

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

JOUK
JULKAISU



169

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
No 1 TAMMIKUU 1981



Talvitapahtuma 21.—22.3.-81

Jyväskylä

Jämsä

eurooppa 4
Kuhmoinen

Lahti

Helsinki



Majoitus 2-heng. huoneis-
sa. 2 ruokailua, aamiainen,
sauna à 140,- vrk. Perjant.
saap. à 205,-. Ennakkoilm.
5.3.-81 mennessä tilille: SYP
202820 376418 Matti Storlö-
pare Uimarannak. 1—3 C
27. 15150 Lahti 15. Puh. 918-
22468. PS. Toivottu saap.
21.3. klo 13.00 mennessä.

Huom!! Hki—Jkylä länsipuolelta Päi-
jännettä liikennöivillä pikavuoroilla on
helppo ja huoleton tulla motelliimme,
sillä aivan motellimme edessä ovat pi-
kavuoropysäkit.



N:o 1 tammikuu 1981. 12. vuosikerta.
ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja
marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. jaetaan
ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenil-
le.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja
Reijo Relander
Kyttärintie 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.

Päätoimittaja
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 1981 — Oy Uusimaa



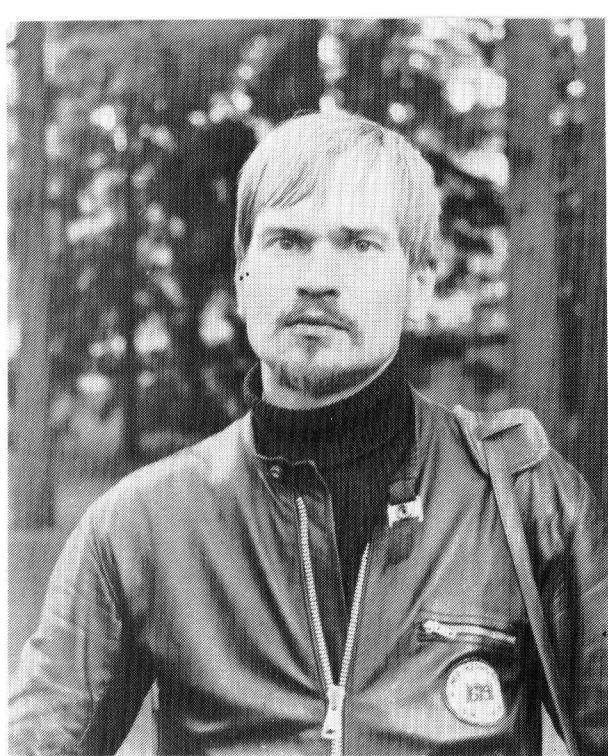
Tervehdys!

Parhaimmat Kiitokset saamistani
joulukortteista.

Alkanut vuosikymmen tulee varmas-
ti asettamaan m-pyörän yhä edullisem-
paan asemaan hyödyllisenä, taloudelli-
sena ja tarpeellisenä kuljetusvälineenä,
jos saisimme markkinoille yksinkertai-
sia ja halpoja käyttöpyöriä. Mikäli 70-
luvulla alkanut m-pyörän liikennetur-
vallisuus kehitys jatkuu entisellään on

syötä odottaa myös vakuutusmaksujen
palautumista kohtuuden tasolle, se on
m-pyöräilijän oikeus ja kohtuus. Li-
kenneturvallisuuustyötä tullaan jatka-
maan entiseen malliin, onhan liikenne-
turvallisuus muotia 80-luvullakin. 69
kerhona monipuolistuu, kehittyy, kas-
vaa ja laajenee tuttuun turvalliseen tyy-
liinsä.

Turvallista Uutta Vuotta ja Talvi-
ralli-matkaa!
Aimo



Puheenjohtajan palsta

Tienkäyttäjryhmien turvallisuus on asia, joka on ollut tiedotusvälineissä esillä viime aikoina. Ja mukavahan on asioita keskustella silloin, kun asiat rullaavat hyvin. Näinhän on ollut liikenneturvallisuuden laita menneellä vuosikymmenellä. Mp- onnettomuudet ovat kuolonuhrien osalta saavuttaneet melko ”vakaan tilan”, joka saattaa olla jo jonkinlaisessa hyvässä suhteessa liikujien määrään. Tätäkin suhdetta voidaan parantaa ja yksi hyvä, mutta vaikea parannuskeino on asenteiden muuttuminen. Kysymyshän ei ole siitä, että pelkästään yhden tienkäyttäjryhmän

asenteita muokataan, vaan kysymys on toisten huomioonottamisesta yleensä. Henkinen valmius liikkua kasvavan liikenteen seassa on suuri osa turvallisuutta. Kaikki aatokset: — ”eihän tässä enenkään ole mitään käynyt”, ”olenhan ennenkin ehtinyt jarruttaa”, ”onhan tuo mutka ennenkin taittunut”, ovat osoituksia suomalaisesta urheilumielestä jolloin liikutaan hämärän rajamailla, pelaten upporikasta ja rutiköyhää. Käsi sydämelle, kuinka moni meistä on ”kellinyt” pyörinensä tai pyörinyt autoinensa esim. talvella pienen urheiluhenkisyyden innoittamana, liian kova kyyti tietyssä paikassa, kesärengas tus jne. Jotain voidaan antaa anteeksi, jos on varmistanut tieosan niin, että ei ole jalankulkijoita tai muita tienkäyttäjiä vaarassa, vaan ”teloo” mahdollisesti vain itseään ja maksaa oppirahoja. Näyttämisen halu on ihmislapsella joskus kova, mutta jos siihen sisältyy riski toisten turvallisuudesta, pitäisi lyödä palloa jalkaan kiireesti.

Vuosikymmenen aikana liikenneturvallisuuden kehittymiseen ovat vaikuttaneet hyvinkin monet asiat asenteiden muuttumisen ohella. Eräs niistä on tietön paraneminen. Tänä talvena ei vain sitä turvallisuuden tuntua ole sisikuntaan saatu pesiytymään, mikä veisi epävarmuuden tuntua liikkumisesta pois. Talven tulo on ollut hyvin erilainen eri kulmilla maata. Rannikoilla melkein lu-

metonta mutta jo ”meillä” Pohjoisessa Kymenlaaksossa n. 54 cm lunta ja lisää luvassa. Tämä on aiheuttanut luonnollisesti tienhoidollisia ongelmia, joita on ratkottu milloin mitenkin. En tiedä, onko fakiiri Kronblom liikenneministeriön palkkalistoilla, mutta tämän päivän tienhoitometodit ovat häneltä: ”Suolaa, suolaa, enemmän suolaa.” Kun pellot on paketoitu ja Suomi-äiti suolattu, ettei happane, voitaneen kai lähteä lomalle? Teiden suoлаaminen vain on saanut ”peppu edellä puuhun” piirteitä. Jos lunta on satanut esim. 10—15 cm, ei aura-autoja näy mutta suola-auto on vetämässä muhkeaa mattoa, joka aiheuttaa hyvän pöperön mallia ”otsanahka pois”. Saapuu aura-autokin aikanaan, pyyhkäisten suolat pöheikön puolelle hirvien nuoltavaksi, ja taas tarvitaan lisää suolaa. Pienetkin paakut yritetään lannistaa suolan avulla ja vasta viimeisenä kaivetaan tiehöylät esiin. Ei ihme, että suola käy vähiin ja onhan se joskus pakko hävittää, — määrärahojen vuoksi. Mutta ettei nytkin olisi vain käynyt niin että Puolan tilanne olisi aiheuttanut yllätyksiä uusissa hankinnoissa? Kun suola on loppu, kilpaillaan VR:n kanssa, järjestämällä raiteita tielle. Tai nehan järjestyvät itsestään, jätetään vain satanut lumi tamppaantumaan kielle, autot jauhavat urat ja raidetieverkosto alkaa hahmottua. Tiehöylä käy aikanaan antamassa pienen pintasilityksen, että jäljistä näkee, että on käyty. Urissahan on tukeva ajella, niin pitkään kuin tuurillakin yleensä seilataan! Urien vieressä ajaminen on joskus mahdotonta muun liikenteen vuoksi ja kun urista tulee äkkilähtö, ei siinä auta ralliautoilijan taidot, mutta ehkä ralliauton varustus turvakaariin ja motoristilla kova pää ja paksu nahka. Tien urat ovat mielekseni tätä kirjoittaessani siksi, että juuri edellise-

nä iltana olen kotikaupunkialueella joutunut seuraamaan taistelua ihmishengistä, kun auto on saanut raiteista heiton toisen auton eteen kyljittäin eli toiselle kylkikolari, toiselle nokkakolari. Lopputulos: yksi kuollut, yksi vaikeasti loukkaantunut, lievemmin loukkaantunut, säikähtänyt ja yksi järkyttynyt. Kaupunkialueella, 50 km/h! Lievemmin loukkaantunut kerholaisiamme, sen ”viattoman” auton kuljettaja. Vaikeaksi tilanteen teki se, että kummassakin autossa olleet olivat tuttuja ja oli siinä viisit vähissä kangeta tuttava-rouvaa peltien syleilystä. Jo heräsivät teiden kunnostajatkin ja seuraavana päivänä oli tie niin höylätty, niin höylätty. Eikö sitäkin olisi voitu tehdä päivää aikaisemmin, koska se tieosa oli yleisesti tunnettu pahoista uristaan. Vaaditaanko aina päänahkoja merkkilipuiksi sinne missä on jotain korjattavaa. Jos olisimme Jenkeissä, etsittäisiin jo kunnossapitäjistä osasyllisiä kuolemantuottamuksesta. Mutta, kun emme ole, valitettavasti tai onneksi, riippuu asiasta.

Olen ollut konepyörällä liikkeellä näillä samoilla jäisillä ja uraisilla teillä ja piikki puree ja kulku on vakaata, kun ei välttämättä tarvitse mennä lipsuttelemaan niihin uriin. Kaikkien näiden kokemusten jälkeen näkisin mielelläni, jos ei kesärengastaiteilijoita olisi liikkeellä talvella. Nastoitus on varmuutta myös moottoripyörässä, se nähty ja koettu niin moneen kertaa. Ja vaikka se asetus puhuukin vain riittävän karkeakuvioisesta renkaasta! Mutta onko meidän aina tehtävä vain vähimmäisvaatimuksen verran, turvallisuudenkin kustannuksella? Ja autoilevat motoristit, opetelkaa jo nyt käyttämään ne turvavyöt pihassa. Noutaja saapuu joskus, mutta sitä voi ehkä siirtää?

Turvallista keväänjatkoa

Reijo Relander

Kontiokysely 1980

Ajotauot, puutumisen, ajoväsytys

Monet varmaan ovat odotaneet lisätietoja Kontiokavakkeen eri kohdista. Tällä kertaa on vuorossa ajotapahutamaan liittyvät yhteenvedot. Joululoman aikana sen kokosi työryhmä Taavi Hiltunen, Jukka Viskari ja Eero Mikola. Lähes 400:sta Kontiokyselyyn vastanneesta vain 20 jätti koko tämän kohdan ruksaamatta. Yhteenvedo antaa Kontiokävijän "ajoväsytyssestä" seuraavan kuvan:

Ajotauot: taukojen välit keskimäärin 50 km 7, 100 km 102, 150 km 110, 200 km 75, 250 km 30, 300 km 11, yli 300 km 4. Vain tankkaustarpeeseen ilmoitti tauon ottaneensa 40 Kontiokävijää.

PUUTUMINEN, KIPEYTYMINEN, VÄSYMYS: Ainoastaan 3 ilmoitti, ettei heillä ollut mitään haitallista kokemusta sillä puolella. Vastaamatta jättäneistä osa myös kuuluneen tähän ryhmään. 4 ilmoitti erittäin lievää, satunnaista puutumaa jossain kohdassa. 7 ilmoitti, että riittävän tiheät tauot estää puutumisen. Taukojensa väleiksi nämä olivat merkinneet 100–150 km.

LIEVEMMÄT PUUTUMAT, rukseja yhdessä tai kahdessa kohdassa: Takamukset 119, hartia-alue 61, niska

57, ranteet 39, selän alaosa 29, käsivarret 26, uneliaisuus 16, polvet 15, silmät 13, reidet 6, säärilihakset 4, muita 12.

VAHVEMMAT: rukseja kolmessa tai useammassa kohdassa takamukset 124, hartia-alue 95, niska 79, selän alaosa 64, uneliaisuus 51, käsivarret 44, ranteet 42, silmät 27, polvet 21, reidet 12, sääret 10, jalkaterät 4, sormet 4, vatsa 3, korvat 3, muut 12.

Kirjoittamalla merkittynä esiintyivät: pissahätä, jano, nälkä, kypäränhihna kalvoi kaulaa, auto sinkosi kiven kipeästi. Eräs oli ruksannut kaikki kohdat, jotkut kahdella ja kolmella ruksilla. Vaivalloisesta matkasta huolimatta kaveri antoi kiitettävän arvosanan rallimatkalleen. Vilua ei valittanut kukaan!

PUUTUMUKSEN JA VÄSYMUKSEN LIEVITYSKEINOJA: 186 vastaajaa oli ruksannut kohdan: riittävän usein taukoja. Voimistelulla norjisti itseään 160, muutama ajon aikana venyttellen: Hierontaa kokeili tauolla 6 ja 5 ilmoitti että takaistuja hieroo ajon aikana. Kahvi- ja tupakkatauon mainitsi 5. Mitään merkintää tässä kohdassa ei ollut 50 vastaajalla. Yksilöllisiä keinoja mainittiin seuraavia: liikuntaa, akka hiaroo, jalkojen roikottelu, ajo seisallaan, nukkuminen (ei ajaessa), kaverit hakkas istumalihaksia, lisää hanaa, lauloi: moottoripyörä on ..., fysioterapiaa, pyörän vaihto kaverien kanssa, venyttelyä, kypäräpuhelin, kor-

Tule Talviralliin!



Talvirallivalmistelut ovat edenneet ja on päätetty puitakin...

vatulpat, oikean käden riiputus, ajoasennon vaihtamiset, halailua, vedenheitto. Eräs merkitsi: ei siihen keinoja löydy, — ja toinen: tarttee kestää vaan. (Ajoin BSA Gold star'ia).

Työryhmän yleisluontoisen arvion mukaan puutumisen- ja väsymisen ilmiöön olennaisina vaikuttajina olisivat: takamukset = pitkä matka. Hartiat = ajoasento, jännitys viimaa vastaan. Niska = veto, jännitys, kypärä. Selän alaosa: huono ajoasento, arkaa selkää auttaisi tukivyö. Käsivarret: = ajoasennosta puutuminen. Ranteet = Kaasunpito, ohjaustangon kulma, veto. Polvet = kireä nahkapuku, kylmyys. Reidet ja pohkeet = ajoasento. Sormet = tärinä, kylmyys. Silmät = vastavalo, viima, naar-

muisen visiiri. Uneliaisuus = pitkä matka, yksitoikkoisuus, pienen kypärän tai ahtaan kauluksen haittaama venkierto, ja aivojen vajaa hapensaanti.

Jos lukijalla on muita näkemyksiä ja apukeinoja, sopii lähettää toimitukselle.

1970 luvun alussa tehtyyn ajorasisutustiedusteluun verrattuna muutoksia ei ole varsinkin paljon. Siinä vaiheessa — ehkä teiden huonomman kunnon vuoksi — valitettiin useammin tärinän vaikutusta vatsaan. Yhdenmukaista kummallekin tiedustelulle on, että ruumiinrakenne tuntuu jonkin verran vaikuttavan siihen, mitkä jäsenet puutuvat. Jos-sain määrin myös pyörämerkin ja ruumiinkoon rakenne.



POPOP!



eli raportti "I pystymettä-kokoontumisesta 25.-26.10.80"

Pallo lähtee pyörimään

Millainen on se paljon puhuttu vanhojen hyvien aikojen kokoontumisajojen henki? Onko nykyajan motoristi hemmoteltu piloille huippuluokan leirintäalueilla järjestettyine ruokailuineen ja mukavuuksineen? Millaista ohjelmaa kokoontumisissa kaivataan? Vieläkö motoristi pysyy pystyssä päällystämättömällä tiellä?

Nämä ja monet muut vastaavat kysymykset ja toivomukset antoivat alkusäyksen sille lumipallolle, jonka kerhomme hallitus potkasi pyörimään, ja joka jymähti Karkkilan ja Pusulan välimaille umpimetsään.

Tapahtumalla ihanteelliset ososuhteet

Tapahtuma järjestettiin kirkasvetisen Tämäkohtujärven rannalla kivisessä, mutta melko tasaisessa metsämaastossa. Leirintälupa saatiin maanomistajalta, Kymi Kymmene Metallilta Karkkilasta. Kymi ei perinyt alueesta mitään

vuokraa ja toimitti lisäksi polttopuut kaupan päälle.

Perjantaina alkanut vesisade, joka muuttui iltaa kohden rännäksi sekä viimeisetkin ruskaripheet puista repinyt myrskytuuli yhdessä säkkipimeän illan kanssa loivat olosuhteet, joita saattoi odottaa vain hurjimmissa unelmissaan.

Odotellaan ensimmäisiä saapujia

Näissä puitteissa odotteli puolisen tusinaa Alaskan kullanhuuhtoja muistuttavia järjestäjiä, mitä yö toisi tullessaan. Tuuli ulvoi, telttakangas hulmusi, räntä rappasi, mutta kaminateltassa oli tunnelma korkealla.

Parikymmentä vuotta ajatulla sivari-Jawalla karrätyt klapit pitivät kaminan punaisena. Märät haalarit höyryivät ja kahvi tuoksui. Vielä lämmikkeet wanhanajan wiinapullosta ja olo oli kuin kisäleillä kesällä.

Ensimmäiset hullut saapuvat

Juuri kun olemme tottuneet ajatukseseen, että hulluimmallakin motoristilla on vielä sen verran järkeä tallessa, että ei lähdä ajamaan yötä vasten tällaiseen ilmaan, alkaa yhä yltyvä pörinä porautua tajuntaan. Myrskylyhdyn valossa tähyilemme synkkään kuusikkoon, josta Otalammen desantti poukkoilee valot vilkkuen ja reppu keikkuen enduro-Kawallaan yli liukkaiden kivien ja kantojen. Eikä aikaakaan kun jälleen näkyy valoja järven toisella rannalla, ja hetken kuluttua kolistelee paikalle Nastolan Moottorikerhon edustusjoukkue tutuilla IC/Suzuki ajokeilla. Koska olosuhteet olivat näin otolliset, miehet eivät tohtineet ajaa suoraan kokoontumispaikalle, vaan tutkivat ensin lähiympäristön tieverkostoa ja rehevää maalaismaisemaa pilkkopimeässä räntäsateessa.

Siinä se perjantai-ilta vaihtui yöksi ja melko pitkälle lauantaiaamuksikin asiassällöltään varsin vaihtelevien keskustelujen myötä.

Lauantaina aamusta alkaen toimintaa

Lauantaiaamuna heräiltiin varsin outoon oloon, joskin tarkemmin muistelen sama tunne oli yllättänyt jonkun kerran aikaisemminkin menneen kesän kuluessa. Lyhyen syväänhengitysharjoituksen ja muistin pikakelauksen jälkeen tilanne olikin jälleen hallinnassa, paitsi että teltan oviaukossa virnisteli kaksi uutta naamaa. Kajaanilainen taistelupari oli päästellyt yhtä kyytiä läpi koko yön ollen näin lauantaiaamun ensimmäiset saapujat.

Kello oli n. 8 ja miehet pystyttivät laavunsa männikköön ja olivat kuin ko-

tonaan. Vähän vaikutti kaverit märiltä ja viluisilta, mutta ilmeisesti vaikutelma oli väärä, koska tunnin kuluttua toinen sisseistä tallusteli jo paljain jaloin yöllä sataneessa lumisohjossa...

Päivän kuluessa saapui paikalle taasta tahtia lisää metsäläisiä, jotka saivat ajaa ajoittain jopa selkeässä säässä. Yöllinen räntäsade oli hellittänyt ja lunta putoili vain harvakseltaan. Paikalla riitti toimintaa: teltoja ja laavuja pystyteltiin, nuotioita sytyteltiin, Jawalla ajettiin polttopuita, rakennettiin riukula sekä tuulisoja isolle nuotiolle, ettei järveltä henkäillyt tuuli veisi nuotiopuita mennessään.

Viimeiset osallistujat saapuivat illan pimetessä

Illan pimetessä alkoi ilmakin jälleen äityä. Tuuli riepotteli teltoja ja lumisadekin alkoi sakenemaan. Kun viimeisetkin osanottajat saapuivat myrskylyhtujen valaisemalle kokoontumispaikalle, voitiin todeta kävijämääräksi 44 paksunahkaa, joista 29 oli päättänyt viettää seuraavan yön leppoisasti luonnon helmassa. Kutsuja oli lähetetty vähän yli 200:lle motoristille. Kutsun saaneita paikalla oli tai kävi 30 kpl ja muuta kautta tiedon saaneita vastaavasti 14 kpl.

Illan kääntyessä yöksi sekä tunnelma että lumisade tiivistyivät entisestään. Nuotioilla ja kaminoidella keitettiin kahvia ja paistettiin makkaraa. Elimistön pakkaskesto annosteltiin kohdalleen ja ajettiin lujaa! Toimintaa riitti ja tunnelma oli korkeammalla kuin monessa muussa kokoontumisessa yhteensä.

"Pystymettä-galluppi"

Myös "Pystymettä-galluppi" antoi samansuuntaisia viitteitä osallistujien



Hiljaista, ovatkohan motoristit jo menneet talviunille?

odotuksista ja mielipiteistä. 30:lle osanottajalle esitettiin kolme yksinkertaista ja lyhyttä kysymystä, jotka koskivat pystymettä-tyyppistä kokoontumisa-joa.

100 % eli kaikki vastanneista olivat sitä meiltä, että tämän tyyppisellä primitiivisellä kokoontumisella on tulevaisuutta ja tilaa nykyisten kokoontumisten rinnalla ja ”vaihtoehtona toisinaan ajatteleville motoristeille”, kuten eräs asian ilmaisi.

sopivinta järjestämisajankohtaa tiedusteltaessa jakaantuivat vastaukset seuraavasti:

loka-marras 80 %, syys-loka 3 %, huhtitouko 3 %, helmikuu 3 %, milloin tahansa 8 %.

Tämäkin tulos puoltaa sitä ajatusta, että enemmistö pystymettäläisistä tulee kokoontumiseen sen askeettisuuden ja karuuden vuoksi. Valtaosanhan

kannattaa sen järjestämistä synkimpään, märimpään ja värittömimpään vuodenaikaan.

Tiedusteluissa kysyttiin vielä niitä odotuksia tai toivomuksia, joita osallistujalla oli mielessään saapuessaan tällaiseen tapahtumaan.

30 % vastanneista ei odottanut tämän tyyppisessä kokoontumisessa tapahtuvan mitään erityistä, kuten järjestettyä ohjelmaa tai ruokailua jne.

23 % odotti pääsevänsä osalliseksi motoristihenkisestä, mukavasta ja lämpimästä yhdessäolosta.

Saunaa, kuivaa makuupaikkaa tai lämmintä majoitusta kaipasi 10 % paikalle tulleista kuuraparroista.

Loput 37 % vastauksista oli yhtä kirjavia kuin Voutilaisten laavuleiri, mutta kaikista kuvastui halu viettää erilais- ta viikonloppua, luonnossa, aatetoverien kanssa, nuotioilla, eränkävijän

ehdoilla. Käsittääkseni röntäsateelle parempana vaihtoehtona pidettiin toivomusta ”sataisi kaljapulloja taivaan täydeltä!”

Sunnuntaiamun karu todellisuus

Kun lauantai-iltana vielä naureskeltiin tihenevälle lumisateelle aamun ke- lejä arvuutellen, ei sunnuntaiamuna enää liikoja naurattanut. Lunta oli maassa paikotellen jopa 40 cm ja lisää tuli taivaan täydeltä. Teltat notkuivat lumen painosta ja pyöriä sai etsiä valkoisena kumpuilevasta maastosta. Pakasta oli n. 5°, mutta yöllä oli lämmin nukkua, koska lumituisku oli rapannut teltat tiiviiksi ja laavuisia yöpyneetkin saivat lämmittävän lumipeitteen.

Siinä sitä hörpittiin aamukahvia, purettiin telttoja, vedettiin turkiksia nis-

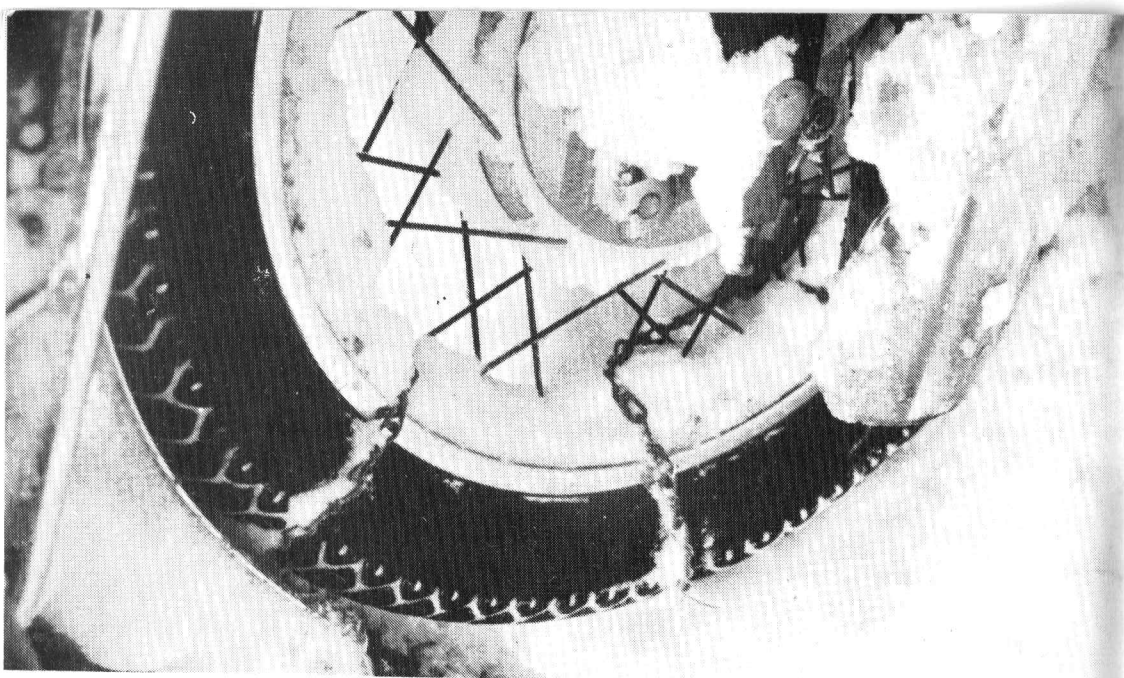
kaan, sammuteltiin nuotionhiilloksia ja käynnisteltiin pyöriä. Pyörien ajokuntoon saattamisessa riittikin puuhaa: jää- tynyt räntälumi oli lukinnut jarruja, jäädyttänyt vajereita, täyttänyt loka- suojan ja renkaan välin kiinteäksi kokonaisuudeksi ja lieviä käynnistysvaikeuk- sia oli havaittavissa. Mm. kajaanilais- ten enduro ei osoittanut minkäänlaista halukkuutta lähteä liikenteeseen vallit- sevissa olosuhteissa, vaan valitsi koti- matkalle VR:n kuljetuksen. **ah12**

Moottoripyörä mallia ”Pystymettä -80”

Yleisesti ottaen näytti siltä, että moottoripyörän mallia ”Pystymettä -80” piti olla todella karkeakuminen enduro tai sitten Jawa. Näillä oli se etu puolellaan, että niillä pääsi paitsi perille myös sieltä pois. Nimittäin vetämät-

Kaikki oli yhtä lumista puuroa.





Ketjut voivat olla tarpeen talvikelien yllättäessä.

tä, työntämättä ja kantamatta. Paljoa. Muun mallisten pyörien kohdalla asiat olivatkin sitten päinvastoin. Oltiin tilanteessa, jossa kuutioilla ei ollut mitään käyttöä. Aikaisin aamulla jonkun yksityisen traktorin auraama polku oli umpeutunut ajat sitten ja sileäkuvioiset kesärenkaat eivät saaneet minkäänlaisia otetta tiestä.

Työntötalkoot alkavat

Pyörät eivät liikkuneet omin voimin metriäkään edes tasaisella saati sitten nousuissa. Kun pyörä saatiin työnnettyksi vauhtiin, pyörähti se heti poikittain aiottuun menosuuntaan nähden.

Tilannetta aikamme punnittua päätettiin jättää viisi pyörää pressulla peitettyinä metään, jotta saatiin irrotetuksi tarpeellinen määrä työntöporukkaa. Ja vuosikymmenen talkoot alkoivat.

Kymmenkunta isoa moottoripyörää ja matkan varrelta mäkiin juuttuneet neljä autoa kammettiin metri metriltä eteenpäin reilut 7 km, ennen kuin saavuimme mäkeen, johon raskaskin aurauskalusto oli juuttunut kiinni ja jättänyt auraamisen sikseen. Aikaa kului viitisen tuntia ja takki oli tyhjempi kuin koskaan.

Mutta pois tultiin ja reissu oli kokonaisuutena sellainen kokemus, että minuuttiakaan en vaihtaisi muuksi. Tai kuten eräs työntöapua saanut autoileva mökkiläinen asian ilmaisi kuultuaan porukan olevan palaamassa kokoontumisajasta umpimetsästä teltoineen: "Mahto olla hauskaa!?"

Kiitokset toimeksiantajille, järjestäjille ja ennen kaikkea osallistujille onohumattomasta kokoontumisesta.

Terveisin
Jaska

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta

NOPEUSRAJOITUKSIA NOUDATETAAN LAPIN LÄÄNIÄ LUKUUNOTTAMATTA

Nopeusrajoitusten noudattamista ja rajoitusten vaikutuksia liikenteeseen on yhtäjaksoisesti seurattu vuodesta 1973 lähtien. Tällaista seurantaa on jo sitäkin aikaisemmin harjoittanut TVH, jonka toimeksiannosta VTT mittaa ajonopeuksia maan eri puolilla.

Nämä tutkimukset osoittavat, että nopeusrajoituksia on noudatettu melko hyvin, eikä niiden noudattaminen yleisesti ottaen ole heikentynyt. Rajoitusten huomattava ylittäminen on harvinaista ja noudattaminen on vuoden 1977 jälkeen keskimäärin parantunut.

Verrattaessa tilannettamme naapurimaihin, erityisesti Ruotsiin, voidaan kehitystä Suomessa pitää hyvänä. Tämän arvelee Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta johtuvan meillä paremmin tieoloja vastaavista nopeusrajoituksista, jolloin ne ovat kuljettajan kannalta perusteltuja ja ymmärrettäviä, sekä paremmin tehoavasta valvonnasta. Valvonnan tehoon vaikuttanee se, että Suomessa nopeusrajoitusrikkomuksiin sovelletaan maksukyvyyn mukaan suhteutettua päiväsakkojärjestelmää, kun taas Ruotsissa meillekin suunniteltua rikesakkoa vastaavaa, suuruudeltaan tuloista riippumatonta sakorangaistusta.

RAJOITUSTEN
NOUDATTAMINEN
ON HEIKOINTA
LAPIN LÄÄNISSÄ
Neuvottelukunta ei kuitenkaan ole

täysin tyytyväinen tilanteeseen. Vuoden 1978 jälkeen on rajoitusten noudattamisessa tapahtunut paikallista heikkenemistä Lapin läänin alueella 80 km/h rajoitusten alaisilla teillä. Samalla ovat onnettomuusmäärät kääntyneet nousuun.

Kaikissa Lapin läänissä 80 km/h rajoitusalueella sijaitsevista mittauspisteissä ovat nopeudet viime vuosina nousseet. Kun keskinopeus näissä pisteissä oli vuonna 1976 76 km/h, mitattiin vuonna 1979 keskimäärin 83 km/h nopeus. Läänin alueella runsaasti yli puolet kuljettajista käytti suurempaa nopeutta kuin 80 km/h:n rajoitus edellytti.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta pitää tärkeänä sitä, että viranomaiset ryhtyisivät tarpeellisiin toimenpiteisiin noudattamisen palauttamiseksi ennalleen.

Myös liukkailla keleillä ajetaan nykyisin jopa nopeammin kuin vapaan nopeuden aikana. Syyksi tähän arvelaan mm. sitä, että liikennemerkillä ilmaistu nopeus saattaa yllyttää ajamaan nopeammin kuin mitä pitäisi.

JOKA KOLMAS KOLARI HIRVIONNETTOMUUS

Hirvieläinonnettomuudet muodostivat vuonna 1979 jo kolmanneksen kaikista Etelä-Suomen yleisten teiden tie-liikenneonnettomuuksista. Eräillä liikenteellisesti tärkeillä teillä hirvien ja peurojen aiheuttamien onnettomuuksien määrä kohoaa yli puolen kaikista onnettomuuksista.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta kiirehtii kirjeessään liikennemi-

nisteriölle hirvionnettomuuksien torjuntatoimia vielä ennen tekeillä olevan kokonaisselvityksen valmistumista. Jo nyt voitaisiin tehostaa hirvikannan alentamista ja tienvärsien vesomista.

Tehokkaimmin hirvionnettomuuksia voidaan torjua yhdistämällä oikealla tavalla toisiinsa erilaisia torjuntatoimenpiteitä. Liikenneturvallisuuksiasiain neuvottelukunta lupaa palata asiaan tällaisen kokonaisedotuksen merkeissä lähiaikoina asiaa koskevien tutkimusten valmistuttua.

KUNTIEN LIKENNETURVALLISUUSTYÖ SUUNNITELMALLISEKSI

Liikenneturvallisuuksiasiain neuvottelukunta kiirehtii kirjeessään liikenneministeriölle neuvotteluja kuntien keskusjärjestöjen kanssa. Tarkoituksena on, että kuntien keskusjärjestöt kannustaisivat kuntia laatimaan aluettaan koskevia liikenneturvallisuuksien suunnitelmia. Tähän työhön helutettiin osoittaa myös valtion budjettivaroja.

Neuvottelukunta on aiemmin kulu- van vuoden alussa lähettämässään kirjeessä liikenneministeriölle ehdottanut neuvotteluja kuntien keskusjärjestöjen kanssa siinä tarkoituksessa että keskusjärjestöt suosittelisivat kunnille mm. seuraavaa:

1. Kuntien liikenneturvallisuuksien tavoitteet ja toimenpidesuunnitelma esitettäisiin kuntasuunnitelmassa, sen toteuttamiseen tarvittavat määrärahat talousarviossa ja selvitys toteuttamisesta kunnalliskertomuksessa erillisinä kohtina.

2. Kussakin kunnassa määrättäisiin liikenneturvallisuuksien vastuullinen toimielin, jonka tehtäviin kuuluu edellä mainittujen asiakirjojen valmistelu.

Kirja, joka kannattaa lukea

Paul von Martens: Pieni onni. Otava 1979

Viime syksynä ilmestynyt Pieni onni (alkup. Glädjen) ei ole ainoastaan aiheen lähestymis- ja käsittelytavoiltaan erikoinen kirja, vaan myös siksi, että se on saanut nauttia suurta julkisuutta. Heti ilmestymisen jälkeen arvovaltainen Suomen Kuvalehti käsitteli teosta ja sen kirjoittajaa Paul von Martensia sivuillaan. On huomattava, että tässä yhteydessä Suomen Kuvalehti käsitteli moottoripyöräilyä varsin myönteisessä sävyssä.

Pieni onni on lämminhenkinen tarina isästä ja tämän kehitysvammaisesta tyttärestä, jotka ovat yhteisellä moottoripyörämatkalla Norjassa. Teoksessa von Martens opettaa taitavasti lukijalle oikeaa suhtautumista kahteen jokamiehelle usein tuntemattomaan ja arkaan, jopa pelottavaan, asiaan: kehitysvammaiseen lapseen ja moottoripyöräilyyn. Kirjaa lukiessani koin useita aha-elämyksiä, jolloin näin edessäni painettuna sellaisia tuntemuksia, joita ajaessa tuntee, mutta joita kaikki eivät osaa ja voi ilmaista sanallisesti. Kirjailija on onnistunut hienosti kuvaamaan juuri niitä asioita, joiden vuoksi moni harrastaa matkamoottoripyöräilyä. Mieleenpainuvimpia kirjan kohtia olivat mielestäni ajokuvaukset mutkaisilta tunturiteiltä, joissa kuvastui yhtäältä kuljettajan ja takanaistujan keskinäinen luottamus ja toisaalta se, kuinka isä ei suinkaan pelkää vain ajanut moottoripyörää, vaan kuinka isästä, tyttärestä ja pyörästä sulautui yksi maisemia hal- kova ja elämyksestä toiseen kiitävä kokonaisuus. Mielenkiintoisia olivat

Nordisk Motorsykel Råd



Edustajamme Guy Wikström:

27.9.80 Uppsala
1 Ilmoitus jäsenmaista

NMCU

— Jäsenlisäystä noin 25 % nyt 2550 jäsentä.

— Tämän suuren jäsenlisäyksen ymmärtää koska kiinnostus mp:ilyä kohtaan on nousussa. Uusien mp myynti tänä vuonna (80) oli peräti 120 % suurempi kuin edellisenä vuonna. Tämä tuo teille paljon uusia kokemattomia mpkuljettajia seurauksena onnettomuustilastojen kasvavat luvut. Tänä vuonna (80) oli syyskuun loppuun mennessä mponnettomuuksissa kuolleita

myös muiden motoristien kohtaamiset matkan päällä.

Paul von Martens on koulutukseltaan pappi ja työskentelee radion ruotsinkielisen osaston ohjelmapäällikkönä. Nuoruudessaan hän on harrastanut pyörämatkoja mm. Italiaan. Sittenmin hänellä tuli mp-harrastukseen pitkä tauko, kunnes hän jälleen vuonna 1978 hankki uudelleen matkapyörän.

Mielestäni Pieni onni kannattaa lukea ja antaa muillekin luettavaksi.

Taavi Hiltunen

24. Edellisenä vuonna vastaava luku oli 14. Tämän vuoden luku tarkoittaa että 10 % kuolleista on ollut mp:llä ajavia. Huolestuttavaa???

— NMCU on laatimassa ehdotuksen liikenneturvallisuuksien kehittämiseksi. Tämä tarkoittaa että uusi raskaan mp. ajamiseen oikeutettu kuljettaja ensiksi saisi ainoastaan ajaa mp enintään 450 cc 35 hv.

DMC

— DMC:n jäsenmäärä on 6700 jaettuun noin 260 kerhoon. Suuntaus on useampaan mutta pienempään kerhoon.

— Mp myynti on sujunut hyvin. Huolta on sen sijaan ollut saada pyöriä kysyntää vastaavasti.

— Mp onnettomuuksien määrä näyttää entisellään. Mahdollisesti lievää nousua kuin kaikki onnettomuudet saadaan tilastoitua.

SMC

— Jäsenlisäystä noin 22 % nyt suun. 14.000 jäsentä. Tulevana vuonna (81) tullaan erityisesti kiinnittämään huomiota saadakseen 16—18 vuotiaat liittymään jäseniksi.

— SMC:n jäsenlehteen on SMC-bla-

det (1.1.81 jälkeen MC-Folket) on palkattu kokopäivätoiminnan toimittaja.

— Tänä vuonna (80) oli elokuun loppuun mennessä mponnettomuuksissa kuolleita 24. Edellisenä vuonna vastaava luku oli 25. Sitävastoin on vuoden (80) ensimmäisellä puoliskolla, lievästi loukkaantuneiden määrä lisääntynyt 37 % (319—437). Samoin on vaikeasti loukkaantuneiden määrä lisääntynyt 25 % (210—263) edelliseen vuoteen verrattuna. Huomattava on myös uusien mp myynti edellisenä vuonna (79) nousua oli 47 % tänä vuonna (80) kokonaista 70 %.

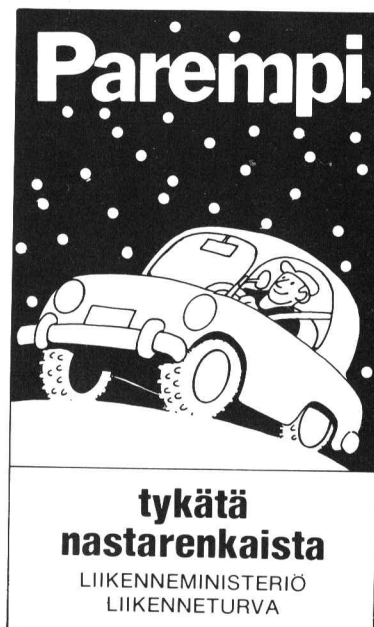
— SMC:llä on tarkoitus vuosikokoukseen mennessä tehdä lyhyt esite mp vakuutuksista ns. perustietoa. Talven aikana on tarkoitus tehdä perusteellisempi esite SMC:n kannanotoista mpvakuutusasioista.

EMR/FIM

— SMC:n varapuhjoht. Sven Söderbom selvitti yhteyksiään BMF (British Motorcyclists Federation Ltd) kanssa voidakseen kehittää mp:ilijöiden euro-yhteistyötä. Sven Söderblomilla oli tapaaminen kesällä BMF:n edustajan Geoff Wilsonin kanssa missä vaihdettiin näkemyksiä ja kokemuksia. Sovittiin mm. että tehtäisi yhteinen kannanotto FIM:iin touringpresidentille missä esitettäisiin kriittisiä näkemyksiä kunkin maan FIM liittyneen järjestön tavasta hoitaa matkapyöräilyä. Tapaaminen FIM:n edustajan Roger Lechnerin kanssa on yllä mainittujen kannanottojen pohjalla käyty.

DMC yksittäisönnettomuudet

— Keväinen (80) kampanja ”yksittäisönnettomuuden ennaltaehkäiseminen” oli tarkoitettu kaikille ajoneuvoikäyttäjryhmille. Ensi vuonna (81) DMC vetää kampanjan samalla teemal-



la kohderyhmänä mp:ilijät. Mm. käytetään radio ja TV:tä hyväksi 30—60 sek pituisiin tietoisuuksiin. Syy näihin kampanjoihin on Tanska yksittäisönnettomuuksien suuri lukumäärä, mitkä osittain katsotaan johtuvan puutteellisesta koulutuksesta.

MUUT ASIAT

— Lopuksi keskustelu ”yksittäisönnettomuudet” aiheen laajuuden vuoksi päätettiin siirtää aihe seuraavaan kokoukseen. Siihen mennessä kukin maa valmistautuu seuraavasti,

— tilastoja, mitä tähän mennessä on tehty, mitä pitäisi tehdä

— mitä haluaisimme tehdä.

— Seuraava kokous 28.3.81 Göteborgissa.

Lehdistötiedote
3.11.1980

TIELIIKENTEESSÄ KUOLI
ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

Syyskuun teliikenteessä 49 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai syyskuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 49 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 54. Vuosien 1977—1979 syyskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 59. Tammi-syyskuun aikana on tieliikenteessä kuollut kaikkiaan 369 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli surmansa saaneita 428.

Syyskuussa surmansa saaneista oli miehiä 33 ja naisia 16.

Syyskuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 13, jalankulkijoita 15 ja polkupyöräilijöitä 11. Lisäksi sai surmansa 5 mopoilijaa, 4 moottoripyöräilijää ja yksi traktorinkuljettaja.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 33, 65-vuotiaita tai vanhempia 8 ja alle 15-vuotiaita 4. Lisäksi sai surmansa 4 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Syyskuun tieliikenteessä oli eniten uhreja Turun ja Porin läänissä, missä sai surmansa 9 henkilöä. Uudellamaalalla oli liikenteessä kuolleita 7 ja Vaasan läänissä 8.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopulliseen tilastolu-

LT LIIKENNETURVA

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

Lokakuun teliikenteessä 54 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai lokakuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 54 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 66. Vuosien 1977—1979 lokakuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 60.

Tammi-lokakuun aikana on tieliikenteessä kuollut kaikkiaan 422 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli surmansa saaneita 494.

Lokakuussa surmansa saaneista oli miehiä 37 ja naisia 17.

Lokakuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 24, polkupyöräilijöitä 13, jalankulkijoita 11 ja 4 mopoilijaa. Lisäksi sai surmansa 1 traktorinkuljettaja ja 1 moottoripyöräilijä.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 34, 65-vuotiaita tai vanhempia kuoli 16. Lisäksi sai surmansa 4 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa. Alle 15-vuotiaita liikenteessä kuolleita ei lokakuussa ollut yhtään.

Lokakuun tieliikenteessä oli eniten

uhreja Hämeen läänissä, missä sai surmansa 10 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopulliseen tilastolukuun verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

Marraskuun tieliikenteessä 38 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai marraskuun tieliikenneonnettomuuksissa surmansa 38 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 72. Vuosien 1977—1979 marraskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 64.

Tammi-marraskuun aikana on tieliikenteessä kuollut kaikkiaan 460 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana oli surmansa saaneita 566.

Marraskuussa saaneista oli miehiä 27 ja naisia 11.

Marraskuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 18, jalankulkijoita 12, polkupyöräilijöitä 7 sekä 1 traktorinkuljettaja.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 28, 65-vuotiaita tai vanhempia kuoli 5 ja alle 15-vuotiaita 2. Lisäksi sai surmansa 3 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Marraskuun tieliikenteessä oli eniten uhreja Hämeen läänissä, missä sai surmansa 7 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopulliseen tilastolukuun verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

Liikennekuolemat vähentyneet

Poliisin Liikenneturvalle toimittamien ennakkotietojen mukaan sai lokaan tieliikenteessä surmansa 54 ihmistä, mikä on 12 vähemmän kuin viime vuoden lokakuussa. Vuonna 1980 on lokakuun loppuun mennessä kuollut liikenteessä ennakkotietojen mukaan yhteensä 422 henkilöä, mikä on 72 henkilöä vähemmän kuin edellisenä vuonna vastaavana aikana. Lokakuun lopun tilanteen perusteella näyttää siltä, että vuonna 1980 jää lopullinen liikenteessä kuolleiden määrä ensimmäistä kertaa vuoden 1958 alle 600 henkilön.

Lääneittäin tarkasteltuna suurin muutos vuoteen 1979 verrattuna on tapahtunut Turun ja Porin läänissä, missä tänä vuonna on kuollut 38 henkilöä (40 %) vähemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Toiseksi suurin vähennys, 15 henkilöä, on tapahtunut Uudenmaan läänissä. Eniten kuolleiden määrä on lisääntynyt Oulun läänissä, missä lokakuun loppuun mennessä tänä vuonna on kuollut 14 henkilöä enemmän kuin viime vuonna vastaavaan aikaan.

Tienkäyttäjärühmistä suurin vähennys on tapahtunut auton matkustajien kohdalla, joita on kuollut 42 vähemmän kuin viime vuonna vastaavana ai-

Moottoripyörä-Histamiini

Navetta on kylmillään, koska ei ole eläimiä.

Tallissa, pilttuussa, siellä missä vaarilla aikoinaan oli hevonen on minun moottoripyöräni talvisäilö.

Minä käyn aina välistä siellä tallissa juttelemassa sille:

”Minä ole sinulle vähän huono isäntä, kun joudut viettämään talven täällä kylmässä tallissa.

Onhan sinulla kyllä peitto, mutta ei se korvaa lämmintä tallia.

Minulla on huono omatunto, koska laiminlöin sinua syksyllä.

En puhdistanut sinua viimeisten ajojen jälkeen vaan ajoin tänne kuraisena.

Jouluksi pääset lämpimään, sillä vien sinut karja keittiöön, jota voi lämmitellä.

Siellä sinun on hyvä olla.

K alliksihan lämmittäminen sähköpatterilla tulee, mutta minun on kunnostettava sinut perusteellisesti.

kana. Auton matkustajien osuus kaikista liikenteessä kuolleista on laskenut edellisen vuoden 20 %:sta 13 %:iin. Auton kuljettajien osuus sen sijaan on noussut 26 %:sta 30 %:iin. Lukumääräisesti auton kuljettajia on kuollut sama määrä kuin edellisenä vuotena. Toiseksi suurin vähennys on tapahtunut jalankulkijoiden kuolemanluvussa. Jalankulkijoita on kuollut tänä vuonna 19 vähemmän kuin viime vuonna vastaavana aikana. Muissa tienkäyttäjärühmissä kuolleiden määrän lasku on ollut vähäistä.

Kun syksyllä käynnistin kylmänä ei kolmos sylinterin putkesta tullut pakokaasua ennenkuin kone lämpeni.

Kytkin on outo, ei luista kunnolla... renkaatkin on molemmat uusittava.

Kate ... toisaalta se on hyvä esimerkiksi sateella, mutta viime kesän kokemusten jälkeen koin sen monesti hankalaksi.

Arvaiskohan sen jättää pois kokonaan? Ulkonäkö ei olisi niin mahtava, eipä juuri muuta”

”Muistuu mieleen kesä ja ajettiin läpi kosteiden alavien.

Auringonkajon värjäämä ilta varjonneen saa minut tuntemaan kaikkein parhaiten sen kuinka me kuulumme yhteen. Tuntuu kuin maailmassa ei olisi muita.

Luonto ajaessa on aivan eri kuin jos sitä katsoisi paikallaan.

Ei näe pieniä yksityiskohtia, vaan maisemat, jotka koostuvat niistä luonnon pienistä yksityiskohdista.

Vilkaasti liikennöidyllä tiellä tai moottoritiellä pitää paneutua ajoon.

Vauhti kohoaa eikä maisemalla enää ole merkitystä.

Tiet, tekniikka, suunnittelu.

Mitkä sillat ja monikaistaiset risteykset kiertosiltoineen.

Saat elää tien päällä ja nauttia vauhdista ja kiihdytyksistä sekä tuntea olevansa kuningas nauttien ohituksista ja valtateiden armottomasta laista.

”Tiedänhän minä että olet metallia, kumia, muovia ja satula tietysti nahkaa, mutta kuitenkin elät omalla tavallasi. Sinulla on tietyt ominaisuudet jotka on opittava ennenkuin kanssasi tulee toimeen.

Ominaisuudet opittuasi olet sopuisuudessa pyöräsi kanssa, jos vielä pidät tästä ...

olet motoristi.

Kirjoitti Jukka Viskari

ÖLJY KUUMA PISARA

Miljoonien vuosien aikana maaperään kertynyt rikkaus, uusiutumaton luonnon vara öljy, on viime aikoina yhä enenevässä määrin huolestuttanut maailman taloudesta vastuuta tuntevia. Persianlahden alueen sotatila on pysäyttänyt sikäläiset öljytoimitukset lähes tyystin, joten on pakostakin turvaututtu jo maailmalla oleviin suuriin öljyvarastoihin joita on koottu öljykriiseistä opittuina. Tosin on myöskin todettu, että jos ja kun sota loppuu niin millä muulla nuo maat jälleenrakentavat kuin öljyllä, jolloin öljystä saattaa olla ylitarjontaa, jopa halvempaan hintaan.

Rikkaissa maissa olemme käyttäneet melko suruttomasti öljyä, ja jos kasvu jatkuu nykyiseen tahtiin olemme kahdessa sadassa vuodessa käyttäneet loppuun maapallon öljyvarat jotka syntyäkseen olivat vaatineet aikaa vuosimiljoonia.

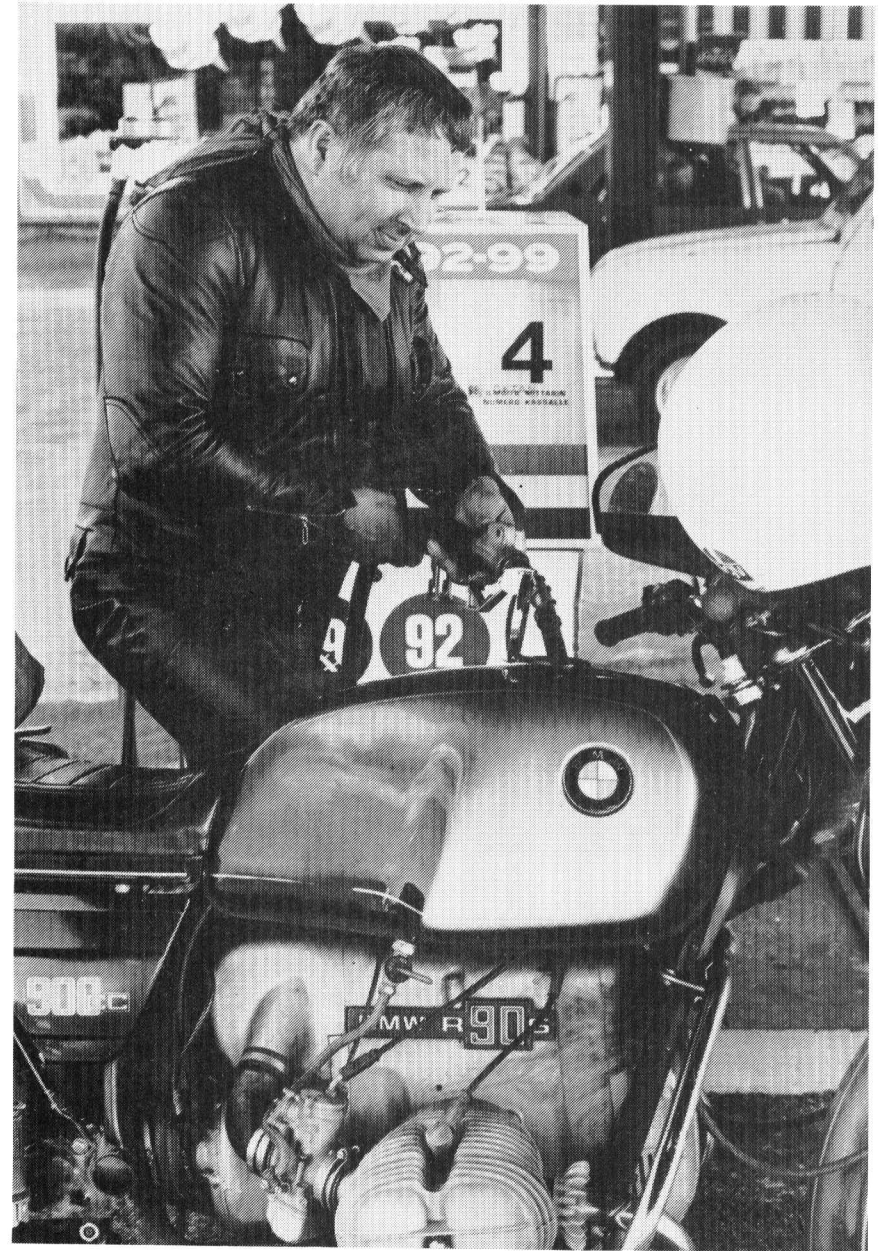
Nytemmin ovat kehitysmaat ryhtyneet vaatimaan, "ölly on säästettävä köyhille maille, joilla ei ole varaa ja teknillistä valmiutta hyödyntää muita luonnon energialähteitä." On laskettu että kehitysmaiden väkiluku kaksinkertaistuu vuoteen kaksituhatta mennessä. Mistä silloin öljy heidän lamppuihinsa?

Tutkimukset ja kokeilut ovatkin ulottuneet uusien energialähteiden käytön hyödyntämiseen. Neste Oy koeajaa metanolilla kulkevia autojaan ja Posti suo-

rittaa jakelua akkukäyttöisillä autoilla, varsinkin näiden soveltuvuutta maamme kylmään talveen kokeillaan. Englannissa ajetaan jo kivihieilestä valmistetulla bensinillä ja Ranskassa rekat liikkuvat pian häkäpöntöillä. Hyvät motoristit, miten sopisi metanoli moottoripyörän käyttövoimana? Varmasti paremmin kuin aurinkokennot, puuhäkäpönttö tai raskaat akut. Metanoli on kotimainen energia, sitä voidaan valmistaa puusta, viljasta ja jopa rikkaruohosta.

Öljyn hintaongelma muuttuu vähitellen saantiongelmaksi, jolloin joukkoliikenteen merkitys tulee kasvamaan samoin rautatieliikenteen suhteessa maantieliikenteeseen. Rautateitä on sähköistetty ja tällä sähköistämällä saavutetaan huomattavia säästöjä ja samalla säästetään öljyä muulle liikenteelle.

Liikenneministeri Veikko Saarto on Liikennevilkulle antamassaan lausunnossa todennut: "Säästä öljy liikenteelle". "Liikenne ei ole suurin yksittäinen öljynkuluttaja, eniten öljyä kuluu lämmitykseen ja teollisuudessa — mutta liikenteessä öljyä on vaikea korvata millään muulla polttoaineella. Liikenteen toimiminen on kuitenkin yhteiskunnan koko koneiston kannalta niin keskeinen, että samalla kun pyritään säästöihin liikenteen sisällä, voidaan täydellä syyllä kehottaa muilla aloilla säästämään öljyä liikenteelle."



Vaikka moottoripyörät tunnetaankin energiaystävällisiksi, on se tänään kuitenkin jo huomattava rahasumma jonka motoristi valuttaa näiden hanojen lävitse vuoden mitaan.



Tytöt kuistilla vilvoittelemassa saunan jälkeen.

Kesällä kerran

Lämmin kaunis kesäinen sunnuntai, toimittaja mökillä hakkaamassa saunaa takkapuita talven varalle. Kun metsäpolulta kuuluu moottoripyörien ääntä, eikä minkä tahansa saunapyörien ääniä vaan ne osoittautuvat Ducatin, Pannonian ja yksimukisen BMW:n ääniksi. Nyt varmasti joku jo arvaakin tulijat, Leila Pörsti, Raila Rinne ja Riitta Saukkonenhan yllätysvierailijat olivatkin.

22

Kerrotaan ja kuunnellaan kuulumisia, ja sillä aikaa kun sauna lämpiää tytöt pistävät vanhanpojan huushollin ojennukseen, matot pihalle ja luuta heilumaan. Saunotaan, juodaan kahvit ja nautitaan Railan leipomat tuliäiskerut.

Kiitos käynnistä ja tervetuloa toistekin, samoin muutkin kerholaiset.

Vapaaehtoinen selänpesijä Aimo

Kirjokiven saunailta 25.—26.4.-81 Kirjokivessä

Suunnistusohje:
Ota kartta GT 3. Linjan Kouvola — Mäntyharju puolesta välistä löydät Kirjokiven. Valitse reittisi. Hilloosensalmen tieltä opasteet perille.

Tämän vuoden Saunailan pääosaa ei näyttele saunominen ja muistelot, vaan EAK, = Ennakoivan Ajon Kursi. Se järjestetään yhdessä Kouvolan kaupungin kanssa ja eräänä kouluttajana on Pentti Kaartinen, tuttu mp-polii- si Kontiosta -79.

Nyt sinulla on oiva tilaisuus kokeneisuudestasi ja kaikkiosaavuudestasi huolimatta näyttää asennoitumisesi ja henkinen kanttisi osallistumalla kurssille, joka ei kylläkään ole mikään ehto saunailtaan osallistumiselle. Meidän kiintiömme on 30 h 60:stä, mutta jos kaupunki ei saa omaansa täyteen, me täytämme loputkin. Halukkaat ilmoittautukoot puheenjohtajalle pääsiäiseen mennessä postikortilla. Kurssi käsittää 9 h luentoa ja 9 h ajoharjoituksia. Luennot pidetään Kirjokivessä ja ajot Torinmäen FK-radalla lähellä Kouvola. Tuntimäärät voivat tuntua hurjilta, mutta ”työnantajan kanssa voidaan ehkä neuvotella urakoista”. Tutkitaan myös mahdollisuus järjestää ajo-osa myöhemmin uskollisille kuuntelijoille, jotka eivät mahdu ajamaan.

La ja su järjestetään totutusti evästä talon puolesta kohtuullista korvausta vastaan.

Ohjelmatarunke:
Pe 24.4.
klo 18.00 jälkeen voi saapua paikalle La 25.4.
klo 11.00 EAK-luennot alkavat
klo 14.00 Ruokailutauko
klo 17.00 Kahvitauko
Su 26.4.
klo 7.00 Aamupala
klo 9.00 EAK-ajoharjoitukset Torniomäessä alkavat
klo 12.00 Ruokailutauko paikalla
klo 15.00 Kahvitauko paikalla
klo 18.00 Kotimatka alkaa saatuja tietoja sulatellen

Kaikilta peritään eväistä mk 10:-/henkilö. Muista kuluista huolehtii kerhomme.

Innolla mukaan!!

Kerhopaitoja postitse

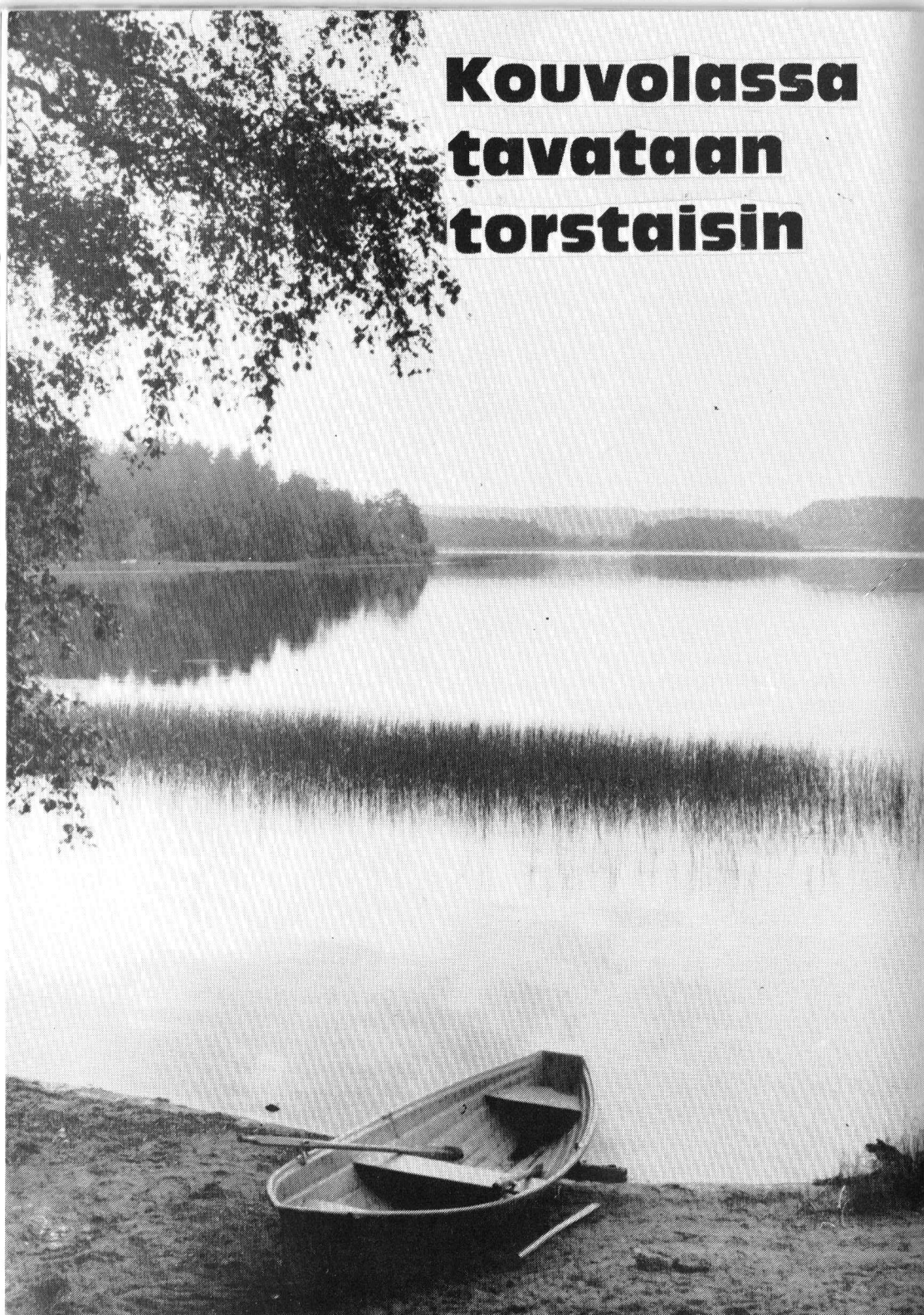
tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 6:50.

Halutaan ostaa

Käytetty naisten 1 tai 2-osainen NAHKAPUKU, tai vain HOUSUT koko 160-165 cm. Puh. viikonloppuisin 972-63192/Aimo.

23

Kouvolassa tavataan torstaisin



Männikkö täytti pian moottoripyöristä.

Kesäilta Suvirannassa

Kouvolan ja ympäristön motoristit kokoontuvat torstai-iltaisain seurakunnan omistamaan Suvirannan leiripaikkaan. Motoristit ovat saneet paikan seurakunnalta käyttöönsä. Tilaa on riittämiin, on tilava sauna ja sen vieressä takalla varustettu tilava saunapirtti. Kesäaikana on käytössä myös suuri kalettu keittokatos grillipaikkoineen.

Kesäaikana torstai-illassa pistäytyy usein myös pitempimatkaisia vieraita ja vierailivatpa viime kesänä kymenläänin pyöräpoliisitkin Suvirannassa.

Tapasin viime kesän iltana Rapojärven rannalla Leila Pörstin ja hän Ducatilla tikaten edellä opasti perille, jossa sitten saunottiin, uitiin, grillattiin ja tarinoitiin, niin ja kiitokset makoisista



Ja tietenkin saunasta pulahdettiin välillä järveen.

kahveista. Tuo ilta oli mukava piste kesälomani päätteeksi.

Suviranta on motoristin ympärivuotisessa käytössä, talvi-iloina sinne koonnutaan katselemaan milloin kaverien dioja tai hankitaan jokin elokuva esitettäväksi ja saunapirtissä on rattoisaa tunnelmaa.

Onko meillä muualla Suomessa vastaavanlaisia illanviettoja kuin Pirkanmaalla ja Kymenlaaksossa, kirjoitelkaapa.

Aimo

Seuraavaan maaliskuun Motoristiin tarkoitetun ai-neiston tulisi olla toimittajalla maaliskuun 5. päivään mennessä.

Myytävänä

Honda CB 750 K -79. Ajettu 9000 km, uutta vastaava. Erittäin siisti. Ilt. puh. 931-632 331. Töihin puh. 931-34 033.

Myytäväksi kauttani on jätetty mm. maastoajajalle sopivat ruskeat NAHKAHOUSUT 1950 l. saapasmallista suoriksi kavennetut. Lujaa nahkaa, puuvillavuori. Koko nro 46-48, hoikka.

Samalla myyn lujan ja hyvästä nahasta valmistetun Nahkapuseron. Näistä lähemmin:

Eero Mikkola. 36160 Siitama, puh. 935-55 368, varmimmin klo 17.30-18.



Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskus

BULEVARDI 28 00120 HELSINKI 12 Puhelin (00) 18 251

LEHDISTÖTIEDOTE

Vakuutusmaksut nousivat

Sosiaali- ja terveysministeriö on vahvistanut uudet liikennevakuutusmaksut tuleviksi voimaan vuoden 1981 alusta lukien. Tarkistus merkitsee viiden prosentin keskimääräistä korotusta vakuutusmaksutasossa.

Syynä maksutarkistukseen on kohonnut palkka- ja kustannustaso, joka on nostanut liikennevakuutuksesta maksettavia eläkkeitä ja muita henkilövahinkokorvauksia sekä autokorjauskustannuksia. Liikennevakuutuksen eläkkeisiin sovellettava TEL-indeksi ja autokorjauskustannukset ovat viime vuodesta nousseet 12 prosenttia.

— Vaikka inflaation seurauksena on liikennevakuutusmaksuja jouduttu jonkin verran nostamaan, näkyy viimeisten seitsemän vuoden aikana tapahtunut liikenneturvallisuuden paraneminen erittäin selvästi vakuutusmaksukehityksessä. Vuodesta 1973 on liikennevakuutuksen maksutaso nyt tapahtunut tarkistus mukaanlukien noussut vain 26 prosenttia, kun samanaikaisesti liikennevakuutuksen korvauksiin vaikuttava yleinen hintataso on noussut 129 prosenttia, toteaa Liikennevakuutusyhdistyksen toimitusjohtaja Pentti Ajo.

Ajon mukaan keskimääräisen maksutarkituksen jäämiseen niinkin pieneksi kuin viideksi prosentiksi on osaltaan

vaikuttanut tänä vuonna tapahtunut liikennekuolemien selvä lasku. Ratkaisua on myös nojautunut siihen, että ensi vuonna liikennevahinkotilanne ei pahene ja että inflaatiota kyetään hillitsemään.

Maksutarkistukset perustuvat tilastolliseen tutkimukseen, jossa on otettu huomioon kunkin ajoneuvoryhmän aiheuttamat vahingot ja niistä maksetut korvaukset.

Yksityisten henkilöautojen maksut nousevat keskimäärin 8,4 prosenttia.

Moottoripyörien ja traktoreiden maksut kohoavat 10,2 prosenttia.

Yksityisten paketti- ja kuorma-autojen sekä mopojen maksut alenevat viisi prosenttia. Suurin osa ammattiliikenteen ajoneuvojen maksuista alenee noin viisi prosenttia.

Tämän vuoden alusta käyttöön otettu kuntakohtainen aluejako säilyi muuttumattomana. Vahinkotilaston perusteella on suoritettu eräitä tarkistuksia henkilöautomerkkien sijoittumisessa eri maksuluokkiin.

Liikennevahingot vähentyneet

Liki 86 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi-marraskuussa. Vähennystä viime vuoteen verrattu-



Kun aina sanotaan ettei se kerhon hallitus tee mitään, ja sekin vähä on niin sisäänlämpiävää. Tässä hallitus on täydessä työn touhussa ja suuntautuen pelkästään ulospäin postittamalla Motoristeja maailmalle.

na on noin yksi prosentti, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan tammi-marraskuun aikaan kuoli liikenteessä 460 ihmistä. Kun siihen lasketaan lisäksi Kostamuksen onnettomuuden uhrit, luku on 470. Viime vuonna vastaavana aikana kuolonuhrien määrä oli 566.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin noin 60 000 tammi-marraskuun aikana. Kasvua viime vuodesta on noin 8 prosenttia.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen pii-

Avioliittoon vihitty

Kangasalla 13.12.-80 on avioliittoon vihitty Sampo Susi ja Eija Mäkinen. Onnittelut.

riin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin noin 60 000 tammi-marraskuun aikana. Kasvua viime vuodesta on noin 8 prosenttia.

Autovahingoista oli 7 497 varkauksia ja 4 655 autopaloja. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 7 278 ja 4 644.

Mitä Leksalle kuuluu.

Kerhon pikkujoulussa jotkut ensi tilassa minut nähtyään kysyivät: Mitä Leksalle kuuluu? Esitettiinpä toivomus, että kerholehden palstalla kerrottaisiin Leksakukon vaiheista. Kun läheskään kaikki kerholaiset eivät lue Helsingin Sanomia, eivätkä muissaakaan tilanteissa ole tulleet tietoiseksi Leksan historiasta, kerrottakoon se nyt alusta lähtien:

Viime keväänä Hesari teki haastattelutarjan kaikista Suomen kotieläimistä marsuista kuttuihin ja rotuhevosiiin. Idean se ilmeisesti lainasi New York Timesilta, josta eläinhaastatteluleikkeitä amerikanserku joskus liitti kirjeisiinsä. Sattuipa sitten, että naapurinpoikana kasvanut toimittaja Jyrki Maunula valitsi haastateltavan kanan meidän "vanhanaikaisesta" kanatarhasta. Kana Laappa-Stiina (nimi Jyrkin antama, en ole ehtinyt ristiä pariasataa kanaani) kertoili elämästään, joka on melkoisesti avarampaa ja monitaitoisempaa kuin nykyisten häkkikanojen yksitoikkoinen liukuhinaelämä. Ainoana huonona puolena Lappa-Stiina piti kukon puutumista tarhasta. Se niin uljaasti kiekuisi ja vuorollaan pääsisi muistakin kukon puolista nauttimaan.

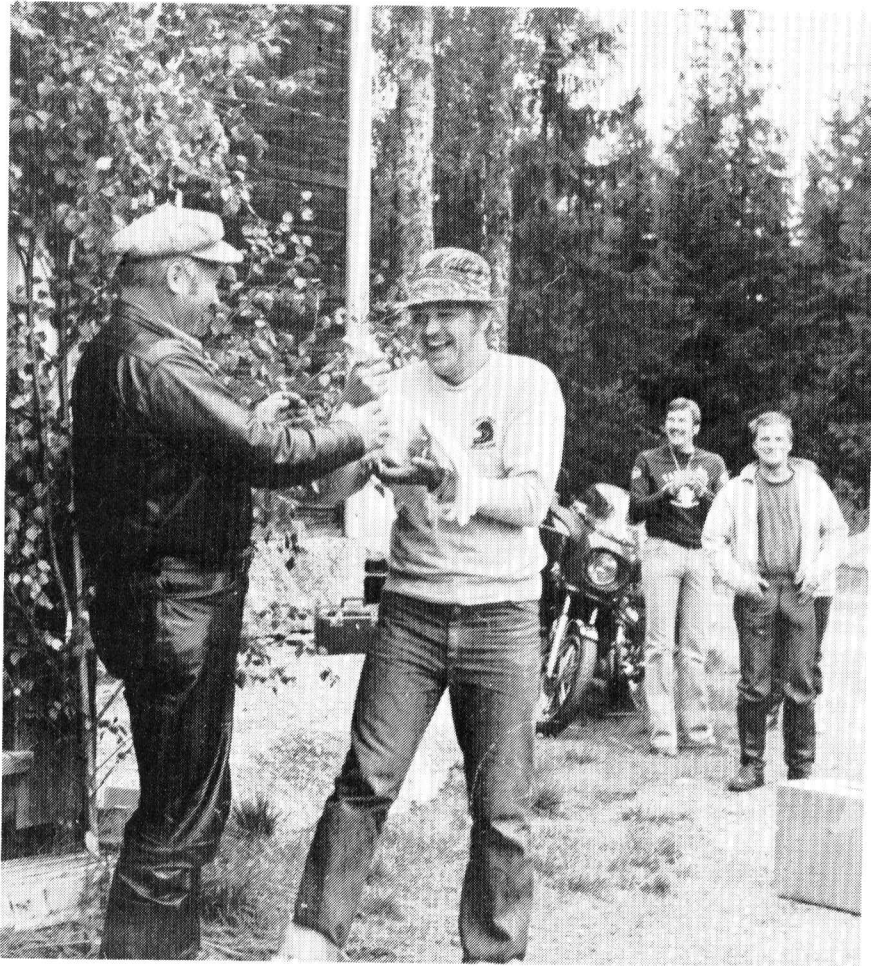
Jotkut motoristit olivat lukeneet kanajutun Hesarista ja moittivat minua Inarin Kontiossa: Vai sinä vanhapoikaisäntä pidät vanhapiikakanoja. Me kylä vielä tuomme kukon sinun tarhaasi.

Arvelin juttua vain hyväksi huuleksi, joka kaljakestien merkeissä heitettiin ilmoille. Mutta miten sattuikaan: kun Siitamnn periteisessä pikkurallisissa elokuun alussa kokoonnuttiin, ennen ilta-

ruokailua minut vedettiin koko joukon luokse seuratalon eteen ja sanottiin, että nyt seuraa jotain vakavaa. Olin kyllä vähintään hölmistynyt, kun itse Kontiorallin pomomies Kari Syrjänen kantoi käsiensä välissä kukkopoikaa ja työnsi sen syliini. Syrkyllä ominaisin sanakäantein piti jämerän luovutuspuheen ja motoristikansalla ympärillä oli hauskaa.

Sitä hauskuutta lisäsi vastaanottajan hämmennys ja kukkoressun halvaantunut shokkitila, jossa se lepäsi käsieni välissä. Ja Hesarin toimittaja kameroneen tietysti oli läsnä. Pitihän maan johtavan lehden todistaa, että tiedotus menee perille ja kukoton kanatarha sai kukkonsa. Syrky muuten ilmoitti, että tarhakuninkaan nimi on Leo I Leghorn, mutta sitä kutsuttakoon tuttavallisesti Leksaksi. Tuli suurlehden kautta kansalle tiedotettua myös motiristiporukan huumorimielisyys, joka tällaisen operaation aikaansa.

Niin sitten alkoi Leksapojan tutustuminen tulevaan haaremiinsa. Leks pistettiin 100 uuden kananuorikon puolelle, mutta parin kuukauden ikäero tuntui aluksi vahvasti. Kukkonuorukainen oli kuin 17—18 vuotiaan tyttökartin tanssiin joutunut 14 vuotias, hontelo pojankoltiaainen. Sillä oli tiettyä mielenkiintoa tutustua, mutta kananeidot katsoivat viikkokausia sitä ylös. Kun Leks meni ruokakupille, useasti joku kana kipeästi nokkasi sitä päähän ja poika pakeni johonkin nurkkaan odottelemaan, että ruokakupilla olisi tilaa. Silloin se kiireesti hotkasi jonkun nokallisen ja meni johonkin rauhaisaan nurk-



kaan jurottamaan. Jos se lähestyi jotain touhukasta kananeitoa, niistä jotkut nousivat lujaan vastarintaan ja antoivat poikaselle melkoisen ryöpyn. Taisipa poika saada joltain kiihkeimmältä feministiltä suorastaan selkäsauunan. Näyttikin, ettei koko sopeutumiseesta taida tulla mitään. Asiantuntijakin kun ovat sitä mieltä, ettei kanalauma suostu nuorempaan kukkoon.

Mutta kukkonuorukainen alkoi vahvistua kaikin puolin. Sen pyrstösulat kasvoivat ja harja vahvistui ja punotti. Eräänä aamuna se kiekaisi ensimmäisen kerran. Koko kanalauma pelästy sellaisen riehahtuksen kuin pikku pommi olisi joukkoon heitetty. Monet kanat hädissään kirkuivat ja lensivät. Kesäti pari päivää, ennenkuin kanat tottuivat kiekumiseen. Mutta Leksan lähentelyi-

hin ne eivät tottuneet. Ne juoksivat paikoon henkensä edessä ja Leksa perässä. Usein kummatkin hengästyivät tukahduspisteeseen. Joskus muut kanat alkoivat puolustaa ahdisteltua kaveriaan, Leksan piti lopettaa ja se oli selvästi kiukustunut ja loukkaantunut: kun eivät ymmärrä hyvänsä päälle!

No, päästiinhän sen seksipelin säännöistä perille vähitellen, puolin ja toisin. Osa kanalaumasta on kehittynyt asteelle, etteivät ne koskaan hyväksy Leksaa. Mutta ihan riittävästi on niitä jotka suostuvat. Eräät jopa etsivät Leksan suosiota vaikka useamman kerran päivässä. Ehkä tämä tilanne on paras mahdollinen. Jos koko lauma olisi Leksan

suosiota etsivää, poika joutuisi koville. Nyt on kohtuutta puolin ja toisin. Ko-measti Leksa kiekaisee kun aamulla laitan valon. Ensi keväänä tarhasta Leksan kiekuna kaikuu kylälle jo aamukolmelta. Siitaman kylän elämään kuuluu jälleen kukon kiekuna.

Leksa on eräänlainen julkkis, kuten isäntänsäkin. Jostain syystä kun isäntä valittiin itsenäisyyspäivän TV-vieraaksi. Siihen ei kelpuutettu mukaan Leksaa, mutta kyllä talon terhakka kissanpentu ja naapurin ystävällinen koira.

Lähetämme Leksan kanssa motoristeille hyvän uuden vuoden tervehdyksen ja kiitämme joulukorteista.

Siitaman Eero

1,10
mk

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Markku Ahonen

Tulikallionkatu 4 B 53

15170 LAHTI 17

Talvisia aatoksia

Vaikka on tammikuu, pimeää ja kylmää yksi asia on kuitenkin varma: kevät tulee. Ja kuten aina, kun se todella tulee, se myös yllättää. Yllätys tapahtuu viimeistään silloin kun huomaa, että pyörä on jo vakuutuksissa, mutta ei liikennöitävässä kunnossa. Lisäksi näinä nimenomaisien päivinä on jo useita plus-asteita lämmintä ja maantiet kuivat. Tähän mennessä kevät on joka vuosi yllättänyt minut täsmälleen edellämämainitulla tavalla. Jos ensi keväänä olisi kerrankin ajoissa; ehkä tällöin kuitenkin vakuutuksen alkamispäivänä on joko parikymmentä astetta pakkasta tai rankin lumimyrsky miesmuistiin. Jos kuitenkin yrittäisi...

Jaha, otetaanpa kynä ja paperia ja ruvetaanpa tekemään listaa osista ynnä muusta, mitä vanha kaksipyöräinen oriini tarvitsee. Onneksi toisioketjua ja rattaista ei tarvitse uusia, nehän on vielä ihan hyvät, vaikka niillä on pyöritetty liki 15 000. Kyllä kannattaa rasvata ja säätää ajoissa vetoketjua! Renkaat ovat vielä ihan tyydyttävät, ehkä ennen Kontiota täytyy uusia takakumi. Tämähän menee hyvin, olen säästänyt jo monta sataa. Ai niin, varvimittarin vaijeri katkesi joskus lokakuussa, täytyy hankkia. Ja mittarinpolttimoita täytyy myös uusia pari kappaletta. Muut valot ovatkin kunnossa. Yläpäähän tiiviste-sarja pitää hankkia, koska kyllähän liki

Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti Leikatkaa irti

ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero:

Nimi:

Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite:

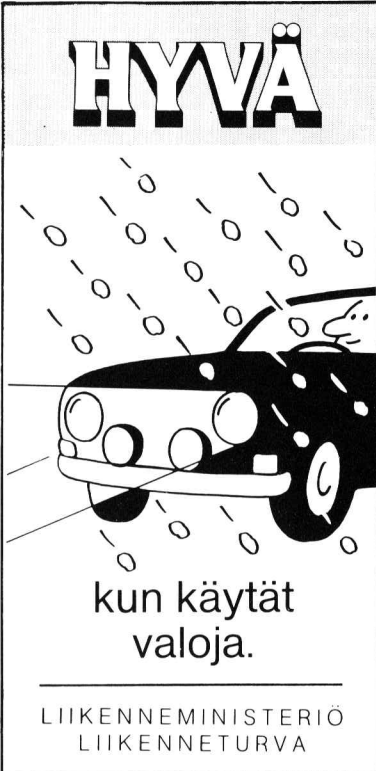
Postinumero:

Postitoimipaikka:

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

70 000 ajatun pyörän yläpää täytyy tarkistaa. Nimittäin ettei se vain ole syönyt mitään sopimatonta. Jarruihini ei onneksi tarvitse kajota, syksyllä vaihdoin eteen palat ja viime talvena taakse hihnat ja ne ovat vielä ihan hyvät. Tiedän kertoa, ettei jumittunut jarrusylinteri ole tee-se-itse-miehelle niitä hauskipia irroitettavia. Kuinkahan saisi kulutusta pienemmäksi? Ajotapojani eli verkkaisia kiihdytyksiäni ja alhaista (= alle 100) matkavauhtiani en hevin viitsisi enää muuttaa taloudellisemmiksi. Tosiaan, pääsuuttimethan ovat isommat kuin originaalissa, jos vaihtaisi alkuperäisen kokoiset tilalle. Sitä paitsi näillä nykyisilläkin olen jo ajanut noin 45 000, saattavat olla jo kuluneet. Jokohan kromauttaisi pakoputkien käyrät, ovat juuttaat niin maan penteleen ruosteiset; uudetkin maksavat kai itämaista kultaa ja silkkiä. Kohta saa taas sutata itsensä oikein kunnolla, kun täytynee taas nuo putketkin puhdistaa liioista karstoista. Kannattaisikohan siirtyä parempilaatuisiin 2-tahtiöljyihin, jos sitten ei niin kovasti nokeentuisi. Toisaalta ei tuo nytkään ollenkaan tukossa ole, mutta silti. Tosin maksavat nämä paremmat öljyt kanssa aika lailla enemmän kuin ihan tavalliset irtorasvat. Kirottuja olkoon mattamustat moottoripyörän moottorit! Kyllähän ne uusina kaupan näyteikkunassa ovat niin namin näköisiä, että. Mutta annapas olla pari-kolme kesää, niin miltä näyttää. Vallankin jos kesämökki ynnä muita usein käytäviä kohteita sijaitsee sorateiden päässä. Kaipa tuokin mylly vaatisi vähitellen uuden värin, eihän se ole sitä saanutkaan neljään vuoteen ja sen se on ollut näköinenkin. Pahus, kun töppöilin kesällä tankkilaukun kanssa ja tankissa on pari kauasnäkyvää naarmua. Jos maalauttaisi koko pyörän eli tankin, öljytankin, lampun-



HYVÄ

kun käytät valoja.

LIIKENNEMINISTERIÖ
LIIKENNETURVA

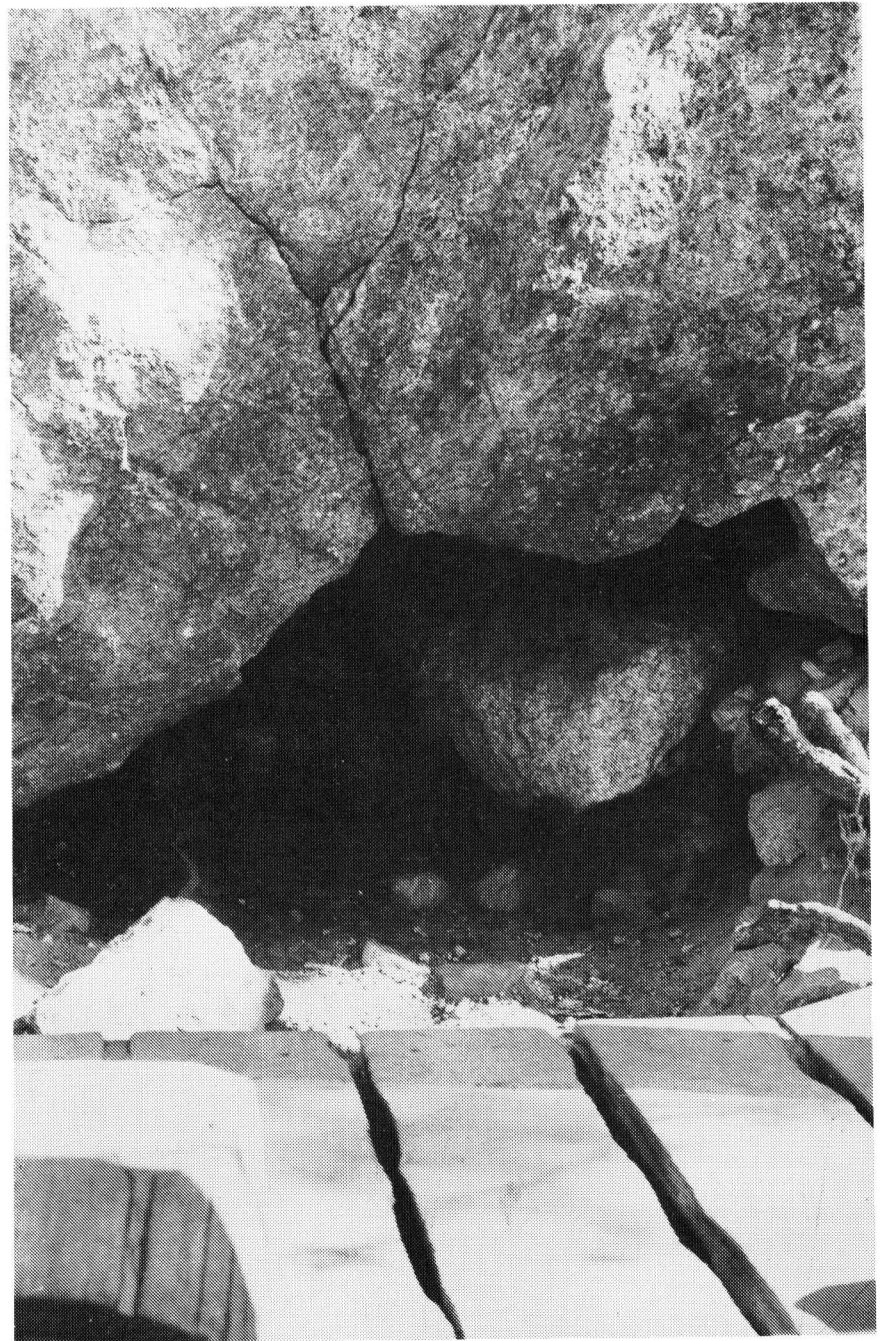
kiinnikkeet ja oikean sivukopan. Niin ja sivulaukkujen kannet, niihinkin tuli Euroopan turneella naarmuja. Siinähan niitä, korjauskohteita riittävästi. Vai laittaisikohan sen sittenkin vain joten kuten kuntoon ja vaihtaisi keväällä. Olisihan se kiva ajella jos ei aivan tuliterällä, niin edes vuoden pari vanhalla. Mutta minkäs teet opiskelijan tuloilla, täytyisi olla ainakin yksi kesä kaukana käymättä, jos aikoo pyörän uusia. Ynnä olla ja elää seuraava talvi tiukasti vanikkaa purren, pahemmin hummailematta. On tässä vanhan pyörä omistamisessa se hyvä puoli, että on ainakin sinut pyöränsä kanssa, tuntee sen oikut.

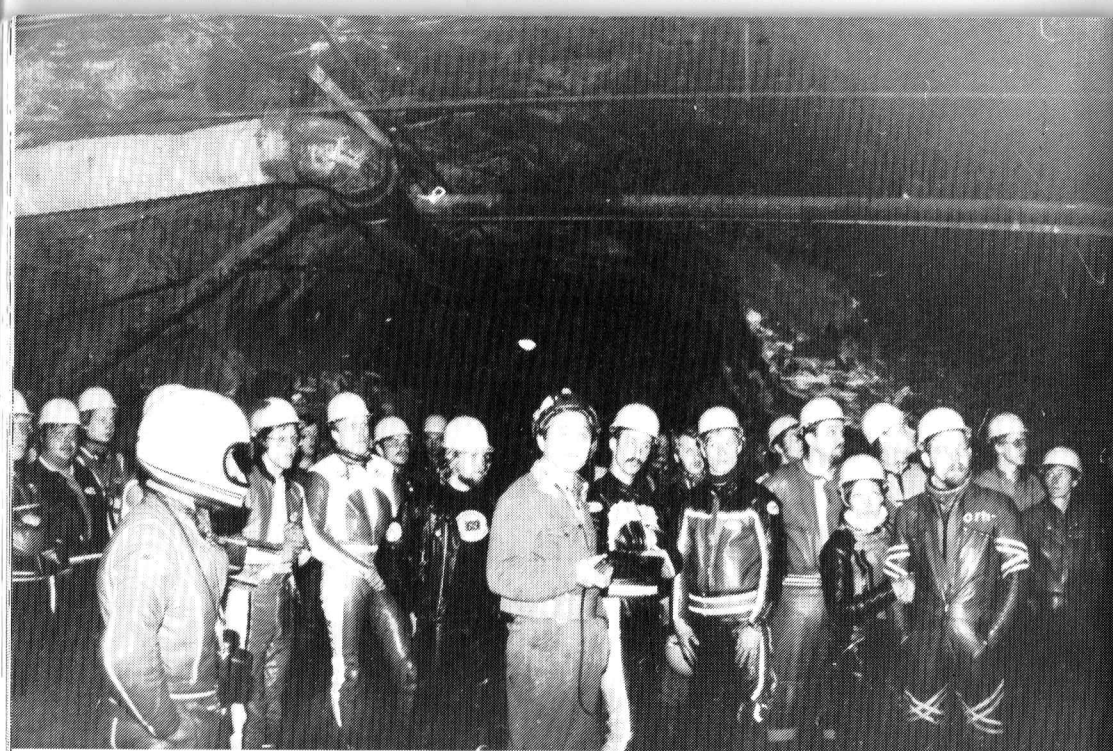
Sgt. Pepper



Kontiota etsimässä

Useat motoristit kävivät Kontiomatalla Inarissa katsomassa onko Kontio kotosalla. Kontiota ei tosin löytynyt, mitä nyt sitten turistimyymälän katolta, mutta sensijaan kontion pesäpaikka sentään löytyi kunhan vaan viitsi kiivettä portaat jyrkän ja korkean mäen rinteelle. Siinä se oli ontto valtavan suuri kivi jossa sanotaan kontion majaillen, joten nyt sitten tiedämme missä Kontion pesäpaikka sijaitsee.





Motoristit Outokummun kaivoksen pimeissä ja kosteissa onkaloissa.

Etappiajo Rautalammilta Outokumpuun

Jo toisen kerran järjesti kerhomme etappiajon, joka viime keväänä suunnautui Rautalammilta Outokumpuun. Välisalo ja Onni Motor tarjosivat kaikille osanottajille hyvät kahvit reitin

varrella. Kaunis toukokuinen sää suosi ajelua.

Ajelun päätteeksi oli tutustuminen Outokummun kaivoksiin. Linja-auto kuljetti meidät muutaman sadan met-

Puutossalmen lossilla Onni Motor tarjosi kahvit ja motoristeilla oli mahdollisuus ostaa vasta leivottuja kuumia kalakukkoja.





Vesistöjä reitillä ylitettiin kaksi kertaa lautalla matkatien.

rin syvyyteen maan pinnan sisään jossa opas tutustutti meidät varsinaiseen kaivosoimintaan. Kaivoskuilun suurella hissillä palattiin jälleen maan pinnalle jossa meille näytettiin ja selostettiin miten malmin rikastaminen tapahtuu.

Varmasti elämämme jännittävimpiä hetkiä koimme tuossa suuressa, vaappuvassa ja puolipimeässä hissikorissa kun se kohosi kaivoskuilun huimaaviin korkeuksiin ja jäaden sitten sen verran kerrosten väliin ettei ovea saanut auki. Eikäsoppaamme monista kutsuryityk-

sistä huolimatta ketään kuulunut auttamaan meitä loukkuun jääneitä. Kaikkien meidän ilmeet olivat kalpean vakavat, vain oppaan hätääntyneet kutsut kuuluivat, mutta radiopuhelin pysyi mykkänä. Oli lauantai-iltapäivä ja mieleen tuli ajatus, jotta jospa kukaan ei enää tulekaan ennen maanantaita paikalle. Vihdoin tuli pelastava enkeli miehen hahmossa paikalle ja saimme tukevaa lattiaa jalkojemme alle, kaikkeen sitä aina tuleekin päänsä työnnettyä.

Etappiajo päättyi yhteiseen ja yleiseen telttailuun.

Reittimestari Pekka Voutilainen jakelee viimeisiä neuvoja.

Kuolema traktorin alla

Traktorinkuljettaja kuoli jäätyään kaatuneen ajoneuvonsa alle moottoripyöräpoliisin kanssa ajatun yhteentörmäyksen seurauksena torstaina Pernajan Vanhankylässä. Surmansa sai pernjalainen maanviljelijä Karl Blomfelt, 75. Myös Liikkuvan poliisin vanhempi konstaapeli loukkaantui turmassa.

Moottoripyöräpoliisi oli Valtatie 6-7:llä ohittamassa traktoria, joka ilmeisesti oli kääntymässä vasemmalle johtavalle sivuteille.

Moottoripyörä osui traktorin etupyörään ja traktori suistui tien oikealle puolelle ja kaatui kyljelleen maanviljelijän päälle. Myös moottoripyörä suistui turmassa ojaan.

MOTO-POSTIA

Ohittaja varokoon!

Leikkaan tähän jutun alkuun palasen sanomalehteä elokuun 1980 lopulta. Opettavainen ja ikävä leike.

Sitten kerron melkein samanlaisesta melkein-kolari tilanteesta, joka melkein sattui Sotkamossa heinäkuun lopulla 1980. Ajelin pitkää myötämäkeä, pyörä täydessä lastissa eli eukko ja papiljoitit ynnä muuta irtainta mukana. Alla oli uusi asfaltti, maalaukset siitä puuttuivat, nopeusrajoitus oli 80 km/t jota myös noudattelin. Edelläni meni samaa tahtia tai ehkä vähän hitaammin Saab 95 tummanvihreä piilofarmariauto, rekisteri jotain UEU-40 tai vast. Lähdin sitä myötämaassa ohittamaan, ajovalot päällä, vilkku vasemmalle kytkettynä. Päästyäni juuri Saabin takapyörän kohdalle auto hiljensi tuntuvasi vauhtia, vilkautti 2 (kaksi) kertaa vilkullaan vasemmalle ja kurvasi puoli metriä etupyöräni edestä erääseen pihkaan. Kolaritilanne välttyi ainoastaan

tehojarrutukseni ja takaisin oikealle tekemäni väistön ansiosta.

Opetus edellä olevista: katsokoon ohittaja millaisen jurtin ohi kulloinkin lähtee! Antakoon ääni- ja valomerkkejä! Sitä äänimerkkiä kai käytetään Suomessa vähän liiankin vähän, kun asetus sallii käytön vain yhteenajon välttämiseksi. No sitä kai voi sanoa myös välttävänä yhteenajoa, kun ohitusaloittaessaan kiinnittää edellä ajavan jurtin huomiota alkavaan ohitusaktiin. Pyörien standardi-kriikkaarit ovat muuten yleensä aivan heikkotehoisia inisi-joita joilla ei saa edes suojatiellä kulki-joihin vauhtia. Ei olisi pois tieltänsä vaihtaa niitä hieman äänekkäämpiin, kuitenkin alle 105 dB.

JP

Jokamiehen lainoppia

tarjoaa seuraava leike Helsingin Sanomista 31.10.1980.

Jyväskylän RO: Katsastusmiehellä oikeus valvoa liikennettä

Jyväskylä (HS) Katsastusmiehellä on oikeus ja velvollisuuskin valvoa liikennettä. Asia vahvistui Jyväskylän raastuvanoikeudessa kun katsastusmiehen menettelystä valittanut moottoripyöräilijä tuomittiin pikasakkoa kovempaan rangaistukseen.

Työmatkallaan nelostiellä kesäkuussa katsastusmies havaitsi vasenta kais-taa nopeasti lähestyvän moottoripyörän.

Oli rankka sade ja katsastusmies arvioi moottoripyöräilijän vaarantaneen lii-



Juttutuokio keskiyön auringon paisteessa.

Kontiota vielä kerran kuvina

kennettä. Hän lähti pyöräilijän perään ja tarkisti pyörän ajonopeuden, joka oli vähintään 125 kilometriä tunnissa.

Ensimmäisissä liikennevaloissa moottoripyöräilijä pysäytettiin ja vietiin poliisilaitokselle, missä hänelle langetettiin 288 markan pikasakko. Nuorukainen oli tyytymätön tuomioon ja halusi käsiteltäväksi raastuvanoikeudessa.

Raastuvanoikeus tuomitsi hänet todistajaa ja katsastusmiestä kuultuaan 15:een päiväsakkoon eli maksamaan yhteensä 330 markkaa.



*Lapinpukuisten tyttöjen heiluvia helmoja. Juutuan tanhuajien esitys oli kaunista katseltavaa.
Hyviä esiintyjä ja ohjelmansuorittajia oli myös motoristien omasta keskuudesta illan mittaan.*



Terveiset tuntureilta



Ja muuten vaan . . .



Puhalluskoe portilla



*Kotimatka
voi
alkaa*

