



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1977



*Motoristin
Kevätpäivät -77*

TILAA NYT LAADUKKAAT SADEHAALARIT JA SADEHANSKAT!

Suojaa arvokkaat nahka-asusteesi ja ennenkaikkea itsesi vedeltä ja tuulelta.



Kotimainen RUKKA SADEHAALARI TARJOUSHINTAAN 199,-

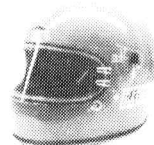
Motoristin varma suoja sadetta ja tuulta vastaan. Hitsatut saumat ja vedenpitävä vetoketjukohta. (katso kuvaa) miesten 46 58
KOOT: naisten 34 44
VÄRIT: orans., t-sin., kelt., sekä turvallisuus-oranssi

UUTUUS: Kotimaiset M.O.H. SADEHANSKAT

Hitsatut saumat ja sama materiaali kuin haalarissa
VÄRIT: sinioranssi ja sinikeltainen
HINTAAN 29,-

Uutuus kypärä! BOERI SPORT Integral Elite

Hyväksytty malli. Italialainen valmiste.
Koot: S, M, L
Värit: or., kelt. sin. musta ja valk.
TARJOUSHINTAAN 225,- + lähetyskulut



Soittele puh. 968-12490

J-PALAT TARJOUSHINTAAN 49,-



Tilaa postiennakolla

Tuote	Määrä	Koko	Väri

Nimi _____
Osoite _____
Postiosoite _____

MOTO – TUOTE

MAURI HUTTULA, Teollisuuskatu 32,
67100 KOKKOLA 10, PUH. 968 – 12490



Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

N:o 3 toukokuu 1977. 8. vuosikerta

ilmestyy: tammi, maalisk., 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
Kenttätie 10 F 50
00720 Helsinki 72

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
Suomenk. 2 B 7
45120 Kouvola 12

Toimittajat

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

Fero Mikkola
36160 Siitama

Pertti Michelsson

Jaakko Panhelainen

Porvoo 1977 – Oy Uusimaa



Tervehdys!

Alkanut kesä onkin ollut motorismin kentällä vilkasta ja tapahtumarikasta aikaa, joten päällekkäisiltäkään tilaisuuksilta ei ole voitu välttyä eikä kaikessa ole ehtinyt olla edes mukana.

Kesä toi jotain uuttakin pyörähenkisten ihmisten elämään, nimittäin nähtiin mahtava ja näyttävä moottoripyöräparaati halki Helsingin päätyen Senaatin torille. Kokemus oli ainakin kaikkien mukana olleiden pyöräilijöiden itsetuntoa kohentava. Valitettavasti Helsinki oli tuolloin kovasti hiljainen ja auton tuntuinen, sillä olisi toivonut useamman näkevän, kokevan ja kuulevan ”kevätpäiviä”.

Liikenneministeriö on antanut ohjeet

moottoripyörän rakenteesta ja varusteista sekä niiden muuttamisesta. Kaikilta kohdiltaan ne ovatkin erittäin asialliset ohjeet ja ne tulevat varmasti poistamaan liikenteestä silloin tällöin nähdyt useimmiten itse kyhätty puutteelliset tai jopa vaaralliset rakennelmat.

Kypärää aina käyttävä pyöräilijä ei edes huomaa kesäkuun alussa voimaan astuvaa lakia kypäräpakosta. Vaikka tänä kesänä ei rangaistaisikaan kypärän puuttumisesta, silti toivoisimme kypärätömien ajajien katoavan kuvasta. Mopojelijoiden toivoisi myös käyttävän edes kevyempirakenteista suojakypärää.

Niin ja eipä taas kauaakaan kun tavaan Kontiossa. Hyvää matkaa.

Aimo



Moottoripyöräkerho 69 ry.

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus on kokoontunut menneen talven aikana seuraavasti.

11.2. Kokoonnuttiin Porvoossa Aimo Turusen toimiessa isäntänä.

1. Käsiteltiin toimintavuoden toimintakertomusta, sekä ns. rutiini asiat. Myös kerhon taloushoidosta keskusteltiin.

2. Päätettiin seuraavasta kokouksesta.

25.3. Kokoonnuttiin Helsingissä Lasse Numelinin kotona. Palaverissä käsiteltiin vain kerhon juoksevista asioista, joiden selvittämisessä menikin koko ilta.

Kerhon koko hallitus otti osaa näihin tilaisuuksiin.

Hallituksen ja Kontioralli toimikunnan kokous Oriveden Siitamassa 17.4.

1. Kontioralli toimikunnan puheenjohtaja Matti Lehto esitti toimikunnan laatiman toimintasuunnitelman.

Kontioralli järjestetään Heinäkuun 2–3 päivänä. Sijaintipaikkana Savukosken Tulppio. Ennakoilmoittautuminen päättyy 30.5. Katsastuspaikka sijaitsee Pelkosenniemellä, tarkempi sijainti ilmoitetaan myöhemmin. Katsastus alkaa perjantaina klo 10.00 jatkuen lauantaihin klo 12.00. Katsastuspaikalla annetaan jokaiselle tarkempi ajo-ohje rallipaikalle.

Ilmoittautuminen rallipaikalla kestää lauantaina noin klo 16.00.

Jälki-ilmoittautuneet joutuvat maksamaan portilla 5:– lisämaksun.

Järjestettyä ruokailua ei rallipaikalla ole, joten jokaisen osallistujan olisi syytä

Moottoripyörän rakenne, varusteet ja niiden muuttaminen

Liikenneministeriö on moottoriajoneuvoasetuksen 12 §:n 7 momentin nojalla antanut seuraavat ohjeet moottoripyörän rakenteesta ja varusteista sekä niiden muuttamisesta:

1 RUNKO

Moottoripyörän rungon rakennetta ei saa muuttaa ilman ministeriön tai katsastusmiehen ministeriön ohjeiden mukaan etukäteen antamaa lupaa. Tällainen lupa myönnetään vain poikkeustapauksessa ja sen edellytyksenä tulee olla selvitys rungon perusmateriaalista, sillä soveltuvista hitsauslisäaineista ja muutoksen jälkeen tehtävästä rungon lämpökäsittelystä.

1.1. **Varusteiden kiinnityskorvakkeet.** Varusteiden ja lisälaitteiden asennusta varten tarvittavat kiinnityskorvakkeet on kiinnitettävä runkoon puristusliitoksella, joka kiristetään ruuvien avulla. Korvak-

varata riittävästi ruokatarpeita. Myymäläauto pyritään paikalle järjestämään. Rallimerkit myydään rallipaikalla sunnuntaiaamuna. Rallimerkin hinta tulee olemaan: Vuosilappu 5:– kokomerkki 15:–.

Kaikkien osanottajien tulisi ottaa huomioon paikan erikolosuhteet ja minkäänlaista luonnon ja ympäristön vahingoittamista ei sallita.

Siitama 17.4.

M. Tonttila
kok.siht.

keita ei saa kiinnittää hitsaamalla eikä runkoon saa tehdä reikiä.

1.2. **Rungon korjaus.** Vaurioitunutta runkoa ei saa korjata, milloin ohjaus- tai takahaarukan laakeriputken asento on muuttunut tai vastaava putki on vaurioitunut. Lujuuden tai ohjausgeometrian kannalta vähäisempien vaurioiden korjauksen saa tehdä hitsaamalla edellyttäen, että käytetään rungon perusmateriaalille soveltuvia hitsauslisäaineita ja tarvittaessa tarkoituksenmukaisia vahvikkeita.

2 HAARUKAT

Mitä edellä on määrätty rungosta, koskee soveltuvin osin myös pyöräntuentalaitteita.

2.1. **Etuhaarukan pidentäminen.** Moottoripyörän etuhaarukkaa ei saa pidentää.

2.2. **Etuhaarukan vaihtaminen.** Moottoripyörään saa alkuperäisen tilalle vaihtaa toisen etuhaarukan, jonka pituus ohjauslaakerista etupyörän akseliin on vähintään yhtä suuri ja enintään 50 mm suurempi kuin alkuperäisen etuhaarukan vastaava pituus ja joka on tarkoitettu vähintään samanpainoiselle ja -tehoiselle moottoripyörälle.

3 OHJAUSTANKO

Moottoripyörän ohjaustangon leveyden kytkin- ja jarruvipua, taustapeilejä ja suunnanmuutosta osoittavia laitteita lukuunottamatta tulee olla vähintään 0,55 ja enintään 1,0 metriä. Ohjaustangon tu-



Kontiorallitoimikunta ja kerhon hallitus pohtivat yhdessä Kontiorallin järjestelyjä.

lee olla siten muotoiltu, että kiinnittimiä lukuunottamatta sen mikään kohta ei ulotu istuimen yläpintaa alemmaksi eikä enemmän kuin 0,40 metriä istuimen yläpinnan yläpuolelle istuimen ollessa kuormittamaton. Kahvojen suunta saa poiketa vaakatasosta enintään 20° eivätkä ne saa olla eteenpäin suunnatut. Ohjaustangossa ei saa olla teräviä kulmia eikä ulokkeita.

3.1. Ohjaustangon vaihtaminen. Ohjaustangon tilalle saa vaihtaa toisenmallisen, yksiosaisen ohjaustangon edellyttäen, että uusi ohjaustanko on riittävän jäykkä ja siten muotoiltu, että siinä ei ole kulmia, särmiä tai ulokkeita, jotka voivat heikentää ohjaustankoa tai lisätä mahdollisen onnettomuuden yhteydessä kuljettajan tai ulkopuolisen henkilön vahingoittumisen vaaraa.

3.2. "Clip-on" ohjaustanko. Kahdesta osasta muodostuvaa ns. "clip-on" ohjaustankoa ei moottoripyörään saa asentaa. Milloin tämäntyyppinen ohjaustanko on moottoripyörän alkuperäisvaruste, tulee sen täyttää edellä mainitut mitta- ja asentovaatimukset. Tällaisen ohjaustangon osien on oltava tuettu toisiinsa riittävän jäykällä väliputkella niin, että ohjaustanko vastaa jäykkyydeltään yksiosaista ohjaustankoa.

3.3. Kuorman kiinnitys. Ohjaustankoon ei saa asentaa tavarankuljetukseen tarkoitettuja tukia, telineitä tai kuorman kiinnityslaitteita. Polttoainesäiliön päälle ei saa asentaa sellaisia kuorman kiinnittimiä, että kiinnitin tai kuorma siihen kiinnitettynä rajoittaa ohjaustangon kääntymistä tai muutoin haittaa moottoripyörän ohjaamista.

4 PYÖRÄT

Moottoripyörän renkaiden STRO- tai ETRTO-normien mukaisen kantaavuuden tulee vastata kuormitetusta moottoripyörästä kysymyksessä olevaan renkaaseen kohdistuvaa painoa. Rakenteellisesti renkaiden tulee olla tarkoitettuja sille nopeusalueelle, joka ajoneuvo kohtaisesti on moottoripyörälle säädetty. Vanteiden leveyden tulee vastata niille asennettujen renkaiden leveyttä siten kuin STRO- tai ETRTO-normeissa on edellytetty. Moottoripyörässä tulee renkailla ja pyörille olla riittävä tila.

4.1. Rengaskoon muutos. Moottoripyörässä saa yleensä ilman eri lupaa käyttää renkaita ja vanteita, jotka ovat tyyppikatsastuksessa hyväksytyjä leveämpiä edellyttäen, että moottoripyörän rakenteessa on niille riittävä tila.

Milloin on tarkoituksenmukaista käyttää moottoripyörän eturenkaan alkuperäistä kapeampaa rengasta, saa sellaisen asentaa edellyttäen, että uusikin rengas täyttää STRO- tai ETRTO-normin vaatimukset sekä kantokyvyltään että nopeusosuusluokaltaan. Eturenkaan nimellislevyden tulee kuitenkin olla vähintään 2,75" ja yli 350 cm³:n moottorilla varustetussa moottoripyörässä 3,00" jollei alkuperäinen rengas ole ollut tätä kapeampi.

4.2. Pyörän läpimitan muutos. Noudataen, mitä edellä on määrätty renkaiden, saa moottoripyörän pyörät vaihtaa läpimitaltaan alkuperäisistä poikkeaviksi siten, että takapyörän tilalle saa vaihtaa alkuperäistä enintään 1" pienemmän tai 2" suuremman ja etupyörän tilalle alkuperäistä suuremman pyörän, kuitenkin siten, että etu- sekä takapyörän nimellisläpimitan ero on enintään 3".

4.3. Pyörien rakenteen muutos. Moottoripyörässä alun perin olleiden teräslanka-puolapyörien tilalle saa vaihtaa valurakenteiset, edellä mainitut mitta-vaatimukset täyttävät pyörät edellyttäen, että näiden pyörien yhteydessä käytetään moottoripyörämallin alkuperäisiä tai jäljempänä kohdassa 5 määrättyjä vaatimukset täyttäviä jarrulaitteita ja että asennettavat pyörät on tarkoitettu vähintään samanpainoiselle ja -tehoiselle moottoripyörälle.

Valupyörien maahantuojalla on velvollinen toimittamaan autorekisterikeskukselle moottoripyörän valmistajan tai riippumattoman tutkimuslaitoksen antaman tahi muun hyväksyttävän todistuksen, josta käy ilmi, mihin moottoripyörämalliin tai malleihin jarrulaitteet niiden yhteydessä soveltuvat käytettäväksi ja miten pyörät voidaan tunnistaa. Autorekisterikeskus toimittaa tiedot katsastustoimipaikoille ja poliisille.

5 JARRUT

Moottoripyörässä tulee olla kaksi toisistaan riippumatonta jarrujärjestelmää, joista toisen tulee kolmi- tai nelipyöräisessä tai sivuvaunulla varustetussa moottoripyörässä olla varustettu pidätyslaitteella. Jarruvalon tulee toimia jalkajarrua käytettäessä. Sen saa kuitenkin kytkeä siten, että se toimii myös käsijarrua käytettäessä.

5.1. Jarrulaitteen rakenteen muuttaminen. Moottoripyörän jarrulaitteen saa vaihtaa rakenteeltaan toisenlaiseksi edellyttäen, että muutokseen käytetään vähintään samanpainoiselle ja -tehoiselle moottoripyörälle tarkoitettua laitetta, jonka asentaminen ei vaadi moottoripyörän runkorakenteeseen tai pyörän-

tuentalaitteisiin tehtäviä hitsauksia tai reikiä.

Etupyörän saa varustaa kahdella jarrulla edellyttäen, että käytettävät jarrulaitteet ovat samanlaiset.

5.2. Jarrun toimintatavan muuttaminen. Mekaanisella voimanvälityksellä varustetun jarrulaitteen sijaan saa edellä kohdassa 5.1 määrätyn rajoituksin asentaa nestevälitteisen jarrulaitteen.

6 ROISKESUOJAT JA -LÄPÄT

Moottoripyörän pyörien on oltava varustettu roiskesuojilla.

6.1. Etupyörän roiskesuoja. Roiskesuojan on koko pituudeltaan oltava vähintään renkaan suurimman leveyden levyinen. Sen tulee peittää vähintään 15° sektori pyörän akselin kautta kulkevan pystysuoran etupuolella ja vähintään 90° sektori sen takapuolella moottoripyörän ollessa kuormittamaton. Eturoiskesuojan saa kiinnittää tarvittaessa etuhaarukan ylempään osaan.

6.2. Takapyörän roiskesuoja. Roiskesuojan on koko pituudeltaan oltava vähintään renkaan suurimman leveyden levyinen. Sen tulee peittää vähintään 90° sektori pyörän akselin kautta kulkevan pystysuoran takapuolella moottoripyörän ollessa kuormittamaton.

6.3. Roiskeläpät. Milloin varsinainen roiskesuoja ei peitä pyörää siten kuin edellä on määrätty, on sen vastaavaan päähän kiinnitettävä tarkoituksenmukainen roiskeläppä tai roiskesuojan jatke, jonka vaikutuksesta tarvittava peitto saadaan aikaan. Roiskeläppä tulee olla riittävän jäykkä, jotta se ajettaessa toimii tarkoitettulla tavalla eikä pääse kääntymään pyörän ja roiskesuojan väliin.

7 PAKOPUTKISTO

Moottoripyörässä tulee olla sellainen pakoputkisto ja äänenvaimennin, että sen moottorin ääni ei ylitä moottorijoneuvoasetuksen täytäntöönpanosta annetun päätöksen 34 §:n 1 momentin d-kohdassa määrättyä arvoa. Äänenvaimenninta ei saa poistaa.

7.1. Pakoputkiston vaihtaminen. Moottoripyörän alkuperäisen pakoputkiston saa korvata muunlaisella, myös yhdistetyllä pakoputkistolla edellyttäen, että moottorin pakoääni ei tällöin ylitä sallittua arvoa.

Muunnospakoputkiston maahantuoja on velvollinen toimittamaan autorekisterikeskukselle jäljennöksen äänimittaus-todistuksesta, josta tulee ilmetä se moottoripyörämalli, johon muunnospakoputkisto on tarkoitettu ja että pyörä tällä pakoputkistolla varustettuna täyttää moottorin suurimmasta pakoäänestä annetut määräykset. Todistuksesta tai sen liitteestä tulee käydä ilmi myös, miten pakoputkisto siihen kuuluvine äänenvaimentimeen voidaan tunnistaa. Autorekisterikeskus toimittaa tiedot katsastus-toimipaikoille ja poliisille.

7.2. Äänenvaimentimen vaihtaminen. Muun pakoputkiston pysyessä alkuperäisenä saa pelkän äänenvaimentimen vaihtaa toisentyypiseen edellyttäen, että moottorin pakoääni ei tällöin ylitä sallittua arvoa.

7.3. Pakoputkiston sijoitus. Pakoputkiston tulee sijaita moottoripyörässä siten, että mikään sen osa ei ulotu kuormittamattoman istuimen istuinpinnan yläpuolelle. Pakoputkiston tulee päättyä taka-akselin takapuolelle ja putkiston pää saa olla suunnattu enintään 25° yläviistoon ja enintään 10° sivulle päin.

8 ISTUIN JA SELKÄNOJA

Sivuvaunuttomassa moottoripyörässä saa olla istuin enintään yhtä matkustajaa varten. Matkustajaa varten tulee olla myös jalkatuet. Istuimen tulee olla riittävästi pehmustettu ja muutenkin tarkoituksenmukainen.

8.1. Kahden henkilön istuin. Yhtenäistä, sekä kuljettajalle että matkustajalle tarkoitettua moottoripyörän istuinta saa käyttää matkustajan kuljettamiseen vain ehdolla että istuinosan pituus on vähintään 0,50 metriä.

8.2. Selkänoja. Korotettua selkänojaa ei moottoripyörään saa asentaa. Istuimen tai satulan osa tai välittömästi istuimen takana oleva moottoripyörän osa, rakenne tai varuste saa ulottua enintään 0,40 metriä istuimen yläpinnan yläpuolelle istuimen ollessa kuormittamaton.

9 PEILI

Moottoripyörään saa asentaa enintään kaksi taustapeiliä. Peilit on kiinnitettävä siten, että niiden värinä pysyy mahdollisimman pienenä. Peilin heijastavan pinnan alan tulee olla vähintään 70 cm².

9.1. Sijoitus. Milloin pyörässä on vain yksi peili, on se sijoitettava moottoripyörän vasemmalle puolelle siten että kuljettaja voi sen avulla tarkkailla takaa tulevaa liikennettä.

Kahta peiliä käytettäessä niiden on oltava symmetrisesti moottoripyörän pituussuuntaisen pystysuoran keskitason suhteen sijoitetut ja niiden pienennys-suhteen on oltava likimain samanlainen.

10 KATTEET

Moottoripyörän saa varustaa tuulisuojalla tai katteella edellyttäen, että se ei haittaa kuljettajan näkyvyyttä tai hänen

Antakaa meidän pitää moottoripyörämme

Jyri Tyrvänen
Tyrennöltä

MOOTTORIPYÖRÄILYN NOUSU

Moottoripyörä oli 50-luvulla suuressa suosiossa, silloin lähes kokonaan tarpeellisenä kulkuvälineenä, jolla taivallettiin työ- ja lomamatkat ja jota vieläpä pienessä mittakaavassa harrastettiin. Viisikymmenluvun lopulla ja kuusikymmenluvun alussa moottoripyöräily tuntui häviävän kokonaan. Vasta vuosina -68 ja -69 oli huomattavissa selvää nousua mootto-

Moottoripyörä ja moottoripyöräily on malka Suomen johtavien henkilöiden silmässä. Moottoripyöräily halutaan tapaa. Sen sijalle kansan ratkaisevat elimet haluavat terveen, kuuliaisen kansaneläketä nauttivan huume- ja tinnerinuo- rison.

mahdollisuuksiaan hallita moottoripyö- rää.

10.1. Tuulilasi. Moottoripyörään tai katteeseen kiinnitetyn tuulilasin tulee olla riittävän luja ja valmistettu läpinäkyvästä, vähintään 2,0 mm vahvasta muovista tai vastaavasta aineesta, joka särkyessä ei muodosta teräviä särmiä. Tuulilasin yläreuna saa ulottua enintään normaaliasennossa istuvan kuljettajan silmäkorkeuden tasalle.

11 VAARALLISET KULMAT JA SÄRMÄT

Lisävarusteiden asennuksen ja moottoripyörän ulkonäön parantelun yhteydessä ei moottoripyörään saa asentaa tai kiinnittää sellaisia osia tai varusteita, joissa on teräviä piikkimäisiä taikka muuten mahdollisesti vahingoittumisen vaaraa aiheuttavia ulokkeita, kulmia tai särmiä.

11.1. Antennit. Moottoripyörään asennetun antennin on oltava sijoitettu istuimen taakse. Antenni ei saa olla suunnattu eteen- eikä sivullepäin.

12 MUUTOSKATSASTUS

Moottoripyörä on hyväksyttävä muutostarkastuksessa, milloin siihen on tehty kohdissa 2.2, 4.1, 4.2, 5.1 tai 5.2 tarkoitettuja muutoksia. Muutoksesta tehdään merkintä moottoripyörän rekisterioitteeseen muutostarkastuksen yhteydessä.

13 VOIMAANTULO

Tämä päätös tulee voimaan 1977-04-01 kuitenkin siten, että ohjeiden vastaiset ohjaustangot on korvattava hyväksyttävillä, etuhaarukoiden jatkokappaleet on poistettava, liian korkeat selkänojat on madallettava ja peilien lukumäärä on vähennettävä tämän päätöksen mukaisesti valvonnan yhteydessä määrättävän, kohtuullisena pidettävän ajan kuluessa.

J. Juurikkala
Yli-insinööri

Ragnar Granvik
Liikenneministeri

ripyörien myyntiluvuissa. Yhä useammin katukuvaa sävytti kaunislinjainen kaksipyöräinen. Näinä vuosina moottoripyörä vielä hyväksyttiin. Sen katsottiin olevan ikäänkuin väriläiskä syksyisen harmaassa liikenteessä. Jopa monet mainitsivat moottoripyörätytön ja -pojan omaavan hyvän harrastuksen.

Moottoripyörät lisääntyivät lisääntymistään. Tiellä paapertava moottoripyörä oli jokapäiväinen ilmiö. Mutta moottoripyöräily olikin muuttunut. Se oli enemmän harrastus kuin tarpeellisuus. Moottoripyöriä alkoi kertakaikkiaan olla niin paljon, että ne alkoivat häiritä hiljaista, hyvän tahtoista ja rauhaa rakastavaa Suomen kansaa. Jotakin oli keksittävä ja nopeasti.

KEKSITTIIN LIIKENNETURVALLISUUS

Liikenneturvallisuuden nimissä on tehty ja tehdään mitä moninaisimpia ratkaisuja, viisaita tai vähemmän viisaita.

Moottoripyörien osalta vaikuttavat piirit alkoivat kiinnittää huomiotaan kauhistelevien, vääristelevien, mustamaalavien ja yksipuolista kannanottoa edustavien tutkimusten ja artikkelien myötä moottoripyöriin yleensä. Asiaa tutkittiin, liikenneturvallisuusalan erikoisasiantuntija Liikenneturva tiedotti, että moottoripyöräonnettomuudet johtuivat siitä, että raskaan moottoripyörän kuljettajana voi toimia jo kuusitoistavuotias henkilö. Ajokorttiasetusta muutettiin, ja niinpä 16-vuotias sai kuljettaa alle 125 cm³ moottoripyörää ja raskaampaa moottoripyörää vasta 18 vuotta täytettyään. Ensimmäinen vuosi pakollisella 80 km/h lätkällä ja rajoituksella ajaen. Tämä päätös,

joka tuli voimaan vuonna -72, oli erittäin onnistunut ja asiallinen.

Ajokorttiasetuksen muutoksen vaikutusta ei maltettu odottaa, vaan jo -73 keväällä iski parlamentaarinen liikenneturvallisuuskomitea moottoripyöräilyä vasten kasvoja ehdottamalla moottoripyörän suurimmaksi ajoneuvokohtaiseksi nopeudeksi 100 km/h, joka voimaan tullessaan oli muuttunut 120:ksi. Moottoripyöräilijä oli valtiovalan taholta julistettu eriarvoiseksi autoilijaan nähden. Samalla omaksuivat valitettavan monet autoilijat virheellisen käsitteen, jonka mukaan moottoripyörä olisi ns. hidas ajoneuvo, jonka ohi on mentävä tilanteissa missä hyvänsä.

Nopeusrajoitusten myötä jatkui kiivas hyökkäily moottoripyöräilyä vastaan. Asenteet kiristyivät puolin jos toisinkin. Monet päivälehdet kivittivät moottoripyöriä palstoillaan.

Liikenneturvallisuuden nimissä tehty nopeusrajoitusratkaisu oli perusteeton.

MOOTTORIPYÖRÄILYN TUHOAMINEN

Kaikista konnuuksista huolimatta moottoripyöriä myydään yhä. Pyörien käyttäjät uskovat harrastuksensa erinomaisuuteen ja haluavat säilyttää sen edelleen terveellä ja reilulla pohjalla. Rajoitavat lainmuutokset eivät ole pystyneet lopettamaan moottoripyöräilyä Suomessa.

Koska vielä ei oltu käytetty kaikkia keinoja pyöräilyn hävittämiseksi, niin tuumasta toimeen. Liikenneministeriö muutti 13.7.73 antamaansa päätöstä, joka koskee moottoriajoneuvojen melun mittausta. Tässä päätöksessä edellyte-



Näinä vuosina moottoripyörä vielä hyväksyttiin. Sen katsottiin olevan ikäänkuin väriläiskä syksyisen harmaassa liikenteessä. Jopa monet mainitsivat moottoripyörätytön ja -pojan omaavan hyvän harrastuksen.

tään, että tyyppikatsastuksessa suoritettava melun mittaus tapahtuu niin, että moottorin maksimitehon kierrosluvusta on puolet käytössä. Tämä päätös oli täysin hyväksyttävä. Kohta kuitenkin liikenneministeriöstä tuli muutos edellä mainittuun päätökseen, tarkemmin sanottuna 5.9.73. Tässä muutoksessa edellytetään, että äänen mittauksessa käytetään moottorin maksimitehon kierrosluvusta kolme neljäsosaa. Toisin sanoen pienien moottoripyörien mahdollisuudet läpäistä tyyppikatsastus supistuivat olemattomiin elleivät aivan mahdottomiksi.

Monet lohduttivat itseään sillä, että aiemmin hankittavaksi aiottu satapiikki saa unohtua, ja suunnitelmat pitää muuttaa suuremman moottoripyörän hankkimiseksi. Antaapa olla, ei pidä nuolasta ennen kuin tipahtaa. Hallitus kiirehti sulkemaan mahdollisuudet suuren moottoripyörän ostamiseen. Hallituksen esitys moottoripyörien verottamiseksi on karneudessaan seuraavanlainen:

Entisen 15 % vero-osuuden asemasta tulisi moottoripyöriä verottaa siten, että enintään 130 cm³ moottoripyörän verotusarvosta maksetaan 20 % veroa. Tästä

Kerholaisiamme:

MOTORISTIVELJEKSET RANTSILASTA

Jos "kuusysin" jäsenet sijoitettaisiin nuppineuloina Suomen kartalle, olisi nähtävissä muutamia ryhmittymiä ja sitten hajapisteitä kautta Suomen. Oulunläänin Rantsilaan tulisi kaksi pistettä: maanviljelijäveljekset Jorma, 26 v. ja Jouko, 20 v. Anttila. Heitä aputoimittaja pistäysi

verotus nousisi siten, että 131–255 cm³ kokoisista moottoripyöristä joudutaan maksamaan veroa 40 %. Edelleen progressiivisuus kasvaa 256–355 cm³ 60 %:ksi, 356–505 cm³ 80 %:ksi, 506–755 cm³ 100 %:ksi. 756 cm³ tai sitä suuremman moottoripyörän vero olisi 120 % eli moottoripyöräharrastajan melkein yhtä mahdoton hankkia kuin kultakaivos.

Udistunut äänenmittaus pitää huolen siitä, että pieniä moottoripyöriä ei voida rekisteröidä liikenteeseen sekä kohtuuton verotus puolestaan siitä, että suurempien moottoripyörien ostaminen on lähes mahdotonta. Kaikki tämä nerokas järjestely liikenneturvallisuuden nimissä!

VAIHTOEHTO MOOTTORIPYÖRÄILYLLE

On täysin selvää, että aktiivinen toimiva nuoriso tulee suuntaamaan harrastuksensa johonkin jännittävään mielenkiintoiseen suuntaan. Moottoripyörien puuttuessa tai niiden ollessa lähes tavoittamattomissa saattavat kysymykseen tulla vaihtoehtoina sellaiset kulttuuriharras-

katsomassa, kun oli tekemässä Metsälehteä varten reportaasia Siikajokilaakson valtavista suo-ojitusmetsistä. Vankan ja modernissa navetassa tapahtuvan karjanhoidon ohella veljeksillä on jatkuvaa työpanosta tilan laajojen suo-ojikoiden nuorten metsien ohjauksessa.

Maa- ja metsätalouden työsidonaisuus aiheuttaa matkamotoristille aivan toisenlaiset järjestelyt kuin niissä ammateissa missä viikonloput ovat vapaat ja kesällä kesälomat. Jorma ja Jouko joutuvat suunnittelemaan tarkkaan matkavuoronsa. Kiireisenä sadonkorjuuajana joskus joutuu luopumaan osanotosta johonkin ralliin. Vuorottelua helpottaa se, että pojilla on yhteinen pyörä Honda 500 Four, koska samanaikaisesti ei kuitenkaan voida reissulle lähteä.

Kontioralli on vuoden tärkein tavoite

tukset kuin huumeet ja liimat ja liuotinaineet. Yhteiskunta suojelee itseään epäterveeltä ja vaaralliselta moottoripyörältä, mutta toivoa saattaa, että harrastuksen puute ei ajaisi kelpo nuorisoa väärään suuntaan. Täysin selvää on, että moottoripyöräilijä kehittää itseään harrastuksensa parissa ja kasvaa kunnon kansalaiseksi. Sitä vastoin hallitus ilmeisen selvästi haluaa suuren nuoren kansaneläkettä nauttivat huumeperukan yhteiskunnan huollettavaksi. Ajatelkaa kuinka hauskaa.

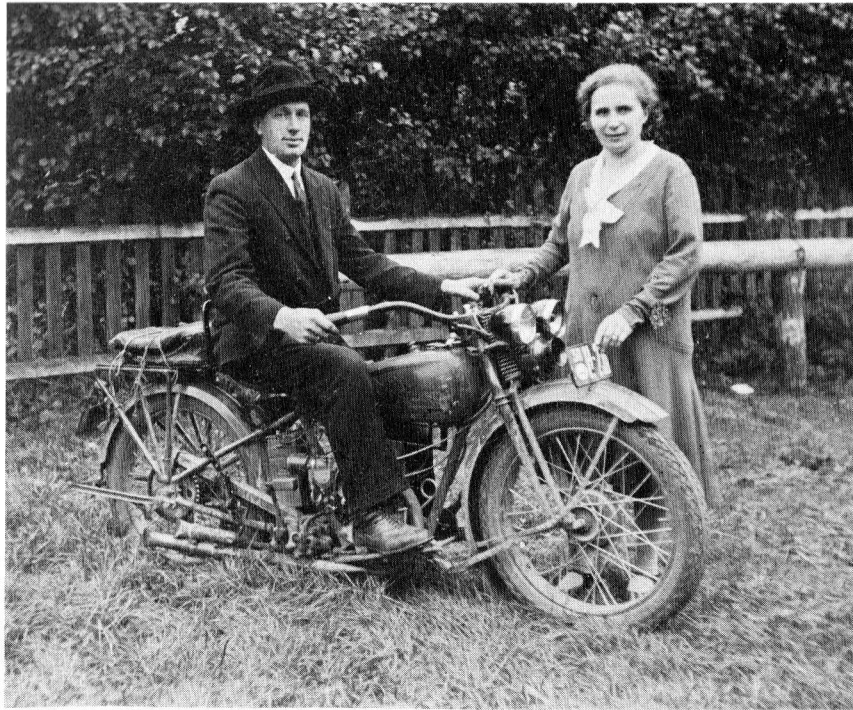


Jouko (vas.) ja Jorma Anttila ovat ottaneet Hondan kevään merkkejä haistelemaan. Taustalla oleva vaja käsittää maatilalle tarpeellisen remonttihuoneen. Siellä Hondalle on mukava talvitalli muutaman asteen lämmössä.

ja siellä tietenkin käydään vuorovuosin. Muita ralleja valitaan tilanteen ja mahdollisuuksien mukaan. Vuosittaiset mittariin kertyvät 10–12.000 km on todellista matka-ajoa. Siihen sisältyy kummankin "kesälomakerros", joka sovitetaan hiljaisempien työjaksojen aikaan.

Jorma aloitti pyörähommat 18 vuotiaana ja pikkuveli Jouko oli tietysti innolla "siivellä" mukana. Harrastuksen esinäytös oli 50 mk:lla ostettu Monark-romu. Romuna se pysyikin kovista korjausyrityksistä huolimatta. Seuraava vaihe oli v. 1962 mallinen Gilera. Sillä jo saatiin ajon

nautintojakin, mutta ihan riittävä määrä remontin katkomia matkoja. 17 vuotiaana Joukolla oli kesän oma Honda-piikki. Armeijasta päästyä Jorma hankki Honda 350 ja uudella pyörällä sitten pääsikin matkamotorismin makuun. 1974 oli tärkeä vaihe: Kontiorallissa käytiin ja liityttiin kuusysiin ja tutustuttiin muihin matkamotoristeihin. Havaittiin vavaisen ajovaatetuksen haitat ja vuorossa oli nahkahaalarien ja sadepukujen hankinta. Kun pienempi Honda parin kesän jälkeen vaihdettiin viissataseen, saavutettiinkin jo kauan toiveena ollut tavoite.



*Lasse Jonssonin Harley Davidson Lammilta vuodelta -30. Kuvan lähetti Jarmo Sulo-
puisto Sälinkäältä.*

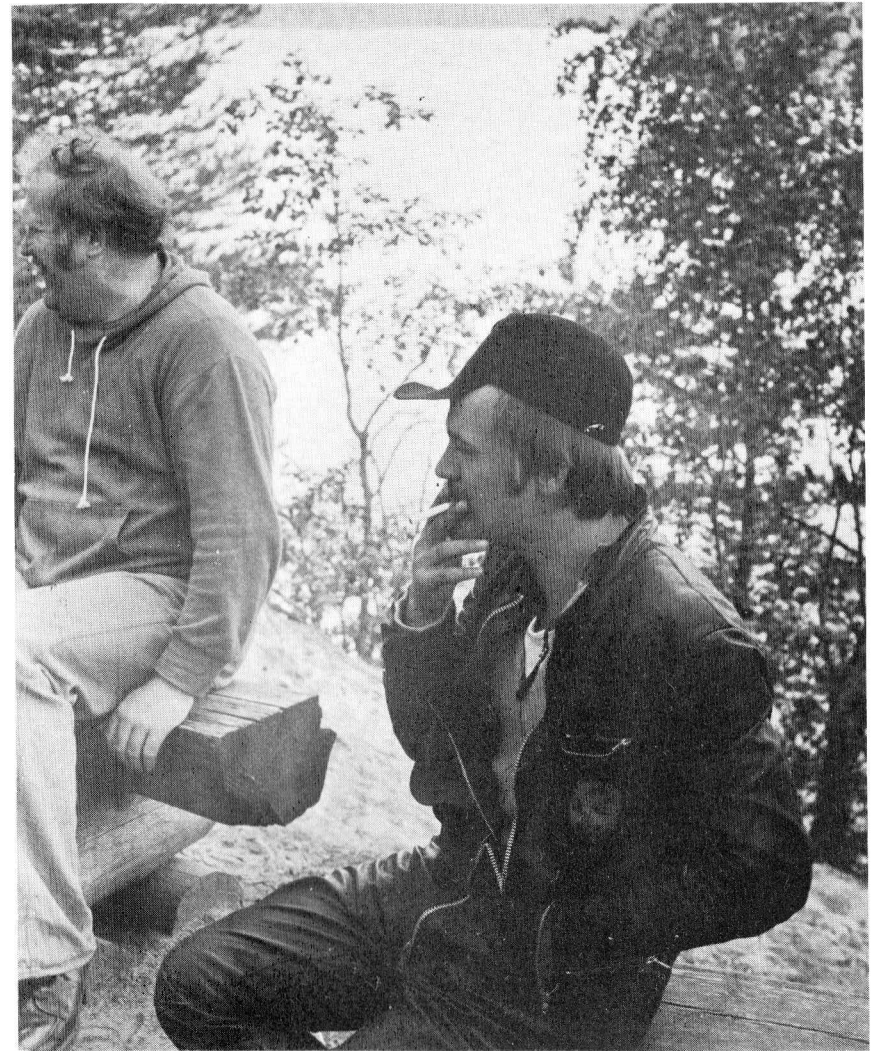
Nykyaikainen maatalo kehittää pojista konemiehiä. Niitä jämerät Anttilan pohjalaisvaljekset ovat. Koneet pelaa pellolla ja metsässä ja moottoripyörä pysyy hallinnassa tiellä. Poikien isällä on rinnakkaisammattina kuorma-auton ajo, ja pojat joutuneet vastaamaan itsenäisesti tilan hommista varhain.

Kun maaliskuun lopulla kävin poikia tapaamassa, kevään oireita oli jo ilmassa. Sohjoa oli teillä ja ajoon ei vielä lähdetty kun vakuutuskaan ei ollut voimassa. Mutta uudesta vajasta pyörä siirrettiin

ulos katseltavaksi. Jouko oli saanut viikonloppuloman armeijasta ja nahkahalariiaan kokeillessa totesi, että hyvin oli kruunu huolen pojastaan pitänyt. Lisäkieloja oli tullut niin, että tiukalle otti ylle pukeminen. Samaa pelkäsi vierailulle tulut naapuripitäjä Kestilän ainoa matkamotoristi Matti Melin. Hänkin on intissa.

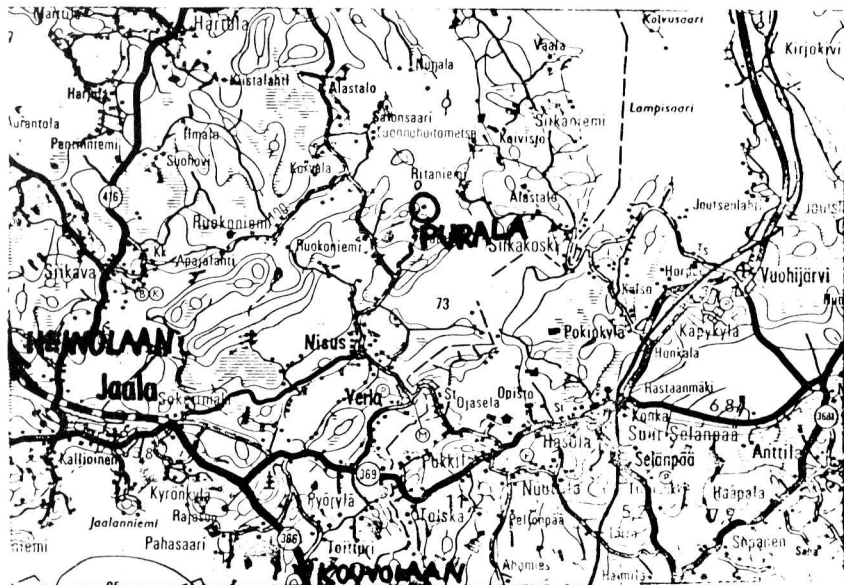
Joukolla sitten katseltiin mukaan ottamani diat 10 v. Kontiorallista ja monista muista motoristien kokoontumisista. Tämän jutun tullessa julki ovat Rantilan ja Kestilän pojat jo ajelleet kevätajonsa.

Eero Mikkola



XI KONTIORALLI

2.–3. heinäkuuta 1977. Paikka Savukosken Tulppio. Katsastuspaikka sijaitsee Pelkosenniellä. Katsastus alkaa perjantaina klo 10.00 jatkuen lauantaihin klo 12.00.



NAISTEN KOKOONTUMISAJO

PURALASSA 13–14.8.-77

Tied.: Leila Pörsti, Kotiharjuntie 33. 45720 Kuusankoski 2. Puh. 951-46 667.

Tervetuloa.

Järj. Naistoimikunta

Uudet liikennejuopumusta koskevat säännökset

Liikenneturvan julkaisemassa Liikenneviikku-lehdessä on julkaisupäällikkö Juhani Hyttinen koonnut ”Raitius-tietoiskun”. Julkaisemme lehdessämme poimintoja tästä ajankohtaisesta aiheesta:

Huhtikuun alusta tuli voimaan uusi liikennejuopumusta koskeva lainsäädäntö. Uuden lain mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamisesta rangaistaan rattijuopumuksena, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea ja törkeänä rattijuopumuksena, jos promilleja on vähintään 1,5. Rangaistus seuraa myös muun huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisesta, mikäli ajokyky on huonontunut. Rangaistuksina on tapauksesta riippuen sakkoja tai vankeutta enintään kaksi vuotta. Uusi laki kieltää myös moottorittoman ajoneuvon – esimerkiksi polkupyörän – kuljettamisen juopuneena.

Liikenneturvan, liikenneministeriön, lääkintöhallituksen ja Oy Alko Ab:n liikenne- ja raitiustietokampanjassa viime syksynä käsiteltiin aihetta eri näkökulmista. Seuraavassa eräitä kampanjan aikana esitettyjä ajatuksia.

”Alkoholia nauttineen kuljettajan ajotapa poikkeaa selvän henkilön ajotavasta. Humalaisen kuljettajan reaktiot ovat normaalia hitaampia. Reaktioaika pitenee parin ryypyn nauttimisen jälkeen jopa 30 %. Arviointikyky on myös heikentynyt. Alkoholia nauttinut kuljettaja arvioi ajonopeutensa yleensä todellista pienemmäksi. Etäisyyksien arviointi hu-

malassa on myös vaikeaa. Humalainen arvioi ajaessaan etäisyydet liian lyhyiksi. Humalainen voi pyrkiä ajamaan keskellä tietä, suorittaa vaarallisia ohituksia, väsy helposti eikä yllättävissä tilanteissa pysty toimimaan riittävän nopeasti. Vaarallisinta tilanteessa on, että kuljettaja itse kuvittelee suorituskykynsä olevan alkoholista huolimatta normaali.” (Alkoholi ja liikenne-kirjanen)

Kuljettajien kunnan järjestelmällistä tarkkailua

”Alcolmeter-laitteiden hankkiminen

liittyy... liikennejuopumusta koskevien säännösten uusimiseen. Yhtenä säännösten uudistamisen tavoitteena on liikennejuopumusvalvonnan tehostaminen. Uusien tulevien säännösten mukaan kuljettaja on velvollinen alistumaan kokeeseen, vaikka häntä ei epäiltäisikään rikoksesta. Jos hän ei siihen suostuisi, hänet voitaisiin viedä suoraan humalatilatutkimukseen. Kokeen tarkoituksena on kuljettajan mahdollisesti nauttiman alkoholin toteaminen. Korostettava on, että hengitysilmasta saatu lukema ei yksistään vielä muodosta oikeuskäsittelyn pohjaa. Positiivisissa tapauksissa on seurausena asianomaisen vienti varsinaiseen humalatilatutkimukseen verinäytteen ottoineen ja kliinisine kokeineen. Tulevat säännökset mahdollistavat siten järjestelmällisen kuljettajien kuntoon kohdistuvan tarkkailun.” (Poliisiylijohtaja Erkki J. Korhonen)

Lääke voidaan osoittaa elimistöstä

”... yksi autoilijan moottoripyöräilijän tärkeimmistä liikennesäännöistä on: lääkehoidolla olevan ei tule nauttia alkoholia lainkaan, mikäli aikoo mukaan liikenteeseen...

Lääkehoito on yleensä liikenteessä turvallinen, jos potilas noudattaa lääkärin ohjeita. Hoitamaton sairaus on usein haitallisempi suorituskyvylle kuin lääkehoito. Mutta jos potilas nauttii sitten vielä alkoholia, on tilanne täysin arvaamaton ja onnettomuuden riski voi moninkertaistua. (Ylilääkäri Juhani Idänpään-Heikkilä, lääkintöhallitus)

Tarvitsemme ennakkoluulotonta yhteistyötä

”Ihminen joutuu päivittäin suorittamaan paljon sellaisia tehtäviä, joista selviytyminen vaatii hyvää keskittumiskykyä ja huolellisuutta. Tämä pätee varsinkin liikenteeseen, jossa tarvitaan hyvää huomiokykyä sekä aistien ja lihasten häiriötöntä yhteistoimintaa. Kaikkiin näihin toimintoihin pientenkin alkoholimäärien on todettu vaikuttavan häiritsevästi. Pidättymällä alkoholin käytöstä eli noudattamalla tilanneraittiutta kun tiedämme joutuvamme liikenteeseen, voimme välttyä ikäviltä seurauksilta.

Kansalaismielipiteen muuttamisen ja alkoholia ja liikennettä koskevien asenteiden tervehtyttämiseen ei kukaan pysty yksin. Siksi tarvitaan ennakkoluulotonta yhteistyötä kaikkien niiden tahojen kesken, joiden tehtävänä on yleensä ehkäistä alkoholista johtuvia haittoja ja edistää liikenneturvallisuutta.” (Hallinnollinen johtaja Nestori Kaasalainen, Oy Alko Ab)

Yksi keskiolutkin heikentää reagointikykyä

”Kokemus ja tutkimukset osoittavat, että jo yhden keskiolutpullon sisältämä alkoholimäärä – jolloin veren alkoholipitoisuus nousee noin 0,2–0,3 promilleen – heikentää aistihavaintojen tekoa sekä hermoston ja lihasten yhteistyötä. Pienenkin alkoholimäärän nauttimisen jälkeen on vaikeampaa reagoida esimerkiksi useisiin samanaikaisiin tai nopeasti toisiaan seuraaviin kuulo- ja näköhavaintoihin. Normaalisissa kaupunkiliikenteessä ajoneuvon kuljettajan havaintokentässä sattuu useita tapahtumia sekunnissa, joi-



”ONNI ON HYVÄ MOOTTORIPYÖRÄ”. Rauno ja Tahvo matkalla Latoralliin vuonna -76 Triumph Thunderbird 6 T moottoripyörällä vuosimallia 1955. Lähetti Kari Levola Kuivaskylästä.

ta kaikkia ei edes selvä kuljettaja pysty havaitsemaan.

On siis vaarallista kuvitella selviytävansa liikenteessä ”parin ryypyn” tilassa. Vain ehdoton raittius takaa turvallisuuden liikenteessä.” (Julkaisupäälikkö Juhani Hyttinen, Liikenneturva)

Promillet eivät aina haihdu aamuun mennessä

”Krapula on liikennejuopumuskeskustelussa usein jäänyt vähälle huo-

miolle. Tämä johtunee siitä, että krapulan haitallisia vaikutuksia ja kestoja ei riittävästi tunneta. Krapulalla tarkoitetaan niitä aineenvaihdunnan ja hermoston häiriöitä, jotka johtuvat yhteen juomiskertaan liittyvästä runsaasta alkoholin käytöstä.

Lisäksi krapulan vaikutukset jatkuvat vielä kauan sen jälkeen, kun alkoholi on poistunut verestä. Myös väsymys on tila jossa ei ole syytä ryhtyä ajamaan autoa.” (Fil.lis. Pirkko Nikander, Alkon fysiologinen laboratorio)

MOTORISTIN KEVÄTPÄIVÄT -77 HELSINGISSÄ

*Kamera kertoo
kuvin*



*Kevätpäivien ohjelma sisälsi myös liikennekilpailun, jonka n. 25 km reitti kierteli Hel-
singissä. 'Mitkä olivat neljä viimeistä liikennemerkkiä?'*



Katseltiin komeita moottoripyöriä.



Järjestäytymisen paraatiin tapahtui Ruskeasuon ratsastushalleilla, jossa innokkaimmat odottivat lähtöä yli kolme tuntia.



Tavattiin tuttuja.





Kaunis ja lämmin päivä kokosi motoristeja niin, että jono kasvoi kilometrin mittaiseksi. Arviolta noin tuhannen osanottajan määrä antoi mahtavaa näyttävyyttä.



Kuunneltiin puheita.

Kevätpäivien suojelija Helsingin kaupungin ylipormestari Teuvo Aura puhui moottoripyöräparaatin pääte pisteessä Senaatintorilla:

”Hyvät moottoripyöräilijät ja hyvät helsinkiläiset!

Minulla on ilo esittää Teille Helsingin kaupungin tervehdys ja tervetuloivotus. Tällainen tilaisuus lienee täällä pääkaupungissa ensimmäinen laatuaan. Ilolla todettakoon, että osanotto tähän tapahtumaan on ollut runsaslukuista. Lippurivistöt kertovat kerhoista joiden edustajat ovat tänne maamme eri osista saapuneet ja osoittavat sen valtakunnallisen laajuuden jota tämä tilaisuus edustaa. Tulette myöhemmin kuulemaan kuinka monta moottoripyöräilijää eri puolilta

maata tänne on saapunut, ja se on todella valtava osoitus harrastuksesta. Yleisenä piirteenä moottoripyöräilyyn liittyvien asioiden käsittelyssä on ollut pyrkimys sellaisien parannusten aikaansaamiseen joilla moottoripyöräilijän ajoturvallisuutta voitaisiin lisätä. Tällä hetkellä lieneekin pääpaine erilaisten turvatoimenpiteiden kehittämisessä, eikä niinkään itse moottoripyöräilyn rajoittamispyrkimyksissä, kuten aikaisemmin. Järjestäytymisen avulla voidaan toiminnalle luoda päämäärät ja keinot sekä tehokkaimmin valvoa myös niiden toteuttamista. Järjestäytyneisyys nostaa myös yhteisen edun

yksityisen intressin edelle, sille on myös ominaista jatkuva pyrkimys kehittyä. Järjestäytyminen asettaa jokaiselle yksittäiselle jäsenelleen selvän vastuun ja selvät velvoitteet. Nämä päivät ovat osoituksena siitä, kuinka moottoripyöräilijät ovat halunneet järjestäytymisen keinoin kehittää ja edesauttaa asiaansa. Eräänä näiden kevätpäivien päätarkoituksista on juuri kohottaa järjestäytyneisyyden astetta ja tasoa moottoripyöräilijöiden keskuudessa ja tällä keinoin edistää koko tämän liikkuemuodon kehittymistä. Totesin äsken vastuun merkityksen järjestäytymisen yhtey-



Motoristin kevätpäivien puhujat Teuvo Aura (oik.) ja Aarne Berner (kesk.) saapuivat Senaatintorille moottoripyörerien sivuvaunussa. Vas. pj. Eino Rantala. Taustalla lippurivistöä ja poliisien soittokunta.



Moottoripyöräpoliisit ohjasivat paraatin viisi eri osastoa Senaatintorille.

dessä. Moottoripyöräilijöillä itsellään on varmastikin suurin vastuu siitä, mikä käsitys heistä saadaan ja minkälaisia asenteita he ympäristössään herättävät. Moottoripyöräilijät ovat nimenomaan sellainen ryhmittymä joka herättää hyvin herkästi kanssaihminen tunteita. Tiedän että moottoripyöräilijät itse pyrkivät parhaansa mukaan osoittamaan takavuosien 'pärinäpoikamyitin' yksipuoliseksi ja vääräksi yleistykseksi. Pärinäpoika käsite on kuitenkin havainnollinen esimerkki siitä, kuinka muutamien yksilöiden käyttäytyminen saattaa leimata koko yhteisön. Jokaisen yksityisen moottoripyöräilijän esiintyminen yleistetään herkästi koskemaan yleensä moottoripyöräilijöitä. Tämä on nimenomaan sellainen asia jonka suhteen jokaisen moottoripyöräilevän tulisi tuntea vastuunsa yhteisen edun nimissä. Toisaalta on myös muilla tiellä liikkuvilla ja kansalaisilla tärkeä osuus siinä miten moottoripyöräilijöiden pyrkimykset tulevat huomioituksi. Moottoripyöräilijät ovat nyt erimuodoissa ja julkisesti halunneet osoittaa haluaan yhteistyöhön ja asioiden tilan parantamiseen. Näiden päämäärien saavuttamiseksi tarvitaan kuitenkin molempuolista myönteisyyttä.

Toivon että nämä päivät erilaisine tapahtumineen ja julkisuudessa saavuttamansa huomion ansiosta ovat omiaan ajamaan moottoripyöräilijöiden asioita.

Teille hyvät tänne saapuneet moottoripyöräilijät, toivotan hyvää ja turvallista ajokautta, ja Teille arvoisa yleisö, hyvät helsinkiläiset, Hyvää Kevättä ja tänään jo alkanutta Kesää."

Valtiohallan ja Moottoriliiton tervehdyksen "kevätpäiville" toi kauppa- ja teollisuusministeri, Suomen Moottoriliiton puheenjohtaja Aarne Berner:

"Arvoisat moottoripyöräilyn ystävät!

Näiden moottoripyöräilyn kevätpäivien tarkoituksena on ensisijaisesti tehdä tunnetuksi järjestäytynyttä moottoripyöräilyä, sen eri muotoja sekä kiinnittää huomiota moottoripyöräilijään osana liikennettä. Paitsi tätä Senaatintorille päättyvää näyttävää paraattia, kevätpäivien ohjelmaan on kuulunut liikennekilpailu ja matkailukokoumisajo jotka edustavat järjestäytynyttä toimintaamme parhailaan. Moottoripyöräily on perinteellinen liikkumismuoto ja suositeltava kustannustensa edullisuutensa vuoksi erityisesti nuorison kiinnostavana harrastuksena se luo esimerkillisen hyvät mahdollisuudet tehokkaan nuoriso-, järjestö- ja urheilutoiminnan toteuttamiseen. Se suo harrastajalleen mahdollisuuden matkailuun kohtuullisin kustannuksin, avartuen täten tietoutta. Moottoripyörän kanssa askartelemisen lisää harrastajan teknillistä tietoutta, ja on useissa tapauksissa ollut suunnan näyttäjänä ammattiin hakeuduttaessa. Paitsi arkisena ja taloudellisena työmatkakumppanina moottoripyörän asema yhteiskunnassa on muuttumassa lisääntyvän vapaa-ajan myötä. Erityisesti nuoriso ja vartuneempi väkikin on löytänyt moottoripyörästä oivan ja mielekkään harrastusmuodon. Ennen moottoripyörät olivat yleisesti ottaen melko huonolaatuisia ja -kuntoisia, mutta silloinkin tuiki tarpeellisia. Moottoripyörä on kuitenkin ajoneuvona kehittynyt muita nopeammin. Entisen kovaäänisen laitteen asemesta se on tänään hiljainen, ta-

loudellinen ja ympäristöystävällinen. Tänäkin kuten helposti ympärillemme täällä Senaatintorilla katsomalla voimme todeta, ne ovat teknisesti huippuluokkaisia, esimerkiksi kunnossa. Tämä johtuu moottoripyörien omistajien huolehtivasta suhtautumisesta ajokkeihinsa. Moottoripyörän käyttäjä on tänään erillinen kuin eilen. Hänen tunnusomaisin piirteensä on se, että hän on järjestäytyneen moottoripyöräilyn harrastaja. Hän on moottorikerhon jäsen, ja siten osallistuu mukana rakentavassa toiminnassa. Hän harrastaa sitä ainoastaan oikeata harrastusta parhaalla mahdollisella tavalla. Valitettavasti on todettava, että järjestäytyneen moottoripyörätoiminnan ulko-

puolella saattaa olla edesvastuuttomia moottoripyörän käyttäjiä jotka kypsyttämällä tempauksillaan vaikeuttavat tervettä harrastustoimintaa. Näiden moottorihäiriköiden lukumäärä on kuitenkin vähäinen eikä heidän pärräämisensä perusteella saisi leimata kaikkia jotka liikkuvat moottoripyörällä. Suomen Moottoriliiton tarkoituksena on kaikkien moottoripyöräilijöiden saaminen saman mielekkään kerhotoiminnan pariin. Kaikista moottoripyörä harrastustoiminnasta näkyvintä on urheilun osuus. Maamme on kohonnut tässä muualla maailmassa niin suosituksessa urheilumuodossa aivan eturiviin, siellä sen hyväksi tehdyn työn määrää ei suinkaan ole vähäinen.



Senaatintorilla motoristit olivat ryhmittyneinä omien maakuntakylttiensä taakse.

Motoristin Kevätpäivät -77



Ja niin oli Aleksanteri II nähnyt ensimmäisen moottoripyöräparaatin.

Kypäräpakko voimaan 1.6.-77

Nyt voimaan astuva uusi kypärälaki velvoittaa kaikkia moottoripyöräilijöitä käyttämään hyväksyttyä kypärää. Pakollinen kypärä ei kuitenkaan ole alle 15-vuotiailla matkustajilla ja henkilöillä joilla sairaus tai jokin muu vamma estää kypärän käytön.

KESÄLOMALLA

- *Ostaisin kuusi dubleesormusta.*
- *Anteeksi, kuulinko oikein? Kuusi kihlasormusta?*
- *Kyllä vain. Minulla on nähkääs kuukauden kesäloma ja uusi nopeakulkuinen moottoripyörä.*

Omin ponnistuksin maailman parhaaksi nousseet moottoripyöräurheilijat ovat osoittaneet esimerkin ja olleet esimerkkinä niille tuhansille talkoohenkisille uustajille jotka yhä edelleen kehittävät moottoripyöräilyä. Moottorikerhot ovat merkittävästi edesauttaneet kaikissa moottoripyöräilijöiden turvallisuuteen tähtäävissä toimenpiteissä, joista tärkeimpinä mainittakoon moottoripyöräilijöiden suojakypärien laatuvaatimusten tarkkaileminen ja käyttöpakon kiirehtiminen sekä jatkokoulutuksen toteuttaminen.

Näillä sanoilla haluan tervehtiä Teitä kaikkia ja toivottaa menestystä teidän työllenne Valtiovallan ja Suomen Moottoriliiton puolesta."

Ulkomaiset kokoontumisajot

KESÄKUU

4–5.6. Kv. MP kokoont. Paikka: Immenstedt L-Saksa.

5 kv. MP kokoont. Paikka: Ingolstadt L-Saksa.

Bremsterrit Treffen jär. Moto-Club Genk Hoevenzavellaan 117 3600 Genk Belgia.

Holger-Danske Träffen järj. Jörgen Andersen Fokke 88 Helsingör 3000 Tanska.

11–12.6. 4 kv. MP kokoont. Paikka: Markdorx L-Saksa.

Elverum MP kokoontm. Paikka: Elverum Norja.

16 kv. Bartimeus Treffen. Paikka: Eexte Hollanti.

MC Vottem Treffen. Paikka: Vottem Belgia.

MP kokoont. järj. MC Toscana Firenze Italia.

MP kokoont. ja 1000 km kisa. Paikka: Heyssey Belgia.

Kv. MP kokoont. Paikka: Liege Belgia.

Kv. MP kokoont. järj. MC BAR-s/Aubois 10 Fontaine Ranska.

17–19.6. Etelä Unkarilainen MP kokoont. järj. MMSz Touring komitee. Postilokero 614. 1374 Budapest 5 Unkari.

Moto-Guzzi kokoont. järj. Moto-Guzzi Club Hollanti. v. Henegouven 1 AAN 9 Heemskerck Hollanti.

Delfin-Träffen. Paikka: Middelfart-/Fyn Tanska.

MP kokoont. Paikka: Mittenberg L-Saksa.

Sivuvaunu viikonloppu. Paikka: Arnheim Hollanti.

Powerbike Treffen. järj. MC De Oldtimer Fred v. Eedenstraat 65 Venlo-West Hollanti.

25–26.6. Saltfjell-Rally. järj. Steiner

Stenersen Halogalandsgatan 105. 8000 Bodö Norja.

Les Copains Treffen. järj. Armand Lennertz Bettenburger str. 64 Berchem Luxemburg.

Kv. kokoontuminen. järj. MC LA SECCHIA Modena Italia.

Kv. MP kokoont. järj. MC AUVERGNE 63 Ambert Ranska.

Kv. MP kokoont. järj. Mazoyart s.t. Hubert FMB Belgia.

Honstug Treffen. järj. MC Martini-stad Brasmusweg 61 Hoogezand Hollanti.

HEINÄKUU

2–3.7. Kv. kokoont. järj. MC Mammoth Pinerolo Italia.

3. kv. Zöllern Treffen. järj. MC Mössingen Goethestr 20. 7406 Mössingen L-Saksa.

Utvandrar-Treffen. järj. St. Christopher Tommy Granfedel Larmgat. 7 Lenhousa Ruotsi.

6–8.7. FIM-RALLY. Pau Ranska.

9–10.7. 6. kv. kokoont. Paikka: Schwandorf L-Saksa.

Hälsinge Treffen. Paikka: Bollnäs Ruotsi.

Stella Alpina. Paikka: Bardonecchia Italia.

MP festivaali. Paikka: Salzburgring Itävalta.

Kv. MP kokoont. järj. MC Troux Valles 25 Vandencourt Ranska.

16–17.7. 5. kv. MP kokoont. Paikka: Straubing L-Saksa.

Kv. MP kokoont. järj. MC Mutina Modena Italia.

Kv. MP kokoont. Madonnina Dei Centauri Alessandria Italia.

23–24.7. MP kokoont. Inter Ginsberg 77. Paikka: Ginsberg L-Saksa.

Kv. kokoont. järj. MC Schio Italia.

5. kv. ADAC MP kokoont. järj. MOC Maxdorf Edvard Sloboda Carostr 3. 6701 Maxdorf L-Saksa.

Kv. MP kokoont. järj. RFME Espanja.

Kv. MP kokoont. järj. Motorclub 92 Conc, Pingovins Sveitsi.

30.31.7. 7. kv. Obinger MP kokoont.

Paikka: Obing L-Saksa.

8 linnan kokoont. järj. VAMC De Graafschaprijders Molenweg 23 Vorden Hollanti.

Kv. MP kokoont. järj. OEAMTC Itävalta.

Kv. MP kokoont. FMP Belgia.

ELOKUU

6–7.8. Polar-Treffen. järj. Finmark MC Farbund Postilokero 1211. 9600 Hammerfest Norja.

6. Keisnaert Treffen. Paikka: Zandvoorde – Oostende Belgia.

Dalesman Rally. järj. MRS. Marita Tempast Deanmoor 32 A Station RD Crosshills Keishley Nord Yorkshire Englanti.

Kv. Alppi kokoont. järj. FMS Sveitsi.

13–14.8. Keller-Geister-Rally 77. järj. AMSC 1930 Alf E.v Am Muhlen-teich 8. 5584 Alf/Mosel L-Saksa.

Kv. MP kokoont. Werlte. järj. HSC Hummling Rainer Schwalbe Lindenstr 10. 4476 Werlte L-Saksa.

Skaraborgs Treffen. Paikka: Götene Ruotsi.

Kaastadt Treffen. järj. MAC Alkmaar Kennemarstraat 194 Alkmaar Hollanti.

Kv. MP kokoont. järj. OEAMTC Itävalta.

20–21.8. Kv. kokoont. Paikka: Hemslö L-Saksa.

Kv. MP kokoont. Paikka: Länsi-Berliini L-Saksa.

Mariaros Treffen. Paikka: Västeros Ruotsi.

Kv. Honda Owners Club Rally. järj. Jon Hiass 109 Station RD Nailsea Bristol B 519 2 HE Engalnti.

Kv. Tenten Treffen. Paikka: Maashees Hollanti.

Kv. MP kokoont. järj. MC Pippo Zanini Rovereto Italia.

Kv. MP kokoont. järj. FMS Sveitsi.

22–28.8. Pannonia-Treffen. järj. MMSZ Touring-komitee. Postilokero 614. 1374 Budapest Unkari.

27–28.8. Varbergs-Rundan Treffen. Paikka Varberg Ruotsi.

Moottorikerho ja kyläläiset napit vastakkain Punkalaitumella

Lihava riita on kasvanut siitä, kun konainen kyläkunta on yksimielisenä noussut vastustamaan moottorirata-hanketta Punkalaitumella. Punkalaitumen kunnanhallitus päätti äskettäin esittää valtuustolle kunnan välitystä radan maahankinnassa. Myllykulman asukkaat ovat kuitenkin päättäneet tehdä kaikkensa, jotta rata sijoitettaisiin johonkin muualle kuin Myllykulmalle. Kyläläiset pelkäävät radan melu- ja muita saastehaittoja. Kyläläiset haluavat alueen lisämaakseen maatalouskäyttöön. Asiaa käsitellään kunnanhallituksessa edelleen.

HÖYTIÄISKOKOONTUMINEN

18.–19.6.1977 Höytiäisen hiihtomajalla. Järjestää PKMK. Ajo-ohje: Joensuu Kuopion suuntaan tietä n:o 17 noin 5 km josta opastus paikalle. 19.6.–77 Moto cross kisat noin 1 km päässä hiihtomajalta.

Kv. MP kokoont. järj. MC Mutina Modena Italia.

SYYSKU

3–4.9. 6. kv. Halden-Treffen. Paikka: Halden Norja.

10–11.9. Kv. Tändstick-Treffen. Paikka: Bankeryd Ruotsi.

Adser-Treffen. Paikka: Homborsund Norja.

Ralleista joista on ilmoitettu vain rallin järjestäjä, saa lähempiä tietoja rallin paikasta ym. kirjoittamalla järjestäjille.



Kesän ensimmäiset hellepäivät muuttuivat hyisevän kylmäksi vesisateeksi motoristien kokoontuessa Kirjokivelle.



Koleasta säästä huolimatta Kirjokivelle saavuttiin runsaslukuisesti ja pitkienkin matkojen päästä.



Sunnuntai-ajelu

Mäntsälään Sepänmäen museoon sunnuntaina 19. päivänä kesäkuuta noin puolen päivän aikanaan. Lähte ajelulle.

ÄÄNIKIRJE MATKAMOTORISTEILLE

Seuraava teksti on epätavallinen monessa suhteessa. Toimitus sai äänitetyn kasetin, jossa motorsimin ulkopuolinen henkilö lähettää meille eräänlaista "ihailijapostia", ja pohdiskelua siitä että kaikki, jotka haluavat eivät uskalla ryhtyä matkamotoristeiksi. Etenkin jos heidän yhteiskunnallinen asemansa sitoo heitä niin kuten lähettäjää ilmeisesti sitoo. Toivomuksen mukaan kasetti on hävitetty, kun siitä oli valittu painettava osuus. Tämä on siis kuin yleisön osaston kirjoitus ilman nimeä, mutta asian kiinnostavuuden vuoksi se sallittakoon.

Ajaessani tänä keväisenä perjantai-iltana kaupungista kesämökille, poikkesin tapani mukaan matkanvarren huoltoasemalle tankkaamaan ja kahvitauolle. Kun olin tankannut, paikalle ajoi kaksi matkamotoristia seitsemän ja puolisatasillaan. He ilmeisesti olivat kevään ensimmäisellä viikonloppumatkallaan, täysissä matkavarusteissa teltaa, makuupusseja ja keittovälineitä myöten. He eivät enää olleet poikasia, vaan kypsä nuoria miehiä, mutta heissä hehkui kadehdittavaa nuorekasta intoa. Kun keväällä juuri lautumelle päässeillä mullikoilla. Kun he joiivat kahvia viereisessä pöydässä, saatoinkin keskustelusta havaita, että toverukset tapasivat tänä keväänä ensi kerran. Mutta heillä tuntui olevan niin paljon yhteistä, kun he kilvan kertoivat toisilleen missä kaikissa ralleissa ja paikoissa pitäisi käydä kesän viikonloppuina ja kesälomalla. Oli Kontio- ja Trollrallia ja Lapinkierrosta ja Hammerfestiä ja paljon muuta suunnitelmassa.

Aina kun näen matkamotoristeja vankkoine pyörineen ja kypärissään ja nahkahaalareissaan, näen heissä aikamme vapauden symbolin. Jotain riippumattomuutta, jota niin harvalla on. Ohi ikäluokkaa- ja sosiaalisen erojen toisiinsa veljinä yhdistyvää. Ehkä näkemykseni on liian romanttinen, he ehkä itse eivät tunnukaan samoin. En koskaan ole uskaltanut juttelemaan kenenkään heidän kanssaan. Ehkä siksi että itse olen niin sidottu oman elämäni puitteisiin. Omassa kaupungissani se olisi varsin vaikeaa, sillä miltei kaikki tietävät, että olen "suuri herra", johtaja se- ja se. Minun on elettävä asemani ja roolini mukaisesti. Talouselämä ja yhteiskunta edellyttää sitä. Minun on pukeuduttava aina moitteettomasti ja autoni on oltava asemani mukainen. Se on etuoikeus, mutta myös pakko.

Olen keski-ikäinen mies ja ulkonaisesti tottunut asemaani ja rooliini. Mutta vuosi vuodelta sisälläni vahvistuu kapinamieli.



Kun näen matkamotoristeja vankkoine pyörineen, kypärissään ja nahkahaalareissaan, näen heissä aikamme vapauden symbolin. Jotain riippumattomuutta, jota niin harvalla on.

Haluaisin paeta joskus kaikkea. Kesämökki on kyllä pakopaikka, joka suodaan isollekin herralle. Sen alueella saa heittää kauluspaidan ja vääntää vaikka kantoja koko ruumis ravassa. Sitä minäkin totisesti olen tehnyt monta kertaa. Vaimo kyllä tapansa mukaan on sille nyrpistellyt ja lapsetkin ovat lakanneet osallistumasta kun tuli murrosiän mukana muut riennot. Nytkin olen ”kesäparatiisissani” yksin. Vaimo ei enää monastikaan kaupungin mukavuuksista mökille lähde ja lapsilla on jo omat perheet. Täällä istun nyt ihmissuhteiden tyhjiössä. Keväinen luonto piristää omalla tavallaan, mutta kuitenkin ei elämä ole paikallaan. Jokin sisimmässäni huutaa voimallisemmin kuin koskaan aikaisemmin: lähde liikkeelle kuten matkamotoristit. Minulle teki kipeää kun huoltoasemalla katsoin, kun pojat hyppäsivät satulaan ja jatkoivat matkaa. Tunnustan teille: minussa kiihtyy halu ostaa moottoripyörä. Tietysti minä matkailen autolla kun sellainen on. Mutta autolla kulkija on sidottu toisella lailla kuin motoristi. Ihmissuhteissaan hän on sidottu. Sen mitä olen tehnyt havaintoja matkamotoristeista, he eivät ole eristettyjä, heillä on tie auki toisen luo.

Halu ostaa moottoripyörä on kytenyt minussa jo muutaman vuoden ajan. 1970-luvun alun katupäristelijät eivät sitä aiheuttaneet, vaan matkoilla näkemäni matkamotoristit, joilla on jokin päämäärä ja myös kyky irtautua. Kolme vuotta sitten nuorimman tyttärenti häissä herätin suurta hilpeyttä päivällispuheelleni. Totesin silloin, että olen suorittanut loppuun kasvatustehtäväni ja voin alkaa elää enemmän itselleni. Voisinpa hankkia vaikka viissatosen moottoripyörän, kypä-

rän ja nahkahaalarin ja ryhtyä viikonloppuajelijaksi, kun kesämökkilläkin paikat on niin kunnossa ettei sielläkään kiinnostavaa löydy. Koolla oli kaupungin kerma ja he tietysti pistivät koko jutun samp-panjan ja häähumun syyksi. Mutta asia ei jäänyt siihen. Parin lapsenperheen käydessä kodissamme otin esille suunnitelman vakavasti. Sanoin perhekunnalleni ostavani nyt matkapyörän, koska Suomessa jo monet keski-ikäiset ovat palanneet harrastukseen. Vaimo suuttui hysterisesti ja tytär ja poika totesi äijän tulleen hulluksi. Minäkin suutuin ja nolasin itseni läheisten silmissä. Seuraavana päivänä soitin pääjohtajalle Helsinkiin ja kysyin, sopiiko minulle moottoripyörä. Hän ryki hämmentyneenä jonkin aikaa ja tiuskaisi sitten: ”ei sovi, ajattele toki asemiasi ja firmankin mainetta”. Tajusin että elämä on antanut minulle paljon ja tämä paljon kieltää minulta matkamotorismin. Voisin lentää, moottorikelkailla ja veneillä, mutten pyöräillä. Tämä kriisi viilensi vaimoni ja itseni suhteita. Lasten lentäessä pesästä hän muutenkin on käperrynt omiin elämänympyröihinsä ja asemansa suomiin seurapiiri yhteyksiin.

Mutta tämä kriisi palautti minussa eläväksi erään nuoruuteni parhaista kokemuksista. Työn, perheen ja yhteiskunnallisen nousun myötä se oli haalistunut, unohtunutkin. Mutta uskon että kun kerroin sen nyt teille, ymmärrätte paremmin minua ja ehkä itsekkin voin ymmärtää haluani palata matkamotorismiin. Sen tausta on isäni moottoripyörä ja ainoa loma-matkani sillä.

LOMAMATKANI MOOTTORIPYÖRÄLLÄ 1940-LUVULLA

Perheemme elämään liittyi moottoripyörä isäni ammatin kautta. Hän oli metsäpomo, jolla oli laaja piiri. 1938 hän osti ensimmäisen moottoripyöränsä työmatkoja varten, mutta sotavuodet keskeyttivät sen käytön. 1941 Norton otettiin armeijan käyttöön ja siellä se romuuntui. Isä oli erittäin autoritääriäinen luonne. Perheen ainoana poikana en saanut opetella pyörällä ajamaan. Sotavuosina jouduin nuorukaisena armeijaan ja se keskeytti pahasti hyvin menneet opintonikin.

Se taisi olla 1947 paikkeilla kun isäni sai uuden BMW:n työkäyttöön. Ilmeisesti ensi erä mitä sodan jälkeen maahan tuotiin ja ne jaettiin kipeimmin tarvitseville metsäalan ja maatalousneuvonnan miehille. Samoihin aikoihin minä lopettelin korkeakouluopintojani. Oppiarvoni ja sodassa saadut kersanttinnatsat saivat isäni pitämään minua jo miehenä, joka saisi koskea moottoripyöräänkin. Mutta bensan säännöstely pisti kaikki koe- ja huviajelut minimiin. Työajoonkaan ei tahtonut riittää.

Opin kuitenkin pyörän hallinnan. Mikään tekniikan mies en koskaan ole ollut, ajoelämys oli minulle tärkeämpi kuin pyörä sinänsä. Kun sitten isäni yllätyksekseni lupasi, että saan tehdä kolmen päivän matkan 250 km päässä asuvan sukulaisperheen luo, olin jännittynyt kuinka pärjäisin jos pyörään tulisi remonttia. Onneksi sitä ei tullut ja elämäni ainoan moottoripyörämatkan muistot elävätkin muilta tasoilta.

Yksi oli ajoasu. Kun isäni joutui ajamaan paljon talvella, hänellä oli hyvät varusteet. Olimme samaa kokoa ja ne sopivat minullekin. 1930-luvun perua oli nahkalakki, kyläsuutarin tekemät riukuvarsilapikkaat ja napitettava nahkapuse-

ro ruskeaa vankkaa nahkaa ja vahvalla vuorilla. BMW:n oston aikaan tuli kauppaan sodanjälkeisen ajan ensimmäiset nahkahousut leveää pussihousumallia. Ne olivat niin vankkaa tekoa, että tyhjänäkin miltei pystyssä pysyivät ja ruskea pinta niin kiiltävä, että miltei kuvansa peilasi. Kun puin nahkatamineet ylleni ja pistin eväs- ja tuliaisrepun selkääni, olin kuin sodanaikaisen täyspakkauksen alaisena. Mutta matkalla ei sen antama suoja ollut pahaksi. Kiusallisin oli selkäreppu. Se epätasapainotti ajoa senaikaisilla kurjan kuoppaisilla teillä. Ajo oli tosiaan taiteilua, mutta se myös riemastutti kun huomasi, että osaa. Sorateillä oli paikoin runsaasti hevosenlanta. Kärrinpyörien tekemiä raiteita sai varoa.

Eniten riemastutti menemisen vapaus, että itse sai määrätä aikataulunsa. Kylissä lapset juoksivat katsomaan ihmettä moottoripyörää ja tienvarren pelloilla pysähtyi työ, kun ajoin ohi. Miehät ja nuorukaiset loivat usein ihastelevia katseita. Bensakupongeilla sai kirkonkylästä bensaa, tavallisimmin osuusliikkeellä oli tämä huolto. Varsinaisia huoltoasemia ei maaseudulla ollut. Kokemattomuus ja ajojännitys puudutti käsiä ja selkää ja niskaa. Kun tuli kaunis maisemämäki, pysähdyin verryttelemään. Mutkaisilla huonoilla sorateillä ei vauhtia voinut pitää. Enkä siihen pyrkinytkään. Katselin paikkoja ja nautin olosta, tärkeämpi oli matka eikä perille pääsy. Eräässä kirkonkylässä katsoin paikallismuseon. Seuraavalla ajotaiपालeella nousi uhkaava ukkospilvi. Tienvieressä oli heinälato puolillaan heiniä. Laitoin pyörän päätyseinälle ja juuri kun pääsin latoon tämäntyyti salama läheisen mäen puuhun ja kaatosade alkoi. Jouduin olemaan sateenpidossa tun-

nin ja kun suljen silmäni, voin aisteihini palauttaa sen tuntemukset: ääninä sateen kohina hallitsevana ja heinien kahina ja uudenkankeiden nahkahousujen nahina, nenässä sateen haju ja kuivista heinistä ja uudenväkevästä nahkahousuista sekotunut omalaatuinen hajucocktail. Sateen hiljaa laantuessa raukeus hiipi aisteihini ja hetken oli halu nukahtaa. Oli kuitenkin jatkettava matkaa jotta illalla olisin perillä. 250 km siihen aikaan oli melkoinen päivämatka!

Seuraavan päivän olin vanhan tätini vieraana. Tāti kauhisteli kuinka uskallan sellaisella rakkineella ajaa. Paluupäivänä ilma oli tavattoman kuuma. Auringon paahde kuumitti nahkapuvun pinnan miltei kättä polttavaksi. Pari kertaa päivän aikana poikkesin rantaan ja uin. Nautin tavattomasti tästäkin päivästä.

Sitten alkoikin elämäni arki ja myös

nousu. Avioliitto, asunto, auto, ylenemistä työelämässä, arvostusta ympäristössä. Minusta tuli menevä ja näkyvä mies. Kaikessa oli menestyksen maku. Kunnes kaikki oli liian valmista ja kun huomasin, että olen asemani vanki.

Jonkinlainen kapinallinen ele oli kai sekin että joku vuosi sitten isäni kuolinpestä selvitettäessä pelastin sen ruskean nahkapuvun ja lapikkaat. Sisareni oli kantanut ne ullakolta poltettavien tavaroitten roviolle. Puku on hyväkuntoinen, koska isäni lopetti sen käytön hankittuaan ensimmäisen autonsa 1950 paikkeilla. Pyyhin siitä pölyt, voitelin sen ja se on kesämökkilläni naulassa roikkumassa. Joskus tuulisella pidän sitä järvellä ja kun keväällä siivoilen pihaa, pistän jalkaani nahkahousut ja lapikkaat. Olen huomannut, että niistä on tullut minulle vapauden symboli. Vaimoni inhoaa niitä ja on



Minussa on jo pitkään kytenyt halu ostaa moottoripyörä, sen on herättänyt matkoillani näkemät matkamotoristit, joilla on jokin päämäärä ja myös kyky irtautua.

uhannut ne hävittää, muttei ole uskaltanut. Samanlainen riidan aihe oli aikaisemmin risainen verryttelypuku, jota mökillä pidin vuosikautia. Tämä kai on valkokaulusmiehen kapinallista pakoa epäsovinnaiseen ja miehisempään vaate-tukseen. Saatatte arvata, että tätä äänittäessäni olen pukeutunut siihen motoristipukuun, jolla tein elämäni ainoan moottoripyörämatkan. Se antaa minulle rohkeutta tunnustaa tilanteeni, itselleni ja teille. Oma nuoruuteni on yhtä kaukana kuin tämän nahkapuvun kiilto ja uutuden tuoksu. Kumpaakaan ei saa takaisin.

Tuli mieleeni, että se taisi olla itse kuningas Salomo, joka loistonsa päivinä kirjoitti ikimuistettavat sanat:

iloitse nuorukainen nuoruudessasi, ennenkuin ne päivät tulevat joista sanot: nämä eivät minua miellytä.

Minä kahdehdin niiden matkamotoristien nuoruutta, jotka hyvillä pyörillään ja hyvissä varustuksissa voivat ajaa hyviä teitä milteipä maailman ääriin. Vielä enemmän kahdehdin niitä ikääntyneitä jotka voivat ja uskaltavat tehdä samoin. Amerikkalaiseen käsitteistöön kuuluu sanat: escape from ordinary — pako järjestetystä elämästä. Matkamotorismi nyky-Suomessa ilmeisesti suuressa määrin on sitä. Luovalla tavalla toteutettu pako on koko elämän säilyttämistä.

Uskon että jos nuoruudessa joku täällä linjalla on voinut toteuttaa itseään ja laajentaa maailmankuvaansa, hän ammattinsa ja perheensä tärkeimmässä vaiheessa voi luopua muutamaksi vuodeksi motorismista. Mutta korkeassakin asemassa ollen hän ehkä voi myöhemmin palata.

Toivon että heillä olisi rohkeutta enemmän kuin minulla. Minulla on vain

VI KAUHARALLI

aikaisemmin ilmoitettu ajankohta on virheellinen. Kauharallin oikea tapahtumajäika on 3.–5.6.1977.

MYYTÄVÄNÄ

Reimo Power 3–1 **PAKOPUTKI** Suzuki GT 550:een. Ollut käytössä yhden kesän. Hinta 700 mk. (Uusi 1100 mk). Puh. 957-23 485 Honkanen, arkisin klo 8–17.

YAMAHA 650 cc XS 2 vm -72. Eritt. hyvä. Puh. 915-149736.

Iso **LASIKUITUTANKKI** Hondaan, väri alkuperäinen Candy Red. Siistiä työtä, käyttämätön. Sekä CB 750:n **ENSIÖVEDON KETJUT**, alkuperäinen varaosaa. Puh. arkipäivänä 90-630 741/738 Jarmo.

SUZUKI 500 K -73. Lisävarusteina Kraven laukut ym. Myy Kari Fellman, puh. 90-625 574.

BMW:n alkuperäinen **SUOJAKAARI** CB 750 Hondan **ISTUIN** sekä **TAKAVANNE**. BMW:n **ILMA- ja ÖLJYN-SUODATTIMIA**. Puh. 968-12 490.

yhden matkan muistot ja vanha nahkapuku kesämökillä.

Jos jollain huoltoasemalla tapaatte keski-ikäisen miehen, joka luo teihin ja pyöräänne kaihoisan katseen, se mies saatan olla minä. Tai joku muu minun kaltaiseni asemaansa sidottu mies.

UPOMINKI ELI MATKAMUISTOJA PITKIN EUROOPPIA

Tässä pakinoi kerholaisten, Nimimerkki "Seitenpuolosen jiipee" Satakunnan Pääkaupungista kokemuseräistä pakinaa matkailusta moottoripyörällä.

Alunperin tästä tarinasta piti tulla pitkä ja yksityiskohtainen matkakertomus pitkistä ja yksityiskohtaisista matkoista moottoripyörä nimisellä kulkuneuvolla Keski- ja Eteläeurooppiin. Mutta sitten ajattelin, että liian seikkaperäiset kertoelmat eivät varmaankaan kiinnosta ainkaan kaikkia lehtemme lukijoita. Niinpä ryhdyin tekemään eräänlaisia koottuja muistelmapalasia ja myös tyrkyttämään mielipiteitäni, kokemuksiani ja neuvojakin, siltä varalta että niistä joku lähinnä ensimmäistä pitkää matkaansa suunnitteleva olisi ihastunut.

Mero Keski- ja Eteläeurooppiin voidaan mielestäni suorittaa kolmella eri tavalla moottoripyörää käyttäen:

– ajaen E-nelosta läpi Ruotsin eri köpingien ja Tanskan eri rödien ja rydien, mitä nyt välillä hiukan tarvitaan autolauttaa tai siltaa, ettei saappaat ja mopedi kastu

– tusinaturistina autolautalla esimerkiksi Travemüнден tai Puolaan ja sitten ajaen edelleen minne vain, vaikkapa Väli-meren rantaan uimaan

– rahtilaivalla johonkin Luoteis- tai

Länsieuroopin satamaan, johon se rahtilaiva sattuu menemään.

Olen kokeillut kaikkia näitä tapoja havaiten tämän viimeksi mainitun rahtilaivakonstin parhaiten soveltuvan vartalo- leni. Sitäpaitsi se ei ole lainkaan niin kallis tai hidaskaan matkanaloitustapa kuin moni vannoutunut kahvankääntäjä ensin luulisi. Neljässä viidessä päivässä hyssyttele nykyaikainen rahtialus jo varsin pitkälle. Näin välttyy ajamasta Ruotsin ja Tanskan läpi, mikä joka kesä toistuesaan ei ole enää nautintoa. Vaikeutena on vain se, että tämä rahtilaivamatkailu ei ehkä ole aivan joka jannun ulottuvilla, pitää olla hieman jotain suhteentapaisia merenkulkualalle, niin sitten kyllä, sano. Lisäksi pitää ruveta asiaansa ajoissa jo talvella puuhaamaan, laivapaikat ovat kysytyjä kesäisen. Pyörän stuuvauksen takia peräportti tai muut ro-ro – tyyppiset laivat ovat parhaita.

Loman ajoituksesta kalenteriin sanoisin, että mikäli matka ei suuntaudu pääasiallisesti ylös vuoristoihin tai johonkin Pohjois-Norjaan, on toukokuu hyvää lomailuaikaa moottoripyöräilijöille. Silloin on joka puolella vielä tilaa, mutta "paikat" rupeavat kuitenkin jo olemaan auki, ja mikä parasta, suuret turistilautmat eivät ole vielä liikkeellä. Lisäksi hinnat ovat monin paikoin halvempia kuin korkeasesongin aikana.

Matkavarusteista vähäsen ja aloitetaan työkaluista ja varaosista. Tee ensin

se tavanomainen pitkä, pitkä luettelo, johon kirjoitat kaiken mahdollisen työkalu-, tarvike- ja varaosa-alalta. Ota sitten punakynä ja bondejärkeä avuksesi ja kruksaa noin puolet tästä määrästä pois. Mielestäni voi poistaa esimerkiksi hylsytarjan, rengasraudat, ison vasaran ynnä muuta sellaista joita yleensä saa lainata huoltoasemilta.

Pane sen sijaan pyöräsi tip-top kuntoon jo kotona! Laita siihen uudet renkaat, uudet ketjut ja hammaspyörät, katkojan kärjet, jarrupalat jne, mikä vaan onkin sen verran jo käytettyä osaa, että se kuluu liian lähelle loppuaan arvioimasi matkan aikana. Näin tekemällä voit lähteä paljon varmemmalla mielellä matkalle, eikä tarvitse ottaa kovin paljon kamaa mukaan. Nykyisiä yleisempiä pyörämerkkejä varten on sitäpaitsi jälleenmyyjäkin olemassa, parhaiten Ruotsissa ja Saksassa. Niitä jos tarvitsee, on hyvä aloittaa etsikelyt paikkaseudun puhelinluettelosta M – kirjaimen paikkeilta. Jos sensijaan liikut vanhalla tai harvinaista merkkiä olevalla tai heikkokuntoisella pyörällä, on tietysti syytä harkita varaosatarvekin toiselta kantilta. Mutta ei haittaa lainkaan, jos laitat sen vanhankin pyörän hyvään kuntoon ennen lähtöä. Ja kaiken kaikkiaan: yleensä se puuttuva nippeli tai pakoputken kannatuslaakeri ei sitten kuitenkaan ole mukana, vaan joudutaan turvautumaan joko rautalankaan tai hinausköyteen, jotka ovat päteviä varusteita.

Räteist ja lumpuist on niin paljon kirjoitettu, etten paljon viitsi jatkaa. Tärkeintä on että varustaudut sen mukaan millaiseksi olet lomasi pääosin suunnitellut muodostuvaksi. Jos se on ajamista ajamisen päälle joka ainoa päivä (Kilome-

terfressen, sanoo sakemanni) et paljon tarvitse iltapukua tai monenmoisia ranta-asuja kuin esimerkiksi mentäessä viikkokausiksi makaamaan johonkin kylpylään tai hupittelukeskuksiin. Sanoisin lyhyesti, että kunnon ja täydet ajovarusteet on a ja o, sadevehkeet on pakolliset, muusta voidaan neuvotella mihin suuntaan hyvänsä. Yleensä jotkut villapaita – farmarihousuyhdistelmät riittävät motoristin ilt- ja vapaa-ajan kuteiksi. Paitoja, pukua tai solmiota en ole ikuna laahannut mukana, olen vain jättänyt sellaiset paikat käymättä joihin niin hienot vetimet vaaditaan. Yksinkertaista, rakas Watson. Jos kuitenkin haluat poiketa esim. Monte Carlon Peli-Sikanolla tai Vatikaanin vastaanotolla, muista plankauttaa haalarisi läheisessä Shellissä rätilaikalla.

Kaikka vaatetta ei liioin kannata ainakaan monin kappalein retuuttaa mukanaan, sillä paikallisista Anttiloista ja marketoista saa ostaa yhtä jos toistakin lippalakkaa ja uimapökyä, aika halvalla-kin usein. Kumisaappaiden mukana kuljetus on hiukan pulmallinen ja tilaavievä juttu. Niitä voi yrittää korvata erilaisilla päällevedettävillä kumikortsusaappailla tai yhdistetyllä muovipussi + teippaus- systeemillä, vaihtelevalla menestyksellä. Päättää itse!

Mikäli pyöräsi on tulpistaan kosteudelle arkaa plaatua, on vanhanaikaisesta vakstuukin tapaisesta kankaasta revitty riittävän iso palanen hyvä olemassa jouduttaessa pysäköimään pitemmäksi ajaksi esimerkiksi kaatosateiselle kamppailu-alueelle. Pieni CRC-suihkepullo on myös pelkkää jautaa, kun niikseen tulee. Älä sensijaan pane tavallista pehmeää PE-muovikalvoa kuumen moottorin päälle, se iskostuu siihen kiinni ja lujaan. Vara-

lamppuja en ole pitänyt kuin yhden H-4:n muassani päävalon sippaamisen varalta, muita voi ostella päiväsaikaan huoltoasemilta. Muuta harkinnan arvoista roinaa ja rompetta voisi olla: erkkarilla, rengasventtiilien sieluja muutama, virrankoetuskyinä, taskulamppu, ohut ja luja nailonköysi. Viimeksi mainittu kelpaa lisäksi telttailijoille pyykkinaruksi, kunnonkohentajille hyppynaruksi ja epätoivoisille hirttäytymisnaruksi, monipuolinen ja suosittelava varuste siis, yksi kilpale per porukka riittää. Jos on useampi samanlainen pyörä ryhmässä ei jokaisen toimita ottaa mukaan niitä vakiovarustetyökaluja (jotka yleensä ovat onnetonta peltiprässäystä) vaan sopikaa keskenänne, mitä kukin ottaa, että tulee asiallisen monipuolinen kokelma mukaan.

Majoituksesta puheentullen totean että olen jo monta vuotta sitten siirtynyt köyhästä mutta vaatimattomasta telttailu — ja kamppailumajoituksesta hotellimajoitukseen. Perusteeni, joilla rohkenen tätä muillekin suositella, ainakin kokeiltavaksi edes yhden kerran ovat seuraavat:

— Hotellimajoitus tavallisissa siisteissä hotelleissa tai majataloissa on — toisin kuin Suomessa — mielestäni kohtuullisen hin- taista.

— Hotellien seinät, lattiat ja katto pitävät tuulta ja sadetta ja kylmääkin aika hyvin. Niissä voi peseytyä ja pestä hiukan pyykkiänsäkin.

— Hotelloissa saa yleensä pyöränsä joko autotalliin, katokseen tai pihaan, hiukan siis suojaan erilaista uteliaisuutta vastaan.

— Jos hotelliin meneminen tuntuu liian juhlavalta, muista maantien varsien ”Zimmer frei” tai esim. ”Chambres libres” -systeemi, toisin sanoen maatalojen

omistajien tarjoamat vierashuoneet. Edullisia, siistejä jopa ystävällisimpiäkin.

— Käytettäessä edellä selostettua systeemiä vähenee mukana laahattava tavaramäärä melkoisesti kaiken kämppäilyroinan jäädessä kotiin navetanylisille. Pyörä ei myöskään käyttäydy kuin selän katkemispisteeseen kuormattu kameli. Takaistuimella pelkäävä muija voi sijaan käyttäytyä miten hyvänsä, vaikkapa kuten kameli.

— Tämä yksityismajoitus-systeemi toimii myös Itä-Euroopin puolella, toisin vain kuin Lännen puolella. Näkyvä kyltitys puuttuu. Käypä konsti on mennä iltasella norkoilemaan kaupungin rautatieaseman odotushalliin. Siellä norkoilee useinkin yksityismajoittajien ”osoitegenttejä”. Näiltä pitää sitten sujuvalla ala-slovakian murteella kysyä osoite, huoneen hinta, ajo-ohje yms, ja kas, tuossa tuoksauksessa on majoitusjärjestyksessä. Itä-Euroopissa tuppaavat rallimerkit ja muut muoviläsyt vilkut ja vastaavat helposti irtoamaan yön aikana, joten koettakaa ihmeessä saada moponne johonkin näkösuojaan. Maaseudulla pitää sen sijaan vain kysellä majoitusmahdollisuuksia, parhaiten isomman näköisistä taloista. Jos esität asiasi saksan kielellä, sano jo toisessa lauseessa ettet ole saksalaisia, vaan suomi-poikia, se tekee asiat sujuvammiksi.

Liikenteestä alppiteillä ja vuoristoissa löytyy myös monenmoista neuvoja ja ohjetta opaskirjoissa. Ei lisä pahaa tee muussa kuin selkään saamisessa, joten tässä tyrkytän muutaman neuvon:

— Varaa aikaa riittävästi vuoristotai- paleille, lyhyt matka kartalla voi olla pit- känlainen käytännössä.

— Aja pikkuvaihteilla jurraten alamä- et, säästät jarrujasi.

— Älä paljon oikease kurveissa, sieltä voi tulla joku vastaan kovaakin. Jos kur- vin takaa kuuluu railakas kolmisointu- fanfaari, on tulija todennäköisesti posti- bussi, ja niillä on etuoikeus sisäänraken- nettuna.

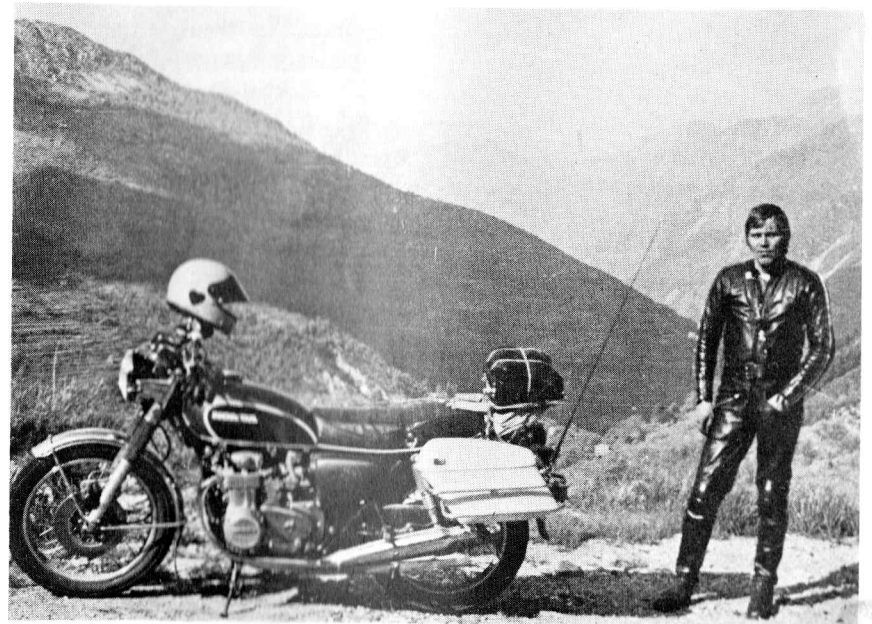
— Varo karjalaumoja, kilipukkeja, he- vosajoneuvoja, paannejäättä sekä paikal- lisia rattijuoppoja.

— Jos koneesi kuumenee ltkaa mäki- maissa, on pätevä konsti tehdä tienpielen hangesta lumipalloja asetella niitä sylinte- rien päälle ja väliin. Näin matkanteko katkeaa mukavasti ja koneesi pääsee kunnolla jäähtymään.

— Pysähdy katselemaan maisemia ja valokuvaamaan niitä UV-suodattimen lä-

pi. Valitse turvallinen pysähtymispaikka liikenteen ja kivensortumien suhteen.

Liikenteestä moottoriteillä on myös monta varoituksen sanaa kirjoitettu. Matkahan niillä joutuu hyvin, Saksassa ja Sveitsissä ilmaiseksi, Italiassa ja Rans- kassa monesti maksua vastaan. Jos on aikomus nopeasti selviytyä eteenpäin, on tasaisen tappava meno baanalla suositel- tavaa. Lähde mieluiten jo aamuvar- haisesta liikkeelle, tankkaa ja huolla pyö- räsi jo iltasella valmiiksi, äläkä kaljoittele myöhään. Vaihtaessasi ohituskaistalle muistanet että taustapeilissä pienenä pis- teenä = kaukaisena valona ehkäpä käyvä ajoneuvo voi lähestyä jopa yli 200 km/h kyytiä, esimerkiksi turboahdettu neliveto Kiwasika pystyy kaksi päällä tähän. Kat- so siis kenen alle tuppautud! Silmät auki



Tauko keväsen koleilla Jura-alpeilla Itä-Ranskassa. Lunta oli liukkaaksi asti, laak- soissa jo kesäistä.

moottoriteillä! Ranskanmaan kolmikais-
taiset (ilmaiset) ns. "puolimoottoritiet"
ovat luku sinänsä. Keskimmäinen kaista
niistä kolmesta on tarkoitettu molempiin
suuntiin menevien ohituskaistaksi. Joku
vastaantuleva voi -ja usein sen tekeekin-
pökätä täysin arvaamattasi eteesi omalta
kaistaltaan. Katso silloin että sinulla on
omalla varsinaisella matkantekokaistalla-
si sopiva kolo johon tyylikkäästi sujahdat
takaisin. Keskikaistaa kutsutaan, ei aivan
ilman aihetta, "itsemurhakaistaksi". Rat-
tijuoppous ei ole valitettavasti mikään
tuntematon ilmiö tässä viinimaassa, mut-
ta älä sinä silti siihen retkahda.

Vakuutuksista ja paperisodasta: Suo-
malainen ajokortti käy nykyisessä muo-
dossa lähes joka maassa, joten tuskin on
tarvetta hankkia sitä mainostettua kan-
sainvälistä, jos nyt ei aio johonkin Taka-
Bangladeshiin. Jotain ylimääräistä mat-
kavakuutusturvaa voi muutamalla kym-
pillä ostaa itselleen ennen lähtöään. Esim.
ruumiin kotiinkuljetus on kotoista ala-
doopitehdasta ilahduttava juttu, sinkkiar-
kusta menee lisämaksu. Liikennevakuu-
tuksen "vihreää korttia" harvoin kysy-
tään, mutta kun sen ilmaiseksi vakuutus-
yhtiöstä saa, niin ei haittaa olla sekin
mukana, varsinkin silloin kun jotain sat-
tuu sattumaan liikenteessä.

Rahat, valuutat ja kielitaidot voivat
olla ensikertalaisia hermostuttavia asioi-
ta. Täysin kielitaidottomankaan ei pitäisi
pelätä lähteä matkailemaan omin nokin-
kaan, kyllä se siitä sujuu, sano. Mutta
paljon helpottaisi jos edes yksi kaveri po-
rukasta solkkaisi auttavasti jotain ns.
isoa kieltä. Itä-Euroopassa käy saksan
kieli pitkälle, Ranskan maaseudulla vain
ranska. Jokin turistisanakirja, jossa on
tarpeellisimmat fraasit monella eri kielellä

rinnakkain on ummikolle tyhjää parempi
apua antaja. Rahaa ja valuuttaa pitää
olla riittävästi, ettei tarvitse lähteä Suo-
men konsulaatteja etsiskelemään. Ota va-
luuttasi sekä käteisenä ulkomaan rahana
että jonkin suuren ja tunnetun kansainvä-
lisen pankin matkashekkinä. Pankeissa
saat matkashekeistäsi yleensä paremman
vaihtokurssin kuin joltain hotellin portsar-
ilta. Itä-Euroopan epävirallinen valuut-
takauppa on taas luku sinänsä, sen saa
jokainen minun puolestani opiskella omin
nokin. Jemmaa muuten lompakkosi taka-
lokeroon tai oikean jalan saappaan väli-
pohjan alle 100 – 200 Suomen markkaa
(seteleinä kätevimmin) sellaiseksi varara-
hastöksi, johon ei kosketa ihan pikku
kummassa. Se on viimeistään tarpeen pa-
luumatkan viimeisellä laivamatka-etapilla
tuliaisista ostettaessa tai jo kotimaahan tul-
tua viimeisiä tankkauksia tehtäessä. Es-
son luottokortti muuten käy sekä Tans-
kassa että Ruotsissa, mutta ei takapa-
juisessa Norjassa. Matkalla yleensä tup-
paa rahaa kulumaan, eikä ulkomaille kai
yleensä mennä säästämään, se pitää teh-
dä jo edellisenä talvena Härmässä.

Loppulausahdukseksi sanoisin, että
hyvä lukija, tota noin älä kauhistu tätä
monien hauskojen ja karvaistenkin koke-
musten perusteella tehtyä saannaa, vaan
lähde pois moottoripyöräretkelle Euroop-
piin. Mieluiten yhteensopeutuvassa pik-
kuporukassa hyvin huolletuilla pyörillä.
Ajatpa sitten telttailua harrastaen, tutta-
vissasi loisien tai hotelleissa löhöen, lähde
matkaan ennakkoluulottomalla ja ystä-
vällisellä mielenlaadulla. Varaa itsellesi
riittävästi aikaa ja rahaakin. Turvallista
ja hauskaa matkaa. Joka maassa maan
tavalla, mutta edusta härmäläistä moot-
toripyöräkansaa ulkomailla kunnialla!

MIKSI TYYTYISIT HUONOMPAAN?



MP-asu leathers

Rainer Westerlund Ky
PL 518
33101 TAMPERE 10

**Myynti: Rantatie 5
puh. 931 – 30 501**

HUOM! Myyntiosoitteemme 01.06.-77 Hä-
meenpuisto 12, ajo piha-alueelle **ehdotto-
masti kielletty!**