurailleen. Nykyisen kypärän rakenteen muodostavat kova ulkokuori ja pehmeämpi ja paksumpi sisustus.

Ulkokuori ottaa vastaan törmäyksen ja lieventää sen vaikutusta levittämällä iskun laajemmalle alueelle. Tällöin päähän kohdistuva rasitus ei pääse paikallisesti kohoamaan liian suureksi. Lisäksi ulkokuori suojaaa raapiutumista ja hankausta vastaan sekä tietenkin myös sään vaikutuksilta. Sisustus puolestaan lisää pään hidastumismatkaa törmäyksessä niin, ettei siihen kohdistu liian suurta voimaa. Sisustuksen on noudatettava tarkoin pään muotoa, jotta suojaava vaikutus olisi paras mahdollinen. Kypärän kääntymisen päässä iskujen vaikutuksesta voi katkaista niskan! Myös mukavuuden kannalta on tärkeää, että kypärä sopii hyvin päähän. Sisustus tekee kypärän myös lämpimäksi kylmemmälläkin säällä.

Ulkokuoren valmistusmateriaalit ovat supistuneet kahteen: lujitemuovi (eli lasikuitu) tai polykarbonaattimuovi. Sisustus on nykyisin pelkästään jotakin polystyreenimuovia (styrox) vaahtomuovilla sekä kankaalla tai nahkalla täydennettynä. Aikaisemmin sisustus muodostui kuoreen ristikkäisesti kiinnitetystä tek-

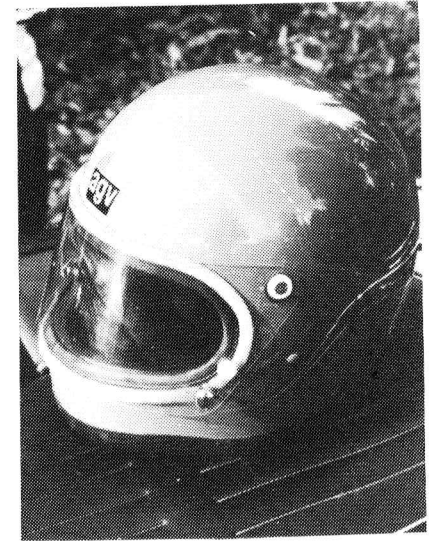


Tällainen lämmin myssy kypärän sisällä suojaa kylmyydeltä, vedolta ja moottorin melulta.

stiilinauhoista, jotka jättivät ulkokuoren ja pään väliin pari senttiä joustovaraa. Kypärän kiinnitysosat suojasivat samalla korvat ja niskan ilmapirralta. Usein näiden kypärien sisustusta voitiin säätää pään mukaan. Teollisuudessa ja rakennuksilla käytettävien kypärien sisustus on nykyään samaa tyyppiä. Kypärän sisustus saattoi aikaisemmin olla myör korkkia.

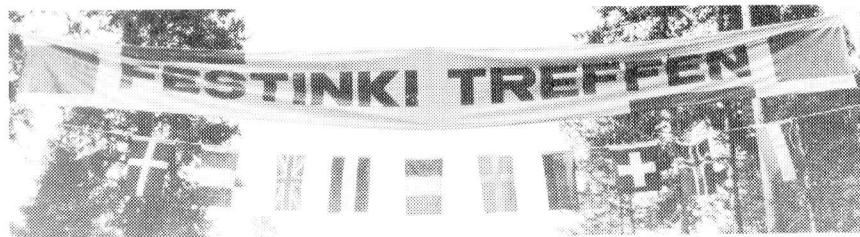
Ulkokuoren valmistusmateriaaleilla — lujitemuovilla ja polykarbonaatilla — on huomattavasti toisistaan poikkeavat ominaisuudet, jotka suunnittelussa on huomioitava. Lujitemuovinen kuori on erittäin jäykkä ja pystyy siten levittämään saamansa iskun laajalle alueelle, jotta sisustus voi parhaiten hidastaa pään liikettä. Kuitenkin riittävän kova isku aiheuttaa lujitemuovin murtumisen, jolloin se menee silpuksi iskukohtalta eikä anna enää mitään suojaa.

Polykarbonaatti puolestaan on taipuisampaa, mutta sen lopulliseen murtumiseen tarvitaan huomattavasti suurempi rasitus kuin lujitemuovin. Taipuisuutensa vuoksi polykarbonaatti ei siis pysty levittämään iskua yhtä laajalle alueelle. Iskun vaikutuksesta kuori painuu enemmän lommolle ja esimerkiksi perättäiset iskut aiheuttavat vaikeuksia sisustuksen kannalta. Iskujen vaikutuksesta sisustus puristuu enemmän kokoon polykarbonaattikypärässä ja voi lopulta painua täysin kovaksi ja ohueksi. Styrox-muovihan ei palaudu kovan puristuksen jälkeen täysin ennalleen. Tämä materiaalien ero tulee ilmi myös monella tutulla tempulla: lattiaan heitettynä poly-



karbonaatti saattaa menettää lujuutensa joutuessaan tekemisiin esimerkiksi bensiinin ja voimakkaiden liuottimien kanssa. Siksi polykarbonaattikypärää ei saa jälkeen päin enää maalata eikä puhdistusta saa suorittaa vettä ja saippuaa väkevämmillä aineilla. Muutamasta tarrasta ei aiheudu mitään vaaraa kunhan niitä ei poisteta väärillä aineilla tai menetelmillä. Lujitemuovi sen sijaan ei ole arka millekään normaalisti moottoripyöräilyn yhteydessä esiintyvälle aineelle.

Edellä esitetyt kuorimateriaalien erot vaikuttivat kypärien antamaan suojaan erilaisissa törmäyksissä. Karkeasti voisi olettaa lujitemuovin olevan paremman useita peräkkäisiä iskuja käsittävässä törmäyksessä ja polykarbonaatin, kun kypärään kohdistuu yksi hyvin voimakas isku. Mutta kukapa pystyisi valitsemaan onnettomuuden, johon joutuu?



Eräänä elokuisena lauantaina varhain aamulla lähdin kutsun saatuani Festinkiin Valkealaan, jossa Festinki Team järjesti vuotuisen kutsurallin Festinki Treffin Kotapoikien majalla. Portilla oli Makkosen Martti iloisesti toivottelemassa tulijoita tervetulleeksi ja hän kertoi päivän ohjelmasta ja jakoi ohjeet ja tarvittavat liput. Kun sitten oli tavattu kaikki järjestäjät, ystävät ja tutut sekä juotu aamukahvit muutamien motoristien seurassa, palailivat ensimmäiset Hollan Perin johdolla jo vesibussiajelulta kahdella tilauslinjurilla.

Ja kohta välittömästi lähtikin uusi ryhmä motoristeja kahdella linja-autolla Oritlammen majalle. Työnnyimme autoon jossa matkan aikana autoemännän tehtävissä Leila Sallinen tarjoili kaikille vahvaa sahtia suuresta puisesta tuopista.

Oritlammen majalla siirryimme vesibussiin jossa majan emäntä toivotti tervetulleeksi Kultareitille ja kertoi majan ja Kultareitin vaiheita. Emännän siirryttyä veneen ruoriin isäntä otti hanurinsa ja aloitti ohjelmansa säveltämällään valssilla. Yritettiinpä aina välillä yhteislaulua. Olimme onnellisia saadessamme ihailia kauniita maisemia mukavien ihmisten seurassa, oli se vaan sellainen elämys tällaiselle maakravulle, että melkein toivoi kunpa aika pysähtyisi tähän. Välillä jätimme emännän kahvinkeittopaikalle

häärimään nuotiolla suurien mustien kahvipannujen kanssa jotta meille olisi takaisin tullessa kahvi kuumana. Jatkoimme matkaamme ilman emäntää isännän ohjaillessa taitavasti venettä. Eräässä kapeikossa veden pinnan ollessa viime kesänä tavallista alhaisempaan, kapteeni pyysi meitä muutamia siirtymään veneen etuosaan, siitä huolimatta saimme hiukan pohjakosketusta kiviin, mutta kapteenin taidolla ja maltilla niistä vaarapaikoista selvittiin uusille vesille yhä komeimpiin ja jylhempiin silmää hieveleisiin maisemiin.

Kääntöasteessa vene ankkuroitiin laituriin jolloin lähdimme kiipeämään korkealle vuorelle jonne pioneerit ovat rakentaneet helikopteria apunaan käyttäen näköalatornin. Kyllä kiipeäminen torniin kannattikin, sieltä näkyi motoristeille tuttu paikka Kirjokiven kartanokin. Alastulo olikin sitten jo helpompaa, mutta kyllä tällainen osallistuminen kävi hyvästä kuntolenkistä. Paluumatkalla emännällä olikin jo kaikki valmista ja joimme hyvin maistuvat pullakahvit järven rannalla. Loppumatka kuluikin musiikin ja laulun parissa.

Oritlammen majalla tai pitäisikö sanoa hotellissa notkui seisova ruokapöytä talon herkuista ja ulkona vietetty päivä aiheutti sen, että söin miltei itseni kipeäksi.

Iltapäivällä palasimme takaisin partio-

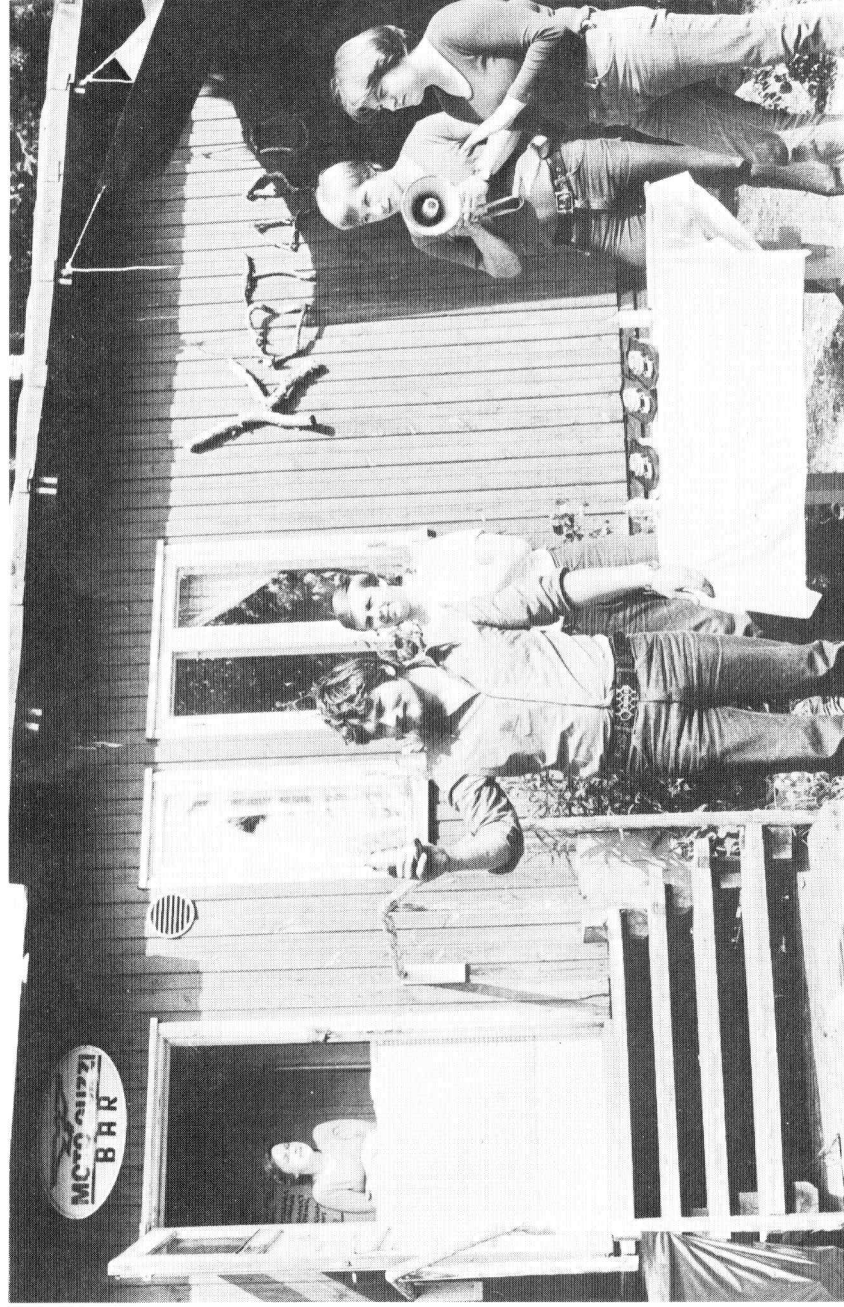


Autoemäntinä toimineet kansallispukuiset Leila Sallinen (vas) ja Riitta Rämö kahvinkeittopaikalla taustanaan kallio jossa voi vielä nähdä kivikauden aikaista maalauksia.



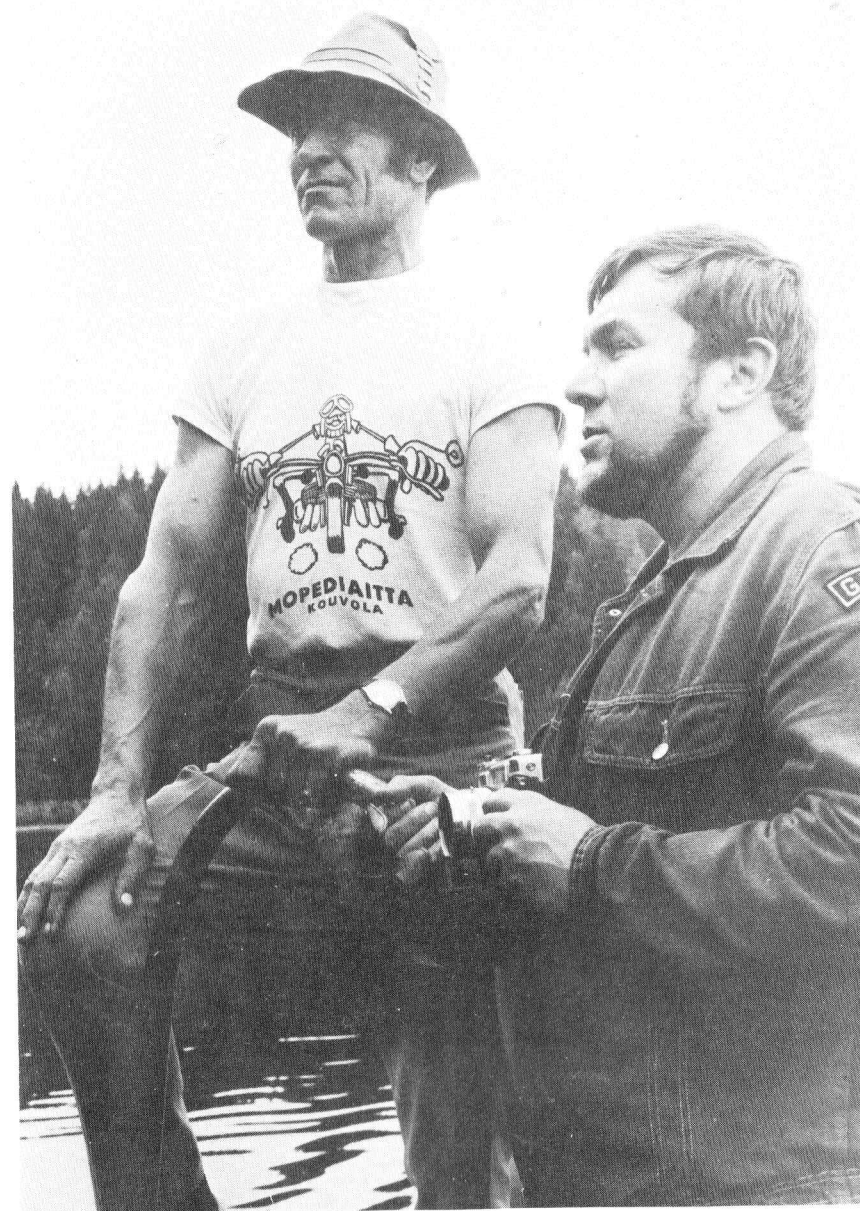
Tässä on nyt varmasti tarkat päät käsiillä ilmeistä päätellen, mahtammeko päästä tuosta kapeikosta läpi?

Reijo Heikkinen jakoi palkintoja kuten talliin kuuluu, Urpalaisten Rane taasen on ottanut hoitaakseen kuuluttuksen.





Tämän arvokkaan hienon englantilaisen aatelin saattoi myös tavata Festingissä. Pyörän lomoissa jäi omistajan nimi kysymättä.



MAATA NÄKYVISSÄ! Raimo Teitto (vas) seilannut aikoinaan näitä samoja vesii tukinuittojen aikaan. Olavi Sallinen keskittyy valokuvauksen hienouksiin.



Oli mukavaa tavata, nähdään taas ensivuonna!



Moottoripyöräkerho 69 sai kerhopalkinnon, tämän Aimo Karlssonin taidokkaasti valmistaman pronssiin valetun ja puupohjalle kiinnitetyn plaketin.

laisten majalle, jossa ilta kului hyvin rattaosasti. Erikoista lumoavaa tenhoa pimenevään elokuun yöhön toivat sinne tänne järven pinnalle sytytetyt tervapadat joiden lomassa soudettiin venettä jossa hanuristi soitteli tunnelmamusiiikkia sai meidän rannalla olijoiden mielet herkistymään ja vastaanottavaiseksi tuntemaan mitä aidoimmalla tavalla Suomen kesää parhaimmillaan.

Korkean tason ralli, jossa oli onnistuneesti yhdistetty hotellirallia ja taasen erämaatunnelmaa, sillä partiolaisten erä-maja sijaitsee aivan luonnonvaraisessa maastossa.

Kiitokset järjestäjille ja mukana olleille antoisasta rallista.

Aimo

DAYTONAAN!

Oletko tosikiinnostunut matkaamaan rapakon taakse tuustumaan sikäläiseen elämänmenoon ja samalla nauttimaan hyvinkin ansaittua lomaa? Loman aikana on mahdollista seurata mp-kilpailuja, malli USA:ta Daytonan vauhtiviikolla. Pääkilpailu ajetaan 13.03.77. Matkan kesto on 23 vrk.

Varsinainen ryhmämatka alkaa Tukholmasta 04.03 ja päättyy samaan paikkaan 26.03. "Paikalliskuljetukset" Helsinki - Tukholma - Helsinki hoidetaan ospimuksen mukaan.

Ryhmämatkan hinta on noin 4200:00 mk ja siihen sisältyy yöpymiset Hotel Holidayssa sekä ns amerikkalainen aamiaisainen.

Käveleminen ei kuulu jenkkien paheisiin ja siksi auto on aivan tarpeellinen, etenkin jos halutaan nähdä jotain muuta kuin Daytonaa. Autovuokra/viikko n. 400 mk. Viisuhihakemukset hoitaa jokainen itse.

Viimeinen sitova ilmoittautumispäivä on tammikuun 15 pnä 1977. Sitova tarkoittaa että puolet hinnasta maksetaan ilmoittautumisen yhteydessä.

Kirjalliset tiedustelut osoitteella:

J-A Söderholm
Graniittitie 6 A 20
00710 HELSINKI 71



SILMÄLÄÄKÄRISSÄ

Silmälääkäri on kirjoittanut rouvalle silmälääkeresepin.

— Kuinka paljon tätä pannaan? kysyy potilas.

— Sitä saa panna vaikka ämpärillä, mutta silmään ei mahdu kuin pisara.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN SEIKKAILUT KÖÖPENHAMINASSA

Viime vuosina yhä enenevää suosiota saavuttanut moottoripyörämatkailu iski kuluneena kesänä eräänlaisena karpäsenä myöskin allekirjoittaneen sieluun niin voimallisesti, että oli ryhdyttävä konkreettisiin tekoihin tuon karpäsen surinan hiljentämiseksi. Siis ei muuta kuin tämän vuosikymmenen alkupuolella rakennettu auto myytiin ja kaksipyöräistä ostamaan. Eihän se löytämäni kaksitahtinenkaan mikään eilisen teeren poika ollut, mutta aivan riittävä minulle, joka en runsaaseen kymmeneen vuoteen — silloin vallinneen jawakauden jälkeen — ollut moottoripyörän sarviin kajonnut. No lisäksi oli tietenkin hankittava kunnolliset varusteet kypärineen ja muine ajoasusteineen, jotta vanhenevat jäsenet eivät saisi myöhempää liikkumista vaikeuttavaa reumatismia tai ainut pääni asfaltti-hottumaa mahdollisen nurinajon seurausena. Ja sitten vaan ajamista opettelemaan. Aluksi tuntuivat Kouvolan ja Vekaranjärven väliset matkat aivan riittävilta matka-ajoilta, ja jo tuollakin taipaleella alkoivat käsivarret ja istumapaikat puutua. Mutta ei aikaakaan kun matkat jo pitenevät aluksi sadan ja pian myös 200 km:n matkoihin sitämukaa kuin oikea ajoasento löytyi ohjaustankoa säätelämällä, ja tarvittiinhan siihen tosin yksi uusikin ”mutkarauta”, ennenkuin mieleinen asento löytyi. Muutaman viikon kuluttua oltiinkin sitten saatu matkamit-

tariin mukavat lukemat: 4000 ajokilometriä, joista n 1/4 pelkästään maastoa-joa sekä jonkinverran ajoa pehmeillä sorapintaisilla teillä. Tämä kaikki ehti tapahtua ennen juhannuksen jälkeen alkavaa parin viikon kesälomaani, joka tietenkin oli tarkoitus viettää ”lomamatkana jossakin Suomessa”, kuten sanonta kuuluu, teltpaikkaa ja paikkakuntaa vaihdellen, mutta kylmät ja sateiset säät Loma-Suomessa eivät kiinnostaneet, ja Suomen Lahden länsirannalla oli sitäpaitsi ilmoitettu olevan erinomaista kesälomasäätä — lämmintä ja aurinkoista — vaikka muille jakaa. Siitä vaan sitten tuumasta toimeen, pari päivää pyörän ja varusteiden huoltoa pitkää matkaa varten ja varusteet kasaan, sillä telta, ilmapatja ja makuupussi tulisivat olemaan lomapäivinäni matkan aikana majoittumisen perustana.

Eräänä torstai-iltapäivänä, silloisissa oloissa tosin varsin kauniina, mutta niin tuulisena, polkaisin sitten. Suzukini käyntiin ja käänsin etupyörän kulutuspuolelle kohti Helsinkiä ja Eteläsatamaa, josta oli tarkoitus autolauttaa kellukkeena käyttäen siirtyä Finska-Vikenin toiselle puolelle — pikkuhiljaa häähumustaan toipuvaan Tukholmaan: — Kuustostie Kouvola Helsingin suuntaan otti käyttäjänsä vastaan samalla tavoin kuin viime viikkoina niin monta kertaa aikaisemminkin, kapeana, mutkittelevana ja täynnä tiukasti

keskiviivan tuntumassa ajavia ajoneuvoja. Mutta samalla tavoin se meni kuin ennenkin. En pitänyt sitä lainkaan poikkeuksellisenä — silloin, siinä vaan ajeltiin muun liikenteen mukana niska kyssästä ja silloin tällöin vastaantulijoita väistellen.

Iltapäivällä sitten saavuin lauttarantaan, josta lyhyen odotuksen jälkeen pääsin ajopeleineni punavalkoisen Wikingin uumeniin, jossa työskentelevä henkilökunta vakuutti pyöräni olevan hyvässä tallessa, ja köyttivätpä sen vielä ikäänkuin sanojensa vakuudeksi tiukasti seinään kiinni kymppituumaisen rekka-auton takapyörän viereen. Siellä se sitten seisoi, minun Pyöräni omalla kympin arvoisella paikallaan ainoastaan makuupussin painolla hyödykseni kankaalla verhottua haahkanuntuvaa, vai mitä lie pussini täyteenä ollutkaan. Tarvitsinko sitten makuusäkkiäni, jääkööt meidän kahden keskeiseksi salaisuudeksi. Aamulla joka tapauksessa heräsin lautalta, hakeuduin maittavan aamupalan nautintaan ruokasaliin, ja pian tämän kulinaristisen tuokion jälkeen alkoivatkin Tukholman tornit ja laitakaupungin laitokset näkyä. Oli aika lähteä autokannelle päästelemään japanilaisen matkajuhtani liekanaruja löysemmälle.

Jo maihin ajo omalla kulkuneuvolla vieraan maan kamaralle (ensi kertaa elämäni aikana) oli elämys sinänsä, mutta vaikuttavinta matkani siinä vaiheessa oli kuitenkin naapurimaamme pääkaupunkilaisten käyttäytyminen varsin vilkkaassa aamupäiväliikenteessä, sillä minkäänlaisia vaikeuksia ei moiseen vilinään tottumattomalle tullut ainakaan muiden katuja käyttävien taholta, eivätkä tosin torvet soineet itsellenikään, joten kai se jo-

tenkuten meni. — Pienen pyörittelyn jälkeen virisi mielessäni ajatus kokeilla Eurooppa-4 tien liikennettä kaksipyöräiselläni muun liikenteen mukana kohti etelää, mahdollisesti Tanskaan asti. Eikä siinä sitten sen pidempiä pohdiskeluja tarvittukaan, Viittaus vain perässä seuraavalle ”pyhimysvolvolle” seuraamisen jatkamisesta, pyrähdys laitakaupungin huoltoasemalle tankkaamaan, vilkaistaan Etelä-Ruotsin karttaa ja jättämään hyvästit seuralaiselleni, laivalla tutustuimaan ruotsittareen ja taas taipaleelle. Kartta oli kertonut välimatkan Tukholman ja suunnitellun ylityspaikan Helsingborgin välillä olevan lähes 600 km, joten melko pitkälle kulutettu aamupäivä ehtisi kyllä muuttua jo lähes iltahämäräksi, ennenkuin tuntisin Tanskan maaperän jalokojeni alla. Suuri osa matkastani vei halkeavaan eteläruotsalaisen maaseutua-alueen, jossa paikalliset viljelijät meikäläisiin verrattuna valtavilla koneillaan paalasivat heinäsatot, kun kotoisessa Suomessamme vasta teroiteltiin heinäseipäitä ja katseltiin taivaan merkkejä sopivan leikkuuhetken aloittamiseksi.

Valitsemani valtatie oli suurelta osin varsin leveää, etupäässä kaksikaistaista moottoriliikenne- tai moottoritietä, jolla kulkijaa eivät kaikkein hitaimmat tienkäyttäjät häirinneet, mutta mahtui mukaan niinkuin malliksi tuollaista tyyppillistä suomalaisen valtatie levyistä ajouraa-kin, jolla vertailuja pystyi suorittamaan. Ajoelämys tuona ensimmäisenä maratonajopäivänäni oli fantastinen. — Oli sitten kysymys minkä levyisestä tiestä tahansa, niin aina löytyi tilaa vielä yhdelle kaksipyöräiselle, vaikka deodorantti pyrkikin pettämään ajohaalarin alla, sillä lämmin-tä oli tuolloin 28 — 30°C. Tilaa siis yleen-



Kirjottaja elämänsä ensimmäisessä moottoripyöräkokoontumisessa tutustumassa Motoristi-lehteen.

sä löytyi, jos edellä ajava huomasi itsensä hitaammaksi. Sanoin yleensä siksi, että mikäli edellä ajavasta autosta tai asuntovaunusta keksi SF tai FIN tunnuksen, oli edessä eittämättä pitkä perässä ajo, mikäli vastaantulevassa jonossa ei sattunut olemaan aukkopaikkaa, sillä oikealtahan emme ohita, vaikka tilaa riittäisikin. Maanmiestemme paikka oli sama kuin kotoisillakin valtaväylillä, aivan keskivii-van tuntumassa.

Monia henkilöitä, joille olen matkastani kertonut, ovat ihmetelleet, miksi valitsin reitiksi E-4:sen monien, mahdollisesti kauniimpien pikkuteiden asemasta, mutta vaikka tie joskus tuntuikin yksitoikkoiselta, oli siinä kyllä omat nähtävyytensäkin hyvinhoidettujen ja usein vesijohdoilla varustettujen levähdyspaikkojen lisäksi. Kaiken kaikkiaan olen ollut tyytyväinen valintaani, sillä nähtävyyshän se oli loivasti kumpuilevine maisemineen, muuttaminen kaupunkeineen ja kohteliaine matkajineen. Omasta mielestäni mahtavimmat maisemat tuon valtaväylä varrella olivat Vetternin, tuon suuren järven kohdalla, jossa kallion kainalossa loivasti laskeva tie antoi käyttäjälleen tilaisuuden samalla ihaila valokuvauksellista maisemaa. Kaiken kaikkiaan matka Tukholmasta Helsingborgiin sujui kommelluksitta ja parikymmenminuuttisen lauttamatkan jälkeen saatoin vain todeta ajavani laskevan auringon saattamana vajaan tunnin ajomatkan päässä olevaa Kööppenhaminaa, jota olin ajatellut matkani käänköpisteeksi.

Tuon Pohjolan Pariisiksi kutsutun kaupungin etelälaidalta löysin sopivan tuntuisen leirintäalueen, jonka nurmikolle pystytin telttani kohteliaiden tervetulo- toivotusten jälkeen. Tuon melko vilkkaan

leirintäalueen muutenkin kyseenalaista rauhaa tosin häiritsti melko lähellä kulkevan kadun liikenne sekä muutaman kilometrin päässä oleva Kastrupin lentokenttä, jonka suihkukoneliikenne tuntui aluksi jonkin verran häiritsevältä, mutta totuihan siihenkin melko pian.

Ensimmäinen iltani Kööppenhaminassa toi heti alkuunsa melkoisen yllätyksen, sillä pysähdykseni muutaman laitakaupungin tanssibaarin edustalle lennätti ympärilleni toistakymmentä ”farkkukan-salaista”, jotka farkkuliiveineen ja nahk-puseroineen saivat oudon ensin hiukan säikähtämään, mutta koska vihämie-lisyyttä ei kohtaani osoitettu, saatoin rauhoittua. Kysymyksessä olikin nimittäin varsin kansainvälinen nuorisoyoukko, joka moottoripyörämatkallaan oli tavannut toisensa juuri tuona samana iltana ja nyt oltiin haalimassa lisää joukkoa huomienissa tehtävään tutustumiskierrokseen. Kansainvälistä elekieltä ja heikohkoa englantia hyväksikäyttäen siinä siten ensin tutustuttiin toinen toistemme kulkuneuvoihin, jotka näillä keskieuropalaisilla olivat mahtavankokoisia maantiepyöriä — oli isoa hondaa, kawaa ja bemarkaria, mutta ainuttakaan vähättelevää sanaa ei omasta neljännessästäni kuulunut, vaan ihmeteltiin, kuinka pikkuvanha on moisesta urakasta selvinnyt, ja vielä takaisinkin pitäisi päästä. — Saatiinhan ne treffitkin sitten tehdyksi, ja lauantaiamuna klo 10 tapasin tuon edellisiltaisen joukon ehkä hiukan kasvaneena-kin valmiina tuolle ”sigh seeingille”. Taas polkaistiin koneet käyntiin ja näin tämä toistakymmentä pyörää käsittävä kulkue lähti tutustumaan paikkakuntalaisten opastuksella kaupungin liikenteeseen, katuuihin ja nähtävyyksiin. Tuon toista tun-

tia kestäneen ajelun aikana opin tietämään, mistä löydän Bella Centerin, missä on Tivoli tai Backen, missä Kuninkaan-tori ja den Lille Havfrye. Eikä toki eräs Tanskan suurimmista, ellei peräti suurin, teollisuuslaitos, Tuborgin panimokaan sijaintinsa suhteen jäänyt epävarmaksi. Maistajaisilla tosin kävin vasta seuraavana maanantaina jalkamiehenä. — Katurien nimiään ei tuon sight seeingin aikana millään pystynyt omaksumaan, mutta kaupungin asemakaava jäi mieleen kuitenkin jollain lailla, joten tuon kiertoa-jelun jälkeen pystyin kaupungilla liikkumaan yksinkin, ja aina olin suunnilleen selvillä, missä päin tuota lähes 1,4 miljoonan asukkaan matalasti rakennettua kaupunkia milloinkin liikuin. Mainiona paikallisena oppaana minulla tosin kävelymatkoillani oli viimekeväinen tuttavani Rodoksen matkalta, ja olihan se kaksin kaunihimpaakin.

Ensimmäisenä Kööppenheiminassa viettämänäni päivänä sattui haaveri, jonka kertomisesta on toivottavasti jotakin hyötyä mahdolliselle kertomukseni lukijalle. Kadotin nimittäin lompakkoni, joka sisälsi huomattavan osan matkakassastani, ja katoamistapaakin pidän aivan tavallisena pudottamisena. Mitään varsinaista hätäähän ei tapauksessa sinänsä ollut, sillä kruunuja oli taskussa sen verran, että viikonlopun yli pärjäsin mukavasti ja eiköhän maanantai sitten tuone ratkaisun asiaan. Toisenlaisissa oloissa varmasti huomattavasti vilkkaamman viikonlopun jälkeen ajelin sitten Suomen konsulaattiin, jossa Sirkka-Liisa Mikä-Se-Nyt-Olikaan oli varsin ymmärtäväinen viehättävä tyttölapsi ja kysyi helisevällä äänellään suomalaisen pankkini nimeä ja saldoa, jotka selvitettyäni hän

valitsi puhelimesta numeron ja pian sain keskustella nimikkopankkini virkailijoiden kanssa markkamääristä ja lähetystavasta sekä antaa heille köpisläisen pankin osoitteen, johon rahani haluaisin. Tämä asia oli sillä selvä, mutta siitäkkin olisi säästyty, mikäli olisin valuuttani säilyttänyt pyörän sivulaukussa lukkojen takana tai sitten jossain muussa varmemmassa paikassa kuin farmareiden takataskussa. Sirkka-Liisa kertoi lisäksi, että heillä ei ole minkäänlaista rahastoa, josta rahattomille turisteille voisi valuuttaa lainata, joten on syytä pitää matkalle lähtiessäkin tili plussan puolella tai ainakin hyvät suhteet paikallisjohtajaan.

Vierailuni Kööppenheimin kuumassa auringossa alkoi olla ohi, oli jäähyväistenjätön aika. Kierros kukkakauppojen ja ystävien kautta takasi rauhallisen tunteen paluumatkalle, ja reitiksi valitsin tällä Tanskan paluusuudella kerta kaikkiaan hienon rantatien, jonka toisella puolen aukeni Itämeri ja vastarannan auereessa Ruotsin rannikko sekä toisella puolella kauniit huvila-asutusalueet runsaskukkaisine ruusuistutuksineen ja erilaisine köynnöksineen. Olisimpa tulomatkalla osunut tämän tien varrella olevalle leirintäalueelle, niin olisi lomastani saatanut muodostua hiukan toisenlainen, mutta hyvä näinkin, ajattelin mielessäni leudon merituulen suhistessa ajoviiman vauhdittamana korvissani.

Paluumatkalla Ruotsin puolella käytin jälleen samaa reittiä kuin lähes viikkoa aikaisemmin ajaessani vastapäiseen suuntaan, mutta nyt oli aikaa suorittaa hiukan pidempiaikaisia pysähdyksiä pienissä kylissä ja kaupungeissa, joissa parissa myös vietin yöni, toisen teltassa ja toisen oikein komeasti kahden lakanan

välissä pienessä Järnan kylässä puolensataa kilometriä ennen Tukholmaa. Jälleen sain havaita ruotsalaisen vieraanvaraisuuden vierasmaalaistakin kulkijaa kohtaan olevan esimerkillistä kenelle tahansa. Kertaakaan ei tarvinnut kuulla tuota takavuosina lehtien palstoilta tutuksi tullutta ”den finne igen”.

Kun sitten viikonlopulla pääsin tyylikkäästi jälleen Wiikingiä hyväksi käyttäen lämpimästä ja aurinkoisesta Tukholmasta koleaan tiikkusateiseen Helsinkiin, olisin ollut valmis, mikäli työesteet eivät olisi olleet tosiasia, lähtemään seuraavalla lautalla takaisin ainakin siinä vaiheessa, kun partaisena ja reissussa rähjäytynein farmarein yritin ensimmäiseen tapamaani tienvarren ruokapaikkaan — turhaan. Sisälle ei ollut asiaa. Epäselväksi jäi, mitä kuppilan emäntä minussa pelkäsi — tappokoneen omistajassa. Olihan pyöräni seisonut niin Tanskassa kuin Ruotsissakin yökaudet yksinään telttani vieressä, mutta yhtään ruumista ei ainakaan aamuna löytynyt ainakaan minun telttani läheisyydestä, ja päiväthän Suzuki oli tiukassa valvonnassani. — Seuraavaa kuppilaa etsiessäni avautuivat sitten silmäni näkemään myös itsepäisen, periksiantamattoman liikenteemme. Matkani piti olla — ja osaltaan tietysti myös oli — hermoja lepuuttavaa lomaa, mutta kotiin Vekaranjärvelle päästyäni olin kai jonkin verran närkästynyt meidän tienkäyttäjien liikennöimistavasta — niin minun kuin sinunkin, suomalainen.

Uskon kuitenkin vahvasti siihen, että me moottoripyöräilyn harrastajat nimenomaan matkapyöräilyn alalla pysymme ja voimme tehdä jotakin tuon mainitsemani epäkohdan korjaamiseksi.

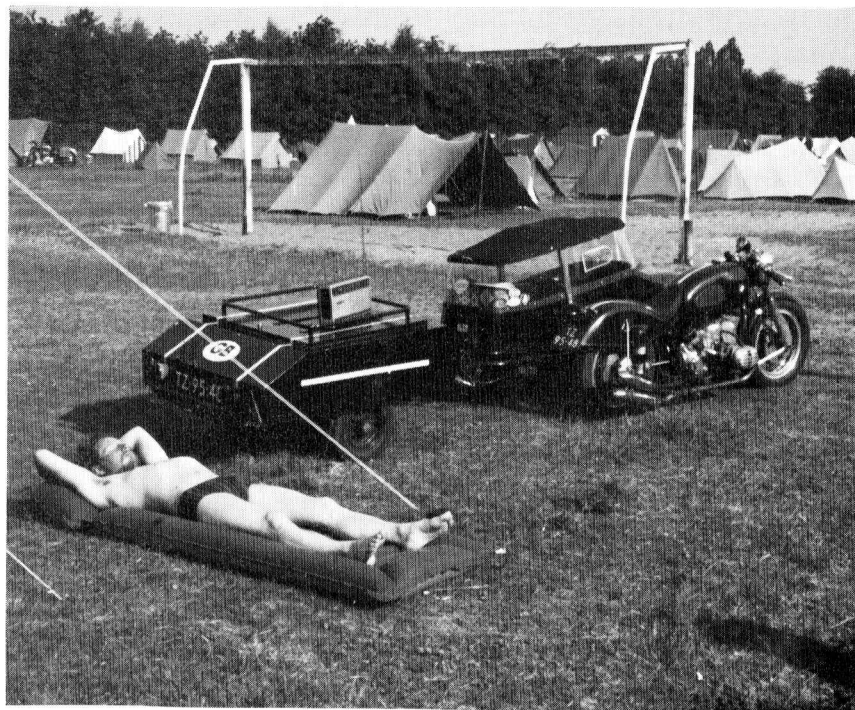
Eri puolille maatamme kokoontuvat



Ristikankareen Lasse Paimiosta on rakentanut Guzziinsa ajovalon lasin pyyhkimen. Osaava rakentaja aina keksii parannuksia ja tämän voi katsoa jo pieneksi turvallisuustekijäksi paljon pimeässä liikkuvalla.

Kontiot, Festingit, Muuratit ja monet muut rallit ovat ajotapahtumia, joita suorittaessamme meitä tarkkaillaan erityisen tarkasti, onhan meitä silloin suuret joukot matkalla samanaikaisesti samaan suuntaan. Oma esimerkillinen esimerkkimme saattaa olla ensiaskel tämän laajalti tiedostetun epäkohdan korjaamiseksi. — PeSu-

J.K. Tervehdys kaikille Festinki Treffen -76:n osallistujille. Oli meikäläiselle ensimmäinen kerta kunnia olla mukana kokoontumisajossa. Toivottavasti ensivaikutelman — erittäin myönteinen — säilyvyys on mahdollisimman kauan pysyvä. —PeSu-



Tällä englantilaisella menee mukavasti kun on iso sivuvaunullinen moottoripyörä ja kaiken komeuden lisäksi vielä perävaunu. Kuvan näpänyyt Henrik Ahonen Honsdruk-rallissa Hollannissa vuonna -73.

MYYTÄVÄNÄ

Taatusti hyväkuntoinen HONDA CB 125 -73, lisävarustein. Puh. Ranua 46.

Honda 750:n Dunstall TANKKI JA SATULA (melkein uudet). Alkuperäiset TANKKI, SATULA, JALKATAPIT ja LOKASUOJAT. Kari Hanski. Aionkatu 2 B 37. 33100 Tre 10. Puh. 20 226.

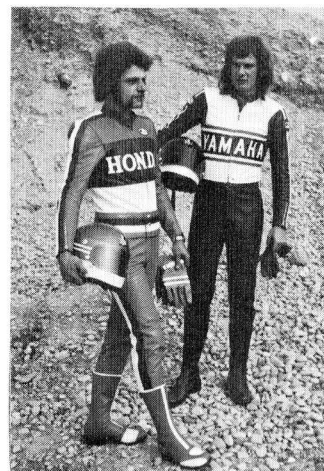
Myytävänä YAMAHA, XS.2-650 cc vuosimalli -72. Hieno kunto. Puh. 915-149 736.

OSTETAAN

Ostan Honda 750:n KESKISEISONATUEN: Kari Hanski. Aionkatu 2 B 37. 33100 Tre 10. Puh. 20 226.

**ILMOITUKSET
OVAT
MAKSUTTOMIA**

Matkapyöräilijä, onko nahkapukusi turvallinen, värikäs, kestävä ja lämmin.



NYT ON KIIRE!

Tilaamalla nahkapuvun ennen vuoden vaihdetta saat sen vielä vanhaan hintaan **1-osainen 750:-, 2-osainen 810:-** ja ennen ajokauden alkua.

Käy tutustumassa varusteisiimme, poikkeaa mittojen ottoa varten, tilaa mittatilauskaavakkeemme ja esitteemme tai soittle.



MP-asu leathers

Rainer Westerlund Ky
PL 518
33101 TAMPERE 10
Myynti: Rantatie 5
Puhelin 931-30 501