

**JOUKKO-
JULKAISU**

426781 000 000 000047
AUTIO KALEVI I
METSÄPURONT 10 A 9
00630 HKI 63



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 5 SYYSKUU 1980



PIKKUJOULU



KEURUULLA
15 marraskuuta 1980

Paikka: Hotelli Keuruuselkä, n. 9 km Keuruun kirkolta etelään Kolho-Vilppula tietä.

Pakettihinta 140 mk henkilö sisältäen:

- **Majoitus 2 tai 3 hengen huoneissa.**
- **tulosauna ja uinti lauant. klo 15.00—17.00.**
- **Pikkujouluillallinen, juomina maito, piimä tai jäävesi.**
- **Sunnuntaina aamiainen, aamusauna ja uinti.**

Perjantaina saapuvat lisähinta 85 mk sis. majoitus, aamiainen, aamusauna ja uinti.

Ennakoilmoittautuminen pakollinen 27.10.1980 mennessä: Oriveden Sp tili 451610-42617.

Lisätietoja saat allekirjoittaneelta puh. työ 935-2561, koti 935-57245.

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as

TERVETULOA



N:o 5 syyskuu 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

Reijo Relander
Kyttärantie 26
45810 Pilkanmaa

Varapuheenjohtaja

Antti Karttunen
Rukatunturintie 3 H 66
00970 Helsinki 97

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 KO 426 781-0

Varajäsenet

Guy Wikström
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Matti Storlöpare

Uimarannankatu 1—3 C 27
15150 Lahti 15

Jaakko Laurila

Kirjurinkatu 53
03600 Karkkila

Kari Syrjänen

Palokunnankatu 28 A 6
13100 HML 10

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as.

Päätöimittaja

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

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama

Jussi Pursiainen

Nummenkatu 3 B 11
28120 Pori 12

Porvoo 1980 — Oy Uusimaa



Tervehdys!

Kerhon korkeimman johdon vaihduttua, pj. Simo Nokson ja vpj. Lasse Numelinin jätettyä kerhotyön uusille miehille on paikallaan todeta, että heidän tekemänsä työnsä ansiosta kerho on elänyt tähtihetkiä. He ovat tehneet arvokasta työtä joka koituu kaikkien motoristien hyväksi, se työ ei aina vält-

tämättä ole niin näkyvää kuin on kerhon muut erilaiset tapahtumat jäsenten keskuudessa.

Parhaimmat kiitokset mukavasta yhteistyöstä Simo ja Lasse, ja tervetuloa uudet miehet mukaan.

Aimo



Vuosikokous muutti hallituksen kokoonpanoa

Kerhon sääntömääräinen vuosikokous pidetään 14.9. Forssassa Cumulus-hotellissa. Läsna oli toistasataa kerhon jäsentä valitsemassa kerhon uudeksi puheenjohtajaksi Reijo Relanderin ja varapuheenjohtajaksi Antti Karttusen, sihteerinä jatkaa Markku Ahonen ja rahastonhoitajana Pekka Voutilainen, kerhonsännnyttä kokous valitsi uutena miehenä hoitamaan Pertti Saarenheimon Orivedeltä.

Toisen tilintarkastajan ollessa estyneenä tilejä tarkastamaan ei tilivelvollisille voitu myöntää tili- ja vastuuva-

pautta, joten joudutaan pitämään syyskokous myöhempanä ajankohtana. Kertaalleen jouduttiin kokoussali tyhjentämään osanottajista ja tarkistamaan kaikkien jäsenyys ja jakamaan jokaiselle puheenjohtajan nimellä varustettu äänestyslippu jotta lain kirjain tuli täytetyksi. Kaikeksi onneksi meillä on kerholaisia jotka hallitsevat kokousteeniikan jottei mitään yhdistyslain vastaista päässyt tapahtumaan.

Tavalliseen tapaan vuosikokousta puhuttivat Kontioralli, raha-asiat ja kerholehti.

KERHON VUOSIKOKOUS 1980,
Forssassa Hotelli
Cumuluksessa
14.9.-80

Pöytäkirja

1. Puheenjohtaja Simo Nokso avasi kokouksen ja toivotti osanottajat tervetulleeksi. Motoristeja oli saapunut paikalle n. 150. Kokous todettiin laillisesti kokoonkutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.
2. Simo Nokso valittiin myös kokouksen puheenjohtajaksi
3. Sihteeriksi valittiin Antti Kerttunen
4. Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Kari Syrjänen ja Henrik Budich
5. Luettiin kokouksen työjärjestys, joka hyväksyttiin lisäyksellä muut esilletulevat asiat.
6. Kerhoisäntä luki päättyneen kauden toimintakertomuksen, joka hyväksyttiin.
7. Koska toinen tilintarkastaja, P Holla, oli estynyt tarkastamasta tilejä vuoikokoukseen mennessä, puh.joh-taja ehdotti, että hallitukselle tul-tai-siin myöntämään tili- ja vastuuva-paus vasta vuosikokouksen jatkokokouksessa. Esitys hyväksyttiin. Jatkokokouksen aika ja paikka tul-laan ilmoittamaan Motoristissa.
8. Valittiin kerholle hallitus alkavalle toimintakaudelle
 — puheenjohtaja: ehdolla oli kolme henkilöä, Reijo Relander, Antti Karttunen ja Juha Naumanen. Kahden viimeksimainitun luopues-sa, ehdokkuudesta ja koska Reijo Relanderia kannatettiin, hänet myös valittiin.
 — sihteeriksi valittiin edelleen Mark-

ku Ahonen
 — varapuheenjohtajaksi ehdotettiin Antti Karttusta, jota kannetattiin ja joka valittiin
 — Kerhoisännäksi ehdotettiin Pekka Voutilaista ja Pertti Saarenhei-moa. Suoritettiin koeäänestys, jossa Voutilainen sai 59 ja Saarenheimo 31 ääntä.

Tulos ei miellyttänyt muutamia mo-toristeja ja niin vaadittiin asiasta sul-jettua lippuäänestystä. Tulos oli seu-raava, Voutilainen 62 Saarenheimo 43 ja tyhjää 46 (näistä osa ei-äänioi-keutettuja).

Tämän jälkeen muutamit motoris-tit, P Hollan, johdolla alkoivat esit-tää pikkunäppärää yhdistyslain ja -sääntöjen tuntemusta. Saaden ai-kaan näin tarpectonta kokouksen pitkittymistä.

Äänestys jouduttiin mitätöimään ja kokouksen osanottajien jäsenyys tar-kistettiin tyhjentämällä kokoussali.

Pekka Voutilaisen luovuttua ehdok-kuudesta ja koska Saarenheimoa kannatettiin hänet myös valittiin.

— kassanhoitajaksi valittiin edelleen Pekka Voutilainen

— varajäseniksi ehdotettiin ja valit-tiin seuraavat motoristit:

Guy Wikström
 Matti Storlöpare
 Kari Syrjänen
 Jaakko Laurila

— tilintarkastajiksi ehdotettiin ja va-littiin Torolf Fagerholm ja Risto Es-kola
 tilintarkastajien varamiehiksi valit-tiin

Pekka Kuoppala ja Erkki Asikainen
 — toimittajaksi valittiin edelleen Ai-mo Turunen

9. hallituksen esitys jäsenmaksun suu-ruudesta eli sama 30 mk kuin pääTTY-neellä kaudellakin hyväksyttiin.



Kerholaisten aktiivisuus vuosikokoukseen on kasvanut, sillä 10 %:n osallistumisprosentti ylitettiin jo reilusti.

10. Luettiin toimintasuunnitelma alkavalle kaudelle, joka myös hyväksyttiin. (pääpiirtein sama kuin kulu-neella kaudella)
11. Eri tapahtumien järjestäjät ja järjestely asiat:
Talviralli, helmikuun alussa, Raimo Teitto & kumppanit järjestäjänä. Hyväksyttiin myös ponsi jossa ehdotettiin Talvirallia yhteiseksi TFMK:n kanssa. Kerhon hallitus ottaa yhtyden asiasta TFMK:n hallitukseen.
Sovittiin myös, että talviralli tulee liikkuvaksi ja järjestäjät valitaan vuodeksi eteenpäin, alkaen vuonna -81 vuosikokouksessa.
Pikkujoulun järjestää kerhoisäntä hallituksen avustuksella

Talvitapahtuma Kuhmoisissa, järjestäjänä isto Eskola ja Matti Storlöpare, Lahti
Kevään saunaillat Etelässä, järjestäjänä Reijo Relander ja Timo Koskila. Kouvola
Pohjoisessa, järjestäjänä Jussi Roine, Oulu
Etappiajo, järjestäjänä Jaakko Laurila, Karkkila
Kevätajelu & Kirkkopyhä, järjestäjänä Toni Harjunheimo
Kontioralli 1982, järjestäjänä Simo Nokso ja Henrik Budich sekä Kymenseudun motoristit
Sunnuntaiajelu, järjestäjänä Eero Mikkola, Orivesi
Vuosikokous/syysajelu, järjestäjänä Pekka Voutilainen, Kouvola

12. Muut esille tulevat asiat:
Hyväksyttiin ponsi, jossa kerhon hallitusta kehoitetaan tutkimaan: onko käytettävää pankkisuhdetta mitenkään mahdollista hyödyntää nykyistä paremmin. Esim onko kerholla mahdollisuuksia saada alennuksia pankin palveluista tai jotain muuta kerhotoiminnalle sopivia etuisuutta.
Mainokset Motoristissa, niiden vähyys kerholehdessä ja niiden ottaminen lehteen, puhuttivat myös kokousväkeä.
Hallituksen (toimittajan) vastaus edellä olevaan oli seuraava:
Kerholehti on aatteellinen julkaisu ja kerho ei maksa veroja, joten mainostaminen tältä kannalta on kielteistä. Kerho on myös anonut ns. mielipidelehtenä rahaa LM:stä joten sekää seikka ei salli

- kaupallista mainontaa. Lisäksi Hallitus on tehnyt, muutama vuosi sitten, periaatepäätöksen, jossa kaupallista mainontaa rajoitetaan Motoristissa.
Myös kerhon varojen sijoittamisesta esim. johonkin maapaikkaan (entiseen kansakouluun tms) keskusteltiin. Ja tultiin siihen tulokseen että ainakaan vielä se ei olisi järkevää.
13. Puheenjohtaja päätti pitkähköksi venyneen kokouksen ja kiitti osanottajia.

Forssassa 14.9.1980

Simo Nokso	Antti Karttunen
Puheenjohtaja	Sihteeri
Kari Syrjänen	Henrik Budich
	Pöytäkirjantarkastajat

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n toimintakertomus XI toimintakaudelta 1979—1980

Kerhon toimintakausi on pääpiirteis-
sään noudatellut edellisvuonna hyväksi
havaittua kaavaa kiinteiden tapahtu-
mien osalta. Lisänä on ollut sitten eri-
laiset yhteydenotot ja -pidot liittyen
moottoripyörään ja -pyöräilyyn.
— Toimintakausi alkoi Pikku-Jou-
lulla 3.11.-79 Joutsenlammella, jonne
P. Hollan kutsusta saapui 54 innokas-
ta.
— Lämminhenkinen Talviralli pidet-
tiin Valkealassa 3.—4.2.-80. Päävas-
tuun tapahtumasta kantoivat Raimo
Teitto ja Pekka Voutilainen, keralla

muuta läheisiä. Osanottajia 82 + järjes-
täjät.
— Talvitapahtuma oli 15.—16.3.-80
Nilsissä. Järjestelyissä lieviä ongelmia
perinteisten kuvioiden läpiviennissä
paikan omistajan vaihduttua. Järjestä-
jänä Esa Myyryläinen.
— Saunaillat Kirjokivessä huhti-
kuun 18.—20. Timo Kossilan järjestä-
mänä, osanottajia satakunta, ja Posiol-
la 24.—25.5. Jussi Roineen johdolla.
Pohjoisessa porukkaa 42 + järjestäjät 5
kpl.
— Etappiajon järjesti Pekka Vouti-

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n

vuosikokouksen jatkokokous

pidetään Keuruulla 16 päivänä marraskuuta 1980 hotelli Keuruselällä kello 10.00.

Käsitellään tilitapahtumat -79 -80, tilintarkastajien kertomus sekä tili- ja vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle.

lainen 16.—18.5.-80 Rautalammilta Outokumpuun. Osanottajia satakunta.

— Kirkkopyhän ja sunnuntaiajelun järjesti Raimo Teitto Elimäen kirkolle ja Mustilan arboretumiin. Henkeviä noin sata.

— Päätapahtuma Kontio-Ralli kosi Inariin I 118 karhunkiertäjää. Järjestelijöinä Hämeenlinnalaiset Antti Karttusen ja Kari Syrjäsen johdolla.

— Sunnuntaiajelu Minkiön museoradalle 14.9.-80. Tapahtuman junailijana Jaakko Laurila.

— Vuosikokous 14.9.-80 Forssan Cumulus-hotellissa.

Muista toiminnoista voidaan mainita NMR:n kokous Porvoossa 22.9.-79, sekä samoissa merkeissä kokous Nummelassa 12.4.-80.

— Liikenneministeri Saarron luona kävivät Simo, Lasse ja Aimo 21.9.-79 jättäen lausunnon uudesta tieliikenneasetuksesta koskien mp:n paikkaa ajoradalla ja ohittamista risteysalueella.

Kerhopaitoja postitse

tilattavisa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 6:50.

— MP-näyttelyyn Jäähallilla Helsingissä osallistuttiin omalla osastolla 25.—27.4.

— SML:n kanssa pidettiin palaveria 12.2. SVUL:ssa.

— Kerho oli kuultavana eduskunnan liikennevaliokunnassa 9.11.

— Huhtikuussa annettiin lausunto liikenneministeriölle kypärän käytöstä.

— Motoristi-lehden postituksessa siirryttiin joukkojulkaisutapaan.

— Kerhon hallitus on kokoontunut seitsemän kertaa.

— Kerhon jäsenet ja asiat ovat olleet esillä joukkotiedotusvälineissä.

Puheenjohtajan palsta

Karhulassa syyskuussa

Uuden toimintakauden alkaessa ovat uudet henkilöt kerhon ”peräsimmä”. Onnea ja menestystä, sekä suotuisaa ”tuulta purjeisiin.”

Kolme vuotta sitten aloittaessani puheenjohtajana oli aika ja asetelmat hiukan toiset kuin tänään. Kerho ja moottoripyöräily yleensäkin haki vielä paikkaansa yhteiskunnassa. Takana olivat moottoripyöräveron korotukset ja suuret onnettomuustilastot. Seestymisen kautena syntyi uudenlainen käsitys moottoripyöräilystä, enää se ei ollut muotiharrastus, eikä yleisen pahennuksen herättäjä, vaan yksi harrastusmuoto muiden joukossa.

Koulutus ja yleensä maltillinen liikennekäyttäytyminen kaunistivat onnettomuuslukuja, sekä lisäsivät yleistä suopeaa suhtautumista moottoripyöräilyä kohtaan.

Kerho on vakiinnuttanut asemansa matkamotoristien ”etujärjestönä.” Kerholla on hyvät suhteet valtiovallan puolesta liikenneasioista päättäviin elimiin. Liikenneturvaan, Liikkuvaan Poliisiin, Vakuutusyhtiöiden Tiedotuskeskukseen, yhteispohjoismaiseen moottoripyöräjärjestöjen yhteistoimintaelimeen NMR:ään, sekä Moottoriliittoon. Kokemuksia ja tietoja on vaihdettu, sekä lausuntoja annettu, joten tällä tavoin MP 69 on omalta osaltaan pyrkinyt edistämään moottoripyöräilyä maassamme.

Aikaisemmista vuosista ovat ajototumukset muuttuneet entistä valikivimmiksi ajotapahtumien suhteen. Sa-



moin on kriittisyys kerhotoimintaa kohtaan lisääntynyt. Enää ei ole päällimmäisenä liikkuminen ja sen vapaus. Mukaan on tullut myös laadukkuus. Yritetään saada enemmän irti etsimällä ja uusien ajamattomien teitä ajamalla.

Uskon, että uudet kerhon toimihenkilöt ottavat tehtävänsä sillä vakavuudella ja määrätietoisuudella kuin kuuluu. Uskon heidän kehittävän kerhoa entistä paremmaksi meidän kaikkien ja ennen kaikkea moottoripyöräilyn hyväksi.

Kerhotoiminta on antanut minulle paljon enemmän kuin minä olen pystynyt antamaan teille. Teidän avullanne on kerho toiminut tuloksekkaasti. Toivon, että jatkossakin jokainen kantaa kortensa mahdollisuuksiensa mukaan yhteiseen kekkoon eikä siitä pois päin.

Kiitos kaikille ja ensi kesänä ”rivimiehenä” tavataan!

Simo Nokso

Liikenneturvallisuusinsinööri Matti Koivurova Liikenneturvasta on avustanut Motoristia matkakertomuksella USA:ssa, jossa mm. suomalaista mp-asustetuotantoa arvostetaan erittäin korkealle, esim. Rukan sadeasua pidetään USA:ssa maailman parhaana. Kerhomme osoittaa saamastaan avusta lämpimät kiitokset ins. Matti Koivurovalle.

Kansainvälinen moottoripyörä- turvallisuuskonferenssi Washington D.C.:ssä 18.—23.5.1980

**Matkakertomus
11.8.1980**

Motorcycle Safety Foundation (MSF) oli konferenssin järjestäjä. Tilaisuus pidettiin Hyatt Regency-hotellissa. Konferenssissa pidettiin 78 alustusta tai esitelmää. Osanottajia oli eripuolilta maailmaa yli 500, valtaosa amerikkalaisia moottoripyöräkouluttajia ja jopa tavallisia moottoripyöräilijöitä. Vaikka tavallisten moottoripyöräilijöiden osuus ei ollut kovin suuri, se oli nimittäin järjestäjien toivomus, ettei

turvallisuuskonferenssi etäännyisi liian kaus teoriaan ja että saataisiin tutkijoiden ja moottoripyöräilijöiden välistä keskustelua.

Konferenssin viimeisenä päivänä vierailin National Highway Safety Administrationissa (NHTSA) sekä Motorcycle Safety Foundationissa. Samoin matkakertomuksen lopussa on lyhyt yhteenveto tutustumisesta Kanadan liikenneturvallisuustyöhön.



MSF:n koulutuspäällikkö Adam Johnsson Skill testiradalla.

1. Moottoripyörä- turvallisuus- konferenssi

Koulutus

Turvallisuuskonferenssin tärkeimmäksi aiheeksi kohosi luonnollisesti koulutus ensinnäkin siitä syystä, että koulutus on toistaiseksi Suomea lukuunottamatta vapaaehtoista, mutta yhä välttämättömämpää. Ajotutkinto on poikkeuksetta pakollinen. Niinpä eräissä suurissa maissa, kuten Japani ja USA, tutkinto on tehty niin vaativaksi,

että sen läpäisemiseen tarvitaan monen kohdalla hakeutumista koulutukseen.

Kanadassa aloitettiin ensimmäisenä maana järjestelmällinen vapaaehtoinen moottoripyöräilijöiden koulutus. Kanadalaiset ovat arvioineet koulutuksen saaneiden menestystä liikenteessä. Vertailuryhmään nähden koulutuksen saaneet olivat useammin tyttöjä, vanhempia, paremmin koulutettuja ja avioituneita. He omistivat moottoripyörän itse, 52% koulutetuista sanoi saaneensa ensimmäisen opin vasta kurssilla. Arvioinnin arvoa vähentää se tosiasia, että vapaaehtoiseen koulutukseen hakeutuu muutenkin parempaa ainesta. Tutkijat eivät havainneet onnettomuusluvuissa eroja vertailuryhmään, mutta liikenne-

rikkomuksiin koulutuksen saaneet syylistyivät harvemmin.

(Jonah, Dawson, Bragg).

Kanadassa oli 350 000 rekisteröityä moottoripyörää v. 1979, samana vuonna koulutettiin lähes 6 000 kursсилаista, noin 70 eri paikassa, koulutuspäälliköitä on Kanadassa kaikkiaan koulutettu 154 ja koulutettuja 1435. Koulutusta ei suunnitella pakolliseksi. Moottoripyörien lukumäärä on viimeisten n. kymmenen vuoden aikana kolminkertaistunut, mutta kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on kasvanut vain puolitoistakertaiseksi.

Yhdysvalloissa valmistui v. 1974 ensimmäinen vasta-alkajille tarkoitettu moottoripyöräkurssi MSF:n toimesta. V. 1976 valmistui varsinainen pyöräilijän ohjelma MRC (Motorcycle Rider Course). Vuoteen 1984 mennessä MSF tähtää siihen, että luodaan järjestelmä, jossa ajokorttia hakevalle tarjotaan valintamahdollisuus hankkia harjoittelulupa ja kurssi tai uudempi taito- ja tietotesti ilman harjoittelulupaa. Hakijoille kerrotaan, että jos he epäonnistuvat testissä heiltä saatetaan tulla vaatimaan osallistuminen täydelliseen koulutusohjelmaan ennen kuin sallitaan uutta testiä.

Vapaaehtoisesti tulevat ja ne jotka epäonnistuvat testissä määrätään umpimähkäisesti johonkin seuraavista ryhmistä:

1. kontrolli- eli ei-koulutettavien ryhmä

2. 3-tunnin perusohjelma (RTP, Remedial Training Program)

3. 20-tunnin kurssi MCR.

Edellä mainittujen ryhmien onnettomuustapahtumat ja liikenerikkomukset seurataan vähintään kahden vuoden aikana. Lisäksi MSF tähtää koulutettujen moottoripyöräilijöiden määrän 10 % kasvuun vuosittain ja v. 1984 men-

nessä 50 000 kokonaislukuun. (Robinson).

Japanissa vapaaehtoinen koulutus on hyvin suosittu. Ilman koulutusta ajotutkinnosta ei selviydy kuin 15 % korkeintaan. Ennen ajokorttia hankittu koulutuksen lisäksi jokaisen on osallistuttava kolmen vuoden välein ajokorttia uusiessaan 2 tunnin koulutukseen. Lisäksi on luotu vapaaehtoinen koulutusjärjestelmä sellaisille, jotka ovat menettäneet ajokortin liikenerikkomusten tai onnettomuuden takia. Osallistuessaan johonkin eri pituisista koulutusjaksoista (6, 10 tai 12 tuntia) heillä on mahdollisuus menestymisensä perusteella saada ajokortti jopa puolta lyhyemmässä ajassa takaisin. Lähes 90 % korttinsa menettäneistä osallistuu tähän ns. parantavaan koulutukseen. (Saba)

Englannissa asetettiin komitea esittämään toimenpiteitä moottoripyöräkoulutuksen järjestämiseksi. Vuoden 1979 lopussa komitea suosittelee mm. seuraavaa:

1. Koulutuksen tulisi edelleen jatkua vapaaehtoisena, mutta ellei kolmen vuoden sisällä päästä siihen, että vähintään 75 % tulee koulutukseen, se olisi tehtävä pakolliseksi.

Englannissa noin 15 % uusista pyöräilijöistä saa ennen ajokorttia koulutusta, valtaosa näistä saa neljän tunnin ns. pronssi-kurssin. Muut kurssit ovat 12-tuntinen hopea-kurssi ja 6-tuntinen kultakurssi.

(Clayton, Williams)

Yhteenvetona ajokorttiin tähtäävästä ja jatkokoulutuksesta voitaneen todeta, että toistaiseksi ei yleisesti olla valmiita pakolliseen moottoripyöräkoulutukseen, mutta vapaaehtoisesta koulutuksesta saadut erinomaiset tulokset kaikissa maissa osoittavat koulutuksen

välttämättömyyden. Niissä maissa, joissa vapaaehtoisella järjestelmällä onnistutaan saamaan valtaosa pyöräilijöistä koulutukseen, ei välttämättä tarvitse siirtyä pakolliseen koulutukseen, mutta toisaalta näissä maissa pakollisuus ei toisi mukanaan muutostakaan. Niissä maissa, joissa vapaaehtoisuus ei onnistu, joudutaan määräämään koulutus pakolliseksi. Japanilaisten jatkokoulutusjärjestelmä edellä, on onnistunut malli käytännössä.

Suojakypärä

Moottoripyöräilijän suojakypärä oli konferenssin keskustelluimpia aiheita. Tämä johtuu siitä, että noin puolet USA:n osavaltioista on peruuttanut suojakypärän käyttöpakon todennäköisesti lähtien siitä, että turvavyönkin käyttö on edelleen täysin vapaaehtoista Yhdysvalloissa. Esimerkiksi Lousianassa käyttöpakko ei koskenut yli 17 vuotiaita 1.10.1976 jälkeen. Käyttöpakko oli ollut voimassa vuodesta 1968. Käyttö väheni puoleen ja moottoripyöräolijöiden kuolemat kasvoivat 45%.

(Dart)

Konferenssissa oli kuitenkin hyvin vähän suojakypärän käytön vastustajia, käyttöpakon vastustajia oli yllättävän paljon. Poikkeukset nämä olivat turvallisia moottoripyöräilijöitä, kaikki asiantuntijat olivat täysin yksimielisesti pakon kannattajia. Pohjois-Amerikan nimekkäimpiä kypärä-asiantuntijoihin kuuluva kanadalainen James A. Newman sanoi, että vaikkakaan nykyinen suojakypärä ei anna riittävästi suojaa reuna-alueille, yli 35 km/h törmäysnopeudessa, törmäyksessä pehmeää (esimerkiksi hiekkaa) vasten, törmäyksessä hyvin kovaa terävää vastaan, niin yleensä kypärä toimii. Moottoripyöräilyssä ei ole toista kypärään verrattavaa,

joka estäisi tai lieventäisi päävammoja onnettomuudessa. Mutta kypärät eivät tarjoa nimkäänlaista takuuta. Ne ovat nykyisin voimattomia eräissä onnettomuusolosuhteissa ja tämä pitäisi tunustaa. (Allekirjoittaneen vieraillessa myöhemmin Ottawassa Newmanin toimistossa, tämä kertoi olleensa asiantuntijana oikeudessa USA:ssa, jossa kypärän valmistajalta vaaditaan kahden miljoonan dollarin korvauksia, koska kypärä ei ollut suojannut käyttäjänsä päätä. Oikeus hylkäsi korvausvaatteen.)

Koulutuksen sisältö

Moottoripyöräturvallisuuskonferenssin eräs mielenkiintoisimmista esityksistä oli amerikkalaisen Eugene Carney'n. Esityksessään (Reduced Risk Driving) hän käsittelee melko laajasti meilläkin kiistaa aiheuttanutta moottoripyörän paikkaa ajoradalla. Pohjois-Amerikassa ja lähes kaikissa muissakin maissa moottoripyöräilijä voi valita kaistalla lähinnä kolmesta vaihtoehdosta riippuen liikennetilanteesta: 1) normaali ajotilanne, kaistan vasemman puoliskon keskellä, 2) esimerkiksi vastaantuleva jatkuva jono, keskellä kaistaa, 3) myös kaistan oikeanpuolista osaa käytetään mm. ryhmäajossa. Meillä Suomessa taas liikenneasetuksen 14 § on eräiden viranomaisten toimesta tulkittu niin ahtaasti, että vain kaistan oikeanpuoleisen osan käyttö on mahdollista. Siitäkin huolimatta, että pykälässä puhutaan vain ajoradasta ja "turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista". Tämä saivartelu ei ole onneksi mennyt teoriaa pidemmälle, paitsi joissakin oikeustapauksissa. Carney sanoi, että sopivan sivuttaistilan moottoripyörän vasemmalla ja oikealla puolella vaativat muiden tienkäyttäjien (liik-

kuvat ja pysäköidyt ajoneuvot, jalankulkijat, eläimet) ja rakenteiden aiheuttama onnettomuusmahdollisuus. Nämä yksityiskohdat vaikuttavat sijainnin valintapäätökseen.

Carneyin mielestä on järkevää valita paikka siten, että se sallii pienen marginaalin tekemillemme virheille ja samanaikaisesti suo meille enemmän aikaa reagoida jos joku toinen ilmestyy eteemme.

Carney kiteyttää ohjeensa seuraavasti. Jos riski on molemmilla sivuilla suurinpiirtein yhtä suuri, valitaan etäisyys niihin yhtä suureksi, mutta mikäli riski jommalla kummalla puolella on suurempi, valitaan suurempaan riskiin suurempi etäisyys. Todellisissa olosuhteissa meillä harvoin on kohtuuttoman suuri liikkumavara sivusuunnassa. Tämä pätee varsinkin autoihin.

Japanilaiset olivat tehneet tutkimuksen lähestyvän moottoripyörän nopeuden arvioimisesta ja verranneet näitä tuloksia myös henkilö- ja kuorma-autojen vastaaviin. Kokeet tehtiin päivällä ja yöllä. Tulosten mukaan korkeimmat lähestymisnopeudet aliarvioidaan ja alemmat yliarvioidaan; kriittinen nopeus tässä suhteessa on n. 40 km/h päivällä ja 60 km/h yöllä. Ajoneuvotyypien välille ei saatu eroja. Yliarvioimisen todennäköisyys alemmilla nopeuksilla oli suurempi yöllä kuin päivällä.

Ajoneuvo-turvallisuus

Englantilaiset esittivät voimakasta kritiikkiä tutkimuksena pohjalta (Improvements to the Stability, Handling and Breaking of High-Performance Motorcycles) nykyisistä suuritehoisista moottoripyöristä.

Nykyisten suuritehoisten moottori-

pyörien käsittely, jarrutus ja vakavuus ei ole tyydyttävällä tasolla. Parantamalla näitä turvallisuuden kannalta ensiarvoisen olennaisia asioita ei ainoastaan vähennetä onnettomuusmahdollisuutta, vaan myös tehdään pyörät nautittavimmiksi ajaa. Tutkijat toteavat eräiden konkreettisten parennusehdotusten jälkeen, että he ovat huomanneet tehtaiden olleen hyvin vähän kiinnostuneita heidän työstään. Näyttää siltä, että kaupalliset ja/tai tyylliseikat hallitsevat moottoripyörän käsittely- ja turvallisuusominaisuuksia.

(Roe, Thorpe)

Saksalaiset tutkijat olivat lähinnä törmäyskokein pyrkineet selvittämään moottoripyörän eräiden osien muuttamista vähemmän vammoja aiheuttaviksi. Heidän mielestään seuraavat vaatimukset pitäisi asettaa pyöräilijän passiiviselle suojalle: Suojalaitteiden tulisi vähentää ajajaan suoraan kohdistuvia iskuja esimerkiksi käsiin, jalkoihin jne., kiinteään esteeseen ajettaessa etupään tulisi olla energian vaimentimena moottoripyöräilijän lento maahan. Samoin suojavaatetuksella ja kypärällä voitaisiin estää ja vähentää kaikkia kehon osia, raajoja ja päätä tehokkaasti. Suojavaatetus tänään esittää parantunutta näkyvyyttä (aktiivinen turva) ja tyylikkyttä. Vaatetuksen energiavaimennukseen ja onnettomuussuojaan passiivisessa mielessä on kiinnitetty vain minihuomio. Varsinkin kevyempien moottoripyörien ajajat käyttävät harvoin suojaavia varusteita ja vaatteita. Suojakypäräkin vaatii vielä runsaasti parannuksia suojan parantamiseksi: mm. energiavaimennustehoon, päähän sopivuuteen, väsymyslujuteen jne.

2. Vierailu NHTSA:ssa

Turvallisuuskonferenssin Steering Committeeen jäsen NHTSA:ssa työskentelevä Herbert R. Miller (Head of the Driver Safety Programs Group) järjesti parin tunnin mittaisen keskusteluvierailun USA:n tieliikenneturvallisuushallituksessa. Keskusteluissa oli mukana Millerin lisäksi Alfred J. Farina (Research Psychologist). Farina oli erityisesti kiinnostunut suomalaisista tutkimuksista ja kokemuksista kevyen liikenteen pimeän ajan näkyvyyden ratkaisuista.

3. Vierailu MSF:ssä

Turvallisuuskonferenssin ohjelmaan kuului vierailu MSF:n koulutuskeskuksessa Linthicumissa Marylandissa, mutta keskiviikkoiltapäivänä, jolloin tämän piti tapahtua satoi ja vierailu peruutettiin. Konferenssin päätyttyä perjantaina järjestyi kuitenkin mahdollisuus asiasta kiinnostuneille vierailu MSF:ssä. Koulutuskeskuksessa esiteltiin sekä koulutusta että tutkintoa (skill test), vastaavanlaisia pelkästään moottoripyöräkoulutukseen rakennettuja keskuksia löytyy USA:sta jokaisesta osavaltiosta, parhaasta jopa useita. Keskuksessa on varustuksena myös eri kokoisia moottoripyöriä tavanomaisen koulutusvälineistön lisäksi.

4. Vierailu Kanadassa

Turvallisuuskonferenssin Steering Committeeen jäsen ja Kanadan liikenne-

ministeriön liikenneturvallisuusosastolla työskentelevä Stuart Munro järjesti matkan tutustumaan kanadalaiseen liikenneturvallisuusustyöhön. Maanantai 26.5. kuului Transport Canadan liikenneturvallisuusosastolla työskentelevien kanssa käydyissä keskusteluissa turvavöistä, valoista, kevyen liikenteen turvallisuudesta ja ajoneuvoturvallisuuskysymyksistä. Tiistaina 27.5. käynnistyi Transport Canadan tutkimus tuulilasin pyyhkimien puhdistusurista, 30 valtion tutkimusautoa sai uran kuljettajan puoleiselle tuulilasin osalle. Keski- viikkona 28.5. vierailin Canada Safety Councilissa, joka vastaa aikaisempaa Tapaturmantorjunta r.y:tä. Koulutusosastomme on saanut lähes kaiken koulutusmateriaalin, mitä CSC:llä on. Lisäksi sain edustavan määrän valistusaineistoa näytteeksi.

CSC:n moottoripyöräkouluttajan Peter J. Fasnachtin kanssa vierailimme iltapäivällä tutkintotoimistossa ja James A. Newmanin johtamassa yksityisessä tutkimuskeskuksessa (Biokinetics and Associates Ltd.). Viimeksi mainittu on erikoistunut mm. turvavyö- ja suojakypärätutkimuksiin.

Torstaina 29.5. vierailin Munron kanssa Ottawasta lähes kolmensadan kilometrin päässä lähellä Montrealia sijaitsevassa ajoneuvotestauskeskuksessa (Motor Vehicle Test Center), joka oli valmistunut 1979. Torstai-iltana vierailin vielä Ottawan moottoripyöräkoulutuskeskuksessa.

**KANSIKUVA:
Vuosikokouksen
osanottajia.**

Lehdistötiedote

**Vuoden
alkupuoliskon
liikenteessä
Kuolleita 49
vähemmän kuin
edellisvuonna**

Vuoden 1980 tammi-kesäkuun aikana sai liikenneonnettomuuksissa ennakkotietojen mukaan surmansa 211 henkilöä. Viime vuonna vastaavana aikana surmansa saaneita oli 260. Tämän vuoden alkupuoliskon luku on 1970-luvun pienin.

Edelliseen vuoteen verrattuna on suurin lasku tapahtunut autonmatkustajien ryhmässä, jossa kuoli 31 henki-

lää vähemmän kuin viime vuonna. Jonkin verran laskua oli myös jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemanluvuissa. Jalankulkijoita kuoli 14 ja polkupyöräilijöitä 7 vähemmän kuin edellisvuotena.

Ainut tienkäyttäjryhmä, jossa tapahtui viime vuoteen verrattuna lisäystä oli autonkuljettajien ryhmä, jossa sai surmansa 7 henkilöä enemmän kuin edellisellä vuotena.

Liikenteen riskiryhmiä ovat 0—14-vuotiaat ja yli 65-vuotiaat. Tänä vuonna lapsia kuoli 12 vähemmän kuin edellisen vuoden vastaavana aikana. Vanhusten kuolemanluvuissa ei tapahtunut muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna vaikkakin liikenteessä kuolleiden vanhusten osuus kaikista kasvoi neljännekseen (edellisen vuoden kuolleiden osuuden ollessa 20 %).

Kuolleiden määrä tammi—kesäkuussa v. 1979 ja 1980 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lukum.	Miehiä	Naisia	Ikä								Tienkäyttäjryhmä					
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj.	Matk.	Mp	Mopo	Pp	Jalank.	Muut
1979	260	177	83	9	18	10	101	53	53	16	69	56	10	18	39	60	8
	100%	68%	32%	3%	7%	4%	39%	20%	20%	6%	27%	21%	4%	7%	15%	23%	3%
1980	211	150	61	5	10	13	83	37	52	11	76	25	8	18	32	46	6
	100%	71%	29%	2%	5%	6%	39%	18%	25%	5%	36%	12%	4%	8%	15%	22%	3%

**Tieliikenteessä
kuolleet
ennakkotietojen
mukaan
Kesäkuun
tieliikenteessä
55 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai kesäkuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 55 henkilöä. Viime vuoden vastaa luku oli 52. Vuosien 1977—1979 kesäkuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 53. Tammi—kesäkuun aikana kuoli tie-

liikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 211 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 260 henkilöä.

Kesäkuussa surmansa saaneista oli miehiä 38 ja naisia 17.

Kesäkuun liikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 21, polkupyöräilijöitä 15, mopoilijoita 8 ja jalankulkijoita 7. Lisäksi sai surmansa 3 moottoripyöräilijää ja 1 traktorinkuljettaja.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 30, 65-vuotiaita tai vanhempia 16 ja alle 15-vuotiaita 7. Lisäksi sai surmansa 2 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Kesäkuun tieliikenteessä oli eniten uhreja Hämeen ja Vaasan läänissä, jossa kummassakin sai surmansa 9 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopullisiin tilastolukui-

Kesäkuussa 1980 kuoli liikenteessä yhteensä 55 ihmistä, joista oli miehiä 38 ja naisia 17.

Ikä	Kesäkuu	Tienkäyttäjryhmä	Kesäkuu
0-6 v.	1	Autonkuljettaja	13
7-14 "	6	" matkustaja	8
15-17 "	6	Traktorin kulj.+matk.	1
18-44 "	18	Moottorip. " "	3
45-64 "	6	Mopon " "	8
65- "	16	Polkupyörän" "	15
Ei tietoa iästä	2	Jalankulkijoita	7
		Muita	-
		Ei tietoa	-
Yhteensä	55	Yhteensä	55

Lääni	Kesäkuu	(Kesäkuu 1979)	Tammi-kesäkuu	(Tammi-kesäkuu 1979)
Uusimaa	7	(11)	34	(46)
Turku-Pori	4	(9)	24	(39)
Ahvenanmaa	-	(-)	-	(-)
Häme	9	(5)	26	(35)
Kymi	2	(3)	20	(18)
Mikkeli	4	(3)	9	(21)
Pohjois-Karjala	-	(2)	11	(12)
Kuopio	6	(3)	14	(13)
Keski-Suomi	4	(3)	15	(21)
Vaasa	9	(11)	23	(34)
Oulu	6	(1)	22	(9)
Lappi	4	(1)	13	(11)
Yhteensä	55	(52)	211	(260)

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

Kuljettajana mies on naista riskialttiimpi

Autonkuljettajista riskialtis henkilö on 19—21-vuotias mies, joka asuu kaupungissa Etelä-Suomessa. Mm. tällaiseen tulokseen ovat päätyneet tutkijat Vesa Koivisto ja Kari Lasonen, jotka ovat tutkineet Jyväskylän yliopiston kasvatustieteellisellä laitoksella nuorten kuljettajien liikenneasenteita.

Ryhmävertailujen perusteella tutkijat luonnehtivat todella riskialttiiksi henkilöksi sellaisen, jonka asennoitumista liikenteeseen on pidettävä ehdottomasti kielteisenä. Oman ajotaitonsa riskialtis kuljettaja arvioi erinomaiseksi. Hänellä on ABC-ajokortti, korkeampi peruskoulutus ja useimmiten hän on poikamies.

Samojen perusteiden mukaan edellistä turvallisempi kuljettaja on nainen tai yli 32-vuotias henkilö. Tähän ryhmään kuuluva asuu joko Pohjois-Suomessa tai muualla maaseudulla. Hän arvioi oman ajotaitonsa keskinkertaista huonommaksi ja ajaa vähän, noin 100 kilometriä kuukaudessa. Hänellä on AB-ajokortti, jän on käynyt kansakoulun ja on naimisissa.

Tutkimustulos antaa viitteitä riskialttiin ja turvallisen kuljettajan tuntomerkeistä. Erityisesti haluttiin tutkia nuoria ja toisaalta vähän ajaneita kuljettajia.

Lisäelektroniikkaa moottoripyöriin

Kerhon jäsenien joukosta löytyy varmaan elektroniikka-miehiä sen verran että saamme heiltä kasaan jutun otsikon aiheesta.

Siihen voisi sisällyttää mm.: kahder kypärän keskeiset puhelinlaite systeemit, pyörään asennettavat radio, stereo ja nauhurilaitteet, lisämittarit, varashälyttimet, jne. jne. laitteitahan on nykyisin vaikka mitä.

Jutussa voisi olla asennusohjeita, ohjeita häiriönpoistosta, tietoja liikkeistä mistä mitäkin saa, mitä maksaa jne. Monta rakentelija-pyöräilijää saattaisi kiinnostaa lukea tällainen asiantuntijan juttu.

Tässä artikkeliehdotus sellaisille kerholaisille jotka hallitsevat tuota ihmeellistä elektroniikan maailmaa, älä pidä kynttilääsi vakan alla, vaan ryhdy hommiin.

Liikkuva poliisi täytti 50 vuotta

Poliisin erillisyyksiköistä suurin, noin 750 hengen vahvuinen liikkuva poliisi täytti 50 vuotta syyskuun 15 päivänä. Juhlapäiväänsä LP vietti avointen ovien päivällä yleisölle ja juhlatilaisuuksilla henkilökunnalleen eri puolilla maata.

jia. Tutkittavien perusjoukoksi rajattiin 1.9.1976—31.8.1977 ajokorttinsa saaneet, joita ajokorttirekisterin mukaan oli yhteensä 71 892 henkilöä. Näistä joka kymmenes sai postitse kyselylomakkeen, jonka palautti täytettynä 80,3 %.

Terveisiä Riyadhasta

”Niin se vaan kääntyy hyvä moottori-kesäkin lippupuolikkaalle. Maalis—huhtikuussa oli mulla aina liikenteessä ollessani moottoripyörä mielessä. Täällä oli silloin jo sellainen kesä, kuin se on Suomessa parhimpina hellekausina. Olisi täällä muutenkin moottoripyörä melko mukava. Tiet ovat kohtuullisia ja enduropyörällä voisi tehdä retkiä erämaahan, joita, tai pikemmin, jota tämä koko seutu tuntuu olevan, kaupunkoja ja harvoja keitaita lukuunottamatta.” Näin kirjoittaa Eerikäisen Martti Saudi-Arabiasta.

Martti Eerikäinen johtaa rakennusprojektia, rakentaen suuria halleja ja nyttemmin radiotaloa, ollen tähän mennessä kaikissa urakoissa etuajassa. Martti kertoo, ”että työ ja raha minut tänne heittivät, sillä täällä saan nopeimmin asunto- ja opintolainat maksetuksi, kuin kotimaassa”.

”Osittain varmaan tiukan muslimilaisuuden ansiota, mutta ylipäätään elämä täällä Saudiissa on tosi askeettista. Kuten ehkä tiedätkin, naiset ovat täällä jokseenkin kotieläinten asemassa. Rik-kaalla miehellä saattaa olla, ja usein onkin, neljä vaimoa, ja vähempivaraisilla ei sitten ensimmäistäkään. Em. seikoista johtuen alussa oudoksuin sitä kun hameväkeä ei katukuvassa näkynyt ja milloin näkyi, niin yleensä täydellisesti mustiin käärittynä, miehensä paimentamana. Vielä tiukemmat ovat muslimisäännöt viinaksien suhteen. Sitä ei saa ilmetä ensinkään. Alussa harmitti vähän viidesti vuorokaudessa toistuva ruokailuaika, jolloin kaikki putiikit sul-

jetaan. Mutta kaikkeenhan tottuu. Myös siihen, että varkaalta katkaistaan käsi ja raiskaajalta pää. Pysyvämpi harmi on harrastusten vähyys. Alussa lenkkeilin paljon, mutta +50°C varjossa, vie siltäkin tehokkaasti pohjaa. Niinpä näin kesällä on vapaa-aikani mennyt lueskelun, opiskelun ja valokuvaamisen merkeissä. Erikoisuuksia jatkaakseni mainitsen vielä, että bensalitra maksaa täällä 25 penniä. Pullotettu juomavesi n. 2 mk/litra. Miesten kengät 30—250:—, farkut 30—90:—, väritelkkari n. 1 500:—. Lisäksi olen ihmetellyt moottoripyörien vähälukuisuutta. Poliisien tuotteja, kuskilla ei koskaan kypärää, muutama siviili Zuzuki 750: sta (8 000:—) ja pikkuprätkiä lukuunottamatta, ei täällä pyöriä näe. Huolimatta siitä, että koko ajan on erinomainen ajokeli”.

”Eli hyvää loppukesää ja auringon porottamia terveisiä kaikille tutuille!”
tv. ”Mara The Beduin”

Halutaan ostaa

Ostan keväällä -81 hyvän ja taloudellisen matkapyörän, esim. Yamaha SR 500 tai Zuzuki GS 425—450. Soittele talven aika. 941-274 837/Hannu.

Ostetaan halpa ENDURO HONDA XL 250. Simo Nokso Kalliokoskenk. 2 B 10. 48600 KARHULA. Puh. työaika- na 952—182 600.

Mielipiteet Kontio-80 rallista

Kiitosta=no comments =moitettakin

Kontiokyselyn kaavakkeita palautettiin muutamaa vaille 400 kpl. Palautusprosentiksi tuli täten n. 60 %, joka on melkoisen hyvä otanta osallistujien määrästä. Valtaosassa vastauksia kaikkiin kysymyksiin oli vastattu, pilailumielessä oli täytetty vain yksi vastaus. Osa vastauksista on ehditty tilastoida toimittajien ja Pirkanmaan Matkamotoristien talkooavun turvin. Talven mittaan yhteenvedot julkaistaan Motoristin numeroissa.

Kontionkävijän perustyyppi näyttää olevan 22—25-vuotias, ajaa 500 kuutioista tai isompaa pyörää, vuodessa ajokilometrejä 10—15.00 välillä ja kävi Kontiossa toista, kolmatta tai neljättä kertaa. Ajovuotia takana 6—10.

Mielipidetiedusteluun tuli niin monivivahteista palautetta, ettei sitä numerollisesti voi täysin tilastoida. Karkealla ryhmittelyllä mielipiteet näyttäisivät tällaisilta:

KIITOSTA ralille yleensä tai muutamille kohteille antoi hiukan yli 50 % vastanneista. Kaksi kolmannesta näistä vastasi keskitetysti seuraavilla ilmaisuilla: hyvä - erittäin hyvä - hyvä homma - O.K. - yes - good - hyvä rallipaikka - hyvä sauna ; hyvän matkan päässä - riittävän kaukana - sopi niin lomasuunnitelmiin jne. Tyydyttäväksi arvioinneksi kai olisi katsottava ilmaisut: mukava - kiva - mielenkiintoinen - ei hassumpi - olen tyytyväinen. Kehuvinta sävyä edustivat: lämmin mp-henki - hienoa - mahtavaa - viimeisen päälle hyvä - rauhtainen fiilis. Monilta sai kehuja Ivalon—Inarin välinen lopputaival, vaikka eräs valitteli "loppurutistuksen puutumista", kai Tulppion sorrataivalta muistellen.

NO COMMENTS-linjaa edusti n. 30 % vastanneista, johon ryhmään laskettiin myös ne, jotka valittivat ainoastaan sääskien paljoutta. Jotkut mainitsivat, että täyttivät kyselyn rallin alussa, joten kommenttia ei voinut esittää. Muutamia oli myös odottavalla kannalla, hämäläissittain sanottuna "saa nählä ny" -tyyliin. Ensikertalaisista suhteellisen suuri osuus jätti rallin kommentoimatta.

KRITTIKKIÄ esitti jossain muodossa n. 20 % vastanneista, viidennes heistä ensikertalaisia. Useimmat kriittiset olivat 22—23-vuotiaita ja heistä monet olivat bemarkisteja. Ylivoimaisesti eniten arvosteltiin lisäkentän eli "pampaksen" huonoja leiriolosuhteita, sekä yleistä alueen pölyisyyttä. Myös cam-

Kontion pyörät

Kyselylomakkeista ilmeni, että Kontion kävijän pyörä on yleensä vähintään 500-kuutioinen ja alle neljä vuotta vanha. Lähes 400 täytetyn ja palaute- tun paperin perusteella ilmeni, että 79 % kalustosta oli yli 460-kuutioisia. Leinonanosan muodostivat 640—750-kuutioiset, joiden osuus nousi 33 prosenttiin. Yli seiskapuoikkaita oli liki 18 % kaikista ja 460—640 -kuutioisia noin 28 prosenttia. Vaikka lomakkeessa ei kysyttykään pyörän vuosimallia ilmeni papereista, että reilusti yli puolet kalustosta oli alle 4-vuotiaita: niin paljon oli mallimerkinnoissa mainittu esim. CX, GSX, /7, RT, GL, Z, GS, XT, SR, KZ jne. jne. Alle 460-kuutoisten osuus jäi

pingin sijainti valtatievarressa, sekä jatkuva ajelu Inariin ärsytti monia. ALue ei antanut "korporallin" rauhaa. Häiriköt, sikailijat ja meluisat viinanalvojat saivat myös arvostelua. Heidän toilauksensa kun näkyvät ja kuuluvat myös rauhallista rallia haluavien teltalle. Järjestetyn ohjelman vähäisyttä arvosteli jotkut. Lapin hintataso sai myös arvostelua, mutta siihen tuskin on aihetta, koska elintasomme kuuluu, että miltei kaikki nautittava tavara kuljetetaan Lappiin etelän suurten jakelukeskusten kautta. ALueen kahvin hintaa arvosteltiin. Kuppi oli todella pieni. Mutta selvennykseksi on syytä mainita, että tuotto meni Inarin VPK:n hyväksi, ei campingin isännille. Aivan muutama olisi halunnut lauantain ate-

siis runsaaseen kahteenkymmeneen noin kaksi ja puoli prosenttia ja alle satapiikkejä runsas kolme prosenttia paikalleolleen kalustosta. Lisäksi 7—8 % vastanneista ei maininnut pyöränsä merkkiä. Voidaan todeta, että kontiolaisen pyörä on kaikesta huolimatta kokonsa ja ikänsä puolesta oivallinen matkantekolaite.

Uudelle vuosikymmenelle tultaessa ovat kaksitahtiset jääneet pahasti häviölle ainakin matkapyöräilyssä. Olkoon syy mikä tahansa, kysely kertoo, että vain kolmisenosaista prosenttia koneista oli vajaatahtisia. Toisin sanoen likimain seitsemän pyörää kahdeksasta oli nelitahtisia.

Kontiossa vierailta pyöristä oli japanilaisia odotetusti vajaa 75 %. Toiseksi suurin edustus oli saksalaisilla koneilla (luvussa mukana sekä BRD että DDR), joita joka kymmenes saapunut ohjasti. Brittiläisiä ja italialaisia oli

rian sisältyvän rallimaksuun. Muutamilta sai kritiikkiä nuotiopaikkojen ja mökkien puute, sekä rallin liian suuri koko. Kymmenkunta oli sitä mieltä, että ralli oli liian kaukana. Perusteena useimmin oli se, ettei viikonloppumailija voi kunnolla osallistua. Myös matkan kalleus harmitti joitakuita.

"SAATANASTI ITIKOITA". Helteen Lapin ja kesän ajankohdan sääskipaljous sai monet tuskailemaan, jopa suuttumaankin. Etenkin Lappiin totuttomille se näytti olevan kova koettelu. Useasti Lapissa käyneet tilanteen sensijaan väistämättömänä hyväksyivät, kuten Lapin korkeamman hintatasonkin.

Yhteenveto: Eero Mikkola

Kontionkävijän ajokilometrit v. 1979

Km vuodessa	ensikertalaiset %	toiskertalaiset %	useammin käyneet %	
— 2000 —	5,1	—	9,3	
3—4000	5	—	4,4	
5—6000	12	5,8	10	
7—8000	14	15	2,7	
9—10.000	10	22	12	
11—15.000	22	21	23	
16—20.000	15	18	13	
21—25.000	2	4	7,2	Prosentit laski:
26—30.000	—	—	1,7	Kari Hanski
yli 30.000	—	—	2,2	

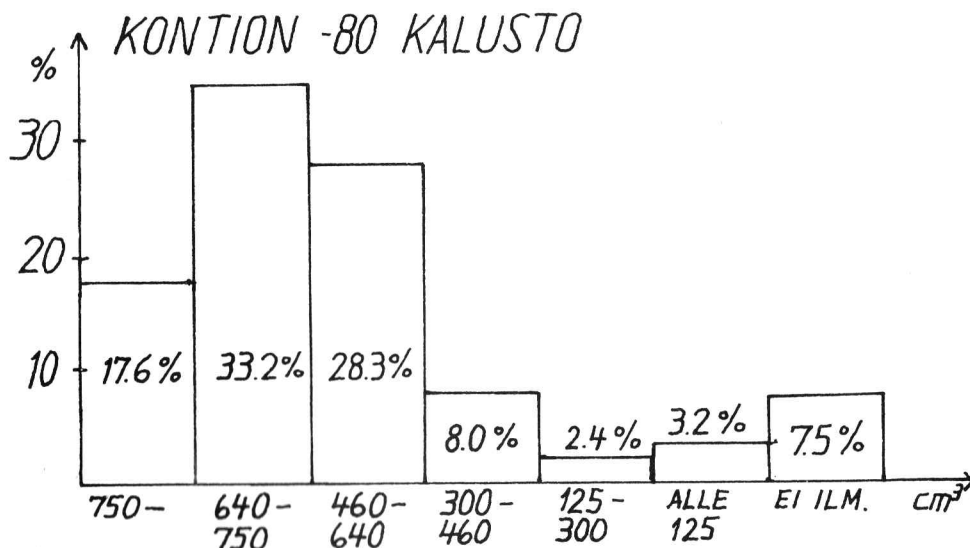
kumpiakin suunnilleen kolme sadasta. Muita tai sellaisia, joista ei ole tietoa oli kymmenkunta prosenttia.

Ylivoimaisesti suosituin merkki oli Honda (n. 40 %), toisena Suzuki (n. 15 %) ja kolmantena tasapäisesti Kawasaki ja Yamaha, kumpiakin liki 11 %. Hondista puolet oli tyyppin CB 750 eri

malleja, täten se oli yleisin tyyppi.

Ylläolevat prosenttiluvut ovat ehkä tirhankin tarkkoja, koska vajaa 60 % kävijöistä palautti kyselyn, mutta toisaalta niiden määrä (nelisensataa) oikeuttanee ylläolevien tilastojen ja johtopäätösten tekoon.

Yhteenveto: Taavi Hiltunen



Brittimotoristi viihtyi Suomessa kaksi kuukautta

Monet Kontionkävijät muistavat rallin ainoan brittiedustajan, mustapartaisen ja ystävällisen Peter Kingin. Monet tapasivat hänet vielä Kontion jälkeenkin, kun hän ajeli eri puolilla Suomea elokuun loppupuolelle saakka. Niin poika ihastui Suomeen ja suomalaisiin. Peter ilmeisesti edustaa englantilaisen motorismin erästä perustyyppiä, joka tuntee suomalaisen matkamotoristin veljekseen ja päinvastoin. Tämän henkilöhaastattelun ainekset kertyivät, kun Peter pariin otteeseen vietti muutaman päivän Siitamassa. niille päiville sattui 30-v. syntymäpäiväkin. Sitä juhlittiin saariretkellä ja rapukesteillä.

Miten sinusta tuli motoristi?

— Se taitaa olla isoisän perintöä. Hänellä oli Ariel-pyörä ja kahdeksanvuotiaana ollessani hän alkoi ottaa minua mukaan ajeluille. Ne oli pikkupojan unohtumattomia onnen hetkiä. Eipäs ihme, jos minulle 16-vuotiaana oli tärkeää saada oma pyörä. Se oli Ariel 250 cc.

Montako pyörää sinulla on ollut?

— Eiköhän niitä ole kertynyt 16. Samalla kertaa on tallissani ollut: BSA 250 cc, Norton Commando, Selley Norton racing ja Norton 650 cc. Viime-mainitun kanssa olin eniten tuttu, koska hajotin ja kokosin sen moneen kertaan. Nykyinen matka-Hondani herätti Suomessa paljon huomiota, koska tääällä sitä mallia ei ole. Arvostan tätä pyörää matkavarmuuden ja suuren tankin vuoksi. Sen pohjahinta on melko halpa ja kulutus kohtuullinen.

Mitä motorismi sinulle merkitsee?

— Se merkitsee tapaa elää. Ajan vuodessa noin 15.000 mailia. Minulle on tärkeää ajaa läpi vuoden, joka tosin kaikkina talvina Englannin liukkailla teillä ei ole mahdollista. Työmatkoja

kuljin ensi kertaa autolla vasta 2 vuotta sitten, kun talvi oli varsin ankara. Pyörä merkitsee minulle avointa kulkuneuvoa, se ei ole vankila kuten auto. Matkamotoristina saan kosketuksen paikkoihin, luontoon ja ihmisiin aivan toisella tavalla kuin jos olisin autoturisti. Matkaajamotoristin ohella minussa on vahva vauhdin viettymys. Vuosien 1973—77 välillä olin RR-ajaja ja siinä sain tyydyttää vauhdin elämystarvetta ja sen vaatimaa reaktionopeutta. Tosin kallista hommaa. Minulla koulutettuna mekaanikkona oli samoihin aikoihin unelma-ammatti: sain kolme vuotta rakennella ylläisiä Panther-autoja. Sitten firma joutui vaikeuksiin ja vähensi ranskasti väkeä.

Moottoripyörä liikennevälineenä?

— Olen vahvasti sitä mieltä, että jos ennen autokortin ajoa ajaa muutaman vuoden kaksipyöräisellä, omaa varmasti paremman tuntuman tiehen ja muuhun liikenteeseen kuin jos heti alkaisi ajaa autoa. Kehittynyt motoristi varmasti on hyvä autonajaja. Etenkin nuorelle motoristille ajovarmuuden lisäksi voi tulla ansaksi. Jos kehittyvä vahva

Mukana Kontiorallissa

Saapuessani Ivaloon, siellä oli joukoittain motoristeja. Ilmeni että paikalla oli suuren kokoontumisen ilmoittautuminen. Jotku kertoivat, että voisin liittyä mukaan. Mikäpä siinä, voisi olla kiinnostava kokemus. Kokisin suomalaisen rallin ilmapiirin ja niin liityin joukkoon.

Rallipaikan portilla osanottajamaiden liput tervehtivät. Sinne tultuani laitettiin Englanninkin lippu ja se näytti oikein mukavalta.

Rallissa tapasin lukuisia kavereita ja heidän kanssaan oli mukava jutella ja meillä oli kiinnostavia keskusteluja. Lauantai-illan palkintojen jako ohjelmiseen oli oikein kiva tapahtuma. Sinä iltana tutustuin ensi kerran myös suo-

malaiseen saunaan ja rohkeasti uin Inarjärven kylmässä vedessä.

Käynti Lapin museossa oli hyvä osa rallin ohjelmasta. Se auttoi ymmärtämään sen seudun elämää, jossa ralli pidettiin. Voi myös ymmärtää miten karun luonnon elämänehdolla ihmiset ovat voineet seudulla selvitä hengissä luontaistalouden aikaanakin.

Inarinjärvellä on sen oma, erikoinen kauneutensa.

Itse rallista ja sen organisaatiosta voin sanoa, että se oli hyvin järjestetty ja sen tunnelma oli ystävällinen. Olen onnellinen, että sain olla mukana.

Peter King
from Farnborough, England

tunne siitä, että olet hyvä ajaja, olet vaarallinen. Siinä hämärtyy taito nähdä onnettomuus ennenkuin se sattuu. Minulla kesti vuosia, ennenkuin opin nämä tosiasiat. Tätä puolta kypsien motoristien pitäisi muistuttaa nuoremmille, joilla on osaamisen tunne. Moottoripyörän mainetta mustaa niin paljolta myös se, että pyöriä on väärissä käsissä, rämäpäällä ja vastuuttomillakin.

Käsityksesi kokoontumisajoista?

— Kehitys Euroopassa on mennyt huolestuttavaan suuntaan. Olen itse käynyt 4 kertaa Elefanten treffen'issä ja saman verran Mansaarella. Mukana on Helvetin Enkelit tyypisiä motoristeja ja vielä enemmän on riesaa ulkopuolisista väkivaltaporukoista, jotka tuppautuvat mukaan. Monet rallit ovat kuol-

leet väkivaltaan, tai ne pidetään pienissä puitteissa vain varman porukan kesken. Olin aikoinaan Englannin 59: jäsen, mutta luovuin osallistumasta, kun kehitys alkoi mennä pieleen. Inarin Kontioralli oli veljeyden ja rauhan idylli verrattuna eurooppalaisiin kokoontumisiin. Käsittääkseni suomalainen kerhotoiminta on pystynyt hallitsemaan tilanteen ja suorittamaan kypsytävää kasvatustoimintaa motoristien parissa. Enkä Suomea kierrellessäni missään nähnyt helvetin enkelit tyypistä motorismia.

Motoristin kautta Peter pyytää välittää Suomen motoristeille kiitoksensa reilusta toveruudesta ja kivoista muistoista. Ensi vuonna tavataan Kontiorallissa.

Haastattelu: Eero Mikkola



Peter King tutustumassa museolla saamelaisen elämän luontaistaloudessa.



**Vakuutusyhtiöiden
tiedotuskeskus**

BULEVARDI 28 00120 HELSINKI 12 PUHELIN (90) 19 251

4.7.1980

Turistikolarin selvittelyssä tarvitaan malttia

Kolari ulkomaalaisen ummikon kanssa ei tarvitse olla painajainen. Tukan raastaminen ja pontevat ärräpäät eivät auta tippaakaan. Ainoa mahdollisuus saada vastapuolelta tarvittavat rekisteri-, kansallisuus- ja vakuutustiedot on käyttää sitä kieltä, mitä osaa parhaiten, useimmiten siis käsillä puhumista kynän ja paperin avustuksella.

Tilastojen mukaan tänäkin kesänä lähes 900 ulkomaalaista ajoneuvoa joutuu osalliseksi johonkin liikennevahinkoon maassamme. Liikennevakuutusyhdistyksen apulaisjohtaja Risto Seppäläisen mukaan on kuitenkin ilahduttavaa, että viimeisen kymmenen vuoden aikana ulkomaalaiskolareiden määrä on jatkuvasti pienentynyt. Viime vuosina on myös säästyty todella vakavilta onnettomuuksilta, sillä suurin osa kolareista on aiheuttanut vain peltivaurioita osallisille ajoneuvoille.

Useimmat yhteenajot turistien kanssa sattuvat tilanteissa, joissa ulkomainen auto kääntyy vasemmalle, yksityiselle paikalle johtavalle tielle tai pysäköintipaikalle, tai ulkomainen auto ohittaa muita ajoneuvoja risteysalueella, jossa ohittaminen on säännöstemme mukaan kiellettyä. Rattijuoppotapauk-

sia ulkolaiskolareista on onneksi verraten vähän. Jonkin verran vaaratilanteita liikenteessä myös aiheutuu ulkolaisen tottumuksesta ajaa lujempaa kuin meidän nopeusrajoituksemme sallivat.

Jos kaikista varotoimista huolimatta joutuu kolariin turistien kanssa, ei missään tapauksessa saa antaa sen hämätä itseään, että ei osaa kieltä. Apulaisjohtaja Seppäläisen mukaan on erittäin tärkeätä merkitä muistiin kaikki oleelliset tiedot vastapuolesta ja onnettomuustilanteesta jo heti paikan päällä.

”Ennen kaikkea on saatava selville vastapuolen nimi, osoite, vakuutusyhtiö sekä ajoneuvon rekisterinumero ja kansallistunnus. Myös erittäin tärkeää on tehdä onnettomuuspaikasta piirros, josta ilmenee mm. ajoneuvojen paikat törmäyshetkellä ja sen jälkeen jarrutusjäljet, silminnäkijöiden paikat, tien leveys, ajoratamaalaukset, liikennemerkkit, tulosuunnat sekä ajolinjat ennen yhteenajoa. Nämä tiedot kyllä saa selville vaikkapa käsillä puhuen, kunhan vain yrityshalua löytyy”.

Vaivattomasti tiedot vastapuolesta saa auton mukana olevista asiakapereista, rekisteriotteesta tai ns. vihreästä kortista. Jos itse onnettomuustilantees-

LEHDISTÖTIEDOTE

ta kolarin osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, on parasta tehdä ilmoitus poliisille. Henkilövahinkoja aiheuttaneista liikennevahingoista on aina paras tehdä ilmoitus poliisille, kerrotaan Liikennevakuutusyhdistyksestä.

Ulkomaalaisille korvauksia

Suomessa ulkomaalaisilla autoilijoilla on oikeus samoihin korvauksiin kuin suomalaisillakin. Ainoastaan vahingon aiheuttaneen ulkomaisen ajoneuvon omistaja ja kuljettaja eivät saa henkilövahingoistaan korvausta oman ajoneuvonsa liikennevakuutuksesta. Poikkeuksena säännöstä ovat Ruotsista ja Norjasta olevien ajoneuvojen omistajat, haltijat ja kuljettajat, joiden suhteen ei ole kyseistä rajoitusta.

Jos ulkomaalainen osapuoli on syyllinen vahinkoon, hoitaa vahingon selvittelyn ja korvaukset Liikennevakuutusyhdistys, jonka toimisto on Helsingissä. Jos suomalainen osapuoli on syyllinen, on ilmoitus tehtävä omaan vakuutusyhtiöön, johon neuvotaan myös vastapuolta ottamaan yhteys. Ohjeita ulkomaalaisvahingon selvittelystä antavat kaikki liikennevakuutusyhtiöt ja niiden palvelupisteet.

Lähes 35 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi-huhtikuussa. Vähennystä on 4,5 prosenttia viime vuoteen verrattuna, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi-huhtikuun aikana kuoli poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan liikenteessä 124 ihmistä. Kun siihen lasketaan lisäksi Kostamuksen onnettomuuden uhrit, luku on 134. Viime vuonna vastaavana aikana oli kuolunhien määrä 148.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen

riin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin liki 23 000 vuoden neljän ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuodesta on 7,6 prosenttia.

Autovahingoista oli 2 353 varkauksia ja 1 615 autopaloja. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 2 158 ja 1 755.

Tammi-toukokuussa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella 40 600 liikennevahinkoa. Vähennystä on 5,4 prosenttia viime vuoteen verrattuna, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Tammi-toukokuun aikana kuoli poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan liikenteessä 156 ihmistä. Kun siihen lasketaan lisäksi Kostamuksen onnettomuuden uhrit, luku on 166. Viime vuonna vastaavana aikana oli kuolunhien määrä selvästi suurempi eli 208.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin 27 500 vuoden viiden ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuodesta on 6,4 prosenttia.

Autovahingoista oli 3 040 varkauksia ja 2 024 autopaloja. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 2 849 ja 2 170.

Moottoripyörien myynti on kasvanut

Tilastokeskuksen ennakkotilastoista saamamme tiedon mukaan kaikkiaan lähes 69 000 uutta ajoneuvoa on merkitty rekisteriin kuluvan vuoden alkupuoliskolla. Määrä on 8,9 prosenttia viimevuotista vastaavaa suurempi. Moottoripyöriä merkittiin samana aikana rekisteriin lähes 2 200 eli peräti 44 prosenttia enemmän kuin vastaavana aikana vuosi sitten.

Iltatunnelmaa Marjaniemessä

Ookkonna ollu Hailuovossa?

Vai että et — no ei se mitään, asia on vielä korjattavissa Perämeren tai koko Pohjanlahden suurin saari on nimittäin hyvinkin yhden moottoripyöräretken väärti. Saarelta — tai luovolta — kuten siellä sanotaan löytyy yhtä jos toistakin katseltavaa. Tässä pienet havainnot elokuun alkupäiviltä vuonna 1980. Venyntin perinteistä Imatran retkeä kiertäen Joensuun, Sotkamon ja Oulun kautta juuri tuonne Hailuotoon.

Hailuoto on pinta-alaltaan 201 neliökilometriä ja kanta-asukkeja on noin 900. Pääelinkeinot ovat maatalous ja kalastus, ehkä jo vähin erin turismikin. Jäkälän poiminta oli ainakin aikaisemmin myös huomattava sivuelinkeino. Kesämökkiläisiä on nykyisin jo melkoisesti.

Lauttayhteys mantereelta toimii TVH:n m/s Merituuli-nimisellä aluksella vallan joustavasti. Oulunsalon nokasta on noin 7 km:n mittainen meri-

matka luodon mantereen puoleiseen kärkeen. Lauttaan mahtuu kerralla noin 34 henkilöautoa ja matka kestää noin 25 minuuttia. Lauttamatka on sitäpaitsi aivan ilmainen. Perjantai-illan ja lauantai-aamun menovuorot ovat josain määrin ruuhkaiset joten niitä on syytä mahdollisuuksien mukaan välttää. Ainahan kyllä joukkoon mahtuu pari moottoripyörää, mutta jonossa ärisevät autonajajat eivät oikeinkatso hyvällä kun m-p poika oikoo jonon ohi tunkeakseen pyöränsä johonkin koloon kannella.

Luotoon päästyään on motoristin parasta alkaa hommat katselemalla majoitusasiat kuntoon. Leirintäalueita on ainakin kaksi. Toinen on aivan luodon länsilaidalla Marjaniemen majakan tuntumassa, Ranta-Sumppu nimeltään. Alue on varsin hyvin varustettu, löytyy saunaa ja suihkua, myymälää ja käymälää. Ruokabaarikin on. Toinen



Tällä s/s HAILUOTO - nimisellä aluksella taittui matka ennen.

camping-alue on Pöllä-nimisen tienviitan avulla löydettävissä lähtemällä pian kirkonkylän jälkeen vasemmalle. Campingalue on saaren kansainvälisen lentokentän tuntumissa. Tämä alue on paremminkin tarkoitettu omillaan toimeen tuleville.

Parempien uintimahdollisuuksien, nähtävyyksien, kalasataman, luotsiaseman ja majakan yms pikkunäkymien vuoksi suosittelisin ehkä paremmin Marjaniemen Ranta-Sumppua noin yleisesti, mutta syvällisempää rauhaa kaipaaville sitten tuota Pöllän suunnalla olevaa aluetta.

Luodon nähtävyydet ovat vähän eri-

koista sorttia. Niitä on tai ei ole, vähän kävijästä riippuen. Paras nähtävyys on se hiljaisen fiksu elämänmeno joka jo muualta alkaa käydä harvinaiseksi. Luodon asukkaat elävät omaan tahtiinsa, kun siinä kun muu Suomi eli Eurooppa koheltaa omaan tahtiinsa ole-mattoman perässä.

Supermercadoa ei luodossa ole, on vain muutama kauppa- ja apteekkia ei ole, on lääkekaappi. Viinapuoti on Oulussa. Maatalojen vanhahtava rakennustyylillä ja pihapiirien kokonaisuutena on monesti pysäyttävää ja valokuvan arvoisia.

Luodon maasto on sekä kuluva että



tulenarkaa. Telttaillessa olisi parasta pysyä tarkoitukseen varatuilla alueilla ja olla tulen kanssa erityisen varovainen eli mieluummin ei sytytellä mitään retkikeitintä tai taskulamppua vaaralliseksi sempaa praasua lainkaan.

Saaren muutamien maantiet ovat öljysorapintaisia ja kapeahkoja. Pöllän tie on myös öljysorastettu kun taas Ulkokorvan tie on sorapintainen, kuten muutkin sivutiet. Hirvivaara on aivan tosissaan otettava seikka vallankin hämärissä.

Suuri vahinko kohtasi luodon väestöä 2.8.1968 jolloin vanha puukirkko paloi, syyksi mainitaan turistin tupakantumppi. Vain jotain irtoesineistöä saatiin pelastetuksi. Vanhan kirkon kivijalka on nähtävissä hautausmaan aidan sisällä. Hautausmaa on muuten harvinaisen hoitamattoman näköinen ja muistuttaa paremminkin metsäpuiden taimitarhaa ja rikkaruohoviljelmää. Uudesta kirkosta on maallikon parempi olla sanomatta muuta kuin että vastaavia kotakappeleita löytyy mistä päin maata hyvänsä.

Kotiseutumuseota yritin aikani hakea kirkon vaiheilta, mutta löytymättä se jäi. Eräs sievä kissanpentu katseli kukkalaatikosta kummeksuen etsintätouhua. Ehkä museo oli suljettu helteen vuoksi. Samoin jäi löytymättä se soittokellojen tekijäkin, jonka muistelen kymmenisen vuotta sitten pajassaan tavanneeni. Liekö jo mies mennyt sen pitkän tien.

Mutta menkääpä siis itse löytöretkelle luontoon. Ei se niin väliä ole vaikkette mitään löytäisikään. Ottakaa pari päivää aikaa ja kiireetöntä mielenlaa-

MYYTÄVÄNÄ

Myyn kokoa 52 olevan TT-Leathersin tosi hyvän, virheettömän, sinisen, valkoraitaisen NAHKAPUVUN hintaan 700 mk. Aivan käyttämätön, valkoisen Integraal-KYPÄRÄN kokoa 58, merkkiä JEB'S, hintaan 150 mk. Sopuhintaan saa myös Suzuki T-500 pyörän ehjän, täydellisen (=korkki, hana) PENSATANKIN. Tiedustella voit päivisin puh. 90-673 121/212 ja iltaisin 90-563 5405/Kari.

Myydään 1 kpl Windjammer KATE ja 1 kpl Giwi-VARTTIKATE, molemmat mustia, sekä naisten puna-musta-valkoinen NAHKAPUKU, joka sopii 160 senttiselle tytölle kokoa 32—34. Lähemmin puh. 90-254 386 klo 18 jälkeen.

Viimeisen päälle fiksu matkamoottori-pyöräksi rakennettu Honda CB 750 vm-72 (rek. syyskuussa) Rickman kokokaate, elefantinkarva satula (tilattu USA:sta), Marshall 4—1 putki, o-ren-gasketju, uudet renkaat. Tied. lauantaisin 09.00—13.00 puh. 981-334 133 Pekka Niemelin.

tua mukanaan. Uimapöksyt ja pullo sääskiöljyä ovat myös sopivia kesäkauden lisävarusteita.

Jiipee

TVH:n lautta-alus Merituuli vie kerralla 34 henkilöautoa. Tällä s/s Hailuoto-nimisellä aluksella taitui matka ennen.

LUKIJAN VIHJEPALSTA

Joissakin pyörissä on takavallo herkkä pimenemään. Jännitevaihtelut ja tärinä ovat tavallisimpia syitä siihen että takavalon lamppu simahtaa ennen aikojaan. Vain aivan harvoissa uusimissa pyörissä — sekä useissa Suzukin malleissa — on valmistaja varustanut takalyhdyn kahdella polttimolla.

Jos mp-kuski haluaa saada jonkinlaista lisävarmuutta siihen että ei ajelehtisi maanteillä ahteripää pimeänä, voi menetellä seuraavasti:

Ostetaan pienen — esimerkiksi mittarin valon — lampun kanta eli pidike. Vedetään sille erillinen piuha josta sopivasta haaroittumasta sieltä satulan alta. Tai vaikka etulyhdyn kopan sisältä olevasta virranjakelupaikasta sellaisesta johdosta joka toimittaa virtaskaa seisontavalloille. Toinen johto vedetään maadoittamaan tämä erillinen lampun kanta johonkin päin runkoa.

Sitten tämä lampun kanta kiinnitetään sinne takalampun punaisen muovikopan sisäpuolella minne sen nyt sinne ahtauteen sitten saakin sopimaan. Pidikkeeseen asennetaan pieni esimerkiksi neljän watin polttimo.

Näin on meillä varavalaistus peräpäässä. Todennäköistä on että varsinainen ja varavalaistus eivät ainakaan samana iltana simahda. Jarruvaloahan tämä ei varmista. Kaiken kaikkiaan on syytä vaikka kerran viikossa kokeilla kaikkien valojen toiminta. Joillakin kumiinnikkeillä tai kumista leikatuilla ”aluslaatoilla” vai myös yrittää vaimentaa värinöitä ja lamppujen särkymistä. Joskus näkyy käytettävän alijännitteellä toimivia (24 V) lamppuja tämän pi-

mennystautiin, siinä on vain perin heikko valoteho haittana.

Muutama varalamppu ei paljon tilaa vie ja kyllähän edes muutama sellainen kuuluu vakiovarusteluun siinä kuin varatulpatkin tai kärjet.

Pimeässä pelkäävä motoristi

Lukijain vihjeitä:

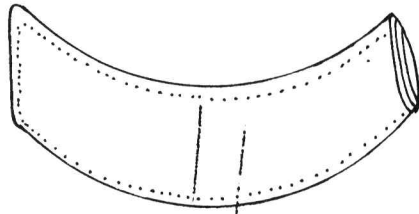
Matkalle on syytä ottaa pari varavisiiriä. Tumma tai vaalea, ehkä maun mukaan. Ne tahtovat kuitenkin raapiintua sivulaukuissa muun kaman seassa pyöriessään.

Pulmasta pääsee omepelemalla sopivasta kankaasta kaarevan pussukan, joka on tehty useampitaskuiseksi paneamalla nakkimakkaran muotoisia ja visiirin kokoa hieman suurempia kankaanpaloja muutamia päällekkäin.

Reunat tikataan ompelukoneella yhteen. Avoimeksi jäävän toisen pään voi jättää sen verran visiireitä pitemmäksi, että se taivuttamalla sulkee pussin.

Pätevä pussi, eikä maksa paljon.

Tässä sama kuvallisesti kerrottuna:



Siis näin: muutama visiirin mallinen kankaankappele asetetaan päällekkäin ja ommellaan yhteen. Pussin toinen suu jätetään auki. Tuliko varmasti kaikille selväksi?

Nimim. Varavisiiri

*Omistettu Armolliselle
herra Veljesseni
hämeenlinnassa*

Päiväkirja

18.VI. — 23.VI.

1934.

eli

kaappase kolmen matkaa.

muistopainos.

Painettu Vehmaalla 1934.

niilleksen käsipainossa

Kerholehtemme on saanut julkaistavaksi vuosikymmenien takaisen päiväkirjan, jonka on lähettänyt Leija Niiles Hämeenlinnasta. Hän kertoo, että päiväkirja on suvun nuorempien motoristien perhekalleus. Matkaajat olivat isäniisä Yrjö Niiles ja hänen veljensä Niilo Niiles. Niilo on tässä kertomuksessa n. 30-vuotias ja vaarini jokusen vuoden vanhempi. Vaarini on jo edesmennyt ja minun muistoni hänestä ovat hyvin vähäiset. Isoetäni Niilo sensijaan viettää eläkepäiviään melko pirteänä 75-vuotiaana Vehmaalla. Moottoripyörät eivät niinkään enää kiinnosta, mutta metsästys on hänellä säilynyt rakkaana harrastuksena nuoruudesta lähtien: Viime talvena hän ampui 5 hirveä ja paljon jäniksiä ja tänä kesänä hän uhosi syksyllä ampuvansa itsellensä takkinahat, jos sopiva hirvi jahdissa vastaan tulee. Elämäntyönsä hän teki Vinkkilän kansakoulun opettajana.

Maanantaina 18.6.—34.

Tänään se sitten lopullisesti alkoi se meidän moottoripyörämatkamme. Matkalle meitä lähti kaikkiaan kolme: Yrjö "Intiaani" ja minä. Oikeastaan voisi sanoa neljäkin, mutta kun sivuvaunu oleellisesti kuuluu keskimmaiseen, niin käyttäkäämme paremmin lukua kolme.

Kello 10 piti lähdön tapahtua, mutta sateen vuoksi viivästyä se tunnilla. Lähtö siis tapahtui klo 11 hiljaa ja vaatimattomasti. Vaikka oikeastaan hiljaa sanaa ei voisi käyttää sanan varsinaisessa merki-

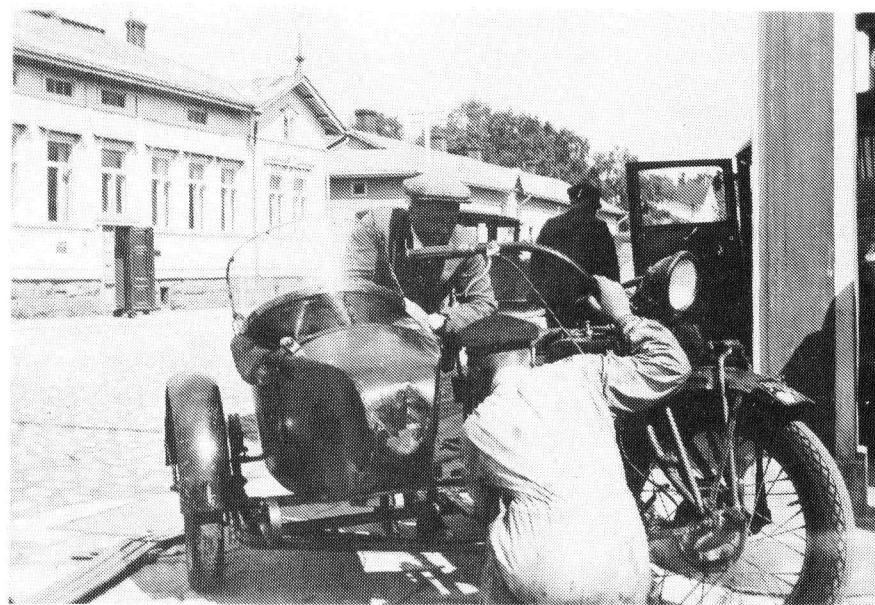
tyksessä, sillä moottorihan paukkui hirveästi.

Sää oli pilvinen, mutta vielä ei satanut. Jonkun aikaa ajettuumme lensi käki tien yli. Tietysti otimme sen onnenlinnuksemme ja olimme tietysti iloisia saadessamme siltä onnea matkallemme. Heti se "onni" näyttäytyikin. Muutaman kilometrin ajettuumme alkoi sataa aika kovasti, joten olimme pakotettuja hakemaan sateen suojaa kuusien alta. Eihän tarvinnut kauan värjöttää kun sade sen verran väheni, että voimme lähteä Lahtea kohti.

Kaikki kolme kiinteässä yhteistoiminnassa keskenämme. Intiaani kävi taiseksi ja veti. Yrjö ajoi ja minä istuin sivuvaunussa. Epäilemättä oli viimeinen tehtävä kaikkein tärkein. Siitähän voi kaikkein parhaiten katsoa ympärilleen ja nauttia ohi vilisevistä maisemista myös parhaiten. Olin siis osaani tyytyväinen. Tottapa olivat toisetkin omiinsa.

Matkaa jatkettiin Lahtea kohti. Lätäköinen maantie kastoi Yrjön kengät ja vaatteet polvia myöten aivan märäksi. Vaihtelevaa ja kaunista oli maasto ympärillä vaikka sumuinen ilma tekikin sen raskahkoksi.

LAHTI alkaa näkyä. Mahtavat radiomastojen huiput ovat paksujen sumupilvien peitossa. Keski- ja alaosa vaan nä-



Intiaania pestään Mikkelissä.

kyvät. Kaupunkiin saavuttuumme alkaivat huiputkin häämöittää usvan seasta. Poikkesimme Naisten Pukimoon Yrjön tuttavien luo. Siellä Yrjön vaatteet kuivatettiin valkean lämmössä ja joimme tuliaiskahvit. Kävimme myös katsomassa mainitun tehtaan työskentelyä lähes parisataisine naisineen. Saipa Tytti Lahden tuliaiseksi leikkipuvun rva Rosendahlilta tehtaassa käynnin muistoksi.

Vielä kävimme katsomassa vähän kaupunkia. Sateen vuoksi ei voinut käyttää kameraakaan. Tytille kortti postiin ja sitten läksimme Heinolaa kohti. Ilma pysyi edelleen sumuisena. Tulipa joskus enemmänkin vettä, mutta mikäs meitä olisi peloittanut ja pidättänyt. Jos oli H:linna—Lahti väli kaunista, niin vielä kauniimpaa oli Lahden ja Heinolan väli. Pieni järvi pulkahti tuon tuosta näkyviin melkein jalkojen alla puiden välissä. Tie kulki enemmän harjua, joten järvien näkyvyys ylhäältä käsin kirkkaine ve-

sineen teki kauniin näyn, muistuttaen Kuusamon salolampia, mutta jäivät niistä jälkeen jylhydyssä.

Tie seurasi monin paikoin hiljakkoin valmistunutta Lahden—Heinolan rataa.

VIERUMÄELLE saavuttuumme poikkesimme Urheiluoipistoä katsomaan. Olipa siellä kaunista! Tiet risteilivät sinne tänne. Jos seurasi jotain niistä korkealle mäelle ja luulit tietä edelleen jatkuvan, niin saattoikin se loppua äkkiä ja jalkojesi alla oli pieni, kirkasvetinen järvi, kauppana kuului muita samanlaisia. Urheiluoipiston funkistyylliset rakennukset eivät tyylillään mtenkään rikkoneet kokonaisuutta. Päinvastoin ehkä täydensivät sitä. Onpa tosiaan Suomen Urheiluoipisto saanut kauniin kolkan rakkaasta isänmaasta!

Taas jatketaan matkaa. Tie on hyvin mutkittelevaa mutta kulkee edelleen kauniiden seutujen halki.

Pian ollaan HEINOLASSA kylpylä-

ja seminaarikaupungissa. Kiiruhdimme syömään. Tarvitsehan tomumajammekin ravintonsa. Se kun ei tyydy hengen herkutteluun kauniilla maisemilla.

Hyvän aterian söimmekin Kaikuravintolassa. — Vähäsen vielä kaupunkia katsellessa ennen lähtöä. Pieni ja kaunishan se oli. Puukirkko puiston helmassa näytti rauhalliselta ja siistiltä. Harjulle emme ehtineet nousta, josta olisi kai saanut paremman kuvan koko kaupungista. Riittäihän tämäkin kun jo tullessamme huomaisimme valtavan komean rautatiesillan mahtavine metallisine kaarineen.

Hyvästi Heinola! Matkaa pitää jatkaa!

Puoli kahdeksan tienoissa illalla lähdimme kohti Mikkeliä. Taivas on edelleen pilvessä. Niinpä ei vielä ole otettu yhtään valokuvaa sen vuoksi. Alkumatkalla seudut olivat suunnilleen samanlaisia kuin Heinolaan tullessakin. Mitä enemmän Mikkeliä lähestytään sitä karummaksi alkaa seutu muuttua. Kaunista tosin mutta ei vehmaista ja rehevää kauneutta. Pelot alkavat tulla yhä kivisemmiksi ja rakennukset, varsinkin pienviljelijäin, tuntuvat raskailta maalaamattomine, harmaine seinineen ja pikkuisine peltotilkkuineen. Viljely näkyy olevan yksinomaan mäkilviljelystä. Pelloilla on kivi poikineen. Järvistä ei ole täälläkään puutetta. Tuon tuosta niitä vilahtaa ohi, tien usein kulkiessa aivan järven reunaan. — Mikkeli lähenee. Ilta lähenee. Sadepilvet lähenevät uhkaavasti. Mikä ensiksi meidät saavuttaa?

Kaikilla on yhtä hyvä mahdollisuus. Matkaa Mikkeliin on enää vajaa 50 km. Kello on jo kohta 22, mutta sadepilvet tekevät ilman kesästä huolimatta, pimeäksi. — Lopulta kolmas voitti. Tietysti se oli sade. Olimmehan nähneet onnenlinnun jo H:linnasta lähtiessä ja onhan tämäkin matkaonnea kun sen sellaisena pitää.

Tulihan sitä vettä oikein riittämiin. En minä sitä sanottavasti saanut, mutta Yrjö-raukka sitä sai minunkin edestäni joka huolettomana sivuvaunussa loikoi-

lin. Lisäksi oli tuuli vastainen joten hän sai itsensä aivan märäksi ennenkuin tämmälleen klo 23 saavuimme MIKKELIIN. Yöpuun saimme hotelli Kalevas-ta. Yrjön oli muutettava päällyskuorensa kokonaan ja vietiin ne keittiöön kuivumaan. — Ei tarvitse kysyä jos uni maistuu. — Matkaa on ensimmäisenä päivänä tehty Vierumäen mutka mukaan luetuna, 250 km:n vaiheilla.

Tiistaina 19. 6.—34.

*"Minkä lauloi
sen totta lauloi"*

ainakin ilmaan nähden se meidän onnellitumme. Suotakoon hänelle anteeksi ettei ennustuksensa ensi päivänä käynytään toteen. Olihan hän vain tavallinen buculus canorus eikä mikään tri Keränen.

Tänä aamuna kun kurkistelimme ulos, paistoi aurinko mitä lämpimämmin. Läk-simme Mikkeliä tarkastelemaan. Sitä ennen vietiin Intiaani pestäväksi.

Kaupunkikierröksellä vahvistimme itseämme eräässä ruokalassa vahvalla hernesoppa-annoksella. — Pian oli kaupunkikierrös tehty ja näpätty muutamia kuvia. Kaunis on Mikkelikin, "oikeittenimmeisten" pääkaupunki.

Kun palasimme autohuoltoon, oli Intiaani jo pesty ja odotteli meitä kiiltävänä ja puhtaana. Hyvillään se ei kuitenkaan ollut kasvojen pesusta, koska ei millään ottanut käydäkseen. Aikansa ällitelyään se sentään lähti ja niin jäi Mikkeli taaksemme.

Aurinko paistoi, Intiaanilla oli puhdas pinta ja meillä iloinen mieli. Ja kelpasihan sitä kellotella (ainakin sivuvaunussa) ja nauttia näkemästään. "Ae, ae sitä makkeeta naatintoa".

Savolaismaisema on edelleenkin karumpaa kuin hämäläinen ja varsinaisuomalainen. Mutta kovin lupsakoita ovat ihmiset. Näkyy kaikesta että olemme "oikeittenimmeisten" parissa.

Matka joutuu. Juvalla pieni pysähdys ja joimme kahvia. Intiaanille ei sentään

kelvannut muu kuin bensiini. Vähän ennen Juvaa pääsi allekirjoittanut ajamaan. Ei tainnut ajo käydä kaikkien taiteen sääntöjen mukaan, koska Yrjö ei siihen ollut kovinkaan tyytyväinen. Menimmehän sitä edelleen Juvalta eteenpäin jokuksia kilometrejä ja ajajaa vaihdettiin.

Ilma kuumenee tunti tunnilta. Raskaat ukkospilvet leijailevat ylhäällä. Pian varmaan alkaa tipahdella vettä. — Kone jyskyttää tasaisesti ja kilometri toisensa jälkeen jää taaksemme. Lämpimästä huolimatta maantie ei pölyä ollenkaan. Eilinen sade oli siksi hyvin kastanut tiet ettei pöly vielä päässyt nousemaan. Tietysti meidän kannaltamme mainio asia. Vaikka ei tällä tiellä varsin vilkasta liikennettä tunnu olevan. — Juvalta alkaen maantie tulee kovin mutkaiseksi. Ja ennenkuin Savonlinnaan päästään, pitää ajaa saman radan yli, väliin alitse, kahdeksan kertaa.

Alkaa SAVONLINNA lähestyä. Ukkossade ei ollut vielä meitä saavuttanut,

mutta uhkaavilta tuntuivat pilvet kaupungin yllä. Intiaani kiireen vilkkaa säilöön bensiiniasemalle sillan korvassa ja pikamarssissa Olavinlinnaa kohden. Sinne kun ei kuulemma pääse klo 17:n jälkeen. Runsas puolituntinen tässä oli vielä aikaa. Veneellä vietiin kapean salmen yli ja niin olimme linnan ritarisalissa kahvila. Tosiaan juhllinen kahvipaikka. Ikkunoissa aateliskilpien kuvia lasimaa-lauksina jos kuinka monta. Peräseinällä suurikokoinen Pistolekorsien vaakuna. Ikkunoissa koreilevien vaakunoiden kantajia olivat Totit, Illet, Fincket ja monet muut. Oli kuin olisivat urhot nousseet kumpujen yöstä, tarttuneet oluthaarikkoihinsa ja toivottaneet vieraansa terve-tulleiksi omaan ritarisaliinsa, tähän rajalinnaan joka vuosisadat on seissyt Ky-rön salmen kuohuja ja itäistä rajaa uhmaten.

Oppaan johdolla kävimme linnan lävitse ja mielenkiinto askel askeleelta kas-

Vähän ennen Punkaharjua.



voi. Näemme edessämme linnan herran ehkä liiankin kolkon kamarin. Näemme naisten iloisemman ja muutenkin paremmilla mukavuuksilla varustetun huoneen, jonne pääsyn muilta sivullisilta naiset itse saivat määrätä tukevan puomin avulla suljettavalla ovelle. Näemme tuomiosalin jonka lattian alla oli yhdeksän metriä syvä vankikoppi ja josta pois pääsyä omin voimin ja luvun ei voinut ajatella. Sieltä syvyydestä nostettiin vanki köyden ja väkipyörän avulla ylös kuulusteltavaksi. Samoin näemme pienen kirkkosalin jonka seinässä on pienen pieni luukku salarippiä varten. Näemme edelleen huoneita ja käytäviä sala-ovineen — käytävineen. Näemme pihlajan joka tarun mukaan on kasvanut muuriin elävältä muuratun linnanneidon kyynelistä ja verestä. Samoin pihalla mestauskivi.

Kaikki puhuivat omaa, väkevää kieltään, tehden meihin katselijoihin hartaan ja juhlallisen vaikutuksen, tosi juhlatunnon. — Mutta kiire on. Kello joutuu. Hyvästi Illet ja Felmingit! Hyvästi Ituret ja Tavastit! Jääkää edelleenkin uljaan linnan uljaiksi vartijoiksi ja kertokaa tuleville sukupolville kukin oma tarinanne. Tarinanne miehistä jotka uskalsivat ja tahtoivat antaa kaikkensa silloin kun tarvittiin. — Heil! — Soutaja oli jo tovin saanut vartoa meidän linnan lumoissa viipyessämme. —

Kaupungilla vielä vähäsen. Mutta ei sallinut aika enempää katsoa kaunista kaupunkia. Lautalla Kyrönsalmen yli ja niin jatkui matka Punkaharjua kohti.

Ukkossade joka tullessamme S:linnaan oli uhannut meitä kastaa, oli meidän linnassa ollessamme pudottanut roimasti vettä ja sitonut edelleen tien tomun maan kamaraan, joten meillä oli mitä parahin keli. Sateen puhdistama kesäilta tuoksui raikkaana ja virkistävänä meidän suunnatessa matkaamme Viipurin tietä PUNKAHARJULLE.

Kohta alamme jo sinne saapuakin. Vielä lautalla yli ja niin alkaa varsinainen harju. Intiaani kiipeeä rohkeasti kokolaila jyrkkää rinnettä harjulle.

Mikä jumalainen näky avautuukaan eteemme. Moottorin pauke tässä tällä hetkellä on liikaa. Se vaijennetaan ja nouseaan ihaillemaan seudun ja ympäristön rauhallista kauneutta. — Mutta kuulehan! — Käkihin se taas oli tuossa rannan hongassa. Ja kuulehan, montako kertaa kukahtaa!? — Yksi, kaksi, kolme, — — ai kuinka monta, — — viisitoista, laskemme. Ei riitä. Yhä vaan kukunta jatkuu. Kaksikymmentä — vielä jatkuu ja jännittyneinä laskemme kaksikymmentäviisi.

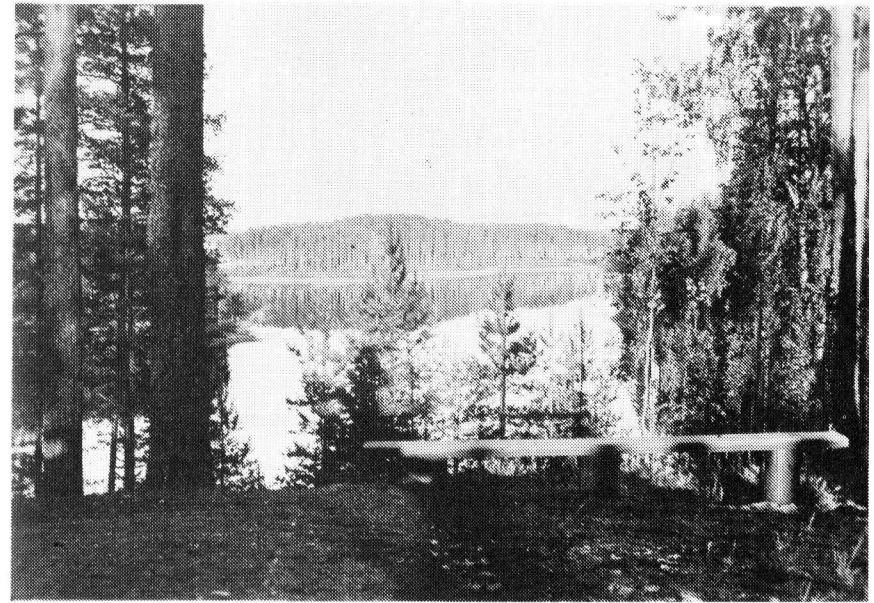
Katseleminen jo hetkeksi unohtui. Oikealla ja vasemmalla vettä alhaalla. Tie kulkee harjun korkeinta kohtaa. Mahtavat hongat kummallakin puolella ikään kuin kunniavahdissa. Ilta-aurinko heittää hyväilevät säteensä rasvatyynen veden pintaan johon rannan riippakoivut ja ylempänä seisovat hongat kauniisti kuvastuvat. Istahdan penkille ja koetan vangita kameraani tätä. Turhaa työtä, sen tiedän kyllä. Ei paraskaan kamera voi tulkita ja ottaa levyllään sitä, mitä silmä tällä hetkellä näkee.

Ei voi kamera vangita tuolta vasemmalta Puruvedestä auringon kiloa juuri tuollaisena kuin nyt. Ei oikealta Pihlajavedestä honkien peilikuvaa juuri tuollaisena. — Ei, sen pitää nähdä omin silmin ja todeta sielun siivin. — Entä tämä jumalainen rauha ja hiljaisuus ympärillä. — Juuri se yhdessä kesä-illan raikkaan tuoksun ja silmien eteen avautuvan kauniin kuvan kanssa muodostaa kokonaisuuden, elämyksen sellaisen jota ei tylsä kynä pysty paperille panemaan. Sen voi vain tuntea sillä hetkellä.

Jotain sanomattoman keveää ja hyvää tuntuu leijailevan ympärillä. Ei voi muuta kuin antautua sen lumoihin. Tosiaan: ” — kaunis sull’ on maa ja suuri, loistokas.”

Maantie kutsuu. Aurinko alkaa tehdä laskua muutaman tunnin kuluttua. Aika on Intiaanin puhua. Edessä on vielä huima taival Imatralle. —

Ei auta muu kuin uskoa itsensä Intiaanin huomaan. Hetken hiljaisuuden rikkoo sen tasainen tatatus. Harjua jatkuu



Auringon kiloa, valoa ja varjoa.

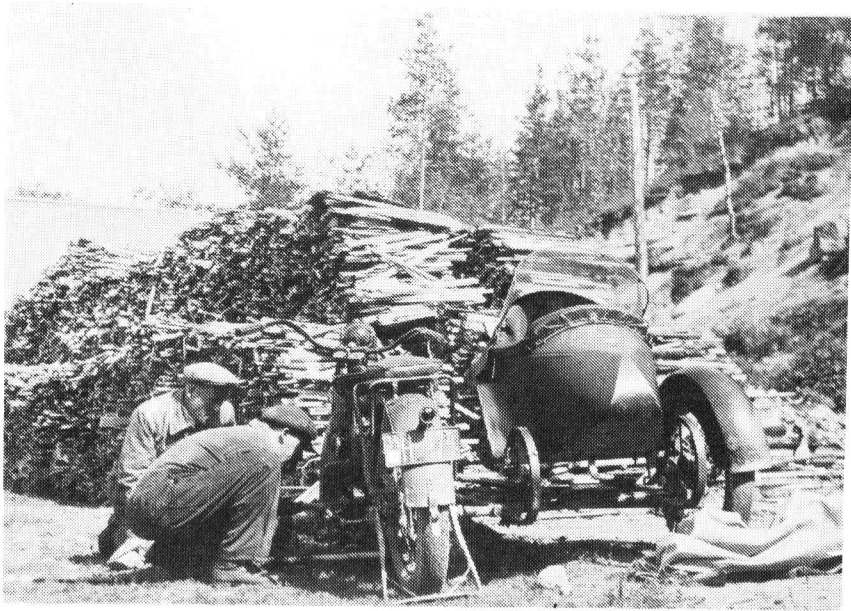
yhtä kauniina edelleen muutamia kilometrejä. Pian se päättyi ja siirryimme siirtotelemään tavallisten kuolevaisten teitä.

Olen kuullut (ja lukenut) Punkaharjua mainittavan tosi kauniiksi. Olen aina pidettyväisest suhtautunut niihin ja oletanut niissä lausunnoissa olevan liioittelua mainostarkoituksessa. — Nyt uskon niihin täydellisesti. Se on kaunis. Ei mitään liioittelua. Matka jatkuu. Riennämme Viipurin tietä eteenpäin. Ilta alkaa jo käydä koleaksi. Olemme jo sivuuttaneet SIMPELEEN PITÄJÄN pohjoisen rajan kun eräässä suuressa mäessä vaihdettaessa alkaa kuulua koneesta outoa surinaa ja se pysähtyy, jolloin sisältä kuuluu paha rysähdys. Hetken perästä alkaa se sentään käydä ja matka jatkuu. Sivuu-tamme kauniin nykytyylisen kirkon ja ylitämme Kokkolan joen. Sen takana alkoi korkea mäki, jonka puoliväliin pääsimme kun kone pysähtyi eikä enää läh-

tenyt. Ei vaikka olisi pyytänyt ja käsenyt. Ei auttanut muu kuin työntää Intiaani vieressä olevan rakennuksen pihalle ja lähteä käyden takaisin päin muutaman kilometrin, jossa sanottiin olevan matkustajakodin. — Näin päättyi tämä päivä. Siinä klo 23 saavuimme yömajaan ja tietysti happamina kuin aikaiset pihlajanmarjat tämän ensimmäisen kolarin johdosta.

Keskiviikkona 20.6.-34.

Täällä sitä kellftään Simpeleessä. Yrjö lähti heti aamulla hakemaan seppää. Löytyihän se ja lupasi tuota pikaa korjata vian. Läksimme Intiaanin luo jo ennen puolta päivää. Eipä ottanut pyörä parantukseen. Vaihdelaatikossa sanottiin vian olevan. Koko kaunis päivä kului iltaan ennenkuin se oli valmis. Ehdin siinä pyörän vieressä ottaa jo päivällisunetkin,



Konetta korjataan Simpeleessä.

jonka myöhemmin huomasi tulleen ikuistetuksi. — Olemme siis yhden päivät matkan suunniteltua jälessä.

Illalla klo 18.30 läksimme IMATRAA kohti. Oli jo iltamyöhä kun sinne saavuimme. Yritän hämärässä ottaa kuvankin, mutta tuskin onnistui. Pitää ottaa menetettyä aikaa takaisin. Hätäisesti söimme ja Yrjö tapasi erään entisen tuttavansa samassa ravintolassa syömässä. Heidän jäädessä juttelemaan, kävin sillalla ja sululla. Olihan siellä kaunista ja mahtavaa. Pieneksi ja mitättömäksi tunsin itsensä luonnon mahtavaa näytelmää katsellessa. Vastustamattomalla voimalla vyöryivät valtavat vesimäärät uomassaan. Saimaan vedet siinä pyrkivät laveammille tiloille.

Kuitenkin huomasin sulku- ja patolaitteita silmäillessä, miten ihminen sittenkin pystyy vangitsemaan nämä mahtavat voimat ja käyttämään hyväkseen.

Jos oli Punkaharju rauhallisuuden ja levollisuuden tyyssija, oli tämä kokonaan päinvastaista. Luonnon syvän rauhan ympäröiminä eivät saaneet Imatran vedet vyöryä uomassaan. Niitä ympäröi tehdassaudun melu ja levottomuus. Harvinaisen kaunista oli kosken ranta ja olisi ansainnut enemmänkin syventymisen. Mutta maantie kutsuu taas meitä. Pitää saada Simpeleessä menetettyä aikaa takaisin.

Maisemat tällä Karjalan osuudella ovat olleet koko matkan suunnilleen samanlaisia. Tien varsilla viljelysolot tuntuivat paranevan sitä mukaa kun Viipuria lähestytään. Pohjoisempänä ne näkyivät, pelloista päättäen, olevan melko huonot. Karja tuntui olevan poikkeuksetta itäsuomalaista rotua. Rattaat ja valjaat olivat outomuotoisia länsi-suomalaisiin verrattuna. Varsin hyvin silmiinpistäväinä seikkana huomasin kesävaljaissakin käy-

tännössä olevan luokan, joita varsinais-suomalainen yleisimmin käyttää vain talvivaljaissa.

Matka jatkuu Viipuria kohti kesä-illan viileydessä. Tuppaa jo nukkumaan tuohon tasaiseen tatatukseen.

VIIPURI alkaa näkyä. Kesäillan hämärään peittyi Torkkelin kaupunki, emmekä sitä nyt vielä sanottavasti katselekaan, sillä kiirehdimme Valppaan tädin ja sedän asuntoa etsimään. Löytyihän se ilman suuria etsiskelyjä. Kovin ihmettelivät vanhuset yöpuulta noustuaan, saadessaan näin kaukaisia vieraita. Kahvit äkkiä pyöräytettiin ja tarinoitiin toista tuntia.

Torstaina 21.6.-34.

Siinä klo 2:n tienoissa aamulla alkoi moottori taas käydä ja aloimme kulkua Viipurin lävitse kohti länttä. Juuri sillan eteen päästyämme lyötiin reitti poikki ja silta alkoi kääntyä. Pari laivaa kulki ohii ja sen ajan jouduimme vartomaan.

Rauhallisena seisoivat Viipurin linna siinä salmen takana. Ja yhtä rauhallisena Torkkeli Knuutinpoika patsaallaan vastakkaisella rannalla, katsellen edessään olevia vanhoja jyrkeviä muureja.

Matka jatkuu edelleen. Taivas on vetäytynyt pilveen. Kohta alkaa tiikkusade ja ennen Haminaa kastaa se melko pahasti. Melkein koko Viipurin ja Haminan välin olin ajamassa, Yrjön nukkussa sivuvaunussa. Ihme ettei oltu kertaakaan ojassa.

Aamuvarahissa, siinä klo 6:n tienoissa saavuimme HAMINAAN märkinä. Torilla eräessä tornimaisessa kioskissa oli jo nyt kahvi kuumana ja siellä miehiä hörpimässä. On kuulemma täältä joka aamu saatavissa näin aikaisin syötävää ja juotavaa kun miehiä menee aamulla aikaisin ”lahelle kalaan”. Me tietysti yhdyimme joukkoon ja tyhjensimme kuppimme piirakan kera. Hyvän ja lämpimän tunnun se valoi märkiin ja väsähäneisiin reissumiehiin.

Vähäsen kaupunkia kierrellyämme ja

tarkasteltuamme lähdimme jatkamaan eteenpäin. Hauskan vaikutuksen teki pikkukaupunki ympyrän muotoon kulkevine pitkittäiskatuineen ja säteittäisine poikkikatuineen. Olipa kaupungissa sekä suomalaisen että venäläisen (entinen) kirkko.

Taas jatkuu matka. Nyt alkavat maisemat jo muuttua merimäisiksi. Kuljemme suolaisen meren rantaa.

Heti saavumme KOTKAAN. Sadekin oli jo alkumatalla laannut. Haemme huoneen erästä matkustajakodista. Yrjö löytää heti alkuun muutamia lutikoita sängystään. Saattoihan niitä olla enemmänkin, mutta ei ehditty enempää etsimään. Uni painoi väkisin silmäluomet kiinni ja nukuimme puolipäivään asti. Koskehan se väsyttävästi tuo yöllä ajaminen.

Herättyäni lähdimme kaupunkia katselemaan. Siellä kohtaa Yrjö taas jonkun entisen virkatoverinsa. Sitten hän lähtee lennätinkonttoriin ja viiyy siellä ihmeen pitkän ajan. Tänä aikana kierrän kaupunkia. Vilkas tuo tuntuu olevankin. Varsinkin liikenne satamassa on aika vilkasta. Laivoja on satamassa monta. Näppään kuvankin satamasta. Siistiltä ja kauniilta näyttää tämäkin kaupunki. Viinakaupan edustalla näkyi pitkä, poliisien valvonnan alainen jono. Juhannusviinoja kai jonottavat kotkalaiset.

Taas riennämme eteenpäin. Taakse jäävät Kymit ja Pyhtäät. Pian saavumme LOVIISAAN. Lyhyt oli matka näiden kahden kaupungin välillä ja yhä enemmän muistuttaa ympäristö Uudenkaupungin ympäristöä. Niin on itse Loviisakin U:gin näköinen.

Huomaa, että ollaan jo ruotsinkielisellä Uudenmaan rannikkoalueella. Puhe kuuluu menevän alkuasukkailta enemmän siihen ”hienompaan” tyyliin, joskin suomea kuuluu ymmärrettävän ja saa siihen hätätilassa suomenkielisen vastauksenkin. Vapaussodan muistopatsaassakin näkyi julkisivulla ruotsinkielinen kirjoitus ja varjopuolella suomenkielinen.

”Etehen elävän mieli.” Taakse jää Lo-

viisa. PORVOO alkaa lähestyä. Ilma on kaunis ja mieli virkeä. Saavumme toiseen ruotsalaiskaupunkiin joka mielestäni sitenkin on enemmän suomalainen kuin edellinen.

Runebergin kaupunki Porvoonjoen varrella kylpi ilta-auringossa. Kävimme kahvilla komeanimisessä Unter den Lindén kahvilassa sinä aikana kun Intiaania pestiin autohuollossa. Runebergin kodissa myöskin kävimme, vaikka enää ei yleistä aukioloaikaa ollutkaan.

Ystävällinen naisopas, Runebergin aikoina elänyt, opasteli meitä. Tuntui juhlaalliselta liikkua niissä huoneissa joissa henkinen nero oli niin monet vuodet asunut. Koti sisustuksineen oli täysin samanlaisessa kunnossa kuin Runebergin eläessä. Siellä oli koulupöytä R:n pikkupoika-ajoilta. Oli makuuhuone ja sama vuode jossa R oli sairastanut vuosikautia ja jossa hän oli kuollut. Oli työntörrätaat joilla R oli halvaantuneena ollessaan vuosikautia liikkunut huoneissaan. Oli huone jossa R:n metsästysaseet ampumine ketunnahkoineen riippuivat. Tuntui kuin R:n aika edelleen asustaisi näissä huoneissa.

Pikkumuistojen joukossa oli myöskin lusikka jolla Sandels oli Partalassa aterioinut. — Vainajan suuri henki tuntui edelleen painavan leimansa omaan entiseen kotiin.

Porvoo jäi taakse. Matka on eteenpäin. Pitää ehtiä ennen yötä Helsinkiin ja jatkaa vielä matkaa siitä sivukin ja yöpyä tuolla puolen Helsinkiä jossakin.

Niin oli aikomus, mutta viitisentoista kilometriä ennen Helsinkiä paukahti takakumi. Mikäs muu auttoi kun ruveta korjaamaan. Saadaan suurella vaivalla kumi takaisin ja kun ruvetaan pumppuamaan ilmaa, särkyä venttiili. Pitää lähteä kilometrin takaa hakemaan autohuollossa neulaventtiiliä ja asia tulee autetuksi. Iloisin mielin painumme taas Helsinkiä kohti. Ehtihän sen sivuuttaa vielä ennen yötä. Mutta taas tämä jäi aikomukseksi, sillä puolisen kilometriä ajettuumme paukahtaa taas takakumi ja vielä niin pahasti

että päällyskumikin meni rikki. Laittamisesta ei siis voinut enää olla kysymystäkään. Helsingistä pitää saada apua.

Intiaani tien viereen. Hyntteet kainaloon ja kas niin painumaan läheiseen tien risteykseen josta viimeisen ilta-auton pitäisi muutaman minuutin perästä lähteä. Ehditäänhän siihen, kello oli 22.30. — Ja niin tullaan HELSINKIIN.

Harmittaako kolari? Mitä vielä! Mikäs moottorimatka se olisi jossa ei kolaria tulisi? Matka tosin taas pitkistyy, mutta eiköhän juhannukseksi kotiin päästäne.

Harmillisinta asiassa on ettei raha riitä. Pitää hankkia uusi päällyskumi ja rahaa ei ole.

Jätetään se huoli huomiseen ja lähemme etsimään yösiijaa. Emmekä ehkä olleet kovin luotettavan näköisiä tomissa matkatamineissamme koska matkustajakodissa katsottiin pitkin silmin ja kyräilevin katsein meidän puoliyön tienoissa sisään pyrkinessämme. Huonekin oli sen mukainen, mutta nukuttiinhan siinä.

Perjantaina 22.6.-34.

Aamulla Yrjö lähti hommaamaan rahaa. Allekirjoittanut jäi kirjoittamaan päiväkirjaa. Pitkälle ei aikaa vielä ehtinyt kuluu kun Yrjö saapui naama loistavana. Ilman selvittelyjä jo huomasi asian onnistuneen.

Tavarat kainaloon ja niin linja-autolla moottorin luo. Kesti toista tuntia ennenkuin tulivat moottorin korjaajat uusi päällyskumi mukanaan. Aikansa vei paikkaus ja kumin päälle asettaminen. Vasta puoli 14:n aikaan olimme lähtökunnossa.

Helputuksen huokaus nousi rinnasta kun viimeinkin kaikki kolme olimme samanlaisessa matkavireessä kuin alkuisin H:linnasta lähtiessä. Intiaani ehkä vielä paremmassa kuin silloin. Tasaisesti se tatteli ja Helsinki alkoi jäädä selkämme taakse.

Alkuperäisestä matkasuunnitelmasta oli luovuttava sen verran että Tammissaa-

ri ja Hanko pitää jättää käymättä. Aikaa on kulunut siksi paljon, että pitää lähteä suoraan Karjaan kautta Turkuun. Muuten viivästyy matka ja juhannukseksi tuskin päästänee Vehmaalle.

Pian jää Helsingin tiheästi asuttu ympäristö taakse. Saavumme Karjaalle ja sivuutamme sen ilman suurempaa pysähdystä.

Bensiiniä eräässä kylässä otettaessa ja kahvia juotaessa otti pikavalokuvaaja meistä kuvan, josta arvaamalla voi itensä tuntea.

Saavumme vähitellen Varsinais-Suomeen. Ensimmäinen suurempi pysähdys on PERNIÖSSÄ, jossa käymme parturissa. Siellä tapasimme osuuskunnan kirjanpitäjän Lehmuksen, joka on tuttu Uudenkaupungin ajoilta. Hän ”piffasi” kahvit osuuskunnan kahvilassa. Siinä iltapäivä vierähti pitkälle, ennenkuin lähdimme.

Seudut alkavat saada tutun leiman. Salossa emme pitkää aikaa olleet, vaan painuimme Turkuun kohti. Nopeasti kuluu matka Salosta TURKUUN.

Illan hämärä alkaa jo kietoa vanhan Auran kaupungin vaippaansa. Ei ole enää kahvilatkaan auki. Tuttu on kaupunki molemmille, siksi ei muuta pysähdystä kuin sen verran että Intiaani saa levätä ja jäähtyä ennen viimeistä etappiväliä. Hyvin oli kone toiminut tämänkin pitkän matkan. Tottapahan vielä jaksaa viitisen peninkulmaa Vehmaalle saakka.

Ihmeen kylmäksi muuttuu yö. Moottori kyllä vetää hyvin, mutta hampaat kylmästä kalisten istun sivuvaunussa. Kylmää sanoi Yrjökin tuntevansa nahkaisessa ajotakissaan. No, pianhan ollaan perillä. Tulee jo Mynämäki, joka tien mutka alkaa olla tuttu.

Vielä toistakymmentä kilometriä ja sivuutamme VEHEMAAN pitäjän rajan. Jokunen minuutti vielä ja moottori kiipee ylös koulun mäestä. Tatatus taukoo. Matka päättyy. Kello on siinä 24:n tienoissa.

Ihmeen hiljaiselta tuntuu talo. Naputus keittiön ikkunaan. Vastauksena Re-



mun murina. — Toinen naputus. Vastauksena Remun äkäinen haukku. — Vieläkään ei kukaan herää. Vielä naputus ja muutama sana Remulle. — Vastauksena Remun haikaa ulvonta. Olipahan tuntenut.

Tovin kuluttua herää Naimikin ja pääsemme sisään lämmittelemään juuri parhiksi juhannusaaton alkaessa ja päivän alkaessa tehdä nousua.

Matka päättynyt.

Kaikki kolme kelvollisessa kunnossa.

MOTO- POSTIA

Pemari-stille

Vastaisin mielelläni juuri tulleen Motoristi 4:n Penaristin ohitusjuttuun sivulla 29. Tästä ei selviä — lyhyesti.

Ohituskieltomerkin vaikutusalueella saa liikennemerkkipäätöksen 6 §:n mukaan ohittaa 2-pyöräisen sivuvaunuttoman mp:n tai mopon, mikäli muut seuraavista ohituksen kielloista eivät sitä estä.

Ensinnäkin

ohitukseen saadaan ryhtyä vain näkyvyyden ollessa riittävän pitkälti esteetön ja vain milloin se voi tapahtua tuotamatta vaaraa tai haittaa muille tiellä kulkeville TLA 16:6.

Toiseksi

Ohitus on erityisesti kielletty

- 1) kohtaavan ajoneuvon lähestyessä,
- 2) kapealla ajoradan kohdalla,
- 3) risteyksessä,
- 4) näkyvyys rajoitettu (kaarre, harjanne tms.)
- 5) edellyttää sulkuviivan ylitystä
- 6) rautatien tasoristeyksessä tai lähestyttäessä sitä,
- 7) heikolla sillalla,
- 8) jyrkässä myötämäessä ja muuallakin maaston laadun tai olosuhteiden takia vaara uhkaa
- 9) ohittaminen on liikennemerkillä kielletty,
- 10) ohitusta ei voi suorittaa ylittämättä suurinta sallittua ajonopeutta.

Kaksipyöräisen ohittaminen on siis

varaukse lisesti sallittua ohituskielto-alueista vain ohituskielto-liikennemerkin alueella. Nyt huomataan, että tällaiset tilanteet ovat todella harvinaisia, varsinkin lailliset. Sanoisin näin, että moottoripyörää ei saisi tuolloinkaan ohittaa, ainoastaan mopon saisi ohittaa tuolla alueella, koska siitä moottoripyörän kohdalla ei ole autoilijalle mitään hyötyä, koska liikuntaan samoilla nopeuksilla ja toiseksi pakostakin aiheutetaan motoristille vaaratilanne. Motoristi voi vähentää autoilijan ohitukseen ryhtymistarvetta ajamalla liikennevirran nopeudella ja käyttämällä kaistansa keskiosaa. Jos käyttää mopon paikkaa, tulee houkuttelevaksi auton rinnalleen aivan varmasti.

Mitä tulee sitten siihen, että demokraattisesti pitäisi sallia myös, että motoristi voi ohittaa auton ohituskieltomerkin vaikutusalueella, vastustan ehdottomasti ja perustelut ovat edellä. Tilanteita on peräti harvoin ja hyötyä siitä on vielä harvemmin, turhaan. Tällä hetkellä se siis ei ole sallittua, eikä sitä olla kaavailtu sallittavaksi tulevaisuudessakaan. Pidetään vaan mahdollisimman pitkä etäisyys toiseen liikkuvaan ajoneuvoon edessä, takana ja sivuilla, tulee vähemmän yllätyksiä toisten ja mahdollisesti myös omista virheistä.

Minä siis esitän poistettavaksi sivuvaunuttomankin moottoripyörän ohittamisen sallimisen ohituskieltomerkin vaikutusalueella, se lisää motoristin turvallisuutta.

Motoristi ottaa ja sille on annettava myös vähintään pienen henkilöauton tila tiellä, jos motoristi itse pitää huolen ettei työnä itseään ahtaisiin paikkoihin, autoilijatkin ehkä antavat motoristille sen tarvitseman tilan ja turvallisuuden.

MK.



Kaurapuuro kuuluu hyvään aamuateriaan.

Aivan erityisen pehmeän makuista puuroa saat Aamunhyvä-kaurahiutaleista.

Pehmeästi päivään Aamunhyvä-puurolla

RAISIOSTA

Perheutisia

Mauno ja Raili Tonttilan perhe on kasvanut, Virpi-tyttönen on saanut virkeän pikkusiskon. Motoristiystävät onnittelevat!

MYYTÄVÄNÄ

Myytävänä Suzuki CS 750 vuosimalli 1978 ajettu 13000 km Windjammer-kate Craven-laukut. Kunto ja näkö ensiluokkaiset Tiedustelut 939-73102.

Honda CB 750 K-79. Ajettu 9 000 km, uutta vastaava. Erittäin siisti. Ilt. 931-632 331. Töihin 931-34 033.



Heijastinlapsi näkyy aikaisemmin