

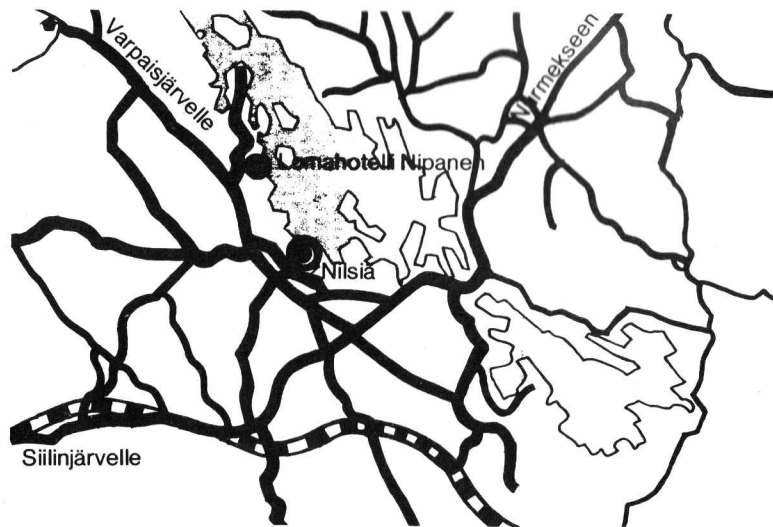
'Poika ajaa nätisti'



69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 1987  
No 1 TAMMIKUU 1980



## TALVITAPAHTUMA

**Vauhdikas viikonloppu vietetään Nilsissä 15.–16.3.-80. Paikana hotelli Nipanen. Voidaan pilkkiä, hiihtää – metsää ja mäkeä – ja pitää muutenkin hauskaa. Halukkaille laskettelun ohjausta!**

*Siis! aika 15.–16.3.-80.*

*Paikka: hotelli Nipanen, Nilsjä. Hinta: 130 mk/henkilö, perjantaina saapuvat + 50 mk/henkilö. Sisältää: 2 ateriala + aamupalat. Majoitus: 2-hengen huoneissa.*

*Ilmoittautuminen: 8.2.80 mennessä pakollinen pankkiin: SYP tili n:o 224320-2997, Esa Myyryläinen. Tervetuloa (jo etukäteen)! Pirkanmaan matkamotoristit Esa Myyryläinen.*

*PS. Jälki-ilmoittautuminen omalla vastuulla!*

Tilauslinja-auto Tampereelta ajaen Jyväskylän kautta ja ottaen matkan varrelta järjestetään jos riittävä määrä halukkaita ilmaantuu. Läh. Lasse Suhonen, puh. 931-633 866.



N:o 1 tammikuu 1980. 11 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

Simo Nokso  
Kalliokoskenkatu 2 B 10  
48600 Karhula

### Varapuheenjohtaja

Lasse Numelin  
Ruusulankatu 19 A 24  
00250 Helsinki 25

### Sihteeri Jäsenasiat

Markku Ahonen  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 Lahti 17

### Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen  
Palovartiantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10

### Kerhon postisiirtotili

numero on 426 781-0

### Varajäsenet

Antti Karttunen  
Rukatunturintie 3 E 38  
00970 Helsinki 97

Guy Wikström  
Virkatie 2  
05100 Vantaa 51

Mauno Tonttila  
Lankila  
15540 Villähde

Juha Naumanen  
Näsintie 25 C 2  
06100 Porvoo 10

### Kerhoisäntä

Reijo Relander  
Kyttärintie 26  
45810 Pilkanmaa

### Toimittajat

Aimo Turunen  
Tornipolku 11 A 28  
06400 Porvoo 40  
Puh. 915-155 588

Eero Mikkola  
36160 Siitama

Jussi Pursiainen  
Pätkintie 9  
28360 Pori 36

Porvoo 1980 — Oy Uusimaa



## Tervehdys!

Kiitokset kaikille kerholaisille joulun ja uudenvuoden tervehdystä, niin ja terveisiä Vammalan pyöräilijöille kuin Corona jengille Tampereelle.

Vuoden vaihte toi myös yllättäin puheenjohtajan vaihdoksen Simon Hondurasin työkomennuksen vuoksi. Tästä johtuen siirtyi-

vät ne monet suunnitelmat ja kerhon toiminnan laajentamispyrkimykset uusille alueille myöhemmän tulevaisuuteen. Toivomme, että Lasse aina jossain välissä ehtisi hoitamaan lisääntyvän työ määrän jäädessään nyt melkein yksin hoitamaan kerhon tehtäviä.

Hyvää kevättä jokaiselle!

Aimo

# Puheenjohtajan palsta

## Hyvä motoristi!

Syyskuussa kerhon vuosikokouksessa päätettiin, että hallituksen kokoonpanoa laajennetaan yhdellä varsinaisella jäsenellä, nimittäin varapuheenjohtajalla. Lisäksi päätettiin, että hallituksen varajäsenten lukumäärää lisätään aikaisemmasta kahdesta enintään kuuteen henkilöön. Muutosten perusteena oli saada enemmän henkilöitä mukaan hoitamaan laajenevan kerhon yhä kasvavaa tehtävämäärää. Lisäksi haluttiin varmistaa ja helpottaa uusien henkilöiden mukaansaaminen kerhon hallituksen ja muiden tehtävien hoitamiseen aina muutama vuoden tähtäyksellä. Päätökset tehtiin oikealla hetkellä. Puheenjohtajamme Simo Nokso on lähtenyt työnantajansa lähettämänä noin vuodeksi Väliamerikkaan. Tämä merkitsee sitä, että allekirjoittanut varapuheenjohtajan ominaisuudessa hoitaa Simon tehtäviä siihen asti kunnes vuosikokous ensi syksynä valitsee uuden puheenjohtajan. Simo lähti heti vuodenvaihteen jälkeen Hondurasiin ja toivomme, että kohta saamme kuulla mp-utisia Atlantin takaa.

Kuten varmasti muistat, toimi kerhomme NMR-kokouksen (Pohjoismaiden MP-neuvoston) isäntänä viime syyskuussa Porvoossa. Kokouksessa sovittiin, että meidän pohjoismaisten moottoripyöräjärjestöjen välisestä yhteistyöstä laaditaan yhteistyösäännöt, jotta meillä olisi mahdollisuus saada taloudellista tukea yhteistyötä varten Pohjoismaiden Nuorisoneuvostosta. Pohjoismaiden Nuorisoneuvosto (Nordisk Ungdomsråd) on Pohjoismaiden Ministerineuvoston perustama elin,

joka antaa rahallista matkatukea helpottamaan järjestöjen välistä yhteistyötä. Ruotsin SMC sai tehtäväkseen hahmotella säännöt ja jätti meille sääntöehdotuksen, jota MP-69:n hallitus käsittelee kokouksessaan joulun ja uudenvuoden välillä. Silloin päätettiin, että jatkamme keskusteluja varsinaisen ehdotuksen ja meidän muutosehdotusten pohjalta.

Vuosi 1980 on olympiavuosi ja Neuvostoliitto toimii ensi kesänä olympiakisojen isäntämaana. Monien moottoripyöräilijöiden harmiksi meillä Suomessa ja kaikkialla muualla Euroopassa on vain pystytty toteamaan, että moottoripyöräilijät eivät ole tervetulleita omilla pyörillään Neuvostoliittoon, ei edes nyt olympiakisojen aikana. Kerhomme on (kuten muut NMR-jäsenmaat) kääntynyt Suomen Olympiakomitean puoleen ja pyytänyt sen kääntymään Kansainvälisen Olympiakomitean puoleen, jolla puolestaan ehkä on vaikutusvaltaa Neuvostoliiton viranomaisiin. Näin pyrimme omalta osaltamme yhdenveroisiksi muiden matkailijoiden kanssa NL:ssa ainakin kisojen ajaksi. Autoilijoilla on nimittäin mahdollisuus anoa matkaviihymiä. Tässä vaiheessa voimme nyt vain toivoa, että tulevaisuus tuo mukanaan meidän mp:den kannalta myönteisen muutoksen asiassa.

Talviralli — talven kohokohta on ovelta. Viime vuonna osallistui tähän tapahtumaan yli sata henkilöä, lisääntyköhän osanottajamäärä vielä tänä vuonna?

Talviralliin osallistujamäärä on huomattavasti enemmän riippuvainen ilmasta ja lämpötilasta kuin vastavat muut tapahtumat talvella. Kesän mahdollisesta kosteudesta tuskin kukaan vahingoittuu, mutta 20 pakkasasteeseen täytyy suhtautua vakavasti. Väärin pukeutunut tai varustautunut moottoripyöräilijä voi saada vakavia paleltumisvammoja, jotka ovat ikäviä pitkiksi ajoiksi, jopa koko elämän



## Moottoripyöräkerho 69 ry.

Kouvola 28.12.1979  
klo 19.00

### Hallituksen kokous Pekan luona

1. Kokouksen avaus, paikalla Simo, Lasse, Aimo, Pekka, Mauno, Reijo ja Markku.

2. Keskusteltiin siitä, minkälainen ehdotus annettaisiin viranomaisille voidaksemme tukea ruotsalaisten ja

ajaksi. En halua pelotella ketään osallistumaan yllämainitulla ajatuksellani, päinvastoin, oikein varustettuna voi nauttia ja saada enemmän irti tästä erikoisesta tapahtumasta. Haluan antaa muutaman neuvon varsinkin kokemattomille osanottajille. Ensiksi, kun istuu lämpimässä olohuoneessa suunnittelemassa ajoa on vaikeata kuvitella miltä 20 pakkasastetta tuntuu ajossa maantiellä. Paras tapa on pukea matkavarusteet päälle ja lähteä 20—40 km koeajelulle muutama päivää ennen rallille lähtöä. Näin sinulla on aikaa tehdä muutoksia varusteisiin, tottua ajamaan niissä sekä saada ajoharjoitusta talviolosuhteissa. Toiseksi. Älä välitä ulkonäöstäsi kirjavissa varusteissasi, pääasia on että pysyt lämpimänä ja että pääset turvallisesti perille. Kolmanneksi. Pieni ja mutkikas tie on sekä lämpimämpi että hauskeampi kuin suora pääväylä. Varaa riittävästi aikaa matkalle.

Onnea matkalle ja Hyvää Jatkoa!

Lasse Numelin

muiden halukkaiden pääsyä moottoripyörillä Moskovan olympialaisiin.

3. Simon lähtiessä vuodeksi ulkomaille työkomennukselle, jatkaa Lasse hänen tehtäviään.

4. Lähtiessään Simo painotti yhteistyötä muiden pohjoismaiden kanssa samoin myös SML:n kanssa.

5. SMC:n Peter Falk on lähettänyt NMR:n perusohjelmaehdotuksen ja pyytää siitä mahdolliset korjaus ehdotukset. Säännöistä ja muista ilmenneistä asioista heräsi vireä keskustelu ja muutama korjaus tullaan ehdottamaan.

6. Samoin ehdotamme myös parempaa yhteistyötä rallien suhteen, ajankohta, paikka ja miten ja mihin voi ilmoittautua.

7. Keskustelimme siitä, voimmeko osallistua MP-80 näyttelyyn omalla tai jos se ei ole mahdollista, niin jonkun muun osaston ohessa esitellen kerhomme toimintaa.

8. Saimme Lasselta väliaikatietoja postitusasiasta.

9. Päätimme ottaa selvää, onko kerholla mahdollista saada liikevaihtovero vapaus jolloin säästäisimme monessa hankinnassa.

10. Mauno valittiin ottamaan selvää veteraanipyöräilijöiden toiminnasta, mahdollisesta tiedon vaihdosta, lehtiartikkeleista ym...

11. Maksettiin matkakorvauksia ja puhelinmaksuja seuraavasti: Lasse 40 mk, Markku 30 mk 12 mk. Kokouksen järjestelykuluja Voutilaisille 80 mk.

Sihteerinä toimi Markku.

Riitta ja Timo Veekin motoristiperheeseen on 29.11.-79 syntynyt pikku motoristi Valtteri.

# Konttiosta ja vähän muustakin

Talvi on pohjolan motoristille uuden ajokauden odotusta, varusteiden ja pyörän kunnostusta sekä kesän ajotapahtumien suunnittelua. Uusien pyörienkin hankkiminen tuntuu nyt olevan mahdollista, Japanin jenin edullisuuden myötä, yhä useammalle motoristille. Jo harrastuksemme jatkuvuuden ja tulevaisuuden kannalta onkin tärkeitä, että kalustoa saadaan uusittua.

Mp 69:n jäseniä kiinnostaa tietenkin kovasti Kontioralli, kerhon päätahtuma, missä ja koska se on? Perinteisesti varsinainen tapahtumapaikka on pidetty salassa, niin nytkin. Järjestäjien vilpiton tarkoitus on tehdä Kontiosta kesän kohokohta ja miellyttävä mp-tapahtuma. Jotta näin olisi on syytä kertoa jotain suuntaa antavaa, sillä Kontio ei onnistu ilman osanottajia! Siis.

Valtaosalle jäseniä tulee Kontioon ajomatkaa lähes tuhat kilometriä per sivu, joten aikaa tulee varata riittävästi. (Matkan pituus on riippuvainen lähtöpisteestä jos päätepiste on määrätty, näin sanoi intialainen Ajattollah) Kontrollipaikka tulee olemaan Ivalossa, tarkemmat tiedot seuraavassa Motoristissa. Oheisena ajomatkat muutamilta paikkakunnilta kontrollipaikalle:

Kouvola	1047 km
Hangosta	1236 km
Helsingistä	1130 km
Rovaniemeltä	371 km
Oulusta	513 km
Turusta	1159 km
H:linnasta	1158 km
Kajaanista	642 km

Matkaa kontrollista rallipaikalle tulee alle 100 km.

Muistettava on, että Kontio pidetään 5. ja 6. heinäkuuta (1.viikonloppu) ja monella suomalaisella loma alkaa 1. heinäkuuta, tiistaina, tai jo edellisenä viikonloppuna. Joten aikaa on varmasti rauhalliseen etenemiseen ja maisemien katseluun matkalla Ivaloon. Kontiomatkasta voi tehdä osan kesälomamatkaansa. Reittiä voi jatkaa esim. Pohjois-Norjan jylhiin maisemiin aina Jäämerelle asti. Suomenkin Lappi tarjoaa monia mahdollisuuksia kokemusrikkaan loman viettoon. Muistaa kannattaa sekin tosiasia, että Suomi on Euroopan edullisimpia matkailumaita myös suomalaiselle!

Kaikilla toimilla joilla Kontioralli nyt rakennetaan on varsin selvät päämäärät. Ensimmäiseksi, Mp69:n tulee säilyttää Kontioralli Suomen laadukkaimpana ja arvostetuimpana koontumisajona. Toiseksi, kansainvälistä kanssakäymistä on lisättävä. Kolmanneksi, ohjelmallista antia on myöskin parannettava. Rallin onnistuminen tai epäonnistuminen ei ole ainoastaan järjestäjistä, vaan yhtähyvin osanottajista riippuvainen. Nyt on vielä aikaa monta kuukautta, joten kartat ja kompassit esiin ja suunnittelemaan Kontioreissua ja loma...

Kontioralli terveisin  
**Kontiorallitoimikunta**  
**Antti Karttunen**

PS. Kansainvälisen kanssakäymisen lisäämiseksi tullaan Kontiosta tänä vuonna tiedottamaan tehokkaammin ulkomailla. Lähinnä vastaavissa kerhoissa kuten MP69.



# MOOTTORIPYÖRÄ AMERIKKALAISESSA ELÄMÄNMUUTOKSESSA

Viime keväänä oli vieraanani amerikkalainen opiskelijapoika. Hän on uutta elämänmalliaan etsivän ja kokeilevan nuorison edustaja. Tämä suuntaushan huipentui beatnikeissa ja hipeissä, mutta on nyt laajempipohjaista uuden elämänmuodon kokeilemistä ja etsintää. Tällä pojalla ensimmäinen poikkeus tyyppillisestä nuoruusiästä oli kiinnostus moottoripyörään ja maastoajoon. Sitä hän harrasti intensiivisesti 15—17 vuotiaana. Hän ei edes ajatellut maantiepyörän hankkimista ja maanteillä ajoa. Tyyppillinen amerikkalainenhan näkee maantien temppelinä, jossa autolla ajo on jumalanpalvelusta ja sinne pyrkivän moottoripyörän pyhäinhäväistyksenä. Toisenkin myönnytyksen hän teki ympäristön painetta välttääkseen; hän ei hommannut minkäänlaista ajovarustusta, vaan ajoi tavanomukaisessa farmariasussa. Mutta erään loukkaantumisen jälkeen hän hommasi kypärän ja saappaat. Maastoajo oli tälle pojalle ensi kosketus villiin luontoon. Hän huomasi, että luontoon voi mennä ilman pyörääkin. Hän jätti pyöräilyn ja alkoi yksinäiset erävaellukset, teltaillen päiväkausia ketään näkemättä. Ympäristössä pidettiin häntä nyt vielä enemmän epäamerikkalaisena kuin motoristina ollessaan.

## Oudot ratsastajat

Amerikkalainen elämänmuoto toisen maailmansodan jälkeisessä kehityksessään on kokenut moottoripyörän ristiriitaisena ilmiönä. Sodasta palanneet ja siviilielämään soveltu-

mattomat ilmensivät uutta vapautta ja veljeyttään helvetin-enkeli tyyppisissä jengeissä. He koristautuivat sotasaalimerkeillä ja saksalaiskypärillä ja sotilassaappailla. Se että he aiheuttivat kauhua tyyppillistä amerikkalaista elämänmuotoa rikkoessaan, oli heille vain huvi. Uusi mur-

rosikäisten polvi alkoi jäljitellä heitä, syntyi jengejä myös nuorisopiireissä. Tätä vaihetta ja sen ongelmia on syvästi luodattu Marlon Brando-filmisä The Wild one. Amerikkalaisessa yhteiskunnassa nousi kovanlinjan vasta-aalto moottoripyörää vastaan, kuten Suomessa lievemässä muodossa 1960-luvun alussa. Suomeen tullut entinen jengijohtaja ja kilpajaja Hank Forss oli eräs nujerrettu: 6 vuotta kuritushuonetta.

Jengivaiheen taltuttua moottoripyörä palasi julkisuudenkin valokeilaan "matkaajasukupolven" eräänä symbolina. 1960-luvulla syntynyt uusi nuorisokapina beatnikkeineen ja hippeineen pisti rahaan, elintasoon ja kilpailuun tähtäävän amerikkalaisen elämänmuodon kyseenalaiseksi. Melkoisen osa tämän aallon nuoria matkusti liftareina, tai vanhoilla autoromuilta maata ristiin rastiin, vaatimattomasti eläen kuin mustalaiselämää. Joillain oli moottoripyörät. Heille saattoi käydä niin kuin kävi kuulun Easy-rider-filmin pojille; heidät tuhoitiin epäilyttävinä yhteiskunnan vihollisina. Epätavallisesti pukeutunut motoristi on "Strange rider" — outo ratsastaja. Elokvateollisuus on markkinoinut motorismin miltei yksinomaan helvetinhenki-linjalla. Se on ruokkinut ja ylläpitänyt ennakkoluuloa moottoripyörää kohtaan. Ilmeisesti myös autoteollisuus on nähnyt moottoripyörässä menekkiä vähentävään kilpailijaan, jonka mainetta on mustattava. Ilmeisesti Amerikassa kuitenkin on joku määrä matkamotorisminkaltaista harrastusta, enemmän yksinäisten susien kuin ryhmien harasteena.

## Maastoajon villitys

Amerikkalainen liike-elämä on nähnyt maastoajoneuvot sopivina myyntikohteina. Ne eivät kilpaile auton kanssa, auto tarvitaan niiden siirtämi-

seksi usein varsin kaukana oleville harrastusalueille. Ensimmäisessä vaiheessa kiihtyivät moottorivenemarkkinat. Sitten lainelautailut ja vesiihdot ovat tukeneet automarkkinoita. Miljoonia moottorikelkkoja myytiin talviurheilua varten. Myös maastomoottoripyörät ovat nousseet suosioon, samoin maastoajoon käytettävät autot. Vesi- ja maastoajosta on tullut bisness ja osa amerikkalaista elämänmuotoa. Moottoripyörä siinä sittenkin on heikommilla, mutta moottoriveneet ja skiidot sitäkin hohdokkaampina.

Miljoonat harrastajat ovat aiheuttaneet pöyristyttävää tuhoa luonnossa. Lehdistössä on viime aikoina ollut kipakkaa keskustelua näiden urheilumuotojen mielekkyydestä. Energiakriisi on ilmeinen uhka harrastukselle; tyyppillinen amerikkalainen autoilija on valmis tuomitsemaan maastoajeluun polttoaineen tuhlauksena, varsinkin jos omakohtaisesti on jäänyt ilman bensaa huoltoasemalla.

Arvovaltainen kansallismuseosäätiön kuukausijulkaisu Smithsonian käsitteli äskettäin Kalifornian maastoajo-ongelmia. Tässä valtiossa on maailman tihein autonomistus ja sitä lisää vielä lähes 4 miljoonaa varsinaiseen maastoajoon hankittua autoa ja moottoripyörää. Tiedemiehet ovat jo kauan soittaneet hätäkelloja näiden miljoonien ajoneuvojen aiheuttamista tuhoista luonnossa. Maastoajo kun tuhoaa yllättävällä tavalla santaisen erämaankin. Missä pyörät murskaavat niukan hiekkaa sitovan kasvis-ton, sen elpyminen vie vuosia. Useassa tapauksessa tuuli puhalttaa pois pyörien irrottaman hiekan, sekä silloin tällöin sattuvat sateet uurtavat raitiot syviksi. Maastoajelu lisää mahtavasti tuuli- ja vesierooiota, joka muutenkin on näiden alueiden ongelma. Pesimäaikoina on niukan eläimistön ja linnuston kokemat häiriöt ja tuhot suuret. Etenkin joka paikkaan pääsevät moottoripyörät ovat

luonnolle tuhoisia. Niille on koettu järjestää keskitettyjä ajoalueita jo pahasti vaurioituneisiin kohtiin. Mutta ajajat eivät rajoituksista pidä. On kuin savu-, pöly- ja meluhelvetti olisi irti kun 500 pyörää möyryää pienellä alueella. (Vielä pahemmin on vuoriston moottorikelkka-alueilla. Kun metsätuhojen vähentämiseksi niille osoitettiin määrättyjä alueita, erään viikonlopun ennätys on 12.000 kelkkaa möyrästävässä melko pienellä alueella.) Jotkut vastuuntuntoiset amerikkalaiset näkevät energiakriisin jonkinlaisena takeena siitä, että tämä luontoon kohdistuva motorisoitu kulutus saadaan aisoihin. Sensijaan ei ainakaan vielä näyttäisi mahdolliselta, että maastosta pitävät motoristit siirtyisivät maantiemoottoripyöräilijöiksi. He pitävät moottoripyörää maantiellä tien ja auton häpäisijänä, eivätkä he pukeudu motoristiasuunkaan. Maastoajo on näille harrastajille juuri luonnon käyttöä ja säälimättömää alistamista. Heille näkyvät jäljet siinä tuottavat paremmin mielihyvää. Amerikan luontohan on valoitettu yksinkertaisella käskyllä; ammu se mikä liikkuu, kaada se mikä seisoo. (Eräs toinen Suomessa vierailut amerikkalaispoika sanoi minulle, että häikäilemättömän luonnonkäytön isien perinnöstä nykynuorison pitäisi irtautua.)

## Helvetinengelit nyt

Kansainvälinen amerikkalainen viikolehti Time omisti viime keväänä pitkästä aikaa huomiota Kalifornian helvetinengeleille. Tämä ilmiöhän elää siellä välillä supistuen, välillä laajeten läpi vuosikymmenten. Enkelit järjestivät nyt varsin näyttävän ja räyhäkkään protestiajon läpi kaupungin. Porukkaa ärsytti virkavallan kiinnostus heidän elämänmuotoaan kohtaan. On julkinen salaisuus, että enkelien yhdyskunta yhä enemmän ra-

hoittaa pyöriään ja elämistään kovien huumausaineiden välityksellä. Toinen protestin aihe oli kiristyneet motoristien turvavarustemääräykset mm kypäräpakko. Enkeleistä osa ajoi superpyörillään tukka vapaana hulmuten, ilman jalkineita, vartalon suojana vain risoina roikkuva, likainen kangasfarmariasu. Monet enkelit ovat jo kauan vieroneet saappaita ja nahkapuseroa, jotka käsitetään myös turvavarusteiksi ja joita muunkintyyppiset motoristit pitävät. (Amsterdammassa 1970-luvun puolivälissä vaikuttanut ja sittemmin hajonnut helvetin enkeliryhmä harjoitti samanlaista varusteprotestia. Ankan sakkouhan vuoksi he pitivät kypärää, mutta muuta suojaavaa heillä ei juuri ollutkaan.)

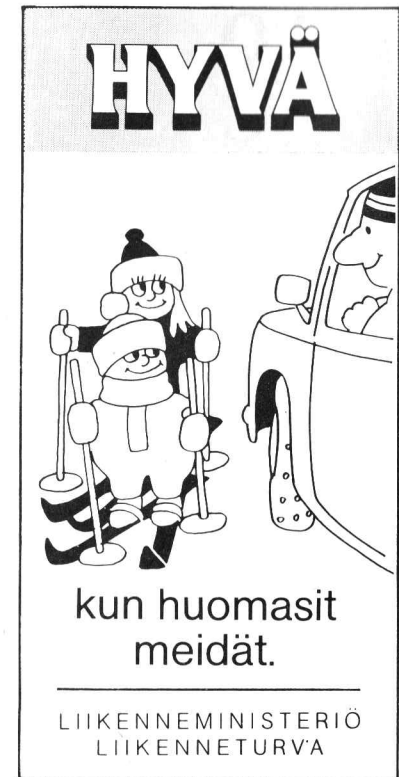
## ”Vihreä Amerika” ja moottoripyörä

Kapinoivasta ja uutta etsivästä amerikkalaisnuorisosta Yalen yliopiston oikeustieteen professori CA Reich on opiskelijaryhmän avulla koonnut lähes 400 sivuisen katsauskirjan nimellä The Greening of America. Sen suomennos on nimellä Uuteen maailmaan. Teollistuneen ja materialistisesti ahneen maailman nykytilannetta valottava teos on monille melkoisen hämmäntävää luettavaa. Make love — not war elämäntattumus tuntuu siinä voimakkaana. Sen näkemyksen perusvoimia on myös Bob Dylan ja sen kapinan pioneeri-hahmon uuden etsintää kuvaava Salingerin kuulu kirja Sieppari ruispelossa. Yliteknistyneessä yhteisössä massakulttuuri ja statussymbolit tuhoavat ihmisen minuuden, tai jo sen mahdollisuuden kasvuun. Ihmisten väliset suhteetkin palvelevat konetta, tuotantoa ja markkinoita. Kapinallisten mukaan auto on eräs ihmisten

toisistaan eristäjä ja elintason kilpailutunnus. Suhtautuminen myönteisesti moottoripyörään välähtää muutamissa kohdin kirjaa. Moottoripyörän edut nähdään juuri kontaktimahdollisuutena toiseen ihmiseen, toverilliseen kulkuvälineenä. Ja ennenkaikkea se nähdään välineenä päästä helposti luontoon, alueille minne autoihminen ei koskaan mene. Myös moottoripyöräilyn ja maastoretkeilyn vaatimat varusteet nähdään aitouteen ja alkuperäisyyteen liittyvinä. Vahvat, karkeat puuvillavaatteet nahkapusero ja kunnan saappaat ovat vapauden ja käytännöllisyyden asu. Eräessä yhteydessä huomautetaan, että jos luonnossa kohtaa tyyppillisen amerikkalaisen metsästäjän — heitä on valtava määrä — uudentyypinen luonnonretkeilijä voi varautua vihamieliseen ja halveksuvaan asenteeseen, sillä tyyppillinen metsästäjä edustaa amerikkalaisuutta jyrkimmillään. Tällainen metsästäjätyyppi ampui toisen motoristeista filmissä Easy rider.

Uusi näkemys jopa eräessä kohdin puoltaa moottoripyörää työmatka-ajoneuvona, sekä siihen sopivan vaatepuksen hyväksymistä myös työpaikalla. Hyvän sään päivänä voisi suoraan työstä ajaa jonkin luontoon virkistymään. Kirja on kirjoitettu ennen 1973 energiakriisiä, joten viimeaikojen muutokset asenteissa ei näy siinä. Mutta muut tietolähteet viittaavat siihen, että kapinallinen ”vihreä” sukupolvi on joutunut kurinpalautuksen kohteeksi. Tämä näkemys tuskin hyväksyy moottoripyörää edes energian säästämisen yhtenä mahdollisuutena.

Olen koonnut tämän katsauksen viime aikoina käsiini sattuneesta aineistosta. Se ei ilmeisesti ole kattava näin suurta maata kuin USA, mutta tiettyjä viitteitä moottoripyörän asemasta muuttuvassa elämäntilanteessa se väläyttelee. Tähän voisi lisätä kalifornialaisen tuttavani joulukirjeessä olleen maininnan, että jotkut tunnetut



motoristien kokoontumisbaarit eivät salli motoristiasua, mutta siellä on vaatehuone, jossa voi vaihtaa asianmukaisen asun sisälläoloon, jos tulee pyörällä. Jos jotkut uhmaavat uutta suuntausta, yrittäen sisään nahkapuserossa ja saappaissa, kiltimmät motoristikaverit huomauttavat; ei pitäisi ärsyttää heitä ”ylipukeutumisella”. Tämä ylipukeutuminen lienee uusi termi kapinallista nuorisomuotia vastaan, tai pikemminkin sen poikkeusyksilöitä vastaan. Amerikkalainen teollisuushan markkinoi alttiisti uusia nuorison joukkomuoteja.

Eero Mikkola

# VALO- JA RENGAS- KALENTERI

## moottoripyöräilijää ja henkilöautoilijaa varten

Syyskuun 1 päivän ja huhtikuun 30 päivän välisenä aikana on taajaan asutun alueen ulkopuolella päiväsaikaan ajettava käytettävä lähi- tai huomiovaloja.

Näkyvyyden ollessa sumun taikka lumi- tai vesisateen vuoksi tahi muusta vastaavasta syystä rajoitettu on kuitenkin aina käytettävä ajovaloja (joko lähi- tai kaukovaloja) taikka sumuvaloja.

Pimeän ja hämärän aikana on käytettävä ajovaloja paitsi taajaan asutulla alueella valaistuksen ollessa riittävä, jolloin vaihtoehtoisesti saa käyttää myös pelkkiä seisontavaloja.

Lokakuun 1 päivänä ja huhtikuun 30 päivän välisenä aikana on nastarenkaiden käyttö sallittu Kuopion, Pohjois-Karjalan, Oulun ja Lapin lääneissä samoin kuin matkalla näihin lääneihin tai niistä pois.

Lokakuun 16 päivän ja huhtikuun 15 päivän välisenä aikana on nastarenkaiden käyttö sallittu koko maassa.

Muuna aikana nastarenkaita saa käyttää, jos keli sitä edellyttää.

Joulukuun 1 päivän ja helmikuun 29 päivän välisenä aikana on henkilö- ja pakettiautossa ja muussa enintään 3,5 tonnin kokonaispainoisessa autos-

Liikenneministeriön kansliapäällikkö Jarmo Hirsto on laatinut moottoripyöräilijää ja henkilöautoilijaa varten VALO- JA RENGASKALENTERIN joka on julkaistu Liikenneturvan LIIKENNEVILKKU lehdessä n:o 6/1979:

sa sekä moottoripyörässä samoin kuin tällaiseen ajoneuvoon kytketyssä jarruin varustetussa perävaunussa käytettävä talvirenkaita.

## Tervehdys kaikille jäsenille ja tuttaville

Lähden 2.1.-80 noin vuoden kestäväälle työmatkalle Hondurasiin, joten ei kannattane lähettää postia Karhulan osoitteeseen.

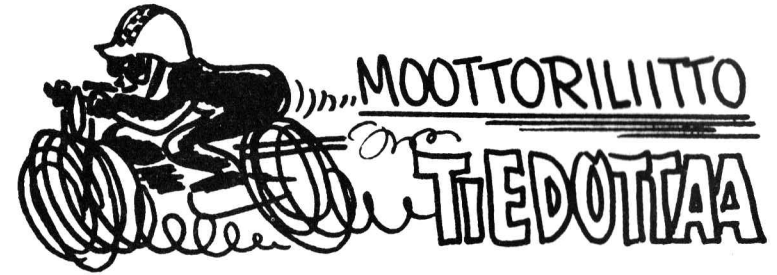
Valitettavasti moni asia on jäänyt hoitamatta, mutta tieto matkasta tuli varsin lyhyellä varoitusajalla, joten ne jotka toteavat asioiden jäävän kesken yrittäkää ymmärtää.

Seuraavan kerran tulen käymään kotimaassa kaiketi jouluksi, näin olen minua ei näkyne ensi kesän ajotahtumissa.

Hyviä ajokelejä ja antoisaa toimintavuotta toivoen

Simo Nokso

PS Kiitokset joulutervehdyksistä!



## Moottoripyöräily on turvallista

Erytisen ilahduttavaa on huomata, että aikaisemmin kyseenalaisessa asemassa oleva moottoripyöräily on saavuttanut huomattavan hyvän aseman liikenneturvallisuudessa.

Moottoripyöräilyä pidettiin itsemurhakeinona, ja 70-luvun alun muotikulkuneuvona olikin usein liikenneonnettomuuksiin osallisena. Osallisuus oli kuitenkin 2/3 tapauksista syyttömänä osapuolena. Kuitenkin päästiin puhumaan moottoripyöräilyn vaarallisuudesta.

Nyt siirryttäessä uudelle vuosikymmenelle, on moottoripyöräily numeroiden osoittamana hyvin turvallinen tapa liikkua. On kuitenkin muistettava, että turvallisuuteen vaikuttavat te-

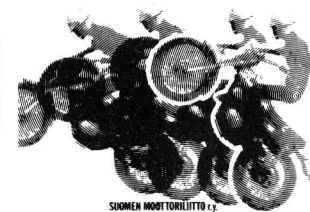
kijät ovat edelleen meidän tavoitettavissamme. Voimme hakeutua Moottorikerhojen toimintaan tai jatkokoulutukseen mukaan. Kaikenlainen herpaantuminen liikenneturvallisuusasioissa vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuden kehittymiseen.

Moottoripyöräilijöitä on menehtynyt liikenneonnettomuuksissa vuosittain 18—22 henkeä usean vuoden ajan. Tämäkin lukumäärä on liian suuri, mutta vaikuttaa olevan vakiintumassa tälle tasolle. Meistä, hyvät moottoripyöräilijät, on edelleen kiinni onnettomuuskehityksen muotoutuminen.

Turvallista ajokautta  
Risto Hanninen

# MP 80

MOOTTORIPYÖRÄ-  
NUORISO-VAPAA-AIKA



# MP 80

HELSINGIN JÄÄHALLISSA  
25-27.4



*"ERILAINEN RALLIKUVA", Kontiorallin valokuvauskilpailussa palkittu Veikko Pätilän kuva.*

## Kontiorallin valokuvauskilpailu

Viime kesänä tapahtunut Kontiorallin valokuvauskilpailu sai osakseen melkoisen vähän mielenkiintoa. Raati on nyt käynyt kuvaotokset arvostellen läpi ja saattanut seuraavaan järjestykseen:

I DIAT: 1) Eero Mikkola, Siitama "Miljöömuotokuva, joka kertoo paljon kuvattavasta ja ympäristöstä jossa hän liikkuu." 2) Ei jaettu tason alhaisuuden vuoksi.

II VÄRIPAPERIKUVAT: 1) "Eri-lainen rallikuva", Veikko Pätilä, Joutseno. "Tasapainoinen kuva kertoo myös mahdollisuuksista löytää asioita teltta-alueen ulkopuolelta. — Silti teltta-alue näkyy vielä kuvassa. Kuva on lisäksi hyvä osoitus ulospäin suuntautuvaisuudesta." 2) "Tehokasta sammutusvettä", sama. "Perustuu paljolti tynnyrin tekstille. Osoittaa kuitenkin hyvää havaintokykyä."

KUVASARJAT: 1) "Kontiorallin nuorin osanottaja", Jari Syrjälä, Viitasaari. "Erikoisesta vieraasta otettu sarja eli vähäpätöisen tuntuistakin asiasta voidaan saada onnistunut kokonaisuus."

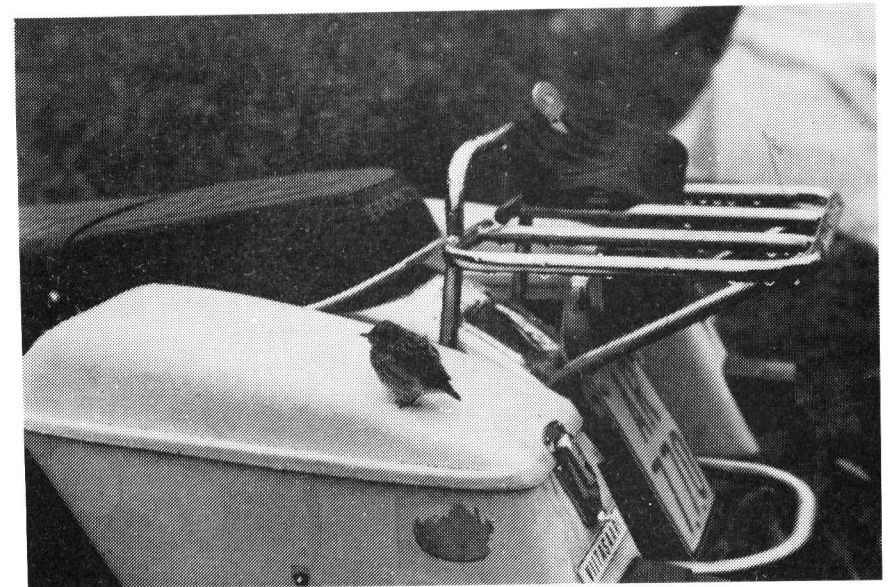
## MOTORISTIN SEURAAVA NUMERO

postitetaan vain ainoastaan niille kerhon jäsenille, jotka ovat suorittaneet jäsenmaksunsa vuodelle -80.

### PERHEUTISIA

Uusi kuljettaja on syntynyt porilaiseen Markku ja Katja Saksan bemaaristi-motoristiperheeseen 21.12.1979. Nimeksi on kaavailtu Jani Mikael, mutta saas nähdä nyt. Toimitus onnittelee!

Kamera 73 K:koski r.y:n  
psta Reijo Relander



*"KONTIORALLIN NUORIN OSANOTTAJA", tällä kuvalla Jari Syrjälä Viitasaareltä palkittiin kuvasarjassa.*



**Sarjastamme  
motoristeja  
yksityisyrittäjinä:**

## **MOTORISTIN HUOLTIS MOTO- RISTEILLE**

Maan länsilaitaa matkaavien motoristien on hyvä pitää korvan takana, että Porin kaupungista löytyy poliisipalolaitoksen liikenneympyrän laidalta hyvin motoristi-mieleinen ja ystävällinen huoltoasema. Se on Karhunkadun ESSO-huoltoasema. Puhelin on 939-16907, kotiin 83422.

Aseman hoitajana toimii Pentti Saari, itsekin motoristi, kaverien kesken Pena. Tulevaa ajokautta varten Pena varaa jälleen matkapyöräilijöiden tarpeisiin tavallisempaa matkalla hajoavaa osaa kuten tulppaa, kärkeä, ketjua ja ketjulukkoa (sorvikuskit hiltjaa) ja sisuskummeja sun muuta lamppua ja roinaa ja rompetta, vaijereita ja visiiriä. Öljynvaihdot käy hätäisesti alipaineimurilla ja pienemmissä korjauksissa autellaan sen kuin vain voidaan.

Aukioloajat ovat kesä kautena 1980 vielä määrittelemättä. Konepyörillä kulkijoilta ei liioin peritä tuota monen manamaa pyhäisiä. Joten tässäpä hyviä syitä miksi Poriin ja Poriin ohii ajava motoristi tankkaa Karhunkadun Essossa. Varsinkin maaseudun huoltoasemat ovat huonosti auki illemmalla ja yönseutuun.

Tervetuloa asemalle!

Pena Saari



*NORJALAINEN KOULUPYÖRÄ. Autokoulun opettaja opettaa oppilasta m-pyörän takaistuimelta, jossa hänellä käytettävissään takapyörään vaikuttava jarru, kytkin sekä oikosulkunappula. Norjassa tämä kaikki on pakollista.*

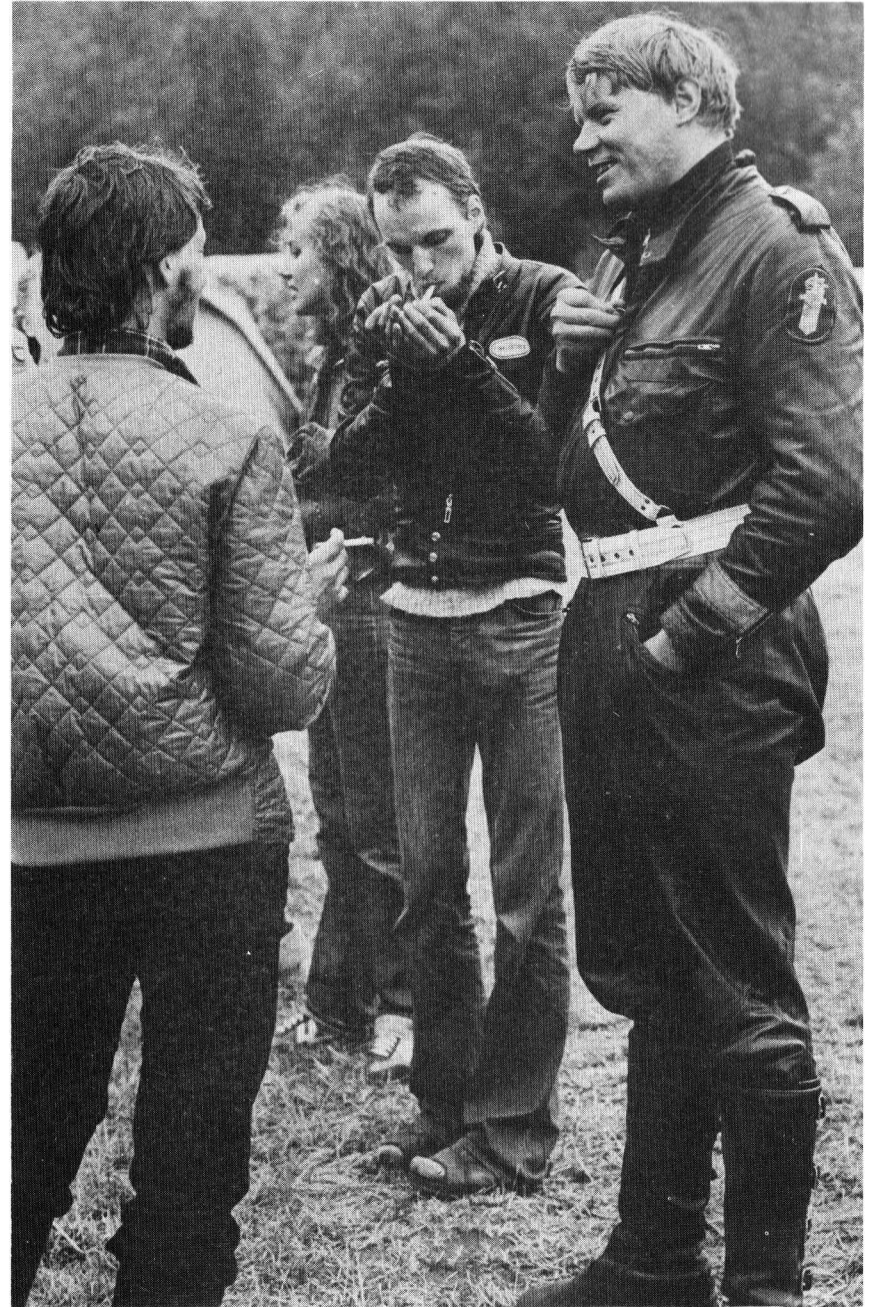
# KONTIOTA VIELÄ KERRAN KUVINA



*Puheenaiheesta tässä ei voi erehtyä, sehän on ihan varmasti, no se selviää kuvasta.*



*Kontiorallin toimisto oli se paikka jossa elettiin helteisen korkeapaineen täystyöllisyydessä, mutta hyvin pirteät tytöt toimiston tehtävät hoitivat.*





*'Mihinkähän sen teltan asentaisi', Risto Eskola oik. osoittamassa tulijoille vielä vapaana olevaa tasaista tannerta.*



*'Kiitos käynnistä ja tervetuloa jälleen ensi kesänä Kontioon!'*



# Moottoripyörä Suomen Puolustusvoimissa

Tänä päivänä moottoripyörää pidetään lähinnä harrastusvälineenä. Kuitenkaan sen hyötykäyttö ei ole kokonaan loppunut, sillä mm. puolustusvoimat käyttävät moottoripyörää jatkuvasti lukuunottamatta sydäntalvea. Armeija käyttää pyöriään lähinnä lähettitehtävissä.

Vielä II maailmansodan aikana armeijoiden moottoripyörät olivat paljolti sivuvaunuja. Niistä tunnetuin meillä päin lienee Sotanorsu-Zündapp, jollaisia eksyy silloin tällöin myös suomalaisiin kokoontumisajoihin. Nykyään sivuvaunut sotilaskäytössä ovat historiaa: on havaittu, että 2-paikkainen soolopyörä on ketteryytensä ja yksinkertaisuutensa ansiosta käyttökelpoisempi lähettitehtävissä. Edes sivuvaunun suurelle kuljetuskyvylle ei ole tänään tarvetta, onhan auto ja traktori keksitty.

Armeijan oma moottoripyöräkalusto koostuu tänä päivänä lähinnä kotimaisista 340 cc Kohler-moottorilla varustetuista Winhoista. Pyörissä ei ole normaalia vaihteistoa, vaan variaattori, jolla on omat etunsa sotilaskäytössä, jossa ei kovin pitkiä yhtenäisiä ajorupeamia tule. Toisaalta variaattori ja suhteellisen iso ilmajähdytteinen kaksitahtimoottori on sellainen yhdistelmä, että tippakisassa on turha tavoitella pinaaleja. Vielä, kun Winhan tankki on endurotyylisesti pieni, ei pyörän toimintasäde ole keuhuttava. Myös moottorin leveys heikentää pyörän maasto-ominaisuuksia. Muutoin Winha vaikuttaa sopivalta tehtävänsä. Winha-kusmien tyypillinen ajovarustus vaikuttaa vielä hieman puutteelliselta. Viileillä ilmoilla on päällä karvavuorinen nylonhaalari, nahkasaappaat, rukkaset ja pääs-

sä Meno. Lämpimällä säällä ajopukuna on joko palveluspuku tai maastopuku. Ei siis kovin turvallista.

Monen armeijaa käymättömän motoristin haaveena on päästä mp-kuljettajaksi varusmiesaikana. Se on mahdollista, mutta melko vaikeaa. Jo yksin pyörien vähäinen määrä rajoittaa mahdollisuuksia. Puolustusvoimien moottoripyöriä ei ole kuin korkeintaan pari joukko-osastoa kohti. Jos komennetaan RAUK:uun tai muuhun erikoiskoulutukseen saa toiveet palvelusta Winha-kuljettajana heittää. Edellä olevasta huolimatta kannattaa kuitenkin yrittää, sillä armeijan tarvitsee erikoisalojen taitajia. Eikä yrittämättä pääse ainakaan. Valintaperusteina käytetään mm. halukkuutta (heitä riittää), ajokokemusta sekä miehen fyysistä ja psyykkistä sopivuutta tehtävään. On eduksi, jos ei ole rangaistu liikenne rikkomuksista aikaisemmin. Lisäksi on huomattava, ettei talvella pyöriä yleensä käytetä, vaan silloin ajetaan moottorikelkalla. Näin ollen talveksi ei pyörämiehiä juuri kannata kouluttaa.

Vaikkei koulutusta Winhan kuljettajaksi saisikaan, on motoristilla silti mahdollisuus päästä käyttämään moottoripyörää palveluksessa. Puolustusvoimat nimittäin vuokraa pyöriä käyttöönsä esim. sotaharjoitusten ajaksi. Tällöin pyörän kuljettajana toimii luonnollisesti sen omistaja/haltija. Mieluiten armeija ottaa vuokralle keskikokoisia tai isoja pyöriä ja kokeneita kuljettajia. Yleensä ei alle 125 cc koneita käytetä, koska ajo tapahtuu suurelta osin melko painava 'mälli' päällä. Useimmiten kuljettaja ja matkustaja sekä molempien sotaharjoitusvarustus. Matkustajan kypä-



SA-Winha 340 ccm kuljettajineen.

rä muuten kuuluu usein vuokrasopimukseen, eli vuokratessaan pyöränsä on samalla vuokrattava ylimääräinen kypärä. Puolustusvoimat maksaa erisuuruisia vuokria erikokoisista pyöristä, esimerkiksi 350 cc pyörästä sai v. 1979 60,-/vrk bensat ja öljyt.

Omaakohtaisia kokemuksia mp:n vuokraamisesta puolustusvoimille:

Allekirjoittaneelle tarjoutui tilaisuus päästä moottoripyöräilemään yhden viikon mittainen sotaharjoitus varusmiesajanani. Koska olin saanut taistelulähettialiupseerikoulutuksen yksikköni päällikkö suhtautui hyvin myönteisesti tiedusteluuni päästä tehtävään. Niinpä kävin viikkoa paria ennen kyseistä 'loppusotaa'

joukko-osaston kuljetustoimistossa tekemässä sopimuksen pyöräni vuokraamisesta, jossa sitouduin muiden muassa luovuttamaan rakkaan Yamahani viideksi vuorokaukeksi armeijan käyttöön ja alaisuuteen ja liimamaan tankin kylkeen sinivalkean kordin, samanlaisen kuin (tosin pienmän) panssarivaunuissa. Harjoitusta edeltäneenä viikonloppuna teipasin pyöräni tankin ympärille puolikkaan sunnuntai-Hesaria, jotten pahasti kolhisi pari kuukautta vanhaa maalipintaa rynnäkkökiväärillä. Jouduinhan kuitenkin ajamaan ase rinnalla, tulihan takana istumaan matkustaja lähes kaiken aikaa. Sivulaukujen irrottamista olin harkinnut, koska vuokrasopimus ei kata lisävarusteita. Annoin niiden kuitenkin olla paikallaan ja pakkasin niihin appelsiinimehua, suklaata ym. viikon metsässä elon aikana hyvälle maistuvaa. Myöhemmin laukut osoittautuivatkin käytännöllisiksi.

Ajaminen sinänsä ei ollut raskasta, joskin kovin katkonaista. Maantiepyörällä pärjäsi hyvin, vastaan ei tullut vaikeita maastossa ajoja. Suurin osa kilometreistä kertyi polkupyörämarssin seuraamisesta. Lisäksi ajoa kertyi kaikenlaisista lähettitehtävistä, sairaskuljetuksesta (!), edelliseen tukikohtaan hyökkäysvaiheen aikana unohtuneen kirveen hausta ynnä muusta. Missään vaiheessa ei käsketty ajaa pahaan maastoon, jossa olisi tullut vaikeuksia joko ajamisesta tai vahinkoa pyörälle. Jotkut motoristit ovat suhtautuneet varauksellisesti moottoripyörän vuokraamiseen armeijalle muutama vuosi sitten TM:ssä julkaistujen valokuvien takia. Niissähän isot uudet pyörät olivat melkoisen kurakerroksen peitossa. Itselläni ei kuraantunut 'sotaviikon' aikana sen enempää kuin se olisi tehnyt siviilissäkään, tosin sää ja maasto suosivat: oli aurinkoisia suurimman osan aikaa ja tiet joko asfalttia tai hiekkaa, siis ei savea. Ajokilometrejä

kertyi viidessä päivässä noin 500, joten maastossa ei tarvinnut ryhtyä tankkausta kummempiin huoltotoimiin. Itselleni uutena piirteenä ajamisessa tuli täysin maallikoiden kyydisä kuljettaminen. Ei moottoripyörän matkustajana oleminenkaan ole niin yksinkertaista kuin miltä näyttää! Kuljettamastani kuudesta eri ihmisestä vain yksi kysyi, kuinka moottoripyörän perässä istutaan. Se on kysymys, joka ei monelle tule mieleen kyseisessä tilanteessa, varsinkin kun esimies kysyi asiaa alaiseltaan.

Kantahenkilökunnan suhtautumisen motorismiin vaikutti erittäin asialliselta ja kiinnostuneelta. Osaltaan vaikuttaa varmasti armeijan kouluttajien melko alhaisesta keskimääräisestä iästä. Tosin vanhemmatkin upseerit osoittivat kiinnostustaan, esimerkiksi pataljoonan komentaja kyseli oliko Yamahani tankki rikki, kun siinä oli Hesari ympärillä. Yleisesti ottaen kantahenkilökunnan mielestä motorismi on nykyään järjilinjolla. Myös harrastusmuotona motorismi herätti kiinnostusta. Keskustellessani moottoripyöräilystä kouluttajien kanssa, pyrin tietty tekemään parhaani esittäkseni motorismista hyvän kuvan. Ehkä jotenkutenonnistuin, koska harjoituksen jälkeisellä viikolla kaksi komppaniamme kouluttajaa alkoivat ajaa työmatkojaan moottoripyörällä.

Moottoripyörän vuokraaminen sotaharjoituksen ajaksi oli mielenkiintoinen ja miksei mukavampikin kokemus. Pääsi ajamaan ja siitä vielä maksettiin! Sitä paitsi säästyin 300 kilometrin polkupyörällä ajosta ja nukuin rauhanajan varomääräyksien mukaisesti moottoroajoneuvon kuljettajana joka yö vähintään kuusi tuntia. Tästä sotaharjoituksesta palasin ensimmäistä ja viimeistä kertaa varusmiesajanani olematta lainkaan väsynyt, tankki täynnä bensaa ja 325 markkaa rikkaampana.

**Taavi Hiltunen**

## **LT** **LIKENNETURVA**

### **Lehdistötiedote**

2.1.1980

### **Tieliikenteessä kuolleet ennakkotietojen mukaan**

**Marraskuun tieliikenteessä 72 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai marraskuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 72 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 58.

Tammi-marraskuun aikana on tieliikenteessä saanut surmansa ennakkotietojen mukaan 566 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 523. Vuosien 1976—1978 marraskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 61.

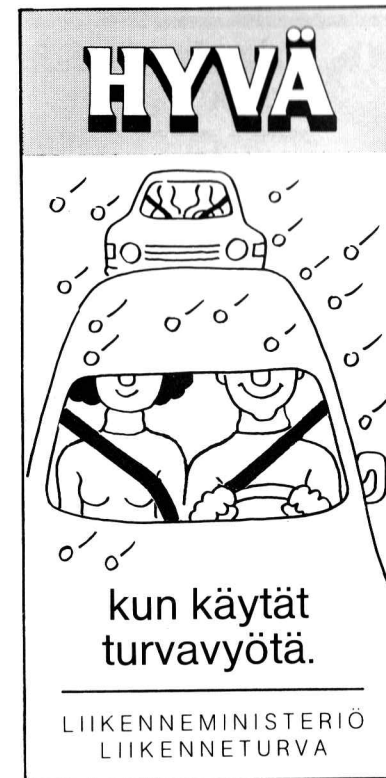
Marraskuussa surmansa saaneista oli miehiä 47 ja naisia 25.

Marraskuun tieliikenneonnettomuuksissa kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 40, jalankulkijoita 22 ja polkupyöräilijöitä 5.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 44, 65-vuotiaita tai vanhempia 20 ja alle 15-vuotiaita 5. Lisäksi sai surmansa 3 henkilöä joiden iästä ei ole tietoa.

Marraskuun tieliikenneonnettomuuksissa oli surmansa saaneita eniten Hämeen läänissä, missä kuoli 11 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lo-



pulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

### **PERHEUTISIA**

Kerholainen Antti Neva Porin puolesta on seilannut avioliiton satamaan puoliskonsa Marja-Leena Juholan kanssa. Onnittelut toimitukselta.



## Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskus

BULEVARDI 28, 00120 HELSINKI 12, PUHELIN (00) 19 251

### LEHDISTÖTIEDOTE

Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden havaittavuuteen, ääni- ja valomerkin käytön tärkeyteen, vasemmalle kääntyvien polkupyöräilijöiden käsimerkkien laiminlyöntiin sekä kevyen liikenteen kuluväylien järjestelyihin kiinnitetään erityistä huomiota juuri valmistuneessa Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuksotoimikunnan laatimassa raportissa vuosina 1976–78 tutkituista kevyen liikenteen vahingoista.

Raporttiin on koottu Turun ja Porin sekä Oulun läänien liikennevahinkojen tutkijalautakuntien vuosina 1976–78 määrättyillä alueilla tutkimat poliisin tietoon tulleet jalankulkija- ja polkupyörä- vahingot.

Kaikkiaan tutkittiin 36 jalankulkijavahinkoa ja 58 polkupyörävahinkoa. Tutkituissa vahingoissa kuoli viisi jalankulkijaa ja yhdeksän polkupyöräilijää. Kevyen liikenteen osallista kahta lukuunottamatta kaikki muut vammautuivat. Vahingoissa oli osallisena 91 moottoriajoneuvoa, joissa oli mukana 114 henkeä. Näistä vammautui viisi.

### Nuoret, iäkkäät ja humalaiset osallisina

Kevyen liikenteen osallisista oli suurin osa nuoria tai iäkkäitä henkilöitä. Jalankulkijoista oli alle 16-vuotiaita 38 % ja yli 50-vuotiaita 19 % ja polkupyöräilijöistä vastaavasti 25 % ja 35 %.

Yli 15-vuotiaista jalankulkijoista oli alkoholin vaikutuksen alaisena 11 henkilöä eli 42 %. Polkupyöräilijöistä oli yksi nauttinut alkoholia ja moottoriajoneuvon kuljettajista neljä. Tutkijalautakunnan

arvion mukaan joka kolmas jalankulkija ja joka kymmenes polkupyöräilijä oli kuntonsa tai muuten kyvyiltään kykenemätön yksinään selviytymään ko. liikennetilanteessa.

### Vahinkojen syyt

Jalankulkijoiden kohdalla huomointivirhe oli joka toisessa ja toimintavirhe joka kolmannessa tapauksessa vahingon välitön syy. Myös polkupyöräilijät syylistyivät yleisimmin huomointi- ja toimintavirheisiin. Kuljettajien kohdalla yleisiä olivat huomointi- ja arviointivirheet.

Jalankulkijoista lähes jokainen teki vahingon syntymiseen välittömästi vaikuttavan virheen, polkupyöräilijöistä kolme neljästä sekä moottoriajoneuvon kuljettajista yli puolet.

Vahinkojen taustasyinä esiintyivät useimmiten liikenneympäristökijät (63 kertaa), liikkujan omaisuus tai kyky (45 kertaa) ja asenteelliset tekijät (23 kertaa).

### Huomio muualla

Raportin mukaan toisen osapuolen huomioimattomuus ja toiminnan ennakoinnattomuus ennen vaaratilannetta on johtanut yllätykselliseen vahinkotilanteeseen.

Vain 20 % kevyen liikenteen osapuolista ja 38 % moottoriajoneuvojen kuljettajista oli kohdistanut havaintonsa vastapuoleen.

Osapuolten huomio oli yleensä kohdistunut joko omaan liikkumiseen, muihin liikkujiin tai ympäristöön.

### Estomahdollisuudet

Jalankulkijoiden kohdalla tutkijalautakunnat ovat yleisimmin arvioineet estomahdollisuuksiksi normaalin liikenteen seuraamisen ja normaalin liikennekannon. Pimeän aikana sattuneista 10 vahingosta olisi heijastimen käyttö voinut estää puolet.

Olemassaolevan kevyen liikenteen jär-

#### Yhteenveto

Tieliikenteessä kuolleista vuonna 1978 ennakkotietojen mukaan kuukausittain

Kuukausi	Kuolleet lukumäärä	I k ä							Tienkäyttäjryhmä						
		0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut	
Tamm	33	-	2	-	7	14	10	-	8	4	-	4	5	12	-
Helmi	32	1	3	-	13	9	6	-	9	6	-	3	4	9	1
Maalis	31	1	2	2	13	8	4	1	10	3	-	1	3	8	1
Huhti	38	-	2	1	21	5	5	4	10	12	-	-	2	14	-
Touko	39	2	3	3	11	9	10	1	9	4	2	9	5	7	3
Kesä	49	1	4	7	21	7	7	2	14	10	3	10	8	4	-
Heinä	45	3	1	6	16	12	6	1	16	10	3	8	3	5	-
Elo	67	2	3	8	18	19	12	5	11	7	3	15	10	15	1
Syys	63	4	7	2	20	19	11	-	11	13	2	5	17	12	3
Loka	68	2	2	4	23	20	12	5	14	15	3	8	9	13	6
Marras	58	3	2	3	17	16	16	1	13	7	3	3	7	24	1
Joulu	46	2	-	2	19	17	4	2	21	13	-	1	-	10	1
<b>Yhteensä</b>	<b>569</b>	<b>21</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>199</b>	<b>155</b>	<b>103</b>	<b>22</b>	<b>146</b>	<b>109</b>	<b>24</b>	<b>67</b>	<b>73</b>	<b>133</b>	<b>17</b>
Prosentt. osuus	100%	4%	5%	7%	35%	27%	18%	4%	26%	19%	4%	12%	13%	23%	3%

Kuolleiden määrä tammi-marraskuussa v. 1978 ja 1979 ennakkotietojen mukaan

Vuosi	Kuoll. lukum.	Miehiä	Naisia	I k ä							Tienkäyttäjryhmä						
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj. matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut	
1978	523	389	134	19	31	36	180	138	99	20	125	96	24	66	73	123	16
%	100%	74%	26%	4%	6%	7%	34%	26%	19%	4%	24%	18%	5%	13%	14%	23%	3%
1979	566	393	173	16	33	24	217	112	130	34	150	113	20	47	94	128	14
%	100%	69%	31%	3%	6%	4%	38%	20%	23%	6%	27%	20%	3%	8%	17%	23%	2%

jestelyn jätti käyttämättä joka neljäs jalankulkija ja joka kymmenes pyöräilijä. Noin joka neljännessä vahingossa olisi toteuttamiskelpoinen kevyen liikenteen järjestely estänyt vahingon.

Raportin mukaan polkupyöräilijöiden ongelma on muun liikenteen seuraamattomuus vasemmalle kääntyessä, risteysajo sekä suuntamerkin laiminlyönti tai sen antaminen liian myöhään.

Moottoriajoneuvon kuljettajien osalta raportissa kiinnitetään estomahdollisuuksissa huomiota liikenteen jatkuvaan seuraamisen tärkeyden lisäksi ääni- ja valomerkin käytön lisäämiseen vaaran välttämiseksi, liian suuriin tilannenopeuksiin ja kevyen liikenteen toimintojen ennakoimiseen.

Liikennevakuutusyhdistys on lähettänyt liikenneministeriölle kirjelmän, jo-

hon on koottu raportin keskeisimmät ehdotukset kevyen liikenteen turvallisuuden lisäämiseksi. Ehdotuksiin sisältyy mm. heijastimen käyttösäännön antaminen jalankulkijoille valaisemattomilla teillä pimeän aikana.

## MUUTA LIKENNETTÄ ALHAISEMMAT NOPEUDET MYÖS VAARALLISIA

Yli 20 km/t muuta liikennettä hitaammin liikkuvien autojen todennäköisyys joutua osalliseksi ohitus- tai peräänajokolariin on non 15-kertainen verrattuna liikennevirrassa keskinopeutta ajaviin. Useimmiten hitaasti



ajanut osapuoli on alentanut nopeuttaan kääntyäkseen tai pysähtyäkseen.

Tämä ilmenee Vakuutusyhtiöiden liikenneturvalisuustoimikunnan Valtion teknilliseltä tutkimuskeskukselta tilaamasta tutkimuksesta, jossa liikennevahinkojen tutkijalautakuntien keräämien aineistojen perusteella verrataan onnettomuuksissa mukana olleiden nopeuksia, näkökykyä ja veren alkoholipitoisuutta muiden liikkujien vastaaviin ominaisuuksiin.

Nyt valmistuneen kokeiluluonteisen ja suppeaan aineistoon perustuvan tutkimuksen tulos on samansuuntainen suureen aineistoon perustuvan Yhdysvalloissa tehdyn tutkimuksen kanssa.

Amerikkalaisen tutkimuksen mukaan onnettomuusriski kasvaa 10-kertaiseksi, kun liikennevirran keskinopeus ylitetään tai alitetaan vähintään 20 km/t. Suomalaisessa tutkimuksessa ei kuitenkaan havaitu onnettomuusriskin voimakasta kasvua keskinopeuden ylittäneillä ajoneuvoilla. Tämä johtuneen ilmeisesti nopeusrajoituksista ja aineiston pienuudesta.

### **Veren alkoholi**

Ajonopeuden lisäksi vertailutietoja kerättiin veren alkoholipitoisuudesta, kuljettajien näkökyvystä liikennevahinkopaikoilla. Vähäisenkin aineiston perusteella näyttää siltä, että onnettomuusriski kasvaa huomattavasti veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 0,5 promillea. Tulos on samansuuntainen monien muiden tutkimustulosten kanssa.

### **Näkökyky**

Näön tarkkuudella, kun se vain täytti ajokorttiasetuksen vaatimukset, tai stereonäkökyvyllä ei näytä tutkimuksen mukaan olleen vaikutusta onnettomuusriskiin. Sen sijaan silmien yhteisnäkökyvyn täydellinen puuttuminen näytti lisäävän onnettomuusriskin noin kolminkertaiseksi.

Henkilöitä, joilta yhteisnäkökyky

## **Vitsitarjotin norjalaisittain**

### **MITTAUSTEKNIKKAA**

Kaksi norjalaista omakotitalon omistajaa kinasivat siitä kumman pihalla oleva lipputanko oli korkeampi. Kina kävi jo kiivaaksi ja samoin erimielisyys siitä miten mittaus on tehtävä jotta oikea korkeus selviäisi. Lopuksi toisella välähti: tangohan ovat sellaisissa jalkalaitteissa kiinni, että ne voidaan kaataa maahan pitkälleen ja suorittaa pituuden mittaus siinä!

— Ei, ei, protestoi toinen, kysymyshän on tankojen korkeudesta, eikä suinkaan pituudesta.

### **MUUTA TEKNIKKAA**

Mitä vaaditaan Norjassa, jotta pääsee aivokirurgiksi?

— Vähintään viitonen koulun puukäsitöissä.

Miksi norjalaiset eivät syö etikkakurkkuja?

Kato ne ei saa päätään sisälle kurkkupurkkeihin.

Äkkirikas norjalainen öljysheikki Olaf Guttormsen oli vaimoineen käymässä Pariisissa. Nähdessään Eiffel-tornin hahmon hän puuskahti: Saatanan tunarit, kun minä viimeksi 20 vuotta sitten kävin täällä oli tuo poraustorni jo pystyssä, eikä vielääkään kuulemma ole saatu litraakaan ylös.

puuttui kokonaan, oli onnettomuusaineistossa 17,6 prosenttia ja vertailuaineistossa 6 prosenttia. Päätelmiä myös näkö tutkimuksesta vaikeuttaa aineiston pienuus, korostetaan VTT:n tutkimuksessa.

## **MOTORISTIN UUDEN VUODEN HOROSKOOPPI**

### **KILIPUKKI**

22.3.—20.4. välisenä aikana syntyneet.

Kettinkivetoisesta matkantekovälineestä on sinun nyt harkittava siirtymistä sorvivetoiseen — vaikka minkä merkiseen. Synnä on se, että kettin-git menevät kokonaista kolme eri kertaa vaihdelaatikon kuoresta sisään niin että mäike kuuluu kauas aavikon yössä. Tulee hintoihinsa. Muutoin ajokautesi onkin riskitön sillä ratsusi seisoo miltei koko kesäkauden kyläsepan pihalla odottaen kengitystään. Juhannuksena viluttaa, mutta usein muutoinkin. Onnenväri vilunväri-

### **AASI**

21.4.—26.5. välisenä aikana syntyneet.

Teet elämäsi kaupan ostamalla keskellä aavikkomaata oudolta mieheltä perävaunulla varustetun ajokin mallia Iitzee 250 Vot ja vuosikertaa 1953. Siinä riittääkin kättenvoiteita myöhään syksyyn ja vähittäismaksueriä seuraavaan vuoteen. Kone osoittautuikin varastetuksi ja imaamin puolialaisen polliisiin miehet alkavat jahdata sinua. Epätoivoissasi lähdet Kampuhhean viidakoon sotimaan ja jätät sille tiellesi. Ei hyvältä, Allahin

### **VESIMIES**

23.1.—22.2. välisenä aikana syntyneet.

Ajokausi tulee olemaan erittäin antoisa muun muassa siten, että ajat yhden vieraan ratsun koeajolla aivan sämpyläksi. Lukuisat matalapaineet suovat virkistävää sadetta niihin viikonloppuralleihin joihin kameelillasi kiiruhat. Kumeja on syytä ostaa varastoon sillä kulutus on kova ja kumin hinnat nousevat.

### **HEVONEN**

23.2.—21.3. välisenä aikana syntyneet.

Ajokausi tulee olemaan kohdallasi arvokas johtuen pikavoittojen ja uusintakatsastusten runsaudesta. Tulet vaihtamaan kamelia noin 200 litraa

nimeen. Onnenmekki on Punainen puolikuu.

### ROTTA

27.5.—29.6. välisenä aikana syntyneet.

Kauden ensimmäisessä rymyrallissa varastaa joku erämaakaivojen myrkyttäjä sinulta ainoat saappaasi toimitaen ne antiikinkeräilijälle hyvästä maksusta. Koska sinulla ei ole enää varaa ostaa itsellesi uusia saapaksia ja pentsiinikin maksaa maassanne jo yli 3.-dinaaria puolen litran kannulta, päätät loppukesästä myydä pyöräsi. Sitä ei kuitenkaan kukaan halua ostaa, joten alkava vuosi näyttää osaltasi tosi viulumaiselta. Seuraava vuosi on kuitenkin vielä pahempi sillä pentsiiniä myydään vain 10 leilillistä koko vuodeksi, ratsasta sitten kameelillasi mitä ratsastat.

### SISILISKO

30.6.—31.7. välisenä aikana syntyneet.

Loppupuolella kesää on tosi jännät paikat kun odotat joka viikko postinkantajaa ja kirjettä joka toisi tiedon Bella-Fatimalta miten siinä hommassa silloin alkukesästä oikein kävi. Muita jännityksen täyteisiä hetkiä ei sitten olekaan, paitsi se kun odottelet hyväksytäänkö anomuksesi Muukalaisregioonaan alokaspataljoonaan. Kamelin myynti näyttää todennäköiseltä. Onnenväri teräksensininen tai univormunvihreä.

### HÄMÄHÄKKI

1.8.—31.8. välisenä aikana syntyneet.

Monivuotinen haaveesi toteutuu — pääset tekemään matkan ratsain Pärssijän valtakuntaan. Siellä on olot jo rauhoittuneet kun kolmetoista pahinta ajatollaa on hirtetty ja tsaarinhulltion äpäpäpoika Ahmed

II Julma on palauttanut tosi Järjestyksen maahan. Maan rajoilla sisään pyrkivät pärinäpojat vangitaan ja myydään orjiksi kamelikaravaaneihin ja niiden pyörät määrätään vietäväksi varaosiksi kansallistettuun Huksu-Warnan ompelukonekolhoosiin. Paluuta kameelikaravaanista ei ole. Onnenkuukausi on ramadan jolloin paastoavat kameelit kulkevat vähiten. Parasta kääntyä musulmaaniksi. Onnenväri: iltarusko aavikolla.

### APINA

1.9.—27.9. välisenä aikana syntyneet.

Ah — sinä onnellinen joka olet Apinan kuukaudessa syntynyt. Monelle muulle on ennustukseni ollut huono ja synkkä, sinulle on toisin nähty. Upporikas kälyvainaasi veljen tati jonka elossa olostasi sinulla ei ole ollut varmaa tietoa on kuollut Pohjois-Kaledoniassa ja testamentannut huomattavan omaisuutensa yksin sinulle. Matkustat vanhalla ajokin rämälläsi perintöä nostamaan ja palaat vuoden lopulla kotiaavikollesi uudella loisto-ajokilla herättäen inhoa ja kateutta kyläläisissä. Joku on poissaollessasi antanut gutaa tyttöystävällesi joka nyt kulkee teli ylhäällä. Suurpiirteisenä ja varakkaana maailmanmiehenä et ole moisesta mok-sistakaan. Onnen merkki on Harley-Dawisson 2600 Electra Jet. Onnenväri peesvärinen.

### KUUKKELI

28.9.—26.10. välisenä aikana syntyneet.

Opekkien suuri neuvoskunta on nähnyt hyväksi niin säätää, että pentsiini saa maksaa jo yli viisi ja puoli maanne dinaaria litralta ja tämä seikka vaikuttaa päätökseesi olla ostamatta 1300 litraista Kawakasa-nimistä ajokasporoa. Jovain, kohtuun mieh-

nä tyydyt siis tuhannen yksikön Kawakasaan jolla silläkin jo sentään pärhältelee palgisia pitgin poroelon perässä parahultaisesti jutaen. Jaurijärven heikkoja jäitä ja lompoloiden virtapaikkoja on syytä varoa kaamoksen syysäpuolla. Heinäkuussa ei sada lunta paljoakaan, ehdottomasti paras rallituskuukausi. Onnenmerkki pykälä, nurin ja viilto päälle on viillettävä uuden ajokkaan (lyhdyn) korvaan.

### KÄÄRME

27.10.—28.11. välisenä aikana syntyneet.

Kartsan liikenteessä syntyy kato kammo hässäkkää nääs kun karjujen kantsii nyt ostaa ysisatasia japsipyöriä — ihan joka jannun. Yksilöllisenä jätkänä sä tietysti liityt lössiin ja tsöpaat selatteen kanssa — fyrkkaa nääs kun löytyy. Jängi on rautaa ja turpa auki päälle asti. Onnenmerkki ei oo paljon mikää, niinku.

### SALAMANTERI

29.11.—28.12. välisenä aikana syntyneet.

Tasapäisen yhteiskuntanne ja hyvinvointivaltionne tasapuolinen liikennesuunnittelu ja sen toteutus saavat yhä kauniita uusia voittoja ja sinä moottoripyöräilijä jäät väliinpuotoajaksi. Parasta kääntyä Nikkilän sairaalan avohoito-osaston puoleen joka on avoinna asianomaisissa valtiorirastoissa noudatettavana virka-aikana. Sinua voidaan ehkä vielä auttaa, mutta miten on harrastuksesi henkiinjäämisen laita uudessa yhteiskuntamuodossanne? Näyttää siltä, että kaikki on jo valmiiksi ajateltua ja holhottua.

Mikäli joku lukijoista ei ole löytänyt itselleen sopivaa syntymäaikaa

## HALUTAAN OSTAA

CZ-250 1962-64 MOOTTORIN OSIA. Pekka Voutilainen, puh. 951-11104 iltaisin.

## MYYTÄVÄNÄ

Kaksiosainen uutta vastaava MP-asun puna-musta NAHKAPUKU. Pidetty 2 kesää. Koko 36. (160—165 cm n. 45—50 kg.) Hintapyyntö 800 mk. Mirja Pätilä. Tasalantie 1 B 17. 54100 Joutseno. 953-35552.

Kun osoitteesi muuttuu, muistappa ilmoittaa uuden osoitteesi kerhon sihteerialle, jotta kerhon posti sinut tavoittaisi.

## Kontiorallin kutsukortit

lähetetään seuraavan Motoristin numeron mukana, joka postitetaan vain kaikille niille kerhon jäsenille, jotka ovat suorittaneet jäsenmaksunsa vuodelle 1980.

tai horoskooppia ylläolevasta tai mikäli lukijalla ei vielä ole syntymäpäivää lainkaan pyydetään häntä pikaisesti kääntymään toimituksen puoleen. Otamme näet tällöin yhteyttä astrologiimme ja tilaamme tältä erityishoroskoopin kaikille puutteessa oleville.

Toimitus



## Motoristin Uudenvuodenrukous

Suuri sheikki  
joka olet erämaassa.  
Pyhitetty olkoon sinun nimesi  
Tulkoon sinun öljysi  
Aseta sille hintasi niin Itämailla kuin Suomessakin.  
Anna meille meidän jokapäiväinen oktaanimme  
ja anna meille anteeksi meidän aikaisempi politiikkamme  
niin kuin mekin anteeksi annamme niille  
jotka ovat meiltä varastaneet ja ryövänneet.  
Äläkä johdata meitä säännöstelyyn vaan  
päästä meidät sunnuntain ajokiellosta  
sillä sinun on benssiini,  
valta ja öljylöydökset  
sultaanin, emiirin ja pyhän energian nimeen,  
amen.  
(Luetaan polvillaan pyörän vieressä nenän osoittaessa  
Mekkaan tai ainakin suurinpiirtein Lähi-Itään päin.)

# MOTO- POSTIA

## Häpeämmekö me moottoripyöräilijät ajoasuumme?

Syyskuun 1979 Motoristissa oli sivulla 17 kuvan alla lyhyt juttu, jossa kerrottiin Moottoripyöräkerho 69:n lähetystön käyneen tapaamassa liikenneministeri Veikko Saarta ja jättämässä lausunnon uudesta tieliikennelakiehdotuksesta koskien moottoripyörän paikkaa ajoradalla ja ohittamista risteysalueella. Hieno juttu. Mutta ketkä kuvassa olivatkaan moottoripyöräilijöitä?

Jos lähetystö oli liikkeellä moottoripyörillä, asut eivät olleet kovin asialliset. Todennäköisesti he olivat liikkeellä jollain muulla kulkuneuvolla. Miksi? Mielestäni tällainen ainutlaatuinen tilaisuus olisi ehdottomasti pitänyt käyttää hyväksi myös moottoripyöräilijän asiallisen ajoasun esittelemiseksi ja siitä PR:n tekemiseksi. Olisi varmasti myös liikenneministerille jäänyt käynti paremmin mieleen. Lähetystö olisi varmasti otettu vastaan siisteissä nahkapuvuissakin. Ajankohdahan oli syyskuun loppupuoli ja ajo-kausi parhaimmillaan. Tammikuussa tilanne olisi ollut toinen. Pyörät olisi voinut vaikka lainata helsinkiläisiltä kerholaisilta, jos omat olivat jo seiso-massa. Asiallinen ajo eduskunnan eteen ja tyylikäs marssi sisään kypärät kainalossa. Se olisi ollut tosi hyvää PR:ää. Tilanteen järjestämiseksi olisi kannattanut nähdä paljonkin vaivaa. Nyt ainakin minulle jää sel-läinen mielikuva, että lähetystö ei

## UUSI AUTO

Nuori mies ajeli uudessa avokattoises-sa Cadillacissa kaupungin pääkatua. Muutamat ystävät pysäyttivät hänet ja halusivat tietää, kuinka hän oli auton hankkinut. Mies ohjauspyörän takana kertoi:

— Istuin maantien laidassa miettien omia asioitani, kun paikalle ajoi nuori tyttö tässä autossa. — Haluatko ajelulle, hän kysyi ja minä lähdin. Sitten hän py-säytti auton ja tiedusteli halusinko suu-della häntä. Minä suutelin, sillä hän oli hyvin kaunis ja suloinen tyttö. Sen jäl-keen hän alkoi riisuuntua ja seiso-i pian edessäni vain pienen pienet pöksyt yl-lään. Hän levitti käsivartensa ja sanoi:  
— Saat mitä tahansa, mitä minulla on.  
— No, ne pöksyt eivät olisi sopineet minulle kuitenkaan, joten otin tämän au-ton.

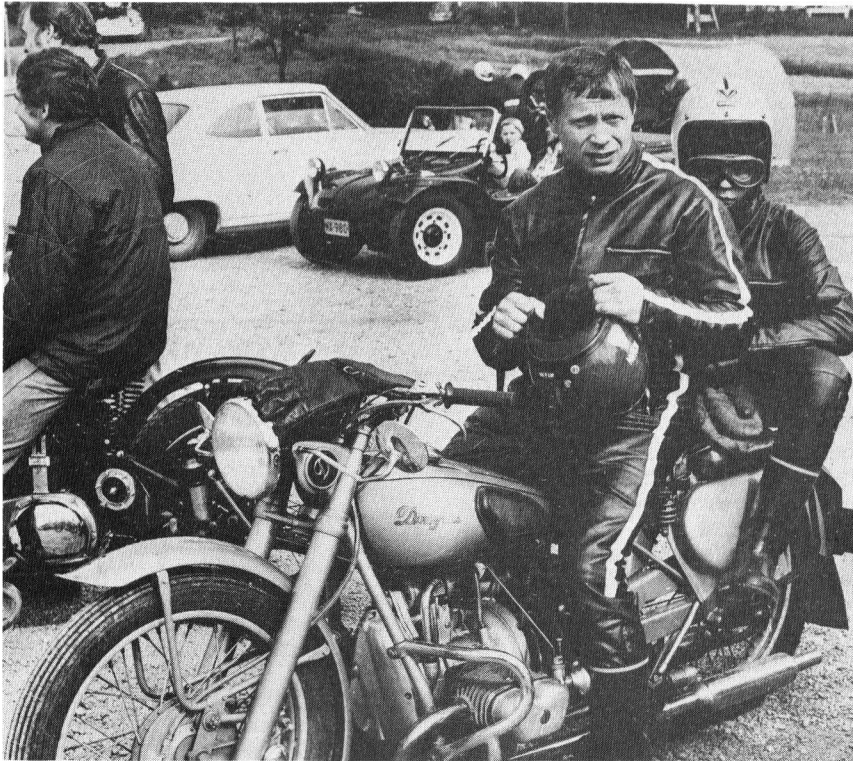
kehdannut mennä eduskuntaan nahkapuvuissa!  
Olen saanut parin viime vuoden aika-na liikkua työasioissa ympäri Suo-mea moottoripyörällä ja tavannut melko arvovaltaisiakin henkilöitä. Koskaan en ole hävennyt esiintyä siistissä nahkahaalarissa. Samalla olen voinut tehdä erittäin hyvää PR:ää moottoripyöräilystä sellaisille ihmisille, jotka eivät tiedä harrastuk-sestamme paljoakaan ja ovat ehkä suhtautuneet siihen torjuvasti. Näissä yhteyksissä olen jatkuvasti todennut, kuinka suuri merkitys tällaisella asial-lisella PR:llä on kanssaihmissen näke-mysten avartamisessa. Siisti ja asialli-nen ajoasu kertoo enemmän kuin tu-hat sanaa!

Olisi mukava keskustella asiasta laajemmastikin.

Uudenvuodenterveisin

**Esko Vähäsöyrinki**

# 'Ei koskaan palaa mennyt aika'



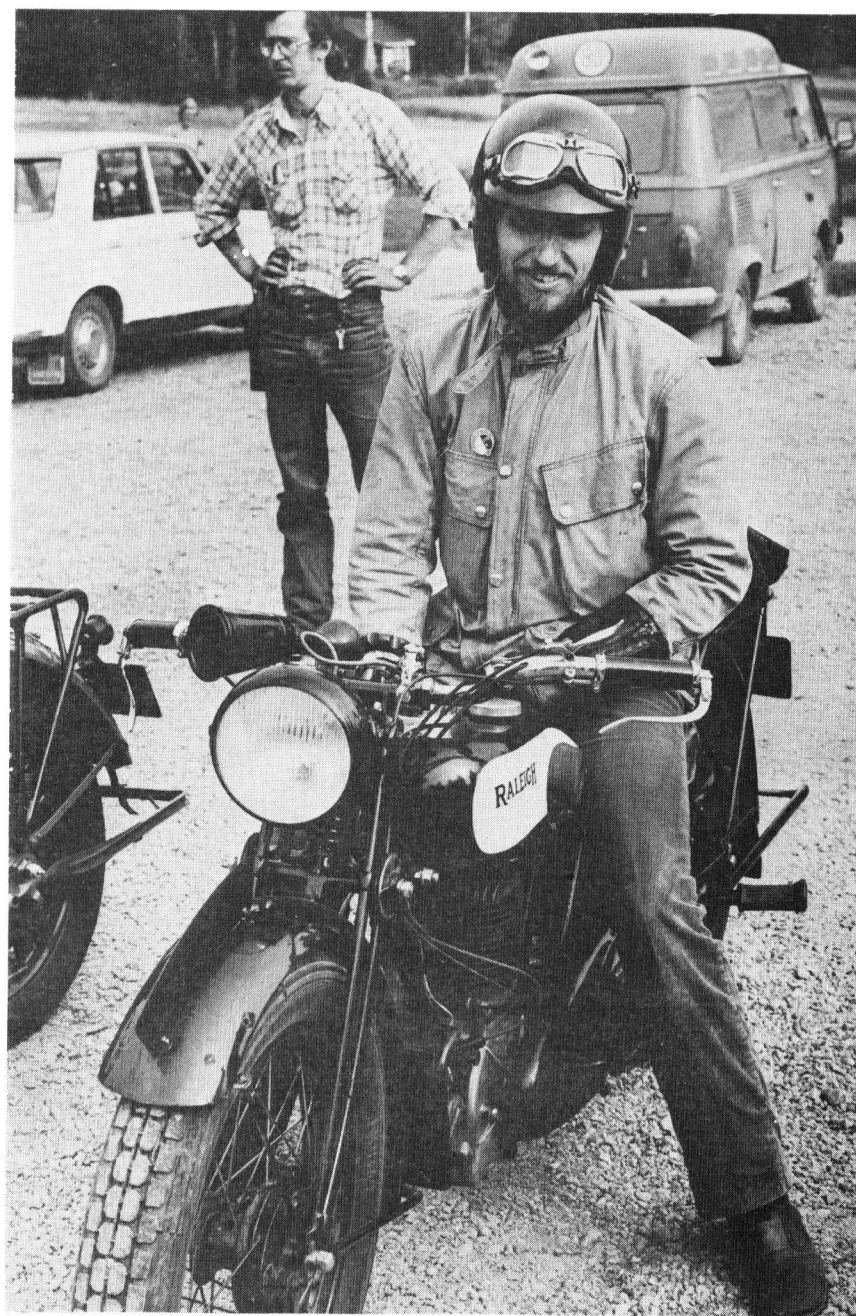
*Mutta toisin kuitenkin kävi, kun Veteraanimoottoripyöräkerho järjesti Veteraanirallin, niin vanhat moottoripyörät heräsivät henkiin.*



*Tuona viikonloppuna menneet vuosikymmenet heräsivät uudelleen elämään, oli sykähdyttävän mielenkiintoista nähdä ja kuulla legendaarisia moottoripyöriä kuljettajineen.*

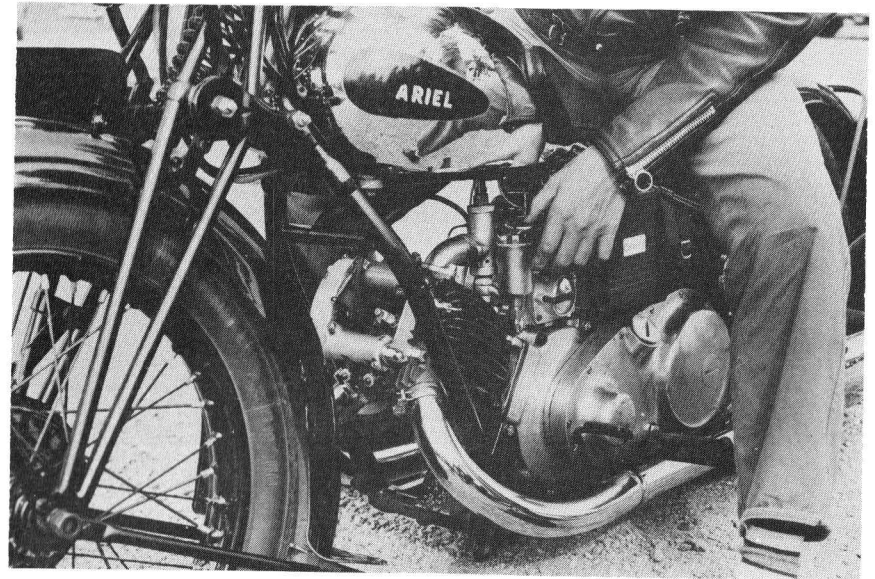


*Ralli tapahtui viime elokuisena viikonloppuna Aulangon leirintäalueella.*





## 'Vaikeudet eivät ole voittamattomia'



*Vanhojen pyörien entisöijät käyttävät valtavan määrän aikaa ja vaivaa pyöränsä entisöimiseen. Ja saattaapa käydä niinkin, että suomalaisella motoristilla on hyvin harvinainen pyörä josta puuttuu jokin osa, sitten hän saa tietoonsa, että Australiassa on toinen samanlainen pyörä. Hänen onnistuu saada yhteys tähän australialaiseen pyörän omistavaan kaveriin, joka sitten lainaakin omasta pyörästään lähettämällä puuttuvan osan suomalaiselle motoristille ja tätä osaa sitten mallina käyttäen hän valmistaa aivan samanlaisen osan omaan entisöitävään pyöräänsä.*



*'Oi muistatko vuosikymmenien takaa tämän merkin, tanskalaisvalmisteisen Nimbuksen'*



*'taikka tämän kauniin boxerimoottorisen ja kardaanivetoisen Ifan'*



*'oikean Harrikan olet nähnyt tai ainakin olet niistä kuullut paljonkin puhuttavan'  
'sensijaan paljon harvinaisempi on Suomen teillä ollut tällainen Ariel'*

