

JOUKKO  
JULKAISI

426781 000 000 000251  
HUHTANEN REIJO  
PALLASTUNTURINKJ 5B7  
01280 VANTAA 28

69

# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6 MARRASKUU 1981



# TALVIRALLI 1982

MP69 / TFMK

Moottoripyöräkerhot MP 69 ja TFMK järjestävät yhteisvoimin jäsenilleen perinteisen Talvirallin **6.—7.2.-81**. Järjestelyistä vastaavat H:linnanseudun motoristit. Ralliin osallistuminen edellyttää ENNAKKOILMOITTAUTUMISTA. Siis ennakoilmoittaudu 22.1.1982 mennessä:

Osallistumismaksu 35 mk/henkilö tilille,

K O 426 781-0 MP69 Ry  
co/Pekka Voutilainen  
Palovartiantie 6 A6  
45100 KOUVOLA 10

Ralli pidetään tällä kertaa hämäläismaisemissa ja ralliin saavutaan Kontrollipaikan kautta joka sijaitsee:

PAROLAN PANSsarIMUSEOLA PAROLASSA

Museolle on opasteet 3-tieltä ja Pälkäneen tieltä

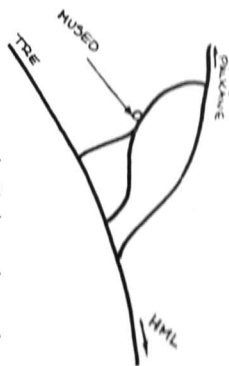
KONTROLLIPAikka avataan perjantaina 5.2. klo 17.00 ja on auki lauantaihin klo 19.00

Osallistumismaksuun sisältyy mm

- majoitus lämmitetyissä sotilasteltoissa
- sauna
- lämminruoka (lauantaina)
- aamiainen (sunnuntaina)
- rallitarra
- kilpailuja ja muuta mukavaa ohjelmaa

TERVETULOAA NÄÄS HÄMEESEEN

PS. Autolla ralliin ei voi osallistua.



**69** **Motoristi**  
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 6 marraskuu 1981. 12. 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  
Kyttärintie 26  
45810 Pilkanmaa

#### Varapuheenjohtaja

Jaakko Laurila  
Kijjurinkatu 53  
03600 Karkkila  
**Sihtööri** 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

#### Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo  
Ruskeamäki  
35100 Orivesi as.

#### Varajäsenet

Guy Wikström  
Virkatie 2  
05100 Vantaa 51

#### Matti Storlöpare

Uimarannankatu 1—3 C 27  
15150 Lahti 15

#### EAK-kouluttaja

Kari Kulmala  
Karjalankatu 8  
38200 Vammala

#### Matti Lehto

Satamakatu 8 C 26  
33200 Tampere 20

#### Päätoimittaja

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

#### Toimittajat

Eero Mikkola  
36160 Siitama

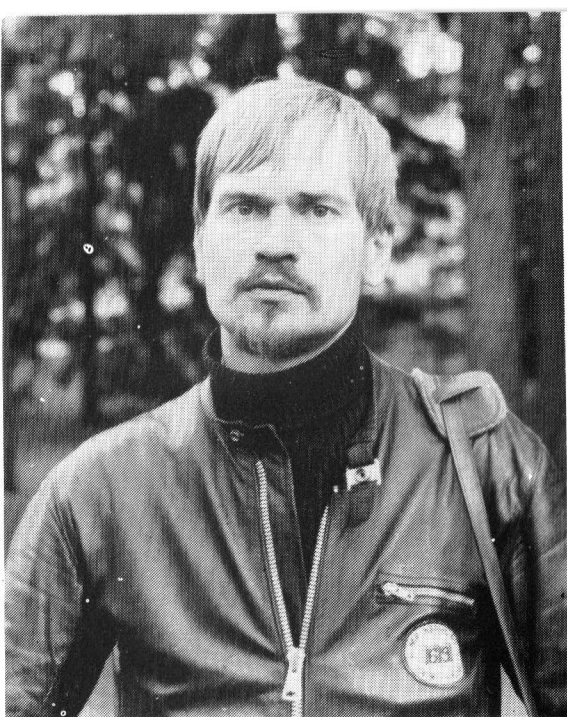
Taavi Hiltunen  
Keskustie 52 B 5  
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen  
Katariinankatu 14 D 41  
28100 Pori 10

Porvoo 1981 — Oy Uusimaa

*Hyvää Joulua ja  
Onnellista Uutta Vuotta  
jokaiselle jäsenelle ja  
ystävälle*

*toivottaa Motoristi*



## Puheenjohtajan palsta

### Politiikkaa ja vähän muutakin

Suomalaiset ovat urheilukansaa. Taapahtuipa mitä tahansa, niin aina saadaan pelejä aikaan jos jonninmoisia. On presidenttipeliä, on liikennepeliä ja siihen liittyen niin läheisiä bensa- ja öljypelejä. Kaikki nämä ovat läheisiä josakin vaiheessa, joihinkin tottuu niiden ollessa esillä jatkuvasti, joihinkin suh-

tautuu hällävälää tyyliin, koska oletetaan korkeimpien instanssien hoitavan homman meidän puolestamme, ettei meidän itse tarvitsisi vaivautua. Pressapeliä on pelattu varsin harvoin, mutta liikennepeliä ainakin vuosittain, kerran budjetin yhteydessä ja muutaman kerran vuodessa, kun NESTE Oy:n rahanasiassa on ollut kurennapa. Polttonesteiden hinnat ovat olleet mielenkiinnon kohteina muissakin maissa kuin Suomessa ja on havaittu Suomen tässäkin asiassa päässeen maailmankartalle. Mutta kyllä se on maksanutkin. Korkeakoktaamisen hinta on kesäkuussa ollut 3,39/litra, josta porvoolaisten lähtöhinta eli ns. veroton hinta oli peräti 2,26 ja veron osuus vain 1,13. Ihmetystä herättää se, että esim. Ruotsi joka mm. Nesteeltä ostaa valmiita tuotteita, ilmoittaa verottomaksi hinnaksi 1,65, eli eroa meidän tappioksemme 0,61. Veron osuus siellä on 1,45, joka nostaa litrahinnan 3,10:een. Joka tapauksessa halvempaa kuin meillä, ja olisi ehkä huomioitava tulotasokin? Eurooppalainen keskitaso hintarintamalla on hieman yli 1,50/veroton litra, joten kyllä löytyy tilkettä Raaden hampaisiin. Ja kansa senkun kumartele ja maksaa. On sentään ryhtynyt säästämään ja Neste valittaa,

ettei mene tuotteet kaupaksi eikä tule rahaa. Onko ihme? Sitten ollaan jälkiviisaita, että jos kuluttaisitte enemmän, niin oltaisiin tyytyväisiä eikä pitäisi nostaa hintoja. Historiassa on tällaisille satusedille etsitty monasti jo köydenpätkiä, itsepalveluna tai hieman auttaen.

Toinen seikka, jossa kansaa höynäytellään, on ajoneuvovero, joka hakee vertaistaan muualla maailmassa. On luovuttu kylläkin käsityksestä, että yksityistä liikennettä pitäisi hillitä ja suunnata liikkujat julkisen liikenteen pariin, koska on selvää, ettei julkinen liikenne pysty palvelemaan kaikkien liikkumistarvetta. Kansa ajaa kalliisti, suurin osa ajaa velaksi ja härkämpäisesti ajaa ehkä vielä silloinkin velaksi, kun jo syö-däänkin velaksi asumisesta puhumatta-kaan. Asioista on puhuttu, mutta ei tehty riittävästi ja aina samaa sektoria on "rokotettu" kun valtion kassaa on täytetty. Olisi jo tekojen aika. Me olemme valinneet kansanedustajamme jotka hoitelevat hommiaan, mutta valitesamme heitä ei ehkä kriteerinä ole ollut suhtautuminen liikenneasioihin esim. verotuksen muodossa.

On ilmeisesti korkea aika ruveta vaatimaan korostetusti liikennepoliittisia asioita esiin, kun seuraavan kerran istuimia täytetään Arkadianmäellä. Tai sitten... Kuten Aggen Hessu, tuo maanmainio "salesmanni" tuolta Väli-salalta totesi Kontiossa, että perustetaan Motoristien puolue. Tarvittavat äänet saadaan kokoon puoluetta varten ja siitä sitten kohti eduskuntaa. Motoristien joukko sinänsä on verrattain pie-

ni osa koko tienkäyttäjäkunnasta, mutta kohta on perustettava TIENKÄYTTÄJIEN PUOLUE, joka aivan varmasti saisi edustajia eduskuntaan ja ajaisi varmasti järjilinjaa verotussektorilla ja voisi siinä ohessa ottaa kantaa päivähoidon, eläkeläis-, sotaveteraani- ym. kysymyksiin siinä missä muutkin puolueet.

Mietitään- ja pelataan ohessa vaikka presidenttipeliä iltapuhteina ja kysytään ehdokailta, mitä mieltä he ovat moottoripyörä- ja autoveroista, bensain hinnanmuodostuksesta yms. MEILLÄ on valta valita mieleisemme ehdokkaat. Älkäämme siis seisoko tumpu suorina silloin kun meille tärkeistä asioista päätetään.

—rr—

**KANSIKUVA: Kevään kirkkopyhästä Hyvin-käällä.**







# Vuoden varrelta

**Kulunut vuosi pitänee kirjata Motoristinkin palstoilla melkoisena poikkeusvuotena. Sääsuhteethan olivat sellaiset, että niille vertauskohtaa pitää hakea lähes vuosisadan takaa. Vuoden 1980 syyskuussa alkanut sadekausi on paria pikku katkoa lukuunottamatta jatkunut reilusti yli vuoden.**

Pystymetsärallin merkeissä alkanut talvi kesti ennätyslumineen eteläisessäkin Suomessa toukokuun puolelle. Vapunahan oli suuri osa maasta vahvojen kinosten peitossa. Kesäkuusta lähtien kirjattiin uusia sade-ennätyksiä ja tulvaherkillä alueilla on koettu useita tulvajaksoja. Metsätalous ja tieverkoston

hoito koki sulapohjaisena lumitalvena tavattomat vaikeudet ja niitä jatkoi kesäsateiden pehmittämä, loppumaton kelirikko savipohjaisilla seuduilla. Maatalous koki vuosisadan pahimman kadon, joka kohtasi maan jokaista kolkkaa ainakin osan sadosta tuhoten. Jos markkinayhteyksiä ei muualle olisi,

Suomessa olisi suuri ruokavajaus ja nälkävuosi.

Moni motoristi on kokenut vuoden haasteena, jonka edessä ei auttanut lannistua. Pystymetsän, Talvirallin ja Kontion kävijät kokivat sään epäsuosiot. Vain muutama kesän kokoontumisista sattui siedettäville viikonlopuille. Jotkut motoristikokoontumiset kokivat tänä vuonna osanottajakatkoa, mutta vastaavasti moni ralli kirjasi nousevaa suuntaa, jopa ennätyksiä. Kun esimerkiksi sääsuhteet ovat pahasti häirinneet monien urheilulajien harrastusta ja romahduttaneet yleisömääriä, motoristien sittenkin voinee katsoa selvinneen poikkeussäiden vuodesta tavanmukaisen aktiviteettinsa säilyttäen. Kuinka se aikoinaan totesi monivuotinen, jämerä puheenjohtajamme Orko Tallinen: — Sateen sattuessa ajamme sateessa. Sadeputkinealan teollisuus ja kauppa lienee hyötynyt motoristien sadeajoista. Vanhoja pukuja on tarvinnut uusia ja sadepuvutta pärjänneet ovat nyt joutuneet hankinnan tekemään.

## 18-vuotiaiden kolarit

Kuluvan vuoden uusien pyörien myyntitilasto julkaistaneen lähiaikoina. Nyt on jo tiedossa, ettei moottoripyörän suosio nuoren, nousevan polven mielessä osoita laskusuuntaa. Viime vuoden suuri pyörämyynti ja kuluvan vuoden hankinnat ovat lisänneet ”uutta verta” pyöräporukkaan. Päivälehtien kolariuutisissa se näkyy myös selvästi. On ollut tiedossa, että nuori kuljettaja, auton ja moottoripyörän, on riskialtis. Siitä huolimatta usein hätäkähdyttää toistuva maininta: kolarin ajanut oli 18-vuotias. Ei ihme jos esim. Ruotsissa vakuutuslaitokset ja liikenneturvasta vastaavat haluavat kiristää

otetta tämän riski-ään ajajiin etenkin isompiin pyöriin siirtymisen sallimisen nykyistä myöhemmin.

Lasten ja nuorten liikennekasvatus on pitkään ollut tarkkailun kohteena.

Polkupyörän räjähdysmäinen suosionkasvu ja lisäys liikenteessä on osaltaan pakottanut kasvuikäisten liikennöimisen tarkkailuun. Lapsi- ja nuorisopsykologit korostavat, ettei lapsen eikä murrosiästä vakiintumattoman nuoren huomiokyky liikenteessä ole sama kuin aikuisen. Vaikka varhainen oma-kohtainen liikennöiminen kehittää ja kypsyttaa liikennesilmää ja — kykyä, huomiokyky sinänsä on rajatumpi kuin aikuisella. Ajamisen nautinto ja into voi olla niin voimakas, että muun liikenteen huomioimisen kyky tässä innoissa herpaantuu. Saattaa olla, että monen 18-vuotiaan motoristin kohtalo liikenteessä juontuu siitä, että ison ja vauhtikykyisen pyörän omistamisen ja ajamisen hurmio on niin suuri, että se kaventaa kohtalokkaasti huomiokykyä. Sitäpaitsi nykyelämän paineissa moni murrosikäinen nuori on kehittänyt ympäristöltään sulkeutumisen taidon: ei kuule eikä näe, mitä ympärillä tapahtuu. Jos tällainen ”sulkeutuminen” tapahtuu pyörällä tai autolla ajaessa, huomiokyky on silloin vaarallisesti häiriintynyt. Juuri tämäntapaisia motoristityyppejä kuusysinkin pitäisi saada koulutuspyörän satulaan ennakoivan ajon kursseille. Mutta epäiltävää on, että juuri riskinalaisimmat 18-vuotiaat kiertävät kaukaa tällaiset kurssit. Pistettäisiin silloin heidän vielä epävarmat kykynsä testiin. Asiaa tietysti auttaa kouluttajan taito ja nuorisopsykologinen silmä nähdä koulutettavan kehitystilanne ja ongelmat.

Muistan Jawakaudelta erään poikkeuksellisen rajun ja ”mp-hullun” vel-

jessarjan. Joka pojalla oli pyörä jo ennen luvallista ikää ja he pitivät koko seutua ärsytyksen ja pelonkin vallassa. Suorastaan kauhuksi he muuttuivat, kun pyöräksi tuli parille veljekselle AJS 600. Toinen pojista sitten ajoi 130 vauhdissa ulos tieltä ja kuoli heti. Vielä pikkupyörää ajava nuorin veli hilliintyi joksikin aikaa, mutta erään paineita aiheuttaneen koulupäivän päätteeksi poika hurjasteli kumoon eläkemummon ja katkaisi siinä omankin sääriluunsa. Näillä kaikilla pojilla oli vielä 18 vuotiaana täydessä voimassaan selkiintymätön murrosikä uhmineen ja näyttöineen. Tunsin nämä pojat siksi hyvin, että tiesin etteivät he pohjiltaan mitään paholaisia olleet, vaikka villin näköisiä olivatkin. Mummokolari kypsytti nuorinta poikaa nopeasti ja hänestä kehittyi mallimies niin ammatin kuin ihmisuhteiden tasolla. Kun luen 18-vuotiaiden motoristien ajamista kolareista, muista tätä Jawa-poikaa. Hänellä oli tuuria säilyä hengissä ja kolari oli hänelle taitekohta kypsymiseen. Mutta voi käydä myös niin, että henkiinjääneen kolariinjoutuneen nujertaa tuomiolla ympäristö. Muistan myös erään toisen 18-vuotiaan hurjimuksen, joka viikkoja häilyi sairaalassa elämän ja kuoleman rajalla. Vuosia jälkeen hän ei voinut järkyttymättä muistella, ettei kukaan jengin pojista käynyt häntä sairaalassa katsomassa. Hänet ja hänen kolariinsa haluttiin pyyhkäistä unohduksiin kertakaikkiaan. Tämä tapahtui 1970-luvun alussa, jolloin maailma kaikissa suhteissa oli kehittynyt kovemmaksi kuin se oli vielä 1950-luvun Jawa-kaute-na.

### Pohjoisen poikia

Vanhan mieltä lämmittää kuulla kerhon vuosikokouksen päätöksestä, että

v. 1983 Kontion järjestävät pohjoissuomalaiset motoristit. Oli jo aikakin tehdä tämä siirto ja osoittaa tämä luottamus. Monesta syystä valtakunnallisten järjestöjen toiminta on eteläpainotteista, niin kuusysinkin. Pohjoisen monilla paikkakunnilla on voimakkaita toimivia paikallisia moottoripyöräkerhoja, mutta matkamotoristitoiminta on ollut hajanaisemman luonteista. Kuitenkin viime vuosien Kontioralleissa pohjoisten alueiden motoristien osuus on ollut merkittävä. Heistä varmasti löytyy ydinjoukko joka hoitelee Kontiorallin ja voi sen tehdä tavalla, jossa näkyy pohjoinen panos ja pohjoinen näkökulma. Pohjoinen näkökulmahan nyky-Suomessa saa mahdollisuutensa vaikuttaa melko vähän valtakunnallisissa meiningeissä. Kontioralli on valtakunnallinen tapahtuma ja vielä usein sijoitettu pohjoiseen, Siksi sillä pitää edes joskus olla pohjoiset isännät.

Olen itse päässyt käymään kolmessa pohjoisen Kontiossa: Tulppion, Inarin ja Jyrkkäkosken. Kaikista niistä on jäänyt mieleen se jämerä pohjoisen oma motoristiaines. On joutunut suorastaan hämmästyttämään, kuinka kypsiä ja miehekkäitä poikia on sikäläisissä 18-20 vuotiaissa motoristeissa. Useimmista tapauksissa pyörän hankinta ja ylläpito vaatii heiltä paljon suurempia panostuksia ja uhrauksia kuin eteläisemmissä olosuhteissa asuivilta. Heissä on määrätietoisuutta ja itseuria ja itseluottamusta. He ovat avoimia juttelemaan oudonkin kanssa, heissä on pohjoisen ihmisen aitoutta. Hyvin monet näistä nuorukaisista ovat rallissa aivan selvinpäin, silmät kirkkaina ja aistit valppaina seuraten kokoontumispaikan nähtävää ja tunnelmaa. Toisaalta taas, jos pohjoisen poika hurjistuu, hänessä pulpahtaa esiin alkuvoimaista rämäk-



*Toimellinen kerhoisäntämme sai vihiä, että Oriveden uusi nuorisoleirintäalue Haukaniemi on vajaakäytöllä ja myös matkamotoristien käytettävissä. Hän varasi aluetta sekä arki-iltojen sauna- ja nuotiokokoonumisiin, että myös koko viikonlopuksi perjantai-illasta alkaen. Alue on erinomainen kaksine saunoineen ja entiseen maatilan päärakennukseen sisältyvään majoitus-keittotiloihin. Upeaa rantaviivaa hyvine nuotiopaikoina on pitkälti. Pirkanmaan matkamotoristeja Tampereelta ympäristöineen osallistui aika joukko yhteisiin kokoontumisiin. Vammalalaistenkin ryhmä ajeli pari kertaa yhdessäoloon.*

*Tällaisia vajaakäyttöisiä kuntien ja seurakuntien leiripaikkoja matkamotoristien pitäisi entistä enemmän käyttää hyväkseen Suomen eri puolilla. Pirkanmaan matkamotoristit saivat Oriveden nuorisosihteeriltä kiitosta, että jättivät paikat siistimpään kuntoon kuin mikään muu aluetta käyttänyt porukka.*

kyyttä, joka on kylläkin erilaista kuin suuren kaupungin puristuksessa kasvaneen väkivalta.

### Mikä maksaa mitäkin

Kerhon kokouksissa yhtenäen tulee esiin valituksia, että se ja se osallistuminen maksaa liian paljon. Vaikka järjestelyihin käytetty toimihenkilöiden työ

on talkootyötä, nykyaikana sentään aiheutuu monenlaisia rahallisiakin kustannuksia. Ellei valtion tai kunnan apu ole, kunkin järjestön on löydettävä rahat näihin kuluihin. Tekee mieli kertoa tapaus kuusysin Pirkanmaan kevätajelun viikonloputta. Kun ajelimme kokoontumispaikalta Siitaman seuratalolta Kangasalan Sallisen automuseolle, kilometrien matkan tienreunaa polki satojen polkupyöräilijöiden jono. Sekin

# Perheralli

1. Miksi yritys luoda jälleen uusi ralli?

— kerholaisten keski-ikä on noussut ja monilla on perheet jotka harvoin pääsevät kokonaisuudessaan ralleihin.

— normaalit rallit ovat tarkoitettu korkeintaan pariskunnille ja lapsia ei ole huomioitu oikeastaan missään. Kun lapset voisi ottaa mukaan ja heille olisi omaa ohjelmaa saisivat he ja vaimo paremman kuvan moottoripyöräilystä, ja kuten tunnettua yhteinen harrastus eheyttää perhe-elämää.

— kokeillaan kerrankin jotain uutta. Ihan tämäntyylistä pyörätapahtumasta ei ainakaan minulle ole mitään ennakkotietoa.

— olisipa kerrankin ralli josta ei tulisi kotona sanomista kun sinne voisi lähteä koko perhe.

2. Millainen perheralli voisi olla?

— motoristien koko perheillä olisi mahdollisuus tutustua toisiinsa ja keskustella yhteisistä ongelmista ja onnen aiheista.

— jätettäisiin ryypääminen saunakalja-asteelle.

— eri-ikäisille lapsille yritetään idoida jotain ohjelmaa (tässä toivotaan osaanottajien mahdollisimman suurta omaa aktiivisuutta ja osallistumishalua)

3. Osaanottajat

— ralli olisi tarkoitettu perheille eli

oli Pirkanmaan ajo, mutta polkupyörällä. Sen osanottajat — yli 3000 — maksoi mielihyvin 45 mk. viitoitetusta reitistä ja parista mehulasillisesta. Jälki-ilmoittautuneet 70 mk. Motoristit saivat kevätajelunsa ilman osallistumismaksua. Siitaman majointus, illan ohjelma, automuseo olivat maksuttomia ja kaiken päätteeksi oli maksuton yleispääsylippu Särkänniemen huvipuistoon ja muutama sen vauhtivempeleisiin. Ja kuitenkin siinäkin porukassa oli joku, jonka mielestä osallistuminen kerhon tilaisuuksiin, erikoisesti Kontioralliin, tulee niin kalliiksi. Jotkut motoristit ilmeisesti eivät ole selvillä, mitä monet muut harrastukset Suomessa maksavat, ja mikä on yhden tilaisuuden

osallistumismaksu. Vaikka motorismissa tarvitaan suhteellisen kalliit välineet ja varusteet, ihan rahatta ei kerhotoiminnallisia tapaamisia voida hoidella. Ei ole oikein, että järjestävä talkooväki joutuisi maksamaan ajankäytön lisäksi vielä suorat rahalliset kulunsakin itse. Omavastuuosuus järjestäjille kuluista silti vielä jää, vaikka kerho niitä osalta korvaisikin. Nämä keväisen viikonloppun kaksi Pirkanmaan ajelua antoivat hyvän rinnastuksen, mitä maksetaan ja mitä ollaan valmiit maksamaan osallistumisesta.

Toivotan motoristeille mukavia joulunpyhiä ja parempien säiden uutta ajovuotta.

Siitaman Eero

pariskunnille, kaikenikäisille lapsille, isoisille ym. lapsenmielisille motoristeille.

— vain yhden perheen jäsenen tultava paikalle moottoripyörällä, muut tulkoot miten haluavat; autolla, hevosella pp:llä tms.

— ralli tapahtuu kuusysin puitteissa, mutta muidenkin kerhojen jäsenet perheineen toivotetaan tervetulleiksi.

— ennakoilmoittautuminen lieneen välttämätöntä.

4. Milloin

— alustavasti on ajateltu elokuuta (esittäkää toivomuksia)

— lauantai aamupäivästä sunnuntai iltapäivään.

5. Missä?

— keseisesti jossakin eteläisessä Suomessa sillä pitkä ajomatka ei nyt ole päätarkoitus.

6. Maksut

— tarkoitus ei ole kerätä rahaa kerholle ja siksi pääsymaksu olisi vain sen verran kun tarvitaan peittämään menot.

— maksujen suuruus luonnollisesti riippuu siitä minkä tasoista paikkaa ja palveluja halutaan.

— pääsymaksu voisi olla perhe eikä henkilökohtainen. Näin ei suurempia perheitä rasitettaisi enempää kuin lapsettomia pariskuntiakaan.

Jos tunneta kiinnostusta tämäntyyliin uuteen kokeiluun niin voisitteko ystävällisesti täyttää oheisen tiedustelulomakkeen jotta saisimme selville voiko ideasta tulla ylipäänsä mitään ja kuinka suureksi joukko mahdollisesti muodostuisi.

Lähetätkää lomake (mieluummin pian) osoitteella

Mikko Sani

Metsästäjänkatu 3 A 9

15210 Lahti 21

Kiitos ja hyvää jatkoa.

leikkaa

Jos Perheralli järjestetään tulen todennäköisesti paikalle

1. nimi ja kotipaikkakunta
2. mukana seuraisi: aviopuoliso (tai vast.) , lapsia -- kpl, lasten ikä -----
3. haluaisimme: vapaamuotoista yhdessäoloa   
ohjattua ohjelmaa lapsille
4. olisin valmis auttamaan järjestelyissä
5. ohjelma, paikka, aika ym. ideoita



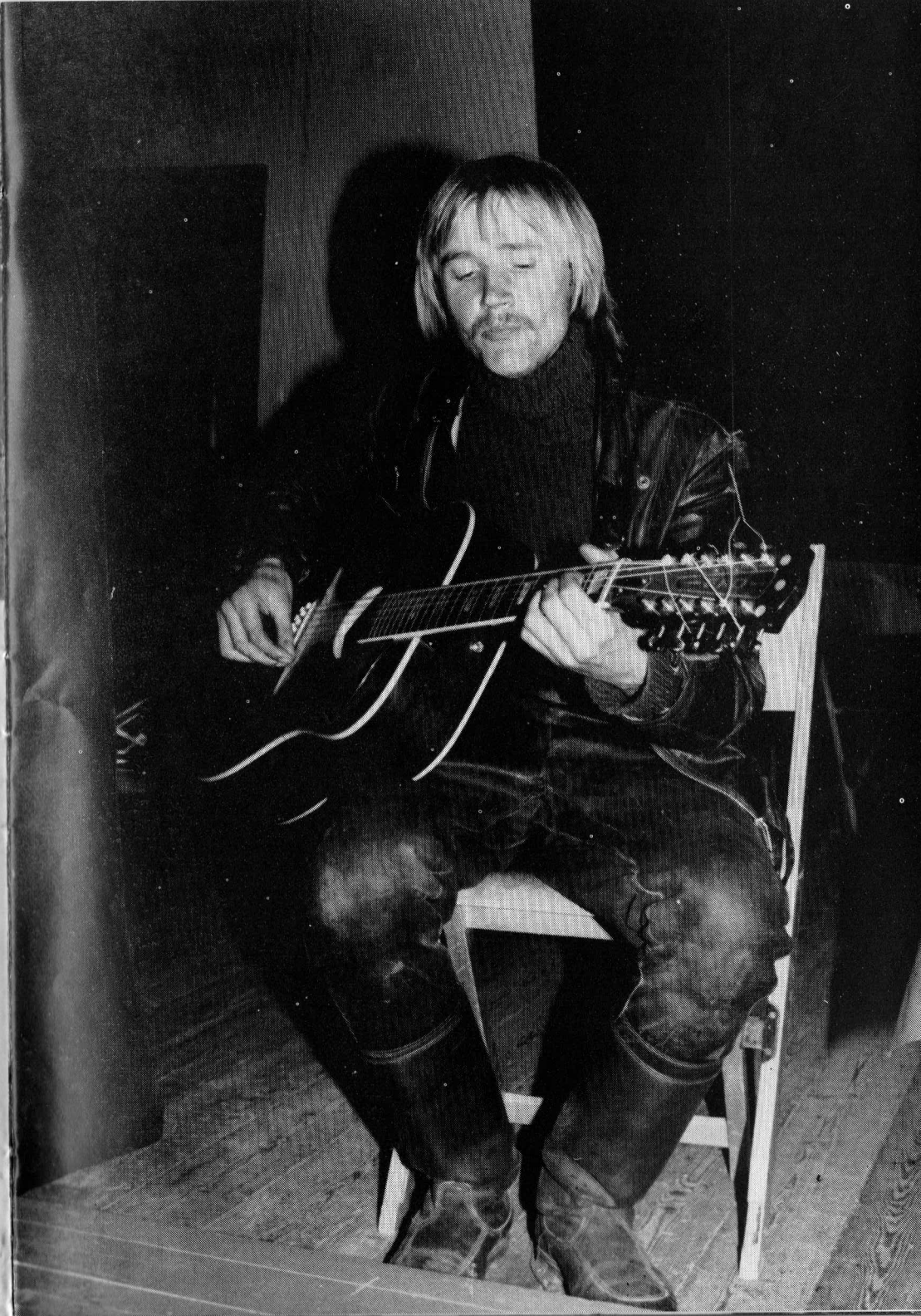
*Pirkanmaan motoristeja yhteisessä kuvassa seuratalon pihamaalla.*

## **Viikonloppu- ajelu Pirkanmaalla**

Toukokuun viimeisen viikonlopun aurinkoinen sää tarjosi erinomaiset puitteet kerhoajelulle Pirkanmaalla. Innokkaimmat ajelijat tulivat jo lauantai-illan suussa Siitamaan, jossa oli yöpy-

mismahdollisuus Siitamajan pihalla, usealle kerholaiselle tutulla paikalla. Paitsi telttapaikat ja puhvetin Mikkolan Eero oli järjestänyt illaksi ohjelmaa. Saunominenkin kävi päinsä. Hal-

*Motoristi Jukka Viskari kitaroineen esiintyi myös illassa, esittäen omia laulelmiaan.*







*Ideariihen altavastaajiksi lähinnä viime kontiosta joutuivat Heikki Puntalo (vas.) ja Pekka Lankinen Vammalasta.*

lituksen kokouksen jälkeen seurasi ohjelmassa keskustelua Kontioralin järjestelyistä. Kysymyksiä esitettiin ja vastauksia saatiin. Orivesiläisen musiikinopettajan Päivikki Meriläisen juontama yhteislauluhetki venähti kuin varkain laulutunniksi. Ihan mukava tunti. Ero näytti dioja viime kesän Kontiosta ja tämän vuoden keväiseltä Kreikan-matkaltaan. Viskarin Jukan esittämien laulujen jälkeen siirryimme sisätiloihin tyypilliselle siitamalaiselle (lue:isolle) nuotiolle. Makkaran paiston — Papalla oli kalaa — lomassa käydyissä keskusteluissa ei ihme kyllä vielääkään ratkennut se, onko kardaani parempi kuin ketju tai se, pitääkö moottorin olla vee, bokseri, nelikko vaiko peräti joku muu.

Sunnuntaiamuna ajoimme vanhaa Siitama-Suinula-soratietä Suomulan Haralanharjulle. Suinulan väki on pystyttänyt näkötorin paikalle, jossa Z.Topeliuksen kerrotaan saaneen innostuksensa 'Kesäpäivä Kangasalla'-lauluunsa. Näkötorin juurelle on laitettu muistokivi. Tornista saattoi laulun sanojen mukaisesti nähdä sekä Roi-

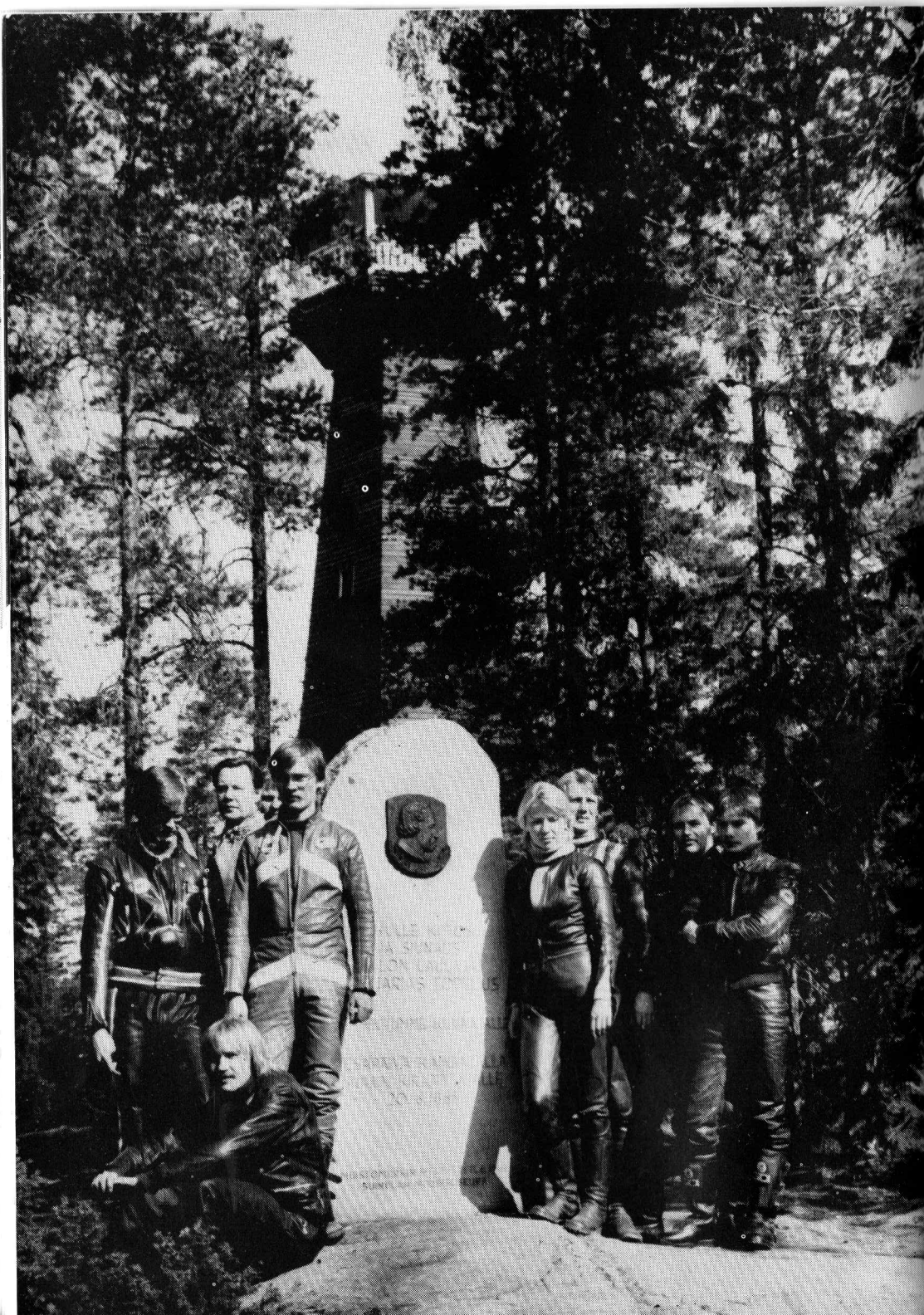
neen että Längelmäveden yhtaikaisesti. Näkyipä vielä Vesijärvi ja Näsijärvin. Pakollisena kuviona lauloimme tornissa 'Kesäpäivä Kangasalla'-laulun ensimmäisen säkeistön.

Haralanharjulta matka jatkui mutkaista ja mäkiä, mutta hyväkuntoista asfalttietä Kangasalan keskusta ja edelleen Suoramalle, jossa meillä oli tilaisuus päästä tutustumaan liikennöitsijä Sallisen ajoneuvokokoelmaan. Sallisen tytär esitteli elävästi ja asiantuntevasti tallin kalustoa, joka oli todella monipuolista aina 1910-luvun tulipalontorjunta-automobiliista Morini 3 1/2 (V-2 -syl.) -moottoripyörään vuodelta 1974. Sallisella vanhuudenpäivi-

ään viettäviä konepyöriä olivat Morinin lisäksi Afrika Korps — Zundapp, puolalainen HSL 250 viisikymmenluvulta, SA Int -mallin Jawa 250 ja vain runsaat kuusikymmentä kilometriä ajettu Dnjepr 650-sivuvaunu (likimain sama kuin Ural) vuodelta -72! Autoja oli paljon enemmän kuin kaksipyöräisiä. Mainittakoon muiden muassa Marmion Eight, Ranskan suurlähettilään entinen 8-sylinterinen Renault 30-luvulta, Büssing-merkkinen Tiger-rynnäkötykkien huoltoauto vm. 44, FN-merkkinen laskuvarjojääkärienkuljetusauto, joka on jonkinlainen mönkiäisten edeltäjä sekä tulipunainen Jaguar E-Type vm. 65 odottelemassa veteraani-ikä. Jagge on muuten täysin kunnossa.

*Oriveden peruskoulun yläasteen temperamenttinen musiikinlehtori "Musa" Päivikki Meriläinen tempasi Pirkkanmaan kevätajelun osanottajat riehakkaaseen yhteislauluun.*





*Motoristeja Z. Topeliuksen muistokiven ympärillä. Taustalla hämöttää näkötorni.*

Särkänniemen huvipuisto oli viikonloppuajelun viimeinen kohde. Kuusysiläiset pääsivät ilmaiseksi sisään ja 180

asteen elokuvaan. Viimemainitussa elokvasalissa huomaa, että ihminen todellakin uskoo sen minkä näkee. Salissa on nimittäin vain seisomapaikkoja ja moni raavas motoristi oli vähällä menettää tasapainonsa elokuvan vauhdikkaimmissa kohdissa. Liikkuvien jälkeen kukin hurvitteli uskalluksensa ja varallisuutensa mukaisesti eri vekottimissa ja vempaimissa. Moni väittää, että moottoripyöräkyty on hirvittävä, mutta voin luottamuksellisesti kertoa, että kyllä nelipyöräkyty voi olla paljon kamalampaa. Ainakin vuoristoradassa.

Taavi Hiltunen

*Sallisen automuseossa Leila Sallinen opasti arvokkaiden autojen historiaan ja entisöinnin vaiheisiin.*





*Kirkkopyhän pysäköinti oli ohjattu läheiselle laajalle alueelle, järjestäjät osasivat tehtävänsä saattoi huomata pienistä yksityiskohdista.*

# Kirkkopyhä Hyvinkäällä

Motoristin kirkkopyhä ja kevätajelu ajettiin viime keväänä Hyvinkäällä ja ympäristössä, motoristien osallistuessa runsaslukuisesti perinteiseen retkeen. Järjestäjänä toimineen Toni Harjunheimon ollessa armeijan palveluksessa Hyvinkään Moottorikerhon motoristit hoitivat järjestelyt erittäin kiitettävällä tavalla, josta heille kaikille parhaat mahdolliset kiitokset.

Hyvinkään seurakunta oli huomionnut matkamotoristien kirkkopyhän viime helluntaina. Lähes kaikki motoristit osallistuivat Herran Pyhälle Ehtoolliselle. Jumalanpalvelukse jälkeen Seppo Karttunen esittei motoristeille prof. Aarno Ruusuvuoren suunnitteleman Hyvinkään uuden kirkon jossa valon ja kolmioiden leikki on ollut pohjana kir-

kon suunnittelulle. Vaikeaa olikin päätellä oliko kirkko pelkkää seinää ilman kattoa vai kirkko pelkkää kattoa ilman seinää. Tutustumisen jälkeen motoristit lounastivat ja nauttivat kirkkokahvit seurakunnan työkeskuksessa.

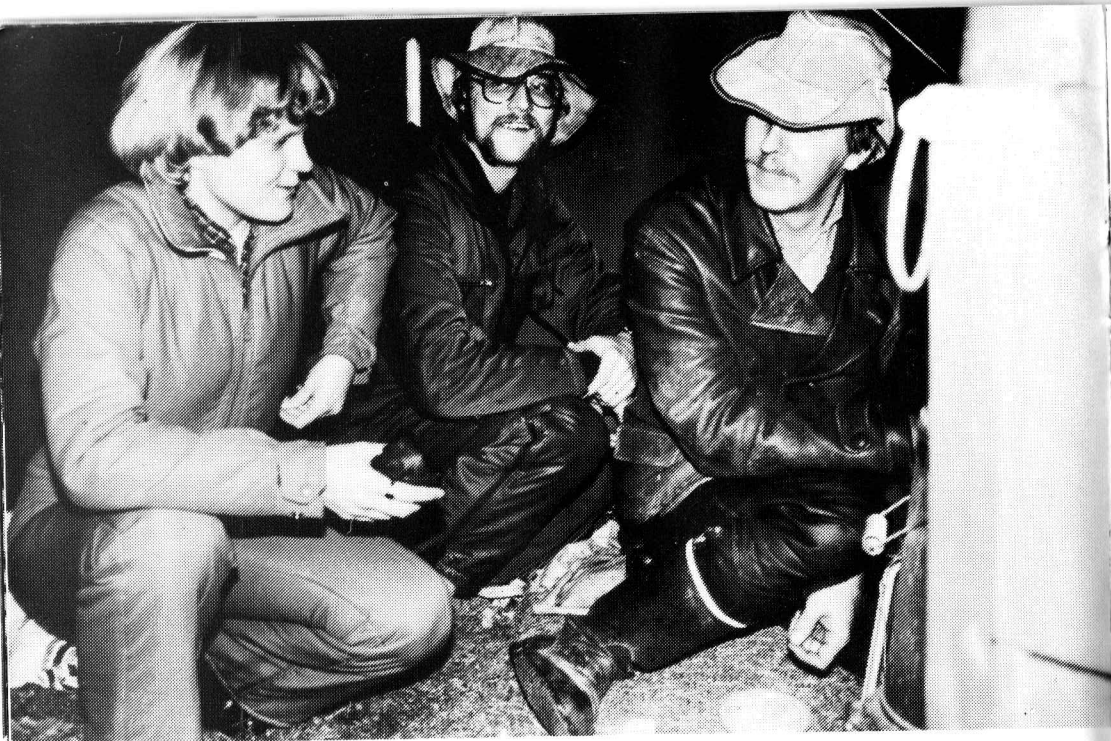
Tämän jälkeen kevätajelu suuntautui kauniin helteisessä säässä Marskin majalle.



*Vuosien takaiset ystävät ovat tavanneet kevätajelulla.*

*Pienissä ryhmissä oppaan vetäminä lähdettiin aina muutaman minuutin välein sitten kevätajelulle Marskin majalle.*





Järjestäjien teltassa lykättiin jokaiselle tulijalle kouraan muki höyryävää kaminalla keitettyä kahvia.

# Lopen viheliäinen pystymettä

Karkkilalaiset järjestivät ovelaan tapansa toisen pystymettän Lopen korpeen lokakuun lopulla, ja se antoi todella sen mitä lupasikin, raikasta luontoa ympärillä riittämiin. Jos viime vuonna antoi lunta niin nyt saatiin vettä sitkeiden intoilijoiden koettelemukseksi.

Pystymettä on saanut runsaasti uusia ystäviä osanottajamäärän kasvusta päätellen. Tapahtumapaikka oli nytkin

ihanteellinen tämäntyypiselle kokoontumiselle, sillä mikäpä oli pystyttää telttansa mäntymetsän sammalikkoon.

Yhä useammat ryhmät olivat kuljettaneet suuren joukkoteltan kaminoineen paikalle. Ja varsinkin sivuvaunullisellaan se käykin hyvin päinsä, mutta näkyipä se olevan soolollakin mahdollista.

Eräässä mielessä tapahtuman luonne erosi varsin poikkeavasti muista jo tavanomaiseksi tulleista kokoontumisista. Tällainen kokoontuminen opettaa ja kasvattaa motoristeja elämään omilla eväillä ja tulemaan toimeen metsässä

niin yöpymisen kuin ruokailunkin suhteen. Kun mitään ei ollut valmiina paikalla eikä ketään toista kanssakulkijaa voinut syyttää palveluiden puutteesta tai heikkoudesta. Eikä taatusti valituksia kuulunutkaan kenenkään huulilta. Kaiken turhan marisijoille olisi hyvin terveellistä käynti pystymettässä ja kunpa useammat osallistuisivat ja ymmärtäisivät luonnon tarjoamat mahdollisuudet virkistymiseen ja nautintaan, sillä kyllä paikka oli senverran ylistystä ansaitseva.

*(Keskiaukeaman kuva)*

*Pysyy se kirves tykönkin kädessä. Pystymettässä piti saataman lämmintä teltaan, eli pilkkeitä teltaan ja yöllä kaminaan.*

*Sadepuku oli pystymettän rämeiköissä suurinta muotia. Kaiken kastelevaa vettä tuli taivaalta ja tuulen ropistellessa puista ryöppyjä muuten niin hyväntuulisten motoristien niskaan.*







*Jokioisten motoristeilla on jo telttä pystyssä ja lämpiämässä itse suunnitellun ja rakennettun kaminan teholla.*

*... "Ja oletteko kuulleet sitä juttua kun ... " Nuotiolla oli tunnelma ainakin kuusen latvojen korkeudella.*



**Vakuutusyhtiöiden  
tiedotuskeskus**

BULEVARDI 26 00120 HELSINKI 12 Puhelin (00) 19 251

**LEHDISTÖTIEDOTE**

### **Liikennevahingot kasvaneet 18 prosenttia**

Vajaat 72 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi—elokuun aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on noin 18 prosenttia.

Tammi—elokuussa kuoli liikenteessä 284 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 319, joten kuolemaan johtaneiden liikenneturmien määrä on edelleen laskussa.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi—elokuun aikana 50 700 vastaavan luvun ollessa edellisvuonna noin 42 700.

Autovahingoista oli varkauksia 5 000 ja autopaloja 3 355. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 5 224 ja 3 430.

### **Tammi-syyskuussa**

Runsaat 80 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella tammi-syyskuun aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on noin 17 prosenttia.

Tammi-syyskuussa kuoli liikenteessä 330 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 368, joten kuolemaan

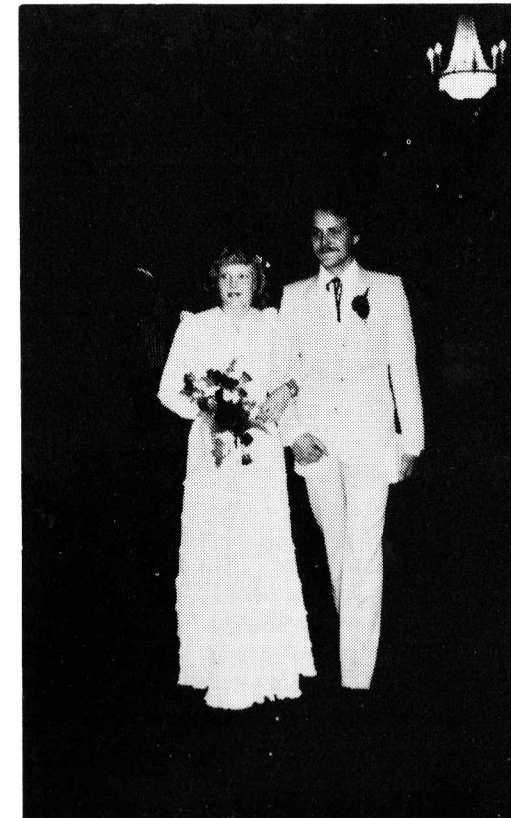
johtaneiden liikenneturmien määrä on edelleen laskussa.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen piiriin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-syyskuun aikana 57 000 vastaavan luvun ollessa edellisvuonna noin 48 000.

Autovahingoista oli varkauksia 5 952 ja autopaloja 3 753. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 6 054 ja 3 868.

### **Vihitty**

Avioliittoon vihitty 10.10.1981 Nastolan kirkossa Sinikka ja Keijo Virtanen. Motoristi Onnittelee!



# Itä-Eurooppaan?

Monelle motoristille Itä-Eurooppa on kauhistus. Eihän sinne voi mennä: tiet ovat huonoja, raja-asetukset byrokraattisia, eikä sieltä saa edes kunnon bensaa puhumattakaan varaosista. Edellisen tapaisia kommentteja kuulee usein. Kuitenkin sadat suomalaismotoristit matkaavat 'idän ihmemaihin' vuosittain. Kannattaako Itä-Eurooppaan mennä moottoripyörällä? Seuraavassa en puutu matkailunähtävyyksiin enkä historiaan, vaan ainoastaan käytännön asioihin.

## Paperisota

Monia pelottaa Itä-Euroopan tullien muodollisuus ja tarkkuus. Viranomaisilta saa harvoin hymyä. Lisäksi siellä täytetään ja näytetään lukuisampia asiapapereita kuin lännessä.

Tietysti mukaan tarvitaan passi, ajokortti ja Green Card kuten useimmissa länsimaissakin. Kansainvälinen ajokortti ei ole pakollinen, mutta ei siitä haittaakaan ole. Sellaisen saa Autoliiton lähimmästä toimipisteestä parilla kymppillä.

Viisumia ei tarvitse anoa Suomessa, mutta sen sijaan maahan tultaessa se täytetään. Neuvostoliittoon mentäessä viisumi pitäisi anoa Suomessa, mutta sinnehan ei tunnetusti moottoripyörällä saa matkustaa. Viisumiin merkitään henkilötietojen lisäksi mm. ajoneuvon merkki ja laatu, rekisterinumero sekä matkan syy ja usein myös maassaoloaika. Se siis täytyy tietää etukäteen!

Puolassa vaaditaan valuuttailmoitus Neuvostoliiton malliin. Siihen merkitään hallussaolevat valuutat, matkasekit, arvopaperit, jalokivet yms. Maasta poistuttaessa ilmoitus otetaan pois ja saatetaan tarkistaa paljonko valuuttoja on jäljellä. Puolassa kannattaa myös säilyttää kaikki kuitit mitä saa, varsinkin

kin rahanvaihtokuitit, sillä sielläkin on pakollinen rahanvaihto.

Kansainvälinen leirintäkortti on hyvä olla matkassa. Tällöin leirintäalueille pääsulle ei pitäisi olla muuta estettä kuin mahdollisesti täysi alue. Kortti vaaditaan myös useimmilla länsimaaisilla leirintäalueilla. Leirintäkortin voi lunastaa Travelan matkatoimistoista kolmella kymppillä vuodeksi kerrallaan. Myös rajalla täytettyä viisumia tarvitaan leirintäalueilla: yleensä se jää kauniin ilmoittautumistiskille.

Vakuutusyhtiöistä kannattaa hakea matkavakuutuksen lisäksi itäeurooppalaisilla kielillä kirjoitettuja lomakkeita, joita ilman lääkärissäkäynti tai sairaala-hoito ei maksutta onnistu.

## Tullimuodollisuudet

Tullimuodollisuudet käsittävät lähinnä passin näytön, viisumin täytön ja hyväksyttämisen. Jonot ovat pikemminkin sääntö kuin poikkeus. Hyvällä tuurilla saattaa rajasta selvitä vartissa, huonolla tuurilla kuluu viisi tuntia rattoisasti jonottamisen ja matkatavaroiden purkamisen muodossa. Matkatavarojen tarkistaminen on pistokoeluonteista. Yleinen ja ilmeisesti hyväksytty tapa on se, että motoristit ohittavat autot jonoissa.

## Raha-asiat

Itäeurooppalaiset valuutat ovat Jugoslaviaa lukuunottamatta ns. pelimerkkejä. Ostamiasi korunoita tai zlotyja ei vaihdeta takaisin länsirahaksi. Niitä ei saa tuoda eikä viedä maasta. Näin niitä voi vaihtaa vain kyseisessä maassa tai tämän maalaisella laivalla.

Esimerkiksi länsisaksalaisissa ja sveitsiläisissä pankeissa saattaa voida ostaa SEV-maiden valuuttoja hyvin edullisesti eli pari-kolme kertaa enemmän kuin ao. maassa, mutta tällöin virkailija kohteliaasti muistuttaa rahojen viemisen laittomuudesta.

Valuutanvaihto on Bulgariassa, Puolassa, Romaniassa ja Tšekkoslovakiassa pakollista. Jugoslaviassa ja Unkarissa ei ole yhtä suurta pulaa länsivaluuttasta ja siellä ei tarvitse välttämättä vaihtaa rahaa ollenkaan. Jos on maksanut etukäteen hotellimajoituksensa länsirahalla ei valuuttaa ole pakko vaihtaa. Vaihtomääräykset vaihtelevat silloin tällöin, mutta ohessa on taulukko kesän 1981 määräyksistä.

Kannattaa muistaa, että pakosti vaihdettavalla summalla telттаileva motoristi pärjää ellei ruhtinaallisesti, niin ainakin mukavasti.

Rahanvaihto voi tapahtua myös epävirallisesti, so. jonkun valuuttatrokarin kanssa kadulla. Kurssit ovat Unkaria ja Jugoslaviaa lukuunottamatta suorastaan houkuttelevia. Kuitenkin on syytä muistaa, että homma on laitonta ja huijatuksi tulemisen vaara on aina tarjona. Lisäksi tällöin täytyy pitää mukana länsimaista setelirahaa, jota pitkäkyntiset janoavat.

Vaikkei pimeään rahanvaihtoon ryhtyisikään kannattaa silti pitää aina mukana matkasekkien lisäksi länsivaluuttata — mieluiten US-taaloja tai D-markkoja — mahdollisimman pieninä sete-

leinä. Niistä voi olla arvaamatonta apua erilaisissa tilanteissa.

## Poltto- ja voiteluaineet

SEV-maiden polttoaineiden oktaaniluvut ovat keskimäärin alempia kuin meillä. Puolassa saa valita 78- ja 94-oktaanisen välillä, Tsekeissä 90- tai 96-oktaanista. Pyörä, joka pelaa suomalaisella ysikakkosella käy iloisesti itäeurooppalaisillakin bensoilla. Oma japsi-2-tahtarini kulki ihan mukavasti puolalaisella 78-oktaanisella, pakokaasun haju vain alkoi muistuttaa Trabanttien hajuja.

Itämaiden voiteluaineet eivät ehkä ole aivan länsistandardien mukaista. Länsimaisten yhtiöiden (Shell, Agip) asemilta, joita on Unkarissa ja Jugoslaviassa löytynee sopivia moottoriöljyjä. Kaksitahtiöljyä on tarjolla lähes kaikilla asemilla, koska suuri osa paikallisesta autokannasta ja 99 % moottoripyöristä on 2-tahtista. Öljy on esiliuotettua eli sitä ei suositella CCI-Suzukeihin.

Bensan hinnat vaihtelevat eri maissa aika tavalla: Tsekkien ysikuutonen noin 5 mk/l ja unkarilaisten vastaava noin 2.10 mk/l. Kupongeilla bensaa ostaessa on oltava tarkkana, että kupongin edellyttämän bensamäärän saa sopimaan jonnekin, muuten se saatetaan ajaa maahan! Kuponkeja koskevista määräyksistä ohessa tarkemmin.

Viimekesäisessä Puolassa bensajono oli taajamissa sääntö. Sen pituus vaihteli puolesta tunnista yöpsäin. Me tankkasimme kaksi kertaa maaseudulla jonottamatta hetkeäkään ja kaksi kertaa kaupungissa, joissa jonot olivat pitkät. Bensanpuutteen vuoksi suljetut asemat olivat yleisiä näkyjä.

## Majoitus

Romaniassa ja Bulgariassa leirintäalueet ovat melko harvassa. Muissa maissa niitä kohtuullisen etsinnän jäl-

keen löytää. Kannattaa muistaa, että kysyvä ei tietä kysy. Taso vaihtelee laidasta laitaan, samoin hinnat. Laatu ei etukäteen aina voi tähtien laidasta tai hinnasta ennustaa. Viime kesänä maksoimme Gdanskissa kahdelta hengeltä 164 zł (1 zł, 16 penniä) ja Keski-Puolan maaseudulla korkeampitasoisella alueella 44 slotya.

Tšekkoslovakiassa löysimme pimeässä leirintäalueen, joka oli hotellin pihanurmikolla. Saniteettitilat sijaitsivat hotellissa sisällä ja alueella oli kolme ravintolaa. Erittäin siisti ja mukava paikka kauniissa Tatra-vuoristossa, hinta oli alle 20 FIM kahdelta hengeltä. Yllätyksiä voi siis sattua suuntaan ja toiseen.

Hotellit ovat myös edullisia ja taso vaihtelee kuten leirintäalueidenkin kohdalla.

## Ruokaileminen

Itä-Euroopassa on jopa meikämotoristilla varaa käydä ravintolassa syö-mässä aina kun nälkä yllättää. Maku jos mikä on makuasia, mutta omakoh-taisesti yllätyin ruokien mausta positiivisesti. Tosin Puolassa ei nytkään voi liikoja odottaa. Liharuoat ovat harvinaisia ja viime kesänä emme löytäneet yhdestäkään kuppilasta muuta ruokajuomaa kuin kuumaa teetä. Siis ei mine-raalivettä, ei limsaa, ei olutta.

Ruokalistasta harva ymmärtää mitään, jollei tarjoilija osaa kieliä, mikä yleensä on saksa jos jotain osataan. Jos listaa ei ymmärrä kannattaa surutta tilata jotain kalleimmasta päästä. Arvokkaat ruoat ovat yleensä hyviä ja lihaisia. Kalliit annokset saattavat maksaa jopa toistakymppiä Suomen rahassa. Varsinkin Unkari on herkkusuiden maa: kyljykset rapeampia kuin missään Suomessa, jälkiruoat toinen toistaan makeampia ja viinit erinomaisia.

Ruokajuomaksi on turha odottaa maitoa, niin kuin asia on muuallakin Pohjolan ulkopuolella. Yleisimmät ruokajuomat ovat olut, viini, mineraalivesi ja virvoitusjuomat. Matkan päällä ollessa tulevat lähinnä kyseeseen kaksi viimeksi mainittua. SEV-maissa ei sallita yhtään promillen kymmenystä! Puolen litran oluttuoppi maksaa joskus parikin markkaa. Limsat ovat yleensä halvempia. Vesijohtovettä on syytä varoa, muutoin vatsavaivojen pelko on aiheeton, jollei ole erityisiä henkilökohtaisia syitä.

Itäeurooppalaisissa kuppiloissa ruokia ei pilata meikäläisittäin sinapilla ja ketsupilla. Saatavilla on — jos on — vain bulgarialaisista ketsuppia, joka maistuu . . . niin, sehän on makuasia. Unkarilainen ruoka on niin maukasta, että mausteita ei edes muistanut kaivata. Meikäläisten märkien mausteiden paikalla on pöydillä suolaa, pippuria ja paprikajauhetta.

## Ihmiset

Itäeurooppalaiset ihmiset ovat aivan yhtä ystävällisiä kuin läntisetkin eli jotkut ovat ja toiset taas eivät. Viranomaiset ovat joka tapauksessa keskimäärin totisempia kuin lännessä, paitsi unkarilaiset tullimiehet, jotka Suomen lipun nähdessään kiiruhtavat suomeksi maliksi täytetyn viisumilomakkeen kanssa pyörän vieren ja hokevat 'no problem, no problem'. Yleensä kadunmiehet ovat ystävällisiä, neuvovat avuliaasti (jopa niin, että turisti sekoaa entisestään) ja toivottelevat tervetulleeksi.

Unkarilaiset ovat luku sinänsä: heille ei tarvitse sanoa muuta kuin 'Finnország' (lausutaan finnorsaa) ja osoittaa sormella itseään, niin ystävällinen koh-telu on taattu. Myös itäsaksalaisten reissumiesten sävyisyys on suorastaan yllättävää.

Ihmisten kiinnostus länsimaista mp-kalustoa kohtaan on suurta. Jopa liittu-raita-pukumiesten päät kääntyivät jo heidän kuullessaan oudon moottorin-äänen. Pyörää pysäköidessä ympärille kertyy helposti tusinan verran pikku-poikia, usein myös aikamiehiä vaari mukaanluettuna.

## Kommunikointi

SEV-maissa selviytyy useimmista tilanteista saksankielellä. Paljon harvemmin tapaa englannintaitajia. Myös viit-tomakielellä ja yleismaailmallisella yrit-tämisellä pärjää aina. Aina kannattaa ilmaista olevansa Suomesta. Jostain ih-meen syystä me suomalaiset olemme kovassa kurssissa ulkomailla. Ja — jäl-leen kerran — nimenomaan unkarilaiset ovat aivan myytyjä tavatessaan suomalaisia.

## Pyörien huolto

Lähimmät paikat, mistä idässä mat-kustaessa kannattaa etsiä länsipyörien osia ovat Länsi-Berliini ja etelämpänä Wien ja jokin Italian kaupunki. Japsi-pyörän venttiiliä on turha etsiä Varso-vasta tai Székesfehérvarista. Puolassa on tällä hetkellä pula kaikesta, mutta muissa maissa voi hyvinkin löytää itä-pyöriin sopivia renkaita yms., joita voi yrittää soveltaa omaan matkapeliinsä.

Isomman remontin teko ei Itä-Euroopassa onnistu, pienemmät hommat, kuten hitsaukset käyvät kyllä. Tut-tu ja varmakuntoinen pyörä on eduksi varsinkin itämailla. Myös mahdollises-ti tarvittavien kulutusosien merkitys kasvaa SEV-maissa samoilla. Miltei ehdoton edellytys matkalle lähtiessä on se, että osaa itse tehdä pyörälleen jotain, jos se esimerkiksi lopettaa toisella sylinterillä käymisen vesisateessa Buda-pestin-Balatonin moottoritiellä, kuten minulle kävi viime kesänä. Kaasutti-

mien tyhjentämisen ja tulppien putsaa-misen jälkeen matka jatkui.

Itäpyöriin kannattaa hakea osia itä-maista. Osia on kaupan meikäläisittäin katsottuna alle torihintojen. MZ 250 TS:n sylinterin kansi maksoi viime kesä-nä Budapestissa 50 FIM! Ja kansi oli uusi.

## Ajaminen

Itäeurooppalaiset tiet eivät mielestäni ole niin huonoja kuin yleisesti luul-laan. Nykysuomalainen päällyste on usein paljon epätasaisempaa kuin idäs-sä. Tosin sateessa sikäläinen asfaltti muuttuu sanalla sanoen liukkaaksi. Viitoitus on normaalia keskieuropalais-ta tasoa eli ehkä vähän kehnompaa kuin kotimainen.

Ajokulttuuri ei ole yhtä korkealla kuin lännessä, mutta toisaalta saman-laista jääräpäisyyttä kuin Suomessa ei juuri tapaa. Nopeusrajoitusten noudat-taminen on yleismaailmallista tasoa: puolalainen ajaa Polski-126:llaan tasan niin lujaa kuin se kulkee. Myös liiken-nemerkkien ja -sääntöjen tarkka nou-dattaminen on unohtunut kaiketi vä-hän ennenkuin autokoulu loppui. Liikenne on paikoin villin näköistä, mutta silti se on sujuvaa.

Vilkun käyttäjinä itäeurooppalaiset ovat erikoisen ansioituneita. Kaikki käyttävät kaikissa mahdollisissa ja mahdottomissakin tilanteissa suunta-merkkiä: bussi ohittaessaan fillaria, pyöräilijä ohittaessaan jalankulkijaa.

Kotieläinten käyskentely kylänraitil-la tuntuu olevan olennainen osa maa-seutuelämää. Tiellä saattaa hölmöillä paitsi turisteja, myös lehmiä, ankoja, koiria, kanoja, muuleja, mitä vain.

Nopeusrajoitukset ovat yleensä alhai-sempia kuin Suomessa. Moottoripyö-rän ajoneuvokohtainen rajoitus on useimmissa maissa 70 tai 80 km/h. Val-



vonta perustuu pistekokeisiin ja tutkasta on joskus jopa ennakkovaroitusmerkkejä.

### Summa summarum

Kukin saa ylläolevan perusteella päätellä kannattaako Itä-Eurooppaan lähteä ajelemaan. Nähtävyyksiä ja historiaa on taatusti riittävästi. Mp-matkailu ei ole siellä yhtä vaivatonta kuin lännessä, mutta se on todella huokeata. Viime kesänä kulutimme viikon aikana 1500 mk ajaen ja Budapestissa kolme päivää oleillen kaikkiin kuluihin bensat, ruoat ja majoitukset mukaanlukien yhteensä 60 FIM! ja tämä kahdelta hengeltä, joka päivä 1—2 ravintolalounasta syöden.

Itä-Euroopassa matkailu vaatii hieman enemmän 'pelimannihenkeä' ja kärsivällisyyttä kuin lännessä, mutta se voi olla myös jopa antoisampaa kuin lännen puolella.

Taavi Hiltunen

Luettelo vaadittavista asiapapereista:

- passi
- ajokortti
- Green Card
- Green Cardin saa vakuutusasioimistomistosta.

Luettelo suositelluista asiapapereista:

- International Camping Carnet eli Kansainvälinen leirintäkortti
- kansainvälinen ajokortti
- matkavakuutuspaperien käännökset
- kansainvälinen opiskelijakortti
- kansainvälisen opiskelijakortin saa Travelasta.

Paperit, joita kertyy matkalla ja joita ei kannata hukata:

- valuutanvaihtokuitit
- viisumit

Rahavaihtomääräykset eri maissa. Summat ovat yhtä henkilöä kohden  
Bulgaria 10 USD/vrk  
Puola 15 USD/vrk, opisk. ja alle 21-v. 7 USD/vrk

Romania 10 USD/vrk  
Tšekkoslovakia 10 USD/vrk, opisk. 5 USD/vrk, tansit-viisumi: ei vaihtoa paikallisena

Unkari ei pakollista vaihtoa  
Jugoslavia ei pakollista vaihtoa  
transit-viisumi, alle 24 h maassa  
USD, US \$  
opiskelija, pitää esittää kansainvälinen opiskelijakortti

### Polttoaineitten osto

Bulgaria Kapongeilla saa alennusta noin 30—40 %. Bensa voi ostaa myös ilman kuponkeja normaalihintaan. Kuponkeja saa länsivaluutalla rajattomasti.

Jugoslavia 10,20 ja 40 litran turistikuponkeja, joilla alennus noin 20 %.  
Puola Vain kupongeilla, määrät joko 10 tai 20 l.

Romania Vain kupongeilla.

Tšekkoslovakia Turistikupongeilla saa noin neljänneksen alennuksen. Muuten saanti vapaa.

Unkari Ei kuponkijärjestelmää.

### Kuponkien myynti

Bulgaria Rajoilla, Bulgarian autojärjestön (UBM) toimistoissa ja matkailukeskuksissa.

Jugoslavia Raja-aseilla.

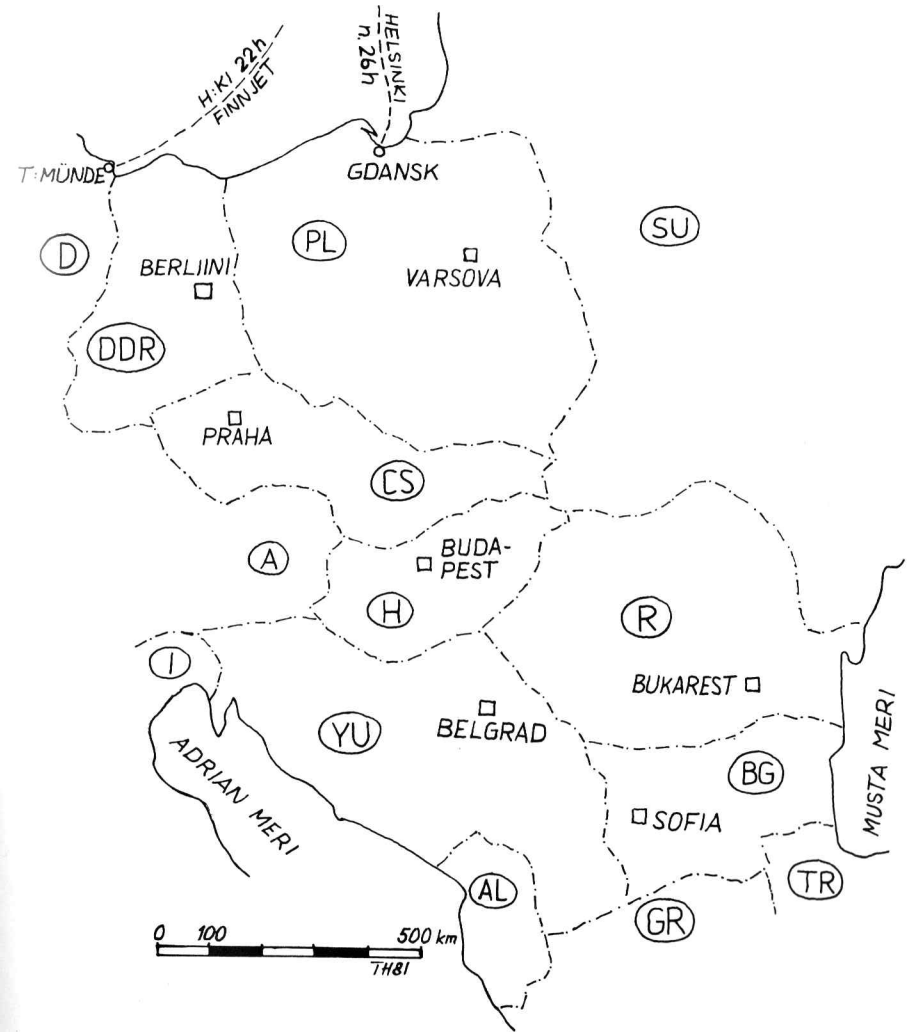
Puola PZM eli Polski Zwiazek Motorowy toimipisteissään, matkatoimisto

Orbisin toimistoissa ja hotelleissa, sekä puolalaisilla autolautoilla ja Suomessa Finnshipping Co.

Romania Matkatoimistoissa ja autojärjestön ACR:n konttoreissa.

Tšekkoslovakia Suomessa Autoliitossa tai paikan päällä Valtionpankin konttoreissa.

Muutokset määräykseen mahdollisia. Lisätietoja Itä-Euroopan matkailusta saa mm. TFMK:sta ja Autoliitosta.





*Sotkamon moottoripyöräilijät kontiossa majoittuneina oman kerhovaatteensa alle.*

## Ensimmäisellä Kontioreissulla koettua

On perjantaiamu kello tasan 6.00, herään ulkoa kuuluvaan korvia raastavaan huutoon HERÄTYS!!! Alokkaalla on hetken aikaa ns. pallo hukassa, kunnes pikkuhiljaa tajuaa olevansa ampumaleirillä armeijan teltassa.

Ryömin ulos teltasta ja katson ylös taivaalle, ei hyvältä näytä, taivaalla roikkuu raskaita harmaita pilviä, mutta vettä ei sentään onneksi sada.

Päivä kuluu kuin siivillä, eikä 18 km:n polkupyörämarssia täyspakkauksen kanssa juuri huomaakaan, sillä mielessä on vain illalla klo 20.00 tapahtuva lähtö vuoden ehdottomaan ykköstahtumaan, Kontioralliin. (Kiitos komppanian päällikölle, myönsi lomaa ko. tapahtumaa varten).

Vihdoinkin kaikkien muodollisuuksien jälkeen pääsen singahtamaan va-

ruskunnan parkkipaikalle, jossa kaveri jo odotteleekin täyteen lastatun Suzuki-ni kanssa.

No, sitten vain armeijan vetimet kassiin, siviilit päälle, sekä nahkapuku, stereoihin Taiskaa ja menoksi! Kaverini ottaa ensimmäisen ajovuoron, keula on Jyväskylää, aurinko paistaa, asfaltti vilisee alla ja stereoista tulee juuri eräs mp-aiheinen kappale, wau, mikä mahtava tunne armeijan tympäisevän harmauden jälkeen.

Hetken kuluttua vaihdamme kuljettajaa ja pääsen itse puikkoihin, samassa asfalttite päättyy tie muuttuu kuoppaiseksi ja tien vieressä näkyy merkki "tietyö 7 km". Ajattemme että pianhan tuollainen pätkä hujauttaa, mutta meitä odottaakin pieni yllätys, 7 km:n päässä uusi merkki, "tietyö, irtokiviä 25 km".

Tien kunto todella karmea, vauhti n. 15-20 km/h ja silti meinaavat paikat lähteä hampaista, mukava koetus pyöräni n. 8 cm:n maavaralle.

Vihdoinkin ikuisuudelta tuntuvan ajan jälkeen pääsemme päätielle, hanaa. Siinä kiitäessämme kohti Pudasjärveä tulee mieleen äkkiä karmea epäily, kestääköhän pyörä, sillä aikaa on todellakin vain kaksi vuorokautta, ja tarkoitus on tehdä vielä pieni koukkaus Itä-Suomeen.

Matka jatkuu, kaksitahtisen kireä ulina rauhoittaa pian mielen, äänenvaiennuksesta oli kyllä puhetta ennen reissua, mutta sehän nyt on sellainen tulkintakysymys, etusijalla teho, sitten vasta äänet.

Huomaamme myös että ehkä talven aikana tuli kiristetyksi konetta hieman

*Kun tässä imeskelen ja oikein tarkkaan katselen ympärilleni, niin täytynee tuumata, että tää kaikki on minun makuun.*





Jämsäläisiä motoristeja kontiossa huulenheitolla.

liikaa, kuormaakin tosin on melkoisesti, mutta silti 8–9 litraa/100 km aivan normaalilla ajolla, tuntuu hieman turhan mahtavalta. (alle 200 km tankillisella, HUH). Huoltoasemia on kuitenkin melko taajassa ja varakanisterikin auttaa kummasti.

Ilta alkaa muuttua pikkuhiljaa yöksi, hyttysiä ropisee visiiriin tasaista tahtia. Äkkiä kaverini koputtaa olkapäähän ja näyttää eteenpäin, kas siellä tulee joku sotapoika vastaan, vedämme kättä lippeen ja kaverini kuittailee jotakin takapenkiltä. No se siitä, matka jatkuu ja silmät meinaavat painua väkisin kiinni, kellokin on jo reilusti yli puolenyön. Eräällä yöhuoltamolla juomme pienet iltakahvit, tankkaamme ja vaihdamme kuljettajaa.

Keskiviiva vilisee silmissä, stereoista tulee joku outo kappale, Moottoripyörä on Moottoripyörä. Korvan juuresta kuuluva 3–1 putken mahtava sointi al-

kaa pikkuhiljaa ikäänkuin ärsyttää, kellokin on jo yli kaksi yöllä. Niinpä eräälle levähdyspaikalle saavuttuamme pystytämme teltan, syömmme hieman eväitä ja sitten unta palloon.

Aamulla vähän ennen kuutta nousemme ylös, pakkamme kamat ja kuuntelemme radiosta säätiedotuksen, ei, sadetta luvassa, taivaalta tipahtelee silloin tällöin jokunen pisara. No sadehan ei ole este, ainoastaan lievä hidaste. Samalle levähdyspaikalle oli yöllä ilmestynyt kaksi moottoripyörää aivan huomaamatta, toivottavasti emme keskeyttäneet aamu-unianne lähtiessämme jatkamaan matkaa.

Asfaltti kiittää alla bensa palaa, eikä pyörässä ole ollut pienintäkään vikaa, se on toiminut kuin kello, eikä uhkaamassa ollut vesisadekaan ole vielä alkanut, todella hienoa. Ainoa varjopuoli on se, ettei tulomatalla ole ehtinyt isommin tutustua nähtävyyksiin, tahti

on ollut hieman liian kova. Loppupätkän ajattelimme ajella hieman rauhallisemmin, maisematkin muuttuvat jylhemmiksi ja muutamissa mäissä meinaa Suzuki puutua oikein tosissaan. Vaihteita saa kelata koko ajan välillä 3–4–5–6, koska Suizan käyttökelpoinen tehoalue on hieman liian kapea matka-ajoon raskaalla kuormalla, (2000–3000r/min) mutta vahingosta viisastuu, ostoslistalla on ensimmäisenä huomattavasti tiuhemmat välitykset.

Mutta mitäs näistä, maisemat alkoivat olla jo ihailemisen arvoisia, vaikka emme vielä olleetkaan varsinaisessa Lapissa. Bensa-asemien välit alkoivat olla jo hieman liian pitkiä meidän kulutusluemillemme. Eräällä tauolla karttaa tutkiessamme totesimme että edessä on pitkä taival, jonka varrella ei kartan mukaan ole huoltiksia, mutta pätkän kskivaiheilla on pieni taajama – sieltä varmaan saamme bensa, ajattelimme ja lähdimme tulittamaan parin ison Kawan perässä. Maisemat olivat silmiä hiveliviä ja mäkiä sekä mutkia oli runsaasti, todellinen ihannetie. Saavuimme äsken mainitsemaani taajamaan – harmittava takaisku, ei hajuakaan bensa. Nooh mitäs me muuta kuin annoimme hanaa ja jatkoimme matkaa. Kawat jäivät tien vieren pitämään taukoa ja me moikkasimme, sekä jatkoimme matkaa. Noin 50–60 kilometriä ajettuamme kone sammui menoveden puutteeseen keskelle asumatonta taivalta.

Totesimme että tässä on sopiva paikka pitää pieni tauko, pyörä vain parkkiin tien sivuun ja kypärät ja hanskat pois, – samassa noin kolme miljoonaa verenhimoista itikkaa hyökkäsi paljaan ihon kimppuun. Mutta niiden ilo oli lyhytaikaista, sillä etelän pojilla oli äidin antamat aineet – viidakkosodissa testattua hyttysöljyä, (nimi jääköön nyt

mainitsematta) se tehoi kertaheitolla ja itikat pitivät riittävän turvallisuusvälin meihin.

Itikoista selvisimme, mutta bensatilanne näytti aika huolestuttavalta, varapänikässä 4 litraa bensa, eikä tietokakaan huoltoasemasta. 30 kilometriä ajettuamme tilanteen pelasti eräs lähikauppa, jonka farmarisäiliöstä saimme tankkimme täyteen. Kaupan erittäin ystävällinen myyjätär kertoi auttaneensa monia muitakin motoristeja, joilta myös oli ollut menovesi miltei lopussa.

Sitten ei tapahtunutkaan mitään erikoisempaa ennen kuin Oulu–Kuusamo tiellä, tuntui hiemen oudolta ajella porojen seassa. Niitä ei kovin helpolla huomannut, ennenkuin ne poukkasivat tielle, perillä kuulumme, että porot olisivat aiheuttaneet yhden ketjukolarinkin.

Jonkin aikaa ajettuamme näimme tien vierellä kauan kaivatun viitan joka opasti kontrollipaikalle, sinne johtava tie oli todella maukas ajettava. Kontrolliin saavuttuamme pullakahvien ja Kontio-tarrojen kiinnityksen jälkeen matka jatkui. Täytyy todeta, että leirintäalueelle johtava lenkki oli todella hyvällä maulla valittu, maisemat olivat maukkaita ja tie muutenkin kiva ajaa, kiitokset vain järjestäjille.

Jyrkkäkosken leirintäalueelle saavuimme lauantaina iltapäivällä n. kello 13.00. Hyvän telttapaikan etsiskelyyn kului jonkin verran aikaa, koska porukkaa oli melkoisesti, mutta lopulta löytyi sopiva rako. Telttaa pystyttäessämme tuli muutamia motoristeja tutkiimaan Suzukia, erityisesti he ihmettelivät laitteen pitämää ääntä, jota olivat kuunnelleet meidän etsiessämme teltpaikkaa.

Aikamme keskusteltuamme kaksitahdisten hienouksista saimme vihdoin telttan pystyyn ja lähdimme palloilemaan leirintäalueelle. Huomiomme



*Monille motoristeille kotimatkan ainut kuiva paikka oli huoltoaseman tankkauskatoksen alla.*

kiinnittyi runsaaseen uusien pyörien määrään, (no olihan siellä se vanha englantilainen laatupyöräkin soveliini sopivine kuskeineen ja teltoineen) mutta vanhassa vara parempi, totesin vannotuneena Suzuki miehenä katsellessani paria hienosti rakennettua vesipyösyä. (ennemmin syön matoja, kuin ajan Hondalla, niinkuin joku joskus aikoinaan Motoristissa totesi).

Palloillessamme portilla näimme Mikkolan Eeron juttelevan joidenkin motoristien kanssa, hän hieman ihmetteli, miten intistä ehtii Kontioon, mutta sehän on vain järjestelykysymys.

Vuosilaatat ostettuamme lähdimme etsiskelemään erästä Orivesiläistä Honda-kuskia, valitettavasti emme kuitenkaan löytäneet häntä (oli lähtenyt takaisinpäin tuntia aiemmin).

Loppuilta kului kalustoa tutkiessa ja uusia ideoita metsästäen, mieleen jäivät varsinkin nämä lasikuituiset sivu- ja

perälaukkuyhdistelmät, varsinkin eräässä vesipyösyssä toteutus oli todella silmiä hivelevä. Ehkä ensi kesäksi...

Kaverini lähti vielä illalla läheiselle tanssilavalle tutkailemaan tilannetta. Itse menin teltalle ja aloin kehittää unta palloon, koska sunnuntaina olisi edessä kotimatka yhteen putkeen ajaen, vain tankkauksia varten pysähtyen.

Ouluun saakka matka sujuikin hyvin, (mitä nyt jokusia isoja Hondia pyöri jaloissa) sitten alkoi totaalinen vesisaade, jota kesti kotiin asti (800 km). Tällä matkalla tuli testattua eräs kotimainen motoristille tarkoitettu sadeasu ja se todettiin hyväksi, muuten säilyimme kuivina, paitsi jalat hieman kostuivat.

Lisäksi totesimme, että kahdeksan tunnin yhtämittainen ajo oli kiristetylle Suizalleni hieman liikaa, sillä n. 15 km ennen kotia, eräässä ohitustilanteessa pyörä ikäänkuin puutui, osa tehosta ikäänkuin hävisi yhtäkkiä. Vikaa etsies-

## LT LIKENNETURVA

### TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

#### Elokuun tieliikenteessä 51 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai elokuun tieliikenteessä surmansa 51 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 51. Vuosien 1978—1980 elokuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 57. Tammi—elokuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 284 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 319 henkilöä.

Elokuussa surmansa saaneista oli miehiä 38 ja naisia 13.

Elokuun tieliikenteessä kuoli auton

sämme löytyi oikeanpuoleisesta männästä peukalonmentävä siisti reikä, männänpää oli ehkä lämmennyt kovassa kyydissä hieman liikaa. Reiän syyksi löytyi myöhemmin osittain tukkeutunut pääsuutin.

Mutta ei se mitään pääsimmehän me sentään nilkuttamaan kahdella pytyllä kotiin.

Loppukommenttina toteaisiin että pienestä käyntihäiriöstä huolimatta melko antoisa keikka, aikaa vain oli turhan vähän. Tiedän nyt ainakin kaksi motoristia, jotka ovat varmasti ensikerallakin mukana.

"GT 380"

kuljettajia ja matkustajia 18. Moottoripyöräilijöitä kuoli 11 ja polkupyöräilijöitä 9. Jalankulkijoita sai surmansa 7 ja mopoilijoita 4.

Ikäryhmässä 18—44 oli surmansa saaneista 20, 45—64-vuotiaita kuoli 11. Alle 18-vuotiaita kuoli 10 ja 65-vuotiaita 7.

Eniten kuolleita oli Uudenmaan läänissä, jossa surmansa sai 11 henkilöä. Lapin läänissä kuoli 8 ja Hämeen läänissä 7 henkilöä.

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

26.10.1981

### TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

#### Syyskuun tieliikenteessä 46 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai syyskuun tieliikenteessä surmansa 46 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 49. Vuosien 1978—1980 syyskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 55. Tammi—syyskuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 330 henkilöä. Viime vuoden vastaavan aikana sai liikenteessä surmansa 368 henkilöä.

Syyskuussa surmansa saaneista oli miehiä 33 ja naisia 13.

Syyskuun tieliikenteessä kuoli polkupyöräilijöitä 18, autonkuljettajia ja

-matkustajia 10. Jalankulkijoita sai surmansa 8, mopoilijoita 7 ja moottoripyöräilijöitä 3.

Ikäryhmässä 45—64 vuotta sai surmansa 13 henkilöä. 18—44 vuotiaita kuoli 11 ja yli 65-vuotiaita 11. Alle 18-vuotiaita oli kuolleista 9.

Eniten kuolleita oli Hämeen läänissä, jossa sai surmansa 10 henkilöä. Turun ja Porin läänissä liikenteessä kuolleita oli 9.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuis-

## Motoristin

**seuraavaan tammi-  
kuun numeroon tule-  
van aineiston tulee olla  
toimittajalla 6.1.-82  
mennessä.**

ta puuttuvat lähiinä vain ne onnettomuiksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

### Kuolleiden määrä tammi-elokuussa v. 1980 ja 1981 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lkm.	Mie- hiä	Nai- sia	Ikä							Tienkäyttäjärühmä						
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65- ei tiet.	Auto kulj	matk.	Mp	Mopo	Pp	Jlk	Muut	
1980	319	231	88	7	15	17	125	64	78	13	103	41	15	29	61	61	9
Σ		72	28	2	5	5	39	20	25	4	32	13	5	9	19	19	3
1981	284	201	83	4	18	17	105	71	54	15	81	39	23	20	54	58	9
Σ		71	29	1	6	6	37	25	19	5	29	14	8	7	19	20	3

### Kuolleiden määrä tammi-syyskuussa v. 1980 ja 1981 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lkm.	Mie- hiä	Nai- sia	Ikä							Tienkäyttäjärühmä						
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65- ei tiet.	Auto kulj	matk.	Mp	Mopo	Pp	Jlk	Muut	
1980	368	264	104	11	15	23	142	74	86	17	111	46	19	34	72	76	9
Σ		72	28	3	4	6	39	20	23	5	30	12	5	9	20	21	3
1981	330	234	96	5	23	20	116	84	65	17	86	44	26	27	72	66	9
Σ		71	29	2	7	6	35	25	20	5	26	13	8	8	22	20	3

# Aforismeja itämailta

Nykyisen massaturismin aikana on jo muutama kerholehtemme lukijakin varmaan ehtinyt vierailla niin sanotuilla Itämailla, toiset jopa olla töissä eri tahoilla islamilaisen kulttuurin maissa.

Poimitaanpa tähän muutama sananlaskuviisaus äskettäin suomeksi ilmestyneestä ajatelmakirjasta. Nämä lausemat ovat ikivanhoja mutta jotenkin ne vain kummasti sopivat nykyajan elämänme-noonkin.

Ota vaimo — saat yöksi vartijan, päiväksi orjattaren.

Yksi isä elättää yhdeksän lasta  
yhdeksän lasta ei elätä yhtä isää.

Muun voi hankkia mielensä mukaan,  
avioliitto on kohtalo.

Kolmea ei voi peittää:  
raskautta, rakkautta ja kamelilla ratsas-  
tamista.

Rakastavaisten riita on kuin keväinen sa-  
dekuuro.

Kiireinen ja vitkasteleva tapaavat kumpi-  
kin samalla lautalla.

Mittaa kangas ennenkuin alat sitä leika-  
ta.

Sokea on mutta tyttöjä tirkistelee.

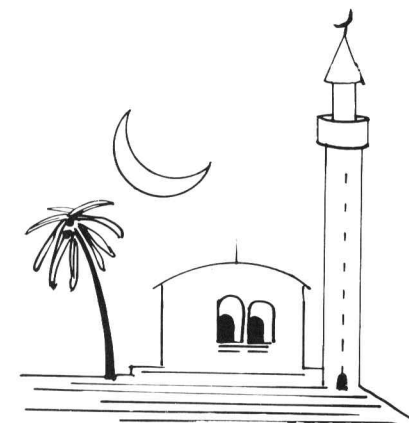
Jätä tämän päivän leipä huomiseksi, älä  
tämän päivän työtä.

Myy vaikka kuivia papuja mutta älä istu  
kotona toimeettomana.

Tee työtä ja kärsi, älä anna toisten kärsiä  
tähtesi.

On rahaton kuin juutalainen sapattina.

Jos aiot valehdella sinulla pitää olla hyvä  
muisti.



Tuhat ystävää on vähän, yksikin viha-  
mies on liikaa.

Joka ostaa kallista, ei joudu katumaan.

Ei ole häpeäksi ettei tiedä, häpeäksi on  
kun ei kysy.

Onni on lasia, jos se kovin kimaltaa niin  
se särkyy.

Pahana päivänä ystävä tunnetaan.

Jos kohtalosi on tulla hirtetyksi, et sinä  
veteen huku.

Parempi syödä matoja kuin kateellisten  
tarjoama ateria.

Jokainen tilanne päättyy ja jokainen tuo-  
mari pannaan viimein viralta.

Hymyile maailmalle niin se hymyilee si-  
nulle.

Lupaa vähän mutta täytä lupauksesi.



## Uutisia valtioneuvoston kirjapajan kulmilta

Koska vanhojen puolueiden tiedotusvälineissä on näkynyt hälyyttäviä uutisia että valtio tai peräti verottaja olisi tyystin unohtanut moottoripyöräilijöiden olemassa olon näin talven kynnyksellä haluaa lehtemme toimitus ehdottomasti moisten huhujen kumoamiseksi julkaista seuraavan tekstin.

Kyseessä on Vnp No 135 LAKI auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta. Jos ei siitä muuta iloa ole käy se ainakin unilukemista kappaalalle nukahtamiseen ja kuuluu siis Manun nimeen näin: (Huomattavasti ja mielivaltaisesti lyhennettynä, mukaan otettu vain ne kohdat jossa ystävällisesti moottoripyörä-niminen kulke misneuvo mainitaan)

### Laki

auto ja moottoripyöräverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan auto- ja moottoripyöräverosta 14 päivänä marraskuuta 1967 annetun lain (482/67) 2 §:n 2 momentti, 3 §, 7 §:n 1 momentti, 8 §:n 1 momentti, 12 §:n 1 momentti, 17 §:n 1 ja 2 momentti sekä 25 ,

sellaisina kuin niistä ovat 3 § 25 päivänä marraskuuta 1977 annetussa laissa (842/77), 7 §:n 1 momentti sekä 17 §:n 1 ja 2 momentti 19 päivänä joulukuuta 1980 annetussa laissa (849/80), 8 §:n 1 momentti ja 12 §:n 1 momentti 18 päivänä kesäkuuta 1980 annetussa laissa (44/80) ja 25 § 11 päivänä toukokuuta 1971 annetussa laissa (352/71), sekä

lisätään lakiin uusi 4 a—4 c § sekä 4 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 25 päivänä marraskuuta 1977 annetussa laissa, uusi 3 momentti ja 21 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

2 §

Valmistamista on myös maassa taapahtuva kokoonpano, ei kuitenkaan silloin, kun kokoonpannun auton osista enemmän kuin 50 prosenttia on peräisin samasta aikaisemmin maassa rekisteröidystä autosta. Liikenneministeriö määrää, miten edellä tarkoitettu prosenttiosuus lasketaan.

3 §

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

4 §

Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän vero on 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta.

4 a §

Jos muun kuin käytettynä maahan tuodun auton tai moottoripyörän valmistamisesta on sitä tullivalvonnasta luovutettaessa kulunut enemmän kuin yksi vuosi, korotetaan 3 tai 4 §:n mukaan suoritettavaa veroa 20 prosentilla. Vastaavasti on meneteltävä, jos maassa valmistetun edellä tarkoitettun ajoneuvon valmistamisesta on kulunut ajoneuvoa toimitettaessa enemmän kuin yksi vuosi.

4 b §

Kun eduskunnalle on annettu esitys auto- ja moottoripyöräveron muuttamisesta, valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että vero kannetaan esityksen mukaisena.

Jos 1 momentin mukaan suoritettu vero on suurempi kuin sittemmin vahvistettu vero, on erotusta vastaava määrä palautettava hakemuksesta verovelvolliselle.

4 c §

Autoa ja moottoripyörää pidetään maahan tuotaessa käytettynä jos ajoneuvolla on luotettavan selvityksen mu-

kaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja jos ajoneuvo on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta.

Auto pidetään käytettynä maahan tuoduista osista valmistettuna, jos 2 §:ssä tarkoitettulla tavalla laskettuna enemmän kuin 50 prosenttia osista on käytettynä maahan tuotuja.

### Yksityiskohtaiset perustelut

4. Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän verotus

Auto- ja moottoripyöräverosta annetun lain 3 §:n mukaan käytettynä maahan tuodun auton vero on 90 prosenttia vastaavasta uuden auton verosta. Auto- ja moottoripyöräverosta annettun asetuksen (483/67) 15 §:n mukaan autoa pidetään autoverolakia sovellettaessa käytettynä, jos autolla on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja jos auto on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta. Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän verotamisen osalta ei auto- ja moottoripyöräverolaissa ole käytettynä maahan tuodun auton verotusta vastaavia säännöksiä. Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän vero määräytyy tällä hetkellä moottoripyörän maahantuontiarvoon pohjautuvan verotusarvon ja moottorin iskutilavuuden perusteella.

Käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän moottoripyöräverotus ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan käytettynä maahantuodun auton verotusta. Käytettynä maahan tuodun moottoripyörän vero olisi tämän mukaisesti 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta. Moottoripyörää pidettäisiin maahantuotaessa käytettynä, jos sillä luotettavan selvityksen mukaan on ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä ja jos se on ollut ulkomailla rekisteröitynä kauemmin kuin 6 kuukautta.

4 §:n mom. Lakiin ehdotetaan otetta-

vaksi käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän verotusta koskeva erityissäännös. Samoin kuin käytettynä maahan tuodusta henkilöautosta ehdotetaan käytettynä maahantuodusta moottoripyörästä verona perittäväksi 90 prosenttia vastaavan uuden moottoripyörän verosta.

4 a §. Yleisperusteluihin viitaten ehdotetaan lakiin otettavaksi säännös autoista ja moottoripyöristä suoritettavan auto- ja moottoripyöräveron korottamisesta, silloin kun ajoneuvon valmistusajankohdan ja tullivalvonnan luovuttamis- tai toimittamisajankohdan välinen aika on enemmän kuin yksi vuosi. Autosta ja moottoripyörästä lain 3 tai 4 §:n säännösten nojalla suoritettavaa veroa ehdotetaan edellä mainitussa tapauksessa korotettavaksi 20 prosentilla. Korotussäännös ei koske käytettynä maahantuotuja autoja, joiden vero määräytyy lain 3 §:ssä olevan erityissäännöksen perusteella.

4 b §. Yleisperusteluihin viitaten lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös valtioneuvoston oikeudesta määrätä ehdotuksen mukaan kannettavasta verosta jo siinä vaiheessa, kun eduskunnalle on annettu auto- ja moottoripyöräveron muuttamista koskeva hallituksen esitys. Jos valtioneuvoston määräyksen mukaan suoritettu vero on suurempi kuin sittemmin vahvistettu vero, palautetaan erotusta vastaava määrä hakemuksesta verovelvolliselle eli ajoneuvon maahantuojalle tai valmistajalle. Tällä hetkellä ei ole näkyvissä sellaisia seikkoja, jotka edellyttäisivät veron määrään muutoksia.

4 c §. Lainkohdan 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännökset siitä, milloin auto- ja moottoripyöräverolaikaa sovellettaessa autoa ja moottoripyörää pidetään maahan tuotaessa käytettynä. Ajoneuvoa pidetään maahan tuotaessa käytettynä, jos sillä on luotettavan selvityksen mukaan ajettu enemmän kuin 10 000 kilometriä.

# Moto- postia

Parolassa 10.10.-81

## Päätoimittaja Turunen!

Olen 69 kerhon jäsen ja ajattelin, että jos tästä saa jutun lehteen, niin ehkä tästä on apua jollekin tulevaisuudessa. Minulla on Honda 750 K jossa Vetterin Windjammer kate. Käyn työssä Tampereella päivittäin joten ajan sen kesäaikana moottoripyörällä. 10.9.-81 töistä palatessani, noin 20 km ennen Parolaa. Kalvolan kunnan alueella, metsästä vasemmalta juoksi ajokoiria suoraan etupyöräni eteen. Itse en muista mitään, mutta silminnäkijän mukaan, joka oli n. 50 m takanani ajavan auton kuljettaja jonka olin ohittanut hetki sitten, olin tehnyt useita voltteja. Ensin pyörän kanssa ja sen jälkeen kun pyörä oli pysähtynyt olin jatkanut n. 100 m yksin, tietä pitkin. Puhelimessa tämä silminnäkijä, joka oli muuten erittäin mukava mies, sanoi, että heitä oli 2 autossa ja kun he näkivät tämän hurjan lentoni, niin he molemmat olivat varmoja, että minä kuolin. Toinen oli jäänyt minun tykö ja hän lähti autolla apua hakemaan. Siihen oli heti tullut joku paikkakuntalainen joka oli käynyt soittamassa ambulanssin. Olin ollut ehkä n. 15 min. tajuttomana ja hengittänyt erittäin huonosti. Kypärä oli jonkun veran irtautunut päästäni, ja he olivat puukolla katkaisseet leukanauhut, että saivat sen pois, koska se oli kuristanut. Poliisit olivat tuoneet ajamalla pyöräni pois Parolaan, eivätkä ilmoittaneet vai-

molleni tapahtuneesta. Näin ollen hän joutui olemaan n. 20 t tietämätön missä olin. Seuraavana päivänä vasta isälteni oli soitettu, että volen sairaalassa ja kysytty, että mihin pyörä pannaan. Lehdessä oli maininta, että moottoripyöräilijä loukkasi olkapäänsä. Sairaalassa todettiin, että minulla oli murtunut 4 kylkiluuta, solisluu ja lapaluu. Aivotärähdyks oli niin kova, että 5 ensimmäistä päivää olin ihan sekaisin, en tuntenut edes omaa vaimoani.

Nyt olen jo kotona, koska olin tasan 2 viikkoa sairaalassa. Ai niin keuhkoihin tuli vettä ja jotain muita vammoja. 2 nikamaa selkärangasta on hiukan supistunut. Sairaslomaa on toistaiseksi 1.11. asti. Aika hyvin olen jo parantunut. Keuhkot ovat arpeutuneet ja vesi toisesta jo kokonaan pois. Aivoistani otetaan käyrä 15.10. uudestaan, koska

siellä on pieni ruhje. Luut tietysti rajoittavat vielä jonkun verran liikkumistani. Mikään muu ei harmita, kuin että koiran omistaja syyttää minua ja ei joudu korvaamaan mitään. Vakuutuksestaan hän sai uuden koiran rahat. Kypärä menee liikennevakuutukseen, jos he arvioivat sen kolhut pahoiksi. Nahkapuku ehkä huom. ehkä kotivakuutukseen. Työnantajan vakuutus korvaa jonkun verran menetetyistä työajasta. (n. 2 kk.) Henkivakuutus hieman kivusta ja särystä. Pyörääni ei korvaa mikään, eikä sivulaukkuja eikä kelloa joka meni rikki ranteessani. Pyörässäni oli tavallinen liikennevakuutus sekä palo- ja varkausvakuutus. Se tässä asiassa on kaikkein harmittavinta, että en saa kunnan korvauksia ilman muuta, vaikka en ole tehnyt mitään rikosta, enkä edes liikennerikkomusta. Koiran omistaja voi

1,10  
mk

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Markku Ahonen**

**Tulikallionkatu 4 B 53**

**15170 LAHTI 17**

tukeutua n. v. 1850 lähtöisin olevaan lakiin, koska koira oli metsästämässä. Näin ovat sanoneet tahot joihin itse olen ollut yhteydessä. Tässä näin lyhyesti tämä tarina. Jos tarvit lisää tietoja niin minulle voi kyllä soittaa, koska vaan.

Terveisiä ja hyvää jatkoa kaikille tuuille ja muille motoristeille ympäri suomen. Varokaa koiria ja muita "luonnonvaraisia" eläimiä tiellä liikkeessanne.

Tv. Ilpo Jokinen, puh.myyjä. Punojantie. 13720 Parola. Puh. 917-711205.

Kiitos kirjeestäsi! Toimitus voi vain ihmetellä voiko todellakin olla näin, että metsästäjä voi pakoilla vanhan lain taakse. Ensinnäkin tietämäni mukaan koiran omistaja on aina vastuussa koirastaan ja yleinen maantie ei ole met-

## Kastettu

Kastettu 22.8.-81 ensimmäinen Suden "pentu". Potra poika sai nimeksi Jarno Veli-Tapio. Onnittelut!

## Myytävänä

Shoei sivulaukut SB-3R. Rickman cate CB 750. Craven California takalaukku + teline. Driver CX varttikate. Puh. päiv. 921-521 306 Timppa.

sästysaluetta eikä sillä ole lupa metsästää. Voisiko joku kerhon lakimiehistä selvittää tilannetta.

Kiittäen etukäteen

Toimitus

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:

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

# Talvi- tapahtuma 1982

**Vietä mukava viikonloppu Vehkakylässä,  
Padasjoella 6.—7.3.-82.**

Se on luonnonläheisellä paikalla oleva lomakylä, jossa voit asua 6-8 hengen huviloissa, joista jokainen on varustettu omalla saunalla, keittiöllä ja muulla tarpeellisella. Ruokailla voit "kylän" ravintolassa tai tehdä "pöperösi" itse, välineitä löytyy.

Voit myös testata hiihto- ja pilkkitaitosi. Omat sukset ja onget mukaan.

Hintoja:

2 vrk pe—su	120,-/hlö
1 vrk la—su	75,-/hlö
aamiainen	à 17,-
lounaspöytä	la à 30,- su à 40,-

Jos olet kiinnostunut asiasta, ota yhteys ennen 1981 loppua. Näin edesautat järjestelyjä.

Puh. 918-22 468 Matti Storlöpare  
Uimarannank. 1-3 C 27  
15150 Lahti 15

tai

puh. 918-801 608 Risto Eskola

Tarkemmat ilmoittautumis- ja maksuohjeet sekä kartta tammikuun Motoristissa.